

125 JAHRE

1896 - 2021

DER FISCHEREIHAFEN

UND

FISCHEREIHAFEN BETRIEBSGESELLSCHAFT



DER ERSTE FISCHEREIHAFEN AN DER GEEESTE

01 / 14

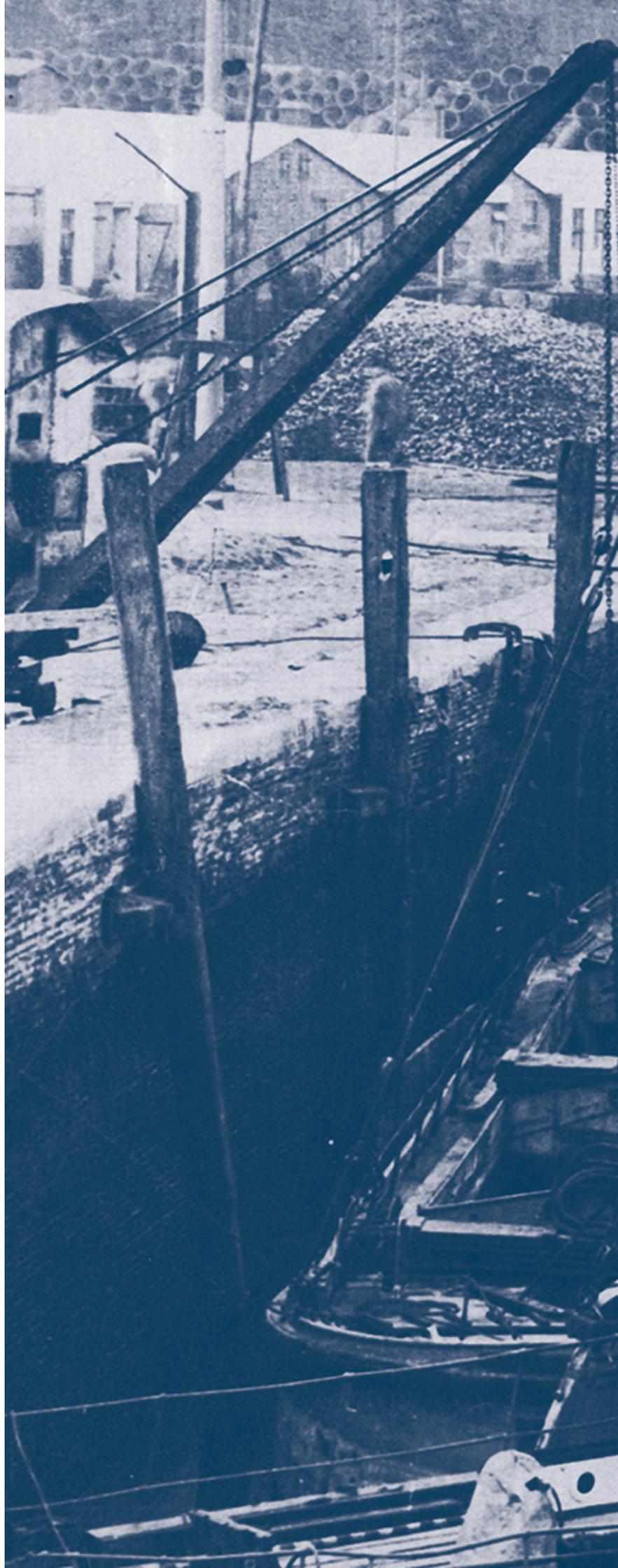






Bild: Fischereifahrzeuge am südlichen Geesteufer, um 1895. Blick Richtung Weser. Am Platz der damaligen Schuppen befindet sich heute das Historische Museum Bremerhaven.

Alles begann an der Geeste

Die moderne deutsche Hochseefischerei begann nicht im heutigen Fischereihafen, sondern am südlichen Geesteufer, wo sich seit den 1850er und 1860er Jahren ein lebhafter Fischumschlag entwickelte.

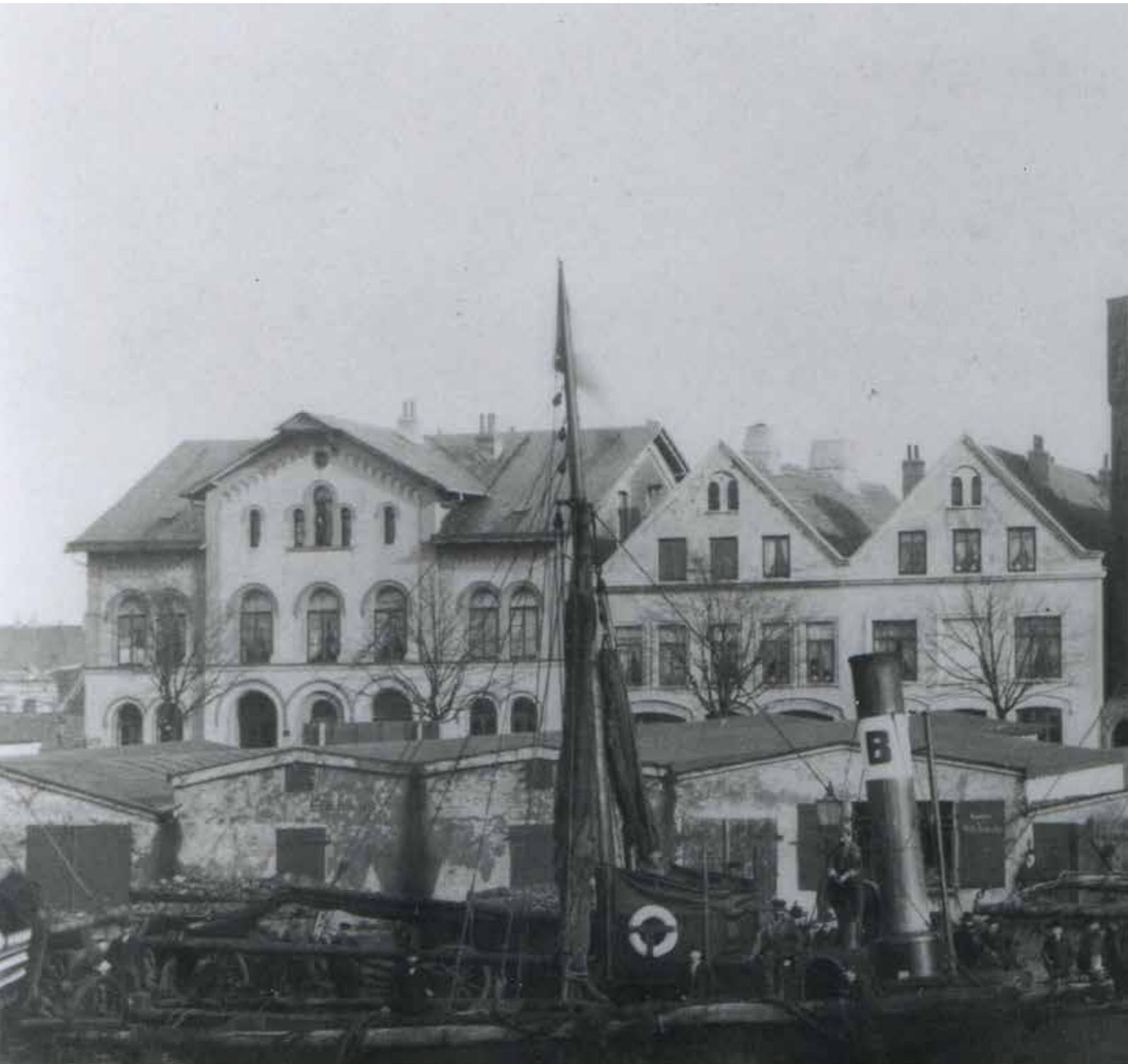


Bild: Kaianlage Geesteufer um 1905

Die Sagitta, das erste Dampfhochseeschiff

Hier stellte der Reeder Friedrich Busse am 7. Februar 1885 den auf der Bremerhavener Wencke-Werft gebauten Fischdampfer Sagitta in seinen Dienst. Die Sagitta war das erste mit einer Dampfmaschine betriebene Fischfangschiff, das die zuvor in der Hochseefischerei genutzten Segelschiffe ablöste.

Damit nahm die industriell betriebene Dampfhochseefischerei in Deutschland ihren Anfang .



Rasante Entwicklung der deutschen Hochseefischerei

Die Entwicklung der Dampfhochseefischerei und die hohe Nachfrage aus dem Binnenland, führte zu einer rasanten Entwicklung der Hochseefischerei, die es notwendig machte, einen Spezialhafen mit entsprechenden Löscheinrichtungen (Entladen der Ware von den Schiffen) und Infrastruktur (Bahnverbindung) sowie fischverarbeitende Firmen zu errichten. Hinzu kam ein ausgeklügeltes Auktions-, Markt- und Verteilungssystem, um die Seefische, in Eis gelegt, möglichst frisch per Bahn in das Binnenland zu schicken. Dafür war der Platz an der Geeste nicht mehr geeignet und der preußische Kaiser Wilhelm II gab den Auftrag zum Bau des Fischereihafens.



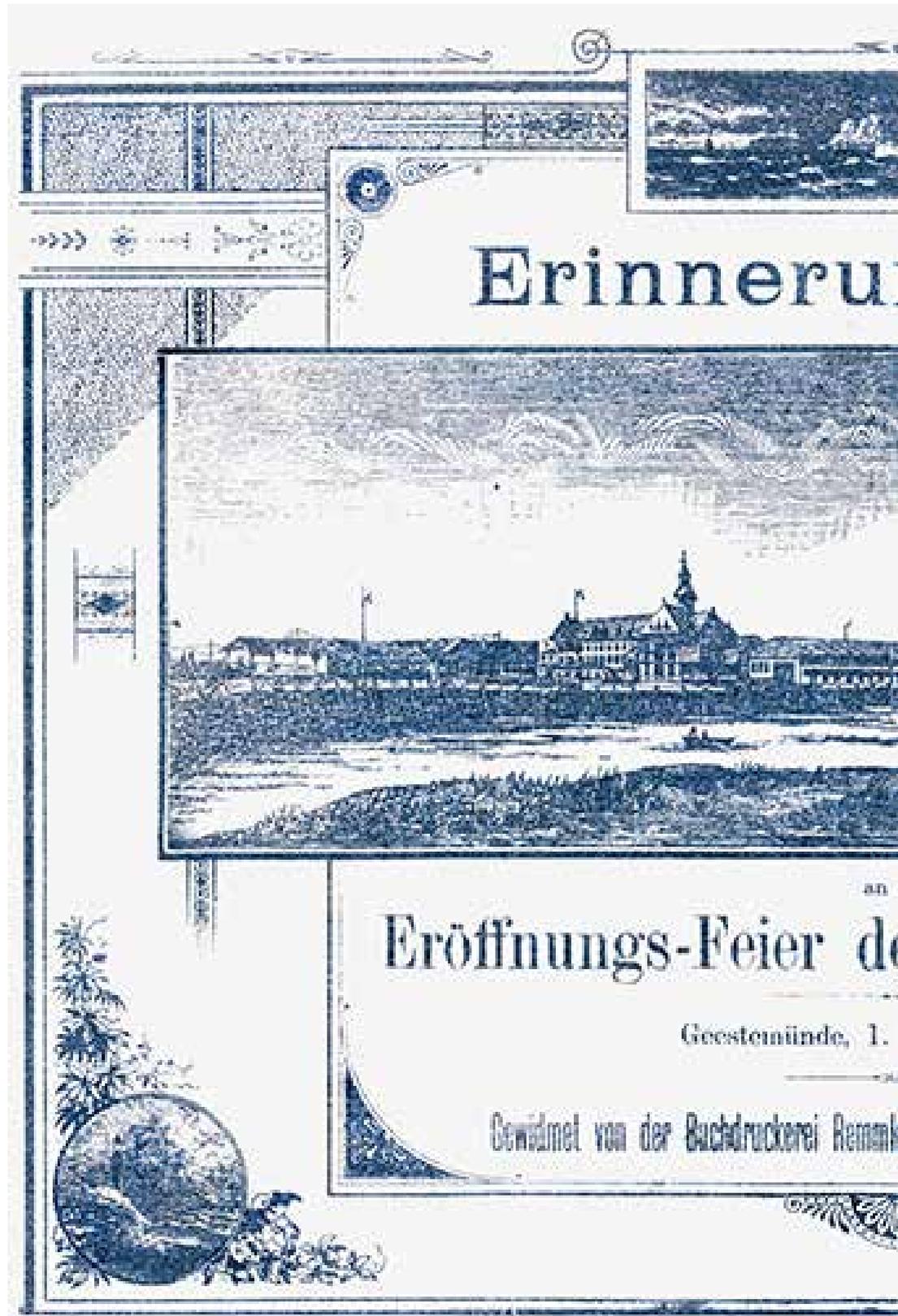
Bild: Der Fischdampfer P.C.7 - Amalie der Reederei Friedrich Busse, 1890

02 / 14

FISCHEREIHAFFEN I







Der Fischereihafen entsteht

Mit dem Fischereihafen I entstand zwischen 1891 und 1896 der erste Spezialhafen für Seefische auf dem europäischen Kontinent. Er war dazu bestimmt, der damals preußischen Stadt Geestemünde ein wirtschaftliches Standbein zu verschaffen. Die feierliche Eröffnung fand am 1. November 1896 statt, schon sechs Tage später konnte die erste Fischauktion im neuen Spezialhafen abgehalten werden.



Bild: Erinnerungsblatt zur Eröffnung des Fischereihafens I am 1. November 1896. Hier ist noch der ursprüngliche Zustand zu erkennen, als nur der Fischkai mit der Auktions- und Packhalle I sowie der Gebäudekomplex des Fischereihafenrestaurants existierte. An der Stelle des späteren Kohle- und Ausrüstungspiers befand sich die damals noch vorhandene natürliche Schlickzone.



Bild: Nordende des Fischereihafens

Beste Voraussetzungen für die Fischwirtschaft

Bis zu 15 Schiffe gleichzeitig konnten an den Kai-Anlagen gelöscht werden. Der Fisch kam direkt in die Pack- und Auktionshalle I, wo er dann versteigert wurde. Elf Reedereien mit 39 Fischdampfern sowie 26 Fischgroßhandlungen etablierten sich in dem neuen Fischereihafen.



Bild: Blick auf den Fischereihafen I, ca. 1927.

Der Fischereihafen I im Wandel

Am Ende des Hafenbeckens die Slipanlage der Tecklenborg-Werft, die hier bis 1966 bestand. An ihrer Stelle befindet sich heute der Marktplatz des Schaufenster Fischereihafen. Links daneben die Packhalle IV, die heute nach aufwendiger Restaurierung Gaststätten, Restaurants und kleine Geschäfte beherbergt. Die sich nördlich anschließende Packhalle III musste 1974 abgerissen werden. Vor der Halle VII steht heute das Best Western Plus Hotel. Links davon ist der Fischversandbahnhof zu erkennen. Im Hintergrund ist das dunkle Backsteingebäude des Seemannsheims und weiter rechts das alte Fischereihafenrestaurant zu sehen.



Bild: Der schmucke Bau des Fischereihafenrestaurants existierte seit 1897 und wurde zunächst von der FBG betrieben

Das Fischereihafenrestaurant von 1897

Die Gastronomie wurde seit 1902 von der Familie Hollmeyer geführt und hatte einen ausgezeichneten Ruf. Hier gab es außerdem ein Heuerbüro, ein Post- und Telegraphenamts sowie weitere Wirtschaftsräume. Anfänglich befand sich hier auch das Seemannsheim mit Platz für 20 Personen. Das Gebäude wurde im Zweiten Weltkrieg zerstört.



Bild: Löschen der angelandeten Fischkisten an der Westseite des Fischereihafens I. Im Hintergrund das markante Gebäude des von der FBG gegründeten Fischereihafenrestaurants.

Fischereihafen als Wachstumsmotor

Der Fischereihafen erwies sich als Wachstumsmotor. In den Folgejahren wurde er immer weiter ausgebaut und modernisiert. So entstand 1906/07 die heute noch existierende Packhalle IV. Fischmehlfabriken und weitere Betriebe der fischverarbeitenden Industrie siedelten sich an.



Kleine Fährverbindung mit großem Nutzen

Obwohl unscheinbar, war diese Fährverbindung doch von großem Nutzen, sparte sie doch den großen Umweg um den gesamten Hafen herum. Heute gibt es Überlegungen, hier durch eine Querung diese Verbindung wieder herzustellen, um das Nordende des Fischereihafens touristisch besser erschließen zu können.

Bild: Personenkahnfähre über den Fischereihafen I.





Bild: Alte Eiswerke im Fischereihafen Bremerhaven

Eiswerke als revolutionäre Neuerung

1911 wurden die Eiswerke gebaut, die die Fangschiffe von jetzt an zuverlässig das ganze Jahr über mit industriell hergestelltem Eis versorgten – eine damals revolutionäre Neuerung, die für den weiteren Anstieg der Menge an angelandetem Fisch sorgte. Vorher hatte man sich mit Natureis, meist aus Teichen in der Region und aus Norwegen, beholfen, das in speziellen Kühlhäusern bis in den Sommer hinein aufbewahrt wurde.



Bild: Der Fischereihafen im Jahr 1923 in voller Auslastung. Links der Löschkai, rechts der Ausrüstungskai.

Am Fischkai alles voller „Päckchen“

Im Fischereihafen war die Ausrüstungspier von der Anlandungspier getrennt. Am Fischkai lagen die Schiffe oft nebeneinander in sogenannten „Päckchen“, da die Länge des Kais oft für die Zahl der gleichzeitig anlandenden Schiffe nicht ausreichend war. Direkt am Fischkai befanden sich die Auktionshalle I und die Hallen II und III. .



Bild: Steinkohle bunkernde Schiffe am Kohlenkai

Steinkohle, Fischbahnhof und Nordstern AG

Am sogenannten Kohlenkai auf der anderen Seite des Fischereihafens I bunkerten die Schiffe vor ihrer Abreise Kohle und wurden technisch überholt. Hier waren auch einige Reedereien beheimatet wie etwa die schon 1905 gegründete Hochseefischerei Nordstern AG.

Wurde der Fisch anfangs noch auf Pferdefuhrwerken abtransportiert, so stieß diese Transportmethode bald an ihre Grenzen. Der Fischereihafen erhielt deshalb einen eigenen Bahnhof. Nun konnte der angelandete Fisch bis weit in das Binnenland verbracht werden.



Bild: Südende des Fischereihafens

Der neue Fischereihafen in Geestemünde, ein Erfolg

Der neue Fischereihafen in Geestemünde war ein Erfolg. Schon bald war er mehr als ausgelastet, so dass die Fischdampfer nebeneinander am Kai lagen, was die Löscharbeiten erschwerte und verteuerte. Ein weiteres Problem war die Tidenabhängigkeit: Ohne Sperrwerk oder Schleuse angelegt, war der Hafen bei Ebbe nur eingeschränkt nutzbar und verschlickte zusehends. Da er zudem nicht mehr erweiterungsfähig war, begann man mit dem Bau des Fischereihafens II als Erweiterungsbau, um weiterhin konkurrenzfähig zu bleiben.



Bild: Fischereihafen I und II, ca. 1926. Ganz rechts der neue Weserverlauf kurz nach Fertigstellung der Erweiterung. Ganz links am Ausrüstungspier des Fischereihafens I liegende Fischereifahrzeuge. Im Zentrum des Bildes die über 400 m lange Auktions- und Packhalle I an der Westseite des Fischereihafens I.



Erweiterung des Fischereihafens

Mit der Fertigstellung der Halle X im Jahr 1929 verlagerte sich der Auktionsbetrieb immer weiter in den Fischereihafen II. Durch die Zerstörungen zahlreicher Anlagen, wie der Halle I, im Zweiten Weltkrieg, kam die fischwirtschaftliche Nutzung des Fischereihafens I nahezu zum Erliegen.

03 / 14

SCHAUFENSTER FISCHEREIHAFFEN







Bild: Luftbild des Areals Schaufenster Fischereihafen, 2015

Einblick in die Fischwirtschaft

An der Stelle des damaligen Fischereihafen I befindet sich heute das Schaufenster Fischereihafen. Dieses touristische Areal wurde in den 1990er Jahren durch das Land Bremen und die FBG errichtet, um Touristen und Einheimischen einen Einblick in die Fischwirtschaft im Fischereihafen Bremerhaven zu ermöglichen. Heute ist es eines der attraktivsten maritimen Ausflugsziele der Region.



Bild: Interieur Restaurant Dock IV in der Packhalle IV

Älteste Packhalle erstrahlt in neuem Licht

Begonnen wurde mit dem Projekt Ende 1990. Die älteste im Bremerhavener Fischereihafen noch existierende Packhalle mit der Nummer IV aus dem Jahre 1907 wurde nach altem Vorbild unter Erhaltung der alten Bausubstanz 1991 restauriert.



Bild: Flanieren und Gastronomie an der Halle IV

Gastronomische und maritime Angebote

Die Halle IV bildet heute das Kernstück des Schaufenster Fischereihafen und beherbergt zahlreiche gastronomische Angebote rund um den Fisch sowie Fischeinzelhandel, aber auch maritimen Einzelhandel und mit dem „Krohn’s Eck“ eine authentische Hafenkneipe.



Bild: Holzterrassen am Südenende des Hafenbeckens des Fischereihafen I

Aus Slipanlage wird Marktplatz

Der freie Platz am Ende des Hafenbeckens des Fischereihafens I, an dem sich ursprünglich die Slipanlage der Tecklenborg-Werft befand, wurde zu einem großzügigen Marktplatz umgestaltet, der den Blick auf das Hafenbecken freigibt.



Bild: Blick auf den „Doppelkorn“, davor der Salondampfer Hansa, links davon das Museumsschiff FMS Gera

Schiffe im Schaufenster Fischereihafen

Im Hafenbecken liegen das Museumsschiff FMS GERA, der letzte noch erhaltene deutsche Seitentrawler aus der Vergangenheit der Großen Hochseefischerei, der Salondampfer MS HANSA, die LINE HINSCH und der Krabbenkutter STEINBOCK. Mit der MS DORSCH können die Besucher Hafenrundfahrten unternehmen.



Bild: Das Best Western Plus Hotel Bremerhaven mit Steganlage

Tourismus und Information

Auch die beiden ansässigen Hotels und die Tourist-Information im Schaufenster Fischereihafen zeugen von der Beliebtheit des Schaufenster Fischereihafen bei Touristen und Einheimischen gleichermaßen.



Bild: Der Fischbahnhof und das Hafenbecken des Fischereihafen I

Vom Fischversand zum Eventareal

Das Schaufenster Fischereihafen wurde 1996 erweitert durch den Bau des Fischbahnhofs. Auch hier wurde das Thema Fisch wieder aufgegriffen, denn die erhaltenswerte Stahlkonstruktion der ehemaligen Fischversandhalle – erster Abschnitt erbaut 1914 – wurde zu diesem Zweck am ursprünglichen Standort demontiert und im Schaufenster Fischereihafen neu aufgebaut.



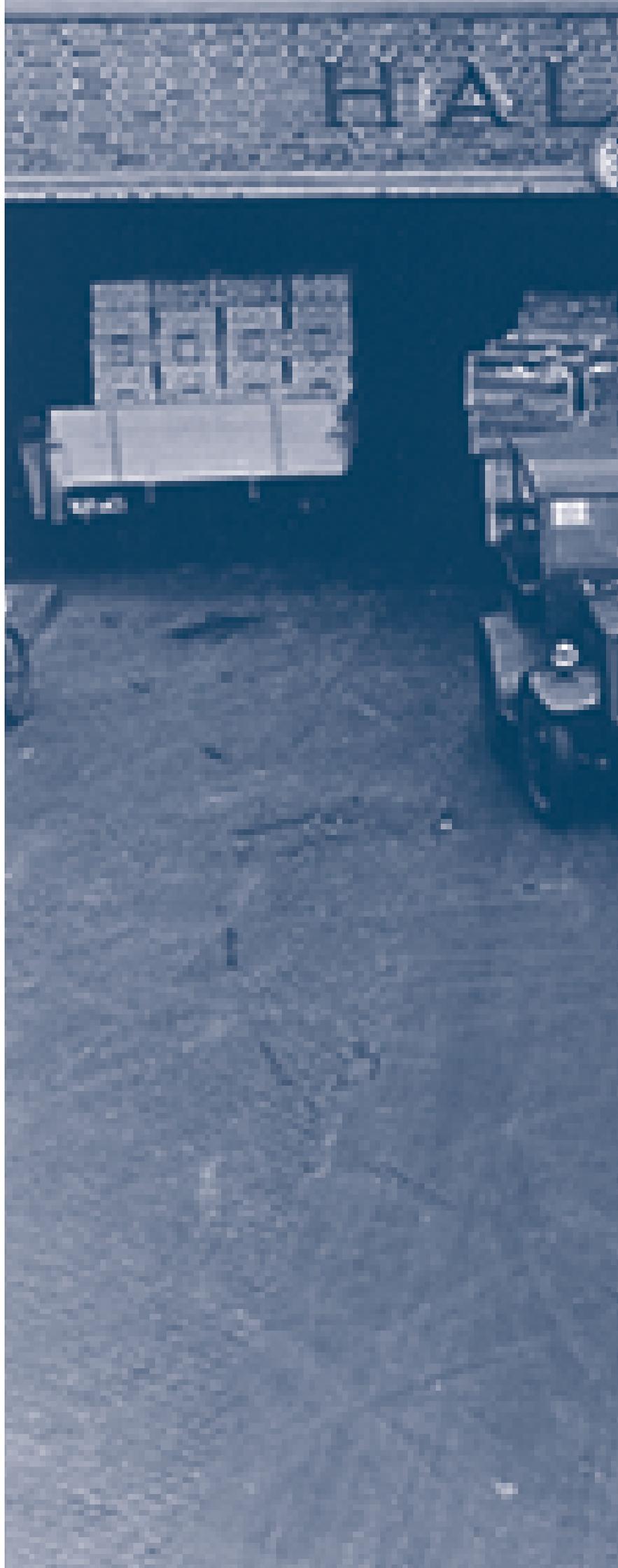
Bild: Der Fischbahnhof mit neuem Anbau, 2020

Ausstellung, Events, Theater und Fischwerbung

Mit der Eröffnung des Fischbahnhofs 1996 wurde das zentrale Thema Fisch weiter gestärkt. Heute ist hier eine fischereispezifische Ausstellung, eine Veranstaltungsfläche, ein Theater, ein Café sowie in einem Anbau das Seefischkochstudio, welches generische Fischwerbung betreibt, beheimatet.

04 / 14

FISCHEREIHAFFEN II





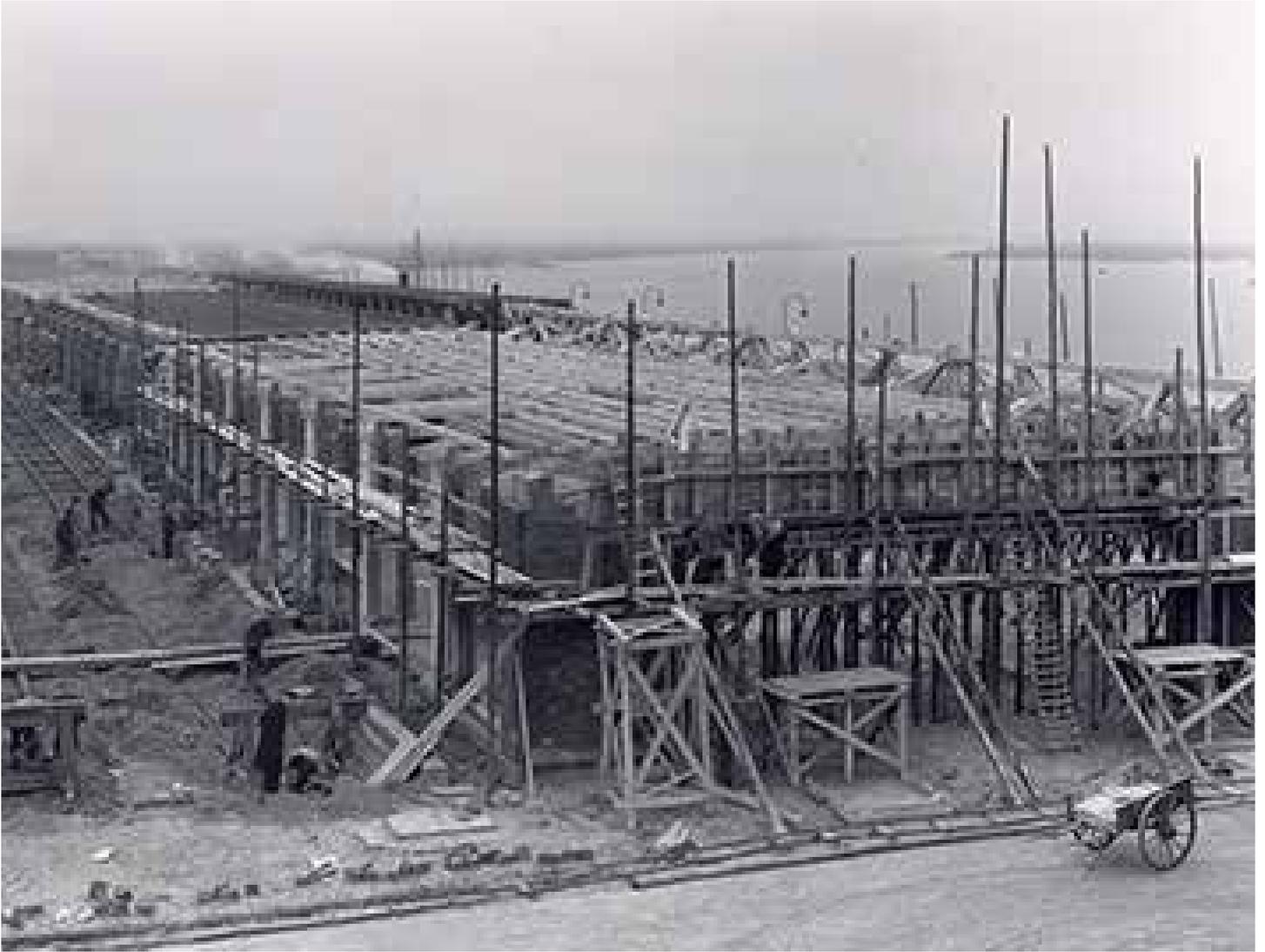


Bild: Die Hallen an der Ostseite des Fischereihafens II im Bau, 1920er Jahre.

Die Erweiterung zum Fischereihafen II

Um konkurrenzfähig zu bleiben, wurde bereits vor dem Ersten Weltkrieg eine Erweiterung des Fischereihafens geplant, die jedoch erst nach Kriegsende verwirklicht werden konnte. Nach Bewilligung der Mittel durch den preußischen Landtag im Jahr 1920 folgten eine Reihe groß angelegter Baumaßnahmen, die bis 1930 umgesetzt wurden.



Bild: Luftbild der Packhalle X kurz nach ihrer Fertigstellung, 1930

Mehr Platz und Tidenunabhängigkeit

So machte der Bau einer Doppelschleuse den Fischereihafen nun tidenunabhängig, und der Fischereihafen II entstand unter Verwendung eines bisherigen Seitenarms der Weser, der nun vom Fluss abgetrennt wurde. Die Fischdampfer erhielten dadurch den so dringend benötigten weiteren Anlandeplatz.



Bild: Luftaufnahme des nördlichen Teils des Fischereihafens II mit Blick auf den Fischereihafen I. Im Vordergrund die Auktions- und Packhalle X, dahinter das Verwaltungsgebäude der FBG und der Fischbahnhof. Ganz hinten die Kaianlagen des Fischereihafens I.

Der neue Fischereihafen II

Die neue, parallel zum Kai verlaufende Auktions- und Packhalle X hatte eine Länge von fast 400 Metern! Die Halle war sogar mit Autos durchfahrbar und hier wurden bis Ende der 1990er Jahre die Fischauktionen abgehalten.



Bild: Reinigungswagen nach der Auktion in Halle X, 1950er Jahre

Die Auktions- und Packhalle X

Der befahrbare Teil der Auktionshalle heißt auch „Auktionsstraße“. Wenn Fisch in der Halle gestanden hat, durften aber nur E-Fahrzeuge (teilweise auch Gas-Gabelstapler) rein. Deshalb gibt es schon seit 100 Jahren E-Fahrzeuge im Fischereihafen, z.B. für die Eislieferung.



Bild: Packhalle XIII

Fortsetzung des Booms

Der Boom der Geestemünder Hochseefischerei setzte sich nun fort. Zwischen 1935 und 1938 entstanden vier weitere Packhallen (XI-XIV). Der Fischerei kam die nationalsozialistische Wirtschaftspolitik zugute, die mit ihren Vierjahresplänen der Fischereiwirtschaft Abnahmegarantien sichern konnte, die in der freien Marktwirtschaft bisher nicht möglich gewesen waren.



Bild: Der Vollfroster BX 694 Bonn (Baujahr 1964) der Norddeutschen Hochseefischerei AG beim Entladen. Wo früher Muskelkraft eingesetzt wurde, traten nun Kräne in Aktion, die die Ladung direkt in die Eisenbahnwaggons hieven konnten.

Zerstörung im Zweiten Weltkrieg

Im Zweiten Weltkrieg wurde der Fischereihafen in erheblichem Maße zerstört. Nach dem Zweiten Weltkrieg unterstanden jegliche Fischereiaktivitäten zunächst einem Kontrollgremium der amerikanischen Militärregierung, bis schließlich ab 1948 wieder deutsche Hochseefischerei zugelassen wurde. Nun konnten die Kriegsschäden beseitigt werden.



Bild: Ostkaje des Fischereihafens II. Vorne rechts die Auktions- und Packhalle X, dahinter das 1954 fertiggestellte Verwaltungsgebäude der FBG.

Höhepunkt der großen deutschen Hochseefischerei

Die 1950er und 60er Jahre bilden den Höhepunkt der großen deutschen Hochseefischerei und ließen den Fischereihafen Bremerhaven florieren. Mit der Erweiterung der Hoheitsgewässer der nordischen Länder bis zur 200-Meilen-Zone ab den 1970ern, die ausländischen Flotten das Fischen erschwerte, strukturierte sich auch der Fischereihafen nach und nach um.



Bild: Die Halle X damals mit vorgelagerten Fischereifahrzeugen

Die deutsche Hochseefischereiflotte

Die deutsche Hochseeflotte ist heute auf insgesamt sieben Trawler geschrumpft. Die Doggerbank Seefischerei GmbH ist im Fischereihafen die einzige Reederei, die ihren Fisch noch direkt vom Trawler löscht. Stattdessen kommt der Fisch heute per Containern in den Fischereihafen, der nach wie vor der bedeutendste fischverarbeitende Standort in Europa ist.



Bild: Der Fischtrawler Mark der Mecklenburgischen Hochseefischerei, gebaut 2015, in seinem Heimathafen Bremerhaven, vor der Packhalle X.

Der Trawler ROS 777 MARK

Der Trawler ROS 777 MARK ist ein moderner Vollfroster, der als erstes deutsches Hochseefischereischiff mit zwei Netzen gleichzeitig fischen konnte. Die Mark wurde nach dem 2013 in Bremerhaven, im Alter von 33 Jahren bei einem tragischen Unfall ums Leben gekommenen Mark Parlevliet, einem Enkel des Reedereigründers, benannt.



Bild: Fischdampfer vor der Halle XV, im Hintergrund die Packhalle X

Der Fischereihafen II damals und heute

Mit der Fertigstellung der Halle X im Jahr 1929 verlagerten sich die Fischanlandungen und der Auktionsbetrieb immer weiter in den Fischereihafen II.



Bild: Packhalle V, 1920er Jahre



Der bedeutendste fischverarbeitende Standort Europas

Heute arbeiten rund 4.000 Beschäftigte in der Fisch- und Lebensmittelwirtschaft im Fischereihafen Bremerhaven. Branchenriesen wie z.B. Frosta, Deutsche See und frozen fish international, die hier die Fischstäbchen von iglo produzieren, sind hier ebenso ansässig wie kleine Familienbetriebe.

05 / 14

FISCHEREIHAFEN DOPPELSCHLEUSE







Bild: Blick auf die Fischereihafen-Doppelschleuse von der Nordseite aus, 1920er Jahre

Das Problem der Tidenabhängigkeit

Der Fischereihafen I war noch ohne Schleuse, als reiner Tidehafen, konzipiert und realisiert worden. Dadurch war seine Funktionsfähigkeit stark eingeschränkt: Bei Ebbe war er nur für Schiffe mit wenig Tiefgang nutzbar, außerdem verschlickte der Hafen immer wieder. Bei den Erweiterungsplanungen stand daher der Bau einer Schleuse ganz am Anfang.

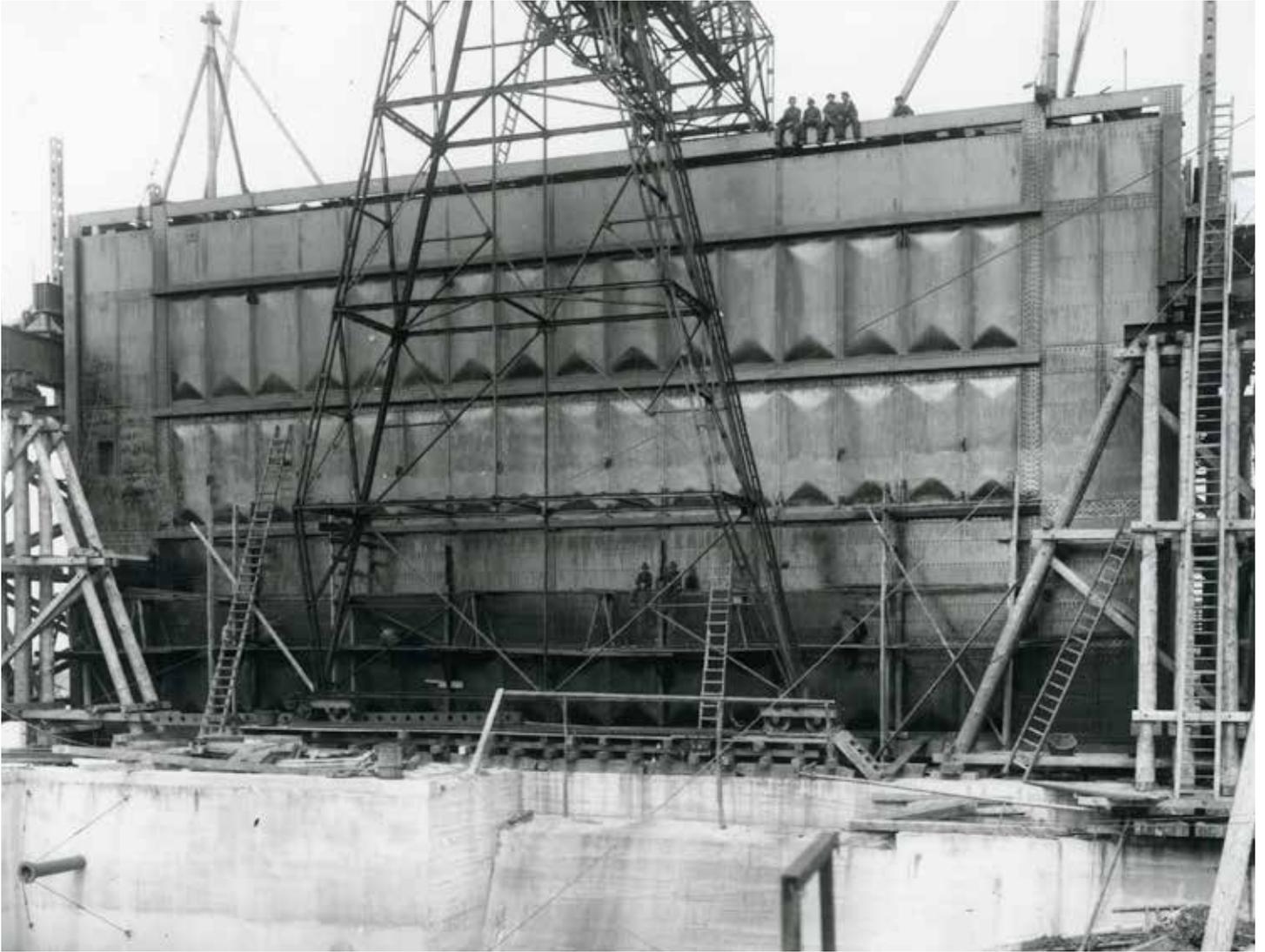


Bild: Arbeiter bei der Pause, sitzend auf dem Kopf der Kammer

Der Bau der ersten Doppelschleuse

Von 1921 bis 1925 entstand die Doppelschleuse mit ihren zwei Schleusenkammern. Die kleine Kammer maß 100 m x 12 m, die große Kammer 95 m x 30 m. Der Schleusenbau war seinerzeit eine technische Meisterleistung. Der örtliche Bauleiter Arnold Agatz sammelte hier wertvolle Erfahrungen, die er einige Jahre später für den Bau der Nordschleuse in den Bremerhavener Überseehäfen anwenden konnte.



Bild: Schleusung von Fischtrawlern

Wettkampf um den ersten Platz an der Schleuse

Mit der neuen Doppelschleuse war vorerst die Funktionstüchtigkeit des Hafens gesichert. Für die Fischdampfer war nun die Ankunftszeit an der Schleuse entscheidend: Um den geladenen Fisch möglichst schnell verkaufen zu können, lieferten sich die Fischdampfer mitunter einen Wettkampf um den ersten Platz vor der Schleuseneinfahrt.



Bild: Links im Bild die kleine Wohnsiedlung für Bedienstete der Hafenbehörde

Eine Wohnsiedlung für das Schleusenpersonal

Zu beiden Seiten der Schleusenanlage wurde für die Bediensteten der Hafenbehörde im Jahr 1925 eine kleine Wohnsiedlung aus zweimal fünf Doppelhäusern errichtet. In den Häusern wohnten bis zuletzt das Schleusenpersonal und Bedienstete des Bauhofs, den das Hansestadt Bremische Amt auf der östlichen Landseite der Doppelschleuse angesiedelt hatte. Im Jahr 1997 wurden die Häuser schließlich abgerissen.



Bild: Doppelschleuse mit Schiff in der kleinen Kammer

Straßenverkehr über Klappbrücken

Beide Schleusen verfügen über ein Pumpwerk. Um Wartezeiten für den über die Schleuse geführten Verkehr während des Schleusenvorgangs zu minimieren, befinden sich auf den Toren am Außen- wie auch am Binnenhaupt Fahrbahn und Fußweg, die über Klappbrücken über den Ober- und Unterkanal der kleinen Kammer geführt werden. Seit 1930 verläuft über diese Fahrbahn städtischer Linienbusverkehr.



Bild: Luftaufnahme 2015, in der Mitte die neue Doppelschleuse

Dockschleusungen für Transportschiffe

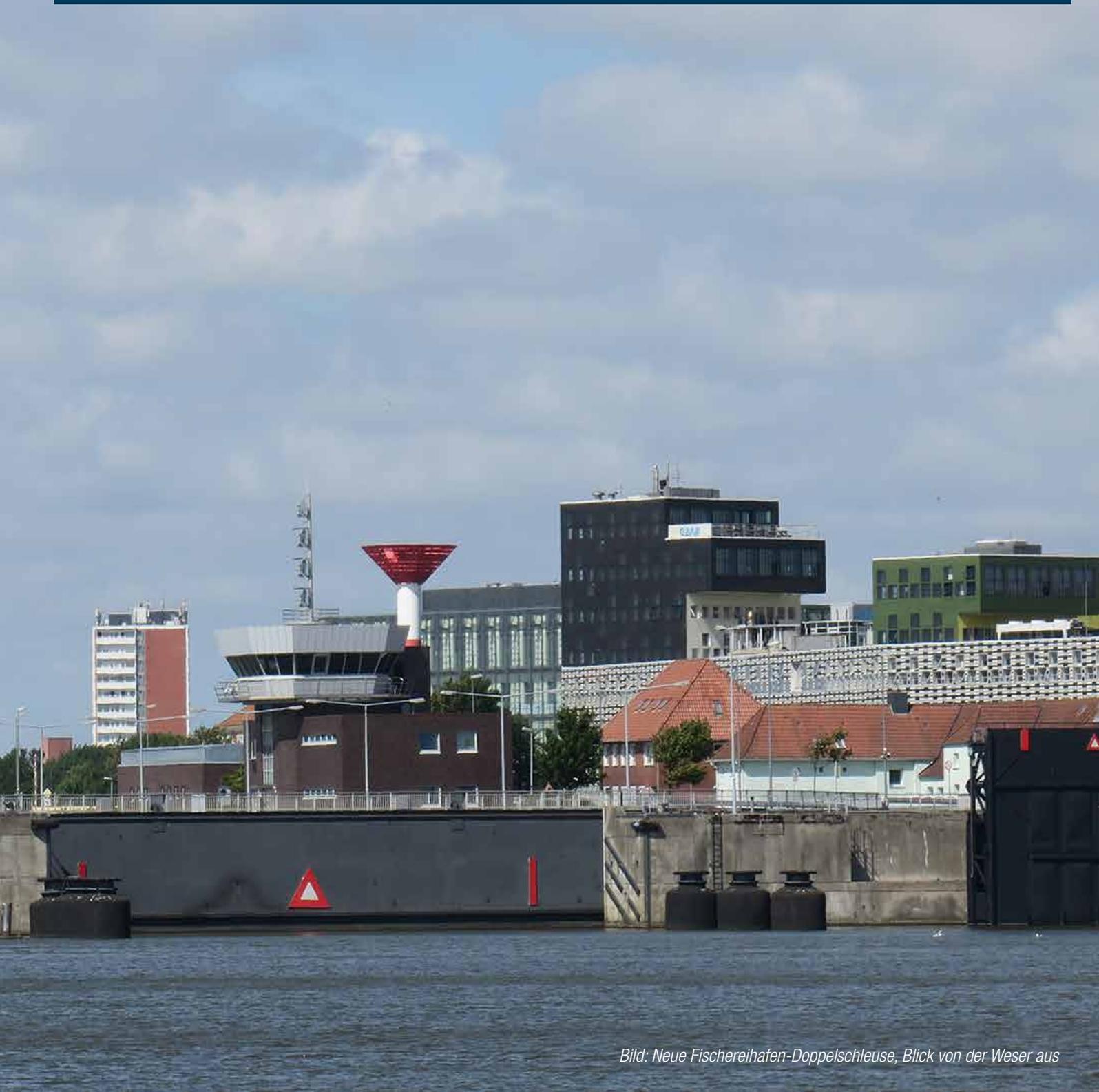
Mit dem verstärkten Einsatz von Transportschiffen für TK-Fisch anstelle der Fangschiffe spätestens seit den 1980er Jahren, reichten die Maße der alten Fischereihafenschleuse nicht mehr aus. Um die überlangen Schiffe in den Fischereihafen zu bekommen mussten so genannte Dockschleusungen durchgeführt werden. Bei einer Dockschleuse werden bei einem gleichen Wasserstand in der Weser und im Fischereihafen das Binnen- und das Außenhaupt geöffnet um dem Schiff die direkte Durchfahrt ohne eigentliche Schleusung zu ermöglichen.



Die neue Fischereihafen-Doppelschleuse

Da Dockschleusungen mit einem sehr hohen Risiko für den Fischereihafen verbunden sind musste die Doppelschleuse dringend modernisiert und vergrößert werden.

Daher beschloss der Senat der Freien Hansestadt Bremen im Juni 1996 den Bau einer neuen Hauptkammer. Diese wurde nach vier Jahren Bauzeit im Jahr 2001 ihrer Bestimmung übergeben. Die große Kammer hatte nun die Abmessungen 181 m x 35 m und die kleine Kammer 106 m x 12 m.



06 / 14

FISCHBAHNHOF







Bild: Beladen von Fischsonderzügen

Transport per Bahn – schon 1897

Entscheidend für den Erfolg des Fischereihafens war von Beginn an die Möglichkeit, die verderbliche Ware Seefisch schnell in das Hinterland abzutransportieren. Dafür wurde eigens ein Fischbahnhof als Sackbahnhof mit drei überdachten Laderampen angelegt. Dieser befand sich an der Südostecke des jetzigen Friedrich-Albert-Pust-Platzes. Schon im Mai 1897 konnte der erste mit Fisch beladene Güterzug den Bahnhof Richtung Berlin verlassen.



Bild: Blick auf die Laderampen des Fischbahnhofes

Der Fischbahnhof im Fischereihafen II

Zusammen mit der notwendigen Erweiterung um den Fischereihafen II entstand zwischen 1914 und 1920 der neue Fischversandbahnhof. Herzstück war die große, aus Ziegelmauerwerk und einer Eisenkonstruktion bestehende, Versandhalle.

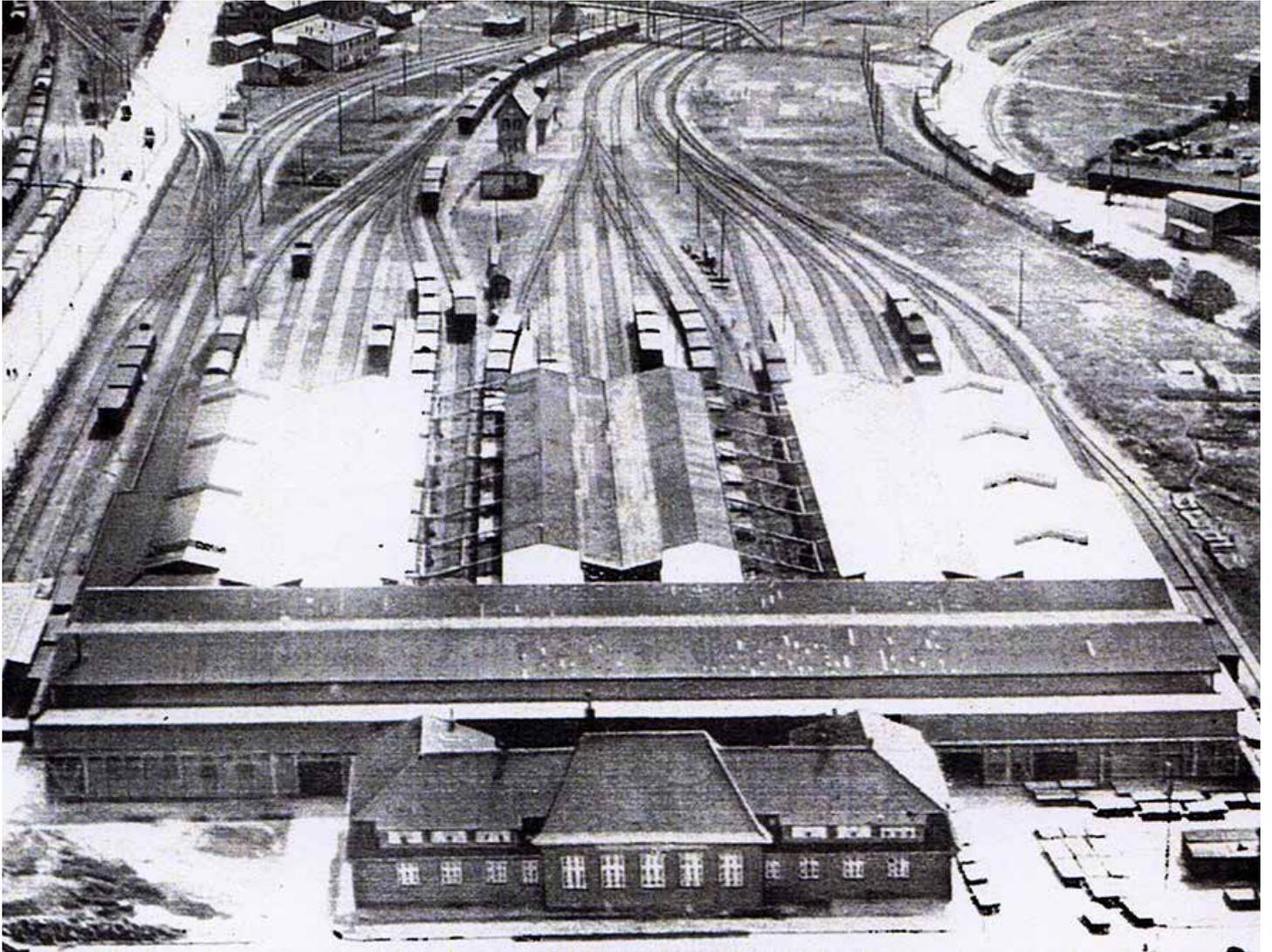


Bild: Der Fischversandbahnhof aus der Luft kurz nach seiner Fertigstellung. Im Vordergrund das Verwaltungsgebäude und die Ladehalle, 1925.

Binnenlandversorgung mit Fischsonderzügen

Außerdem entstand ein neues Abfertigungsgebäude, ein Empfangsschuppen und ein Sozialgebäude für die Bahnbediensteten. Auf den sechs Bahnsteigen konnten nun täglich vier Fischsonderzüge mit je 40 Waggons für den Transport in das Binnenland befüllt und abgefertigt werden. In den 1930er Jahren erhielt der Bahnhof noch drei weitere Bahnsteige hinzu.



Bild: Kühlcontainer „Von Haus zu Haus“

Nordsee setzt auf eigene Verladestation

Neben dem Frischfisch wuchs auch das Angebot an Tiefkühlfischprodukten rasant an. Die heutige Restaurantkette Nordsee, die damals noch den heutigen Fischbereich der Firma Iglo und die heutige Deutsche See GmbH umfasste, setzte aufgrund der eigenen Kapazitäten auf eine eigene Verladestation am Lune-deich und auf eigene Eisenbahnwaggons, um ihre Waren in Europa zu verteilen.



Bild: Der Fischversandbahnhof aus der Luft. Die eine Hälfte der großen Abfertigungshalle ist hier schon abgerissen.

Fischtransport: Von der Bahn auf die Straße

Immer mehr Firmen nutzten dieses logistische Angebot, so dass der Fischbahnhof nicht mehr benötigt wurde. Anfang der 2000er Jahre wurde der Transport von Frischfisch durch die Deutsche Bahn eingestellt. Von da an erfolgte der Transport per Kühl-LKW auf der Straße. Der riesige Fischversandbahnhof wurde daher seit 1976 Stück für Stück zurückgebaut und die Gebäude anderen Nutzungen zugeführt.



Bild: Der Fischbahnhof 2017, von der Wassenseite aus gesehen. Links das Nordsee Hotel Fischereihafen.

Die Fischversandhalle wird zum Eventzentrum

Die Stahlkonstruktion der ehemaligen Fischversandhalle wurde Mitte der 1990er am ursprünglichen Standort demontiert, im Schaufenster Fischereihafen – dem ehemaligen Kern des Fischereihafen I – neu aufgebaut und einer völlig neuen touristischen Nutzung zugeführt. Eröffnung des Veranstaltungszentrums „Fischbahnhof“ war am 23. Mai 1996 – vor 25 Jahren.

Heute wie damals: Fisch im „Fischbahnhof“

Das Thema Fisch spielt auch heute noch im Fischbahnhof die Hauptrolle: neben dem TiF – Theater im Fischereihafen und der großen Eventfläche, sind hier das Seefischkochstudio und in Kürze die Multivision Fischbahnhof 360°, die in einer 360°-Inszenierung die Themen Fisch, Fischfang und Fischverarbeitung darstellt, beheimatet.





07 / 14

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG





Fraunhofer
IPTS



Bild: Luftaufnahme 2015

Der Fischereihafen als Forschungsstandort

Seit seiner Entstehung war das Areal des Fischereihafens nicht nur Ort des Fischfangs und der Fischverarbeitung, sondern auch der Forschung. War die Forschung zunächst auf Themen der Fischerei konzentriert, so weitete sich das Aufgabenfeld in den letzten Jahrzehnten beträchtlich.



Bild: Aquakulturforschung des AWI

Das Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung (AWI)

Das Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung (AWI) wurde 1980 gegründet und ist heute mit seinen über 900 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ein weltweit führendes Institut zur Erforschung der Meeresgeologie, der Meeresbiologie und der Polarregionen. Eine Sonderstellung nimmt die wissenschaftliche Erforschung des Klimawandels ein.



Bild: Ehemaliges Verwaltungsgebäude der Nordsee

Ein Campus am Handelshafen entsteht

Seit 2018 erstrecken sich die Gebäude des AWI auch in den Fischereihafen hinein: neben dem von der FBG sanierten ehemaligen Verwaltungsgebäude der Deutschen See, saniert die FBG derzeit auch das ehemalige Verwaltungsgebäude der Nordsee für das AWI. Mit dem Bau des Technikums entsteht in den kommenden Jahren ein regelrechter AWI-Campus am Handelshafen.



Bild: Thünen-Institute

Die Thünen-Institute für Seefischerei und Fischereiökologie

Im Jahr 2018 bezogen die Thünen-Institute für Seefischerei und Fischereiökologie einen Neubau in der Herwigstraße – direkt an der Kaje des Fischereihafen I, wo auch ihr Forschungsschiff Walther Herwig III liegt und zu seinen Forschungsreisen startet. Die Thünen-Institute forschen u.a. zu Fragen der Meeresökologie und des Bestands- und Ressourcenschutzes. Nicht nur für den Fischereihafen, sondern für ganz Bremerhaven bedeutete die Ansiedlung dieser beiden Einrichtungen einen Innovationsschub.



Bild: Lebensmitteltastung durch Probanden

Das Technologie-Transfer-Zentrum (ttz)

Mit einem stark anwenderbezogenen Fokus arbeitet das Technologie-Transfer-Zentrum (ttz), das aus einem 1987 an der Hochschule Bremerhaven gegründeten Verein hervorgegangen ist. Ziel ist es, in den Bereichen Lebensmittel und Ressourceneffizienz Forschungsaufgaben zu übernehmen, die die produzierenden Betriebe zur Optimierung ihrer Produktionsprozesse und der Verbesserung der Qualität ihrer Produkte anwenden können. Im angeschlossenen Sensoriklabor werden beispielweise Fischstäbchen von Probanden getestet.



Bild: Fraunhofer-Institut für Windenergiesysteme

Das Fraunhofer-Institut für Windenergiesysteme (IWES)

Am deutlichsten zeigt sich beim Fraunhofer-Institut für Windenergiesysteme (IWES), wie sehr der Strukturwandel im Hafen neue Forschungs- und Arbeitsgebiete jenseits der Fischwirtschaft erschlossen hat. Dieses seit 2009 existierende Institut forscht zu allen Fragen der Windenergie, baut Prüfstände für Rotorblätter, Gondeln und Tragstrukturen. Das riesige Windrad mit 8 Megawatt-Turbine auf dem ehemaligen Flughafen Luneort wird vom Fraunhofer IWES zu Testzwecken betrieben.



Das Institut für den Schutz maritimer Infrastrukturen

Direkt am Schaufenster Fischereihafen befindet sich außerdem das Institut für den Schutz maritimer Infrastrukturen des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR).



Bild: DLR - Institut für den Schutz maritimer Infrastrukturen des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt im Bio Nord-Gebäude

BRANCHENMIX







Fischereihafen - Mehr als nur Fisch

Im Fischereihafen geht es heute längst nicht mehr nur um Fisch. Ein bunter Mix aus Betrieben unterschiedlichster Branchen sorgt dafür, dass das Areal auch in Zukunft ein lebendiges Wirtschaftsgebiet sein wird. Rund 400 Unternehmen mit annähernd 9.000 Beschäftigten sind im größten und wichtigsten Gewerbegebiet der Region angesiedelt.

Neben der Fisch- und Lebensmittelwirtschaft sind im Fischereihafen auch zahlreiche Unternehmen der maritimen Stahlbau- und Schiffbauindustrie beheimatet. Holzverarbeitende Betriebe und die Keramikindustrie haben hier ebenso ihren Platz wie Logistikunternehmen und die Tourismusbranche.

Bild: Luftaufnahme des Fischereihafens, 2016.



FBG DIE FISCHEREIHAFFEN- BETRIEBSGESELLSCHAFT

09 / 14







Bild: 1954 wurde das FBG-Hauptgebäude in der Lengstr.1 errichtet, das bis heute als zentrale Verwaltungsstelle dient.

Die Gründung der FBG 1896

Bereits vor der offiziellen Eröffnung des Fischereihafen I, am 28.05.1896, gründeten zwölf Reeder und einige Fischgroßhändler die Fischereihafen-Betriebsgenossenschaft e.G.m.B.H (FBG). Dabei handelte es sich um eine auf privatwirtschaftlicher Basis agierende, gemeinnützige Genossenschaft. Sie betrieb das Auktionsgeschehen, die Marktverwaltung und das Fischereihafenrestaurant mit dem Seemannsheim und dem Heuerbüro.



Bild: Löschen eines Fischtrawlers an der Halle X. Die auf Eis gelegten Fische wurden früher in Weidenkörben aus dem Laderaum befördert. Rechts im Hintergrund ist die elektrische Winde zu sehen, die die Löscher der FBG nutzten.

Übernahme des Löschbetriebs

Im Jahr 1908 übernahm die FBG auch das Löschen der Fischdampfer mittels Löscharbeitern und fahrbarer elektrischer Winden, welches vorher durch die Besatzungen mit bordeigenen Winden vorgenommen wurde.

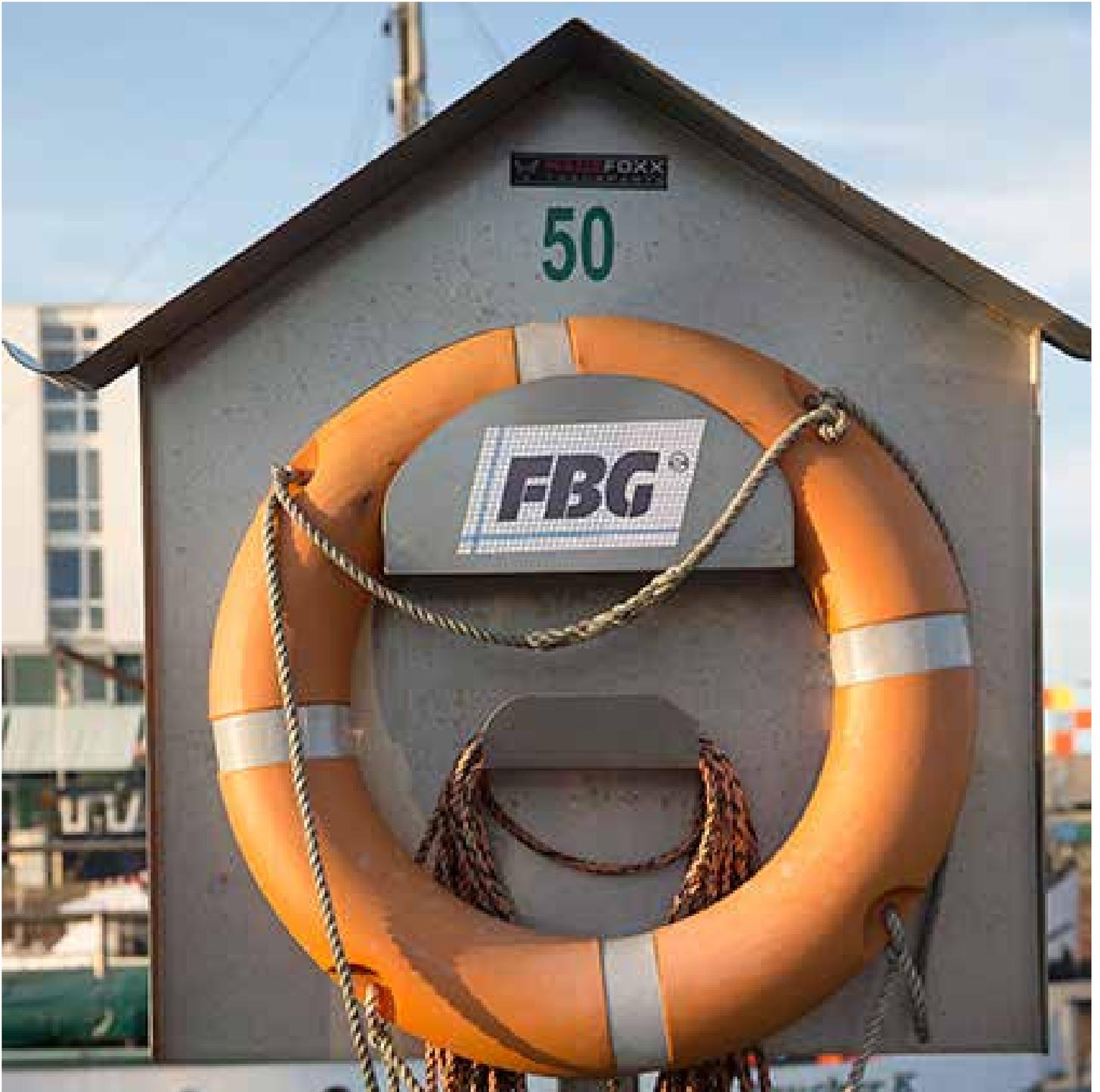


Bild: Rettungsring der FBG am Fischkai im Schaufenster Fischereihafen

Ausweitung der Aufgaben

Im Laufe der Jahre kamen immer mehr Aufgaben hinzu wie etwa der Fährbetrieb von der Geeste zum Fischereihafen oder seit 1913 die Wasserversorgung der im Fischereihafengebiet tätigen Unternehmen. Später wurde die FBG auch zuständig für die Unterhaltung der Hafenanlagen und für Hochbauten. Bis 1932 blieb die Genossenschaft fast unverändert bestehen.



Bild: Fahrwassertonne FBG 1 an der Hoebelstraße im Fischereihafen

Von Energieversorgung bis Tourismus

Heute ist die FBG mbH eine 100% Gesellschaft des Landes Bremen. Ihr Hauptaufgabengebiet liegt in der Entwicklung des Fischereihafens, in der Energie- und Wasserversorgung, in der Vermietung und Verpachtung von Grundstücken und Gebäuden und mit dem „Schaufenster Fischereihafen“ in der Touristik. Der Hauptteil der Gebäude und Grundstücke im Fischereihafen befindet sich im Eigentum des Landes Bremen und wird durch die FBG bewirtschaftet.



Bild: Mitarbeiterinnen der FBG in einem zu sanierenden Gebäude

„Privatstraßen“ im Fischereihafen

Darüber hinaus trägt die FBG die gesamte Straßenbaulast im Bereich des Fischereihafens. Dies bedeutet, dass es sich bei den Straßen des Fischereihafens streng genommen um „Privatstraßen“ der FBG handelt, auf denen der öffentliche Verkehr lediglich zugelassen ist und die FBG daher auch für die Unterhaltung aller Straßen, Wege und auch Plätze zuständig ist.



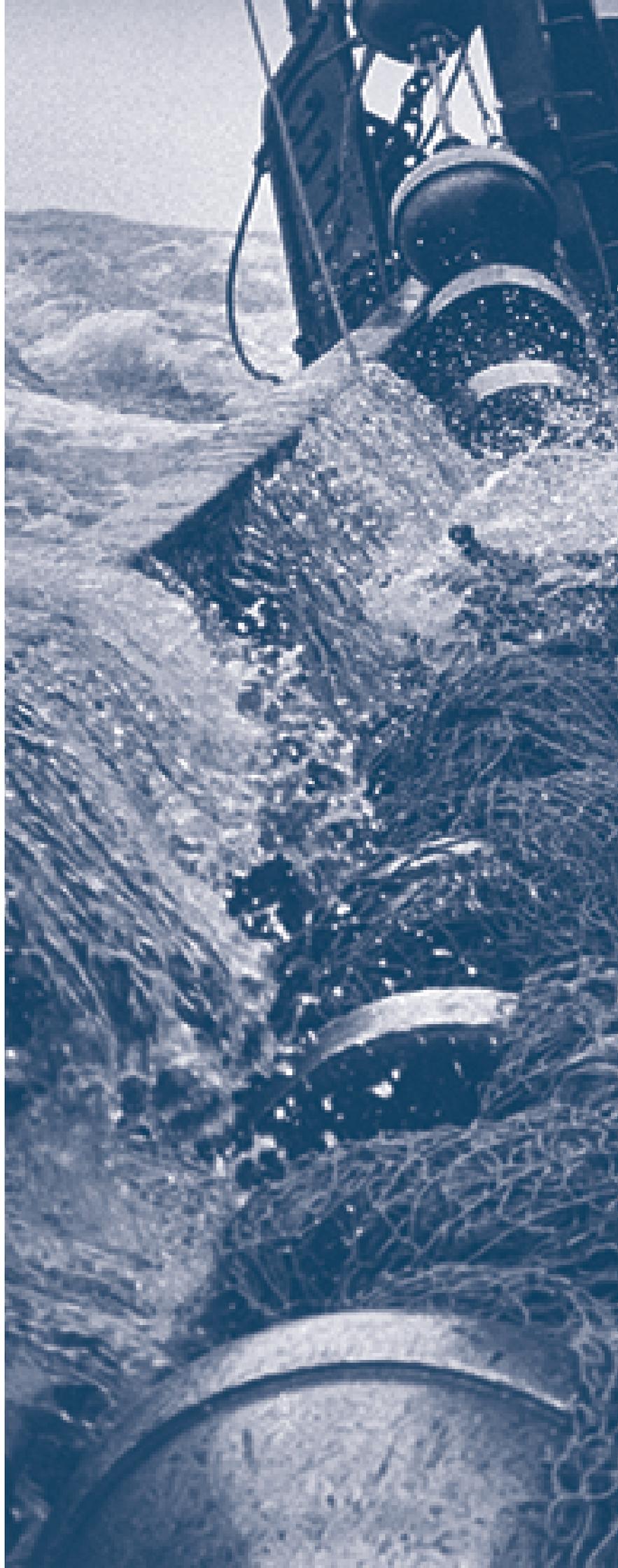
Bild: FBG-Mitarbeiter beim Einsetzen einer Sicherung im Schaltschrank für Landstromanschlüsse für die Berufs- und Sportschifffahrt

Die FBG heute

143 Kolleginnen und Kollegen der FBG sind aktuell im Einsatz, um den Fischereihafen Bremerhaven auch künftig als Schmuckstück unter den Gewerbegebieten sicher und attraktiv für die Nutzer zu erhalten und auszubauen. Der von der FBG gemanagte landseitige Teil des Fischereihafens in Bremerhaven erstreckt sich auf ca. 460 ha. Mit der Geschäftsführung der Wasserseite ist Bremenports beauftragt.

10 / 14

FISCHFANG DAMALS UND HEUTE





Ausgelaufene Dampfer					
28.1	Regensburg	5.2	28.2	11.2	
Max Gundlach x	1.2	Sagitta G	Schiburg x	Bremerhaven N	
Schwertfisch x	Borchen N	Jupiter G	Oskar Schütze N	Mannheim N	
H. Bueren G	Peter Schlack N	Speyer NK	Josef Bodden N	C. Wiederkehr G	12.1
29.1	Max Brauer N	Dohrenbank G	9.2	Mechthild NK	Regulus NK
Saturn G	Nordstern G	Lofoten x	Saarbrücken	Rendsburg x	13.1
R. Maslowitzky x	H. Kern G	6.2	Mainz NK	H. Krause x	Hain Meins G
30.1	2.2	Berlin G	Kormoran	Karlsruhe x	17.1
Hugo Homann x	Schellfisch G	Nürnberg NK	10.2	Antares x	Braunschweig
Falkland G	Neumünster NK	Wesel N	Aachen N	12.2	22.1
Wilh. Karsen NK	1.2	7.2	Hanseat	H. Ahlens x	Rotterdam NK
Essen	H. Kunkel x	Schütting x	Hoheweg	Tübingen NK	Thunfisch
Kalfisch G		H. Davidson NK	S. Döhrenbank NK		23.1
31.1	Brahe x	Hallenbank NK	Andenes x		Ch. Homann NK
H. W. W. G		Osnabrück NK	Malangen NK		25.1
Wartburg x					Oldenkirchen NK
F. Vieth NK					Regensburg, Main x

Die Entwicklung der großen deutschen Hochseefischerei

Die Einführung der Dampfhochseefischerei 1885 und die hohe Nachfrage aus dem Binnenland, führte zu einer rasanten Entwicklung der Hochseefischerei. Der Fischereihafen florierte und brachte für viele Menschen Lohn und Brot. Vor allem in den ersten Jahrzehnten war das Anheuern auf einem Fischtrawler allerdings auch ein echter Knochenjob.



Bild: Matrosen an Deck eines Fischtrawlers bei rauher See

Anheuern auf dem Fischtrawler – ein Knochenjob

Gefischt wurde weit weg, vor Island, Grönland oder der Barentsee, egal bei welchem Wetter. Die Technik der Seitentrawler machte es nötig, dass das Einholen des Netzes per Hand erledigt werden musste und man sich schwer verletzen oder bei Sturm gar von Bord gehen konnte. Auch der Heizer – Kohleschau-feln bei unerträglicher Hitze –, der bis zum Umstieg auf Dieselmotoren nach dem 2. Weltkrieg dabei sein musste, war nicht zu beneiden.



Bild: Einholen des Grundsleppnetzes auf einem Seitenfänger.

Netzhieven auf dem Seitenfänger

Auf den Seitenfängern war Handarbeit gefragt: Der Fang musste unter teilweise schwersten Wetterbedingungen seitlich per Hand an Deck gehievt werden.



Bild: Hecktrawler, der seinen Fang bei Tag und Nacht per Seilwinde einholt.

Die Einführung der Hecktrawler

Mit der Einführung der Hecktrawler ab Mitte der 1950er Jahre wurde das Netz dann nicht mehr mit Muskelkraft über die Längsseite eingeholt, sondern konnte mit einer Seilwinde am Heck eingefahren werden, eine erhebliche Arbeitserleichterung für die Seeleute.



Bild: Der Fang wird vom Netz auf dem Deck entleert.

Per „Rutsche“ in den Fischraum

Der auf dem Deck entleerte Fang wurde per „Rutsche“ schnellstmöglich in den unter Deck befindlichen Fischraum geleitet und dort, zur Erhaltung der „Fangfrische“, mit Eis bedeckt.



Bild: Jungfischer beim Unterricht

Die Jungfisherschule

In der von 1957 – 1962 existierenden Jungfisherschule wurden angehende Hochseefischer ausgebildet. In einem dreimonatigen Lehrgang wurde den Jungfishern alles Nötige zu Decksdienst, den Fischernetzen, der Fischkunde und dem Landgang vermittelt. Für 240 Schüler ausgelegt, war die Schule nie ausgelastet. 1961 hatte sie zeitweise mehr Lehrer als Schüler. Der Reedereiverband zog sich aus der Finanzierung der Schule bald zurück.

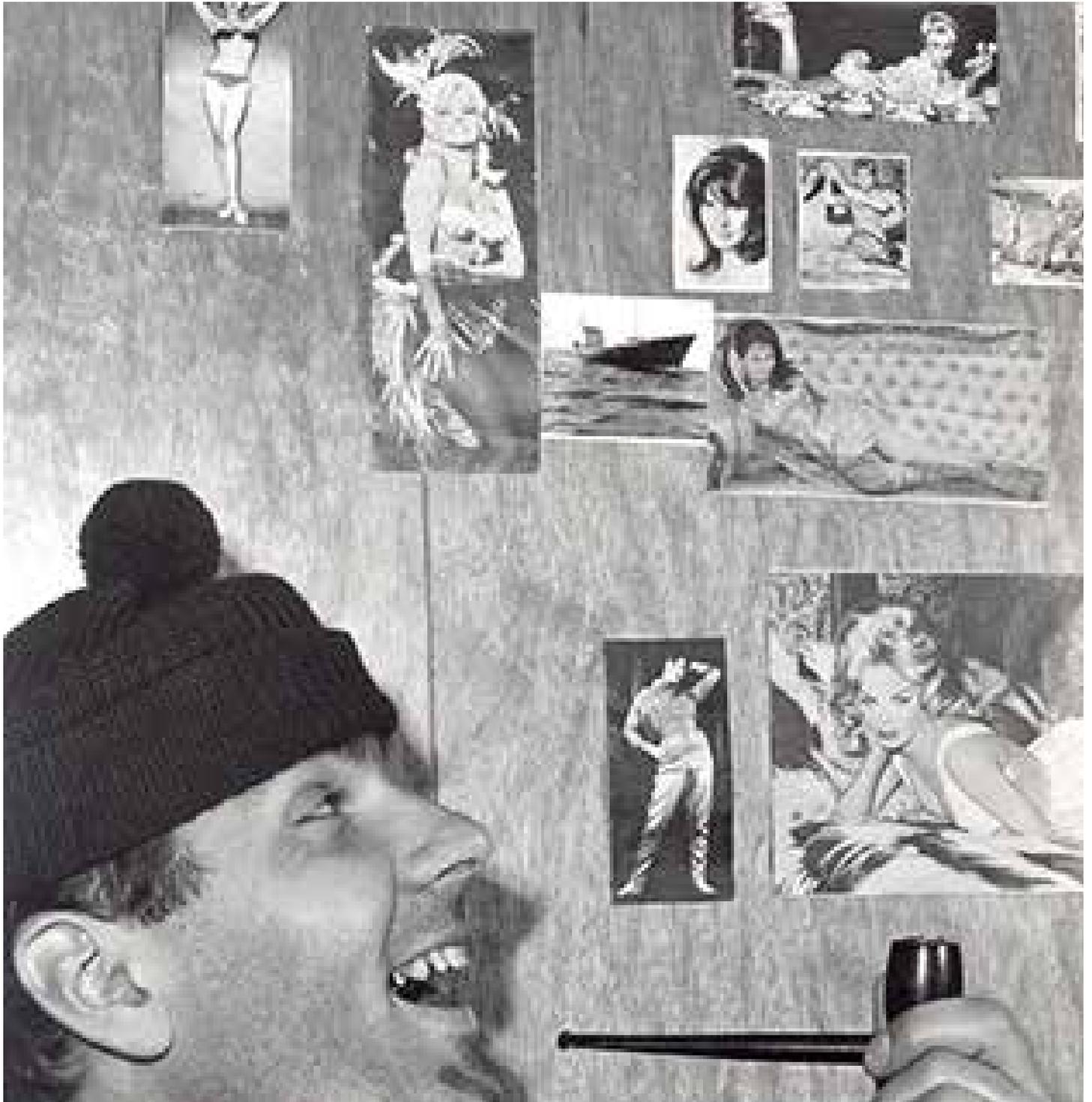


Bild: Matrose auf einem Hochseetrawler

Das Ende der Jungfischerschule

Gesetzlich war eine Ausbildung oder der Besuch einer Schule für den Einsatz des Hochseefischers nicht vorgeschrieben und so heuerten Berufseinsteiger auch ohne Besuch der Jungfischerschule erfolgreich auf Fischdampfern an und die Ausbildungsstelle im Fischereihafen wurde nicht mehr nachgefragt und schloss schließlich im Jahr 1962 ihre Türen.

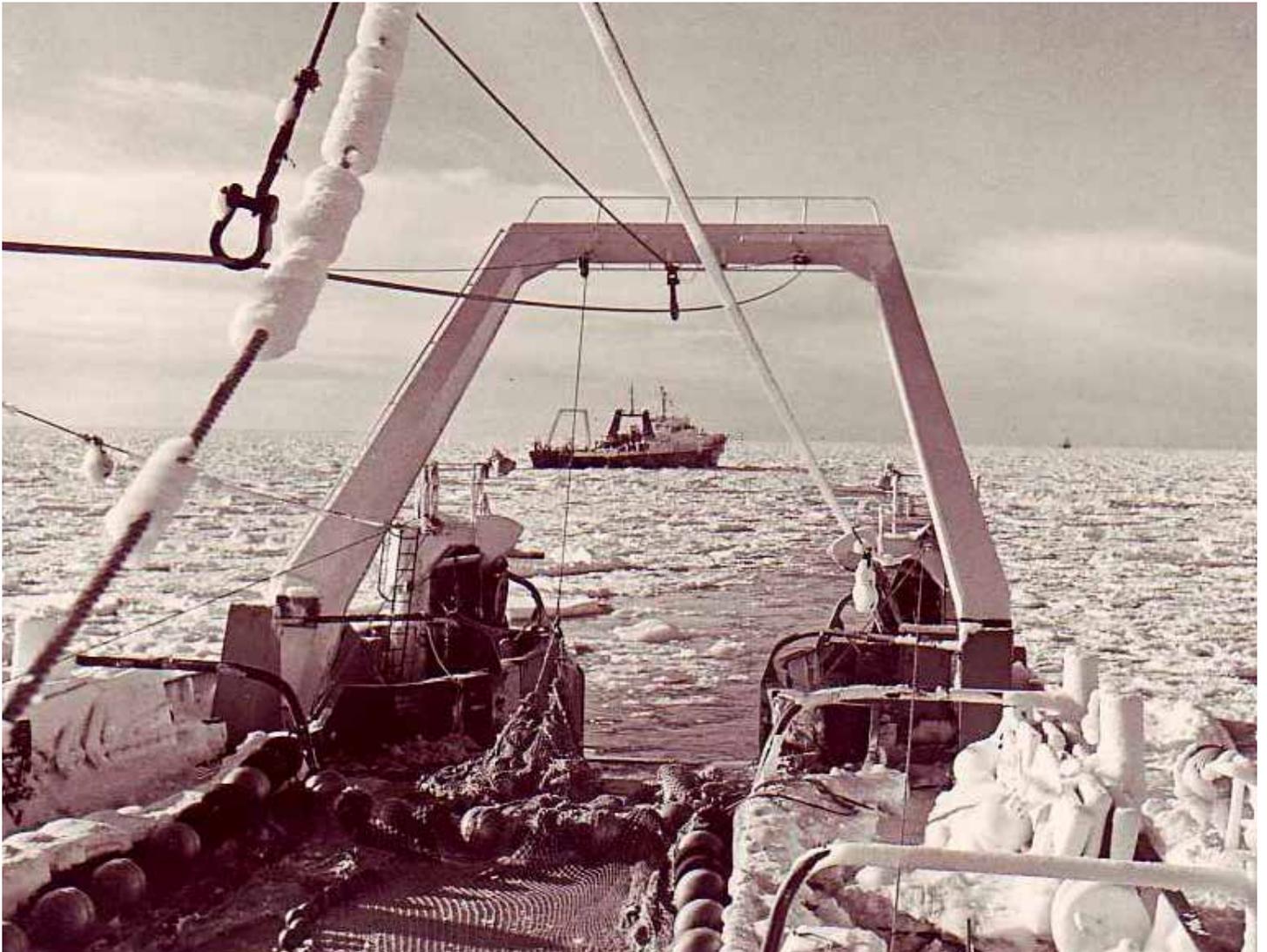


Bild: Hecktrawler im Eis. Durch die Einführung der 12-Meilen-Zone mussten deutsche Trawler in eisigeren Regionen Fischen.

Die 12-Meilen-Zone verlagert die Fanggebiete

Als gegen Ende der 1950er Jahre die Hoheitsgrenze durch die nordischen Staaten von 3 auf 12 Seemeilen ausgeweitet wurde, mussten deutsche Fangschiffe bis nach Grönland, Neufundland und Labrador fahren.



Bild: Ein sogenanntes Fabrikschiff: schon an Bord wurde der Fisch verarbeitet und dann in Blöcken gefrostet.

Einführung der Teil- und Vollfroster

Nun wurden kombinierte Fang- und Fabrikschiffe gebaut, die sog. Teilfroster. Der in den ersten Tagen gefangene Fisch wurde tiefgekühlt, der Fang der letzten Reisetage wurde als Frischfisch angelandet. Bald schon stellte sich heraus, dass es wirtschaftlicher war, den gesamten Fang noch auf dem Schiff entweder als ganzer Fisch oder bereits als Filets in Blöcken tiefzukühlen. Damit waren die sog. Vollfroster entstanden, die nicht nur Fang-, sondern auch Verarbeitungsschiffe waren.



Bild: Trawler im Sturm.

Die 200-Meilen-Zone

Nachdem durch Island 1972 zunächst die 12-Meilen-Zone durch die 50-Meilen-Zone abgelöst wurde, ist seit 1982 die 200-Meilen-Zone in Kraft. In der Folge wurde die Hochseefischerei für Deutschland immer unwirtschaftlicher. Die besten Fanggründe waren den nordischen Ländern wie etwa Island und Norwegen vorbehalten. Bremerhavener Trawler mussten also in immer weiter entfernte Gebiete aufbrechen.



Bild: Fischverladecontainer

Vom Trawler zum Containerschiff

Die deutsche Hochseefischerflotte verkleinerte sich nach und nach. Die Einführung der Fischfangquoten zur Erhaltung der Fischbestände beschleunigten die Entwicklung. Im Fischereihafen landeten nun die Großteils isländischen Hochseefischer ihren Fang direkt selber an, bis der Containerverkehr seit den 1980ern die direkte Anlandung von Trawlern nach und nach abgelöst hat.



Bild: Das Fangfabrikschiff ROS 777 MARK. Der Vollfroster gilt als modernster Trawler der deutschen Hochseefischereiflotte, zu denen heute sieben Schiffe zählen.

Die große deutsche Hochseefischerei heute

Die Doggerbank Seefischerei GmbH ist die einzige Reederei, die bis heute im Fischereihafen mit ihren Hochseetrawlern anlegt und ihren Fang löscht. Zur großen deutschen Hochseefischerei zählen aktuell insgesamt sieben Fischfangtrawler.



Bild: Aktive Fischerei mit der pelagischen Fangmethode (Schwimmschleppnetz) für den Rotbarschfang

Exkurs: Klassische Fangmethoden

Bei den Methoden im Fischfang unterscheidet man zwischen aktiven und passiven Fangmethoden. Um der Verantwortung für den Lebensraum Meer gerecht zu werden nutzt die moderne Fischerei neue Methoden für eine selektive Fischerei. So können ungewollte Beifänge und der Verlust von Fischnachwuchs eingeschränkt werden. Die Bundesforschungsinstitute der Thünen-Institute und die Fischereibetriebe arbeiten in der Entwicklung neuer nachhaltiger Fangmethoden eng zusammen.

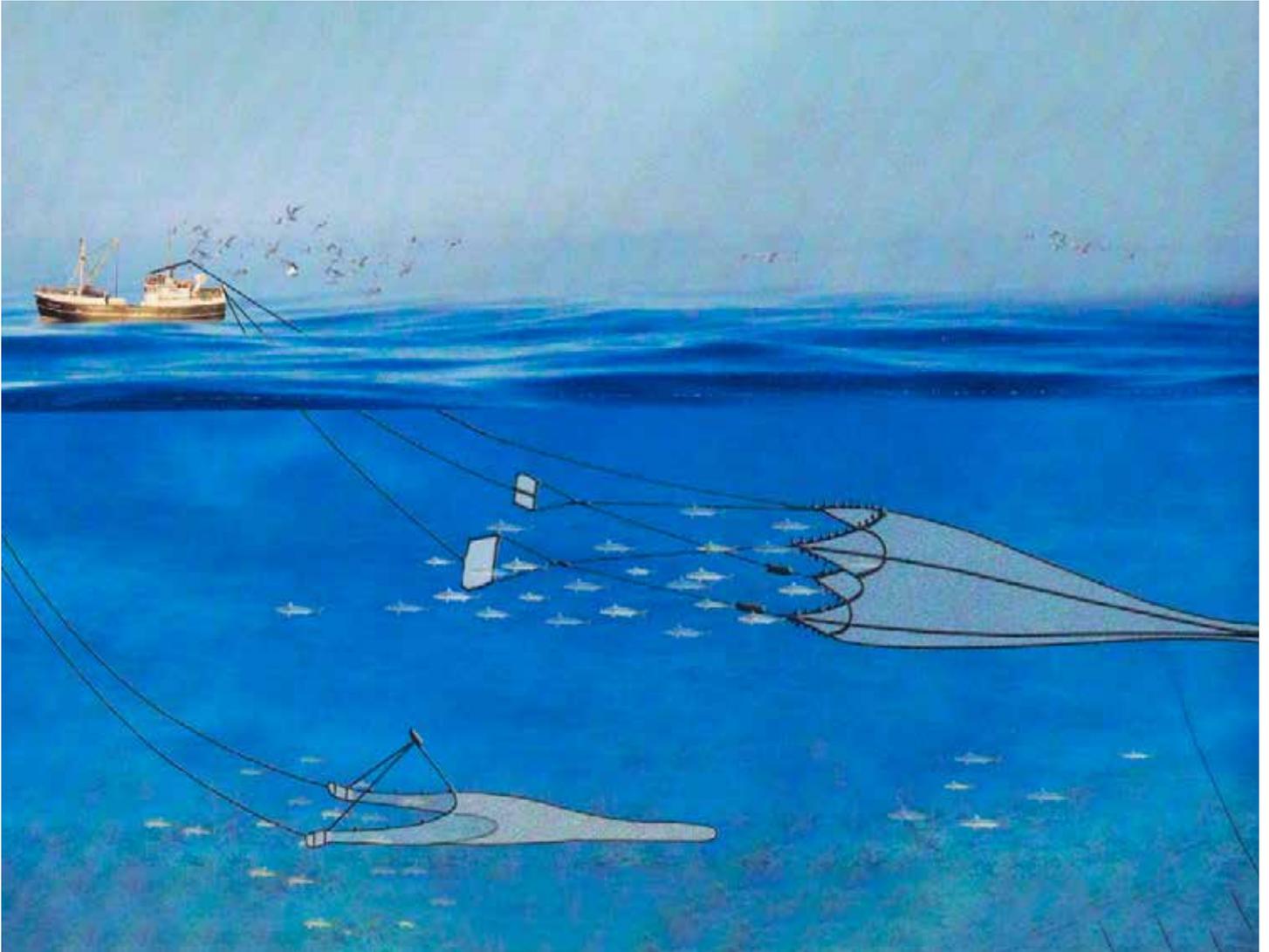


Bild: Schleppnetze

Aktive Fischerei

Das Schwimmschleppnetz (pelagische Fischerei, in der Abb. rechts) wird für frei im Wasser schwimmende Fischarten wie, Rotbarsch, Hering, Makrelen, Blauer Wittling etc. verwendet. Das Grundsleppnetz (in der Abb. unten mittig) für auf dem Meeresgrund lebende Fischarten wie Kabeljau, Plattfische, Nordsee-Krabben etc.

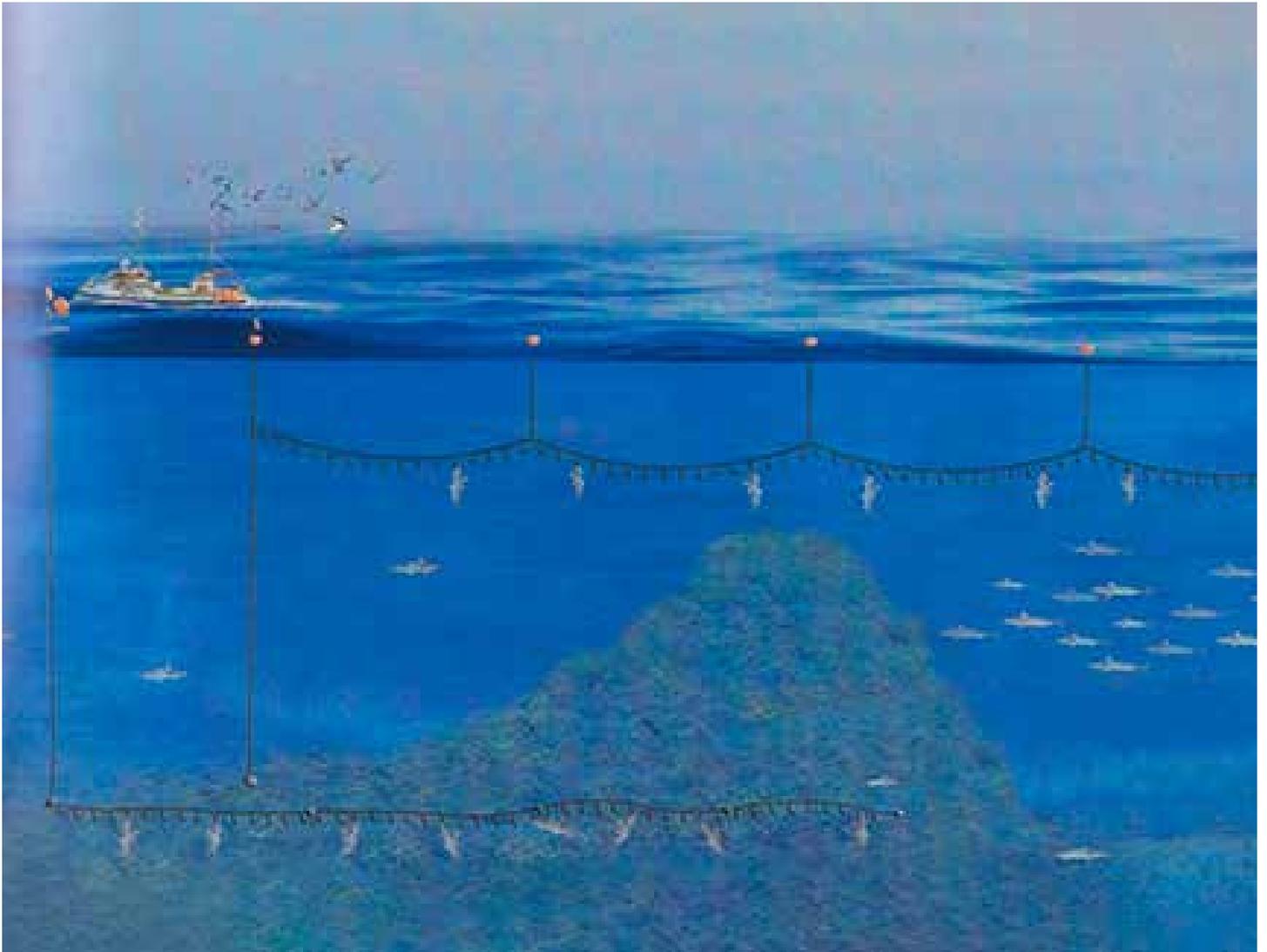


Bild: Langleinen.

Passive Fischerei

Die Langleinenfischerei wird passiv sowohl pelagisch als auch auf dem Grund eingesetzt.

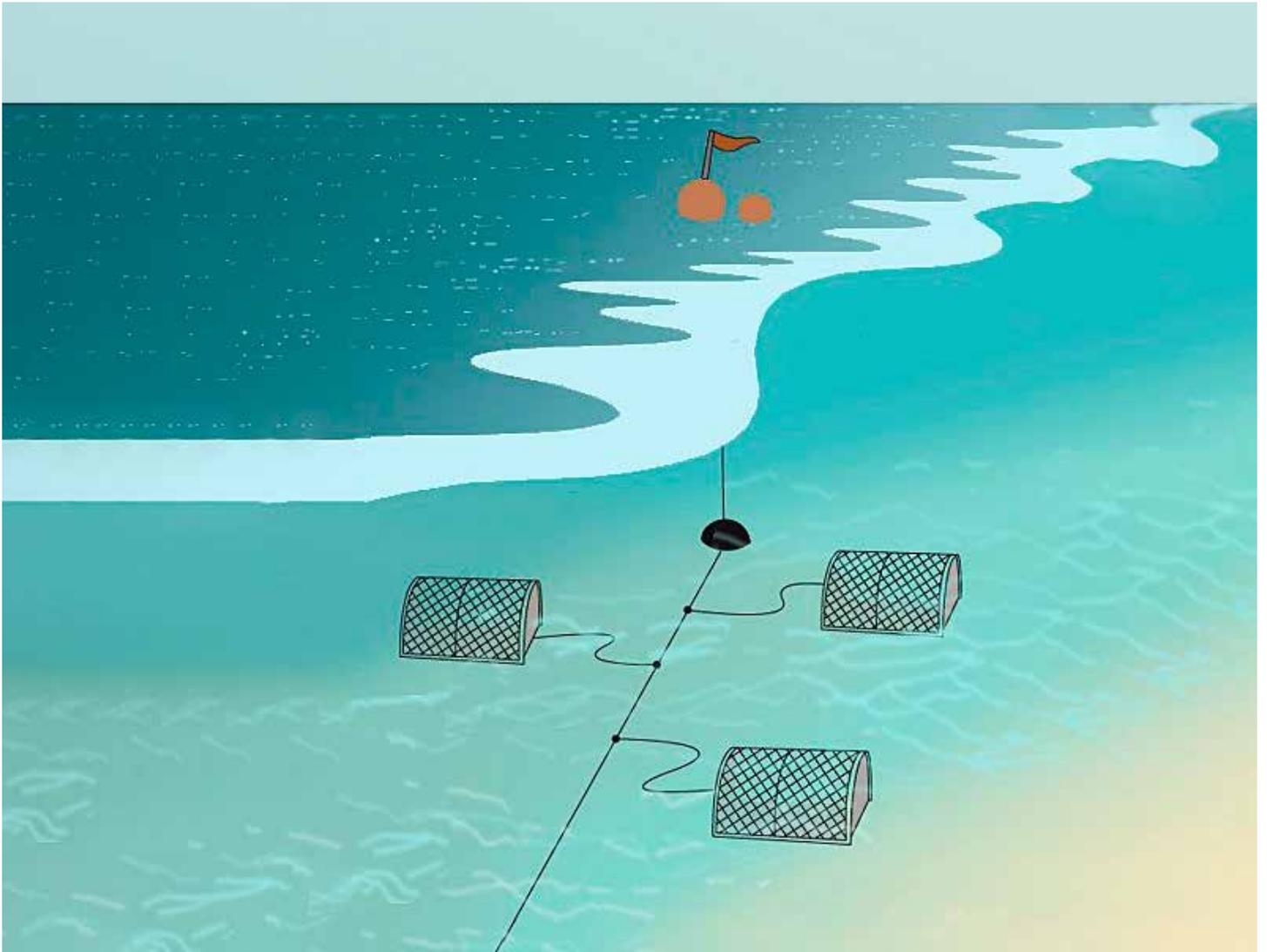


Bild: Reusen

Reusen und Fischfallen

Zum Fang von am Boden lebenden Fisch- und Krebsarten (wie zum Beispiel Kabeljau, Aale, Hummer und Krabben) können Reusen und Fischfallen eingesetzt werden. Diese Fanggeräte sind so konzipiert, dass sich die Tiere freiwillig hinein bewegen und dann am Entkommen gehindert werden.

Viele weitere Informationen zur Fischerei gibt es auf den Seiten der Bundesforschungsinstitute Thünen-Institut für Seefischerei (Bremerhaven), für Fischereiökologie (Bremerhaven) und für Ostseefischerei (Rostock). www.thuenen.de

EISWERKE UND KÜHLHÄUSER

11 / 14





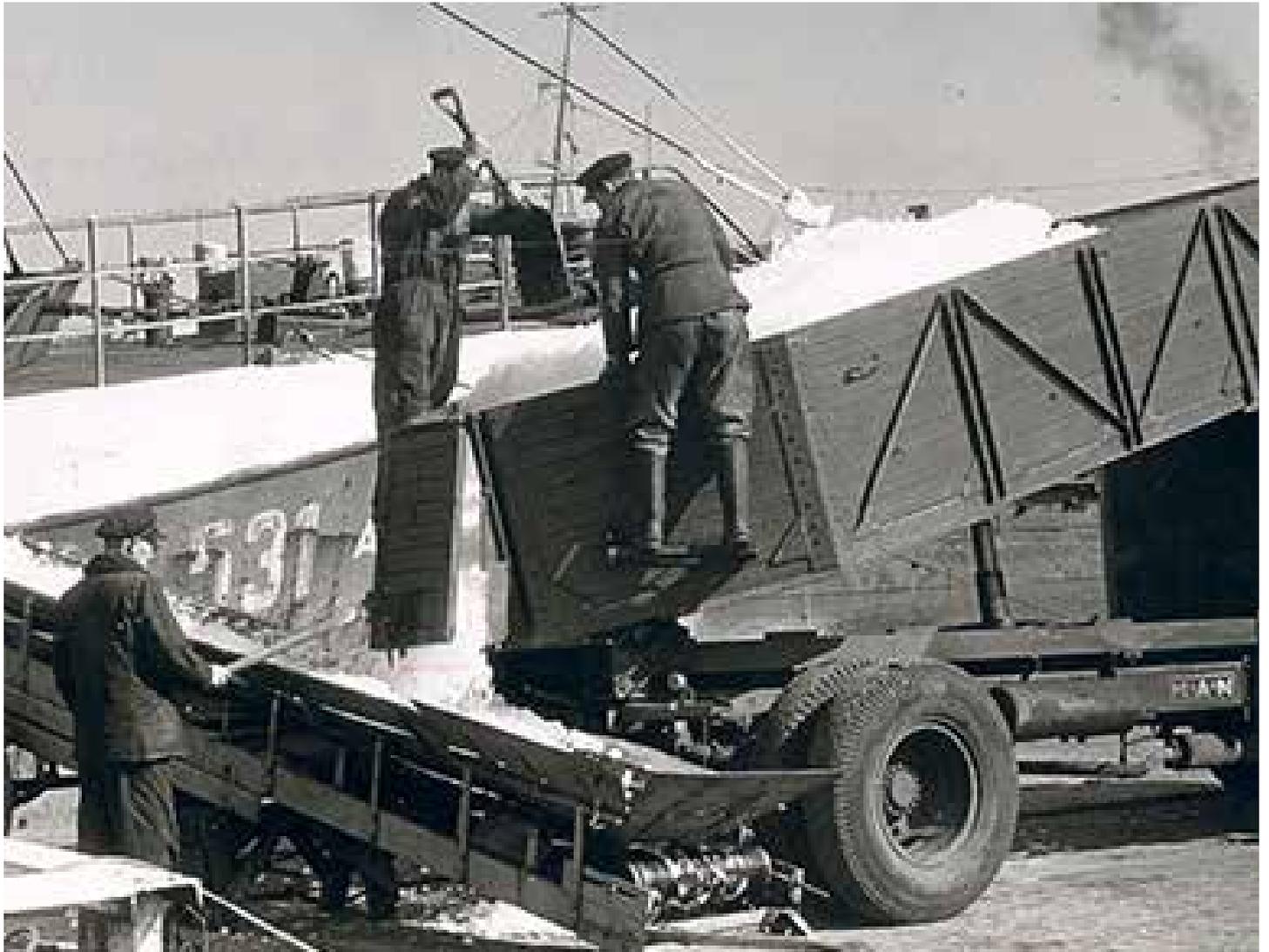


Bild: Ein Fischdampfer wird vor dem Auslaufen mit Eis beliefert.

Eisteiche zur Eisversorgung

Kaum war er gefangen, musste der Fisch unterbrechungsfrei gekühlt werden. Bis heute wird dafür Nasseis benötigt. Bis weit ins 20. Jahrhundert hinein waren die Winter in Norddeutschland kalt genug, so dass Eisteiche angelegt wurden, aus denen das gefrorene Wasser in großen Blöcken ausgeschnitten und in speziellen Eishäusern bis in den Sommer hinein gelagert wurde. In milden Wintern holte man aus Norwegen Natureis heran.



Bild: Die Eiswerke an der Ostkaje des Fischereihafens I

Die Entstehung der Eiswerke

Wesentlich zuverlässiger konnte Eis in Eisfabriken hergestellt werden, wobei man Verfahren nutzte, die schon beim Bierbrauen angewendet wurden. 1906 entstand schließlich die erste Geestemünder Eisfabrik, und schon bald darauf im Jahr 1912 mit den Eiswerken an der Ostkaje des Fischereihafens I eine Produktionsstätte, die noch bis vor wenigen Jahren in Benutzung war.



Bild: Das Eisplattengewicht betrug bis zu 12.000 Pfund.

Eisversorgung an 365 Tagen im Jahr

Das hier industriell hergestellte Eis war das ganze Jahr hindurch zuverlässig verfügbar und konnte über eine Versorgungsleitung, die sogenannte Bunkerstation, direkt auf die am Kai liegenden Schiffe gepumpt werden. Das Eis wurde damals als Eisplatten in der Größe 6 x 3 m mit einer Stärke von 28 – 35 cm gefroren. Die Herstellung dauerte 6 – 7 Tage. Eine derartige Platte wog ca. 4.000 – 5.000 kg.



Bild: Sofortiges Belegen des Frischfangs unter Deck mit Brucheis

Eis für Fischtrawler, Betriebe und die Auktion

Abnehmer des Kühleises war bis Mitte der 1980er ausschließlich die Fischindustrie. Die Fischfangtrawler verließen den Fischereihafen zu ihren Fangreisen mit bis zu 120 t Eis in den Laderäumen. Große Mengen wurden für die Anlandungen des Frischfisches in die Auktionshallen bzw. in die fischverarbeitenden Betriebe geliefert.



Bild: Produktion und Verladung von Bruch- und Schütteeis

Die Erweiterung des Absatzmarktes

Seit Mitte der 1980er wurde erstmals begonnen, das Eis in PE-Beuteln zu verpacken und bundesweit zu vermarkten. Jetzt kamen zur Fischindustrie auch die Fleischindustrie, chemische Industrie und mehr und mehr auch die Eventagenturen als Abnehmer dazu.



Bild: Aktuelle Aufnahme aus dem Indoor-Freizeitpark „Altes Eiswerk“

Das neue „Altes Eiswerk“

In 2014 wurde ein neues, energieeffizientes Eiswerk am Kühlhauskai 1 in Bremerhaven errichtet. Die danach ungenutzten Hallen der Eiswerke wurden unterdessen saniert und unter Erhalt des Charmes der Industriearchitektur Anfang des 19. Jahrhunderts eröffnete hier kürzlich der Indoor-Freizeitpark „Altes Eiswerk“.



Kühlhäuser und Tiefkühlager

Mit der Entwicklung von Teil- und Vollfrosteren hin zu Fabrikschiffen seit den 1950er Jahren kam mehr und mehr der bereits an Bord filetierte und gefrostete Fisch im Fischereihafen an. Dieser wird in Kühlhäusern für die Verarbeitung vorgehalten.

Unternehmen wie Frozen Fish International (Iglo) oder Frosta betreiben heute riesige zum großen Teil automatisierte Hochregal-Tiefkühlager, die ein markantes Bild im Hafen abgeben.

Bild: Anlandung von Tiefkühlfisch als Frostplattenware



LÖSCHEN UND FISCHAUKTION

12 / 14







Bild: Löscher im Fischraum

Das Löschen des Fanges

Mit der Rückkehr der Trawler von ihren Fangreisen begann die Arbeit im Fischereihafen: die verderbliche Ware musste so schnell wie möglich nach Ankunft der Fischdampfer verkauft werden. Vorzugsweise nachts, um die Kühlkette möglichst nicht zu unterbrechen, wurden die Fische aus dem Fischraum der Schiffe von sogenannten „Löschern“ für die morgendliche Fischauktion entladen, nach Größe und Qualität sortiert und in Kisten für die Auktion bereitgestellt.

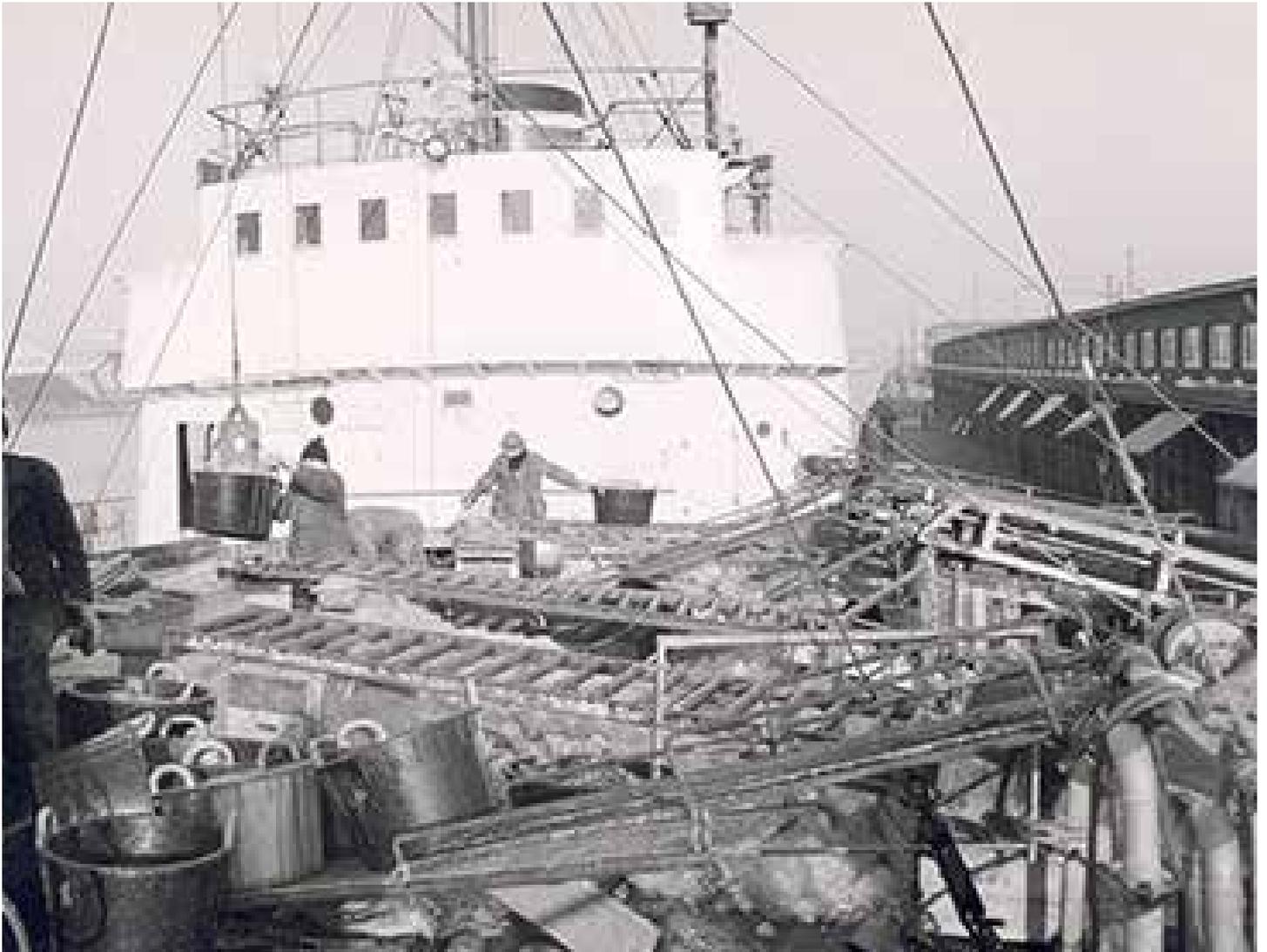


Bild: Löschbetrieb

Löschbetrieb in „Gängen“

Bis 1908 musste die Mannschaft das Löschen erledigen. Mit der Einführung von elektrischen Seilwinden übernahm die FBG dann den gesamten Löschbetrieb für die Auktion. Die Löscher waren in sogenannte „Gänge“ unterteilt, die über ihre Einsätze u. a. täglich über Radiosender von Radio Bremen informiert wurden. Jeder „Gang“ wurde von einem erfahrenen Vorarbeiter angeführt.



Bild: Fischauktion in Halle III, um 1913

Die Einführung der Auktion

Um Preisabsprachen der Fischhändler untereinander zu unterbinden, hatte sich bereits zu Beginn der industriellen Hochseefischerei nach englischem und niederländischem Vorbild die Auktion als Verkaufsform etabliert.



Bild: Fischauktion in Halle X. Im Hintergrund der Auktionator mit Protokollführer auf der fahrbaren Auktionskanzel

Die Auktionatoren

Die FBG beschäftigte vier Auktionatoren. Sie waren routiniert und wickelten die Auktionsvorgänge oft in einem Tempo ab, dass es Außenstehenden fast unmöglich machte zu verstehen, was da eigentlich vor sich ging.



Bild: Fischauktionen in Halle X

Der Ablauf der Fischauktion

In der ersten Zeit wurde pfundweise in Viertelpfennig-Schritten versteigert. Die Kisten wurden in Partien von 140 Stück aufgestellt. Der Käufer, der den Zuschlag erhielt konnte dann von einer Kiste bis zur ganzen Partie auswählen, wie viele Kisten er haben wollte. Die Auktion begann bei jeder Partie von vorne. Nach Erteilung des Zuschlags wurden die Kisten durch den Ausrufer bzw. Aufkleber unverzüglich mit dem Namen des Käufers gekennzeichnet, der seinen Kauf sofort aus dem Raum entfernte, während dort die Auktion bereits weiterlief. Bis Ende der 1990er Jahre wurde der Fisch im Fischereihafen auf diese Weise verauktioniert.

Nachrichtendienst

Druck: Abtlg. Nachrichtendienst d. Wachdienst für d. Fischereihafen GmbH. (Ohne Gewähr) Erscheint an sämtlichen Auktionstagen

Bremerhaven-F.

Fernsprecher: Sammelnummer 4101
Geschäftsräume: Wikinghaus, Hoebelstraße
Täglich: Herausgabe des Seewetterberichts

Nr. 192

Donnerstag, den 18. August 1955

35. Jahrgang

Hochwasser in Bremerhaven:
18. 8. HW 01.35 13.50 NW 08.17 20.49
19. 8. HW 02.33 14.33 NW 09.01 21.32

Am Markt befindliche und angekündigte Dampfer

Unerlaubter Nachdruck (auch auszugsweise) wird gerichtlich verfolgt

Zeichenerklärung: X—Island XR—Rosengarten XX—Barentsee B—Bäreninsel ●—Norw.Küste N—Nordsee H—Heringsfang
O—Ostsee Fä—Färöer G—Grönland Sp—Spitzbergen = bereits eingelaufen Unterstrichene Ziffer: Stückzahl

Anreise	Am Markt	Reihenfolge	Bremerhaven Dampfer	fanggrund	Gesamt Ztr.	Schellf.	Wittling	Kabliun	Seelachs	Rotbarsch	Blauleng	Heringe	Hrg. i. K.	1/2 Fall Hrg	Makrelen	Heilbutt	Seeg.Steinb.	Gemischt	
7. 8.	Donnerstag 18	1	Stralburg	H	4400			40	60			4300							
28. 7.		2	Sonne	X	4500			3800	400	250								50	
6. 8.		3	Carsten Janssen	H	3300			100					3200						
4. 8.		4	Ernst Gröschel	H Fl	2500								2400	100	30				100
7. 8.		5	J. Bodden	H	3300								3150	140			12		150
5. 8.		6	Marburg	H	2200								2150	100	29				50
6. 8.		7	H. Baumgarten	H Fl	3400				100				3200	45		80			20
6. 8.		8	Kap Kanin	H	1850								1800						50
7. 8.		9	Hermann Krause	H	4600	90 Ki			100				4450				12		50
Insgesamt:					30050			4140	400	250		24650			80			470	
7. 8.	Freitag 19		München 300 Deck	H	3200	60		50				3090							
7. 8.		3	Nordstern 100 Hrg. grün	H	3400							3250	100	49				50	
6. 8.		1	Anna Busse	H	2700							2600	136	42					100
7. 8.		4	Stadt Herten	H	4150							4000	100	50					150
28. 7.			Passau	X	5200				4200	300	500								200
Insgesamt:					18745	60		4250	300	500		12940						5	585
6. 8.	Sonntag 20		Moins	H	2800			60	40			2700							
28. 7.			1 Heringshai, 1 Steinbutt																
6. 8.			H. Davidsen	X	4100				1950	350	1700						22		100
10. 8.			Roland	H	4200								4150	30					50
10. 8.		O. Schulze	H	3015				15				3000	115						
Insgesamt:					14115			2025	300	1700		9850							150
3. 8.	Montag 22		Lofoten 10 Plattfisch	X Süd	2600	300		100	1350	750	50						12 gr. I		40
31. 7.			Schwertfisch	X	4000				3650	50	300								
4. 8.			Nürnberg 80 Kathisch	Sp	5000				3600		1320								
Kabll: 1600 I-II, 2000 III																			
	Dienstag 23																		
	Mittwoch 24																		
	Donnerstag 25																		

Bild: Originalbogen des „Nachrichtendienst“, 1955

Der „Nachrichtendienst“ - die „Fischereihafen-Bibel“

Der „Nachrichtendienst“ wurde täglich an Auktionstagen vom Wachdienst für den Fischereihafen herausgegeben. Hier wurden alle gemeldeten Fischdampfer eingetragen. Art des Fisches und Ladungsmenge waren hier ebenso notiert. Für die Fischeinkäufer war der Nachrichtendienst also die tägliche Pflichtlektüre, um sich einen Überblick über die auf der nächsten Fischauktion angebotene Ware und deren verfügbare Menge schaffen zu können.

13 / 14

FSCHEVERARBEITUNG







Bild: Die Hygienebedingungen damals – hier beim Salzen von Stockfisch – stehen im starken Kontrast zu den heutigen Regelungen und Zertifizierungen, die ein lebensmittelverarbeitender Betrieb heute vorweisen muss.

Fischverarbeitung damals und heute

Die Beschäftigten von einst würden ihren Arbeitsplatz kaum wiedererkennen, so sehr haben sich die Rahmenbedingungen – vor allem hinsichtlich der heutigen Hygienevorgaben – bei der Verarbeitung vom Lebensmittel Fisch verändert. Traditionelle Herstellungsverfahren wie etwa das Räuchern oder Marinieren gibt es dafür bis heute.



Bild: Zur Haltbarmachung wurde der Hering in Fässern mit Salz gelagert.

Trennung von Fang und Verarbeitung

Fischfang und Fischverarbeitung waren in der ersten Zeit der industriellen Hochseefischerei noch strikt voneinander getrennt. Fisch wurde vorwiegend an Land verarbeitet, nachdem die Ladung gelöscht worden war. Um frische Waren zu garantieren, hatten die Fangschiffe in der frühen Zeit mitunter sogar ein Salzwasserbecken an Bord, die sog. Bünns, die die Transportkapazität des Schiffs allerdings erheblich einschränkte.



Bild: In den Klippfischwerken hängen die zum Trocknen vorbereiteten Fische

Klippfisch

Ein bedeutender Zweig der Fischverarbeitung war bis zum Zweiten Weltkrieg die Herstellung von Klipp- und Stockfisch. 1909 gründete sich die Erste Deutsche Stock- und Klippfischwerke GmbH. Unter Warmluft konservierter und getrockneter gesalzener Klippfisch und ungesalzener Stockfisch wurde vor allem in die katholischen südeuropäischen Länder exportiert. Die seit den 1960er Jahren dominierenden Vollfroster machten dieser Form der Fischverarbeitung jedoch ein Ende.



Bild: Einhängen der Rahmen mit den zu räuchernden Fischen

Räuchern – Tradition im Fischereihafen

Das Räuchern von Fischen hat im Fischereihafen Tradition und funktioniert heute noch genauso wie damals. Es gibt auch noch Räuchereien, die ihren Fisch in den originalen „Altonaer Öfen“ auf Buchenholz räuchern.



Bild: Konservenfabrik. Die Firma Baumgarten holte die Idee des in Soße konservierten Dosenfisches Anfang der 1930er aus Norwegen in den Fischereihafen.

Fischkonserven – Automatisierung der Produktion

Neben viel Handarbeit fand auch die Automatisierung Einzug in die Fischverarbeitung. Fischfiletiermaschinen, Konservenfließbänder und nicht zuletzt 1958 die Einführung von Fischstäbchen, die aus tiefgekühlten Fischplatten geschnitten werden und von den Vollfrostern angelandet wurden, sind nur ein paar Beispiele für den stetigen Fortschritt in der Fischverarbeitung.



Bild: Fischstäbchenproduktion bei Frozen Fish International

Fischstäbchen – Made in Bremerhaven

Das mengenmäßige Hauptprodukt im Fischereihafen Bremerhaven ist heute das Fischstäbchen. Auf Basis der Fertigware befindet sich mit der Produktion von Frozen Fish International (Iglo) die größte Fischfabrik der Welt im Fischereihafen. Und die Produktion der Firma Frosta, direkt auf der anderen Straßenseite im Fischereihafen Bremerhaven, ist nicht viel geringer. Würde man die in Bremerhaven jährlich produzierten Fischstäbchen längs aneinanderlegen, so ergibt dies eine Fischstäbchenkette, die den Globus ca. 4x umläuft, pro Jahr!



Bild: Gastarbeiterinnen vor und in der Halle XII, Am Lunedeich.

Multikulti und Handarbeit

Trotz Automatisierung: Handarbeit war und ist für die Verarbeitung von Fisch unerlässlich. In den 1960er Jahren kamen Gastarbeiter:innen hauptsächlich aus Südeuropa und der Türkei in den Fischereihafen, um dem großen Bedarf an Fischprodukten gerecht werden zu können. Auch heute noch arbeiten diverse Nationen im Fischereihafen im fischverarbeitenden Gewerbe.



Bild: Handproduktion von Rollmöpsen

Marinaden und Fischfeinkost

Fischfeinkostsalate wie etwa der traditionelle Herings- bzw. Matjessalat und Marinaden wie der Brathering (Bratling) und der Rollmöps (Bismarckhering) gehören zu den Klassikern der im Fischereihafen hergestellten Fischprodukte. Kleine und mittelständische Betriebe setzen hier nach wie vor viel auf Handarbeit.



Bild: Frischfischqualität von Rotbarsch bis hin zu Sushi

Frischfisch in Sushi-Qualität

Dadurch, dass der Fisch heutzutage fangfrisch auf dem Fischtrawler mit Eis gekühlt und anschließend sehr schnell per Containern in den Fischereihafen geliefert wird, ist die Qualität des Produktes Fisch heute so gut wie nie zuvor. Ob als ganzer Fisch oder filetiert, ob mit Haut oder ohne: Hygienerichtlinien und Zertifizierungen, wie z. B. der IFS (International Featured Standards) der ansässigen Betriebe, garantieren die Qualität des Frischfisches. So bietet beispielsweise die Deutsche See GmbH Fisch in Sushi-Qualität und produziert Sushi.



Bild: Einlagerung von Frostware in das Tiefkühlager

Die komplette Wertschöpfungskette

Die Fisch- und Lebensmittelindustrie im Fischereihafen umfasst heute die gesamte Wertschöpfungskette: von kleinen und mittelständischen Betrieben bis hin zu Großunternehmen in der Fischverarbeitung, über Verpackungs- und Lagereibetriebe, hin zu auf Kühltransporte spezialisierte Speditionen und enorme Kühlhauskapazitäten.

Heute verarbeiten Lebensmittelunternehmen und ihre Dienstleister mit annähernd 4.000 Beschäftigten jedes Jahr mehr als 200.000 Tonnen Fisch und damit die Hälfte der bundesweiten Produktion.

14 / 14

FISCHWERBUNG







Bild: Werbeplakat aus den 1950er Jahren

Kein Erfolg ohne Nachfrage

Der Erfolg der großen deutschen Hochseefischerei war, neben den technischen Entwicklungen sowohl beim Fang als auch bei der Verarbeitung von Fisch, natürlich auch in hohem Maße abhängig von der Nachfrage der Verbraucher in ganz Deutschland für das Lebensmittel Fisch.

Zu Beginn der dampfbetriebenen Hochseefischerei im ausgehenden 19. Jahrhundert war Fisch aus dem Meer im Binnenland als Lebensmittel nahezu unbekannt, da die geringen Fangmengen der Segelschiffe und die langen Transportwege von der Küste Seefisch als Grundnahrungsmittel unrentabel machten. Dies änderte sich mit der Dampfhochseefischerei und dem Transport per Eisenbahn.



Bild: Postkarte aus den 1950/60er Jahren

Werbung für den Seefisch

Um den Seefisch aber auch den Verbrauchern als Lebensmittel schmackhaft zu machen, musste von Beginn an die Werbetrommel für Fisch gerührt werden. Mit Plakaten, Briefmarken, Fisch-Rezeptbüchern oder auch Postkarten, sollte der Seefisch seinen Absatz in ganz Deutschland finden.



Bild: Die Fischlehrküche in ihren Anfangszeiten

Die Fischlehrküche für die deutsche Hausfrau

Da die Zubereitung von Fisch bei vielen damaligen Hausfrauen als schwierig oder auch unbekannt galt, wurde im Fischereihafen Bremerhaven bereits 1927 die Fischlehrküche gegründet. Zuerst bildeten dort Lehrerinnen ihre Hauswirtschaftsschülerinnen aus. Dann wurden Chefköche engagiert, die auch einem breiten Publikum ihr Fischwissen weitergaben. Sie erlangten Bekanntheit über die Stadt hinaus.



Bild: Chefkoch Ralf Harms (rechts) und Sous Chef Sebastian Uecker bei einer Kochshow

Von der Fischlehrküche zum Seefischkochstudio

Heute ist die ehemalige Fischlehrküche als Seefischkochstudio beliebt für seine Kochshows und Kochkurse rund um den Fisch. Als Verein steht mit dem Werbedienst des Seefischmarktes Bremerhaven e.V. die Fischwirtschaft des Fischereihafens hinter dem Seefischkochstudio mit dem Ziel, als Fischbotschafter generische Fischwerbung zu machen und zu zeigen, wie einfach und lecker die Zubereitung von Fisch und Meeresfrüchten ist. Seit 2014 ist es in einem modernen Anbau mit „Schuppenfassade“ im Fischbahnhof, im Herzen des Schaufenster Fischereihafen, ansässig.



Bild: Bruno Stohr verteilt Bremerhavener Pannfisch, 1950er Jahre

Die Bremerhavener Riesen-Pfanne on tour

Der Bremerhavener Seefischmarkt hat aber nicht nur die Verbraucher vor Ort vom Lebensmittel Fisch überzeugt, sondern ist in den 1950er und 1960er Jahren mit der „Bremerhavener Riesen-Pfanne“ durch ganz Deutschland gezogen und hat in verschiedensten Städten bei Festivitäten und Außenveranstaltungen Werbung für Fisch aus Bremerhaven gemacht.



Bild: Die Leuchtschrift am Gebäude direkt gegenüber vom Hauptbahnhof, wies Besucher gleich bei ihrer Ankunft auf die Wichtigkeit der Hochseefischerei für die gesamte Stadt hin (Bild von 1959).

Bremerhaven = „Fishtown“

Die deutschlandweite Werbung für Fisch aus Bremerhaven und der große Erfolg des Fischereihafens, der als größter Fischereihafen des Kontinents bezeichnet wurde und auch heute noch zu den größten fischverarbeitenden Standorten Europas zählt, brachte der gesamten Seestadt Bremerhaven den Spitznamen „Fishtown“ ein. Ein eigenes Logo – der Fisch mit dem Dreizack als Krone – wurde zum Qualitätsmerkmal für Fisch aus Bremerhaven und ein entsprechendes Leuchtschild an der Ecke Weserstraße/Deichhämme zierte eine der Hauptzufahrtstraßen in Seestadt und markierte gleichzeitig den Weg in den Fischereihafen.



Bild: Hochseefischer blicken auf die im Fischereihafen liegenden geschmückten Trawler, 1953

Der Tag des Hochseefischers

Zu Ehren der Hochseefischer feierte man ab 1953 den „Tag des Hochseefischers“. Einmal jährlich avancierte der Tag schnell zu einem Volksfest mit Flottenparade, Musik, Kinderunterhaltung und einem Feuerwerk. In Bremerhaven durfte auch die Bremerhavener Riesen-Pfanne natürlich nicht fehlen. Im Jahr 1955 berichtete die Nordsee-Zeitung, dass die Fischfrikadellen sogar unter Polizeischutz ausgegeben werden mussten (NZ vom 18.07.1955).



Bild: Luftaufnahme der Fischparty 2004 im Schaufenster Fischereihafen

Die Fischparty

Die erste „Fischparty Bremerhaven“ fand im Jahre 1988 in der Auktionshalle X statt. Sie war damals ein selbstorganisiertes Fest der Bremerhavener Fischhändler, deren Zuliefererbetriebe, des Seefischkochstudios und der FBG. Neue und alte Produkte wurden vorgestellt, es wurden aber vor allem auch die meist freundschaftlichen Geschäftsbeziehungen gepflegt und oftmals mit einem „guten Tropfen“ begossen.

Nach Geschäftseinbrüchen der Bremerhavener Fischwirtschaft im Zuge der sogenannten „Nematodenkrise“ sollte die Qualität, Vielfalt und Wertigkeit des Nahrungsmittels Fisch in der Öffentlichkeit wieder in den Vordergrund gestellt werden. Aus diesem Fischfest, der Party in Halle X, wurde nach der Eröffnung des Schaufenster Fischereihafen die heutige Fischparty.

Und auch heute noch wirbt sie für die Qualität und Vielfalt des Nahrungsmittels Fisch – und auch heute noch wird mit viel guter Laune und großer Lust zum Feiern der eine oder andere „gute Tropfen“ vergossen!

125 JAHRE

1896 - 2021

DER FISCHEREIHAFEN

UND

FISCHEREIHAFEN BETRIEBSGESELLSCHAFT



Die Jubiläumsausstellung „125 Jahre Fischereihafen und Fischereihafen-Betriebsgesellschaft“ wurde aus Mitteln des Europäischen Meeres- und Fischereifonds der Europäischen Union (EMFF) gefördert.

