

ALLE AN EINEM BOOT SHIP AHOI



Das Integrationsprojekt
der SHIP – Stiftung
Haus im Park



Inhalt

Vorwort	3
Von der Idee bis zum Stapellauf	5
Die Crew	8
Die Teilnehmer	16
Die Werft	21
Die Arbeit – Immer Montag und Dienstag	23
Kooperationspartner und Unterstützer	28
Die Geschichte der Wammsch	32
Umbenennung Wammsch – Borgesch	35
Resümee	37
Impressum	40



Liebe Leserinnen und Leser!

„Ship Ahoi - Alle an einem Boot“ – unter diesem Motto hat die SHiP – Stiftung Haus im Park Hamburg-Bergedorf 2016 ein Projekt ins Leben gerufen, um ihren Teil dazu beizutragen, in Bergedorf angekommenen Flüchtlingen einen Anlaufpunkt zu bieten: Alt und Jung, Einheimische und Geflüchtete, alte Handwerkskunst und moderne Technik sollten zusammengebracht werden, um gemeinsam etwas Nachhaltiges für den Stadtteil zu schaffen.

In diesem Fall ging es darum, einen alten zehn Meter langen Jugendwanderkutter fachgerecht zu restaurieren und wieder fahrtüchtig zu machen, damit er auch zukünftig Jugendgruppen für Unternehmungen zur Verfügung steht. Einen Kutter kann man nicht alleine segeln und auch nicht allein bauen. Eine feste Crew Engagierter, viele junge Geflüchtete, Begleiter, Geldgeber und Unterstützer haben mitgeholfen. Das Boot unter dem neuen Namen Borgesch kann schwimmen und sich auf neue Fahrten begeben! Bergedorf hat gezeigt, dass über das Zusammenarbeiten an einem solchen Projekt Handwerkerkunst lebendig bleibt und das Zusammenleben der Generationen und Kulturen besser gedeihen kann.

Wie all das gelungen ist, stellen wir Ihnen hier in Wort und Bild vor. Wir bedanken uns sehr herzlich bei allen, die dieses Projekt ermöglicht haben!

SHiP Ahoi
Renate Nietzsche



Der Weg: Von der Idee bis zum Stapellauf

Ab 2015 kamen viele Flüchtlinge in Deutschland an, darunter auch viele unbegleitete Jugendliche, einige von ihnen traumatisiert. Sie alle lebten anfangs in Sammelunterkünften, wussten nicht, wie es weitergeht und warteten auf Deutschkurse, auf Arbeit, auf Zukunft. Auf der anderen Seite gab es viele Freiwillige, die helfen wollten – Einzelpersonen und Institutionen. Dazu gehört auch die Stiftung Haus im Park Hamburg-Bergedorf. Sie wollte und konnte mit ihrem Vorhaben an eine Bergedorfer Erfahrung anknüpfen: 2013 haben engagierte Menschen mit und ohne Fachkenntnisse in Bergedorf gemeinsam einen Gemüse-Ewer nachgebaut, der seither regelmäßig auf der Elbe fährt.

Zum Stiftungsauftrag ein Text aus der Satzung: Die Stiftung widmet sich der Förderung von Bildung und Erziehung, Kunst und Kultur, der Altenhilfe sowie der Freiwilligenarbeit und des bürgerschaftlichen Engagements der „Generation 50 plus“ in Hamburg-Bergedorf. Der Satzungszweck wird verwirklicht insbesondere durch die Durchführung eigener Projekte sowie durch Veranstaltungen, Qualifizierungsmaßnahmen und Publikationen. Diese sollen zum einen die bestehenden Angebote der Altenhilfe in Hamburg-Bergedorf ergänzen und zum anderen zu einem verbesserten Miteinander der Generationen beitragen.

Es hat sich gezeigt, wie gut ein solches Arbeitsprojekt, bei dem ein handfestes Produkt entsteht, geeignet ist, um Menschen unterschiedlicher Herkunft, Ausbildung und Generationen zusammenzubringen.

Im Projekt „SHiP Ahoi – Alle an einem Boot“ sollten nun viele Menschen miteinander einen Jugendwanderkutter restaurieren und damit sowohl während des Baus, als auch später beim Kuttern erfahren, was man erreichen kann, wenn man zusammen arbeitet und gemeinsam ein Ziel verfolgt.

Über den Bootstypus Jugendwanderkutter: Das Boot ist für küstennahe Tages- und Wochenendtouren konzipiert und ideal für die Elbe geeignet. Einmal im Jahr jedoch, im Sommer, fahren die Jugendwanderkutter auf eine drei- bis vierwöchige Langfahrt, meist mit dem Ziel Dänische Südsee. Einige Crews unternehmen auch ein- bis zweiwöchige Herbsttouren, die zwar kalt sein können, aber andererseits durch Wind und Wetter einen besonderen Reiz haben. Der Bootstyp soll 14- bis 20-Jährige ansprechen und kann ab einer Mannschaftsstärke von fünf Personen gesegelt werden. Er gilt als geeignetes „Lehrmittel“ für das Erlernen von Segeln und guter Seemannschaft. (Quelle: Wikipedia)

Das Projekt wurde getragen und unterstützt von Ehrenamtlichen, die zum Teil schon beim Ewerbau mitgewirkt hatten und hauptamtlich von Bernd Thal, dem Meister für historischen Bootsbau, begleitet und angeleitet. Carlotta Münch hat sich als Projektleiterin um Öffentlichkeitsarbeit, Fundraising und alles Administrative gekümmert.



Straken

Mit Hilfe einer flexiblen Holzlatte werden Messpunkte auf einer Planke zu einer harmonischen Linie verbunden.



Die Crew

Die feste Crew bestand neben dem Bootsbaumeister aus sieben Ehrenamtlichen – sechs Männern und einer Frau – die mit Herz- und Sachverstand vollen Einsatz gezeigt haben. Sie haben die ganz besondere, offene Atmosphäre geprägt, sich gekümmert und angepackt. Die meisten von ihnen sind Lehrer und viele waren bereits vorher in der Flüchtlingshilfe engagiert. Zwi- schendurch gab es zudem immer wieder Ehrenamtliche, die über Monate auf der Bootsbaustelle mitgearbeitet haben. Die gesamte Haupt-Crew war von Anfang an dabei und ist inzwischen in ihrem dritten „Ausbildungsjahr“ im historischen Bootsbaue. Die sieben Mitglieder der Crew haben insgesamt über 6600 ehrenamtliche Arbeitsstunden geleistet, um das Boot wieder her- zustellen. An vielen Stellen wurde dabei sicht- und spürbar, dass das Boot eine bewegte Vergangenheit hinter sich hat.

9

Bernd – Der Meister

Bernd Thal ist der unangefochtene Meister. Er hat (fast) alle Fäden in der Hand. Er weiß, wie Boote ge- baut werden. Auf ihn hören alle, ohne dass er laut wird. Er hat die Crew mit großer Geduld eingearbeitet und jeden mit unaufdringlicher Hand seinen Arbeits- schwerpunkt finden lassen und den Teilnehmern er- möglicht, bei Problemen selbst eine gute Lösung zu finden. Er hat eben alles im Blick, ohne „dick“ auf- treten zu müssen. Nicht zuletzt durch seine leise Arbeits- führung sind alle dem Boot treu geblieben und sehr verantwortungsvoll mit dem Boot, aber auch mitein- ander umgegangen.



Axel

Bereket

Berihu



Caro – Die Meisterin

2017 hat Bernd über drei Monate eine Yacht in Genua restauriert und musste einen adäquaten Ersatz für sich finden. Mit Carolin Groß hat er einen Volltreffer gelandet. Caro war die zweite Frau in der Crew und hat alle sofort von ihren Fachkenntnissen überzeugt und durch ihre strukturierte Arbeitsweise beeindruckt. Sie hat Arbeitspläne geschrieben, jeden Mitarbeiter mit passgenauen Aufgaben bedacht und ihre langjährigen Erfahrungen im Bereich der gemeinnützigen Projektarbeit mit dem Projektteam geteilt. Während Bernd, wie im traditionel-

len Bootsbau üblich, am liebsten ohne spezielles Werkzeug „übers Knie“ arbeitet, hat Carolin dem Projekt zu vielen hilfreichen und hochwertigen Werkzeugen verholfen, indem sie Firmen um Sachspenden gebeten hat. Diese haben den Amateur-Handwerkern die Arbeit sehr erleichtert.

Hartmut – Pädagoge und Archivar

Gerade der Nicht-Lehrer in der Crew hat sich als begnadeter Pädagoge gezeigt: Hartmut Sagner hat die Praktikanten systematisch und sehr geduldig bei ihren Hausaufgaben und dem Erlernen von Fachwissen unterstützt. Er hat mit ihnen die Berichtshefte geführt und Vokabelsammlungen angelegt. Als Mann fürs Detail hat er zahlreiche Fotos und Informationen zur Dokumentation sämtlicher Arbeitsschritte gesammelt; von ihm stammen das Glossar in dieser Broschüre und Hintergrundinformationen zur Geschichte des Bootes.



Thomas – jugendbewegt und Segler

Thomas Deuber, leidenschaftlicher Segler, politischer Aktivist und Filmemacher, hat das Projekt immer kritisch hinterfragt: Was für ein Boot wird restauriert, wer fährt damit, wer pflegt es später, dient es Jugendlichen, schafft es gemeinsames Erleben? Als das Projekt für die Internet-

seite „Deutschland kann das“ der Integrationsplattform der Bundesregierung portraitiert werden sollte, war ihm besonders wichtig, klarzustellen, dass ein großer Teil des so gelobten zivilgesellschaftlichen Engagements eine Reaktion auf fehlenden Einsatz seitens der Regierung darstellt – und diesen keinesfalls ersetzen kann.

Bernd – der Optimist

Bernd Kautz ist der Fels in der Brandung. Er werkelt vor sich hin, misst alles ganz genau, macht es dann aber doch Pi mal Daumen – und am Ende passt es immer. Er ist genügsam, zuversichtlich und hat immer gute Laune verbreitet. Bei Bernd gilt: Ein Mann, ein Wort!





**Reinhard – Chefeinkäufer und
Werkzeugfachmann**

Schrauben von Würth, Zwingen von OBI, neue Gasfüllungen, Spezialbitumen vom Geheimhändler – Reinhard Martin war der Chefeinkäufer. Er konnte aber nicht nur Werkzeug beschaffen, sondern er ist auch sehr kreativ: Die Temperatur der Steamkiste wurde mit einem alten Bratenthermometer gemessen, für die liegenden Arbeiten am Kiel des Bootes hat er einen Spezialstuhl gebaut, der nicht nur bequem war, sondern auch gut aussah. Reinhard ist ein Meister der Improvisation!

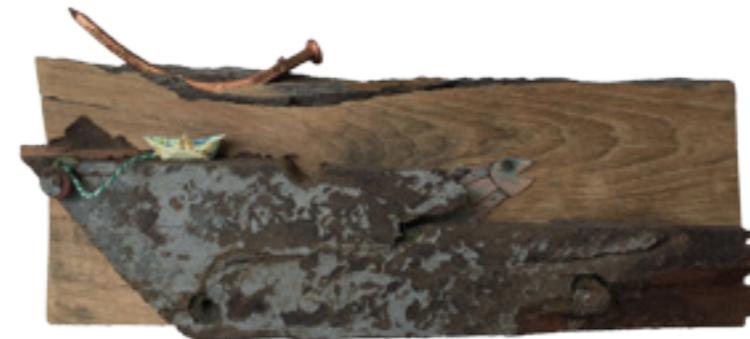
**Joachim – ein Lehrmeister und
Historiker, wie er im Buche steht**

Wenn es um Anschlussperspektiven, um Ausbildungsplätze oder um Beschäftigungsmöglichkeiten ging, wusste Joachim Overmann häufig Rat. Er kennt sich in der Bergedorfer Arbeitswelt aus, wusste, was in den Betrieben erwartet wird und konnte seine Kontakte nutzen. Er hatte auch immer die Geduld, die Praktikanten die Arbeit selbst machen zu lassen, sie anzuleiten – und nicht, weil es schneller ging, selbst Hand anzulegen. Beharrlich zeigte sich Joachim in der Frage des Namens: Er hat die Herkunft recherchiert, die Diskussion eingefordert und damit die letzte Umbenennung eingeleitet.



**Uschi – guter Geist und
Ästhetik-Beauftragte**

Uschi Schindler ist der gute Geist des Projektes, der alles zusammenhält und mit künstlerischem Blick gestaltet: Ohne sie gäbe es kein Projektlogo, keine Fahne, nicht viele hunderte gefaltete Boote, keine Plankenkunst, keine Felle auf den Sitzbänken im Bauwagen, keine Geburtstags- und Abschiedskarten, keine Fotoalben, kein Logbuch; auch das neue Namensschild ist ihr Werk. Nebenbei hatte sie immer ein Auge auf den Zeitplan – und war das Stimmungsbarometer der Mannschaft.



*Kunst statt Feuerholz:
Eigentlich sollten die
alten Planken und
Holzreste im Boller-
ofen verheizt werden,*

*um den Bauwagen zu wärmen. Aus den schönsten
Stücken hat Uschi Schindler individuelle Plankenkunst
gefertigt. Diese Unikate haben unsere Spender als
handfeste Erinnerungstücke und „Dankeschöns“
erhalten.*



Haik – Der Ingenieur

Haik Aramyan ist Ingenieur und auch schon im Rentenalter. Er kommt aus Armenien, hat aber keinen Asylstatus. Er spricht nur sehr wenig deutsch und hat sich viele Arbeitsschritte selbstständig und durch Zusehen angeeignet.

Durch seine verantwortungsvolle Mitarbeit ermutigte er die jungen Praktikanten in der Arbeit – und lernte von ihnen, wie das mit der Sprache gehen kann. Haik ist im zweiten Jahr des Baus zum Projekt gestoßen und kam seither an beiden Tagen jede Woche. Das Jobcenter Geesthacht hat seine Teilnahme durch eine Teilfinanzierung der Fahrkarte unterstützt.



Haik

Hasamudin

Jan

Jacob

Jomakhan

Jörn



Die Teilnehmer und Praktikanten

Über den Kooperationspartner Bergedorfer für Völkerverständigung gab es Kontakte in Unterkünfte, in denen viele junge, zum Teil traumatisierte Männer ohne Aufgabe saßen, sich langweilten und auf Integrations- und später Deutschkurse hofften.

Sie arbeiteten in Gruppen von fünf bis zehn Männern im Projekt mit. Zwei Tage pro Woche konnten sie sich quasi in einer eins zu eins Anleitung im Umgang mit Holz, Werkzeug und Maschinen erproben, ihren deutschen Wortschatz erweitern und sich in den Pausen über unterschiedliche Erfahrungen und Vorlieben austauschen.

Die jungen Männer freuten sich, etwas zu tun zu haben und etwas Sichtbares und Nützliches zu schaffen. Ein Beispiel für diese Gruppe ist Jomakham, ein Anfang 20jähriger aus Afghanistan, dessen Aufenthaltsstatus lange ungeklärt blieb. Er kam über Monate regelmäßig und pünktlich, arbeitete fleißig und versiert, aber er sprach kaum. Er hatte einige Jahre als Geflüchteter im Iran gelebt und konnte nicht lesen und schreiben.

Bei der Übergabe seines Abschlusszeugnisses wurde eine Übersetzerin dazugeholt, die es ihm vorlas. Er hörte aufmerksam zu und bedankte sich: „Zum ersten Mal in meinem Leben bin ich wie ein Mensch behandelt worden.“

Im Lauf der Zeit waren auch viele Geflüchtete im „System“ angekommen und in Bildungs-Maßnahmen oder Sprachkursen untergebracht und das Projekt musste sich auf häufig wechselnde Teilnehmer einstellen. 2017 begann daher die Kooperation mit der Staatlichen Schule für Baugewerbe G19, heute BSo6, die auf dem Nachbargelände des Projektstandortes an der Stadtteilschule Bergedorf liegt. Dort können junge Geflüchtete im



Das Steamen

Durch das Steamen (Dämpfen) werden Planken und Spanten formbar und können der Form des Rumpfes angepasst werden. Dazu werden die Holzteile in einer geschlossenen Kiste (Steamkiste) mit Wasserdampf bis zu 100 °C „gekocht“

Rahmen der sogenannten MV Dual-Ausbildung ihren ersten Schulabschluss machen, begleitet von zwei Tagen Praktikum pro Woche. Eine Praktikumsstelle war dabei das Projekt SHiP Ahoi – Bernd Thal ist anerkannter Ausbilder. Die Motivation der Teilnehmer, die über die Schule kamen, war sehr unterschiedlich: Einige hatten den klaren Wunsch, ein Handwerk zu erlernen und arbeiteten von Anfang an engagiert mit; andere waren bei herkömmlichen Praktika gescheitert, weil sie nicht pünktlich oder gar nicht erschienen; für sie war das Projekt der letzte Anker.



Für alle war es eine Art Schutzraum, ein ganz besonderer Ort; durch die Ehrenamtlichen war eine engmaschige Betreuung und Anleitung gewährleistet, während der Bootsbaumeister das nötige Fachwissen vermitteln konnte. Zwischendurch kamen immer wieder einzelne erwachsene Teilnehmer, die einige Wochen oder Monate blieben, wie ein Familienvater aus dem Kosovo, der auf seine drohende Abschiebung wartete und die verbleibende Zeit sinnvoll füllen wollte.

Fast alle Teilnehmer waren anfangs sehr unsicher, fühlten sich nicht verstanden oder litten darunter, sie nicht richtig verständlich machen zu können. Im Lauf der Zeit erlebten sie, wie durch ihre Mitarbeit das Boot wuchs. Sie öffneten sich, spielten ihre Musik vor, erzählten von ihrer Flucht und begannen, die Sprache zu lernen. Oft veränderten sich die Körperhaltung, die Mimik und das Auftreten.



Kiril

Mahmoud

Marvin





Die Werft

Der ursprüngliche Plan, die Werft auf einem Ponton im Bergedorfer Hafen einzurichten, konnte aus Kostengründen nicht umgesetzt werden. Glücklicherweise fand sich mit der Stadtteilschule Bergedorf ein zusätzlicher Kooperationspartner und einem Abschnitt des Schulhofes eine gute Alternative. Ein Ort, der auch die nötige Infrastruktur bereitstellte; so konnten die Teilnehmer in der Schule Mittagessen, die sanitären Anlagen benutzen und das Werkzeug konnte über Nacht sicher verwahrt werden. Zunächst benötigte das Boot eine große Holzkonstruktion mit Plane als Überdachung, damit auch bei Wind und Wetter gearbeitet werden konnte. Zum Bearbeiten der Planken musste eine achte Meter lange Steamkiste gebaut werden, in der Wasserdampf auf 100 Grad erhitzt werden kann, um das Holz zu „garen“ und biegsam zu machen.

21

Auch fanden deutsche Jugendliche ihren Weg ins Projekt, die auf ihren Ausbildungsplatz warteten oder ihre Schule abgebrochen hatten und nicht so richtig weiter wussten. Besonders engagiert haben sich Justus und Jakob, die über Monate regelmäßig zwei Tage pro Woche mitarbeiteten und für die Geflüchteten gleichaltrige Ansprechpartner waren. Über ihre Tätigkeit haben beide eine Perspektive für sich entwickelt – sie sind jetzt Lehrlinge im Bootsbau.

Zusätzlich kamen Schüler, die für kurze Auszeiten von Lehrern der Stadtteilschule Bergedorf zur Baustelle gebracht wurden, weil sie im normalen Unterricht Schwierigkeiten hatten; in der Regel konnte die Rückmeldung gegeben werden, dass die Kinder aufblühten, sich voller Freude bei einbrachten und spürbar zur Ruhe kamen.



Masud

Meron

Morteza

Das Herzstück der Baustelle, quasi die Projektzentrale, bildete ein alter Bauwagen, der auf dem Schulgelände stand. Die Schule kaufte das Material, die Projektteilnehmer bauten ihn aus, verkleideten ihn mit Holz, bauten ein Fenster und Sitzbänke ein. Er fungierte als warme Stube, als Think Tank; hier wurde Kaffee getrunken, diskutiert, Hausaufgaben wurden gemacht,

Restaurieren statt wegschmeißen: Der Tisch des Bauwagens stammt aus einem Müllcontainer der Schule; alte Werkbänke sollten entsorgt werden. Aufgearbeitet wirkt die schwere Massivholzplatte mit der Patina wie ein Designerstück. Bei der Restaurierung des Bootes lag das Hauptaugenmerk darauf so viel wie möglich zu erhalten und Materialien wiederzuverwenden. So greifen alt und neu ineinander.

22



23

Die Arbeit: Immer Montag und Dienstag

An zwei Tagen wöchentlich, immer montags und dienstags, wurde in zwei festen Teams unter fachmännischer Anleitung des Bootsbaumeisters gearbeitet. Sein Anspruch war, so viele originale Teile des Bootes wie möglich zu erhalten.

Der Schwertkasten wurde ausgebaut und überarbeitet, sämtliche Bodenbretter, Bodenwrangen und Spanten wurden erneuert. Die neue Beplankung erfolgte gemäß historischer Bauweise kaweel, also glatt statt geklinkert. Von den alten Planken wurden Modelle als Schablonen angefertigt, die als Vorlage für die neuen Planken dienen. Nach dem Kalfaten und einer neuen Lackierung mit Leinöl wurde das Boot drei Tage gewässert, um das Holz quellen zu lassen und so letzte Lücken zu schließen.

Mustafa

Mohammad

Mohammad



Leinöl statt Leichenhaut

Als wir das Boot bekommen haben, war es mit einer Lackschicht überzogen, was im Bootsbau auch als „letzte Ölung“ bezeichnet wird, weil sonst keine Rettung mehr möglich ist. Wir drehen das Prinzip um: Der gesamte Innenbereich bekommt eine schützende Haut für sein neues Leben. Er wird mit Leinöl (auch: Wurzelteer) ausgestrichen. Dieses hellbraune Öl versiegelt das Holz. Früher gab es Leinöl in Apotheken zu kaufen, da es antiseptisch wirkt und dazu genutzt werden konnte, Wunden zu verschließen und ihre Heilung zu unterstützen. Auch Baumschnitte können damit behandelt werden, um das Holz vor Pilzbefall zu bewahren.

Insgesamt haben über 50 Geflüchtete am Projekt teilgenommen. 25 von ihnen haben mehrwöchige Praktika absolviert und Zeugnisse über ihre Mitarbeit erhalten. Gelernt haben sie unter anderem: Das Herstellen traditioneller Nietverbindungen, das professionelle Anbringen von Bronzeschrauben, Hämmern, Schleifen, Sägen, Fertigen von Modellen für Eichenholzplanken, das Fertigen und Anbringen neuer Planken (mit Steamtechnik), das Fertigen und Anbringen von Bodenwrangen und Spanten, das Vernieten und Anfertigen von Laschen sowohl unter Gebrauch von Maschinen (Kreissäge, elektrischer Hobel, Stichsäge, Bandschleifer) als auch nach traditionellen handwerklichen Standarts.



Die Restaurierung des Kutters wurde im Sinne und nach Standards des traditionellen Bootsbaus durchgeführt. Für Bernd Thal, einen der wenigen noch existierenden traditionellen Bootsbauer, war dabei die Erhaltung der alten Handwerkskünste und die Bewahrung der über einen langen Zeitraum entstandenen und bewährten Techniken des Bootsbaus besonders wichtig. Hierbei geht es um den Bau und Erhalt von Holzbooten nach alten Bauplänen mit Materialien wie Holz, Hanf, Öl, Harzen und Teeren. Dazu gehören vor allem die Verbindungstechnik mit Kupfernieten, das Abdichten mit Schiffswerg (Kalfatern) und das Dämpfen von Planken und Spanten. Die verwendeten Eichenplanken müssen gut abgelagert und an der Luft getrocknet sein. Gearbeitet wird mit den gleichen Werkzeugen, die schon vor über hundert Jahren zum Bearbeiten der Materialien und zum Bau von Booten eingesetzt wurden, wie Kalfateisen und Nietwerkzeuge. Beim Sägen, Hobeln, Bohren und Schleifen unterstützen heute Elektromotoren den Bootsbauer, was die Arbeit erleichtert und der Tradition nicht schadet.



Stopperplanke

Eine Stopperplanke wird zwischen zwei bereits eingebauten Planken eingesetzt. Die Maße an Ober- und Unterkante müssen exakt aufgenommen und eingehalten werden. Beim Einschlagen wirkt die Stopperplanke wie ein Keil und übt starken Druck nach oben und unten auf die Beplankung aus.

Nieten

Mit Hilfe von Kupfernieten und Nietscheiben werden Planke und Spanten verbunden.

Dollie, Nietenzieher und Kopfmacher

Der Nietenzieher ist ein Eisen zum Einschlagen der Nietscheibe. Der Kopfmacher wird benutzt, um den Nietkopf rund zu schlagen und zu glätten. Das Dollie dient zum Gegenhalten beim Einschlagen der Nietscheibe

Kalfatern (auch: Kalfaten)

Das Dichten der Spalte zwischen den Planken mit Schiffswerg und Pech.

Matsche

Bezeichnung der Bitumen-Spachtelmasse, die zwischen Planken und Spanten und Wrangen gestrichen wird um das Eindringen von Wasser zu verhindern

Schiffswerg

besteht aus Hanffasern, die mit Leinöl und Wurzelteer getränkt sind und ist das Material zum Kalfatern



Kooperationspartner und Unterstützer



Zusätzlich zu den vielen geleisteten Arbeitsstunden hat das Projekt sehr viel weitere Unterstützung bekommen. Die Kooperationspartner – die Körber-Stiftung, der Bergedorfer für Völkerverständigung e.V., die Gesamtschule Bergedorf, die Gewerbeschule G19 und das Freizeitheim und Segelzentrum Haus Warwisch – standen mit Infrastruktur, Rat und Tat zur Seite.

Ohne die großzügige finanzielle Förderung durch die Körber-Stiftung, die Buhck-Stiftung, die Bertelsmann-Stiftung, die Bürgerstiftung, Krusenstern Media, das Bezirksamt Bergedorf und die Hamburger Bürgerschaft wäre das Vorhaben nicht zu verwirklichen gewesen.

Dazu kamen viele Sachspenden, angefangen bei der Firma Rolf Riedel, die das Boot unentgeltlich mit einem Tieflader auf den Schulhof transportiert hat, über Ernst P. Komrowski, der viele Werkzeuge beisteuerte, Arbeitskleidung von Obi, Sachspenden von Bessey und Dictum. Über eine Crowdfunding Kampagne bei der Hamburger Volksbank haben 34 Einzelspender einen Eichenstamm finanziert.

Rund um das Projekt fanden regelmäßig Aktionen und Veranstaltungen statt, die die Arbeit einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich machten. Über das Projekt berichtet haben die Bergedorfer Zeitung und das Bille Wochenblatt, das NDR Fernsehen sowie NDR 90,2 Radio.

Die Integrationsplattform „Deutschland schafft das“ würdigte das Projekt mit einem Artikel auf der Startseite der Bundesregierung.



buhck Stiftung

KRUSENSTERNMEDIA

Hamburger Volksbank

BEZIRKSAMT BERGEDORF

KOMROWSKI

WSB WIRTSCHAFT & STADTMARKETING BERGEDORF - FÜR DIE REGION BERGEDORF E. V.

Rolf Riedel Transport- u. Montage-Service GmbH

BürgerStiftung Hamburg



Die Geschichte der Wammsch als Schulboot

Das Boot ist zehn Meter lang, 2,5 Meter breit und 1,5 Meter hoch. Die 15 Plankengänge haben eine Länge von elf Metern und eine Höhe von zehn Zentimetern. Der Name Wammsch war dem Boot bei seiner Taufe 1961 von der Heinrich-Wolgast-Schule gegeben worden, die seit den 1930er Jahren schon zwei Schulboote Namens Wammsch gehabt hatte – Wammsch I und Wammsch II. Bei dem jetzigen Kutter handelt es sich um die Wammsch III, der auf der Scharstein-Werft in Kiel gebaut wurde. Er ist ein Nachbau der Wammsch I, die ein Beiboot des Passagierschiffs Cap Polonio war, die 1935 abgewrackt worden war.

Der Name Wammsch war es auch, der die ehemaligen Wolgast-Schüler auf das Projekt aufmerksam machte. So erschien im November 2016 Herr Popp mit einem Buch über das Boot auf der Werft. Das waren erste konkretere Hinweise, wie viele Menschen prägende Erfahrungen mit diesem Wanderkutter verbinden. Mit der Zeit wurden noch viele weitere ehemalige Schüler der Heinrich-Wolgast-Schule, die als Jugendliche mit dem Kutter unterwegs waren, auf das Projekt aufmerksam. Sie haben sich schließlich im Rahmen mehrerer von der Stiftung organisierten Veranstaltungen auf der Werft wiedergetroffen, sich ausgetauscht und uns von ihren Erfahrungen berichtet. In den 1960er Jahren nutzte die Heinrich-Wolgast-Schule in Hamburg diesen Kutter für Klassenfahrten auf Elbe, Ilmenau und Ostsee. Die Schule inmitten des damaligen Problemkiez St. Georg leistete mit frühen reformpädagogischen Ansätzen einen enormen Beitrag zur Persönlichkeitsentwicklung der Schüler.

Später wurde das Boot in der gemeinnützigen Jugendarbeit eingesetzt, insbesondere im Rahmen von Resozialisierungsmaßnahmen straffällig gewordener Jugendlicher. Anschließend nutzte das Haus Warwisch das Boot als Jugendwanderkutter, 2006 machte es Station in Italien; danach übernahm



es ein Privatmann, weil es für den Einsatz in der Jugendarbeit nicht mehr sicher genug war. Von ihm konnte die Stiftung Haus im Park das Boot 2016 übernehmen, mit dem Ziel, es in einem Gemeinschaftsprojekt mit vielen helfenden Händen zu restaurieren, statt es abzuwracken. So haben sich schließlich im Projekt SHiP Ahoi Flüchtlinge und Einheimische, Junge und Alte, Laien und Profis in der gemeinsamen Arbeit kennengelernt und dazu beigetragen, dass das Boot die nächsten hundert Jahre sicher schwimmen kann.

Die Auseinandersetzung mit Beumelburg, der heute eindeutig als nationalsozialistischer Autor eingeordnet wird, machte die Namensfrage wieder aktuell. Im Gespräch mit ehemaligen Wolgast-Schülern zeigten diese sich zunächst bestürzt über den Zusammenhang des Namens mit einer nationalistischen Gesinnung. Sie erzählten, das Motto der Wolgast-Schule hatte gelautet: „Es wird niemand gebeten und keiner kommandiert“. Sie alle haben sehr starke, überwiegend positive Erinnerungen an ihre Fahrten mit der Wammsch und hatten nie den Eindruck, dass in der Schule und während der Fahrten nationalsozialistisches Gedankengut propagiert werden sollte.

Weitere Recherchen ergaben jedoch, dass bereits in den 1970er Jahren auch in der Schule kritisch über den Namen diskutiert, dieser aber aus Respekt für den damaligen Schulleiter beibehalten wurde. Vor diesem Hintergrund stand für die SHiP eine Umbenennung nunmehr außer Frage.

Um die prägenden Erfahrungen der vielen ehemaligen Schüler zu würdigen, die uns im Lauf der Zeit kontaktiert und ihre Geschichten erzählt haben, hat sich das Projektteam dazu entschieden, das Boot in BORGESCH umzubenennen. Als „Borgescher“ bezeichnen sich die ehemaligen Schüler heute noch – nach der Straße, an der die Heinrich-Wolgast-Schule damals lag: Am Borgesch.



Aus Wammsch wird Borgesch

35

Bei Projektbeginn 2016 ergab die Google-Suche nach dem Begriff Wammsch den Namen eines Gefreiten aus dem Buch „Gruppe Bosemüller“, einem Frontroman über den 1. Weltkrieg von Werner Beumelburg. Die Figur stand insbesondere für die Bedeutung der Kameradschaft unter den Soldaten. In

Der Name Borgesch stammt aus dem Mittelalter und steht für „Bürgerweide“ und bedeutete, dass dieses Land zum Gemeineigentum der Bürger gehörte und ihnen als Viehweide zur freien Verfügung stand. Zimmerleute durften hier ihr Holz und ihre Arbeitsgeräte lagern. Später legten sie Gärten an bauten kleine Hütten und Verschläge. 1868 beschloss die Bürgerschaft eine Räumung der Grundstücke, um sie in Baugrundstücke umzuwandeln. Aus: St. Georg – Vorstadt und Vorurteil? Ausstellungswerkstatt St. Georg, Museum für Kunst und Gewerbe (Hrsg.), Hamburg 1978

einem ersten Gespräch mit dem SHiP Ahoi-Projektteam herrschte Einigkeit, die Herkunft des Namens vorerst nicht als hinderlich zu betrachten, da die Intention des Projektes den Namen neu besetzen würde – im Sinne von Völkerverständigung und Gemeinschaft. Zudem sind Bootsumbenennungen in der Regel eher unüblich.



Dolle

Die Dolle dient der Befestigung oder Lagerung des Ruders auf der Bordkante (Dollbord)

Runzel

Runzeln haben die gleiche Funktion wie Dollen, sind jedoch fest verschraubte Einrichtungen im Runzelbord.

Die Auseinandersetzung mit Beumelburg, der heute eindeutig als nationalsozialistischer Autor eingeordnet wird, machte die Namensfrage wieder aktuell. Im Gespräch mit ehemaligen Wolgast-Schülern zeigten diese sich zunächst bestürzt über den Zusammenhang des Namens mit einer nationalistischen Gesinnung. Sie erzählten, das Motto der Wolgast-Schule hatte gelautet: „Es wird niemand gebeten und keiner kommandiert“.

Sie alle haben sehr starke, überwiegend positive Erinnerungen an ihre Fahrten mit der Wammsch und hatten nie den Eindruck, dass in der Schule und während der Fahrten nationalsozialistisches Gedankengut propagiert werden sollte. Weitere Recherchen ergaben jedoch, dass bereits in den 1970er Jahren auch in der Schule kritisch über den Namen diskutiert, dieser aber aus Respekt für den damaligen Schulleiter beibehalten wurde.

Vor diesem Hintergrund stand für die SHiP eine Umbenennung nunmehr außer Frage. Um die prägenden Erfahrungen der vielen ehemaligen Schüler zu würdigen, die uns im Lauf der Zeit kontaktiert und ihre Geschichten erzählt haben, hat sich das Projektteam dazu entschieden, das Boot in BORGESCH umzubenennen. Als „Borgescher“ bezeichnen sich die ehemaligen Schüler heute noch – nach der Straße, an der die Heinrich-Wolgast-Schule damals lag: Am Borgesch.

Resümee

Nach seiner Fertigstellung und dem Stapellauf Ende 2019 nimmt die BORGESCH wieder Fahrt auf. In der Weiternutzung durch das Haus Warwisch soll dem Boot eine Zukunft gegeben werden. Jugendliche erhalten Gelegenheit, gemeinsam so ein großes Boot zu segeln und zu rudern und so am eigenen Leib zu erfahren, was man schaffen kann, wenn man zusammenarbeitet und sich aufeinander verlassen kann.

Es war ein langer Weg bis zur Fertigstellung – länger als gedacht.
Es war ein kostspieliges Projekt. Ein neues Boot wäre billiger gewesen.
Es war ein sehr großes Projekt für eine kleine lokale Stiftung.



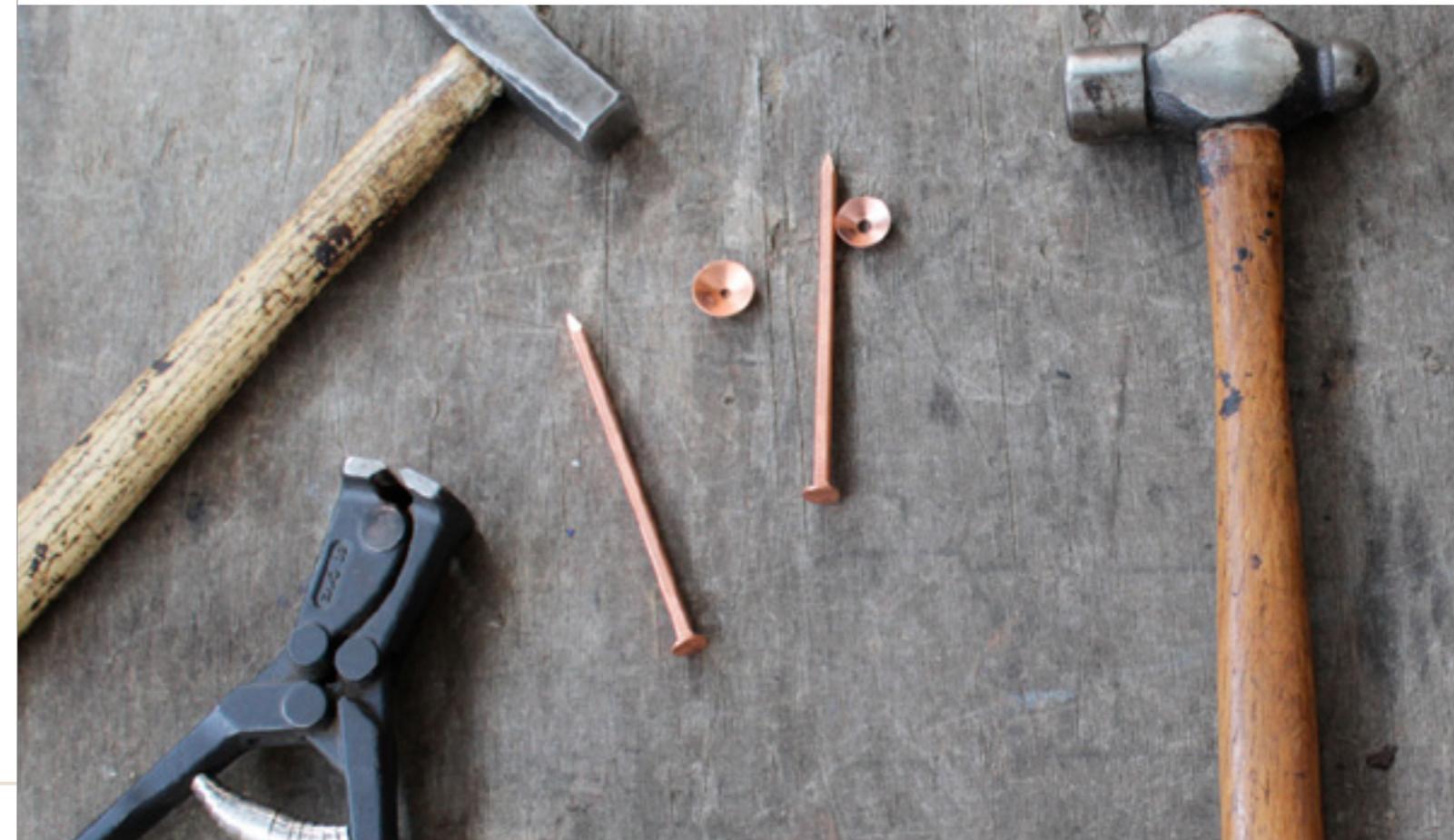
Was hat uns geholfen?

Natürlich haben uns zwischendurch immer wieder Zweifel begleitet und wie so oft: Wenn wir vorher gewusst hätten, was alles auf uns zukommt – wir hätten es uns vielleicht nicht zugetraut. Nachdem wir uns aber auf dem Weg gemacht hatten, haben wir die Probleme gelöst, lösen müssen.

- **Die Vision**, aus einem Wrack ein wieder fahrbares Boot zu machen, hat inspiriert, motiviert und begeistert.
- **Etwas Sinnvolles zu tun**, hat alte wie junge Menschen am Boot getragen. Das Lernen und Weiterlernen durch den Bootsbauer wurde als Geschenk und persönlicher Gewinn betrachtet.
- **Engagierte und Teilnehmer** erlebten intensive Gemeinschaft.
- **Junge Geflüchtete** fühlten sich als Persönlichkeiten aufgenommen und anerkannt.
- **Entwicklungsphasen** der Teilnehmer konnten hautnah miterlebt werden.
- **Die Erfahrung**, gebraucht zu werden und Erfolg zu erleben, wurde zur Basis von Integration.
- **Neue Finanzierungswege** wurden erprobt – vom Crowdfunding bis zur Sponsorenanfrage nach Geld und Material.
- **Der Fortschritt** war (trotz aller Pausen und kleiner Rückschritte) sicht- und erlebbar. Jede eingesetzte Planke, jedes geschliffene und geölte Bodenbrett, jede geschmirgelte und wieder glänzende Dolle waren Erfolgserlebnisse und ein Beweis, was Menschen gemeinsam schaffen können.
- **Die anhaltende Begeisterung** der ehemaligen Schüler, der Borgescher, dass „ihr Boot“ wieder fahren wird, gab zusätzlichen Auftrieb.
- **Nur weil das Vorhaben** so groß und so nachhaltig war, konnten wir ein Netzwerk mit so vielen Unterstützerinnen und Unterstützern aufbauen.
- **Alle an einem Boot** – ein Projekt, das eine Geschichte erzählen konnte. Dieses Boot sollte fertig werden, es soll die nächsten hundert Jahre schwimmen, das hat jeder Teilnehmer begriffen und mit angepackt, das hat Geldgeber und Begleiter überzeugt.

Und was nun?

Das fertige Boot hinterlässt eine Lücke. Die Crew wird bleiben – auch wenn nicht alle weiter in einem nächsten Projekt abreiten werden. Dennoch werden einige das Arbeiten mit Holz in generationenübergreifenden Projekten in Bergedorf weiterverfolgen. Gemeinsam mit den Händen nachhaltige Werte schaffen, traditionsbewusst und zukunftsgerichtet. Es muss ja nicht immer ein gleich ein Wanderkutter sein.



Impressum

SHiP Ahoi – Alle an einem Boot

Herausgeber

SHiP – Stiftung Haus im Park
Hamburg-Bergedorf
Gräpelweg 8, 21029 Hamburg

Telefon: 040 725702-80

Telefax: 040 725702-24

info@stiftung-hausimpark.de

www.stiftung-hausimpark.de

Vorstand: Susanne Kutz (Vors.),

Renate Nietzsche, Dr. Uwe

Heinrichs, Ulrich Wolgast

Projektverantwortliche

Carlotta Münch, Renate Nietzsche

Redaktion Texte

Carlotta Münch, Renate

Nietzsche, Hartmut Sagner

Bildnachweis

kommt noch

Gestaltung

Stilla Seis stilladesign.de

Copyright 2019

Bei SHiP – Stiftung Haus im Park Hamburg-
Bergedorf und den Autoren.

Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung
und Übersetzung – auch auszugsweise –
nur mit Genehmigung der SHiP – Stiftung
Haus im Park Hamburg-Bergedorf

Erschienen

November 2019 / Auflage 1.000 Stück

Lehmann

Schwerer Hammer (5 kg)
mit langem Stiel, dient
zum Einschlagen von
Stopperplanken.

Kraweel-Beplankung

Bezeichnung für die
Beplankungsweise mit glatt
aneinanderstoßenden
Kanten im Gegensatz zur
Klinker-Beplankung.





SHiP 

Stiftung Haus im Park

Engagement für Bergedorf