

Arbeitsorte vor 150 Jahren

Arbeitsblätter für Schüler ab der 5. Klasse

Lehrer-
bogen

Lernbereiche

Integrierte Gesamtschule: Gesellschaftswissenschaften

Gymnasium: Geschichte, Politik/Gesellschaft/Wirtschaft

Aufgabengebiet: Berufsorientierung, Wandel von Arbeits- und Lebensverhältnissen (Arbeitssituationen und -abläufe im Laufe der Zeit)

Erwartungshorizont

Das Altonaer Museum befasst sich als eines der größten deutschen Regionalmuseen mit der Kunst- und Kulturgeschichte des norddeutschen Raumes und präsentiert die kulturhistorische Entwicklung der Elbregion um Altona, von Schleswig Holstein und der Küstengebiete von Nord- und Ostsee.

Mit den Arbeitsblättern werden die Schüler und Schülerinnen angeleitet, sich kleine Teile der Dauerausstellung im Altonaer Museum eigenständig zu erschließen. Dabei lernen sie drei norddeutsche Arbeitsorte vor etwa 150 Jahren kennen:

1) **das Walfangschiff**

2) **die Werft**

3) **den Fischerewer**

Die Schülerinnen und Schüler lernen,

- wie Arbeitsorte in unserer Region vor der Industrialisierung aussahen,
- zu unterscheiden zwischen Überresten, bildlichen Darstellungen und Modellen.

Wir empfehlen, dass sich die Arbeitsgruppen im Anschluss ihre Ergebnisse gegenseitig vorstellen, am besten in der Ausstellung. Arbeiten Sie mit den Schülern die Überschneidungen und Unterschiede in den Arbeitsorten heraus. Als mögliche Themen bieten sich an: Ausstattung der Arbeitsplätze, Arbeitsbelastungen, Gelerntes und Ungelerntes, jahreszeitliche Abhängigkeiten sowie Trennung von Wohnen und Arbeiten.

Es sollte genug Zeit für die Nachbereitung zur Verfügung stehen, mit Fragestellungen wie:

- Was war neu für dich? Was kanntest du schon?
- Was hast du vermisst?
- Wie entsteht unser Bild von Vergangenheit?
- Wie haben sich die Arbeitsorte in den letzten 150 Jahren verändert? (Internetrecherche)

Dauer: 25 Minuten (Die letzte Frage auf jedem Arbeitsblatt kann auch im Rahmen der Nacharbeit in der Schule beantwortet werden.)

Viel Spaß!

Antworten der Schülerbögen

Auf dem Walfangschiff

01

→ Erdgeschoss, Galerie im Raum mit den Galionsfiguren

Vor mehr als 350 Jahren, im Jahr 1644, brach von Hamburg aus das erste Schiff zum Walfang auf. Bereits 30 Jahre später besaß Hamburg eine beachtliche Flotte von Walfangschiffen, genauso wie Altona, das damals noch zu Dänemark gehörte. Fast jeder Körperteil vom Wal konnte zu Geld gemacht werden. Allein aus der dicken Speckschicht wurden Lampenöle, Seife, Anstrichfarben, Margarine und vieles mehr hergestellt.

1

Walfischjagd

Über 50 Jahre fuhr das Segelschiff „Flora“ in Richtung Grönland, um Walfische und Robben zu jagen – zum ersten Mal 1817. Zu dieser Zeit war der Höhepunkt der Wal- und Robbenjagd bereits vorüber. Die Wahlprodukte verkauften sich schlecht und die Jagd nach Walen war mühsam geworden, weil die Walfänger sie fast ausgerottet hatten.

- a) Während der Jagd befanden sich die Walfänger in ständiger Alarmbereitschaft. Wurde ein Wal gesichtet, stiegen je sechs Männer in eine kleine Schaluppe (Beiboot) und ruderten dem Wal hinterher, bis sie nahe genug waren, um ihn mit Harpunen zu treffen. Erst wenn der Wal ermattet auftauchte, konnte er getötet und längsseits an das Schiff gezogen werden.
- b) Zum Walfang wurden Harpunen und Lanzen benutzt. Die Harpunenkanone mit Harpune in der Ausstellung stammt von 1850.
- c) Als „Flensen“ bezeichnet man das Heraus- und Abtrennen der Speckschicht des Wals. Als Werkzeuge dienten bis zu sechs Meter lange Speckmesser, Fischhaken, Pieken, Speckhaken und Speckgabeln.

2

Arbeit an Bord

Von einem 100 Tonnen schweren Grönlandwal konnten die Walfänger ca. 24 Tonnen Tran („Walöl“) gewinnen.

- a) Der Walspeck wurde in kleine Stücke oder Streifen geteilt und in einem Kessel geschmolzen. Der fertige Tran wurde in Fässer abgefüllt und im Laderraum des Schiffs gestaut.
- b) Zu den Seeleuten („Schaluppengasten“) kamen noch einige nicht direkt am Fang beteiligte Personen: Koch, Schiffsjunge(n), Steuermann, Barbier und Bootsmann, die sich um die Verpflegung der Mannschaft und Instandhaltung des Schiffs kümmerten.

3

Gefahren des Walfangs

Der Walfang war ein hartes und blutiges Geschäft. Die Männer mussten nicht nur mit Erfahrung, Kraft, Mut und Ausdauer dem Wal trotzen, sondern auch der Eiseskälte und den Stürmen. War ein Wal von einer Harpune verwundet, kämpfte er um sein Leben und schlug um sich. Dabei konnten die Schaluppen mitgerissen werden. Versuchte der Wal unter das Eis abzutauchen, mussten die Männer blitzschnell die Harpunenleine loslassen. Zu den am meisten gefürchteten Unglücksfällen gehörte es, mit dem Schiff im Packeis eingeschlossen zu werden. So manches Schiff ging auch durch die Wucht der andrängenden Eisschollen verloren.

4

Leben an Bord des Schiffs

Die Besatzung der „Flora“ war etwa 50 Mann stark. Viele von den Männern kamen von den Nordseeinseln. Dort gab es nur wenige Möglichkeiten, seinen Lebensunterhalt zu verdienen. Die Grönlandfahrten der Walfänger dauerten manchmal mehrere Jahre. Man konnte gutes Geld dabei verdienen. In dem Querschnitt der „Flora“ sind die dicht gedrängten Kajüten und Essplätze der Seeleute zu erkennen. Viel Platz zum Leben blieb nicht, da jeder Winkel auf dem Schiff für die Ladung gebraucht wurde.

Der Walfang war ein unmittelbarer Kampf zwischen Mensch und Tier: Harpunen oder Kanonen mit Sprengstoff, die aus der Ferne abgeschossen wurden, gab es damals noch nicht. Die Unerschrockenheit der Walfänger wurde von Menschen in den vergangenen Jahrhunderten immer wieder gelobt. Die mitreissendste Schilderung stammt wohl von Herman Melvilles in „Moby Dick“. Aber auch die Objekte aus dem Kunsthandwerk in der Ausstellung zeugen von dem Stolz der Walfänger. Es waren überwiegend persönliche Geschenke für Familienangehörige. All das darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Walfischjagd ein sehr gefährlicher Beruf war und nicht wenige Männer dabei starben.

Auf der Holzschiffwerft

02

→ Erdgeschoss, Raum mit Dreyer Werft (hinter dem Galionsfigurenraum)

Vor 150 Jahren wurden Schiffe im Hamburger Hafen noch aus Holz gebaut. Der Schiffbau war ein Handwerk, das bedeutet, dass der Schiffsrumpf, die Masten, Segel und Taue von Hand hergestellt wurden. Die Werkzeuge dafür bauten sich die Männer meist selbst. Auf einer Holzschiffwerft fanden sich viele unterschiedliche Berufe: Einer davon war der des Schiffszimmermanns.

1

Dreyer Werft

Das Gemälde zeigt die Werft von Schiffbaumeister Ernst Dreyer auf NeuhoF am Reiherstieg mit seinen Plätzen und Gebäuden. Hier wurden insgesamt 119 Schiffe gebaut und noch viel mehr repariert. Auf dem Bauplatz sind drei Schiffe in verschiedenen Bauphasen erkennbar: Ein Neubau in Spanten, ein Segelschiff zur Reparatur und ein zum Stapellauf fertiges Segelschiff.

2

Holzschiffbau

Der Rumpf eines Holzschiffs erinnert an ein „Skelett“ mit Wirbelsäule und Rippen. Bei der Skelettbauweise wird zunächst der Kiel gelegt. Dann werden die Spanten aufgesetzt und anschließend verplankt.

3

Arbeiten auf dem Bauplatz

Zwei Modelle zeigen, wie Schiffszimmermänner aus Baumstämmen den Schiffsrumpf bauten. Es wurde „Krummholz“ von krumm gewachsenen Bäumen verwendet.

Bild 1: Mit einer Großsäge wird der Baumstamm der Länge nach zersägt.

Bild 2: Zwei Männer heben die zersägten Baumstämme mit Hilfe eines Krans.

Bild 3: Die Holzbretter werden an den Kanten gerade abgesägt.

Bild 4: Die Spanten werden auf den Kiel aufgesetzt.

Bild 5: Die Spanten werden untereinander verbunden, so dass der Schiffsrumpf entsteht.

4

Arbeiten in der Werkstatt

Einige Arbeiten tätigte der Schiffszimmermann in seiner kleinen Werkstatt. Sein Werkzeug brachte er in einer eigenen Kiste mit und hielt es auch selbst instand.

- a) In der originalen Werkstatt hängen viele unterschiedliche Sägen, eine Anzahl Holzbohrer, Hobel, Stemmeisen und Schraubzwingen.
- b) Unter den vielen Werkzeugen des Schiffszimmermanns spielte der Zirkel (auch „Passer“ genannt) eine besondere Rolle. Mit ihm wurden Bauteile angezeichnet und Rundhölzer bemessen. Vom Fenster der Werkstatt aus blickt man in ein Diorama der Werft. In dem Modell soll bei dem rechten Schiff eine Planke ausgetauscht werden. Zu diesem Zweck ist, nachdem man die alte Planke entfernt hat, eine dünne Latte über die Spanten genagelt worden, auf die der Zimmermann mit einem Zirkel bei gleicher Schenkelöffnung gleichmäßige Abstände von der über- und unterliegenden Planke absticht.

Auf dem Fischerewer

03

→ Erdgeschoss, Raum mit den Galionsfiguren

Sobald die Elbe im Frühjahr eisfrei war, segelten Fischer aus Hamburg, Altona, Finkenwerder und Blankenese mit ihren Ewern raus zum Fischfang. Auf der Elbe fischten sie meist nach kleinen Stinten und Schollen. Im Sommer fuhren sie den Fischen hinterher sogar bis in die Nordsee. Ihren Fang verkauften die Elbfischer auf den Märkten in Hamburg und Altona.

1

Der Fischerewer

a) Der Rumpf des Blankeneser Besanewers war aus Holz gebaut.

b) Der Ewer war ein kleines Segelschiff, das durch Windkraft bewegt wurde.

- c) Mit dem Ruder am Heck wurde das Schiff gesteuert.
- d) Ein Arbeitsgerät des Fischers ist das Netz. Hier handelt es sich um eine Baumkurre, ein sackartiges Netz, das vom Schiff aus mit der Kurrleine über den Grund geschleppt wird.
- e) Vor 150 Jahren gab es noch keine Möglichkeit, die Fische zu kühlen, damit sie unterwegs nicht verderben. Die Fische wurden lebend in der „Bünn“, transportiert. Durch die Löcher wurde Wasser in den Innenraum gespült. Die „Bünn“ nahm etwa ein Drittel des Schiffsraums ein.

2

Leben an Bord

Die Besatzung des Fischerewers bestand aus drei Mann: Dem Schiffer, dem das Schiff gehörte, dem Knecht, auch Bestmann genannt und dem Jungen. Das Berufsleben eines angehenden Fischers begann mit dem Schulabschluss und der Konfirmation im Alter von 14 Jahren. Eine geregelte Lehrzeit gab es nicht. Der Junge musste bei allen Arbeiten dem Schiffer und seinem Knecht zur Hand gehen und zusätzlich noch Kochen sowie für Ordnung unter Deck halten. Der Junge lebte gemeinsam mit dem Knecht, wenn er nicht auf See war, bei der Familie des Schiffers.

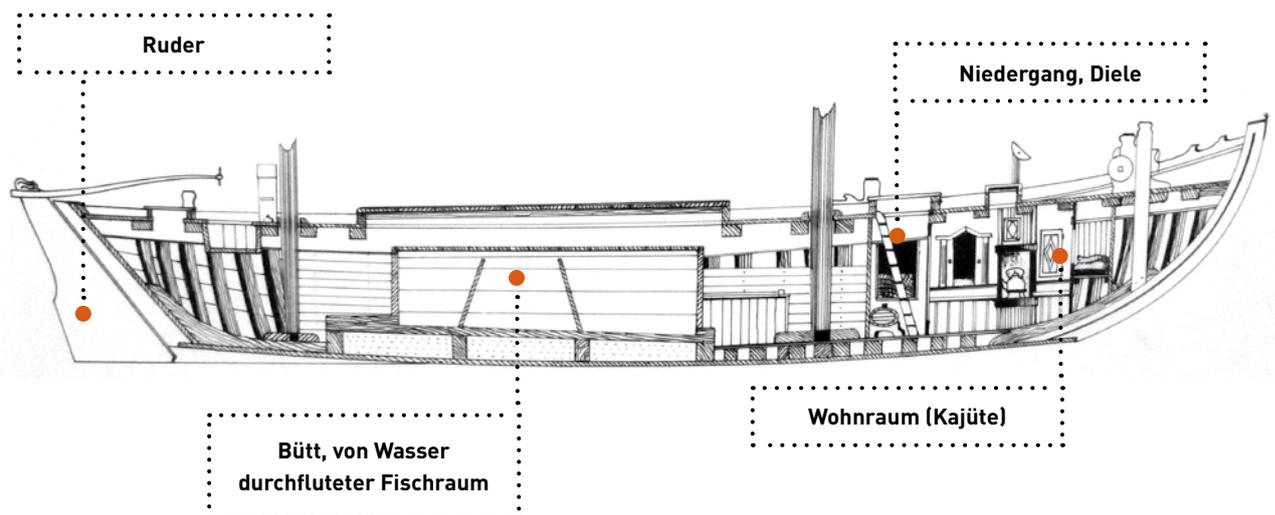
- a) Die Kajüte war der einzige Wohnraum an Bord des Ewers. Hier wurde gekocht, gegessen, kleinere Reparaturarbeiten wurden erledigt und natürlich hat man hier geschlafen.
- b) Zur typischen Kleidung eines Fischers gehörte das blau-weiß gestreifte Baumwollhemd. Bei Regen oder schlechtem Wetter legten die Fischer über ihrer Kleidung Ölzeug an, das aus geölter Leinwand bestand. Dieses ließ zwar kein Wasser durch, bildete aber auf der Innseite Schweißwasser. Den Kopf bedeckte ein aus Ölzeug gefertigter Südwester. Die Stiefel waren noch aus Leder, Gummistiefel setzten sich in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts erst langsam durch. Die Kleidung hatte meist keine Knöpfe, da man so das Verhaken an den Netzen verhindern konnte.

3

Gefahren an Bord

- a) Unter der Schlafkoje des Fischers steht der Spruch „In Storm und Noth, bewahr uns Gott“.
- b) Elbfischer, besonders wenn sie in der offenen Nordsee fischten, waren manchmal wochenlang unterwegs. Zu den größten Gefahren an Bord gehörten Stürme. Nicht selten kenterten die nicht hochseetauglichen Ewer. Auch Kollisionen kamen vor. Fiel ein Fischer bei Kälte ins Wasser, war eine Rettung oft unmöglich. Die Arbeit war hart: Besonders in der Schollenzeit, wenn das Netz alle zwei Stunden eingeholt wurde, bekamen die Männer kaum Schlaf und ihre Kleidung wurde nicht mehr trocken.

Wiederholung:



→ 1. Stock, Treppe hoch, erster Raum

4

Arbeit im Hafen

War der Fischer im Hafen angekommen, war die Arbeit längst noch nicht vorbei. Ohne die Familie hätte er sie nicht geschafft. Die Fische mussten mit einem Kescher aus der Bünn geholt und zum Verkauf verladen werden. Bis auf die ganz groben Arbeiten, reparierte der Fischer seinen Ewer selbst. Die Netze wurden von dem Fischer und seiner Frau im Winter meist selbst gefertigt und geflickt. Die Frau spannte und zwirnte den Flachs für die Herstellung von Segeln und von Hanf für die Anfertigung von Netzen. Die Männer schlugen in den Wintermonaten die Tauen und Reepe.