

## Das Künstlerkollektiv *Geheimagentur* erkundet den Hamburger Hafen.

# Kreuzfahrt in die Realität

Text TOBIAS BECKER  
Fotos ROBIN HINSCH

Der Tag beginnt mit Nieselregen und einem Abenteuer: Die Schuhsohlen glitschig nass, die Finger klamm, klettern die Künstler der *Geheimagentur* die Steuerbordwand der MS »Stubnitz« hinunter. Am Fuß der Strickleiter wartet Fischer Reinhard, der die Performance-Truppe in den kommenden Stunden mit seinem Boot durch den Hamburger Hafen schippern. Eine Erkundungstour für ihre nächste Aktion.

Vor etwa einem Jahr hat die *Geheimagentur* in ihrer Performance »Essay upon Projects« verkündet, aus der ewigen Projektmacherei auszusteigen – und ein Unternehmen zu gründen. Ernst genommen hat das niemand, richtig ernst gemeint war es auch nicht, und doch lassen die stets anonym auftretenden Performer ihren Worten nun Taten folgen. Auf ihre Art.

Ausgesucht haben sie sich eine Boombranche: die Kreuzfahrtindustrie. 2015 werden voraussichtlich rund 160 Kreuzfahrtschiffe den Hamburger Hafen anlaufen, mit rund 525 000 Passagieren; die Stadt hat soeben ein drittes Kreuzfahrtterminal eröffnet. Die *Geheimagentur* zieht nach – und eröffnet ein viertes: Im Rahmen des Internationalen Sommerfestivals Kampnagel bespielt die Gruppe vom 14. bis 23. August die stillgelegte Oelkers-Werft, gelegen am Reiherstieg, einem Hafkanal zwischen Norder- und Süderelbe.

Zur Eröffnung ist eine Lecture Performance geplant, inklusive Release-Konzert eines zeitgenössischen Seemannsliedes, das der Electro-Punker Knarf Rellöm schreibt. Es soll einen Abend mit Kurzfilmen geben, etwa über Hafentarbeiter in den Sechzigern und über Seenotrettung für Flüchtlinge heute. Zudem zwei Konferenzen, Expeditionen in den Hafen, Fischen gehen, vielleicht Nacktbaden. In einem Workshop soll ein Floß entstehen, mit dem Gäste von der Werft quer durch die Stadt bis zur Kulturfabrik Kampnagel schippern. Künstler nennen so etwas soziale Intervention.

Der Fischer Reinhard, der seinen Nachnamen nicht nennen will, »weil Hafenfischer viele Feinde haben«, hat seinen

Liegeplatz ganz in der Nähe der Oelkers-Werft, also in Sichtweite des künftigen vierten Kreuzfahrtterminals. Seit 1989 stellt er seine Netze in der Elbe zwischen Hamburg und Cuxhaven, fischt aber auch direkt im Hafen: »Das Wasser ist immer sauberer geworden«, erzählt er, während er an der MS »Stubnitz« ablegt und an der neuen HafenCity-Universität vorbeituckert. »Kannste trinken, das Wasser. Besser geht nicht.« Aale und Hechte und Lachse holt er raus, und er würde noch viel mehr Fische rausholen, sagt er, wenn die Horden an Anglern nicht wären, die ihm die Netze klauten. Der Trendsport: eine Plage. »Jedes Jahr hab ich 10 000 Euro Schaden.«

Der Fischer sorgt sich, dass zu viele Angler den Weg in den Hafen finden, die Performer sorgen sich, dass zu wenige Menschen überhaupt einen Zugang zum Hafen haben. »Hafen und Stadt fallen immer weiter auseinander«, sagt eine Performerin. Vor einigen Jahrzehnten, bevor die Containerindustrie groß wurde, hätten viele normale Hamburger am Hafeneleben Anteil genommen; für kleinere Schiffe habe es Liegeplätze in Stadtnähe gegeben. »Heute ist der ganze Hafen fast offshore. Wir sollen da nicht mehr rankommen, und wir kommen da auch nicht mehr ran«. Die Hamburg Port Authority HPA, eine Anstalt öffentlichen Rechts, die den Hafen besitzt und betreibt, wünsche nur noch großindustrielle Nutzung.

Eines der verbliebenen Gegenbeispiele ist der Fischer Reinhard, ein anderes die MS »Stubnitz«, ein ehemaliges Kühlschiff der DDR-Hochsee-Fischfangflotte, das heute als Kultur- und Klubschiff betrieben wird. »Stubnitz«-Chef Urs Blaser musste lange kämpfen, bis er den heutigen Liegeplatz sicher hatte: Das 80-Meter-Schiff hat am Kirchenpauerkai am Rande der HafenCity festgemacht. »Das ist der einzige Ort, der für uns in Hamburg noch denkbar ist«, sagt Blaser. Bei einer Konferenz am 21. August, zu dem die *Geheimagentur* mehrere »alternative Akteure im Hamburger Hafen« einlädt, wird er von seinen Erfahrungen berichten.

*Seemannsklub Duckdalben:*  
»Heute ist der Hafen fast offshore«



HAMBURGER HAFEN



HAMBURGER HAFEN

*Alte Oelkers-Werft, Fischerboot:*

»St. Pauli braucht wieder einen Hafenzugang«

Während Fischer Reinhard am echten Kreuzfahrtterminal HafenCity vorbeifährt, einem bunten Containerbau, und am Marco-Polo-Tower, einem betonbrutalen Luxuswohnturm, fordert eine Performerin: »St. Pauli braucht wieder einen Hafenzugang!« Für jeden, der sich einmal beim Hafengeburtstag oder bei den Cruise Days durch die Massen geschoben hat, klingt das absurd. Aber die Großevents sind für die Performerin keine Gegenargumente, sondern Symptome der Entwicklung, die sie kritisiert: »Sie sind der Versuch, die unerfüllte Sehnsucht mit Events zu stillen. Der Hafen wird spektakularisiert«. Man könnte auch sagen: Er wird fikionalisiert.

Vor den Kulissen, an den Landungsbrücken in St. Pauli, wird ein Theaterstück für Touristen aufgeführt. Die Hafenkranne und die Elbphilharmonie sehen aus, als hätte ein Bühnenbildner sie aufgestellt. Fotografieren erwünscht. Hinter den Kulissen aber wird geschuftet, 365 Tage im Jahr.

Die Geheimagentur will mit ihrem Projekt in diese Fiktion einbrechen, will Besuchern einen Blick hinter die Kulissen ermöglichen. Schon seit Jahren produziert die Gruppe Situationen, die im Grenzbereich zwischen Fiktion und Realität liegen. Sie setzt auf symbolische Politik - und erreicht manchmal noch ein bisschen mehr: eine andere Realität im Kleinen.

In ihrem Projekt »Schwarzbank - Kohle für alle« haben die Performer regionales Geld für die darbende Ruhrpottstadt Oberhausen gedruckt und in Umlauf gebracht. Mit »Aktionen/ Attraktionen« bespielten sie eine Schaubude auf dem Hamburger Dom, einem Jahrmarkt, dominiert von Fress- und Fahrgeschäften. Zuletzt erzählten sie in Oberhausen das Lecture Musical »Sweat Shop«: eine tragische Liebesgeschichte, in der die Industrie per SMS mit der Stadt Oberhausen Schluss macht.

Der Fischer Reinhard legt im Reiherstieg an, die Performer stapfen durch Gestrüpp zur stillgelegten Oelkers-Werft: eine erdige Freifläche, Holzpaletten hier und da, dahinter eine Halle mit riesigen Fensterlöchern, ohne Scheiben. Hin und wieder nutzt der Verein »Tekno ist grün« das Gelände für Raves. Bauzäune liegen auf dem Boden, in einer Ecke steht ein alter Generator, die Wände sind meterhoch mit Graffiti besprüht: ein Cupcake, ein Kochtopf mit giftgrüner Suppe, ein Monster. So sieht es also aus, Hamburgs viertes Kreuzfahrtterminal. Eine Ruine.

Ein Performer im Ostfriesenrizz skizziert den anderen, wie es hier bis zum 14. August aussehen soll: Er will eine Tribüne aus Paletten in das Hallengerippe bauen, mit Blick auf den Kanal und die am Kanal hochhaushoch gestapelten Container. Er will Bierbänke oder Plastikhocker für die Besucher ausleihen. Er will eine mobile Bar aufstellen. Eine Ruine wird das Kreuzfahrtterminal bleiben. Was soll's: Geheimagentur-Aktionen lebten schon immer von der Behauptung.

Und wer sagt denn, dass andere Kreuzfahrtunternehmen nicht eine viel verrücktere Behauptung aufstellen: die Welt-

meere als idyllisches Urlaubsparadies. In den schwimmenden Luxushotels bekommen die Passagiere wenig mit von den wirtschaftlichen, sozialen, ökologischen und politischen Realitäten um sich herum. Fiktion Freizeitpark.

Die Geheimagentur träumt von Kreuzfahrten, die keine Konsumereignisse sind und Themen wie Fairtrade oder das Flüchtlingsdrama im Mittelmeer in den Fokus rücken: Kreuzfahrten in die Realität.

An einer der beiden Konferenzen wird daher wohl ein Team der »Sea Watch« teilnehmen, einem Privatschiff zur Flüchtlingshilfe, ebenso wie ein Vertreter des Seemannsklubs Duckdalben, den die Deutsche Seemannsmission im Hamburger Hafen betreibt. Wer in der Hansestadt noch echten Schiffsbesatzungen begegnen will, nicht nur kostümierten Junggesellenabschieden, der muss dorthin fahren.

Über das Wasser ist der Klub nicht erreichbar, deshalb reisen die Performer ohne Fischer Reinhard weiter, per Bus und zu Fuß, immer tiefer hinein in das Gewirr aus Straßen und Kanälen unterhalb der Köhlbrandbrücke, in dem der Duckdalben liegt. Der Begriff bezeichnet normalerweise die Holzpflocke, an denen Boote festgebunden werden. Der Hamburger Duckdalben, ein Backsteinbau, gibt Seefahrern seelischen Halt.

Unter der vertäfelten Decke hängen Rettungsringe, an den Wänden Seekarten und Souvenirs. Zu hören ist nichts außer Gemurmel und dem Klacken von Billardkugeln. Es gibt einen Raum der Stille, in dem jede Religion ihr Eckchen hat, es gibt Computer mit Internet und Telefonzellen für Ferngespräche, Tischtennisplatten und einen Kickertisch, zudem einen Karaoke-Raum, weil zwei Drittel der heutigen Seefahrer von den Philippinen kommen. Karaoke ist dort ein großes Ding.

»Dieser Ort zeigt wie kein anderer, wie weit sich Stadt und Hafen voneinander entfernt haben«, sagt eine Performerin. Früher gingen die Seefahrer auf die Reeperbahn, wenn ihre Schiffe im Hafen lagen; deshalb gibt es die Reeperbahn überhaupt. Heute haben die Seefahrer dafür weder Geld noch Zeit. »Es gibt keine soziale Interaktion mehr zwischen Schiffsbesatzungen und Stadtbewohnern.«

Ein Containerschiff zu löschen und wieder zu beladen, dauert nur noch 12 bis 18 Stunden. Eineinhalb bis zwei, maximal drei Stunden haben die Seefahrer zur freien Verfügung. Für einen Stadtbummel reicht das nicht, ebenso wenig wie für eine der vielen Großveranstaltungen, die Hamburg am Wasser ausrichtet. Beim Hafengeburtstag feiern Seefahrer nicht mit.

Ende der Achtziger seien an einem Durchschnittstag 2500 Seefahrer im Hafen gewesen, berichtet der Seemannsdiakon Jan Oltmanns, der den Klub leitet. Etwa 80 von ihnen hätten bei ihm vorbeigeschaut. »Heute sind im Schnitt nur noch 500 Seefahrer im Hafen, aber von ihnen kommen 110.«

Das Team holt sie mit Shuttle-Bussen auf den Schiffen ab und bringt sie wieder zurück, oft bepackt mit Einkäufen aus dem Duckdalben-Kiosk: Schokolade, Chips, Duschgel, Zahncreme, Rasierer. Und Hamburg-Souvenirs.

Die Seefahrer reisen ab, mit Ansichtskarten der Stadt, die sie nie gesehen haben.