

HANS-GEORG BARDEWYK

Ein Leben für die Schifffahrt

VON KLAUS-PETER KIEDEL UND UWE SCHNALL

Im Norden Bremens schließt sich an die Stadtgrenzen auf der linken Uferseite der Weser das Land Stedingen an. Neben der Landwirtschaft ist traditionell die Schifffahrt ein wichtiger Erwerbszweig der Menschen in der Wesermarsch. Auch Hans-Georg Bardewyk, der laut eigener Aussage »Zeit seines Lebens ein Stedinger geblieben« ist, entstammt einer alten Seefahrerfamilie. Sein Großvater mütterlicherseits, Gerhard Siebje, befuhr bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges noch als Segelschiffskapitän die Weltmeere, und auch der Vater, Christian Friedrich Johannes Bardewyk, war von Kindheit auf der Seefahrt verbunden. 1901 erhielt er, nach einer Audienz beim Großherzog von Oldenburg, einen freien Ausbildungsplatz als Kadett auf dem Segelschulschiff GROSSHERZOGIN ELISABETH. Es folgten weitere Fahrzeiten auf Frachtseglern, unter anderem auch auf dem berühmten Fünfmastvollschiff PREUSSEN der Hamburger Reederei Laeisz. 1909 erhielt er sein Patent als Schiffer auf Großer Fahrt. Fünf Jahre später heiratete er, und 1915 gebar Klara Gesine Bardewyk ihren Sohn Hans-Georg in Ohrt/Weserdeich.

Während des Krieges befehligte der Vater das Vorpostenboot FUCHS und verdiente in der folgenden Notzeit sein Geld als Lotse und selbständiger Schlepperkapitän. 1922 bot sich die Gelegenheit, für den früheren Arbeitgeber, die renommierte Bremer Reederei D.D.G. »Hansa«, als Ladungsinspektor in Antwerpen tätig zu werden. Bardewyk nahm die Herausforderung an, obwohl er sich, so unmittelbar nach dem Ersten Weltkrieg, auf eine große Feindseligkeit der Bewohner des Gastlandes einstellen mußte. Die Familie blieb daher auch zunächst einmal in Deutschland und folgte erst 1925 nach.

Im Alter von zehn Jahren also kam Hans-Georg Bardewyk nach Antwerpen. Es war der Sprung von der dörflichen Idylle in eine lebendige Großstadt, die noch dazu in ihrer Weltoffenheit und kulturellen Vielfalt ein ganz anderes Flair besaß als irgendeine Stadt vergleichbarer Größe in Deutschland. Auf der anderen Seite war der Haß auf die Deutschen noch überall präsent, und nur der verständnisvollen Zuwendung seines ersten Lehrers in der belgischen Grundschule hatte es Hans-Georg Bardewyk zu verdanken, daß der tiefe Graben zwischen seinen Mitschülern und ihm bald zugeschüttet war. Statt Isoliertheit erfuhr er nun vielfältigste Anregungen und Aufgeschlossenheit gegenüber Neuem und Fremdem. In diesem Sinne sollten die Antwerpener Jahre prägend für sein gesamtes späteres Leben werden; ebenso, wie das Vorbild des Vaters, der es durch sein umsichtiges Verhalten verstand, ausgerechnet als Deutscher in besonders hohem Maße die Wertschätzung der Antwerpener Hafendarbeiter zu gewinnen.

1934 kehrte Hans-Georg Bardewyk nach Bremen zurück, um dort das Abitur zu machen und die Kenntnisse in der deutschen Sprache zu verbessern. HGB – so ein später vielfach gebrauchtes Namenskürzel und »Markenzeichen« – erlebte die Konfrontation mit dem Alltag im nationalsozialistischen Deutschland als einen Schock. Der Übergang von der Antwerpener Freiheit in eine perfekt organisierte tyrannische Diktatur war kaum zu verkraften. Am 1. April begann die angestrebte Lehre als Schiffskaufmann in der Inspektionsabteilung der Unterweser Reederei (URAG) in Bremen. Als erster Lehrling des Unternehmens beendete der strebsame junge Mann seine Ausbildung zwei Monate

früher als vorgesehen und wurde 1938 zum Gehilfen in der Frachtabteilung der Reederei. Bei allem Ehrgeiz sollte das Leben allerdings auch nicht zu kurz kommen. Unter dem Eindruck der sich verschlechternden politischen Lage beschlossen HGB und zwei Freunde, 1938 eine vierzehntägige Italienreise mit Flugzeug und Auto zu unternehmen: Ein für damalige Verhältnisse absolut ungewöhnliches Unterfangen, für das bei der verständnislosen Reedereileitung neben dem regulären Urlaub auch noch ein unbezahlter Sonderurlaubstag beantragt werden mußte!

Die düsteren Ahnungen hinsichtlich der näheren Zukunft sollten sich bald bestätigen. Auf die Einberufung zum Arbeitsdienst folgte ab dem 1. November 1938 der Wehrdienst bei der Luftnachrichtentruppe in Braunschweig. Nach der Grundausbildung und einem Lehrgang am Fernschreiber wurde Bardewyk im August 1939 zur Fernmeldezentrale des Oberbefehlshabers der Luftflotte 2 in Braunschweig-Querum abkommandiert. Seine ausgezeichneten Fremdsprachenkenntnisse brachten ihm gegen Ende desselben Jahres den Wechsel in die »Wetterfunkleitstelle 2« ein. Unter diesem Tarnnamen rangierte die Auswertung der Funksprüche und offizieller Verlautbarungen feindlicher Luftstreitkräfte. Als »bestmögliche Lebensversicherung« hat Bardewyk später seinen Einsatz in dieser Dienststelle der Luftwaffe während des Zweiten Weltkrieges bezeichnet. Als im Juni 1940 seine Abteilung vorübergehend nach Brüssel verlegt wurde, fuhr der ehemalige belgische Schüler voller Scham auf der Pritsche eines LKW's durch sein früheres, nun erneut von deutschen Truppen besetztes Gastland. Warschau, Smolensk, noch einmal Brüssel, München, Rom und Sizilien waren einige der weiteren Einsatzorte in den folgenden Jahren.

Gegen Kriegsende geriet Hans-Georg Bardewyk in den Dolomiten in Gefangenschaft, aus der er im Februar 1946 entlassen wurde. Bei der Rückkehr in die Heimat fand er die Eltern wohl auf, wenn auch unter vielen Entbehrungen leidend. Bereits ein gutes Jahr später gelang es Bardewyk, wieder bei seinem alten Unternehmen eingestellt zu werden. Im gleichen Jahr heiratete er Ilse Fabig und bezog mit ihr eine notdürftig hergerichtete Wohnung in Bremen. 1949 erblickte Sohn Gerd das Licht der Welt.

Die ersten Nachkriegsjahre standen bei der Unterweser Reederei wie bei den anderen Schifffahrtsfirmen unter dem Zwang, die praktisch jede Aktivität einengenden oder gar verbietenden Vorschriften der Kontrollmächte in weitem Umfang zu beachten, gleichzeitig aber auch geschickt und sehr vorsichtig zu unterlaufen, um einen Wiederaufbau der geschäftlichen Aktivitäten einzuleiten. Bardewyk erlebte die Aufbruchphase aus nächster Nähe mit. Zu seinen ersten Aufgaben gehörten die kaufmännische Überwachung und Akquisition für das neu aufgenommene Wrackbeseitigungsgeschäft. Bald folgte die Beförderung zum Assistenten des kaufmännischen Prokuristen für die Schlepp- und Frachtschifffahrt. Als ab 1950 die von den Alliierten verfügten Beschränkungen für die deutsche Seeschifffahrt endlich entfielen und die Bundesflagge den Stander C am Heck der deutschen Schiffe ablöste, war die URAG bereits mitten im Neubeginn begriffen.

Gerade in dieser Phase, in der Bardewyk mit aller Kraft am Aufbau des Geschäftes mitwirken wollte, erkrankte er schwer. Als er nach vielen Wochen wieder an seinen Arbeitsplatz zurückkehren konnte, fand er völlig veränderte Verhältnisse vor. Das alte Management war abgelöst worden, und die neue Geschäftsleitung schien nicht gerade auf ihn gewartet zu haben. Doch der »Stedinger Dickkopf« setzte sich durch, erarbeitete Analysen und Konzepte für die Konsolidierung und den weiteren Ausbau der Reederei, die ihm allmählich Anerkennung einbrachten und ihn in der Hierarchie eine Stufe nach der anderen klettern ließen. Der ab 1951 forcierte Ausbau des Geschäftes war zunächst mit dem Ankauf von Alttonnage betrieben worden, ab 1953 kamen aber auch Neubauten in Fahrt. Im gleichen Jahr erhielt Bardewyk Handlungsvollmacht. Seine aus der Jugendzeit mitgebrachte Offenheit für neue Wege, für die Beobachtung der Entwicklungen im Ausland

unterschieden ihn von vielen seiner kaufmännischen Kollegen, deren Überlegungen und Analysen noch weitgehend an den Grenzen des eigenen Landes Halt machten. Vor diesem Hintergrund fiel auch die Wahl auf Bardewyk, als sich die Reedereileitung 1954 entschloß, einen Mitarbeiter in die Vereinigten Staaten zu schicken, um die Möglichkeiten neuer Geschäftsverbindungen für Erzverschiffungen zu sondieren.

Die Amerikareise sollte zu einer entscheidenden Weichenstellung für Bardewyk werden. Hier erhielt er Einblick in die vielfältigen hintergründigen Einflüsse auf das Schifffahrtsgeschäft und lernte, welche Faktoren den Grundsatz, daß Angebot und Nachfrage den Markt steuern, für die Schifffahrt oft bis zur Unkenntlichkeit verzerrten. Nach der Landung in New York im März 1954 knüpfte Bardewyk als Repräsentant der »Unterweser Shipping Agency Inc.« mit Hilfe alteingesessener Geschäftspartner rasch Kontakte, zumal die meisten Amerikaner ihm offen und ohne Vorbehalte gegenüber traten. Im Vergleich zu Deutschland erschienen ihm die Vereinigten Staaten als ein Land in »Freiheit ohne Atemnot«. Auch in geschäftlicher Hinsicht schienen Dinge möglich zu sein, über die man in Europa nicht einmal nachdachte. Zum ersten Male hörte Bardewyk von den »Flags of convenience«, den »Billigen Flaggen« exotischer Länder, unter denen sich Schifffahrt offensichtlich ohne Steuerzahlungen und für den Reeder kostspielige Sozialgesetzgebung betreiben ließ. Bardewyk gewann eine Ahnung davon, daß griechisch-amerikanische Reeder dabei waren, massiv neue Wege zu beschreiten. Unermüdlich lieferte er Berichte und Analysen nach Bremen. Aus den Rückschreiben war leicht herauszulesen, daß man in der Hansestadt die Nachrichten aus der Neuen Welt mit Interesse, aber auch viel Skepsis und sogar Ungläubigkeit zur Kenntnis nahm. Klang das alles nicht sehr unseriös?

Bardewyk beließ seine Aktivitäten unterdessen nicht bei vielfältigen Gesprächen mit Kaufleuten in New York und anderen amerikanischen Städten, sondern schiffte sich im Mai 1954 in Mobile auf der SCHWANHEIM der Unterweser Reederei ein, um eine Reise zum Orinoco bis nach Puerto Ordaz mitzumachen, wo ein großes Abbaugebiet für Erze erschlossen worden war. Auf dieser Fahrt lernte er die Belastungen kennen, denen die Besatzungen in dem sehr schwierigen Fahrtgebiet ausgesetzt waren. Er erkannte den Wert der Motivation von Mitarbeitern, die sich mit aller Kraft für ihr Unternehmen einsetzen sollten. Bald darauf war die SCHWANHEIM mit einer verbesserten Belüftungsanlage für die Wohn- und Arbeitsräume ausgestattet, wurde regelmäßig anstelle des geschmacklosen Weißbrots Schwarzbrot an Bord geliefert, entstand eine Bordzeitung als Brücke zwischen Heimat und Schiff, aus der sich die Zeitschrift »Der Anker« entwickeln sollte, das erste Periodikum einer Reederei in dieser Art.

Als Bardewyk Ende Juni 1954 nach Bremen zurückkehrte, wußte er bereits, daß ihn die Reederei im Herbst des Jahres erneut auf Erkundungsreise nach Amerika schicken würde. Das Unternehmen war auf einem guten Kurs. Zu seiner Flotte gehörten inzwischen acht Massengutschiffe und 20 Motorschlepper. Der Entwicklung der Schifffahrt unter Billigen Flaggen und der Verknüpfung von Massenguttransport und Produktion, wie Bardewyk sie in Nordamerika kennengelernt hatte, hatte man nach seiner Einschätzung allerdings immer noch zu wenig Beachtung geschenkt, doch sollte sich dies nun allmählich ändern. In den folgenden Jahren baute man nicht nur die Flotte weiter aus, sondern unternahm auch alles, um eine möglichst reibungslos ineinandergreifende und zuverlässig arbeitende Transportkette vom Rohstofflieferanten in Übersee bis zum Verarbeiter in Deutschland oder Europa einzurichten. Langfristige Lieferverträge wurden nach amerikanischem Vorbild mit der Industrie geschlossen und sicherten die Finanzierung weiterer Neubauten. Bardewyk war an diesen Aktivitäten engagiert beteiligt. 1955 erhielt er Prokura und Handlungsvollmacht für die Montan Transportgesellschaft in Hamburg. Ein Jahr später freute er sich mit seiner Frau über die Geburt der Tochter Annette.

Die zweite Hälfte der fünfziger Jahre erlebte Bardewyk als eine Phase neuer, gewandelter Probleme: Der Bedarf an Rohstoffzufuhren für die boomende deutsche Industrie wuchs beständig, die Lade- und Löschkapazitäten in den Häfen hielten bald nicht mehr Schritt. Der Suez-Konflikt endete mit der Sperrung des von Wracks blockierten Suez-Kanals. Bald war abzusehen, daß die Reederei ihren Lieferverpflichtungen nicht voll würde genügen können, doch erreichte Bardewyk eine Einigung mit den Befrachtern, was ihm viel Anerkennung und die Berufung zum stellvertretenden Vorstandsmitglied bei der Metallgesellschaft, der Frankfurter »Mutter« der Unterweser Reederei, einbrachte. Ende 1957 bezog die Familie ein Haus am Schwachhauser Ring in Bremen, die Notzeit nach dem Kriege gehörte nun auch privat der Vergangenheit an.

In den folgenden Jahren wurde die Auseinandersetzung mit der unter den Billigen Flaggen fahrenden Konkurrenz zum schwierigsten Problem für die deutsche Schifffahrt. Billige Flaggen – das bedeutete Steuerfreiheit, niedrige Heuern, geringe soziale Absicherung für die Seeleute und damit für die Reeder erhebliche Kostenvorteile sowie die Möglichkeit zu sehr viel rascherer Eigenkapitalbildung. Bardewyk und andere im Reedereigeschäft Tätige unternahmen alles, um das Problem in die Öffentlichkeit zu tragen und die europäischen Staaten um Unterstützung in der Auseinandersetzung anzugehen. Erfolg war ihnen hierbei letztlich nicht beschieden. So fragte sich schon 1956 der Chairman der angesehenen britischen Reederei P & O: »If nothing is done about it, why should we not take advantage of the same opportunities?« Um die Abwanderung der Schiffe unter die Billigen Flaggen zu verhindern, blieb den traditionellen Schifffahrtsländern schließlich nur die Bereitstellung von Subventionen. Dies hatten Bardewyk und seine Mitstreiter – letztlich vergeblich – durch offensives Vorgehen zu verhindern gesucht.

Dessen ungeachtet betrieb Bardewyk weiterhin mit besonderem Nachdruck die Motivation der Mitarbeiter des Unternehmens wie auch die Werbung für die Belange der Schifffahrt in der Öffentlichkeit. So wurde vom Stapellauf der GINNHEIM ein eindrucksvoller Tonfilm gedreht, der auf der Probefahrt des Schiffes im August 1955 vor zahlreichen Gästen uraufgeführt wurde und großen Beifall fand. Weitere Produktionen über die Schlepp- und Frachtschifffahrt folgten. Einige Jahre später lief ein Film der Unterweser Reederei sogar im Abendprogramm der ARD. Auch die Arbeit an immer neuen Ausgaben der Firmenzeitschrift »Der Anker« wurde fortgesetzt. Ebenfalls im Rahmen seines Engagements für die Öffentlichkeitsarbeit ist Bardewyks ehrenamtliche Tätigkeit als Vorsitzender des Nautischen Vereins zu Bremen in den Jahren 1966 bis 1970 zu sehen. Unter anderem von dieser Plattform aus versuchte er damals mit Unterstützung eines Bremer Abgeordneten im Bundestag für die Bildung einer Enquête-Kommission zu werben, die die Personal-, Sozial- und Wirtschaftsstruktur der deutschen Seeschifffahrt untersuchen sollte. Der Vorschlag stieß durchweg auf ein positives Echo, doch wurde die Umsetzung immer wieder verschoben und schließlich der Gedanke nicht weiter verfolgt.

Anfang der sechziger Jahre war Bardewyk als Verteter seiner Reederei maßgeblich am Abschluß eines Vierjahresvertrages mit kanadischen Partnern über die Verschiffung von Zinkkonzentrat beteiligt, der den auskömmlichen Einsatz von URAG-Massengutschiffen über Jahre ermöglichte. Hinzu kamen Verträge über den Transport von Bauxit und Phosphat zwischen Kanada und Europa. Mitte der sechziger Jahre engagierte sich die Unterweser Reederei in Irland, wo ebenfalls namhafte Zink- und Bleierzvorkommen erschlossen worden waren. Mit nautisch-technischer Beratung durch die Reederei wurde auch hier, wie in Kanada, ein leistungsfähiger Ladehafen geschaffen, den Anfang 1966 die GONZENHEIM als erstes größeres Schiff anlieh. Diese beiden Beispiele stehen stellvertretend für vielfache Aktivitäten, unter anderem auch in Norwegen und Florida, mit denen der Name Bardewyks verknüpft ist.

Anfang der siebziger Jahre begannen bei der Metallgesellschaft Überlegungen für eine neue Geschäftspolitik. Man beschloß, die Frachtschiffahrt aufzugeben und die URAG künftig lediglich im Bereich der Schleppschiffahrt arbeiten zu lassen. So wurden 1973 die Frachter an die Hapag-Lloyd AG übergeben, und auch Bardewyk wechselte als Generalbevollmächtigter für diese Schiffe zu dem großen deutschen Transportunternehmen. Drei Jahre später verließ Bardewyk den Konzern, um für die restliche Zeit seiner Berufstätigkeit bis 1979 als Geschäftsführer eines großen Umschlagbetriebes zu arbeiten. Zur Ruhe setzen sollte er sich mit dem Ausscheiden aus dem Erwerbsleben allerdings noch lange nicht, sondern seine Erfahrung nunmehr ehrenamtlich zur Verfügung stellen. Dabei richtete er sein Augenmerk vor allem in Richtung Bremerhaven ...

Hans-Georg Bardewyk war und ist immer noch ein Glücksfall für das Deutsche Schiffahrtsmuseum. Die zielstrebige Energie nämlich, die er in seinen Aktivitäten für die Schiffahrtswirtschaft zeigte, setzte er auch in Ehrenämtern um, die ihm Gelegenheit gaben, in der Öffentlichkeit für die Belange der Schiffahrt zu wirken, Verständnis für ihre Geschichte, ihre Probleme und ihre Notwendigkeit für die deutsche Volkswirtschaft zu wecken.

Als 1968 in Bremen von Karl Löbe ein »Förderkreis Bremer Hanse-Kogge« gegründet wurde, gehörte Hans-Georg Bardewyk zu den Männern der ersten Stunde. 1962 war nämlich bei Baggerarbeiten in der Weser das fast vollständig erhaltene Wrack eines mittelalterlichen Großschiffes, einer Hanse-Kogge, entdeckt und in den darauffolgenden Jahren bis 1965 von Dr. Siegfried Fliedner und Dr. Rosemarie Pohl-Weber vom Focke-Museum geborgen worden. Dieser Fund, der in seiner Bedeutung neben die Ausgrabungen der Wikingerschiffe in Norwegen, die Bergung der MARY ROSE in England und der WASA in Schweden gestellt werden muß, sollte der Nachwelt erhalten, also wieder aufgebaut und konserviert werden. Schließlich hatte man mit der Kogge ein zentrales Objekt der eigenen, der hansischen Geschichte im wahrsten Sinne des Wortes greifbar vor Augen. Dieser Plan der beiden Wissenschaftler konnte mit Hilfe von zahlreichen Freunden und Interessierten, aus denen der genannte Förderkreis hervorging, gegen den Willen vieler damaliger Politiker durchgesetzt werden, letztlich die entscheidende Voraussetzung für die Gründung des Deutschen Schiffahrtsmuseums im Jahre 1971.

Aus dem »Förderkreis« wurde der »Förderverein Bremer Hanse-Kogge«, und seit 1970 war der Jubilar dessen 2. Vorsitzender. Als die Bundesregierung ihre finanzielle Beteiligung an der Errichtung eines Forschungsinstituts Deutsches Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven davon abhängig machte, daß Bremen die Kogge und die um diesen Schiffsfund entstehende Forschung in das neue Museum einbrächte, fand das in der Hansestadt nicht nur Zustimmung – schließlich hatte man schon fertige Pläne für den Bau einer besonderen Koggehalle in der Nähe der Fundstelle. Dem damaligen 1. Vorsitzenden des Fördervereins, dem ehemaligen Bremer Bürgermeister Willy Dehnkamp, gelang es mit kräftiger Unterstützung Bardewyks, den Verein zusammen mit der Kogge nach Bremerhaven »umzusiedeln«. Als 1978 Hans-Georg Bardewyk zum 1. Vorsitzenden gewählt wurde, war das Kogge-Projekt gesichert, der Wiederaufbau stand kurz vor dem Abschluß. Es war Zeit, dem Förderverein eine neue Zielsetzung zu geben.

Hans-Georg Bardewyk nahm die Herausforderung mit bekannter Energie, mit Phantasie und rasch sich zeigendem Erfolg an. Der Verein wurde umbenannt in »Förderverein Deutsches Schiffahrtsmuseum«, das Satzungsziel war nun die Förderung des gesamten Museums, vor allem in den Bereichen Öffentlichkeitsarbeit und Forschung. Hatte der Förderverein bisher in unregelmäßig erscheinenden kleinen »Informationen« über den Fortgang des Kogge-Wiederaufbaus und der Kogge-Forschung berichtet, schuf Bardewyk nun im Zusammenwirken mit Botho Koschwitz und Uwe Schnall die Grundstrukturen für die

künftig zweimal im Jahr erscheinende Zeitschrift »Deutsche Schifffahrt«, die auch hervorragend als Werbemittel für das Museum einsetzbar ist. Die Mitgliederzahl stieg von unter 300 im Jahre 1978 bis auf rund 2000 im Jahre 1985, als Hans-Georg Bardewyk die Geschäfte des 1. Vorsitzenden an Herbert Haardt übergab.

Das steigende Beitragsaufkommen gestattete es dem Förderverein, der übrigens wegen seiner Verdienste um das Deutsche Schifffahrtsmuseum einen ständigen Sitz im Verwaltungsrat dieser Institution hat, dem Museum in Zeiten immer unzureichender fließender Etatmittel in wichtigen Bereichen zu helfen und Arbeitsmöglichkeiten zu schaffen. Die Entwicklung ist in den Folgen der Zeitschrift »Deutsche Schifffahrt« dokumentiert, und deshalb seien hier als Beispiele nur die Werbekampagnen für das Museum erwähnt, die Hilfen bei der Ausstattung des Archivs, der Erwerb eines Spezialtransportfahrzeugs für Museumsgut und museumspädagogische Aktionen. Und so manche Publikation neuester maritimer Forschung hätte ohne Unterstützung des Fördervereins nicht erscheinen können. Kennzeichnend für Bardewyks Arbeitsstil in all den Jahren seines Vorsitzes war der ständige enge Kontakt zu den Mitarbeitern des Museums. Die Diskussion der Probleme und Ideen führte zu einer beispielhaften Anstrengung, die den Willen zur Gemeinsamkeit und die Motivation zur überdurchschnittlichen Leistung aller zeigte.

Eines seiner größten Ziele allerdings scheiterte damals, weil die kommunalen Entscheidungsträger seinerzeit dem Vorausblick Bardewyks nicht zu folgen vermochten – eine Parallele zu seinen Erfahrungen im Reedereigeschäft. Um das Deutsche Schifffahrtsmuseum herum, so plante er Anfang der 80er Jahre, sollte ein Kranz von schifffahrtsbezogenen, für die Öffentlichkeit zugänglichen Einrichtungen entstehen, die sich finanziell nicht nur selbst tragen, sondern auch noch Überschüsse für das Museum erwirtschaften würden. Neue Besuchermengen hätten damit gewonnen werden können. Angesichts der heutigen Bremerhavener Vergnügungs- und Wissenspark-Pläne blickt man als Museumsmann wehmütig auf die stringenten, organisch gestalteten, schifffahrtszentrierten Pläne Bardewyks zurück, die auf soviel Unverständnis stießen. Daß sein Konzept aufgegangen wäre, beweist der Erfolg des Technikmuseums U-Boot WILHELM BAUER im Alten Hafen, das ohne Hans-Georg Bardewyk nicht zustande gekommen wäre. Buchstäblich in letzter Minute, als das Boot für Bremerhaven längst verloren schien, gelang es ihm, den Verteidigungsminister davon zu überzeugen, daß dieser letzte Vertreter des Typs XXI eine Anbindung an das Deutsche Schifffahrtsmuseum brauche. Er legte ein Finanzierungsmodell vor, und im Zusammenwirken mit anderen engagierten Streitern setzte er den Plan gegen starke politische Widerstände durch. Das war 1983, und der seitherige Erfolg des Technikmuseums gibt ihm Recht.

1985 gab Hans-Georg Bardewyk den Vorsitz im Förderverein Deutsches Schifffahrtsmuseum ab. Verein und Museum waren auf einem guten Weg, und da er eine Sache nie halbherzig, sondern immer mit ganzer Kraft und Energie verfolgte, wollte er seine Erfahrung und Arbeitskraft für die Entwicklung des Instituts für Seeverkehrswirtschaft in Bremen einsetzen – wiederum mit großem Erfolg. Die Verbundenheit mit dem Deutschen Schifffahrtsmuseum blieb aber weiterhin bestehen. Immer noch verdanken wir ihm Denkanstöße und Ideen, so die verstärkte Zuwendung zur Erforschung der großen Umwälzungen in der Schifffahrt nach dem Zweiten Weltkrieg, einer Epoche, die Hans-Georg Bardewyk miterlebt und mitgeprägt hat.

Die Mitarbeiter des Deutschen Schifffahrtsmuseums empfinden dem väterlichen Freunde und in Freundschaft verbundenen Partner Hans-Georg Bardewyk gegenüber große Dankbarkeit. Deshalb widmen wir ihm diesen Band der wissenschaftlichen Zeitschrift »Deutsches Schifffahrtsarchiv« zum achtzigsten Geburtstag als Ehrung einer markanten Persönlichkeit der deutschen Schifffahrt in jüngerer Zeit.