

LICHT DES HAFENS

Licht des Hafens – so heißt die Fotoserie des Fotografen Sönke Lorenzen. Er fängt im Hamburger Hafen Momente mit seiner Kamera ein, die DER HAMBURGER so noch nicht gesehen hat

Das Spiel der Elbe mit Licht und Farbe, die Brechung des Sonnenlichts auf der Schiffswand, das ist ein ewiger Tanz – und das Spannendste, was der Hafen für mich zu bieten hat. „Red Cedar“: Stückgutschiff, Länge 192,90 m, Breite 27,80 m, 1842 TEU (= Standardcontainergröße = 20 Fuß = 6,09 m), 12,7 Knoten, Baujahr 2001



Bunt die Farben, düster die Vergangenheit. Im Heimathafen Hamburg findet die Mordkommission Blutspuren im Maschinenraum, ein Seemann geht 10 Jahre in den Bau, 2009 im Sueskanal von der US Navy aufgebracht. Länge 243 m, Breite 32 m, 3424 TEU, 23,2 Knoten, Baujahr 1994



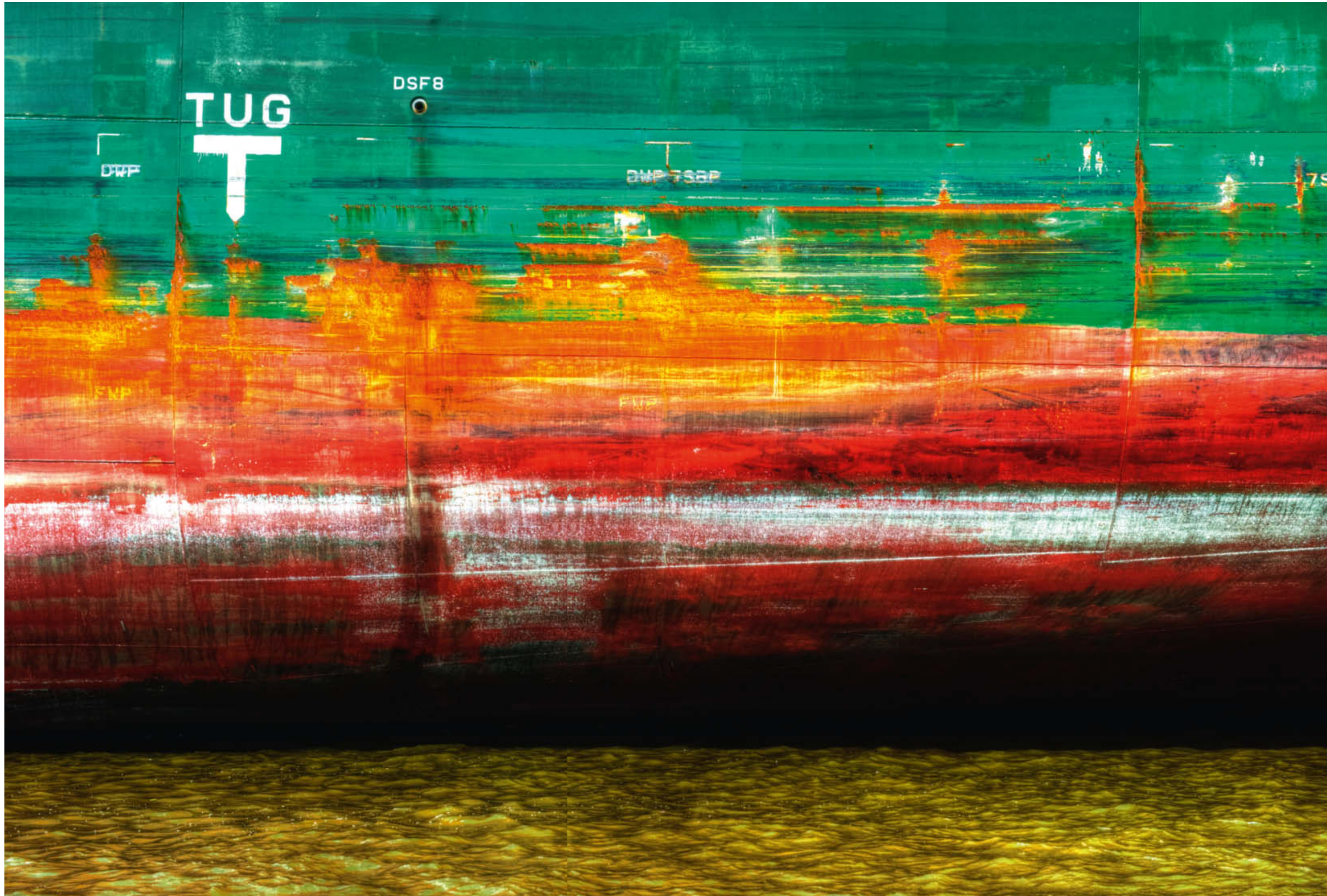
Zwischen Bordwand und Kaikante: „Hanjin America“, Länge 366,00 m, Breite 48,20 m, 13 102 TEU, 23,7 Knoten, Baujahr 2012

DIE UNVERWECHSELBARE SCHÖNHEIT DES UNPERFEKTEN

Sönke Lorenzen stand vor der Tür. Ich hatte seine Galerie in der Hafencity nicht gesehen. Abgelenkt von den großformatigen Fotografien, die auf dem Überseeboulevard ausgestellt sind, war ich an der großen Glastür vorbeigelaufen. Fasziniert von diesen rostigen, farbenfrohen, ja mächtigen Schiffsrümpfen, Bugwülsten und Klüsenpülungen (!), die ich vorher nie beachtet, nie gesehen hatte. Wir unterhielten uns zwei Stunden. Über das Leben, über die Liebe zu Hunden, über Frauen, das Studium, über Risiken, Chancen, Niederlagen, Erfolge und Zweifler, über die gemeinsame Liebe zu Hamburg und über Bestimmung. Lorenzens ist die Fotografie.

Nach einer Stunde sagte er mitten in einem anderen Satz: „Alles klar, wir müssen zusammenarbeiten.“ Dann sprachen wir einfach weiter. Am Ende gaben wir uns die Hand, alles war besiegelt. Die Chemie stimmte. Er hat uns seine magischen Fotografien, die nicht einfach nur Teile von Schiffen zeigen, sondern echte Ozeanriesen, die spannende Geschichten erzählen, die Strukturen aufweisen, für die die allermeisten Menschen überhaupt keine Augen besitzen, zur Verfügung gestellt – weil er ein Hamburger ist und der festen Überzeugung, dass DER HAMBURGER das beste Magazin ist, um diese Bilder allen zu zeigen, die Hamburg ebenso im Herzen tragen und lieben. DP ■

BORDWAND ROT GRÜN



Kommt man nah ran, verbinden sich Bordwand, Abriebspuren und Rost zu einem abstrakten Farbenmeer. TUG ist die Stelle, wo die Bugsierschlepper (engl.: tugboat oder nur tug) direkten Druck ausüben, um dem Schiff beim Manövrieren im Hafen zu helfen

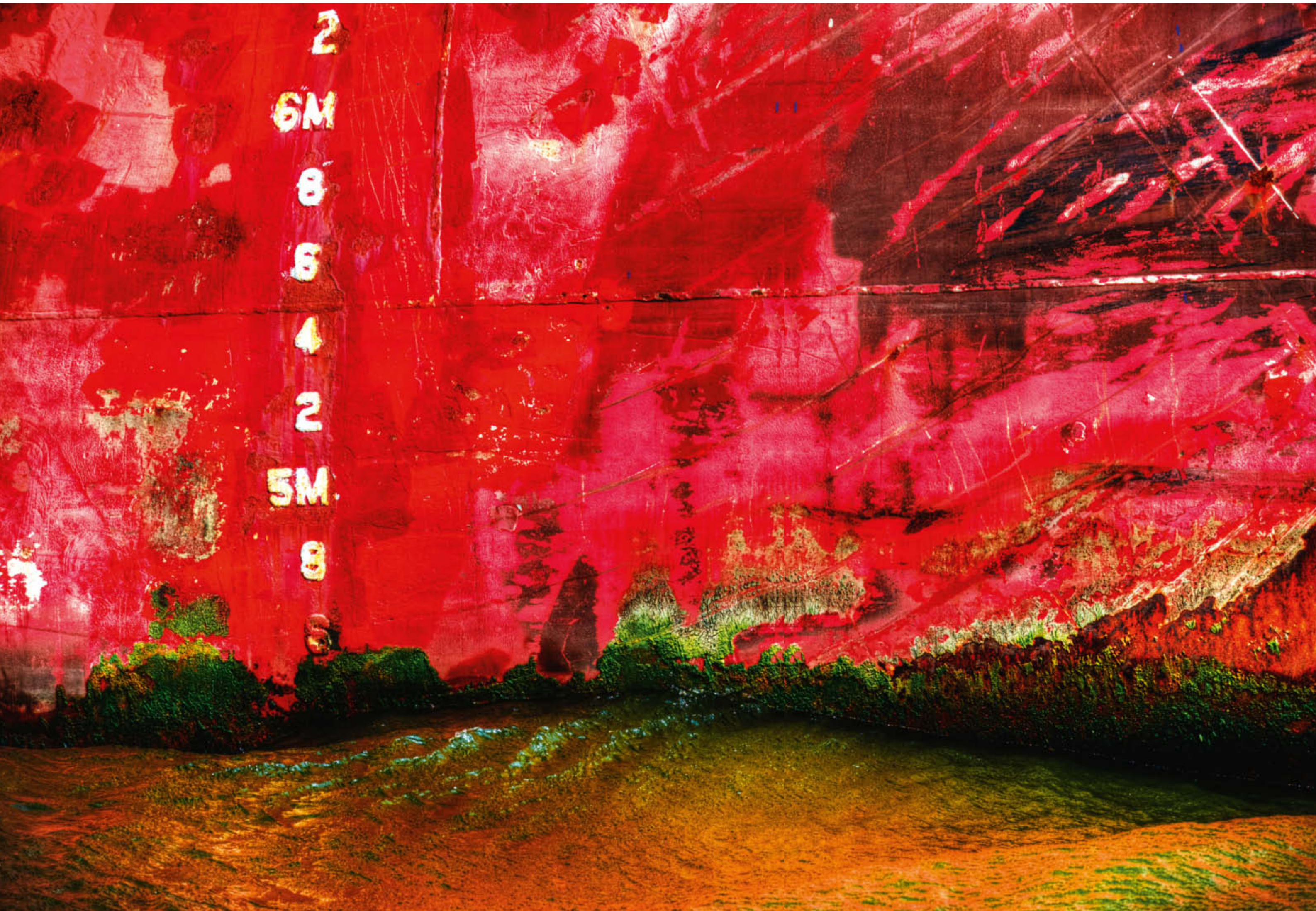


Am Kai im Hafen Steinwerder. Im Hintergrund St. Nikolai, das Mahnmal für die Opfer von Krieg und Gewaltherrschaft der Jahre 1933–1945. Auf Initiative von Bürgermeister Max Brauer wurde die Ruine erhalten. „M/V Adrian“: Länge 184,10 m, Breite 25,30 m, 1730 TEU, 20,0 Knoten, Baujahr 1997

»JEDES SCHIFF LEBT,
ERZÄHLT MIT
SEINEN DELLEN,
KRATERN,
ABRIEBSPUREN UND
SICH WANDELNDEN
FARBEN EINE
GESCHICHTE DER
VERGÄNGLICHKEIT.«



Die Elbe strahlte an diesem Tag in satten, schönsten Farben. Die Lotsenleiter – eine Strickleiter, über die der Lotse schnell und sicher an Bord kommt – hing im idealen Winkel zur Sonne. Sie warf ein schon fast abstraktes Muster auf die Bordwand



WASSER RED CEDAR

Rümpfe werden in kürzester Zeit von Algen oder Seepocken als Lebensraum genutzt. Kosten für die Schifffahrt: jährlich 200 Milliarden Euro. Geschätzt. Sie beschädigen die Oberfläche der Schiffshaut, durch den höheren Reibungswiderstand entstehen Mehrkosten für Treibstoff. Das haben die Eigner dieses Schiffes wohl vergessen



KLÜSENSPÜLUNG VOR KALIKAI

Wasser schießt durch den Klüsentunnel, die Röhre, durch die die schwere Ankerkette geführt wird. So werden Kette und Tunnel von Rückständen des Ankergrundes gereinigt. Als Klüse bezeichnet man übrigens auch das Auge. Also „Klüsen opp“ im Hafen



BUGSTRAHLRUDER

Bugstrahlruder in der Sietas-Werft an der Este, gegenüber von Blankenese. Die 1635 gegründete Werft musste zwischenzeitlich Insolvenz anmelden. Noch 2009 hatte Hamburg sie mit Millionen Euro unterstützt. Heute heißt die Werft Pella Sietas. Die Zukunft sieht nun besser aus



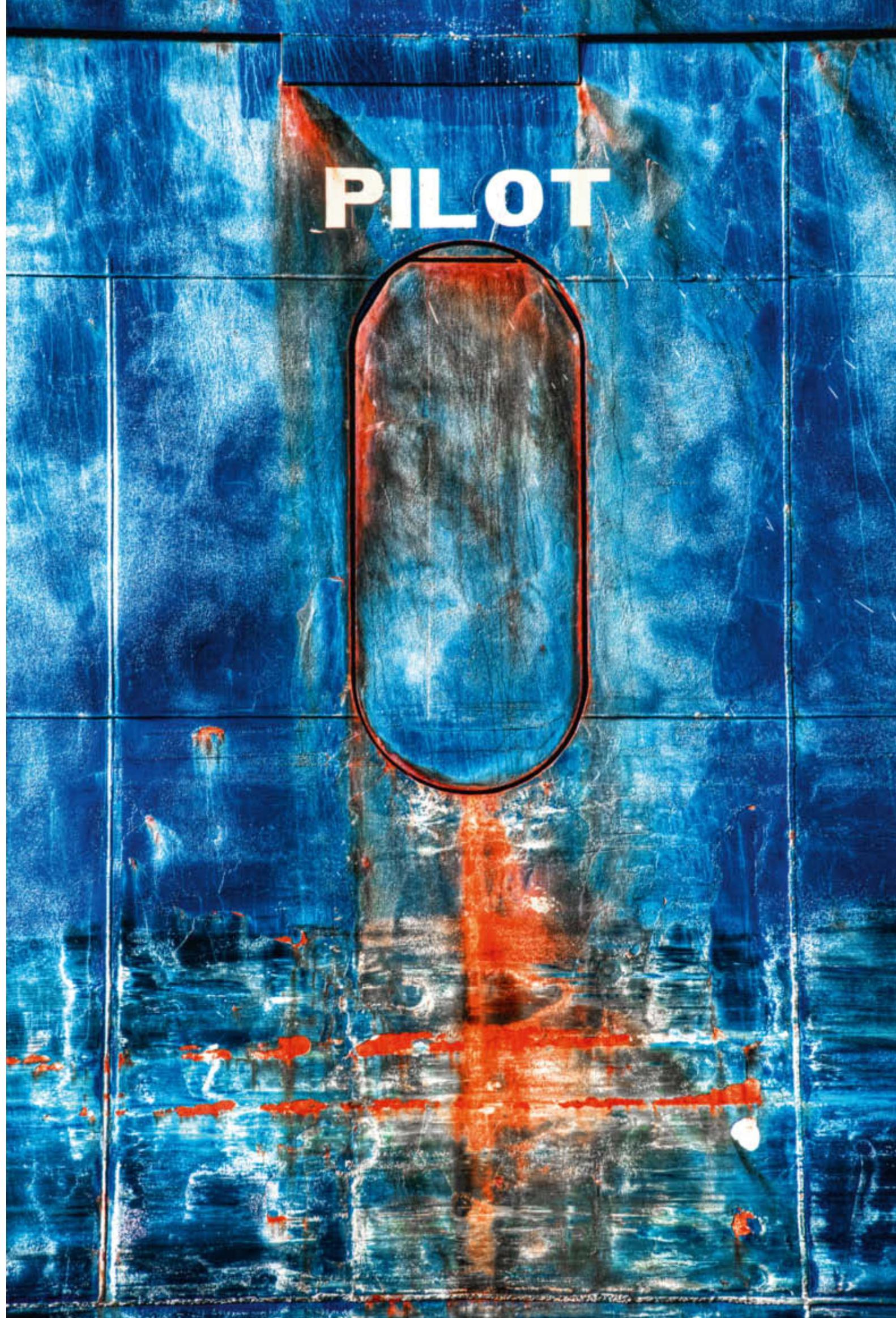
ATLANTIC CARTIER

Tiefe Spuren hat der Anker hinterlassen. Er entfaltet seine Haltekraft, indem er sich durch waagerechten Zug in den Meeresboden eingräbt. „Atlantic Cartier“: 2000 TEU, 1262 Fahrzeuge, Länge 292,02 m, Breite 32,39 m, 17,5 Knoten, Baujahr 1985



DUCKDALBEN CAP ANDREAS

Angelegt an Duckdalben, den Rammpfahlgruppen, die u. a. dazu dienen, Schiffe festzumachen. Bei tief stehender Abendsonne schien das Elbwasser voller Farbe zu glühen. „Cap Andreas“, Länge 270,90 m, Breite 42,80 m, 6612 TEU, 20 Knoten, Baujahr 2013



PILOT

»FOTOGRAFIEREND
VERLIEBTE ICH MICH
NEU: IN HAMBURG,
DAS MIR VON LAND
AUS OFT SO KLEIN
VORKAM, IN DIE ELBE,
DEN HAFEN UND
IN DIE SCHIFFE.«

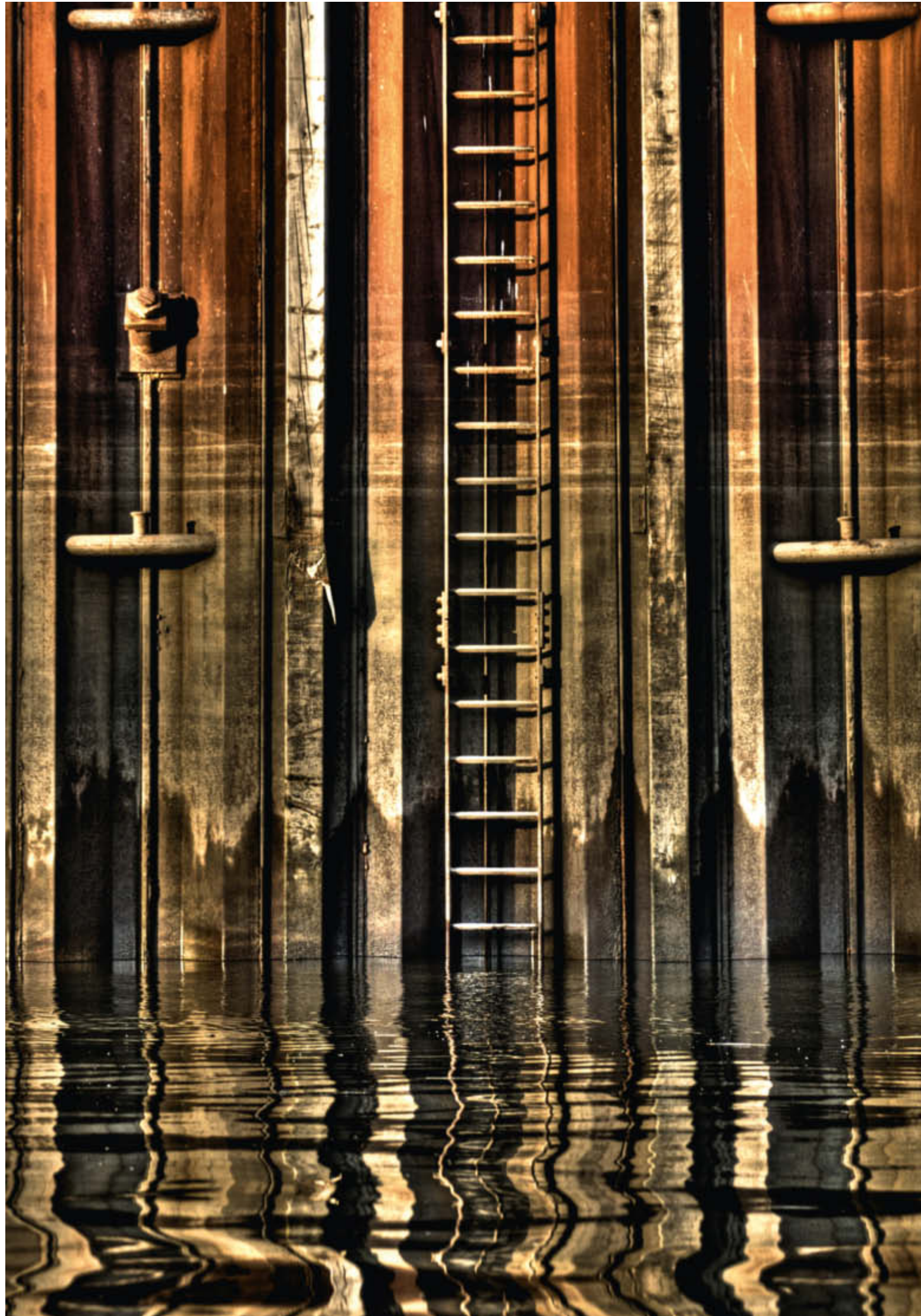
Abweisend wirkt die Luke für den Lotsen (engl. pilot) in der Bordwand. Ein Eindruck, den der herausbrechende Rost mit seinem leuchtenden Rot noch verstärkt. „Atlantic Cartier“, 2000 TEU, 1262 Fahrzeuge, Länge 292,02 m, Breite 32,39 m, 17,5 Knoten, Baujahr 1985



MASKE

Ist es eine Maske, ist es ein Gesicht? Schaut es einen an, oder blickt es zur Seite? Versteckte Botschaften verbergen sich in den Farbschichten und Dellen, im Rost und in den Abriebspuren, geschaffen durch die Jahre auf See. Was der Einzelne in den Farben, im Licht und Schatten erkennt, ist höchst individuell

Nur leicht durchbrochen wird die Spiegelung einer Spundwand im Wasser der Elbe. Die Rettungs- und Ausstiegsleiter, daneben die Festmacher für unterschiedliche Schiffstypen und Wasserstände. Der Bolzen sichert die Rückverankerung, die die Spundwand vor überstarken Kräften im Tidenhub schützt



SPUNDWAND MIT LEITER



ANKER DER GRAIG CARDIFF

Ein Teufel? Mitnichten. Der Patentanker ist der meistverwandte Anker für seegehende Schiffe; er gräbt sich ein und sichert das Schiff.
„Graig Cardiff“: Massengutfrachter, Länge 180,00 m, Breite 30,04 m, Tiefgang 14,70 m, 14 Knoten, Baujahr 2012



BUG RED CEDAR

Ich begleitete die „Red Cedar“ am späten Abend Richtung Övelgönne, und immer schoss durch den Steuerbord-Klüsentunnel Wasser auf den Wulstbug. „Red Cedar“: Stückgutsschiff, Länge 192,90 m, Breite 27,80 m, 1842 TEU, 12,7 Knoten, Baujahr 2011



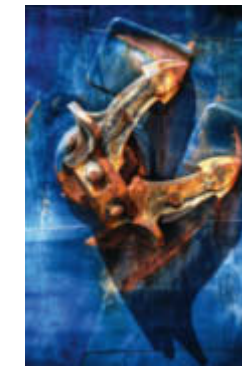
Im Norderloch, einem Kanal im Stadtteil Steinwerder gegenüber den Landungsbrücken, sorgt die abendliche Mäisonsse für ein plastisches Licht- und Schattenspiel. Speziell: Ein Schweizer Käufer kam mit der teuersten Flasche Whisky in meine Galerie und kaufte das Bild passend zum Malt



DER SUCHER

Er kennt jedes Schiff im Hamburger Hafen beim Namen – und er kennt nicht nur ihre Namen, er liebt jede Ecke, Kante und Delle. Der Fotograf Sönke Lorenzen auf der Suche nach der perfekten Abriebspur

Meine Familie hat ihre Wurzeln im Land zwischen den Meeren, in Schleswig-Holstein, mit alten Spuren auf der nordfriesischen Insel Pellworm. Geboren in Hamburg, ist meine Liebe zum Wasser und allem, was man darauf und darin machen kann, demnach quasi naturgegeben. Doch ich schätze auch die Wüste. Ob Meer oder sandiges Nichts, es ist die unendliche Weite, die mich anzieht.



Wir fahren tagelang herum, entdeckten die Stadt vom Wasser aus. Ich fotografierte und verliebte mich neu: in Hamburg, das mir von Land aus häufig zu klein vorkam – und in die Schiffe. Ich entdeckte die Schönheit in den Abriebspuren der Bordwände,

sah monumentale Gestalten in den schweren Ankern. Eine Welt, die sich mir vorher verborgen hatte, breitete ihre Ästhetik aus. Meine Bilder sollten mit den Jahren stetig abstrakter werden. Immer mehr erzählende Details sah ich in profanen maritimen Strukturen. Ich erkläre es mir als Metaebene, die, um sie zu erkennen, weit geöffnete Augen erfordert. Es ist ein Blick, knapp unter die gewohnte Oberfläche.

Mit wohl acht Jahren fing ich an zu fotografieren, meine erste professionellere Kamera war eine Nikkormat EL2. Da war ich 14 oder 15 und wusste bereits, dass ich Fotograf werden will. Ein eher artfremder Wunsch in einer Familie voller Anwälte. Ich folgte der Familientradition und studierte Jura in Hamburg. Die Rebellion war zwar verschoben, doch der Fotografie und der Liebe zum Wasser blieb ich treu. Es sollte ein längeres Studium werden. Ich nutzte jede freie Minute und andere auch, um auf der Ostsee auf einem schnellen Katamaran über die Wellen zu jagen.

Statt zu promovieren, verbrachte ich nach dem ersten Staatsexamen meine Wartezeit auf das Referendariat in Mittelamerika. Ich reiste viel, lernte die Sprache, fotografierte immer, erlebte Schießereien, tauchte tief mit Haien. Ich liebe das Extreme. Routine und Alltag machen mich eher nervös. Ich wollte – und will das immer noch – stets meine Grenzen testen. Und erweitern.

Kurz vor der Gründung einer Anwaltskanzlei, zusammen mit zwei Freunden, gab ich dem jahrzehntealten Drängen nach. Ich griff endgültig zur Kamera, ließ die Paragrafen ruhen. Meine Freunde, die wohl mit einem früheren Abgang gerechnet hatten, waren nur mäßig erstaunt. Ich absolvierte eine Journalistenschule, arbeitete als Fotograf und Redakteur für Wassersportmagazine. Es gab sicher schlimmere Jobs für jemanden wie mich, der fortan Geld damit verdiente, was ihm ohnehin am meisten Spaß machte: Meere bereisen, jachten fotografieren.

2007 fing ich mit der „Licht des Hafens“-Serie an. Ein Freund hatte sein Motorboot vom Gardasee nach Hamburg geholt.

Seit 2007 verbringe ich so viel Zeit auf der Elbe wie nur möglich. Mit meinem Skipper suche ich nach Schiffen, die mir etwas erzählen können – nach Schiffen mit einer Seele. Sehe ich einen geeigneten Protagonisten, fahren wir die Bordwand mehrfach ab. Ich baue eine Bindung auf, erst dann greife ich zur Kamera. Ich habe auch Lieblingsschiffe. Eines ist die „Atlantic Cartier“. Ausgerechnet sie, die randvoll mit Gefahrgut 2013 im Hafen während des Kirchentages in Brand geraten war. Kein Schiff hat einen so schönen blauen Rumpf wie sie.

Meine Cousine sagte einst zu mir, so lief das Leben nun mal nicht, man könne nicht einfach machen, was man wolle. Doch, ich tue das jeden Tag. Ich bin mit der Kamera auf dem Wasser, zeige die Welt der Schiffe in meinem eigenen Stil. Dies empfinde ich auch nach Jahren als ein immer wieder neu erlebtes Privileg. Ich bin mein eigener Herr, empfangen in meiner Galerie in der HafenCity Besucher aus aller Welt und zeige mit „Licht des Hafens 3.0“ meine Werke großformatig open air, für jedermann zugänglich, direkt vor der Galerie auf dem Überseeboulevard.

In diesem Sommer werde ich auch unter Wasser fotografieren. Schiffsrümpfe in der Elbe. Vielleicht scheitert ich grandios, vielleicht auch nicht. Das wird ein Spaß. ■