

## Über diese erste Ausgabe

Dies ist die erste Ausgabe eines Informationsblatts, das über die Aktivitäten der Stiftung Hamburg Maritim berichtet. Geplant ist zunächst ein vierteljährliches Erscheinen. Die Verbreitung erfolgt ausschließlich „online“. Wer in den Verteiler aufgenommen werden möchte, ist willkommen, sich auf unserer *website* [www.stiftung-hamburg-maritim.de](http://www.stiftung-hamburg-maritim.de) einzutragen!

## Lotsenschoner No. 5 ELBE zurück auf der Elbe



Als Deckslast an Bord des Schwergut-Frachters *RICKMERS TIANJIN* kehrte der Lotsenschoner No.5 ELBE am 7. Oktober nach Hamburg zurück. Das Schiff war zuletzt in Seattle beheimatet gewesen und hat seit 1929 als *WANDER BIRD* unter amerikanischer Flagge gesegelt. Viele bekannte Hamburger Traditionsschiffe, allen voran *SCHAARHÖRN* mit Presse und Ehrengästen, H.F. 231 *LAND-RATH KÜSTER* aus Finkenwerder, Dampfschlepper *CLAUS D.*, Feuerlöschboot *WALTER HÄVERNICK* sowie die Ewer *JOHANNA*, *MOEWE* und *ELFRIEDE*

begrüßten den Schoner mit einem ohrenbetäubenden Konzert ihrer Dampfpfeifen und Typhone. Manchem Salzbucket steckte ein Kloß im Hals, als *ELBE* endlich im Hafenwasser aufschwamm.

Im Auftrag des Hamburger Senats begann die Stülckenwerft 1882 mit dem Bau dieses Lotsenschoners. Am 9. August 1883 lief No.5 ELBE in Hamburg vom Stapel und versah 40 Jahre lang ihren für Hamburgs Schifffahrt unentbehrlichen Dienst in der Elbmündung.

Stationiert war *ELBE* in Cuxhaven, wo sie ihren Liegeplatz im gleichen Hafenbecken wie *SCHAARHÖRN* hatte. Von dort wurde sie 1929 an den Amerikaner Warwick M. Tompkins verkauft und erhielt den Namen *WANDER BIRD*. Den späteren Eignern Harold und Anna Sommer ist es zu verdanken, das No.5 *ELBE* überlebte. Sie investierten 28 Jahre lang unendlich viel Arbeit und Geld in den Erhalt des Schiffes. Die historische Inneneinrichtung war wie durch ein Wunder erhalten geblieben. In den 1990er Jahren wurde der Schoner nach Seattle verkauft, wo ihn in diesem Frühsommer die Stiftung Hamburg Maritim übernahm. Im August nun wurde No.5 *ELBE*, wie sie inzwischen wieder hieß, in Seattle von der Rickmers-Linie wahrgenommen und erreichte 36 Tage später den Hamburger Hafen. Eine Überführung auf eigenem Kiel nach Hamburg war wegen des derzeitigen technischen Ausrüstungszustands des Schiffes nicht möglich gewesen; die Rickmers-Linie unterstützte den Rücktransport mit großzügigem Entgegenkommen.



Nach dem Zuwasserlassen durch das bordeigene Ladegeschrir der *RICKMERS TIANJIN* verholte *ELBE*

unter eigener Kraft zum Harburger Binnenhafen und machte bei „Jugend in Arbeit Hamburg e.V.“ fest. Dort soll die Systemtechnik des Schiffes auf den heutigen Stand der Technik gebracht und eine zeitgemäße Bordelektrik installiert werden. Rigg und Segel müssen durchgesehen und das alte Holzdeck einer kritischen Prüfung unterzogen werden, damit *ELBE* sich – hoffentlich - im Frühjahr 2003 den Hamburgern präsentieren kann.

„Jugend in Arbeit Hamburg e.V.“ hat sich mit der Restauration alter Schiffe einen Namen gemacht. Schiffe wie *SCHAARHÖRN* und *LANDRATH KÜSTER*, *TIGER* und *CLAUS D.* sind dort im Rahmen von ABM-Projekten wieder in Stand gesetzt worden. Gegenwärtig wird an der Harburger Werft an den historischen Yachten *ARTEMIS* und *HETI* sowie am Dampfschlepper *WOLTMAN* gearbeitet.

Die Stiftung Hamburg Maritim hat es „Jugend in Arbeit Hamburg e.V.“ ermöglicht, für das Projekt *ELBE* vier Auszubildende einzustellen. Sie sollen bei den jährlich anstehenden Überholungs- und Restaurierungsarbeiten des Schoners das traditionelle Handwerk des Bootsbauers erlernen.

## Besuchermassen beim „Tag des offenen Denkmals“ an den 50er Kaischuppen

Nicht nur das wunderbare Spätsommer-Sonntagswetter lockte am 8. September mehrere tausend Besuchern zu den 50er Schuppen auf den Kleinen Grasbrook. Erstmals war die Gebäudegruppe einer breiten Öffentlichkeit zugänglich. Zur Wasserseite flankiert von Hafenkranen der sechziger Jahre, davor im Hansahafen diverse historische Schiffe und schwimmende Geräte - das ließ eine Ahnung davon aufkommen, wie man sich einen Hafen-Erlebnispark vorzustellen hat. Das Museum der Arbeit hatte seinen

Schwimmkran *SAATSEE*, den *SAUGER IV* und seine Kastenschute für Besucher geöffnet und erzielte an diesem Tag Rekordzahlen.



Das Museum für Hamburgische Geschichte war mit der dampfgetriebenen Hafenzugmaschine *OTTO LAUFFER* präsent. Aus Wischhafen war das denkmalgeschützte Küstenmotorschiff *JAN DIRK* erschienen, aus Harburg der Lotsenversetzer *MARXEN*. Der stiftungseigene Finkenwerder Hochseekutter H.F. 231 *LANDRATH KÜSTER* zeigte stolz Flagge, ebenso wie der stählerne Besan-Ewer *EULE*.

Vor der Rampe des Schuppens 52 waren Fuhrleute mit historischen Lastkraftwagen und Zugmaschinen aufgefahren, alle akkurat restauriert und voll funktionstüchtig. Publikums-magnet waren die beiden leibhaftigen Pferde vorm historischen Rollwagen des Museums für Hamburgische Geschichte, die von Zeit zu Zeit ihre Runde über das Gelände machten. Sie hinterließen ziemlich ungewohnte Spuren: Pferdeäpfel auf der Australiastraße!



Der Getränkeverkauf am Schuppen 52 B blühte prächtig, während der Grillstand schon mittags schließen musste – ausverkauft. Auch beim Museum der Arbeit im Kopfbau 50 A war der Kuchen schon mittags alle...niemand hatte mit einem solchen Ansturm gerechnet!

Hier war für einen Tag ein historisches Gesamtbild zu bestaunen, wie es der Hamburger Hafen seit Jahrzehnten nicht mehr gesehen hat. Die Mieter des Schuppens 51 zeigten, dass es trotz Container auch heute noch klassische Lagerhaltung in Kaischuppen gibt. Scharenweise schlossen sich die Besucher den angebotenen Führungen an und ließen sich zwischen Bergen von Erdnuss-Säcken erklären, wie der Quartiersmann seiner Arbeit nachgeht und wie empfindliche Waren fachgerecht eingelagert werden. Im Zentrum des Interesses stand aber der Schuppen 52, leergeräumt und in seiner Größe eindrucksvoll.



Unwillkürlich senkten die zahllosen Besucher ihre Stimmen wie beim Betreten eines Doms. Nirgendwo in Hamburg und im weiten Umkreis gibt es Bauwerke mit hölzernen Dachkonstruktionen in dieser Dimension.

Stilvoll ausgeleuchtet präsentierte sich an der Stirnwand das neuste Ölbild von Hinnerk Bodendieck, den Lotsenschoner No. 5 im Einsatz zeigend.

In Hamburg wird der europaweite „Tag des offenen Denkmals“ ausgerichtet vom „Verein der Freunde der Denkmalpflege e.V.“. Ihm ist das Zustandekommen des Barkassen-Shuttles von der Hafencity zu den 50er Schuppen zu verdanken. Auch hier hatte man Mühe, der unerwarteten Nachfrage Herr zu werden.

## Erstes Event im Kaischuppen 52

Ende September machte der Kaischuppen 52 wieder von sich reden: Die Hamburgische Landesbank feierte im 170 Meter langen und 50 Meter breiten Schuppen 52 B, stilvoll ausgeleuchtet und zurückhaltend dekoriert, ihr Mitarbeiterfest mit rund 1.900 Leuten.



Die verschiedenen Bereiche – Tresen und Buffets, Diskothek und Ruhezone - waren durch Palettenstapel voneinander getrennt. 120 Köche und 400 Kellner sorgten für das leibliche Wohl der Gäste. Anschließend verbreitete der Sänger Guildo Horn ausgelassene Stimmung, Höhepunkt jedoch war das Feuerwerk auf dem Hansahöft. Die historischen Gebäude, die Schwimmkräne und ein am Überseezentrum liegender Ro-Ro-Frachter erstrahlten in unwirklichem Licht.

Das Hamburger Abendblatt berichtete am Montag ausführlich und in großer Aufmachung: Feiern in der „Kathedrale der Arbeit“. Bei der Stiftung stand in den Folgetagen das Telefon nicht mehr still...



## „ÖKOTECH“ restauriert

Der Beschäftigungsträger „Ökologische Technik e.V.“ hat die Wiederherstellung der 28 Schiebetore an der Ostseite des Schuppens 52 in Angriff genommen. Schritt um Schritt werden jeweils zwei Tore ausgebaut, zur Betriebsstätte nach Finkenwerder transportiert, dort holzmäßig aufgearbeitet und anschließend mit klassischen Ölfarben wieder grün lackiert. Anschließend erneuert ÖKOTECH alle 56 Fensterfelder auf der Westseite des Gebäudes. Im Kopfbau 52 B werden zudem die Sozialräume instand gesetzt.

Mit dieser Arbeitsbeschaffungsmaßnahme soll für insgesamt 19 Langzeitarbeitslosen die Chance verbessert werden, wieder auf dem Arbeitsmarkt Fuß zu fassen. In den letzten zwei Jahren hat ÖKOTECH für etwa 45% seiner Beschäftigten eine neue Perspektive auf dem ersten Arbeitsmarkt geschaffen.

## Projekt Sandtorhafen

Die Stiftung engagiert sich für die Einrichtung eines zentralen und prominenten Liegeplatzes für Hamburgs historische Schiffe, die jetzt noch an unterschiedlichen Plätzen im Hafengebiet stationiert sind. Gemeinsam mit der für die HafenCity-Entwicklung verantwortlichen Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung (GHS) bemüht sich die Stiftung um die Planung und Schaffung einer entsprechenden Infrastruktur im Sandtorhafen.

Der Sandtorhafen, Hamburgs ältestes „modernes“ Hafenbecken, soll zukünftig als öffentlich zugänglicher Traditionsschiffhafen genutzt werden. Parallel zum Sandtorkai sollen Pontons ausgelegt werden, an denen Traditionsschiffe des Hamburger Hafens ihre Liegeplätze haben. Die geplante Pontonanlage hat eine Breite von 12 Metern und wird über 3 historische Zugangsbrücken mit dem öffentlichen Wegenetz verbunden. Kleinere Boote und Hafenbarkassen können die Pontonanlage umfahren.

Nach dem Vorbild der Landungsbrücken sollen auf den Pontons kleine Cafés, Kioske und

Informationspavillons eingerichtet werden.

Die Kaianlage am Dalmankai erhält mit Hafenkranen, die nach und nach von „Jugend in Arbeit Hamburg e.V.“ restauriert werden, ihren ursprünglichen Charakter zurück und macht das dortige Wohngebiet um eine Attraktion reicher. Hier können größere Schiffe festmachen.

Infos unter:  
[www.HafenCity.com](http://www.HafenCity.com).

## Pilotprojekt „Vergabe-ABM“

Erstmals wird in Hamburg eine Form der Arbeitsförderung praktiziert, die im Osten länger schon in großem Maßstab Anwendung findet: Die sog. Vergabe-ABM. Im Gegensatz zur bekannten Regie-ABM mit Trägern wie „Jugend in Arbeit Hamburg e.V.“ oder ÖKOTECH steht hier ein Gewerbeunternehmen im Mittelpunkt, das zur Abwicklung des Auftrags eine definierte Zahl von Arbeitslosen zugewiesen (und bezahlt) bekommt. Das Hamburger Arbeitsamt und die Behörde für Wirtschaft und Arbeit waren sehr interessiert an der Erprobung dieser wirtschaftsnahen Form der Arbeitsförderung in Hamburg und ermutigte die Stiftung Hamburg Maritim zur Einreichung entsprechender Anträge.

Beantragt wurde daraufhin eine Pilot-Maßnahme zur Sicherung und Restaurierung eines begrenzten Dachabschnitts im Schuppen 52, die mittlerweile genehmigt ist und Anfang Oktober begonnen hat. Hierzu wurden von der beauftragten Firma Richardsen aus Nordfriesland fünf arbeitslose Zimmerer und Dachdecker eingestellt.

Die betreffende Dachfläche weist alle typischen Schadensbilder auf, die sich im großen Maßstab immer wiederholen. Bevor die großen Dachflächen in Angriff genommen werden, sollen hier erst einmal Erfahrungen sowohl mit der Restaurierungstechnik als auch mit der neuen Arbeitsförderungsform gesammelt werden.

Ein weiteres spannendes Vergabe-

Projekt wird ebenfalls in Kürze beginnen: Bis zu 10 arbeitslose Bauingenieure, Architekten und Bauzeichner werden das gesamte Areal der 50er Schuppen einer eingehenden Bestandsaufnahme unterziehen und das Ergebnis digital erfassen. Die dabei entstehende Datenbank soll als Grundlage für alle zukünftigen Planungen dienen und auch Animationen des geplanten Museumsbetriebs ermöglichen. Auftragnehmer ist das Ingenieurbüro *iwb*, dessen Hamburger Niederlassung die auf ein Jahr terminierten Arbeiten verantwortlich steuert.

Vergabe-ABM ist überall dort das Mittel der Wahl, wo es um einen Auftrag mit Gewährleistungsansprüchen, Spezialistentum und Termintreue geht. Der Auftraggeber – in diesem Fall die Stiftung Hamburg Maritim – muss allerdings einen nicht unerheblichen Eigenanteil beisteuern, und das gesamte Verfahren ist leider überaus kompliziert. Nach Abschluss der beiden Pilot-Projekte werden alle Beteiligten klüger sein!

## Impressum

Herausgeber:

Stiftung Hamburg Maritim  
Australiastraße,  
Schuppen 51 A  
20457 Hamburg.

Tel: 040-78 10 48-48  
Fax: 040-78 10 48-50

[info@stiftung-hamburg-maritim.de](mailto:info@stiftung-hamburg-maritim.de)  
[www.stiftung-hamburg-maritim.de](http://www.stiftung-hamburg-maritim.de)

Redaktion:

Joachim Kaiser,  
Thure v. Boltstern

## „Freundeskreis Maritimes Erbe Hamburg“ gegründet

Die Bewahrung des maritimen Erbes unserer Stadt - neben historischen Schiffen vor allem Hafenanlagen und Hafengerät - ist das erklärte Ziel des Vereins "Freundeskreis Maritimes Erbe Hamburg", der am 5. September in der Hamburgischen Landesbank gegründet wurde. Unter dem Vorsitz vom Altpräsidenten der Handelskammer Nikolaus W. Schües soll der Verein einen organisatorischen Rahmen für alle diejenigen bilden, die an der Bewahrung von Zeugnissen der Hafen- und Schifffahrtsgeschichte interessiert sind.

Der Freundeskreis wird eng mit der Stiftung Hamburg Maritim zusammenarbeiten und deren Arbeit finanziell, ideell und organisatorisch unterstützen. Die Gründung erfolgte nicht zuletzt deshalb, weil eine Stiftung - anders als ein Verein - keine Mitglieder aufnehmen kann, immer wieder aber entsprechende Wünsche von potenziellen Förderern geäußert werden. Für die Unterstützung der Förderziele sieht der Vereinsvorsitzende vor allem die Unternehmen aus Hafen und Schifffahrt in der Pflicht.

Zum stellvertretenden Vorsitzenden hat die Gründungsversammlung Dr. Bernd Kröger und Joachim Kaiser, Vorstandsmitglied der Stiftung Hamburg Maritim gewählt.

Schwerpunkt der Stiftungsarbeit - und somit Förderziel des neuen Vereins - ist die Sicherung und Restaurierung historischer Schiffe mit Hamburg-Bezug, wie z. B. der jüngst erworbene Lotsenschoner *No. 5 ELBE*. Ferner braucht die Stiftung Unterstützung bei der Restaurierung der 50er Kaischuppen auf dem Kleinen Grasbrook, aus denen ein musealer Hafen-Erlebnispark entstehen soll. Auch weitere Stiftungsobjekte wie *ARTEMIS*, *HETI* und *TAUCHER FLINT III* suchen noch Förderung.

Im Freundeskreis sind alle Personen und Unternehmen willkommen, die sich für das maritime Erbe Hamburgs engagieren wollen. Der Jahresbeitrag beträgt 75 € bzw. 250 €.

Kontakt: Hildegard Wiebecke (Geschäftsführerin),  
Tel.: 040-38 08 77-0, Fax: 040-38 08 77-77.

## Mitarbeit erwünscht!



Hamburgs Segelschiffshafen in den 20er Jahren