

Rolling Home des „Hamburger Veermasters“ PEKING

Von Hagen Scheffler

Hamburgs neues maritimes Wahrzeichen ist endlich da

Rückkehr des stählernen Flying P-Liners „Peking“ vor großer Zuschauerkulisse und bei Postkartenwetter in Hamburg. Auf Terrassen, Plätzen und Kaianlagen rund um die Elphi stehen

Drei Jahre später, 7. September 2020: Im Morgengrauen hat die Viermastbark nach umfassender, 38,5 Mio. Euro kostender Restaurierung unter Leitung von Joachim Kaiser von der Stiftung Hamburg Maritim die Peters-Werft in Wewelsfleth verlassen, mit etwa dreißig Mann an Bord, Besatzung und Gästen.

löschboot „Branddirektor Westpfahl“ mit ausladenden Wasserfontänen angeführt worden. Sie wurden dann in der Nähe der Elphi abgestellt. Dafür preschten Wasser-Polizei-Boote zu beiden Seiten mit hoher Bugwelle voran, machten den Weg frei und scheuchten die zu nahen kleinen maritimen Zaungäste auf heftige Weise zur



(Foto: Thomas Thomsen)

Tausende von Menschen dicht an dicht, um die vor 109 Jahren bei Blohm & Voss vom Stapel gelaufene Viermastbark auf dem letzten Stück ihrer Rückreise gebührend zu begrüßen. Den ersten Teil der Rückreise hatte sie huckepack und abgetakelt an Bord des Dockschiffs „Combi Dock III“ der Bremer Reederei Combi Lift am 31. Juli 2017 im einsam gelegenen Tiefwasser-Elbehafen Brunsbüttel beendet, von wo die Bark am 2. August 2017 von Schleppern durch das Störsperrwerk nach Wewelsfleth in die Werft gezogen wurde.

Mit Hilfe zweier Schlepper wird bei Hochwasser das enge Störsperrwerk passiert. Die Rahen (die unteren 28 Meter lang) mussten wegen der Enge der Durchfahrt hart gebrasst werden, d. h., sie wurden in Längsrichtung gestellt.

Eine Armada von Segel- und Motor-yachten, Fahrgastschiffen und Barkassen, auch ein paar Oldtimer haben die „Peking“ auf dieser letzten Wegstrecke nach Hamburg begleitet. Unterwegs ist der Schleppverband – zu dem dann auch andere Schiffe des Museumshafens wie die „Bleichen“ gehörten – vom Feuer-

Seite, erzwungen Kurskorrekturen und das Einhalten der gebotenen Abstände. Auf der Höhe der Elphi wird der Schleppverband gedreht. Kapitän Ben Lodemann auf der „Peking“ dirigiert das Manöver mit Schleppern, die dann die Viermastbark rückwärts in den Hansahafen an die Pier des Hafenumsees bugsieren.

Die Viermastbark „Peking“ ist das neue maritime Wahrzeichen Hamburgs in Sichtweite des imposanten Konzertsaals der Elphi, die als neues kulturelles Wahrzeichen Besuchermagnet der Hafencity ist. Bei der Ankunft der „Peking“ herrscht

eine Stimmung wie beim jährlichen Hafengeburtstag Anfang Mai, der jedoch in diesem Jahr wegen der Corona-Pandemie ausgefallen ist. Eine unübersehbare Anzahl von „Sehleuten“ genoss und feierte die endgültige Rückkehr des „Hamburger Veermasters“.

Rettung durch den deutschen Steuerzahler im letzten Augenblick

Das South Street Seaport Museum, wo die „Peking“ seit 1976 als Museumsschiff lag, hatte sich aus wirtschaftlichen Schwierigkeiten von der Viermastbark getrennt. Da sich zunächst kein Käufer für den 8 Mio. Dollar teuren, schon in die Jahre gekommenen Großsegler finden ließ, drohte dem stählernen Schiff das Abwrack-Schicksal, das Ende im Hochofen. Dass es dann doch anders gekommen ist, hängt vor allem mit Reinhard Wolf zusammen, Syndikus der Hamburger Handelskammer, der gemeinsam mit Joachim Kaiser, Kapitän und Sachverständiger für historische Schiffe, eine Initiative zur Rückholung und Restaurierung der „Peking“ ins Leben gerufen hatte. Ohne diese beiden Männer hätte es vermutlich keine Rückkehr der Viermastbark nach Hamburg gegeben. Denn sie hatten bereits die Stiftung Hamburg Maritim mit dem Ziel gegründet, für ein geplantes Hafenmuseum die für den Hafen und die Niederelbe typischen Schiffsgattungen zu erwerben und dort zu präsentieren. Sie engagierten sich nun, zur Krönung des im Aufbau befindlichen musealen Schiffsensembles, den letz-

ten verfügbaren Flying P-Liner der F-Laeisz-Reederei zu erwerben. Vor allem Reinhard Wolf, unterstützt auch von Hennig Schwarzkopf, Anwalt und Unternehmensberater, versuchte in der Folge zunächst gut drei Mio. Euro an Spenden zu sammeln, um den „Laeisz-Veteran“ aus New York nach Hause zu holen. Kostenvoranschläge für eine Rettungssanierung des Schiffes wurden eingeholt, z. B. bei Blohm & Voss, wo die „Peking“ 1911 gebaut worden ist, in Elsfleth, wo die „Gorch Fock“ wiederholt zu Reparaturen im Dock war, und auch in Kaliningrad bei der russischen Werft Sudoremont Zapad, zuständig für die „Kruzenshtern“ (ehemals Flying P-Liner „Padua“).

Die russische Werft hat damals wohl das kostengünstigste Angebot abgegeben, schied aber aus aufgrund von restriktiven Maßnahmen der EU gegenüber Russland (rechtswidrige Annexion der Krim). Leider hat Rüdiger Wolf die benötigte Spendensumme auch nicht zusammengebracht. Warum Stadt, Kaufmannschaft und Reeder nicht einmal gut 3 Mio. Euro zur Rettung der „Peking“ mit Heimathafen „Hamburg“ aufgebracht und bei den jahrelangen Verhandlungen eine eher zögerliche Rolle gespielt haben, bleibt ein Rätsel und zugleich ein dunkler Schatten auf der langen Geschichte der Rettung dieses Schiffes. Sie kam dann in allerletzter Sekunde auf überraschende Weise durch zwei Politiker des Deutschen Bundestags zustande, durch Johannes Kahrs (SPD) und Rüdiger Kruse (CDU). Die beiden „Haushälter“ aus Hamburg haben am 12. Nov. 2015 einen Antrag über 120 Mio. Euro vom Haushaltsausschuss des Bundestags für den Ausbau des Hamburger Hafenmuseums bewilligt bekommen. In dieser Summe enthalten waren 26 Mio. Euro für die Überführung und die Restaurierung der „Peking“, die schlussendlich zum symbolischen Betrag von 100 Dollar erworben werden konnte.

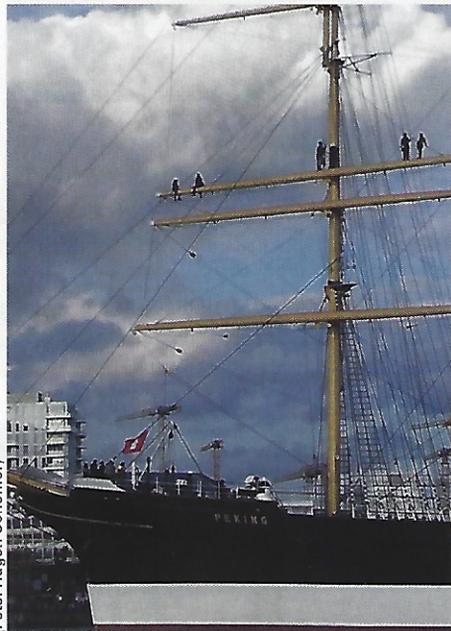
Dass die Hansestadt nun einen echten „Hamburger Veermaster“ besitzt, dafür hat der deutsche Steuerzahler tief in die Tasche gegriffen, um ein legendäres Stück maritimen Kulturguts zu retten. Das war eine „absolute Ausnahme“, so die Kulturstaatsministerin Monika Grütters (CDU) im Kreise von Prominenten an Bord der begleitenden Hafenfähre „MS Commodore“. Vielleicht war es auch als Unterstützung

gedacht für Hamburgs damalige Bewerbung um die Olympischen Sommerspiele 2024.

Bis zum Sommer 2021 müssen nun Restarbeiten auf der „Peking“ erledigt werden, bis dahin kann das Schiff nur von der Kaikante im Museumshafen bestaunt werden. Künftig übernimmt die Hansestadt die Betriebskosten des Museumsschiffs, das originalgetreu in den Zustand der letzten Salpeterfahrt 1928 versetzt ist (mit Ausnahme eines eingebauten Fahrstuhls) und endgültig als Flaggschiff im geplanten neuen Deutschen Hafenmuseum am kleinen Grasbrook liegen soll. Geht es nach Kultursenator Carsten Brosdas (SPD) Vorstellung, soll der ehemalige Flying P-Liner, der im Salpeterhandel mit Chile das berühmte Kap Hoorn unter Führung berühmter Kapitäne wie Hinrich Nissen oder Jürgen Jürs umrundet hat, bald als Museumsschiff „die bedeutende Aufgabe“ wahrnehmen, „die Geschichte des Welthandels der Hafenstädte zu erzählen.“

Schwesterschiff „Passat“ in Lübeck-Travemünde

Einen anderen Bürgersinn beweisen dagegen die Lübecker Hanseaten seit Jahrzehnten. Die „Passat“, ein halbes Jahr nach der „Peking“ am 20. Sept. 1911 bei Blohm & Voss vom Stapel gelaufen, wurde nach dem Untergang der „Pamir“ im Orkan „Carrie“ am 21. Sept. 1957 und der eigenen „Beinahe-Katastrophe“ eineinhalb Monate später in Hamburg aufgelegt. Es war das Ende der Seemannsausbildung auf frachttragenden Großseglern. 1959 wurde die „Passat“ von Lübeck für 315.000 DM gekauft und liegt seitdem fest vertäut als maritimes Wahrzeichen am Priwallufer in Travemünde. 1978 wurde der ehemalige „Flying P-Liner“ in besorgniserregendem Zustand unter Denkmalschutz gestellt. Mit Spendenaktionen des 1979 gegründeten gemeinnützigen Vereins „Rettet die Passat e. V.“ und der 1991 gegründeten gemeinnützigen „Passat-Stiftung“ sowie mit städtischen Mitteln konnten die jeweiligen Erhaltungsarbeiten an diesem Schiff finanziert werden, das heute bundesweit zu einem der beliebtesten Museen zählt. Seit gut 40 Jahren rettet so vorbildlicher hanseatischer Bürgersinn den Lübecker „Veermaster“, der kurz vor seinem 110. Geburtstag z. B. eine aufwendige Decksanierung erhält.



(Foto: Hagen Scheffler)