



STIFTUNG HAMBURG MARITIM

## Tätigkeitsbericht 2009

Die Aktivitäten der Stiftung Hamburg Maritim erstreckten sich im Jahre 2009 schwerpunktmäßig auf die Handlungsfelder der historischen Schiffe, der 50er Schuppen, des Hafensemuseums und des Sandtorhafens.

Aus den einzelnen Handlungsfeldern ist Folgendes zu berichten:

### 1. Traditionsschiffe

Trotz der Krisenstimmung des Jahres 2009 waren die in Fahrt befindlichen Stiftungsschiffe **SCHAARHÖRN**, Lotsenschoner No. 5 **ELBE**, **LANDRATH KÜSTER** und **JOHANNA** mit Charterern und Traditionsfahrten gut ausgelastet und konnten ihre Kosten selbst erwirtschaften. Gleiches gilt für die kleineren Fahrzeuge wie **CATARINA**, **HETI** und **SÜDERELBE**, die überwiegend von den Mitgliedern ihrer Betriebsvereine gepflegt, genutzt und bewegt werden.

Lange Schatten warf der im Vorjahr festgestellte Pilzbefall im Rumpf der historischen Yacht **ARTEMIS**, der sich im Frühjahr 2009 nach Einholung mehrerer Sachverständigen-Gutachten als eklatanter Schaden herausstellte. Über die Ursache des Befalls konnte nur spekuliert werden, da sich die Zerstörungen bereits über zwei Drittel der Beplankung ausgebreitet hatte. Da es sich um einen nicht versicherbaren Schaden handelte, für den niemand haftbar war, bestand wochenlange Unsicherheit über das weitere Vorgehen. Schließlich einigte sich der Vorstand der Stiftung mit der Führung von „Jugend in Arbeit Hamburg e.V.“ auf eine gemeinsame Sanierung der ARTEMIS bei paritätischer Kostenteilung. Das Schiff wurde im Schwimmdock belassen, die Planken weitgehend entfernt und mit der Sanierung bzw. Ersatz der teilweise ebenfalls befallenen Spanten begonnen. Die aus massivem Eichenholz bestehende tragende Struktur war weitgehend heil geblieben und wurde vorsichtshalber mit Borsalz behandelt.

Im Lauf des Herbstes wurde offenbar, dass die Sanierung deutlich mehr kosten und deutlich länger dauern würde als ursprünglich angesetzt, was innerhalb und außerhalb der Stiftung zu kontroversen Diskussionen über deren Sinnhaftigkeit führte. Trotz unsicherer Finanzierung wurde beschlossen, die inzwischen angelaufene Sanierungsmaßnahme erst einmal fortzuführen. Bis zum Jahresende war die Erneuerung der befallenen Spanten weit fortgeschritten.

Die Restaurierung des Elbfischkutters **GRETA** durch die Lehrlinge von „Jugend in Arbeit Hamburg e.V.“ machte gute Fortschritte, der vom Schiffsbohrwurm befallene alte Kiel wurde durch einen massiven neuen Eichenkiel ersetzt. Auch weitere Planken und die Fischluke wurden erneuert.

Im Frühjahr wurde der Stiftung von der Hamburger Fairplay-Reederei ein fast 50 Jahre alter Hafenschlepper zur Übernahme angeboten, der nicht mehr wirtschaftlich betrieben werden konnte, für die Abwrackwerft aber deutlich zu schade war. Die **FAIRPLAY VIII** war 1962 auf der Werft von Theodor Buschmann am Reiherstieg erbaut und überwiegend im Hamburger Hafen, zuletzt in Wismar eingesetzt worden. Nachdem die Stiftung sich überzeugen konnte, dass der Schlepper äußerlich und innerlich kaum verändert und zweifelsfrei als maritimes Erbe unseres Hafens anzusehen war, wurde seine Übernahme beschlossen und vollzogen. Obwohl das Eigentum an dem fahrtüchtigen Schiff in Form einer Spende übertragen wurde, kostete der nachfolgende Werftaufenthalt auf der Bauwerft doch eine stolze Summe, da Klassenarbeiten fällig waren und die Abnahme zum Traditionsschiff vorbereitet werden musste. FAIRPLAY VIII ist das erste Schiff, das die Stiftung ohne Inanspruchnahme von „Jugend in Arbeit Hamburg e.V.“ in Fahrt bringt. Wie für alle Schiffe der Stiftung wurde jedoch ein Betriebsverein aus der Taufe gehoben: Die „Freunde des Schleppers FAIRPLAY VIII e.V.“, gegründet von 25 Mitgliedern am 5. November 2009. Liegeplatz des Neuzugangs und jüngsten Schiffs der Stiftung ist der Sandtorhafen.

## 2. Stückgutfrachter MS BLEICHEN

An dem stählernen Frachtschiff von 1958 wurden 2009 verschiedenartigste Arbeiten an Deck, am Ladegeschirr, in der Maschine und in den Innenräumen durchgeführt. Bei den technischen Instandsetzungen gab es wie in den Vorjahren viel Unterstützung aus Fachbetrieben in Form von Sachleistungen, deutlich schlechter sah es bei der Einwerbung von Geldmitteln aus.

Trotzdem gelang es, ausreichende Mittel für den Beginn eines Großvorhabens einzuwerben: Das oberste Deck des Brückenaufbaus („**Peildeck**“) war aufgrund von großflächiger Korrosion nicht mehr dicht zu bekommen und musste schiffbaulich saniert werden, was auch für weitere Bereiche des Aufbaus als erforderlich zeigte. Nachdem Spenden in Höhe von ca. 17 T€ von der „Hamburger Morgensprache“ für das Projekt eingeworben werden konnten, erfolgte die Einrüstung des Peildecks und dessen Demontage. Zuvor war die historische Brückeneinrichtung vorsichtig ausgebaut und eingelagert worden. Insbesondere die großen Schiffbau- und Schweißarbeiten wurden an gewerbliche Auftragnehmer vergeben, unterstützt durch die ca. 15 Mitarbeiter von „Jugend in Arbeit Hamburg e.V.“ und die Vereinsmitglieder bei der arbeitsintensiven Vorbereitung, Entrostung und Konservierung. Leider musste der Mittschiffsaufbau in der Saison 2009 für den Besucherbetrieb gesperrt bleiben, und auch der schöne Salon war nicht mehr nutzbar für Veranstaltungen.

Im Lauf der Realisierung konnten weitere Geld- und Sachspenden für das große Vorhaben akquiriert werden. Zum Jahresende war das neue Peildeck endlich dicht, andere Teile des Aufbaus waren noch Baustellen, der gesamte Mittschiffsaufbau eine Großbaustelle.

Relativ überraschend kam eine weitere Großbaustelle hinzu: Der achtere Laderaum („**Luke II**“) hatte die Begeisterung einer Künstlergruppe entfacht, die darin unbedingt Ausstellungen realisieren wollte. Dies kam den Plänen der Stiftung insofern entgegen, als schon früh entschieden worden war, Luke I für den geplanten Ladungsumschlag im Rahmen des Museumsbetriebs unverändert zu lassen, die Luke II jedoch zum Veranstaltungsraum herzurichten. Nachdem auch für dieses Vorhaben ausreichend Spenden zusammen gekommen waren, konnte als Erstes mit der Schaffung eines publikumssicheren Niedergangs begonnen werden. Hierbei mussten keine signifikanten Eingriffe in die historische Substanz vorgenommen werden. Auch der Boden des Laderaums wurde wieder wie früher mit hölzernen Bauchdielen ausgelegt. Im Lauf der Saison entstand große Nachfrage nach der Nutzung dieses einmaligen Raumes, der für max. 200 Besucher nutzbar ist, und es fanden mehrere sehr interessante Veranstaltungen statt.

Ungewollt entstand gegen Jahresende noch eine dritte Großbaustelle – die Vereinsmitglieder hatten mit der Demontage der **Hauptmaschine** begonnen und erhebliche verschleißbedingte Schäden feststellen müssen. Erstaunlicherweise gelang es nach europaweiter Ersatzteilsuche doch noch, für die über 50 Jahre alte Maschine neue und neuwertige Ersatzteile zu vernünftigen Preisen zu finden.

Der Verein „**Freunde des Stückgutfrachters MS BLEICHEN e.V.**“ wuchs 2009 auf ca. 165 Mitglieder an, von denen sich knapp ein Drittel aktiv bei den Restaurierungsarbeiten, Nachtwachen oder Publikumsführungen einsetzt.

In der Saison 2009 kamen 15.000 – 20.000 Besucher ins Hafenumuseum und an Bord der BLEICHEN. Führungen und Publikumsbetreuung lagen in den Händen der ehrenamtlich tätigen Vereinsmitglieder. Das Nebeneinander von Restaurierungsarbeiten und Museumsbetrieb bleibt weiterhin ein Spagat, der von vielen Besuchern auch als besonders spannend empfunden wird.

## 3. Die 50er Kaischuppen

Die zur Restaurierung der Gebäude bewilligten Arbeitsförderungsmaßnahmen („**1-€-Jobs**“) wurden 2009 fortgeführt, im Jahresverlauf schwankte die Zahl der Mitarbeiter zwischen 20 und 30. Die Untergliederung in einzelne handwerkliche Schwerpunkt-Bereiche sowie deren Steuerung auf regelmäßigen Baukonferenzen wurden beibehalten.

An größeren Bauvorhaben mit gewerblichen Handwerksfirmen wurden 2009 die Dacharbeiten und Neu-Befensterung des Schuppens 50 a zu Ende geführt sowie die **Neudeckung des Kopfbaus 52 A**. Teilprojekte wie Dachausbau, Restaurierung der alten und Anfertigung von neuen Fenstern und

Türen für den Kopfbau konnten mithilfe der Mitarbeiter von „Jugend in Arbeit Hamburg e.V.“ umgesetzt werden.

Die Vermietungssituation der 50er Schuppen war im Jahr 2009 zufriedenstellend, einem Mieter musste Mietnachlass gewährt werden.

Das neue **Flutschutzkonzept** für das Hansahöft mit seinen 3 ungeschützten Gebäuden wurden von Fachingenieuren umsetzungsreif fortentwickelt und beim Förderprojekt „Privater Hochwasserschutz“ angemeldet. Die Finanzierung des Eigenanteils ist dabei offen geblieben, hierfür wird die Stiftung öffentliche Mittel in Anspruch nehmen müssen. Der vorhandene Flutschutz der 50er Schuppen hat Defizite.

Das Projekt eines neuen, publikumssicheren **Barkassenanlegers** wurde umsetzungsreif vorbereitet, die dafür vorgesehene Bogenbrücke auf Kosten der Stiftung stahlmäßig saniert. Das Projekt war über die Kulturbehörde für das „Konjunkturpaket 2“ angemeldet worden und ist ohne derartige Fördermittel nicht realisierbar.

#### 4. Projekt Hafenumuseum

Die mit dem Museum der Arbeit (MdA) eingegangene Kooperation geriet im Jahresverlauf ins Stocken. Insbesondere die weit hinter den Erwartungen der Stiftung zurückgebliebenen Besucherzahlen (9897 zahlende Besucher) bereiteten wirtschaftliche Probleme, auch die konkrete Zusammenarbeit gestaltete sich mühsam. Der auf Seiten der Stiftung eingetretene Mietverlust für die wertvollen Schuppen- und Freiflächen in Museumsnutzung steht in keinem gesunden Verhältnis zur bescheidenen Außenwirkung des problembehafteten Projekts.

Nach langen stiftungsinternen Diskussionen wurde daher beschlossen, den Kooperationsvertrag zum Jahresende zu kündigen mit der Absicht, die Zusammenarbeit beider Häuser fortzuführen. Nach langer Vorarbeit seitens der Stiftung und des Museums der Arbeit schrieb die Kulturbehörde gegen Jahresende einen Masterplan zur Fortentwicklung und Neuformierung des Hafenumuseums am Standort der 50er Schuppen aus, welcher bis Herbst 2010 ausgearbeitet vorliegen soll.

#### 5. Traditionsschiffhafen im Sandtorhafen

Nach der Winterpause und der nachfolgenden Werftliegezeit der Schiffe belebte sich der Sandtorhafen Anfang Mai wieder, und der Hamburger Hafengeburtstag konnte mit einem großen Fest gefeiert werden; neben den Stiftungsschiffen kamen ca. 30 historische Gastschiffe.

Die tägliche Aufsicht im Hafen wurde das ganze Jahr über durch etwa 20 **ehrenamtliche Hafenmeister** wahrgenommen, angeleitet von einem ebenfalls ehrenamtlich tätigen Hafenskapitän. Der tägliche personelle Wechsel (und damit der Verantwortlichkeit) erwies sich anfangs als Erschwernis für die Organisation dieses neuen Projekts, auch seine kaufmännische Abwicklung im Zusammenwirken mit der Stiftung musste sich erst einmal einspielen.

Den Sommer über war die **Belegung des Hafens** sehr unterschiedlich und teilweise auch unbefriedigend, weil die meisten Schiffe im Hochsommer weite Reisen unternehmen. Diverse historische Schiffe, die lange schon als Dauerlieger für den Sandtorhafen eingeplant waren, wollten doch nicht von ihren bisherigen Liegeplätzen weichen, können keine Hafengebühren bezahlen oder scheuen den Umstand mit der Klappbrücke. Andere wie die ARTEMIS liegen wieder, einige wie Eimerkettenbagger ALSTER und TAUCHER FLINT IV noch immer unfertig in der Werft. Erst allmählich können diese Lücken mit anderen historischen Schiffen gefüllt werden.

Der allwöchentliche Fahrbetrieb des kohlebefeuerten Dampfeisbrechers ELBE vom Sandtorhafen aus führte zu vielerlei Beschwerden der Anwohner, insbesondere die Emissionen während des Anheizens wurden als unzumutbar empfunden. Nach mehreren Schlichtungsterminen mit dem Schiffsbetreiber und Anwohnernvertretern musste das Anheizen im Sandtorhafen leider untersagt werden.

Dass die „**hanseboot**“, die größte Bootsausstellung des Nordens, im Herbst erstmals den Sandtorhafen zur Präsentation größerer Yachten nutzte, war ein schöner Saisonabschluss und stabilisierte die Finanzen des jungen Projekts.

## 6. Veranstaltungen / Öffentlichkeitsarbeit / Dokumentation

Angesichts des deutlich gesunkenen Besucherandrangs am „**Tag des offenen Denkmals**“ reduzierte die Stiftung ihre diesbezüglichen Aktivitäten an den 50er Schuppen, lediglich das sog. Beamtenwohnhaus war geöffnet und zeigte eine Ausstellung mit historischen Fotos (13. September 2009). Auf der BLEICHEN gab es Sondervorführungen mit Ladungsumschlag. Im Juni und Dezember erschienen die 13. und 14. Ausgabe des **SHM-Newsletters** mit aktuellen Nachrichten aus der Stiftungsarbeit, der Versand erfolgte ausschließlich via e-Mail an mittlerweile rund 3.000 Adressaten.

Erneut führte die Stiftung 2009 **Zeitzeugen-Interviews** durch, was inzwischen durch hauseigene Mitarbeiter abgedeckt werden kann. Wiederum wurden alte Besatzungsmitglieder der BLEICHEN interviewt, aber auch Reederei-Mitarbeiter, Hafenarbeiter etc. Die Interviews wurden finanziell ermöglicht durch entsprechende Spenden des Vereins „Freundeskreis Maritimes Erbe Hamburg e.V.“

### Resümee:

Die umfangreichen Aktivitäten der Stiftung im Jahre 2009 wurden getragen von einem auf vier ehrenamtliche Mitglieder angewachsenen Vorstand und mittlerweile fast 1.100 ehrenamtlich tätigen Mitgliedern in den Betriebsvereinen der jeweiligen Objekte. Das hauptamtliche Personal in der Geschäftsstelle bestand aus sechs Beschäftigten, wovon nur zwei in Vollzeit arbeiteten, sowie einem technischen Mitarbeiter für den Schuppenbetrieb.

Die Stiftung ist ihren satzungsgemäßen Aufgaben in vollem Umfange nachgekommen und hat geordnete finanzielle Verhältnisse.

Hamburg, den 8. April 2010

*Gez. Wolf*

*gez. Kaiser*

*gez. Dr. Liesner*

*gez. Prof. Dr. Dücker*