

KULTUR UND

ELBPILHARMONIE

Das NDR-Residenzorchester feiert ein Fest der Streicher

Vadim Gluzman werden manche Hamburger vielleicht noch aus einem Umfeld kennen, das für einen Konzertgeiger nicht ganz alltäglich ist. 2003 war er an der Staatsoper nämlich als Kammermusiker bei der Uraufführung von John Neumeiers Ballettproduktion „Préludes CV“ nach Präludien von Lera Auerbach beteiligt. Nun brillierte der israelische Geiger ukrainischer Herkunft am Donnerstag, begleitet vom NDR Elbphilharmonie Orchester unter Krzysztof Urbanski, als Solist von Tschaikowskys Violinkonzert in der Elbphilharmonie.

Bevor er sich aber in den aberwitzig virtuosen Kaskaden dieses Klassikhits verlor, trat Guzman in Gestalt des Konzertmeisters Stefan Wagner vom NDR Elbphilharmonie Orchester noch ein weiterer Geigenist an die Seite. Pfißgerweise hatte man zu Beginn Antonio Vivaldis Doppelkonzert a-Moll RV 522 aufs Programm gesetzt, das Urbanski nicht dirigierte, weil Musiker solche Barockkonzerte ja in der Regel

unter sich ausmachen. Obwohl Gluzman den zweiten Geigenpart spielte, war er in seiner frischen Art ein wichtiger Impulsgeber.

Die NDR-Streicher dürften sich beim Doppelkonzert allerdings auch an die vielen Anregungen erinnern haben, die ihnen Thomas Hengelbrock einst in Sachen Alter Musik vermittelt hat. Nach dem sich anschließenden Tschaikowsky-Violinkonzert, bei dem der hochaktive Urbanski zwischendurch extra noch sein Podest verrückte, um dem begabtesten Gluzman mehr Raum zu verschaffen, gab der beeindruckend virtuose Geiger gleich noch eine Zugabe von Johann Sebastian Bach mit ausgetauschtem Barockbogen.

Und weil das NDR Elbphilharmonie Orchester den großen Streicherapparat wegen Tschaikowsky ja sowieso am Start hatte, spielte man Mendelssohns „Italienische“ am Ende in ziemlich lipziger Besetzung. Klar, rasant und temperamentvoll, wie es sich für eine Italienische gehört.

HELMUT PETERS

LEUTE

ELBGALERIE WINTER

Premiere für Künstlerin Melanie Voltz

Zu ihrer ersten Ausstellung lud die Hamburger Kunsthistorikerin und Künstlerin Melanie Voltz (30) in die Elbgalerie Winter nach Blankenese



Ein Herz und eine Seele: Die einiigen Zwillingsschwester Daniela Meissler (l.) und Künstlerin Melanie Voltz



Konzertveranstalter Pascal Funke mit seiner Praxi Sylwia, auch eine Schwester der Künstlerin

ein. Zahlreiche Besucher folgten der Vernissage unter dem Titel „One“, die mit rührenden Worten ihrer Zwillingsschwester Daniela Meissler eröffnet wurde: „Liebe Melli, ich bin so stolz auf Dich!“ Kunstkenner Ernst Selderbeck bewunderte in seiner Laudatio den kreativen Prozess, dem sich Melanie Voltz täglich widmet. Sie erstellt ihre Bilder am Boden sitzend mit Spachteln, Pinseln und Schwämmen. So entstehen ebenmäßige und gegenstandslose Welten aus Mustern und Formen – wie ein Mosaik aus unendlichen Steinchen, Bilder ohne ein Oben oder Unten. Noch bis zum 3. März werden ihre insgesamt 34 großformatigen, abstrakten Malereien gezeigt. Wer sie sehen möchte, wird gebeten, hierfür einen Termin mit der Galerie in der Kösterbergstraße 52 zu vereinbaren.



Anne Olberding mit Tochter Antonia (l.), Lennard Pal und Steffi Bottari mit Sohn Vincent Maximilian

ANZEIGE

In bester Gesellschaft.

Audi Hamburg GmbH
www.hamburg.audi

HH MACHT KINDER GESUND

Bridge-Turnier für kranke Kinder

Den Verein „Hamburg macht Kinder gesund“ gibt es seit 14 Jahren und fast genau so lange bittet das Kuratorium zum jährlichen Damen-Bridge-Turnier in den Anglo-German Club. Dieses Mal spielten 42 Damen unter der Aufsicht von Robert Boeddeker, Bridge-Verband, der einzige Mann in der Runde. Zur Stärkung gab es zuvor die beliebte Mulligatany Soup. Nach der Begrüßung durch Elisabeth Lorenz-Meyer und der Ehrenvorsitzenden Gisela Schties erläuterte Birgit Schäfer, Ernährungsberaterin am Altonaer Kinder Krankenhaus, wofür die Turnier-Einnahmen, rund 5000 Euro, gebraucht werden: Für Kinder mit Diabetes, um Baby bis zum Teenager, und Kinder mit Lebensmittelunverträglichkeiten. Nur eins der zahlreichen Projekte von „Hamburg macht Kinder gesund“, vornehmlich an den drei Kinderkrankenhäusern AKK, Wilhelmsstift und am UKE.



Ehrenvorsitzende Gisela Schties, Kuratoriumsmitglieder Annegret Budenmann, Ellen Hueckfeldt-Weber, Angela Marnette



Ursula Richenberger im Museum für Hamburgische Geschichte mit einem Modell der Viermastbark „Placilla“

Kurs auf Hamburg

Das Baakenhafen-Quartier in der Hafencity wird als neuer Standort für das Deutsche Hafenmuseum und die „Peking“ geprüft – bevor die Entscheidung fällt, darf im Museum für Hamburgische Geschichte jeder mal ans Originalsteuerrad

Die „Peking“ nimmt noch einmal Kurs auf Kap Hoorn. Im Rahmen einer Kabinettstudie im Museum für Hamburgische Geschichte dürfen die Besucher das originale Steuerrad der historischen Viermastbark ergreifen und so tun, als manövrierten sie den legendären Flying P-Liner um die gefürchtete Spitze Südamerikas. In der Wirklichkeit hat die Freie und Hansestadt das Steuer des stählernen Frachtseglers übernommen. Dem Senat obliegt die Entscheidung über den Standort des geplanten Deutschen Hafenmuseums und damit den endgültigen Liegeplatz der „Peking“, die vom Sommer 2020 an als Flaggschiff des Museums Welthandelsgeschichte erzählen wird. Dass der Viermaster direkt beim Museumsneubau platziert werden soll, steht fest, seit der Hansahafen wegen ansässiger Störfallbetriebe als Liegeplatz ausscheidet.

VON JULIKA POHLE

In der großen Frage nach dem Museumsstandort ist jetzt ein neuer Name im Gespräch: der Baakenhafen in der Hafencity. Im Rahmen einer weiteren Standortpotenzialanalyse soll geprüft werden, ob ein im Süden des entstehenden Quartiers gelegenes Baugrundstück für die Museumszwecke geeignet ist, erklärt Ursula Richenberger als Projektleiterin für den Aufbau des Deutschen Hafenmuseums. Die Pläne für das Museum, das auch ein Freigelände für Großobjekte wie zum Beispiel Van Carrier (Portalhubwagen) benötigt, müssten an diesem Standort allerdings modifiziert werden, da das Grundstück wesentlich kleiner ist, als im Projektentwurf vorgesehen.

Die Standortentscheidung soll laut Kultursenator Carsten Brosda (SPD) bis April getroffen werden. Indessen bleibt das ehemalige Überseezentrum am Kleinen Grasbrook der Wunschstandort der Stiftung Historische Museen, die das Deutsche Hafenmuseum inhaltlich plant und betreiben wird: „Ich persönlich favorisiere den Kleinen Grasbrook, weil der Elbe erwas zu entwickeln“, sagt Richenberger. Vor Ort muss die abgäbnige Kaimauer ohnehin neu errichtet werden und könnte in diesem Zuge an den Bedürfnisse der „Peking“ angepasst werden – unter Berücksichtigung der Strömungs- und Tideverhält-

nisse der Elbe. Derzeit wird die Lage geprüft, die Kosten für etwaige Maßnahmen sind noch nicht abschbar. Für das Gesamtprojekt stehen der Stiftung 120 Millionen Euro Bundesmittel zur Verfügung.

Wie die Entscheidung auch ausfällt: Die „Peking“ braucht zunächst einen provisorischen Liegeplatz für fünf bis zehn Jahre, denn die Restaurierungsarbeiten am Großsegler sind bereits im Mai 2020 abgeschlossen. Nach ihrem Eintreffen in Hamburg soll die frisch sanierte Bark dann sofort begehbar sein – als „erste öffentliche Sichtbarmachung des Deutschen Hafenmuseums“, so Richenberger. Denn der Großsegler atmet Geschichte und schlägt zugleich eine Brücke zur Gegenwart: „Ich glaube, wenn man den Laderaum der Peking betritt, bekommt man ein Gefühl dafür, was es bedeutet, die Menschheit mit Gütern zu versorgen“, sagt die Projektleiterin.

Einen Ausblick auf die Inhalte des Hafenmuseums, das Häfen als Knotenpunkte globaler wirtschaftlicher und soziokultureller Zusammenhänge darstellen wird, gibt die kleine Ausstellung im Museum für Hamburgische Geschichte jetzt vom 26. Februar bis zum 26. Mai. Vor allem aber geht es in der Präsentation „Die Peking. Ein Hamburger Veermaster kommt nach Hamburg“ um das Schiff, das 1911 bei Blohm & Voss vom Stapel lief und als Flying P-Liner der Reederei F. Laeisz Handelsgeschichte schrieb. Die „Peking“ konnte es als schneller, robuster Frachtsegler mit den Dampfschiffen ihrer Zeit aufnehmen und umrundete 34 Mal das Kap Hoorn.

Die Präsentation wurde als Wanderausstellung konzipiert, die immer wieder mit neuen Informationen zu Schiff und Museum aktualisiert werden kann. Anhand von Fotos legt sie zum Beispiel den Stand der Restaurierungsarbeiten auf der Peters Werft in Wewelsfth dar, wo der Viermaster in den Zustand von 1927 zurückversetzt wird. Die derzeitigen Arbeiten am Stahldeck und der Außenhaut oberhalb der Wasserlinie sind im März abgeschlossen, dann wird das Holzdeck aus Oregon-Pitchpine neu verlegt. Weiterhin erzählt die Schau vom wechselvollen Werdgang der „Peking“, die wie ihre sieben Schwesterschiffe „Pangani“, „Petschili“, „Pamir“, „Passat“, „Pola“, „Prival“ und „Padua“ für die Salpeterfahrt entworfen wurde und rund 5000 Tonnen Ladung transportieren konnte. „Salpeter ist ein wichtiges Produkt, um die Globalisierung im frühen

20. Jahrhundert zu beschreiben“, erklärt Richenberger. Der Handel mit dem Chile-Salpeter (Natriumnitrat), der in der Atacama-Wüste abgebaut und zur Herstellung von Dünger und Sprengstoff verwendet wurde, brachte dem südamerikanischen Land einen enormen wirtschaftlichen Aufschwung. Dem gegenüber standen die menschenunwürdigen Arbeitsbedingungen der Bergleute. Die Männer 1907 in einen friedlichen Streik traten, kam es zum „Massaker von Iquique“: Rund 3000 Salpeterarbeiter wurden vom chilenischen Militär erschossen.

Neben einem Modell der ersten Laeisz-Viermastbark „Placilla“ von 1891, die der „Peking“ in Aufbau und Aussehen gleicht, sind in der Kabinettstudie auch Originalobjekte vom Schiff zu sehen. Dazu gehören der Kompass, Bullaugen, das Namensschild, eine genietete Stahlplatte aus der Außenhaut sowie ein Bein des historischen Kapitänstisches, das im Betonballast entdeckt wurde. Das spektakuläre Exponat ist der bereits restaurierte Steuerstand des 15 Meter langen Tiefwasserseglers. Bei schwerer See wurde das Steuer von zwei Mann gehalten und darum als Doppelrad konstruiert.

Das zwei Meter hohe Steuerrad steht in der kleinen Präsentation einer Leinwand gegenüber. Dort läuft der Schwarz-Weiß-Film „Around Cape Horn“, den der US-amerikanische Seefahrer und Abenteuer Irving Johnson (1905–1991) im Jahr 1929 gedreht hat. Der Film dokumentiert Alltags- und Extremsituationen an Bord der „Peking“, die Johnson auf einer Fahrt von Hamburg nach Chile begleitete. Während der Museumsbesucher das alte Steuer dreht, nimmt auch er gewissermaßen an der Reise teil, kreuzt gegen die Westwindkraft um das Kap und kämpft mit der Mannschaft gegen die Naturgewalten.

Kapitän Jürgen Jürs aus Elmshorn (1881–1945), der die „Peking“ auf Johnsons Reise kommandierte, repräsentiert die große Zeit der Windjammer. Jürs heuerte im Alter von 16 Jahren bei Laeisz an, bezwang Kap Hoorn 66 Mal, segelte auf fast allen Flying P-Linern und ging als letzter Kommandant in die Seefahrtsgeschichte ein, der ausschließlich Frachtsegler ohne Motor fuhr. Das zuletzt gebaute Schiff dieser Art ist die „Padua“ von 1926, die bis heute die Meere befährt – als Schulschiff namens „Kruzenshtern“ unter russischer Flagge.