

Tagebuch 25. August bis 3. September 2024

Hamburg-Fehmarn-Kopenhagen

Sonntag, 25. August 2024

Der SWISS-Flug von Zürich nach Hamburg dauert nur gut eine Stunde. Wim holt mich am Flughafen ab und da es noch früh ist (erst 15.00 Uhr) fahren wir nicht direkt zu ihm nach Hause an die Arnswalderstrasse 38a im Stadtkreis Rahlstedt/Wandsbek, sondern legen bereits **eine erste Sightseeing-Tour** in Hamburgs Innenstadt ein: Ziel ist die Besteigung des ältesten Wahrzeichens Hamburgs, der **Michel**. So nennen die Hamburger ihre Kirche St. Michaelis. Namensgeber ist der **Erzengel Michael**, auch Heiliger Michael genannt. Der Turm ist 132 Meter hoch. Die «Besteigung» schenken wir uns und nehmen den Lift. Die Aussicht bei prächtigstem Wetter und blauem Himmel ist grossartig. Von hier aus sieht man den Hafen und die beiden **neuen Wahrzeichen** Hamburgs, die **Elphi** und das **Bunkerhotel**. Diese beiden schieben wir allerdings für später auf. Im Innern der Kirche wundern wir uns nicht, dass sie zweimal abgebrannt ist – da wurde ganz viel Holz verbaut. Der erste Michel entstand 1647-1669, aber schon 1750 wurde die Kirche durch einen Brand komplett zerstört. 1751 begann der Wiederaufbau im **Barockstil** (heutiger Zustand). 1906 fiel sie erneut einem Feuer zum Opfer und wurde zwischen 1907 und 1912 wieder aufgebaut – in ihrer heutigen Form. Den Zweiten Weltkrieg bis 1945 überlebte der Michel erstaunlich gut, gemessen an den Bombenschäden in der ganzen Stadt. Er wurde nur leicht beschädigt und konnte rasch restauriert werden. Wie es heisst, hätten die alliierten Bomberpiloten den Auftrag erhalten, die Kirche zu verschonen. Das dürfte allerdings eher eine Legende sein (oder dann Gottes Wirken?), denn bei den damaligen gewaltigen Flächenbombardements war ein gezielter Bombenabwurf wohl kaum möglich.

Nach der Michel-Besichtigung fahren wir gegen Abend in Wims schicken und höchst komfortablem Porsche «Macan» in sein Heim in Rahlstedt. Wim wirft den Grill an und bereitet die obligate Dorade (sein Lieblingsfisch und vermutlich auch jenes Mahl, dass er am liebsten zubereitet...). Mit am Tisch seine Partnerin Meike und seine Tochter Lotti (19) und Sohn Tom (21). Ein fröhliches Familientreffen. Die Dorade schmeckt vorzüglich.

Montag, 26. August 2024

Nach einem reichhaltigen Frühstück gehts los in unseren Urlaub. Erste Station ist **Lübeck**. Die Stadt war einst die **«Königin der Hanse»** und wichtigstes Mitglied dieser Handelsorganisation, die im 12. Jahrhundert als lose Verbindung von Kaufleuten und Städten gegründet wurde. Eine Art Interessengemeinschaft, die sich nach und nach zu einem mächtigen **Handelsbündnis** entwickelte, das über 200 Städte umfasste, darunter auch Hamburg und Bremen. Die Mitgliedsstädte erstreckten sich von den Niederlanden bis nach Russland und von Skandinavien bis nach Mitteleuropa. Die Hanse war auch ein **politischer Machtfaktor**. Sie war in der Lage, militärische Konflikte zu führen, um Handelsprivilegien zu verteidigen. Zahlreiche Kriege gegen Dänemark waren die Folge. **1669 wurde die Hanse aufgelöst**, aber ihr Erbe lebt in den so genannten «Hansestädten» fort. Städte wie Lübeck, Hamburg und Bremen tragen noch heute den Titel «Hansestadt». 1980 wurde die «Neue Hanse» gegründet – ihr gehören rund 200 Städte an. Ziel: Bewahrung der Hanse-Tradition.



Hamburgs Wahrzeichen Nr.1: der Michel



Blick auf die Elphi vom Michel aus



Wims prächtiges Wohnhaus in Rahlstedt



Lübeck: Holstentor



Blick auf Lübecks Altstadt



Der Erzengel Michael am Michel



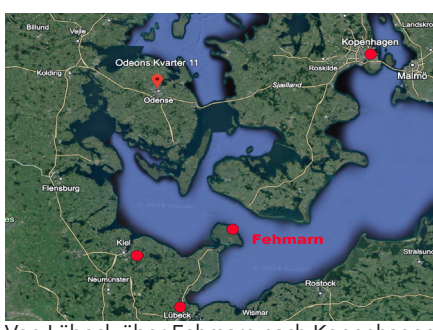
Die Lübecker Marienkirche



Der «Marzipantempel» J.G. Niederegger



Marzipan, so weit das Auge reicht



Von Lübeck über Fehmarn nach Kopenhagen



Ein Herrenleben...



Im Porsche auf Fehmarn

Lübeck ist weltberühmt für sein **Marzipan**. Die Ursprünge des Marzipans reichen bis ins Mittelalter zurück. Eine Legende besagt, dass Marzipan in Lübeck während einer **Hungersnot** erfunden wurde. Da kein Weizen für Brot zur Verfügung stand, sollen die Bäcker stattdessen Mandeln und Zucker verwendet haben, um ein nahrhaftes Ersatzprodukt zu schaffen. Wer's glaubt. Im 19. Jahrhundert etablierte sich Lübeck als bedeutender Ort für die Marzipanherstellung. Eine Firma wurde sogar international bekannt, die **J.G. Niederegger**, die berühmteste Marzipan-Manufaktur der Stadt, gegründet 1806 von Johann Georg Niederegger. Diesem Marzipantempel müssen wir natürlich die Ehre erweisen und einen Marzipankuchen essen. Naja.



Lübeck zwischen den Flüssen Trave und Wakenitz

Nächstes Ziel ist eigentlich die Insel Fehmarn, aber auf dem Weg dort hin machen wir noch einen kurzen Halt in **Travemünde**. So vergisst man dann nie, dass der Lübecker Zugang zum Meer über den Fluss **Trave** führt.



Travemünde

Die reine Reisezeit von Hamburg nach **Fehmarn** liegt bei etwa zwei Stunden. Fehmarn ist die drittgrößte deutsche Insel (nach Rügen und Usedom). Sie ist 185 km² klein und liegt zwischen der Kieler und der Mecklenburger Bucht in der Ostsee. Sie ist bequem über eine spektakuläre Brücke zu erreichen, die über den **Fehmarnsund** führt. Sie ist seit 1963 in Betrieb und steht inzwischen unter Denkmalschutz. Die größte Stadt der Insel ist Burg (6000 Einwohner). Unser Ziel, das **Hotel «Hus Seeblick»**, liegt auf der anderen Seite der Insel (und hat keinen Seeblick...). Egal. Dafür haben wir zwei Zimmer direkt nebeneinander – verbunden durch einen langen Aussenbalkon. Auf diesem feiern wir die Ankunft auf der Insel mit Whiskey und Zigarre. Ein Herrenleben.



Die Fehmarnsund-Brücke



Unser Hotel «Hus Seeblick»

Das anschließende «Nachtleben» besteht aus einer kurzen Fahrt nach Burg und einem Abendessen mit Fisch (Highlight: Das Restaurant hat **«Seniorenteller»** auf der Karte!). Dann früh ins Bett, um für den folgenden Tag fit zu sein. Auf dem Programm stehen: Landschaft, Strand, Leuchttürme, ein Vogelreservat und der Besuch eines U-Boot-Museums.



Auf Kies ist der beste Rollkoffer sinnlos



Die «Steilküste» von Fehmarn



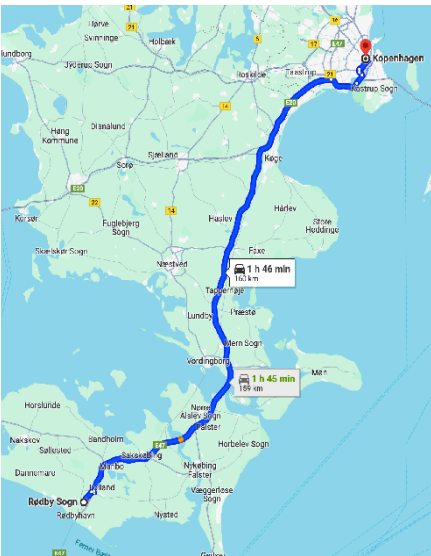
Das U-Boot-Museum von Burgstaaken



Der einsame Leuchtturm von Flügge



Fähre von Puttgarden nach Rødby



Der Weg von Rødby nach Kopenhagen

Die Insel Fehmarn ist topfeben. Seine höchste Erhebung beträgt stolze 27 Meter (ein Berg!). Dann hören wir etwas von «**Steilküste**». Diese soll sich in der Nähe von Klausdorf befinden. Die «Steilküste» entpuppt sich dann als leicht erhöhtes Ufer mit ein paar Felsbrocken.

Das **U-Boot-Museum** befindet sich in Burgstaaken. Hier liegt das alte U-11 der deutschen Marine, das 1968 in den Howaldtswerken Kiel gebaut wurde und bis 1998 in Dienst war, bevor es sein Gnadensbrot als Museum bekam. Es ist ein sehr kleines U-Boot, nur 43 Meter lang. Und furchtbar eng alles, kein Schleck für die Besatzung.



Bedrückende Enge im U-Boot

Kein Schleck für Besucher ist auch «**der einzige Leuchtturm von Fehmarn, den man von innen besichtigen kann**» (O-Ton der Tourismuswerbung). Er befindet sich in Flügge. Kein Problem, denken wir, da fahren wir kurz hin, die Insel ist ja so klein. Aber so einfach ist es dann doch nicht, denn da führt keine Uferstrasse der Insel entlang hin. Das «Verkehrsnetz» besteht aus lauter kleinen Strassen, die einzeln vom Ufer ins Landesinnere führen. Bis man da die richtige gefunden hat, braucht es etwas Übung. Schliesslich finden wir **Flügge**. Aber zum Leuchtturm kann man nicht fahren. Es ist eine rund halbstündige Fussstrecke zurückzulegen. Scheint ein beliebtes Ausflugsziel für Familien zu sein. Eine Völkerwanderung. Uns schwant schon, dass wir nicht die einzigen sein werden, die in den Leuchtturm rein möchten. So kommt es denn auch. Vor dem Turm bildet sich eine endlose Warteschlange. Sooo dringend müssen wir da nicht rein, befinden wir – und treten den Rückweg an. Wieder eine halbe Stunde zu Fuss. Eine Wohltat, dann in den Porsche wechseln zu dürfen.

Es steht uns ja noch eine längere Reise bevor – wir wollen doch heute noch nach **Kopenhagen**. Dafür müssen wir bei der Scandlines in **Puttgarden** einchecken, um mit der **Fähre nach Rødby** zu kommen. Geplant und gebucht ist die Überfahrt auf 16.15 Uhr. Aber wir sind früh dran und so nimmt uns schon die Fähre von 15.15 Uhr auf. Die Fahrt dauert 45 Minuten – und ist langweilig. Nichts zu sehen unterwegs. Die Fahrt von **Rødby nach Kopenhagen** verläuft dann ruhig und problemlos. In der Stadt wird es allerdings dramatisch. Unser Navi führt uns mitten ins Zentrum von Kopenhagen (unsere Wohnung befindet sich an der Laederstraede 5A). Durch enge Gässchen und Fussgängerzonen. Mit dem Porsche! Alles ein bisschen peinlich. Schliesslich stehen vor unserer Wohnung an der Laederstraede und finden auch rasch heraus, wie wir an die Schlüssel kommen.

Cozy Flats in the Heart of Copenhagen! Klingt doch super! Zumal uns auch Booking.com das Blaue vom Himmel verspricht. «Appartement mit zwei Schlafzimmern, Wohnzimmer, Bad, WLAN, beste Lage im Zentrum» und so weiter. Wir freuen uns auf drei schöne Tage in Kopenhagen. Unsere Wohnung liegt im ersten Stock. Wir treten ein. Wohnzimmer ok, erstes Schlafzimmer ok – aber dann der Schock: **Das zweite Schlafzimmer** besteht aus einem Raum, der erstens nur über eine Hühnerleiter zu erreichen ist und zweitens gerade mal **1.40 Meter hoch** ist. Das ist eine Abstellkammer, in der man nicht einmal stehen kann! Klaustrophobe Gefühle machen sich breit. Wir stehen nur da und schütteln den Kopf. Wie kann man sowas bloss anbieten! Unsere Entscheidung ist rasch getroffen: **Hier bleiben wir keine Minute länger!** Über Booking.com suchen wir nach einer Alternative. Aber im Zentrum von Kopenhagen ist auf die Schnelle nichts mehr zu haben. Zum Glück finden wir dann ein Hotel **beim Flughafen**, das noch buchbar ist. Wir schliessen die Buchung für zwei Zimmer sofort ab und fahren dann zum Airport. Das Businesshotel heisst **Clarion**. Die Zimmer sind gross, sauber und komfortabel. Hier werden wir die nächsten drei Nächte gut verbringen können.





Die Villa aus dem Jahr 1855 – jetzt Museum



Henry Moore (1898-1986). Reclininbg Figure



Max Ernst (1891-1976). Le Grand Génie.



Henri Laurens (1885-1954). Grande Femme debout à la draperie, 1928.



Der Skulpturenpark zum Meer hin

Der **Cozy-Flat-Schock** ist schnell überwunden. Unser Clarion Airport Hotel ist nicht nur komfortabel, es verfügt auch über ein herausragendes **Restaurant**. Das ist praktisch, so muss man abends jeweils nicht auf Suche gehen.

Mittwoch, 28. August 2024

Nach einer erholsamen Nacht im Clarion entscheiden wir, dass wir den neuen Tag mit einem **Museumsbesuch** beginnen wollen. Wir fahren am Vormittag ins etwa 30 km von Kopenhagen entfernte **Louisiana Museum** in Humlebæk. Wieso heisst dieses «Louisiana»? Mit dem amerikanischen Bundesstaat Louisiana hat das dänische Museum nichts zu tun. Die Antwort ist verblüffend einfach: Louise hiessen **alle drei Ehefrauen (!)** des Besitzers jener Villa, die am Anfang der Geschichte steht. Der Mann hiess Alexander Brun. Seine Villa liess er **1855** bauen, direkt am Meer in Humlebæk, einem Städtchen an der Ostküste der Insel, auf der Kopenhagen liegt. Genau 100 Jahre später, **1955**, beginnt dann die Geschichte des Museums. Der dänische Geschäftsmann Knud Jensen – ein Käsegrosshändler – kaufte die Villa und plante zunächst, in ihr **moderne dänische Kunst** zu präsentieren. Doch es kam ganz anders.

Jensen liess diese Idee rasch wieder fallen, denn seine guten Kontakte zur internationalen Kunstwelt und persönliche Beziehungen zu Künstlern mit grossen Namen wie Henry Moore, Jean Arp, Jean Dubuffet oder Alberto Giacometti boten ihm ganz neue Möglichkeiten. Innert weniger Jahre (ab 1958) baute Jensen einen **grossartigen Skulpturenpark** auf, in dem auch Werke von Alexander Calder, Henri Laurens, Louise Bourgeois, Max Ernst, Max Bill, Joan Miró und so weiter platziert wurden. Die grossen Namen sind es, die das Publikum in Scharen anlocken – aber auch der grosszügige und **prächtig zum Meer hin** gelegene Park selbst. Dieser hat sich zu einem beliebten Ausflugsziel entwickelt. Heute soll Knud Jensens Museum **das meistbesuchte von ganz Dänemark** sein – mit 600-700'000 Besuchern jährlich.

Im Vorgarten der alten Villa stehen Skulpturen von **Jean Arp** und entlang des gedeckten Ganges zum Neubau eine Serie von **Max Ernst**. Hier verweilen ganze Schulklassen, um Ernsts spassige Figuren wie «Le grand génie» abzuzeichnen und zu malen.

Das Museum verfügt über eine bemerkenswerte Sammlung mit Werken von **Alberto Giacometti**. Darunter sind auch übergrosse Skulpturen seiner «dürren Figuren», die ihn weltberühmt gemacht haben: Stehende Frauen und eine Serie der «Femmes de Venise» aus dem Jahr 1956.

Seit 1947 ist **Louise Bourgeois** von Spinnen angetan. Sie fertigt sie in zahllosen Ausführungen und Dimensionen – meist in Bronze. Das hier im Museum gezeigte Werk ist mittelgross, aber immer noch monumental.

Die Sammlung des Museums besteht nicht nur aus Skulpturen, sondern umfasst auch zeitgenössische **Malerei** von **einheimischen Künstlern** wie Asger Jorn und amerikanischen Topshots wie Andy Warhol oder Roy Lichtenstein und deutschen Künstlern wie Kiefer und Baselitz. Insgesamt soll die Sammlung 4'000 Werke umfassen. Zur Zeit läuft auch noch eine gross angelegte Ausstellung des Schweizer Künstlers **Franz Gertsch (1930-2022)**. Besonders eindrücklich sind seine **Holzschnitte**, die der Künstler in einem höchst aufwändigen Verfahren nach fotografischen Vorlagen erstellte.



Alberto Giacomettis «dürre Figuren»



Louise Bourgeois (1911-2010). Spinne.



Amalienborg – Sitz der Königsfamilie



Prinz Winfried auf dem Weg nach Hause



Christiansborg – Sitz des Parlamentes



Christiansborg mit Schlosskirche und Parkplatz für die Parlamentarier



Schloss Rosenborg – Sitz der Kronjuwelen

Den Nachmittag verbringen wir dann in **Kopenhagen**. Hier gehen wir zunächst den wichtigsten Sehenswürdigkeiten nach. Zu den «Musts» gehört natürlich **Amalienborg**. Rund um einen mächtigen achteckigen Platz sind hier die **Königsresidenzen** angeordnet. Aus der Froschperspektive sieht man eigentlich nur ein paar schöne Paläste, aber auf dem Bild von GoogleEarth kommt der Platz gut zur Geltung. Die **vier Paläste** wurden in den 1750er Jahren von verschiedenen Adeligen erbaut. Sie waren **ursprünglich Privatresidenzen**, wurden jedoch 1794 nach einem Brand im Schloss Christiansborg von der königlichen Familie übernommen.



Erst seit Januar 2024 König: Frederik X. Seine Gattin (=Königin) ist Mary Donaldson, geboren 1972. Sie war zuvor eine Marketing-Expertin in Sydney.

In einem der Paläste (welchem?) wohnt die ehemalige **Königin Margrethe II**, obwohl sie im Januar 2024 nach ihrer Abdankung nicht mehr die regierende Monarchin ist. Das Schloss ist auch das Zuhause von **König Frederik X** und seiner Familie mit Ehefrau (=Königin) Mary und den vier Kindern Christian (2005), Isabella (2007), Vincent (2011) und Josephine (2011). Vincent und Josephine sind **Zwillinge**, geboren am **8. Januar**. Das Datum kommt mir bekannt vor und ist (für mich!) ziemlich leicht zu behalten – es ist mein Geburtstag.

Im Schloss **Christiansborg** tagt das **dänische Parlament**. In Christiansborg sind aber auch das Büro der Ministerpräsidentin und der oberste Gerichtshof untergebracht. Zusätzlich nutzt die königliche Familie das Schloss für repräsentative und **zeremonielle Anlässe** wie Staatsbankette und Empfänge. Das ursprüngliche Schloss Christiansborg wurde im 18. Jahrhundert unter **König Christian VI** erbaut – deshalb heisst es so. Es diente als königliche Residenz und als Symbol der absolutistischen Monarchie. Davon ist heute keine Rede mehr. Das dänische Königshaus mischt sich nicht mehr in die Politik ein und hat heute mehr den Charakter von **Folklore**.

Folklore ist wohl auch die berühmte **Wachtablösung**, die vor dem Schloss stattfindet. Es gibt eine grosse und eine kleine Wachtablösung. Die kleine findet täglich um 12:00 Uhr statt, wenn die Wachmannschaft auf dem **Platz vor Amalienborg** ihre Position wechselt. Eine «grosse Wachtablösung» wird durchgeführt, wenn der König oder ein anderes Mitglied der Königsfamilie im Schloss anwesend ist. Die Parade startet normalerweise von der Kaserne der Königlichen Leibgarde und zieht durch die Stadt bis zum Schloss Amalienborg. Weder waren wir um 12.00 Uhr zur Stelle noch war die königliche Familie bei unserem Besuch anwesend. Und so kommt es, dass wir die Wachtablösung verpasst haben. Ja, unverzeihlich.



Noch ein Schloss mit königlicher Vergangenheit. **Rosenborg** wurde bis 1710 als königliche Residenz genutzt. 1833 entschloss sich Friedrich VI, das Schloss und die dort aufbewahrten Sammlungen in ein **Museum** umzuwandeln, das 1838 eröffnet wurde. Es trägt den Namen «De Danske Kongers Kronologiske Samling» (für sprachlich weniger Begabte: Chronologische Sammlung der dänischen Könige). Unter anderem sind hier die **dänischen Kronjuwelen** ausgestellt.

Das Schloss Rosenborg sehen wir allerdings nur ganz kurz – und nur von aussen. Als wir unterwegs sind zum Kunstmuseum – dem Statens Museum.

Donnerstag, 29. August 2024

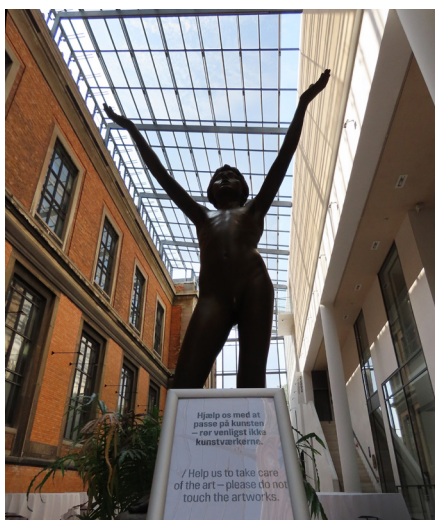
Wieder beginnen wir den Tag mit einem **Kunstmuseum**. Aus gutem Grund: Wenn wir zuerst stundenlang zu Fuss die Stadt durchforschen, dann fehlt hinterher die Kraft für ein Museum. Heute nehmen wir uns das **Statens Museum** vor. Es ist der grösste Kunsttempel Dänemarks und hat international einen hervorragenden Ruf. Zudem ist es ziemlich alt – der Aufbau der Sammlung geht auf das Jahr **1750** zurück. Der Grundstock der Sammlung stammt **von der dänischen Königsfamilie**. Alles begann damit, dass man dem König Friedrich V vorschlug, er solle doch eine eigene Gemäldesammlung anlegen. Der König fand das eine gute Idee und kaufte mit grossem Eifer Kunstwerke ein. Italienische und deutsche, aber vor allem flämische und niederländische. Als dann **1754** die «Königlich Dänische Akademie der Schönen Künste» gegründet wurde, führte das zu einer grossen Produktion von **einheimischer Kunst**. Deshalb verfügt das Museum über eine starke Sammlung von Gemälden aus dem so genannten «**Goldenen Zeitalter Dänemarks**». Zu bemerken ist allerdings, dass die Werke aus dieser Zeit kaum jemand vom Sitz reissen. Und die dänischen Künstler dieser Epoche haben auch kaum internationale Anerkennung gefunden.



Statens Museum aus der Luft gesehen



Gebaut 1896: Das Museum in italienischem Renaissance-Revival-Stil



Alt (1896) und neu (1998) verbunden

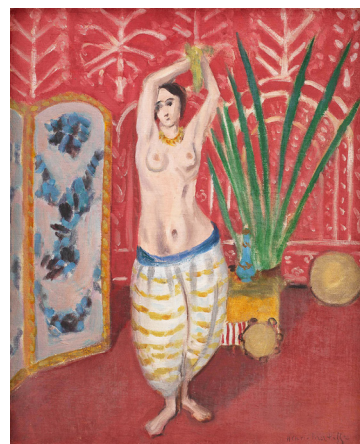


Alter Däne: Vilhelm Marstrand (1810-1873). The Waagepetersen Family, 1836.



Junge Dänin: Inge Ellegaard (1953-2010). Diana at the Cemetery, 1990.

Umso lustiger klingt diese Geschichte: In den 1920er-Jahren war das Museum schon sehr gut dotiert mit grossen italienischen und niederländischen Meistern. Da trat ein Sammler namens Johannes Rumps auf den Plan, der eine umfangreiche Kollektion von **französischen Modernen** besass. Diese wollte er 1923 dem Museum schenken – aber die Museumsleitung **lehnte die Schenkung ab**. Sie befand die Werke als «**nicht hochwertig genug**», um in die Sammlung aufgenommen zu werden. Darunter Werke von Picasso, Braque, Matisse, Derain & Co, die heute Millionen wert sind. Erst 1928 fand in der Museumsleitung ein Umdenken statt und schliesslich akzeptierte man die Schenkung «grosszügig».



Henri Matisse (1869-1954). Odalisque, 1923.

Am Nachmittag ist Entspannung angesagt. Aber sehen wollen wir doch möglichst viel von der Stadt, und wenn's geht ohne lange Fussmärsche. Da kommt natürlich eine lockere **Schiffahrt auf Kopenhagens Kanälen** genau richtig. Wir spazieren vom Museum durch zwei schöne öffentliche Parkanlagen (in einer steht das Schloss Rosenborg) und gelangen dann zur berühmtesten Touristenattraktion der Stadt: **Nyhavn**.



Nyhavn – der «neue Hafen»

Nyhavn heisst «Neuer Hafen». Er hat eine lange Geschichte. Nyhavn wurde 1670-1673 unter der Regentschaft von König Christian V als **Hafenkanal** angelegt, um den Handel in Kopenhagen zu fördern. Der Kanal verband den Hafen mit dem **Stadtzentrum**, sodass Schiffe direkt Güter in die Stadt liefern konnten. Im 17. und 18. Jahrhundert diente Nyhavn vor allem als Handelsplatz und Anlegestelle für kleinere Handelsschiffe. Das Gebiet war **stark frequentiert von Seeleuten**, Kaufleuten und Handwerkern, die ihre Waren luden und löschten. Um Nyhavn herum entstanden zahlreiche **Tavernen und Bordelle** für die Matrosen. Das Viertel hatte den Ruf eines rauen und zwielichtigen Ortes. Noch heute zeugen die Namen der Bars davon, wie «Hong Kong», «Sansibar» oder «Sunny Side». Berühmtheiten wie **Hans Christian Andersen** lebten hier. Er bewohnte die Häuser Nr. 20 und Nr. 67 und schrieb hier einige seiner bekanntesten **Märchen**, darunter «Das hässliche Entlein» oder «Des Kaisers neue Kleider». Dies verlieh Nyhavn den Anstrich eines kulturellen Ortes. Im 19. Jahrhundert begann Nyha-



Die Kanalfahrt



Die Kleine Meerjungfrau



Das königliche Theater am Kanal



Historisches Lagerhaus



Hotel Clarion Airport



vn langsam zu verfallen, da grössere Schiffe in den modernen Hafenanlagen der Stadt anlegten. Mitte des 20. Jahrhunderts gab es Bestrebungen, das Gebiet zu sanieren. In den 1960er- und 1970er-Jahren wurde Nyhavn Schritt für Schritt zu einem kulturellen und **historischen Zentrum** umgestaltet, wobei die historischen Gebäude und die maritime Atmosphäre erhalten blieben. Heute ist Nyhavn die **grösste Touristenattraktion** der Stadt.

Auf der Kanalfahrt passieren wir auch die **«Die Kleine Meerjungfrau»**, die Tag und Nacht von tausenden von Touristen bestürmt wird. Sie ist ein Wahrzeichen der Stadt und eine der berühmtesten Statuen weltweit. Die Figur geht auf das gleichnamige **Märchen von H.C. Andersen** zurück, veröffentlicht 1835: Eine Meerjungfrau verliebt sich in einen menschlichen Prinzen und ist bereit, ihre Existenz als Meerjungfrau aufzugeben, um ein Mensch zu werden. Das Märchen endet tragisch. Die Meerjungfrau opfert sich, kriegt aber ihren Prinzen letztendlich doch nicht. Wie im richtigen Leben.

Die **Idee für die Statue** hatte Carl Jacobsen, ein Sohn des Gründers der **Brauerei Carlsberg**. Jacobsen war ein grosser Kunstmäzen und begeisterte sich für das Märchen von Hans Christian Andersen. Nachdem er eine Ballettaufführung der **«Kleinen Meerjungfrau» im Königlichen Theater** gesehen hatte, war er so beeindruckt, dass er eine Statue in Auftrag gab. Die nur 1.25 Meter kleine Statue wurde 1909 vom dänischen Bildhauer **Edvard Eriksen** geschaffen und 1913 enthüllt. Für das Gesicht der Meerjungfrau hätte eigentlich die Balletttänzerin **Ellen Price** Modell stehen sollen (sie spielte in der Ballettaufführung die Meerjungfrau). Aber Price wollte für die Statue nicht Modell sitzen. Also bediente sich der Bildhauer seiner Frau Eline als Modell. Die Statue wurde im Laufe der Jahre mehrfach **von Vandalen beschädigt**. 1964 schlug jemand ihren Kopf ab (er blieb verschwunden und wurde später ersetzt). Jemand sägte ihr einen Arm ab, ein anderer besprühte sie mit Farbe und 2003 stiess man sie sogar ins Meer. Das hat sie für Touristen nur noch attraktiver gemacht.

Den letzten Abend in Kopenhagen lassen wir in unserem Hotel Clarion Airport ausklingen. Wir lassen es uns in unserem Spitzenrestaurant gut gehen. Tolle Menükarte und überaus freundliches Personal – das uns schon fast als Familienmitglieder sieht und dementsprechend verwöhnt. Wir gelten hier als etwas **«Besonderes»**, denn das Clarion ist ein klassisches Businesshotel, in dem die Gäste höchstens für eine Nacht absteigen und dann am nächsten Morgen den Flieger nehmen. Wir hingegen haben hier ja **drei Nächte** gebucht. Diese sind nun aber auch schon bald Geschichte.

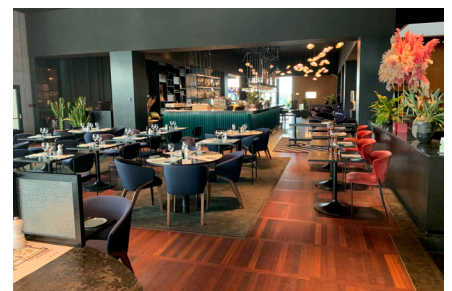
Das Wetter hält uns die Treue: Jeden Tag ein blauer Himmel und laue Temperaturen. Morgen gehts weiter auf die Insel Fyn – zu den Wikingern!



Lockerer Badevergnügen am Kanal



Modernes Wohnen



Gediegenes Restaurant im Clarion Airport

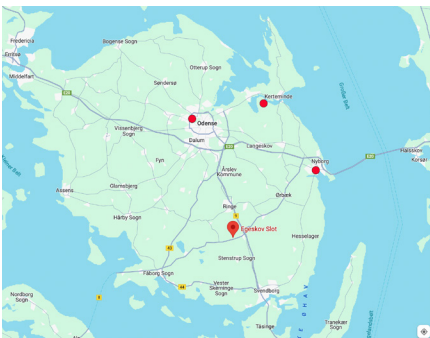


Freitag, 30. August 2024

Unser heutiges Ziel heisst **Odense**. Das ist die grösste Stadt auf der **Insel Fyn**. Auf die Insel gelangt man ohne Fähre – denn eine spektakuläre fast 7 km lange Strassenbrücke führt von Korsør nach **Nyborg** im Osten der Insel Fyn. Besonders eindrücklich: Eine Hängebrücke von 1.6 km Länge – es soll die längste in Europa sein. Mit einer Scheitelhöhe von sagenhaften 65 Metern. Diese Höhe ist nötig, damit auch grosse Schiffe unter ihr passieren können. Von Nyborg aus fahren wir in nördlicher Richtung nach **Kerteminde zu den Wikingern**.



Die Brücke zwischen Korsør und Nyborg



Insel Fyn (Fünen) mit Hauptstadt Odense



Rekonstruktion



Ausgegrabene Schmuckstücke

Hier gibt es eine echte **Sensation** zu erkunden: **Das älteste Wikingergrab** Dänemarks und das einzige auf der Welt, in dem **ein Schiff** samt Fürst und Pferden beerdigt wurden. Das **Wikinger-Museum Ladby** liegt direkt beim Fundort. Zu sehen sind archäologische Funde und Rekonstruktionen, die einen guten Eindruck vermitteln, wie das Totenschiff ausgesehen haben könnte und wie es beladen war.

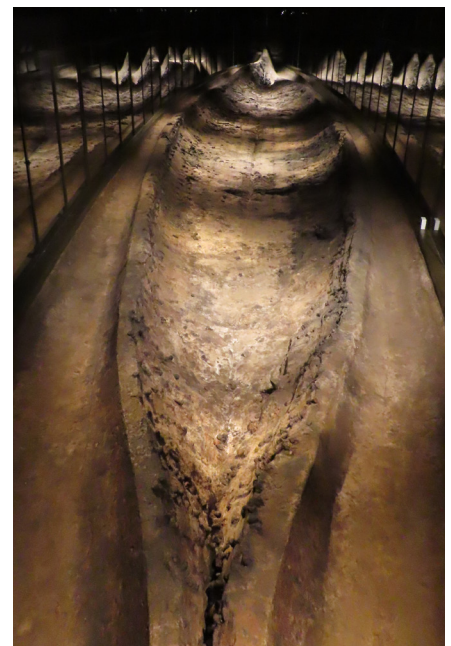
Das **Schiffsgrab** soll etwa um das **Jahr 925** angelegt worden sein. Es zählt zu den bedeutendsten archäologischen Funden aus der Zeit der Wikinger. Das Grab wurde **erst 1935** entdeckt und freigelegt. Es enthielt die Überreste eines **21 Meter langen Wikingerschiffes**, das für die Bestattung an Land gezogen worden war. Der Anführer (Fürst, König?) wurde zusammen mit zahlreichen Grabbeigaben bestattet, darunter Pferde, Hunde und Waffen. Von den Pferden und Hunden wurden **Knochen** gefunden, vom Fürst selbst fehlte jede Spur. Man vermutet, dass das Grab schon vor langer Zeit geplündert worden war. Das Holzschiff selbst verrottete im Laufe der Jahrhunderte, aber seine **Umriss sind heute noch klar erkennbar**, und dazu wurden diverse eiserne Beschläge und Niete an den richtigen Stellen gefunden.

Aus der Wikingerzeit sind generell nur wenige Skelette erhalten geblieben. Für ein **Schiffsgrab** kamen nur Angehörige der höchsten gesellschaftlichen Schicht in Frage – **Fürsten oder Könige**. Die Grabbeigaben bestanden aus Tongefässen mit Essbarem, aus Messern, Gerätschaften und Schmuck. Reiche Männer wurden mit Waffen beerdigt und reiche Frauen mit kostbaren Schmuckstücken.

Gemäss der Wikinger-Tradition **segelt** ein verstorbener Fürst oder König mit seinem Schiff **ins Totenreich**, um dort weiter zu leben. Deshalb die reichhaltigen Grabbeigaben samt Pferden und Lieblingshunden des Toten. Ähnlich hielten es auch die Alten Ägypter.



So könnte der Gabhügel um 925 n. Chr. in Kerteminde ausgesehen haben



Das ausgegrabene Totenschiff



Rekonstruktion des Wikingerschiffes



Rekonstruktion der Beladung des Schiffes



Frederik, der letzte Wikinger



Wim, das Porsche-Model



Unser Hotel Odeon in Odense



Tramschienen auf Grünstreifen

Zum **Wikingermuseum in Kerteminde** gehört noch diese Anekdote: Nach dem Besuch des Museums spazierten wir zum Wasser, um dort die Rekonstruktion des Wikinger-Schiffes zu begutachten. Danach waren wir schon unterwegs zum Parkplatz, um die Weiterfahrt nach Odense anzutreten. Da kam die Frage auf, warum in diesem Museum **keinerlei fotografische Dokumentationen** über die Ausgrabungen von 1935 zu sehen waren. Also gingen wir zurück ins Museum. Dort fanden wir in einem Buch tatsächlich Fotos darüber – und eine Abbildung des original ausgegrabenen Totenschiffes! Wir fragten dann beim Personal nach und erhielten die Antwort: «Haben Sie denn den Hügel nicht besucht, in dem das Schiff liegt?

Das ist doch das Highlight unseres Museums!». Nein, diesen Grabhügel hatten wir glatt übersehen, wir waren sogar über ihn hinweg gestiegen, erkannten ihn aber nicht als Grabhügel!

Also zogen wir nochmals los, und siehe da, da war das Prachtstück. Eingepackt in einen gläsernen und gekühlten Raum, um den wertvollen Fund nicht weiter verrotten zu lassen. Was wäre das für eine Schande gewesen, wenn wir dieses Highlight verpasst hätten!



Das ausgegrabene Original-Totenschiff

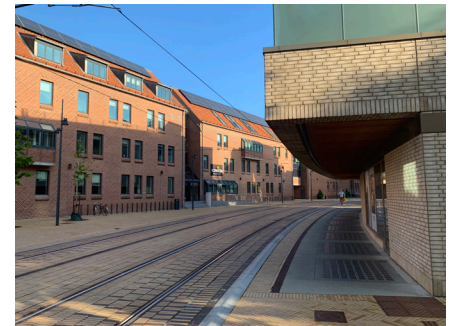
Von **Kerteminde** peilen wir dann **Odense** an und nach einer ruhigen Fahrt durch die herrliche Insellandschaft, immer wieder unterbrochen durch kleine Dörfer mit illustren Kirchen, kommen wir nach einer knappen Stunde in der grössten Stadt der Insel Fyn an: Odense.

Unser Hotel heisst Odeon und ist top-modern. Vielleicht etwas zu modern: Die Zimmerchen sind extrem sparsam und klein geraten. Kein Problem für eine Nacht. Wir checken ein und machen dann eine erste Erkundungstour in Odense. Und kommen aus dem Staunen nicht heraus: **Das Zentrum der Stadt ist komplett autofrei!** Wie ist so etwas nur möglich? Fast alle europäischen Städte haben «Autofreiheit» auf ihre Fahnen geschrieben, kaum eine schafft es – Odense schon. Wie das?

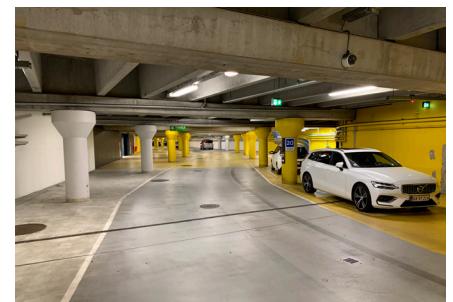
Eine starke Bürgerbeteiligung gab den Ausschlag. Die Stadtregierung konsultierte alle Einwohner und Geschäftstreibenden und präsentierte dann ein Konzept der schrittweisen Realisierung. So wurden mögliche Widerstände minimiert. Und den Bürgern genügend Zeit gegeben, sich auf die Änderungen einzustellen. Das scheint bestens geklappt zu haben. Durch die Schaffung einer freundlichen und lebenswerten Umgebung **ziehen die Geschäfte und Restaurants in der Innenstadt mehr Besucher an**, was sogar zu einer positiven Entwicklung der lokalen Wirtschaft beiträgt.

Zudem hat die Stadt ein Netz von gut ausgebauten **Fahrradwegen** geschaffen. Es gibt zahlreiche Velo-Abstellplätze, und die Stadt hat Programme aufgelegt, um das Velofahren als Hauptverkehrsmittel zu fördern.

Zudem hat die Stadt ein Netz von gut ausgebauten **Fahrradwegen** geschaffen. Es gibt zahlreiche Velo-Abstellplätze, und die Stadt hat Programme aufgelegt, um das Velofahren als Hauptverkehrsmittel zu fördern.



Weit und breit kein Auto zu sehen!



Des Rätsels Lösung: Die Autos sind unter der Stadt parkiert! Das Parkhaus führt kilometerweit in die Stadt, man kann in ihm spazieren und dann auftauchen, wenn man am gewünschten Ort angekommen ist. Genial.

Samstag, 31. August 2024

Heute steht eine längere Fahrt an – von Odense **zurück nach Hamburg**. Also stehen wir früh auf. Aber noch vor dem Frühstück realisieren wir, dass es in Odense **noch etwas gäbe**, was sehenswert wäre. Das erst vor drei Jahren eröffnete **Museum für H.C. Andersen**, den weltberühmten Märchenerzähler. Wir finden dann heraus, dass es um 10 Uhr öffnet. Das wollen wir doch nicht verpassen und so verschieben wir die Abfahrt. Diese Entscheidung ist goldrichtig, denn diese Anlage muss man erlebt haben – sie ist der Hammer!

Das erst **2021 neu gestaltete Museum** ist die Hauptattraktion der Stadt. Es widmet sich dem Leben und Werk des weltberühmten Schriftstellers und Märchenerzählers, der **1805 in Odense geboren** wurde und 1875 in Kopenhagen starb. Bekannt ist Andersen vor allem für seine Märchen «Die kleine Meerjungfrau», «Das hässliche Entlein», «Die Schneekönigin», «Des Kaisers neue Kleider» und «Die Prinzessin auf der Erbse».

Das Geniale an diesem Museum ist, dass es die Besucher **in die Welt von Andersens Märchen eintauchen lässt**. Die Ausstellung ist nicht chronologisch nach Andersens Schaffen aufgebaut, sondern zielt darauf ab, seine Märchen fassbar zu machen. Das gelingt, indem man gewisse Requisiten aus den Märchen präsentiert. An Beispielen erläutert: Um der **Prinzessin auf der Erbse** näher zu kommen, baut man im Museum einen Matratzenstapel auf. Da kann man sich dann vorzustellen versuchen, wie die Prinzessin am Morgen mit blauen Flecken erwacht ist, die ihr eine Erbse unter den zwanzig Matratzen zugefügt hat...! Zum Märchen **Des Kaisers neue Kleider** hat sich das Museum eine schöne digitale Spielerei einfallen lassen. Hier steht der Besucher vor einer Art Spiegel, in dem er sich selbst sieht. Geht er einen Schritt zurück und tritt dann wieder vor, trägt er ein neues Kleid! Wie der Kaiser. Ein Spass für jung und alt.

Wer war Hans Christian Andersen?

Er ist ein waschechter **Odenser**. Hier kam er 1805 zur Welt und soll in ärmlichen Verhältnissen aufgewachsen sein. Aber seine Eltern (der Vater Schuhmacher, die Mutter Wäscherin) weckten seinen Geist, indem sie Hans ständig Geschichten erzählten. Das muss ihn geprägt haben. Mit 14 Jahren zog er nach Kopenhagen, um eine Karriere als Schauspieler und Sänger anzupeilen, was jedoch misslang. Er fand aber wohlhabende Förderer, die ihm eine Ausbildung ermöglichten. Dann begann er zu schreiben. Mehr als tausend Gedichte, vierzig Dramen und sieben Novellen.

Weltberühmt wurde er aber mit seinen **158 Märchen**. Den ersten Märchenband veröffentlichte er 1835. Er hiess «Märchen, erzählt für Kinder». Der Erfolg blieb zunächst aus (kein Wunder bei diesem Titel!). Dabei enthielt der Band auch bereits den späteren Erfolgshit «Die Prinzessin auf der Erbse», eines von Andersens Schlüsselwerken. Schliesslich setzte er sich mit seinen Märchen aber durch und fand weltweite Anerkennung. Er starb 1875 in Kopenhagen im Alter von 70 Jahren. Er zählt nicht nur zu den bedeutendsten Märchenerzählern der Weltliteratur, sondern ist heute der wahrscheinlich berühmteste Däne. Er hat sich sein **prächtiges Denkmal in Odense** redlich verdient. Architekt war übrigens ein Japaner: Kengo Kuma.



H.C. Andersen, der Märchenerzähler



Andersen-Museum



Andersen-Museum mit Gartenanlage



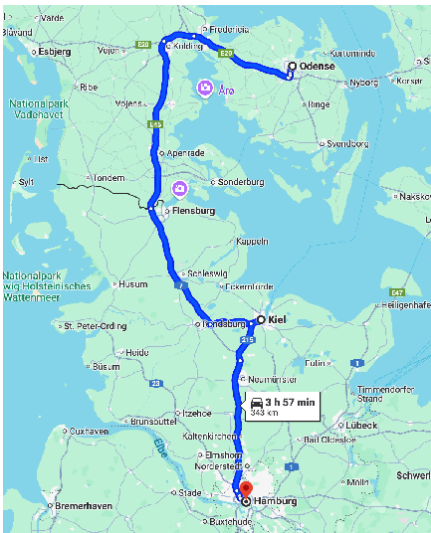
Andersens Geburtshaus in Odense



Erbse unter zwanzig Matratzen?



Des Kaisers neue Kleider



Hoch zufrieden mit unserer Entscheidung, den Andersen-Museums-Besuch doch noch eingeschoben zu haben, machen wir uns an die **Heimreise nach Hamburg**. Vor uns steht die längste Etappe mit 343 Kilometern, theoretisch in knapp vier Stunden zu schaffen. Wieder fahren wir über eine imposante Brücke, die die Insel Fyn mit Jütland verbindet. Sie nennt sich die **Kleine-Belt-Brücke** (Lillebæltsbroen). Eigentlich sind es zwei. Die alte Brücke (1,2 km, eröffnet 1935) und die neue, die 1970 gebaut wurde. Sie ist Teil der Autobahn E20 und etwa 1,7 Kilometer lang, aber wesentlich breiter und komfortabler. Sie wurde gebaut, um den stark wachsenden Verkehr über den Kleinen Belt zu bewältigen.



Wir kommen zügig voran – bis dann **kurz vor Kiel** alles stockt. Grund: Hier wird gebaut. Aus drei Spuren wird plötzlich eine einzige und das führt zu langen Staus. Da ist Geduld angesagt. Eine Alternative gibt es nicht, und so stehen wir auch mit einem Porsche, der vor Pferdestärken nur so strotzt, hilflos im Stau. Nach **gefühltem stundenlangen Stop-and-Go** erreichen wir schliesslich Kiel. Hier legen wir einen kurzen Halt ein und fahren zum Hafen. Naja. Wäre nicht nötig gewesen, hier ist nicht viel zu sehen. Ausser einem monströsen Kreuzfahrtschiff, das aussieht wie ein Hochhaus. Als Erinnerung an Kiel bleibt also vor allem: das Stehen im Stau.



Kiel: Kreuzfahrtschiff oder Hochhaus?



Kieler Hafen

Ab Kiel läuft's dann wieder gut und hier gibt es sogar ein paar Streckenabschnitte ohne Tempobegrenzung. Da lerne ich mal den berühmten **roten Notfallknopf** kennen, der auf dem Lenkrad des Porsches angebracht ist und der aus dem komfortablen Reiseauto einen brüllenden Rennwagen macht. Muss man mal erlebt haben – wohl fühlt man sich dabei aber nicht. Wim geht denn auch schon bald wieder vom Gas und fährt so weiter, wie er es während der ganzen Reise getan hat: umsichtig und angepasst. Danke, Wim!



Unser Nostalgie-Mahl: Gambas al Ajillo

Gegen Abend hin sind wir dann wieder zuhause in **Hamburg** an der Arnswalderstrasse 38a. Vorher gehen wir noch kurz einkaufen, um was Essbares im Haus zu haben. Dann brutzeln wir unser Lieblingsgericht, das wir von Fuerteventura her kennen: **Gambas al Ajillo**. Dabei kommen schöne Erinnerungen an unsere Robinson-Reisen auf. Wir lassen es uns gut gehen.

Sonntag, 1. September 2024

Hamburg. Zu **Hamburg** habe ich ja eine besondere Beziehung, seit ich 1964 (vor genau 60 Jahren!) mit «meiner» MS Basilea hier **zwei Wochen im Trocken-dock** lag. Als frischgebackener und unerfahrener Seemann (immerhin Messboy). Von der Stadt hatte ich wenig mitbekommen, Hauptattraktion war ja damals die **Reeperbahn**, in die mich die «echten» Matrosen eingeführt haben. Aber das ist eine andere Geschichte (die nachzulesen wäre: in meinem Tagebuch von 1964. Quelle: www.artfritz.ch >Kontakt >Lebenslauf Fritz Kleisli >Reise-Tagebuch: Mit der MS Basilea auf hoher See).



Hamburgs neues Wahrzeichen: die Elphi

Es gibt also noch einiges nachzuholen. Zumal 1964 Hamburg nur ein Wahrzeichen hatte, den **Michel**. Den haben wir aber schon am 25. August bestiegen. Nun ist aber mit der **Elphi** ein Bauwerk entstanden, das dem Michel den Rang abläuft. Und seit neuestem ist auch noch das spektakuläre **Bunkerhotel** dazu gekommen. Diese beiden Highlights der Stadt stehen nun auf dem Programm – und dazu etwas Nostalgie: eine Hafenrundfahrt.



Kunsthalle Hamburg



Der Flak-Bunker, wie er am Ende des Krieges 1945 aussah. 10.5-cm-Flak.



...heute mit einem noblen Hotel bestückt



Den **Sonntagvormittag** starten wir mit einem Besuch der **Kunsthalle Hamburg**. Wir lassen das Auto stehen und nehmen die U-Bahn in die Stadt. In der Kunsthalle waren wir schon mal gemeinsam: 2016. Damals reichte die Zeit aber nur für die **alten Meister** – diesmal beginnen wir gleich mit den **Modernen**. Auf eine detaillierte Beschreibung des Gesehenen verzichte ich aber an dieser Stelle. Wer sich dafür interessiert, findet alles auf der Website www.artfritz.ch unter >Museen>Hamburg. In der Kunsthalle läuft zur Zeit auch noch eine Ausstellung von **William Blake** (1757-1825). Auch nach diesem Besuch werde ich (noch) nicht ganz schlau, wie ich diesen britischen Künstler einordnen soll. Ich werde mich später damit befassen und dann alles auf artfritz.ch stellen.



Max Beckmann (1884-1950).
Liegende Frau am Meer, 1950.



Bunker als neues Wahrzeichen von Hamburg?

Klar, der Michel bleibt die Nummer 1. Aber dahinter lauern die **Elphi** und das erst im Juli 2024 eröffnete **Bunkerhotel** von St. Pauli. Diesem staten wir heute einen Besuch ab. Der Bunker ist ein spektakuläres Beispiel dafür, wie man aus einem Ärgernis aus der Kriegszeit ein prächtiges Denkmal macht. Aus einem hässlichen **Betonbunker**, der 1942 (mein Geburtsjahr!) als Flakstellung für die Fliegerabwehr erstellt wurde (in weniger als einem Jahr, von rund tausend Zwangsarbeitern) ist ein **Hingucker** geworden. Eigentlich wäre man ja den Bunker nach dem Krieg gerne losgeworden, aber er ist so stark und massig gebaut, dass eine Sprengung nicht möglich war, das halbe St. Pauli wäre in Gefahr gewesen. Also liess man ihn stehen und nutzte ihn zivil. Während des Kalten Krieges in den 70er/80er-Jahren diente er als Luftschutzbunker. 1990 wurde er verkauft und es entstanden ein Club, ein Konzertsaal, Läden und Künstlerateliers und der Betonbunker wurde zu einem Teil der alternativen Kulturszene Hamburgs. Die **Idee, darauf ein Hotel zu bauen**, kam 1993 auf. Der Investor Thomas Matzen erwarb das Baurecht für den Bunker bis zum Jahr 2053 für rund sechs Millionen DM. Die Architekten erstellten daraufhin die Pläne für **fünf zusätzliche Stockwerke** für die Aufnahme eines Hotels. Im Gegensatz zur Elphi (auf einem alten Speicher!) gab es hier keinerlei Probleme mit der Statik – die fast **vier Meter dicke Betondecke** trug die zusätzlichen Stockwerke spielend. Die fünf Etagen waren 2022 fertig gestellt, das Hotel ein Jahr später und schliesslich kamen noch der Dachgarten und die Begrünung dazu. Der einstige Betonklotz wurde so zur grünen Oase – es sollen rund 23'000 (!) Pflanzen gesetzt worden sein. Die Kosten für die Aufstockung, das Hotel und die Begrünung beliefen sich auf überblickbare 60 Mio Euro.



Das rundum begrünte Hotel



Aufstieg zum Dachgarten

Das Bunkerhotel konnte im Juli 2024 eröffnet werden.

Es liegt ganz in der Nähe des Millerntor-Stadions des Fussballclubs St. Pauli. Es heisst jetzt «Reverb by Hard Rock Hotel» (Reverb=Nachhall) und bietet 134 Zimmer mit Ausblick. Neben dem Hotel beherbergt der Bunker auch Büros, Veranstaltungsräume und **einen öffentlichen Dachgarten**, der über lange Rampen (560 Meter zu gehen) und Treppen ersteigbar ist. Der Eintritt ist (noch) kostenlos. Der Aufstieg zur alten Plattform des Bunkers in 38 Meter Höhe und zum Garten ist leicht, die Rampen sind nicht besonders steil. Und der Ausblick auf St. Pauli, den Hafen, den Michel und die Delphi ist grossartig. Bereits ist das Bunkerhotel zu einer **Toristenattraktion** geworden. Und zu einem **Symbol** dafür, wie man **Historisches mit Modernem** verbinden kann. Oder: Wie man aus einem Ärgernis aus der Kriegszeit ein lebendiges Denkmal schafft.



Die Elphi. Segel, Wellen, Diamanten...



Blick zu den Landungsbrücken



Blick auf die Hamburger Hafencity

Am **Sonntagabend** feiern wir unseren vorläufigen Abschied in einem gediegenen italienischen Restaurant Im Alten Dorfe 40 in Hamburg. Das **«Villaggio»** bietet eine Spitzenküche mit grosser Auswahl für jeden Geschmack, von der Seezunge bis zum Kalbsfilet – und eine überaus freundliche Bedienung. Es schmeckt!



«Familientreffen» zum Abschied. Meike, Wim, Lotti, Fritz und Tom.

Montag, 2. September 2024

Was steht noch auf dem Programm? Die Nostalgie-Hafenrundfahrt, der Besuch des Museums-Seglers «Rickmer Rickmers» – und natürlich die **Elphi**. Mit dieser beginnen wir unseren letzten Tag im Hamburg. Der Publikumsandrang zum **neuen Wahrzeichen der Stadt** hält sich in Grenzen, eine Vorbuchung ist nicht nötig. Zugang zu den Musiksälen hat man zwar nicht, dafür kann man sich rund ums Gebäude auf der **Aussichtsterrasse** frei bewegen und wird mit prächtigen Ausblicken belohnt.

Die Elbphilharmonie hat eine lange Leidensgeschichte hinter sich. Die Idee, ein Konzerthaus auf einen alten Hamburger Speicher zu stellen, entstand in den frühen 2000er-Jahren. Das renommierte Schweizer Architekturbüro **Herzog & de Meuron** lieferte die Pläne. Geplant war, auf das Backsteingebäude eine gläserne Struktur zu setzen, die an **Segel und Wellen** erinnern. Wer das Werk heute sieht, denkt: Ziel erreicht. Aber so einfach ging das nicht.

Der erste Spatenstich erfolgte im April 2007 und mit der Fertigstellung rechnete man für 2010. Die Kosten wurden auf etwa 77 Millionen Euro geschätzt. Doch dann begannen die **technische Probleme**. Der alten Kaispeicher aus Backsteinen erwies sich als zu schwach, um die gläserne Fassade zu tragen. Er musste verstärkt werden, um die enorme Last der Aufbauten zu tragen – tausende von Tonnen. Die Bauarbeiten verzögerten sich. Dazu kam das **Problem mit der Akustik**. Eine Konzerthalle erfordert absolute Ruhe und Stabilität. Jede Vibration, die durch Wind oder Verkehr verursacht wird, beeinträchtigt die akustische Qualität. Spezielle **Dämpfungssysteme** mussten entwickelt werden, um die Schwingungen zu eliminieren. Man kam auf die Idee, das ganze Gebäude **«schwimmend»** zu lagern und die Konzertsäle von der restlichen Struktur zu entkoppeln. Das alles kostete Zeit und Geld.



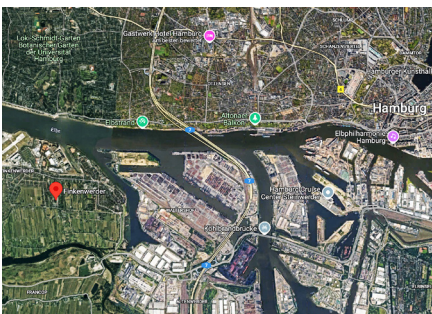
Rolltreppe zur Aussichtsterrasse



Die Jahre vergingen und das geplante Eröffnungsjahr 2010 wurde zur Illusion. An einen Abbruch der Übung war nicht zu denken, denn inzwischen hatte das Projekt schon hunderte von Millionen verschlungen. Die Kosten stiegen im Laufe der Jahre auf über **860 Millionen Euro**, mehr als das Zehnfache der ursprünglichen Schätzung. Trotz all der Schwierigkeiten konnte die Elbphilharmonie 2016 fertiggestellt werden und im Januar **2017 fand das Eröffnungskonzert im Grossen Saal** statt. Von der herausragenden Akustik waren die Fachleute sofort begeistert. Die «Elphi» gilt heute als eines der führenden Konzertstätten der Welt. Und ist jetzt ein **Touristenmagnet** erster Güte. Von den vielen Millionen spricht niemand mehr – heute ist man in Hamburg nur noch stolz auf die «Elphi», auf das neue Wahrzeichen der Stadt.



«Meine» MS Basilea 1964 im Trockendock der Howaldtswerft in Finkenwerder



Lage der ehemaligen Howaldtswerft



Heute nur noch riesige Containerschiffe



In meiner vorletzten Nacht in Hamburg sind Bilder in meinem Kopf aufgetaucht, die auf **das Jahr 1964 zurückgehen** – zu meiner Zeit als Messboy auf dem Hochseefrachter **MS Basilea**. Sechzig Jahre sind seither vergangen! Im Juli 1964 lagen wir hier im **Trockendock**. In meinem Tagebuch von damals finde ich unter dem Eintrag vom 17. Juli 1964: *«Im Hamburger Hafen gibt es interessante Dinge zu beobachten. Auf der Steuerbordseite unseres Kahns liegt ein zerstörter U-Boot-Bunker aus dem zweiten Weltkrieg, den die Hamburger nun gerne weg hätten, was aber gar nicht so einfach ist. Die Mauern sind 5 Meter dick, und da benötigt man eine Menge Dynamit! Und damit ist der gesprengte Beton noch nicht weg... das dürfte noch Jahre dauern, bis dieser Platz für neue Docks verwendbar wird. Auf der Backbordseite liegt ein umgekippter Frachter im Bach, es ist die «MS Brunswick», ein Bananenschiff, und auch das sollte dringend weggeschafft werden. An dieser Aufgabe «übt» man nun schon seit Monaten. Das Unglück passierte, als man die Brunswick vom Trockendock ins Wasser lassen wollte. Hoffentlich passiert das uns nicht auch, sonst ist meine schöne Reise im Eimer, bevor sie richtig begonnen hat... ».*

Howaldtswerft? Wo war die eigentlich? Und gibt es sie noch? Und was ist aus der MS Basilea geworden? Im Internet finde ich keine brauchbaren Angaben. Aber da gibt es ja meine neue Freundin, die KI. Künstliche Intelligenz. Die weiss alles und liefert innert Sekunden – echt wundersam. Das hat sie herausgefunden: Die Howaldtswerke-Deutsche Werft AG (HDW) betrieb in Hamburg seit den 1930er Jahren eine Werft unter dem Namen Howaldtswerft, die sich im **Stadtteil Finkenwerder** befand. Die Werft lag **am Südufer der Elbe**, nahe dem heutigen Gelände des Airbus-Werks.

In den 1960er-Jahren gehörte die Howaldtswerft zu den wichtigsten Akteuren im deutschen Schiffbau. Allerdings geriet sie in den 1970er Jahren in wirtschaftliche Schwierigkeiten, insbesondere durch die stärker werdende Konkurrenz aus Asien. Die Howaldtswerft wurde 1985 geschlossen.

Und was wurde aus der MS Basilea? Die MS Basilea, ein Frachtschiff der Schweizer Reederei Alpina Reederei AG, wurde 1952 von der **Flensburger Schiffbau-Gesellschaft** gebaut. Zu Beginn war sie zwischen Europa und Nordamerika unterwegs, später für die Reederei Rickmers und deren **Ostasien-Verbindungen**. (Das könnte meine Reise betreffen, die 1964 via Marokko, Suezkanal, Singapur, Bangkok und Hong Kong nach Schanghai und Dairen ging). Während des Sechstagekriegs 1967 wurde die MS Basilea **im Suezkanal beschossen** (das habe ich nicht gewusst!). Seeleute kamen nicht zu Schaden. Nach ihrer langen Dienstzeit wurde die MS Basilea 1973 ausser Dienst gestellt. Vermutlich wurde sie dann verschrottet. Meine MS Basilea! Wie traurig.

Doch nun zurück in die Gegenwart. Auf unserer **Hafenrundfahrt** versuche ich, alte Eindrücke von damals wiederzubeleben. Aber da kommt nichts mehr. Der Hafen hat sein Gesicht komplett verändert – da gibt es nur **nur noch Container**. Mit diesen hat sich die «Seefahrt-Romantik» komplett verabschiedet. Während die guten alten Stückgutfrachter tage- oder gar wochenlang in den Häfen beladen und gelöscht werden mussten, bleiben die heutigen Containerschiffe nur noch ein paar Stunden im Hafen.

Der Hamburger Hafen wirkt heute auf mich «aufgeräumt» und geordnet. Das war damals alles viel chaotischer. Und man hatte überall Zugang zu den Schiffen und den Werften. Nicht mehr denkbar bei all den Sicherheitsmassnahmen heutzutage. Dennoch ist die Hafenrundfahrt ein schöner Abschluss dieser Hamburgreise. Oder fast. **Noch eine Sehenswürdigkeit bleibt:**



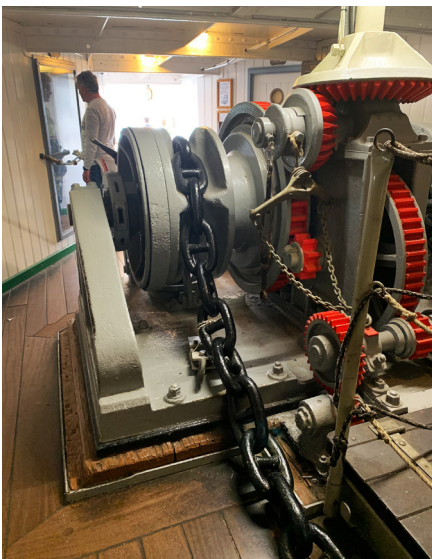
Der gefakte Mississippi-«Dampfer»



Segler Rickmer Rickmers und der Michel



Die «Rickmer Rickmers» im Hamburger Hafen



Ankerkette heben – Muskeln sind gefragt. Dieses Getriebe führt nach oben zum Deck, zum Ankerspill. Dieses wurde von 5-6 kräftigen Matrosen gedreht. Für einen Meter Ankerkette brauchte es zwölf Umdrehungen...



Wie die Rickmer Rickmers unter Segeln ausgesehen hat

Der **historische Segler «Rickmer Rickmers»** der seit vielen Jahren im Hamburger Hafen bei den Landungsbrücken als **Museum** Dienst tut. Der fast 130-jährige Grossegler liegt seit 1987 als schwimmendes Wahrzeichen in Hamburgs Hafen. Der **Windjammer aus Stahl** wurde 1896 auf der firmeneigenen Werft in Bremerhaven gebaut. Und wie kam er zu seinem Namen? Er ist **nach dem Enkel** des Firmengründers benannt. In seinen ersten Jahren fuhr er auf der Strecke Hamburg-Hongkong. Die Reisen dauerten jeweils rund ein Jahr! 1912 wurde der Segler an die Hamburger Reederei Carl Christian Krabbenhöft verkauft und segelte dann unter dem neuen Namen «Max» nach Chile und transportierte Salpeter. Bei einem Zwischenstopp 1916 (also mitten im Ersten Weltkrieg) auf den Azoren wurde er vom neutralen Portugal beschlagnahmt und den Engländern überstellt. Die nannten das Schiff «Flores» und nutzten es für Kriegsmaterialtransporte. Nach dem Krieg gaben sie es den Portugiesen zurück. Die portugiesische Marine baute es in ein **Schulschiff** um und nannte es «Sagres». Als Sagres bestritt sie auch Regatten und gewann 1958 sogar eine internationale Schulschiff-Regatta. Schliesslich wurde sie ausgemustert und abgetakelt und unter dem Namen «Santo Andre» als Hulk (=Schiff ohne Antrieb) in die Marinewerft gelegt.



Der Museums-Dreimaster «Rickmer Rickmers»

Dort gammelte das Schiff bis in die frühen 1980er-Jahre als Depotschiff vor sich hin. Bis der Verein **«Windjammer für Hamburg»** einschritt und beschloss, den Segler als Denkmal nach Hamburg zu holen. Er wurde 1983 nach Hamburg geschleppt und von fünfzig freiwilligen Helfern überholt. Die Stadt stellte auch Mittel zur Verfügung, um arbeitslose Schiffbauer und Schweisser einzustellen. Das Deck wurde mit Holz belegt und die Takelage vervollständigt. Seit 1987 liegt die Rickmer Rickmers nun im Hamburger Hafen und kann besichtigt werden – es gibt viele spannende Details zu entdecken. Zum Beispiel, wie der schwere Anker gehoben werden musste. Bevor der Segler 1930 eine Dampfmaschine bekam, musste die Arbeit mit roher Muskelkraft geleistet werden. Fünf bis sechs Mann am Ankerspill... Für einen Meter Kette brauchte es zwölf Umdrehungen und die Kette war 200 Meter lang, rechne... uff. Kein Schleck, so ein Leben als Deckmatrose.

Dienstag, 3. September 2024

Als ob diese schöne Reise in den Norden nicht genug Aufregendes zu bieten gehabt hätte, gerät dann auch noch die **Heimreise nach Zürich** zum Abenteuer. Das Flugzeug ab Hamburg startet pünktlich, der Flug verläuft reibungslos. Alles bestens, denke ich bei der Ankunft am Flughafen Zürich, in einer Stunde bin ich zuhause. Aber dann das. Jemand fischt meinen roten Samsonite-Koffer vom Rollband und zieht damit von dannen. Übrig bleibt jener Koffer, der dem «Täter» gehört, es ist natürlich auch ein roter Samsonite, genau das gleiche Modell wie meines. Also irgendwie verständlich – aber doch nervig. Ich rolle also den fremden Koffer zum **«Lost-and-Found»**-Büro und rapportiere den Sachverhalt. Zum Glück ist auf dem fremden Koffer eine Etikette angebracht. Deshalb wissen wir, wer der Sünder ist: Ein «Flugprofi» mit Senator-Status (!) namens Wol, ein Deutscher. Aufgrund seiner Buchung finden wir seine Mobilnummer und rufen an. Es kommt die Box. Nächster Versuch. Box. Eine Stunde lang nicht erreichbar. Dann endlich eine Antwort. «Ja, ich hab's auch gemerkt, dass ich den falschen Koffer habe, ich bringe ihn gleich zurück». Das dauert dann allerdings. Und ich warte und warte im «Lost-and-Found» und komme mir etwas lost vor. Schliesslich können wir die Koffern tauschen. Der Mann entschuldigt sich sofort und höflich – alles gut. Nur dass ich fast drei Stunden später als geplant zuhause bin. Aber immerhin zuhause. Wie schön.

Fritz Kleisli, September 2024