



69. Jahrgang
Oktober
2020

10

DER HEIMATBOTE

*Zeitschrift des
BÜRGER- UND HEIMATVEREINS NIENSTEDTEN E.V.
für Nienstedten, Klein Flottbek und Hochkamp*



Die Elbe bei Teufelsbrück um 1850

Siehe Seite 4

Wieder Licht im Tunnel.

Reise“ mit Formen und Farben dargestellt und damit der historischen Unterführung einen neuen Charakter gegeben. Bei der Ausgestaltung haben sie sich, wie sie betonen, von der Flora und Fauna der Umgebung inspirieren lassen. Das Licht erhielt dabei eine besondere Bedeutung. Nach Angaben der Behörde hatte ein Artenschutz-Gutachten gezeigt, dass im oberen Teil der Tunnels seltene Nachtfalter und sogar Fledermäuse ihre Ruheplätze haben. Und daher wurde ihr Schutz bei der Gestaltung der Farben und der Beleuchtung besonders berücksichtigt. Auch die Beleuchtung für den Elbwanderweg wurde modernisiert. Auf der Strecke zwischen Teufelsbrück und der Treppe zu Jacob wurden neue Leuchten aufgestellt und alte Beleuchtungskörper durch neue, energiesparende ersetzt.



Fotos: Ekkehard Eichberg



Im letzten Heimatboten berichteten wir, dass der kleine Tunnel unter der Elbchaussee, nach seinem Erbauer „Schröders Elbschloßstunnel“ genannt, aufwendig renoviert und für einige Wochen gesperrt wurde. Nun sind die Arbeiten beendet. Er erstrahlt in neuem Glanz und kann wieder als bequeme und barrierefreie Verbindung zur Elbe genutzt werden, ohne die verkehrsreiche Elbchaussee überqueren zu müssen.

Die Renovierung ist Teil des mehrere Länder umfassende EU-Projekts „Lucia“. In diesem Zusammenhang haben drei junge Künstlerinnen aus Hamburg an den Wänden und Bögen des Tunnels eine „Tag-Nacht-

Das EU- Projekt „Lucia“, oder wie es vollständig heißt: „Lightning the Baltic Sea Region“, fördert den Austausch von Erfahrungen zwischen Kommunen aus dem Ostseeraum zum Thema „Energieeffiziente öffentliche Beleuchtung“. Unterschiedliche Lichtkonzepte werden an unterschiedlichen Standorten getestet und die Ergebnisse ausgewertet. Der Schröder Tunnel und seine Umgebung sind ein wichtiger Teil dieser umfangreichen Untersuchungen. Seit 2019 ist das Bezirksamt Altona ein führender Partner dieses Projekts mit etlichen Partnerstädten, u.a. St. Petersburg, Göteborg und Tallin. Themenschwerpunkte der Arbeiten sind dabei Technologie, Ökonomie

und Akzeptanz durch die Bevölkerung. Gefördert wird das Projekt von der EU mit über 3 Millionen Euro.

Wir haben einige Passanten auf dem Wanderweg, die gerade durch den Tunnel gegangen waren, nach ihrer Meinung befragt. Wie immer bei derartigen künstlerischen Umsetzungen waren die Aussagen recht unterschiedlich.

Aber, machen Sie sich selber ein Bild vom neuen Tunnel, vielleicht auch zu verschiedenen Tageszeiten und teilen Sie uns ihr Urteil mit.

PSchl.

<https://nienstedten-hamburg.de>



Beerdigungs-Institut Seemann & Söhne KG
www.seemannsoehne.de

Blankenese
Dormienstraße 9
22587 Hamburg
Tel.: 866 06 10

Schenefeld
Trauerzentrum
Dannenkamp 20
22869 Schenefeld
Tel.: 866 06 10

Groß Flottbek
Stiller Weg 2
22607 Hamburg
Tel.: 82 17 62

Rissen
Ole Kohdrift 4
22559 Hamburg
Tel.: 81 40 10

Seemann
& Söhne

**Bestattungen aller Art
und Bestattungsvorsorge**

DER HEIMATBOTE

HERAUSGEBER:

Bürger- und Heimatverein
Nienstedten e.V.
für Nienstedten, Klein Flottbek
und Hochkamp
Tel. 33 03 68 (Detlef Tietjen)
Fax 32 30 35
E-mail pfaugaby@web.de

INTERNET:

www.nienstedten-hamburg.de

VORSTAND:

Peter Schulz
Peter Schlickerieder

REDAKTION DIESER AUSGABE:

Gabriele Pfau (pfaugaby@web.de)
Peter Schlickerieder

GESCHÄFTSSTELLE:

Nienstedtener Str. 13
22609 Hamburg

SIE FINDEN NIENSTEDTEN IM INTERNET:

www.nienstedten.de

DAS HEIMATBOTEN-ARCHIV IM INTERNET:

https://hb2.nienstedten-hamburg.de/

Nicht alle Beiträge entsprechen der Meinung der Redaktion bzw. der des Vorstandes. Für alle veröffentlichten Beiträge übernimmt die Redaktion ausschließlich pressgesetzliche Verantwortung. Die Kürzung zugesandter Beiträge behält sie sich ausdrücklich vor.

Redaktionsschluss am 10. des Vormonats. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Redaktion.

Der Verkaufspreis ist durch den Mitgliedsbeitrag abgegolten.

Wir freuen uns über jeden Beitrag unserer Leser.

KONTO:

Hamburger Sparkasse
IBAN: DE44200505501253128175
BIC: HASPDE3333

VERLAG, ANZEIGEN UND HERSTELLUNG:

Soeth-Verlag PM UG
Wiedenthal 19
23881 Breitenfelde
Tel.: 04542 995 83 86
E-Mail: info@soeth-verlag.de
www.soeth-verlag.de

Titel: Abbildung aus dem Archiv Tietjen.
Repro von M. Wigger

Wenn es um Ihre Anzeige geht ...



Soeth-Verlag PM UG
Wiedenthal 19 · 23881 Breitenfelde
Tel. 04542-995 83 86
E-mail: info@soeth-verlag.de · www.soeth-verlag.de



BÜRGER- UND HEIMATVEREIN NIENSTEDTEN E.V.

Die **Sprechstunden** und der „**Nienstedten-Treff**“
finden coronabedingt zur Zeit **nicht statt**.

Wir gratulieren

den „Geburtstagskindern“ unter unseren Senioren und wünschen ihnen für das neue Lebensjahr alles Gute, vor allem Gesundheit

Gisela Bätjer

Sibylle Hugo

Maria Preuß

Christa Scheuffler

Helmuth Schirrmacher

Elke Stein

Sibylle Dralle

Jürgen Pfuhl

Uwe Richter

Rainer Schindler

Klaus Schümann

Bernd von Ehren

Aus dem Ortsgeschehen

Ein déjà-vu

Ick heff mol een Hamburger Veermaster seen . . .

Das ist allerdings schon sehr lange her und fand irgendwann Mitte der fünfziger Jahre statt. Es gab damals, wie heute beim Einlaufen ihres Schwesterschiffes „Peking“ am Elbufer einen großen Menschenauflauf. Objekt des Interesses war die Viermastbark Pamir, die mit ihrem Hilfsmotor, aber unter voller Bese gelung die Elbe heraufkam. Der grandiose Anblick war der völligen Windstille zu verdanken, die an diesem Abend das Tuch schlaff von den Rahen herabhängen ließ. Ein Anblick, der sich leider nie mehr wiederholte, denn die Pamir sank am 21. September 1957 in einem Hurrikan. Zu den vielen Opfern des Unterganges zählte der Schiffsjunge Peter Schneider aus Nienstedtens Söbendieken.

Mit der Peking haben wir nun also doch noch einen von Laeisz Flying-P-Liners für Hamburg gewonnen, nachdem es 1960 offen-

bar nicht möglich war, die Passat für die Stadt zu erhalten. Der dank der Bemühungen des Vereins „Freunde der Viermastbark Peking e.V.“ restaurierte Frachtsegler wurde am 7. September mit großem Jubel und Wasser aus allen Rohren des neuen Feuerwehkreuzers begrüßt und wird in Zukunft unser Hafenmuseum zieren. Wer weiß, ob wir sie in Zukunft auch einmal unter vollen Segeln erblicken können. Vielleicht bei einer Einlaufparade an einem zukünftigen Hafengeburtstag. Es wäre ein tolles Wiedersehen.

Jürgen Pfuhl



Begegnung mit der Peking auf hoher See.
(Foto: State Library of Queensland)

Es gibt an der Elbe keinen „Leuchtturm“

Liebe Leser des Nienstedtener HEIMATBOTEN, wir freuen uns sehr, dass unser HEIMATBOTEN-Archiv zusehends genutzt wird. Wer es verwendet, können, wollen und dürfen wir gar nicht wissen, es sei denn, der Nutzer meldet sich von selbst bei uns. Was wir aber zur Verbesserung unserer Suchmaschine überprüfen können, sind die eingegebenen Suchbegriffe, deren Häufigkeit und die Anzahl ihrer Ergebnisse.

So fiel uns neulich auf, dass ein Zeitgenosse nach einem „Leuchtturm“ gesucht hatte. Er mag ungläubig gedacht haben, das kann doch nicht sein. Das Ergebnis war natürlich negativ, denn es fehlte ein ‚t‘. Hätte er einfach nur „Leucht“ eingegeben, wären etwa 30 Ergebnisse herausgekommen und die gesuchten **Leuchttürme** wären dabei gewesen. Nebenbei aber auch Begriffe wie „Straßen**beleuchtung**“. Komplette richtig geschrieben, also „Leuchtturm“ hätte zu jenem Zeitpunkt vier Ergebnisse gebracht. Der Begriff „Leuchtfeuer“ immerhin drei. Nun kann sich ein jeder einmal verschreiben.

Leider können wir nicht, wie bei Google, eine Auswahl ähnlicher Begriffe ermitteln und dann entweder damit automatisch den Suchbegriff ersetzen, oder nach dem Motto: „Meinten Sie Leuchtturm?“ als Alternative anbieten. Dahinter steckt eine sehr aufwendige EDV, die nach dem Wahrscheinlichkeitsprinzip vergleichbare Begriffe ermittelt. Das zu solchen Zwecken entwickelte „TensorFlow“ sei für Interessierte an dieser Stelle erwähnt. All das können wir leider nicht leisten und daher bitten wir unsere Nutzer, nicht gleich aufzugeben und nachzusehen, ob sie sich eventuell vertippt haben. Unsere Suchmaschine kann in der Datenbank, die an die 60.000 Suchbegriffe enthält nur nach eindeutigen Zeichenketten suchen. „**tturm**“ als Untermenge von „Leuch**tturm**“ würde hier zum richtigen Ergebnis führen.

Sollten Sie Problem mit unserem Archiv haben, oder Fehler entdecken, bitten wir hiermit ganz herzlich um Rückmeldung.

Jürgen Pfuhl

Zum Titel

Die Elbe bei Teufelsbrück um 1850

„Die Teufelsbrücke an der Elbe bei Klein Flottbeck“ So hat der Hamburger Maler und Lithograph David Martin Kanning (31.5.1806-17.10.1884) sein Bild betitelt, als er es in seinem eigenen Verlag mit abgeschlossener Steindruckerei etwa um 1850 sowohl in schwarz-weiß, und für das „gehobene Publikum“ auch farbig lithographierte.

Aus seiner Werkstatt kennen wir weitere Stadtbilder „von unterschiedlicher Qualität“, so äußerten sich 1926 die Verleger des Künstlerlexikons Thieme und Becker, aber „wenige eigenständige Arbeiten seien besser“.

Zu diesen wenig besseren Arbeiten sollte auch das Titelbild gehören. Es wird im Vergleich mit der Abbil-

dung gleichen Motivs (zur gleichen Zeit) seines Künstlerkollegen Wilhelm Heuer (6.11.1813-15.4.1890, Hamburg) bestehen können.

Unsere Augen werden sicherlich beim Betrachten beider Ansichten beim Titelbild länger verweilen, die figurliche Staffage ist in Bewegung, wir überlegen was auf diesem kleinen Bild (Original-Bildmaße 20x30 cm) alles passiert.

Die Besatzung des großen Segelschiffs ankert gerade, das Segeltuch wird eingeholt, die vornehme Person mit Zylinder am Ufer wurde gerade, vom Schiff kommend, an Land gerudert. Oder ist es vielleicht umgekehrt?

Soll der am Ufer wartende Herr gleich von der Besatzung des Ruderboots abgeholt werden um sich zum Segelschiff, dessen Besatzung sich für die Weiterfahrt bereits vorbereitet (Anker wird eingeholt, Segel wird gehisst), bringen zu lassen?

Die Kutsche am rechten Bildrand, bringt sie Gäste zum nebenstehenden Gasthaus oder werden Gäste oder Familienangehörige eines Hamburger Kaufmanns zu seinem Landsitz gefahren?

Auf dem freien Feld im Jenischpark sehen wir einen Schäfer, der seine kleine Herde beim Grasens beaufsichtigt. Ein Reiter schaut auf das Geschehen am Ufer und auf der Elbe, zwei Jugendliche tragen ein gerade aus dem Wasser gefischtes längeres Holzstück an Land. Vor der Brücke liegt scheinbar ein Elbwerer auf dem Elbsand, wahrscheinlich befindet es sich doch im Wasser der Flottbeck? Am linken Rand sehen wir ein Werkstatt-Häuschen, das zu einer danebenliegenden



Gleiches Motiv wie das Titelbild, aber von dem Künstlerkollegen Wilhelm Heuer

kleinen Schiffswerft gehört, es ist etwa die Stelle, wo sich seit den 1890er Jahren die Einfahrt zum späteren (Krümmel'schen) Yachthafen befindet.

Das gerade neu erbaute „Cafe zum Bäcker“ (bis etwa 1943 bestehend) hat noch geschlossen, es sind keine Gäste auf der Terrasse zu sehen, wahrscheinlich hat der Künstler diese Ansicht um die Mittagszeit gemalt.... Es gibt weitere Kupferstiche und Steindrucke anderer

Künstler, die dieses beliebte Motiv gezeichnet oder gemalt haben. Von der Elbe aus gesehen oder auch mit Blick vom Jenischpark auf die Teufelsbrücke zur Elbe hin.

Gelegentlich werde ich sie den Lesern des HEIMATBOTEN gerne vorstellen

Detlef Tietjen

Aus dem Ortsgeschehen

Größer, schneller, besser – die Flying P-Liners

Die schnittigen Großsegler, die Flying P-Liner der Hamburger Traditionsreederei F. Laeisz, die Ende des 19., Anfang des 20. Jahrhunderts bis zum Zweiten Weltkrieg die Meere kreuzten, bringen die Augen aller Windjammerfans noch heute zum Leuchten, auch wenn es die meisten von ihnen nur noch auf Fotos und Gemälden zu bewundern gibt. Viele, darunter auch die „Peking“, waren speziell für die lukrative Salpeterfahrt nach Südamerika entworfen worden. Der Aufschwung des Salpeterimports kam nicht von ungefähr: Nachdem der Chemiker Justus von Liebig Mitte des 19. Jahrhunderts erkannt hatte, wie wichtig Stickstoff für das Pflanzenwachstum ist, wuchs die Nachfrage nach entsprechenden Düngemitteln. Also begannen die deutschen Reeder für die gerade entstehende Agrarindustrie vermehrt Stickstoffdünger, nämlich Guano und Salpetersalze aus Lateinamerika zu importieren. Denn Deutschland versuchte seine Getreideerzeugung drastisch zu steigern, damit es sich von Importen unabhängig machen konnte.

Der Chilesalpeter konnte aber nicht nur als Dünger, sondern auch zur Herstellung von Sprengstoff und Treibladungen für Waffen genutzt werden, was ihn doppelt begehrt machte. Mit der Salpeterfahrt ließen sich also beträchtliche Gewinne erzielen, und viele Reedereien beschlossen, die lohnende Fracht von der chilenischen Pazifikküste rund um das berühmte Kap Hoorn über den Atlantik nach Europa zu verschiffen. 1913 erzielte der Doppelzentner Chilesalpeter im Hamburger Großhandel 22 Mark, der

Frachtwert der mit 4.700 Tonnen voll beladenen „Peking“ (Baukosten 680.000 Mark) entsprach damit über einer Million. Zu Vergleich: Ein Erster Offizier verdiente im selben Jahr bei Laeisz, Prämien nicht eingerechnet, 165 Mark im Monat, ein Fahrrad kostete zwischen 65 und 100, ein Pfund Butter 1,45 Mark.

Die Reisen ums Kap Hoorn waren bekanntlich gefährlich, denn zehn Monate im Jahr muss man dort mit Westwinden ab Windstärke 8 und haushohen Seen rechnen. Doch Laeisz hatte eine Flotte aus besonders sicheren, zuverlässigen und schnellen Großseglern aufgebaut, die er unter erfahrenen Kapitänen zu den Salpeterhäfen Iquique und Antofagasta in Chile schickte. Seine wohl berühmtesten Schiffe sind heute die Fünfmaster „Potosi“ und „Preußen“, die Viermaster „Pamir“, „Peking“, „Passat“, „Priwall“ und „Padua“.

Die Schiffsnamen beginnen übrigens alle deswegen mit einem P, weil Reedereigründer Ferdinand Laeisz 1857 sein erstes Schiff „Pudel“ getauft hatte, nach dem Kosennamen seiner Frau Sophie. Die vielen Viermaster, ein Schiffstyp, der zu Beginn des 20. Jahrhunderts *en vogue* war, inspirierten die Hafenbesucher zu der plattdeutschen Bezeichnung „Hamburger Veermaster“.

Nun ist Zeit bekanntlich Geld, und darum setzte Laeisz auf immer größere, schnellere und technisch ausgefeiltere Schiffe. Mit seinem 1902 in Dienst gestellten legendären Fünfmastvollschiff „Preußen“, der Krönung des Segelschiffbaus, mit 147 Metern Länge über alles deutlich größer als die 1911 gebaute „Peking“ (115 m), konnte Laeisz 8.000 Tonnen Chilesalpeter laden. Gerade mal 46 Mann Besatzung waren nötig um das ranke, bis zu 20,5



Die restaurierte Peking (Bj. 1911) am 7. September 2020 vor Blankenese.
(Foto: Jürgen Pfuhl)



Die Pamir (1905-1957) unter finnischer Flagge. Die Viermastbark war 1931 nach Finnland verkauft worden. (Foto: State Library of Queensland)

Knoten (38 km/h) schnelle Schiff zu führen und die 6.800 Quadratmeter Segelfläche zu bedienen. Ihr Kapitän Boye Richard Petersen (1869-1943) sorgte 1903 dann auch in der Fachpresse für Schlagzeilen. Er hatte die Strecke Hamburg-Iquique mit „Preußen“ in nur 57 Tagen zurückgelegt; ein Rekord, der nie eingestellt werden sollte.

Der Öffentlichkeit blieben solche Höchstleistungen verborgen, da die Segler als reine Frachtschiffe konzipiert waren. Für die Reeder standen nicht Passagierkabinen für Vergnügungsreisende, sondern der Laderaum im Mittelpunkt des Interesses. Und für Laeisz die besten Mannschaften: Für die Besatzungen waren die Flying P-Liner durchaus attraktiv, denn sie waren technisch auf dem neuesten Stand, solide gebaut und sorgfältig instandgehalten; nicht zuletzt stimmten auch Verpfle-

gung und Lohn. Und ein gut gewartetes, modernes Schiff ist die beste Lebensversicherung für Reisen in gefährliche Gewässer. Gelegentlich

nahmen die P-Liner einzelne Wissenschaftler mit an Bord, vor allem Ozeanographen, die, neben den Berichten der Kapitäne, wertvolle Daten für die Segelhandbücher der Deutschen Seewarte lieferten.

Seine stählernen Schwerwettersegler und tüchtigen Mannschaften ermöglichten es Laeisz, zwei Salpeterfahrten pro Jahr durchzuführen. Andere Reeder schafften nur drei Rundreisen in zwei Jahren, Reisen, die mit Seglerromantik eher wenig zu tun hatten. Beispielsweise fielen dem schlimmen Südwinter von 1905 vor Kap Hoorn 30 Frachtsegler zum Opfer; allein im September zogen 16 Sturmtiefs südlich der Landspitze vorbei! Und: Funktelegraphie oder zuverlässige Wettervorhersagen existierten nicht. Manche Kapitäne kamen gegen die Macht der brüllenden Westwinde einfach nicht an, „nicht um die Ecke“, sprich um Kap Hoorn herum, und ließen sich an Südafrika vorbei gen Westküste Lateinamerikas schieben; sie fuhren also fast um den Globus, um „von hinten“ in ihre chilenischen oder



Die Fünfmastbark Potosi (1895-1925) (Foto: State Library of Queensland)

Otto Kuhlmann

Bestattungen seit 1911
Inh. Frank Kuhlmann

BAHRENFELDER CHAUSSEE 105
22761 Hamburg · Altona · Elbvororte
www.kuhlmann-bestattungen.de



040.89 17 82

Zeit für Ihre Trauer in unseren neu gestalteten Räumen



ISO-zertifiziertes Unternehmen in der Bestatter-Innung und im Bestatterverband Hamburg

peruanischen Bestimmungshäfen zu gelangen. Solche Reisen dauerten dann schon mal sechs Monate und mehr...

Die Salpeterfahrt war neben der Weizenfahrt nach Australien und dem Erz-, Zement-, Holz- und Kohletransport eine der letzten Domänen, in den die Reeder Großsegler wegen ihrer niedrigeren Betriebskosten mit höherem Gewinn als Dampfer betreiben konnten. Denn solche Ladung musste nicht termingebunden transportiert werden, sie konnte ja auf der Überfahrt nicht verderben, selbst, wenn die Segler beispielsweise wegen widriger Winde weite Umwege fahren mussten, oder sich „feststampften“. Zudem waren Segelschiffe auf den langen Ozeanrouten ohne „Tankstopps“, also zum Kohlebunkern, unterwegs. Mit der Eröffnung des Suezkanals im Jahre 1869, halbierte sich jedoch der Seeweg nach Indien, und dadurch kam jeder noch so lahme Dampfer schneller ans Ziel als der flinkste Frachtsegler. Nur bei Reisen in entlegene Gebiete wie Australien konnten die behäbigen „Smoke-Ewer“ noch mithalten. Aber als 1914 auch noch der Panamakanal eröffnet wurde und den Dampfern den schnellen Zugang zur Westküste Südamerikas erlaubte, war das Ende der Segelschiffahrt nur noch eine Frage der Zeit. Der Erste Weltkrieg unterband den Handel mit Salpeter weitgehend. Aber der Salpeter war es auch, der die Reederei F. Laeisz nach Ende des Ersten Weltkriegs vor dem Konkurs bewahrte. Der Versailler Vertrag sah vor, dass fast alle deutschen Handelsschiffe an die Alliierten ausgeliefert werden mussten, und damit standen viele Reedereien vor dem Ruin. Laeisz hatte jedoch Glück im Unglück: die meisten seiner Segelschiffe, darunter auch die „Peking“, lagen vor Chile. Sie konnten auf eigene Rechnung mit dem in Europa dringend benötigten Salpeter beladen und auf Überführungsreise geschickt werden. Die Fracht brachte einen immensen Erlös, so dass Laeisz die meisten seiner Schiffe von den Alliierten zurückkaufen konnte, so auch die „Peking“. Sie war von 1914 bis 1920 in Chile interniert, und musste 1920 zunächst als Reparationsleistung ans Königreich Italien abgegeben werden. 1923 wurde sie wieder an Laeisz verkauft.

Aber schon neun Jahre später veräußerte Laeisz die „Peking“ nach England, wo sie als „Arethusa II“ im Hafen von Upnor östlich von London, festgemacht wurde und als stationäres Schulschiff diente. Denn nicht nur die Weltwirtschaftskrise machte Großsegler wie die „Peking“ unrentabel, es war vor allem der technische Fortschritt im Schiffsmaschinenbau der dazu führte, dass Dampfer Frachtseglern zunehmend Konkurrenz machten. Außerdem konnten Stickstoffdüngemittel oder Nitrate für Explosivstoffe inzwischen von der chemischen Industrie bereitgestellt werden, was den Langstreckentransport von Salpeter überflüssig machte. Ironie des Schicksals: Ausgerechnet der Verlust eines Flying P-Liners, die ja als die sichersten Großsegler der Handelsmarine galten, beendete in Deutschland die große Ära der Frachtsegler: Das Segelschulschiff „Pa-



Das einzige Fünfmastvollschiff der Welt: Die Preußen (1902-1910) (unbek. Fotograf)

mir“ geriet im September 1957 in einen Hurrikan. Ihre lose Getreideladung war wahrscheinlich unsachgemäß gestaut und schon vorher verrutscht; in der stürmischen See bekam die Viermastbark schwere Schlagseite. Dann kenterte das 52 Jahre alte Schiff. Von den 86 Mann Besatzung, hauptsächlich junge Seekadetten, überlebten nur sechs. Die deutsche Handelsmarine verzichtete daraufhin, ihren Nachwuchs auf Großseglern auszubilden. Immerhin führte das Unglück dazu, dass endlich die dringend notwendigen Verbesserungen der

An advertisement for SIMMON Immobilien. At the top, the logo 'SIMMON' is written in a large, blue, serif font, with 'Immobilien seit 1922' in a smaller, red, sans-serif font below it. The background of the ad is a photograph of a large, light-colored house with a gabled roof and dormer windows. Below the house, there are three red circular icons containing the words 'KAUF', 'MIETE', and 'VERWALTUNG' in white capital letters. Below these icons is a white anchor icon, and below that, the text 'IN HAMBURG ZU HAUSE' in white capital letters on a dark blue background.

ERNST SIMMON & CO

Waitzstraße 18

22607 Hamburg

Tel.: 040 89 69 81 - 0

FAX: 040 89 69 81 - 22

Mail: info@simmon.de

WIR SIND FÜR SIE DA!

PENTHOUSE gesucht?

Verkaufen **SIE** uns **IHR** oder ein von Ihnen entdecktes Grundstück, **WIR** planen gemeinsam die neue Bebauung und **SIE** suchen sich die schönste Wohnung (z.B. das Penthouse) aus!

Wir erfüllen Wohnträume in den Elbvororten gemäß unserem Motto:
Wir bauen Ihr Haus wie das eigene.

Wir bauen, makeln, bewerten Immobilien & finanzieren!

WEST-ELBE
BAUTRÄGER- UND HANDELS GMBH
Wedeler Landstraße 38 · 22559 Hamburg
Tel. 040 - 86 64 21 07 · www.west-elbe.de

Rettungsdienste und Schiffsmeldesysteme durchgeführt wurden.

Als Segelschulschiffe durchkreuzen einige der stolzen Großsegler jedoch nach wie vor die Weltmeere, wenn auch nur eines davon zu den vier erhaltenen Flying P-Linern gehört, also die „Pommern“ und die „Peking“ mit ihren Schwesterschiffen „Passat“ und „Padua“. Letztere lief 1926 vom Stapel und ist damit der jüngste aller Flying P-Liner. Sie fuhr nach dem Zweiten Weltkrieg, getauft auf den Namen „Krusenstern“, als Schulschiff der sowjetischen Kriegsmarine. Heute untersteht sie der Baltischen Staatlichen Akademie der Fischereiflotte und ist der letzte aktiv segelnde P-Liner. Auch wenn es ein teures Vergnügen ist, wäre es doch schön, unsere „Peking“ eines Tages wieder unter ihren 4.100 Quadratmetern Vollzeug bewundern zu können...

Andrea Pfuhl

Quellen bei der Autorin

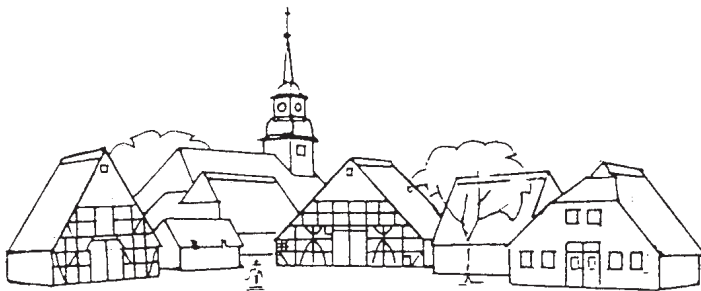
Vereine

Nienstedtener Turnverein von 1894 e.V.

1. Vorsitzender: Jörn Esemann
Flaßbarg 107b,
22549 Hamburg
Telefon: 832 38 04
www.Nienstedtener-Turnverein.de

Sport-Club Nienstedten von 1907 e.V.

Quellental 27, 22609 Hamburg
Vorsitzender: Hajo Wolff
Charlotte-Niese-Str. 3a
22609 Hamburg
Telefon: 820778



DER BÜRGER- UND HEIMATVEREIN NIENSTEDTEN e. V.

setzt sich für Nienstedten, Klein Flottbek und Hochkamp und damit auch für Sie ein. Unterstützen Sie unsere Arbeit durch ihre Mitgliedschaft. Sie bekommen dann den HEIMATBOTEN monatlich per Post ins Haus geschickt. Füllen Sie bitte den nebenstehenden Antrag aus und schicken Sie ihn an den

Bürger- und Heimatverein Nienstedten e. V.
Nienstedter Str. 33, 22609 Hamburg

Ich bitte um Aufnahme in den Bürger- und Heimatverein Nienstedten e. V.

Als Beitrag möchte ich jährlich
den Mindestbeitrag von € 36.–
einen Beitrag von € _____
(Zutreffendes bitte ankreuzen oder ausfüllen) bezahlen.
der am Jahresanfang fällig ist.

Name: _____ Vorname: _____

Beruf: _____ Geburtstag _____ Tel.: _____

Straße: _____ PLZ, Ort: _____

Ermächtigung zum Bankeinzug

Hiermit ermächtige ich den
Bürger- und Heimatverein Nienstedten e. V.
widerruflich zum Einzug meines Mitgliedsbeitrages bei

Fälligkeit zu Lasten meines Kontos: _____

IBAN: _____ BIC: _____

Ort, Datum: _____ Unterschrift _____

Ich bin damit einverstanden, dass meine Daten vom Bürger- und Heimatverein zum Zwecke der Mitgliederverwaltung erfasst und gespeichert werden.

Unterschrift: _____