

Baufortschritte No. 5 ELBE

Seit seiner Rückkehr aus den USA liegt Hamburgs Lotsenschoner No. 5 ELBE unter einer alles überdeckenden Winterplane im Harburger Binnenhafen. Auf der Werft von Jugend in Arbeit Hamburg e.V. hatte man schon gehäht, dass sich die Instandsetzungsarbeiten nicht auf das Ausbessern von Farbe beschränken würden und alle freien Kapazitäten auf das neue Projekt konzentriert. Zunächst wurden alle Rundhölzer und beide Masten wieder in Stand gesetzt und anschließend gestellt – leider wurde dabei offenbar, dass der Großmast auf halber Länge eine verborgene Faulstelle hat, die nicht reparierbar ist. Ein neuer Mast musste her... Zunächst aber wurde alle überflüssige Ausrüstung von Bord gebracht und anschließend 40 Tonnen rostiger Eisen-Ballast aus der Bilge gewuchtet, ein Knochenjob für die ABM-Mitarbeiter. Inzwischen ist die Bilge gereinigt und klar für die Aufnahme neuen Ballasts – 30 Tonnen Bleibaren liegen bereit für den Weg nach Harburg dank eines Sponsorings der Norddeutschen Affinerie AG. Große Aufgaben warteten auf die Bootsbauer: Wie schon seit der Besichtigung in den USA bekannt, stand das Deck des Schoners an zur Erneuerung. Im Lauf der Jahrzehnte war es durch Abrieb, Scheuern und Schleifen unmerklich immer dünner geworden, wobei man die immer zahlreicher werdenden Faulstellen immer nur geflickt hatte. Nach dem Huckepack-Transport durch die Tropen mit offenen Nähten in Hamburg angekommen, tropfte der Regen ungehindert auf die historische Inneneinrichtung des Schoners. Zwei Maßnahmen waren zu ergreifen: Erstens die Anfertigung der eingangs erwähnten Persenning, zweitens die Erneuerung des gesamten Decks. Trotz Gebläse-Heizung sollte es Wochen dauern, bis der Rumpf von innen wieder einigermaßen trocken wurde. Damit der Schiffskörper nicht „weich“ wird und sich womöglich verwindet, tauschten die Bootsbauer die Decksplanken immer nur Schritt für Schritt aus, das dass nie mehr als ein Drittel des Decks fehlte. Natür-

lich war, wie zu befürchten stand, auch ein erheblicher Teil der Decksbalken beschädigt. Einige mussten komplett erneuert werden, die Mehrzahl konnte unter Einsatz von viel Erfindungsreichtum, modernen Leimen und alter Handwerkskunst erhalten werden, getreu den Grundsätzen der Baudenkmalpflege. Das neue Deck wird, ganz wie in alten Zeiten, wieder aus massiven Oregon-Rifts geplankt und kalfatert. Nur beim Decksverguss wird genau der entgegengesetzte Weg eingeschlagen und mit modernsten Materialien gearbeitet – die wertvolle Inneneinrichtung darf keinen weiteren Gefahren durch leckende Decksnähte ausgesetzt werden.

Bei all diesen Arbeiten erlernen die vier Auszubildenden, die im Oktober 2002 speziell für die Restaurierung von No.5 ELBE eingestellt wurden, alle möglichen Facetten des traditionellen Bootsbauhandwerks. Ihr Engagement für das historische Schiff ist unübersehbar. An den Projekten ELBE, ARTEMIS und HETI bildet Bootsbaumeister Heinz Peters insgesamt fast 20 Bootsbaulehrlinge aus, beaufsichtigt außerdem noch ebenso viele ABM-Kräfte und ist dabei stets die Ruhe selbst. Auch der Wunsch der Stiftung, den Lotsenschoner noch in diesem Sommer in Fahrt zu setzen, und sei es auch nur für eine paar Probeschläge, versetzt ihn nicht in Unruhe.

Wofür es durchaus einigen Anlass gäbe, denn abgesehen von der Antriebsmaschine sind unter Deck mittlerweile sämtliche technischen Installationen entfernt. Ein erfahrenes Ingenieurbüro hat die komplette Neuplanung der Bordelektrik übernommen; die Hilfssysteme (Wasserversorgung, Abwasseraufbereitung etc.) werden konzipiert und installiert unter der Aufsicht von Betriebsleiter Dipl. Ing. Niels Jelden, bekannt schon von der Restaurierung der SCHAARHÖRN. Der neue, super-schallgedämpfte Stromgenerator steht bereits an seinem Platz in der Vorpiek, deren tote Winkel mit neu gebauten Brennstofftanks ausgefüllt sind.

Vorm Schiff produziert Bootsbaumeister Bernd Thal kubikmeterweise Hobelspäne beim Zuarbeiten des



Die 120 Jahre alte Douglasie im Forst Rosengarten ...



...und zum Vierkant gearbeitet in Harburg auf der Werft



Produzierte kubikmeterweise Späne: Bootsbaumeister Bernd Thal



Anfang Mai: Der Rohling ist fertig

Mitglied werden im ...

neuen Großmastes. Eine über 30 Meter hohe Douglasie von kerzengradem Wuchs war dafür Ende Januar



Bootsbaulehrling Laura Hellring beim Kalfatern des neuen Decks

im Forstamt Rosengarten (südlich vom Hamburger Stadtrand) ausgesucht und gefällt worden. Förster Westfalen und sein Mitarbeiter brauchten keine Stunde, um den 120 Jahre alten Baumriesen zu fällen und reisefertig zu machen. Der Setzling für diesen Baum war übrigens im gleichen Jahr gepflanzt worden, als der Lotsenschoner auf Steinwärdler vom Stapel lief! Bernd Thal brauchte keine 2 Wochen, um aus dem runden Stamm einen Vierkant zu machen, bevor daraus in nächsten Zwischenschritten über Acht- und

Sechzehnkant ein runder Vollholzmast entstand. Und eben sehr viele Späne...

All diese Arbeiten kosten viel Geld. Bemerkenswert ist, wie viele Firmen bereit sind, dem großen Vorhaben mit Sachspenden oder großzügigen Preisnachlässen voran zu helfen – ihnen allen sei an dieser Stelle sehr herzlich gedankt! Möglich geworden ist die aufwändige Instandsetzungsmaßnahme aber erst durch eine Spende in Höhe von insgesamt 100.000 €, geleistet durch Mitglieder aus dem „Freundeskreis Maritimes Erbe Hamburg e.V.“.



Bootsbaulehrlinge Thorben, Ulle, Murat und Henrik vor „ihrem“ Schiff

In Kürze gründet sich der Betriebsverein „Freunde des Lotsenschoners ELBE“. Gesucht werden noch weitere Fördermitglieder und aktive Mitstreiter!
Kontakt: 040-78 10 48 49 oder unter info@Stiftung-Hamburg-Maritim.de

Stiftungsprojekte schaffen Arbeit

Wir danken den Förderern des Projekts:

Übersee-Transport
Decksverguss
Bootsbauhölzer
Abwasser-Aufbereitung
Lacke, Farben, Öle
Persenning
Ballast
Einfuhr-Deklaration
Elektro-Planung

Rickmers-Linie, Hamburg
PANTERA Product GmbH, Wentorf
Holz-Albrecht, Wilhelmsburg
Hamann Wassertechnik, Seevetal
RELIUS Coatings GmbH & Co
Raap Planen und Zelte KG, Harburg
Norddeutsche Affinerie AG, Hamburg
Zolldeklarant C.H. Meyer, Wilhelmsburg
projekt + plan, Halstenbek

www.rickmers.net
www.panteraproduct.de
www.holz-albrecht.de
www.hamannwassertechnik.de
www.relius.de
www.dufis.de/hh/raap-planen-zelte
www.na-ag.com

Im Februar 2003 haben die Bundesanstalt für Arbeit und die Hamburger Behörde für Wirtschaft und Arbeit 12 so genannte „SAM 55 Plus - Stellen“ für das Kaischuppenprojekt bewilligt. SAM steht für „Struktur-Anpassung-Maßnahme“. Mit diesem Arbeitsförderungsprogramm können arbeitslose Handwerker über 55 in Projekten beschäftigt werden, an denen öffentliches Interesse besteht. Die Förderung wird unter anderem gewährt für „Maßnahmen zur Vorbereitung der Denkmalpflege“ – und da weiß man an den 50er Schuppen gar nicht, wo man zuerst anfangen soll! Im Kopfgebäude 52 A haben die 12 Handwerker Anfang März Quartier bezogen und ihre Arbeit aufgenommen. Anstellungsträger ist „Jugend in Arbeit Hamburg e.V.“; die Stiftung Hamburg Maritim stockt die Besoldung der SAM-Mitarbeiter durch einen spürbaren Lohnkostenzuschuss auf. Die Maßnahme hat eine Laufzeit von zwei Jahren.

Die begonnene SAM ist Teil eines Gemeinschaftsprojekts des Europäischen Sozialfonds (ESF) zur Strukturförderung der Elbinsel (Wilhelmsburg und Veddel). Mit verschiedenen Maßnahmen soll die Wirtschaftsentwicklung gefördert und Beschäftigung geschaffen werden. Die regionale Steuerung des Projekts erfolgt durch das Büro der Entwicklungspartnerschaft Elbinsel. Als konkrete Förderung wird die Anleiterstelle für das Kaischuppenprojekt aus ESF-Mitteln finanziert.

Mit einer so genannten Vergabe-Arbeitsbeschaffungs-Maßnahme hat eine Nordfriesische Zimmerei



Schuppen 52 A – Neudeckung des Westflügels nach 3 Monaten abgeschlossen

und Dachdeckerfirma den Westflügel des Schuppens 52 A denkmalgerecht saniert. Bei diesem Pilot-Projekt fanden fünf arbeitslose Dachdecker und Zimmerleute Beschäftigung. Dank des professionellen Know-Hows konnten die Arbeiten bereits Ende 2002 erfolgreich abgeschlossen werden. Anders als bei einer herkömmlichen Arbeitsbeschaffungs-Maßnahme erfordert eine Vergabe-ABM einen nicht unbeträchtlichen Einsatz von Eigenmitteln seitens des Auftraggebers, in diesem Falle der Stiftung Hamburg Maritim.

Ebenfalls im Rahmen einer Vergabe-ABM beschäftigt das Hamburger Büro der „iwb Ingenieursgesells-

chaft mbH“ seit dem vierten Quartal 2002 zehn Bauingenieure, Architekten und Statiker mit der Bestandsaufnahme des gesamten Areals. Alle Gebäude, die Gleis-, Kai- und Flutschutzanlagen werden erfasst und Schäden registriert, geplante Nutzungen für den Museums-, Gastronomie- und Eventbereich bau- und genehmigungsrechtlich untersucht. Die Bestandserfassung soll als Grundlage für eine zukünftige digitale Animation des Gesamtvorhabens dienen. Ein Teil der Mitarbeiter ist im Baubüro Schuppen 51A tätig, die übrigen arbeiten in der Hamburger Niederlassung von iwB. Die Maßnahme ist auf ein Jahr befristet.

Bewegung im Sandtorhafen

Die Gesellschaft für Hafen- und Standortentwicklung (GHS) kommt voran mit der Realisierung der ersten Bauten in der HafenCity, die am Sandtorkai entstehen sollen. Hierzu wurde in 2002 mit großem Aufwand der Sandtorkai, Hamburgs älteste Kaimauer, denkmalgerecht saniert. Für die zukünftige Gestaltung der Freiflächen (wozu auch die Kai- und Hafenflächen zählen) hatte die GHS 2002 einen europaweiten Planungswettbewerb ausgeschrieben. Erster Preisträger ist das Architekturbüro EMBT aus Barcelona, dessen Arbeiten kürzlich im Kesselhaus ausgestellt waren. Die schwingvolle und unorthodoxe Gestaltung der schwimmenden Anlagen und Hafenköpfe wird gegenwärtig schrittweise überarbeitet, bis sie mit den örtlichen Gegebenheiten (Tide, Schwell, Sturmfluten, Eisgang etc.) in Einklang zu bringen ist. Für die geplante Belegung des Sandtorhafens mit fahrtüchtigen historischen Schiffen sind viele logistische Aufgaben zu lösen. Die Stiftung Hamburg Maritim erarbeitet in Abstimmung mit der GHS ein Betriebskonzept, das von einer gemeinschaftlichen Hafennutzung mit den hamburgischen Museen und anderen Betreibern historischer Schiffe ausgeht. Angestrebt wird eine praktische Realisierung im Jahre 2005.

Weitere Informationen unter www.hafency.com

Termine für Shiplover

23. bis 25. Mai

150-Jahr-Feier des Zollkreuzers RIGMOR in Glückstadt mit Hafenfest und Segelschiffstreffen

www.rigmor.de

30. Mai bis 1. Juni

Rum-Regatta in Flensburg – größtes Segelschiffstreffen im Norden - www.museumshafen.de

11. bis 13. Juli

Flensburger Dampf-Rundum mit großem Dampfschiff-Treffen, Dampfzügen, der Ju-52 („Tante Ju“) etc.

www.ferienland-sh.de

14. September

„Tag des offenen Denkmals“ an den 50er Schuppen (Stiftung Hamburg Maritim und Museum der Arbeit)

Auswandererzentrum Veddel auf gutem Weg

Die Pläne der Stiftung, auf dem noch verbliebenen Gelände der HAPAG-Auswandererstadt auf der Veddel ein „Hamburg Emigration Center“ zu errichten, kommen voran. Nachdem Bürgermeister von Beust das Stiftungskonzept begrüßt und die Anhandgabe des Grundstücks verlängert hat, wurde Ende März für dieses Projekt ein Lenkungskreis gebildet.

Diesem gehören die Sponsor-Partner und Vertreter der beteiligten Fachbehörden an. Das Kuratorium der Stiftung hat auf seiner letzten Sitzung einen Vorbereitungsetat bewilligt, so dass nun mit der konkreten Bau- und Betriebsplanung begonnen wird. Ziel der Stiftung ist es, noch im Sommer den endgültigen Realisierungsbeschluss zu fassen.

+++ Kurznachrichten +++

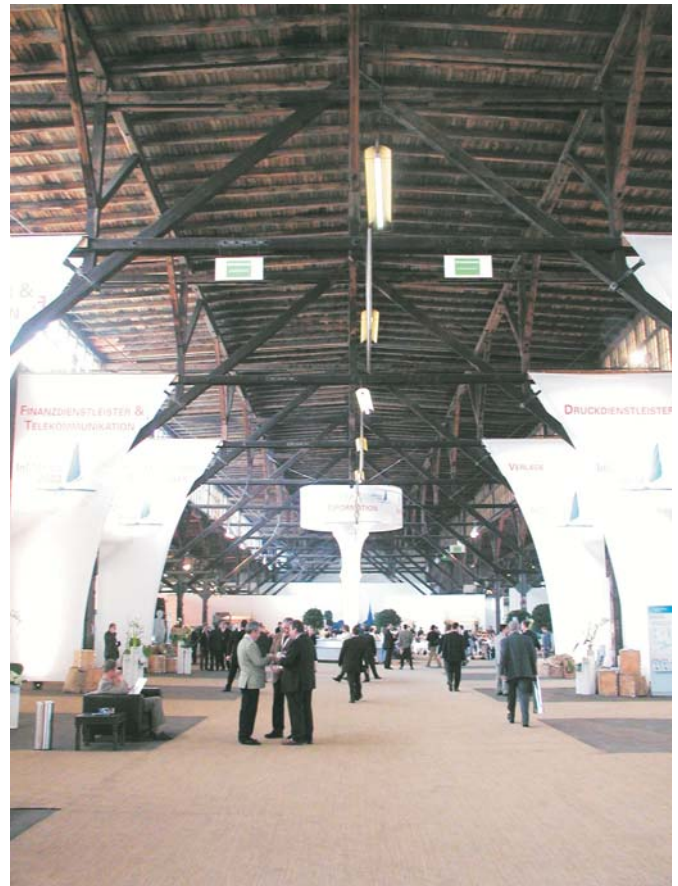
+++ Der Beschäftigungsträger ÖKOTECH setzt für ein weiteres Jahr 11 ABM-Mitarbeiter (bisher 19) bei der Restaurierung der Schiebetore und Rekonstruktion der Sprossenfenster in den 50er Kaischuppen ein. www.oekologische-technik.de

+++ Im Jahre 2000 war sein Abriss schon beschlossen, jetzt wird Schuppen 52 B wieder gewerblich genutzt: Die Werner Bruhns Lagereigesellschaft lagert dort Gewürze ein. Wer immer schon wissen wollte, wie die vielbesungenen Hamburger Pfeffersäcke tatsächlich aussehen: Im Schuppen 52 B lagern sie stapelweise! Irgendwie riecht es dort ständig nach Hafen & Fernweh...

+++ Die Eröffnung des neuen Hauptzollamtes auf dem Gelände des abgebrochenen Schuppens 53 brachte eine zusätzliche Belebung der 50er Schuppen mit sich. Und wo Hafenbetrieb ist, darf keine Kaffeeklappe fehlen. Seit März gibt's vor Schuppen 51 A eine Imbissbude mit handfestem Speisezettel: Bratkartoffeln statt Fritten! Sehr zur Freude der Brummi-Fahrer.

+++ Das Museum der Arbeit hat im Kopfgebäude 50A eine Außenstelle „Museum am Hafen“ eingerichtet. Am Bremer Kai haben Schwimmkran SAATSEE und SAUGER IV sowie die historische Kastenschute des Museums ihre Liegeplätze. An den Wochenenden ist die vorwiegend ehrenamtlich besetzte Außenstelle regelmäßig zur Besichtigung offen, was bei schönem Wetter viele Besucher anlockt. www.museum-der-arbeit.de

+++ Nach erfolgter Dachsanierung und baulicher Instandsetzung haben im Schuppen 52 A die ersten Events stattgefunden. Im April veranstaltete der Druckmaschinen-Hersteller OCE dort eine Kundenmesse. Als nächstes hatte die EUROGATE-Gruppe die Mitarbeiter ihrer Standorte Bremen und Hamburg eingeladen zum „Tanz in den Mai“. Eine solche Feier



Messe-Dekoration in Schuppen 52 A

mit 2.700 Gästen erfordert schon eine beträchtliche Logistik; Event-Veranstalter Klaus Gerresheim mit seiner Crew hatte jedoch alles fest im Griff. Als Star-Gast war Udo Lindenberg aufgetreten. Mindestens eben so viel Punkte machte Hamburgs Wirtschaftssenator Gunnar Uldall, als er in seiner Ansprache verriet, er habe vor 40 Jahren als Student in genau diesem Kaischuppen Apfelsinenkisten sortiert!

Impressum

Herausgeber:

Stiftung Hamburg Maritim
Australiastraße,
Schuppen 51 A
20457 Hamburg.

Tel: 040-78 10 48-48

Fax: 040-78 10 48-50

info@stiftung-hamburg-maritim.de

www.stiftung-hamburg-maritim.de

Redaktion:

Joachim Kaiser,
Thure v. Boltenstern

Neu in der Stiftung: Besan-Ewer JOHANNA

Dieser schöne Elbwer repräsentiert die einstmals kolossale Flotte kleiner Frachtsegler, die bis ins 20. Jahrhundert hinein den Warenverkehr zwischen Hamburg und den niederelbischen Marschen abgewickelt hat. JOHANNA zählt zu den am besten gepflegten und am konsequentesten restaurierten Ewern, von denen nur wenige Dutzend erhalten geblieben sind. 1903 war sie unter dem Namen HERTHA auf der Werft von Jos. Thormählen in Elmshorn vom Stapel gelaufen für den Schiffer Heinrich Vöge aus Barnkrug. Der Rumpf war überwiegend aus Stahl genietet, während man den flachen Boden noch wie in alten Zeiten aus massivem Nadelholz gezimmert hatte – eine typische Mischform aus der Übergangszeit vom Holz- auf den Stahlschiffbau, die man nur an der Niederelbe baute.



Ewer HERTHA noch ohne Motor im Hafen von Stade

Über die frühen Jahre des Ewers ist nur bekannt, dass er häufig Salz von der Stader Saline nach Hamburg segelte. Eine typische Ladung für Ewer aus der Kehdinger Marsch waren Ziegelsteine, die in großen Mengen von den örtlichen Ziegeleien nach Hamburg verschifft wurden, zum Beispiel für den Bau der Speicherstadt. Ewer dieser Größe wurden von nur zwei Mann Besatzung gesegelt, der Schiffer war in der Regel Eigentümer und Kapitän zugleich. Nach diversen Eigentumswechseln blieb das Schiff viele Jahre im Besitz eines Stader Schiffers. Der veranlasste 1928 einen großen Eingriff in das intakte Segelschiff: Es wurde ein HMG-Glühkopfmotor mit 24-28 PS eingebaut. In den Folgejahren entfernte man Masten, Segel und Seitenschwerter, stattdessen kam ein hölzernes Steuerhaus auf das Achterschiff. In den 50er und 60er Jahren folgten wieder häufige Besitzerwechsel; der zum Binnenschiff degradierte Ewer hieß mittlerweile INGEBORG. Das überalterte, viel zu kleine Schiff mit seinem schwachen Glühkopfmotor wurde immer unwirtschaftlicher. Bei der großen Sturmflut 1962 trieb INGEBORG im Elmshorner Hafen auf einen Pfahl und erlitt einen Bodenschaden – Anlass genug, mit der Schipperei aufzuhören. Der

Havarist wurde nach Glückstadt verkauft als Werftprahm, wo er 12 Jahre ohne jede Pflege auflag.



JOHANNA unter Vollzeug auf der Niederelbe

1973 erwarb der Verleger Egon Heinemann den rostigen Rumpf. Auf der Werft von Muche in Allermöhe wurde er einer mehrjährigen Restaurierung unterzogen und in JOHANNA umbenannt. Mit Masten, Seitenschwertern, hölzerner Pinne und Glühkopfmotor nahm der Ewer 1978 erstmals am Hafengeburtstag teil. Als schwimmendes Schifffahrtsmuseum sollte er Werbung machen für den Heinemann-Verlag, was allerdings kein rechter Erfolg war. Nach Heinemanns frühem Tod im Jahre 1983 übernahm Ilo v. Waltershausen die JOHANNA und richtete ihn für Gruppenfahrten her. Der marode Holzboden wurde in Stahlkonstruktion erneuert, der alte Glühkopfmotor gegen einen klassischen Schiffsdiesels ausgetauscht. Im November 2002 verkaufte v. Waltershausen die JOHANNA an die Stiftung Hamburg Maritim. Der Freundeskreis, der sich über die Jahre um den Ewer geschart hatte, bildete nun den Grundstock für den Betreiberverein, der sich aktiv um Betrieb und Erhaltung der JOHANNA kümmert. Liegeplatz ist zurzeit noch Finkenwerder, später soll der Ewer in den neu gestalteten Sandtorhafen überführt werden. Aber nicht nur als stummer Sachzeuge – jetzt schon kann man als Gast an Bord der JOHANNA das Segeln auf einem klassischen Frachtewer aktiv miterleben!

Charter-Information: Tel.: 04101- 588 98 37 oder
mailto: schaarhoern@gmx.de

Name:	JOHANNA ex INGEBORG ex HERTHA
Heimathafen:	Hamburg
Gattung:	Stählerner Frachtewer mit zwei Masten, ehemals mit Holzboden
Erbaut:	1903 in Elmshorn, Werft Jos. Thormählen
Abmessungen:	18,62 x 4,76 x 1,46 m, 35 BRT
Segelfläche:	165 m ²
Maschine:	2 Zylinder MODAG 50 PS
Klassifizierung:	Traditionsschiff (GSHW)
Status:	1974-78 restauriert und seither in Fahrt.

Weitere aktive Mitglieder gesucht ...

☎ Kontakt oder Tel.: 040-881 26 79

Freunde des Besan-Ewers JOHANNA e. V.