



Schiffe, Schuppen, Hafeninventar – zentrale Themen der Stiftung Hamburg Maritim und des Denkmalschutztages am 12. September 2004

Große Baufortschritte an den 50er Kaischuppen

Die Bauarbeiten an den 50er Schuppen gehen gut voran und zeigen „sichtbare“ Erfolge. Als die Stiftung Anfang 2002 das Gelände übernahm, befand sich nur Schuppen 51 in vermietbarem Zustand. Schuppen 50 galt als einsturzgefährdet, Schuppen 52 war es faktisch auch. Seit Anfang 2003 wurde erst das hölzerne Dach von Schuppen 52 A saniert, seit Herbst 2003 auch das des Schuppens 50 über die gesamte Länge. Diese große Maßnahme wurde mit der Firma B. & Q. Dach-

bau aus Hamburg-Moorfleth im Rahmen einer sog. „Vergabe-ABM“ durchgeführt (siehe Newsletter 3). Von den insgesamt 13.000 m² Dachhaut des Schuppens mussten 8.200 m² erneuert werden, dazu ein Großteil der betroffenen Sparren – eine Menge Holz! Die Erfahrungen mit den speziell für diese Maßnahme eingestellten und vormals arbeitslosen Dachdeckern waren so gut, dass die Fa. B. & Q. anschließend zwei Mann übernommen hat! Ein schöner Erfolg.

Kopfbau 52 B denkmalgerecht saniert

Verborgen unter einem durch Persenninge abgedeckten Baugerüst, wurde der Torso des Kopfbaus von Schuppen 52 B von Grund auf saniert. Die Bomben des 2. Weltkriegs hatten die ursprüngliche Dachkonstruktion völlig zerstört, das heruntergekommene Gebäude hatte zuletzt einen trostlosen Anblick geboten. Unter der kundigen Leitung der in Altbausanierung erfahrenen Architekten Streb + Partner entstand ein neues Dach nach dem historischen Vorbild. Dabei wurde auch der Spitzboden für eine künftige Büronutzung hergerichtet. Wegen lokalen Schwammbefalls musste die alte Holzdecke über dem 2. Obergeschoss ab-

gebrochen und durch eine Betondecke ersetzt werden. In den Stockwerken darunter kamen unter dicken Schichten von Auslegeware alte Pitch-Pine-Böden zum Vorschein, die denkmalgerecht restauriert werden konnten. Was von der ursprünglichen Ausstattung nicht den Bomben zum Opfer gefallen war, ist in den 50er Jahren „zu Schanden“ renoviert worden – alle Fenster und fast alle Türen mussten erneuert werden, nur die Eingangstür erwies sich als restaurierbar.

Die Grundsanierung erfolgte ganz überwiegend ohne ABM durch kleinere und mittlere Handwerksfirmen.

Dass am Ende gleich mehrere Interessenten das fertige Gebäude anmieten wollten, hat die „Schmerzen“ wegen der hohen Investitionen deutlich gemildert. Mie-

ter ist die Cateringfirma „Gerresheim serviert“, die den fertigen Kopfbau Anfang November als neuen Firmensitz übernommen hat.



Vor der Sanierung: Ein trauriger Anblick



Nach der Sanierung: Schmuckstück und begehrtes Mietobjekt

Fester Pächter für „Event-Location“ Schuppen 52 A gefunden

Nachdem die Stiftung mit wechselnden Veranstaltern eine ganze Reihe erfolgreicher Events im Schuppen 52 A realisiert hatte, konnte endlich ein fester Pächter gefunden werden, der auch bereit war, sich an den erforderlichen Investitionen zu beteiligen. Bisher waren für jedes Event Toilettenwagen, Stromgeneratoren und Warmluftgebläse angemietet worden – ein erheblicher Kostenfaktor und nicht förderlich für den Gesamteindruck und die Qualität der Veranstaltungen. Nachdem der Vertrag mit dem Gastronomen und Event-Veranstalter Klaus Gerresheim geschlossen worden war, begannen Anfang 2004 größere Arbeiten zur Verbesserung der baulichen Infrastruktur. Die Stromversorgung im Schuppen 52 A war völlig unzureichend, Gas-, Wasseranschluss und Abwasserleitungen waren gar nicht vorhanden. Über hunderte von Metern wurde die Australiastraße aufgedigelt, Kabel und Rohre verlegt und entsprechende Hausanschlüsse im Schuppen geschaffen. Armdicke Mittelspannungskabel speisen nun eine eigene Trafostation, ein schenkeldickes Gasrohr versorgt die ausgefeilte Strahlungsheizung unterm Schuppendach. In einer Ecke des 6.000 m² großen Schuppens verbergen sich nun moderne Sanitäranlagen in einem unauffälligen Einbau, sogar mit Behinderten-WC.

Viel Kopfzerbrechen bereitete die Umsetzung der feuerpolizeilichen Auflagen für die Fluchtwege des

Gebäudes. Die Architekten und Bauhandwerker aus unseren Arbeitsförderungsmaßnahmen erdachten und bauten hinter die historischen Tore, die bei Events offen stehen müssen, unauffällige und für 2.000 Personen ausreichende Fluchttore.

Nach dem Muster der auf der Ostseite erhalten gebliebenen Sprossenfenster rekonstruierte der Beschäftigungsträger ÖKOTECH aus Finkenwerder die oberen Fenster in der sog. Laterne (das „Mittelschiff“) – insgesamt 120 laufende Meter! Die unteren Fenster der Westseite sind gerade in Fertigung, dies sind ebenfalls 120 laufende Meter.

Zum 1. April konnte Schuppen 52 A an den Mieter Klaus Gerresheim übergeben werden, der gleich darauf mit dem ersten Groß-Event, einer Kundenmesse für den Druckmaschinen-Hersteller OCE, startete. Eine komplette riesige Druckanlage wurde hier aufgebaut. Seitdem reiht sich Veranstaltung an Veranstaltung – immer wieder mit begeistertem Besucher- und Presse-Echo (siehe Internetseite). Höhepunkt des Jahres war die gelungene Markteinführung des neuen Porsche 911 im Schuppen 52 A. Eingeladen waren alle norddeutschen Händler und Freunde der Marke. Es kamen 2.500 Gäste, vorwiegend per Auto – die Australiastraße war ein riesiger, exklusiver Porsche-Treff.

Von einstürzenden Altbauten und „Hartz IV“

Neben den vielen Kleinmaßnahmen, Notreparaturen und Katastropheneinsätzen, die es im laufenden Jahr abzuleisten galt, sind zwei Teilerfolge besonders erwähnenswert. Der marode Kopfbau vorm Schuppen

51 B, der außerhalb der Flutmauer seit über 20 Jahren leer steht, wurde vom Keller bis zum Dach gründlich untersucht und einer Bestandssicherung unterzogen. Das Ziegeldach ist notdürftig abgedichtet, alle Fenster-

öffnungen sind für den Winter mit Sperrholz dicht gesetzt. Obwohl es sich teilweise in bedenklichem Zustand befindet, soll das fast unverändert erhaltene Bauwerk im Laufe der kommenden Jahre behutsam restauriert werden.

Im Kopfgebäude 50 B hatte das zweite Obergeschoss ebenfalls viele Jahre leer gestanden und war total verwahrlost. Die Grundinstandsetzung mit eigenen Kräften verschlang viele Mittel und Monate, konnte aber schließlich im Oktober abgeschlossen werden. Anfang November zog die Geschäftsstelle der Stiftung in diese Etage um. Nicht nur der besseren Räumlichkeiten wegen, sondern auch um Platz zu machen für die nachrückenden Mitarbeiter von „Jugend in Arbeit Hamburg e.V.“.

Hier stehen große Veränderungen bevor: Nachdem die ABM-Maßnahmen jahrelang herunter gefahren worden waren, braucht man die Beschäftigungsträger jetzt wieder im großen Umfang zur Umsetzung von „Hartz IV“. In einem von der Bundesagentur für Arbeit und der Hamburger Behörde für Wirtschaft und Arbeit getragenen Modellprojekt sollen ausgewählte Träger die Umsetzbarkeit der arbeitsmarktpolitischen Maßnahme erproben. „Jugend in Arbeit“ werden hierzu 400 Beschäftigte für die so genannten „1-€-Jobs“ zugewie-

sen. Der größere Teil findet auf der Werft in Harburg Beschäftigung, damit ist auch der Fortgang der dort laufenden Schiffsrestaurierungen sicher gestellt (mehrerhundert Schiffe der Stiftung Hamburg Maritim). Ein Kontingent von 110 – 130 Leuten findet Arbeit an den 50er Schuppen. Die bereits begonnene Maßnahme verteilt sich auf das Kran- und das Brückenprojekt (Restaurierung historischer Stückgutkräne und Bogenbrücken für die HafenCity), eine andere Abteilung restauriert die Waggons der historischen Hafenbahn, der Rest findet Aufgaben an den Schuppen- und Kopfgebäuden sowie auf dem umliegenden Freigelände. Anders als früher muss der Begünstigte einer Arbeitsförderungsmaßnahme – in diesem Fall also die Stiftung – alle anfallenden Materialkosten sowie angemessene Anteile an den Regiekosten selbst aufbringen. Dank der günstigen Vermietungs-Situation – ca. 85% der Gebäudeflächen sind inzwischen vermietet – kann die Stiftung dieser Forderung entsprechen, auch bei Maßnahmen mit so hohem Personaleinsatz. Für unsere Stiftung bedeutet diese Situation eine große Herausforderung, bietet aber auch große Chancen. Die Erreichung der vielen ehrgeizigen Stiftungsziele, soviel wusste man schon bei der Gründung, kann nur bei entsprechender Unterstützung gelingen. Die steht nun ins Haus.

Das Auswanderungsmuseum „BallinStadt“:

Wichtige Hürden genommen

Nach der im Herbst vergangenen Jahres gegebenen Zusage des Ersten Bürgermeisters, die Hälfte der mit 7,5 Mio. EUR veranschlagten Investitionen zu übernehmen, stand in diesem Jahr die Suche nach weiteren privaten Sponsoren sowie nach einem geeigneten Betreiberunternehmen im Vordergrund. Hapag-Lloyd, Norddeutsche Affinerie und Hamburger Feuerkasse bekräftigten ihre Beiträge zum Projekt. Darüber hinaus konnte der Flughafen Hamburg als neuer Sponsor geworben werden. Weitere Hamburger Unternehmen zeigten sich interessiert, hier dauern die Gespräche an. Insgesamt sind bis dato, neben dem Anteil der Stadt Hamburg, Sponsorengelder in Höhe von 2,75 Mio. EUR zugesagt. Auch in den USA wird weiterhin nach Sponsoren gesucht. Hier bedarf es vor allem intensiver PR-Arbeit, um Hamburg und das Projekt bekannt zu machen.

Die Suche nach einem geeigneten Betreiberunternehmen erfolgte Anfang des Jahres durch eine begrenzte Ausschreibung. Im Juni entschied sich der Lenkungskreis für eines der vorgelegten Konzepte. Das Kuratorium der Stiftung Hamburg Maritim beurteilte dieses ebenfalls, mit Einschränkungen bezüglich der wirtschaftlichen Tragfähigkeit, positiv.

Auf seiner Sitzung am 10. August legte das Kuratorium fest, dass die Stiftung Hamburg Maritim weder ei-



ne finanzielle Absicherung leisten, noch die Projektträgerschaft eigenständig übernehmen könne. Es wurde deshalb vorgeschlagen, dass die Freie und Hansestadt Hamburg die Trägerschaft übernehmen und die Stiftung Hamburg Maritim unterstützend tätig sein solle. Bürgermeister Ole von Beust bekräftigte den politischen Willen, „BallinStadt“ so bald als möglich zu realisieren und sicherte zu, die dafür notwendige Abstimmung innerhalb der Stadt zu veranlassen. Mittlerweile wurde durch die Kulturbehörde die Vorlage für eine Senatsdrucksache erstellt, mit einer Entscheidung über die grundlegenden Fragen der Projektträgerschaft und der Finanzierung wird noch in diesem Jahr gerechnet.

Erfolgreiche Saison 2004 für die Stiftungsflotte

Der Betriebsverein „Freunde des Besan-Ewers JOHANNA e.V.“ sucht dringend noch aktive Mitstreiter, insbesondere aber Schiffsführer!

Insgesamt sind 4.200 Gäste in der vergangenen Saison auf unseren historischen Schiffen mitgesegelt bzw. gedampft – eine eindrucksvolle Zahl. Nur dank der hiermit erzielten Erlöse ist es möglich, diese aufwändigen Schiffe auch zukünftig zu erhalten. 2004 haben sich in allen Betriebs- und Fördervereinen der Stiftung knapp 600 Mitglieder engagiert.

Spitzenreiter ist wieder die **SCHAARHÖRN**, die bis zu 85 Gäste befördern darf. Der Dampfer hat in seiner 10. Saison auf insgesamt 47 Fahrten (davon 27 Charter-, 13 öffentliche und 7 Betriebsfahrten) rund 2.200 Gäste befördert.

Vom Start weg erfolgreich verlief die erste Saison des Lotsenschoners **ELBE**. Der erst im Sommer 2003 gegründete Betriebsverein „Freunde des Lotsenschoners No. 5 ELBE e.V.“ hat mittlerweile 130 Mitglieder,

Historische Eisenbahnen für die Hafen-Erlebniswelt

Im Sommer ist ein ganz wichtiger Baustein für die Hafen-Erlebniswelt rund um die 50er Kaispeicher hinzugekommen. Ende Juli wurden vier historische Lokomotiven und 14 Waggons vom Gelände des Hafenhafens Hamburg-Süd an den Bremerkai des Hansahafens überführt. Hier werden die historischen Schienenfahrzeuge in den kommenden Monaten und Jahren sorgfältig restauriert und wieder in Fahrt gebracht. Dafür wurde vor wenigen Wochen der Verein „Freunde der historischen Hafenbahn e.V.“ gegründet.

Der Vorstand sucht dringend Mitglieder, die bei der Restaurierung der alten Hafenbahn helfen. Im Rahmen von „Hartz IV“ werden neue Beschäftigungsmaßnahmen aufgelegt, die auch der Hafenbahn zugute kommen werden. Die neuen Mitglieder sollen den Teilnehmern der Beschäftigungsprojekte zeigen, was zu tun ist. Wer also Spaß an alten Eisenbahnen und Lust und Zeit hat, bei der Restaurierung mitzuhelfen, ist herzlich willkommen (Kontakt: Werner Klein, Tel. (0417) 41 17).



Erstes Treffen der Vereinsmitglieder

die meisten Schiffsführer sind – was nahe liegt – Lotsen. Vom Hafengeburtstag bis Mitte November hat der Schoner auf Elbe und Ostsee Flagge gezeigt. Auf 48 Gästefahrten sind 1.075 Gäste mitgesegelt. Ebenfalls sehr fleißig war der Finkenwerder Hochseekutter **LANDRATH KÜSTER**: An 68 Fahrtagen wurden ca. 900 Gäste mitgenommen, meist unter der Führung von ehemaligen Finkenwerder Kutterfischern.

Der Frachtewer **JOHANNA**, auch er in Finkenwerder stationiert, hatte 2004 eine schwierige Saison. Zum einen brach in der Saisonmitte der Klüverbaum, noch schlimmer aber war der Besatzungsmangel: Mehrfach musste der Ewer deshalb liegen bleiben und manche Charteranfrage abgesagt werden. Trotz alledem war JOHANNA an 31 Tagen mit insgesamt 138 Gästen unterwegs.

Vielen Dank allen ehrenamtlich tätigen Besatzungsmitgliedern der Museumsschiffe sowie allen ihren Fördermitgliedern auf diesem Wege für ihren großartigen Einsatz!

Lenkungskreis für das 50er Schuppen Hafensemuseum gegründet

Für die inhaltliche Ausrichtung der künftigen Museumswelt in und um die Schuppen 51b und 52b wurden die Weichen gestellt. Ende Juni 2004 wurde dafür der Lenkungskreis gegründet. Geleitet wird dieses Gremium von Staatsrat a. D. Gert Hinnerk Behlmer, der damit dankenswerterweise seine Begeisterung für das Projekt in tatkräftige Unterstützung umsetzt. Neben der Stiftung Hamburg Maritim gehören dem Lenkungskreis die Direktorin des Museums der Arbeit, Dr. Lisa Kosok, sowie ausgewiesene Fachleute aus den Bereichen Lager und Umschlag, Schiffbau und Hafenwirtschaft an. Ergänzt wird der Kreis durch Experten für Architektur und Kulturmanagement.

Ziel ist es, Veränderungen und Entwicklungen im Hafen seit Beginn des 20. Jahrhunderts darzustellen, und mit Originalgegenständen am Originalschauplatz an Leistungen, die oft in Vergessenheit geraten sind, zu erinnern. Dabei geht es nicht um eine lückenlose historische Dokumentation, vielmehr soll die „sinnliche“, erlebbare Erfahrung im Vordergrund stehen. „Mitmachen“ heißt das Zauberwort für die Besucher.

Einen ersten Eindruck können Besucher bereits ab dem Frühjahr 2005 vor Ort gewinnen: In Schuppen 50a richtet das Museum der Arbeit in Kooperation mit der Stiftung Hamburg Maritim ein „Schaudepot“ ein, in dem historische Geräte, die bisher eingelagert waren, der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Zeitzeugen und ehrenamtliche Mitarbeiter werden dabei ihre Erfahrungen und ihr Wissen weitergeben.

Dampf ablassen?
info@Historische-Hafenbahn.de

Krummholz für neue Lotsenschoner-Spanten

Für zukünftige Restaurierungsarbeiten am Lotsenschoner No. 5 ELBE – und auch für andere Holzschiffe der Stiftung – wird immer wieder sog. Eichen-Krummholz benötigt werden. Um für solche Vorhaben immer rechtzeitig mit diesem speziellen Holz ausgestattet zu sein, ist die Stiftung Hamburg Maritim auf die hamburgische Forstverwaltung zugegangen und traf dort auf „offene Ohren“. Die Mitarbeiter informierten sich vor Ort über die Arbeit der Stiftung; das Hamburger Forstamt übernahm die Patenschaft. Damit ist ab sofort jede krumme Eiche, die auf Hamburger Stadtgebiet gefällt werden muss, für den Lotsenschoner reserviert. Die erste Ladung ist bereits bei der Stiftung eingetroffen, kostenfrei angeliefert mit einem Lastwagen der Hamburger „Hummelbahn“ von Heinrich Schuster. Bei befreundeten Unternehmen wurden die krummen Stämme auf Spantenstärke (18 cm) gesägt und anschließend im Schuppen 50 gestapelt. Dort können sie in aller Ruhe ablagern (Trocknung: ca. 1 cm pro Jahr), bis wieder entsprechende Sanierungsmaßnahmen am Lotsenschoner anstehen.

Krumm gewachsene Bäume sind für die heutige Forstwirtschaft praktisch unverwertbar, sie taugen nicht einmal zu Zaunpfählen und enden in der Regel als

Kaminholz. In der Zeit des Holzschiffbaus war das ganz anders, denn das Spantgerippe sowie viele andere kurvige Bauteile eines jeden Arbeitsschiffes wurden stets aus gewachsenem Krummholz hergestellt, in der Regel aus Eichenholz.



Die großen Holzschiffwerften lagerten im Umkreis ihrer Bauplätze gewaltige Mengen solcher Krummhölzer, die von Bootsbauern und Förstern gemeinsam im Wald ausgesucht und anschließend eingeschnitten wurden. Mit einem Modell des benötigten Bauteils suchten sich die Bootsbauer dann ein möglichst ähnlich gewachsenes Krummholz

heraus und arbeiteten es zu. So gearbeitete Bauteile weisen eine enorme Festigkeit auf und sind für uns deshalb ideal.

Neu in der Stiftung: Fischer-Ewer CATARINA



Das jüngste Schiff der Stiftungsflotte heißt CATARINA und ist alles andere als jung: 1889 in Neuhoft bei Wilhelmsburg gebaut, ist der zweimastige Segler das letzte Exemplar der ansonsten ausgestorbenen Altenwerder Fischer-Ewer. Der Ewer mit der Fischer-Nummer ALT 287 ist ein Vermächtnis des im vergangenen Sommer verstorbenen Hamburger Kaufmanns Wolfgang

Friederichsen, der CATARINA 28 Jahre lang besessen hat. Ihm sind sowohl die Rettung als auch die vorbildliche Restaurierung dieses geschichtlich besonders wertvollen Holzschiffs zu verdanken. Gegenwärtig liegt CATARINA im Harburger Binnenhafen an der Werft von „Jugend in Arbeit Hamburg e.V.“ und wartet auf ihren nächsten Refit.

Mehr dazu im nächsten Newsletter!

Zuwachs in der Geschäftsstelle



Unsere Aufgaben wachsen und damit auch die Zahl unserer Mitarbeiter: (v.l.n.r.) Dieter Stooß: Verwaltung, Location-Vermarktung, Joachim Kaiser: Mitglied des Vorstands, Geschäftsführung 50er Schuppen, Lutz Förster: Bautechnische Begleitung. Untere Reihe: Christian Hempel: Archiv, Ursula Wöst: Vorstandsassistentin, BallinStadt, Sven Petersen: „Schuppenvize“.

Impressum:

Herausgeber:

Stiftung Hamburg Maritim
Australiastraße
Schuppen 50 B
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:

Michael Bellmann,
Dieter Böning,
Joachim Kaiser,
Ursula Wöst.

Fotos:

Bellmann,
Kaiser,
Stiftung Hamburg
Maritim.

Das Schiffsportrait: Zwölfer HETI wird restauriert



1912 war die Rennyacht HETI auf der Werft von Max Oertz in NeuhoF / Reiherstieg für den Lübecker Holzkaufmann Hermann Eschenburg vom Stapel gelaufen. Oertz stand damals auf der Höhe seines Ruhms als Yachtkonstrukteur, denn er hatte schon die Schoneyachten GERMANIA für Alfred Krupp und METEOR (IV) für Kaiser Wilhelm II. entworfen. Die 12-Meter-Rennyachten, allgemein nur „Zwölfer“ genannt, waren damals noch eine junge, allerdings rasch wachsende Klasse. Mit der Rennformel hatte es nichts zu tun, dass die 12er meist etwa 12 Meter in der Wasserlinie, über Deck hingegen über 18 Meter lang waren. Alle waren sie damals einmastig gaffelgetakelt.

Bis in den Ersten Weltkrieg hinein ersegelte sich HETI Regattasilber auf der Kieler und Travemünder Woche sowie der Unterelbe-Regatta. 1923 verkaufte Eschenburg die Yacht nach Berlin, wo sie jahrelang unter dem Namen TRAUM auf dem Wannensee segelte. Anfang der 30er Jahre wurde sie nach Kiel verlegt und unter Hinzufügung eines kleinen Besansegels zur Yawl umgeriggt.

Krieg und Nachkriegszeit überstand die Yacht als Hausboot und ging später als SEESCHWALBE in den Besitz der Hanseatischen Yachtschule Glücksburg über, offenbar ohne dort jemals gesegelt worden zu sein. 1967 erwarben zwei Hamburger Segler das heruntergekommene Schiff und ließen es auf der Werft von Heuer in Finkenwerder komplett umbauen und instand setzen. Dabei wurde es mit einer Polyester-schicht überzogen und mit einer imposanten Hochtakelung versehen. Als SATURN machte die Yacht fortan wieder auf Seeregatten von sich reden. 1974 und 1976 gewann Eigner Peter Himstedt das „Blaue Band der Niederelbe“ und ersegelte vor 150 teilnehmenden Yachten einen neuen Bahnrekord. 1978 übernahm Friedrich Goebel aus Offenbach die Yacht, taufte sie

ROMEO und verlegte sie nach Imperia. Eigner Goebel entschloss sich Ende der 90er Jahre, nach längerer Krankheit, seine alte Yacht an „Jugend in Arbeit Hamburg e.V.“ zu übertragen.

Im März 1999 erfolgte der Rücktransport von La Spezia nach Hamburg an Deck eines Containerschiffs – dank des Engagements der Firmen EUOKAI, der Reederei Contship und der Hamburger Hafen- und Lagerhaus AG. Zwei Jahre dümpelte der mastenlose Rumpf – inzwischen wieder als HETI – im Harburger Binnenhafen, bis er von der Stiftung Hamburg Maritim übernommen und zu einem Projekt bei „Jugend in Arbeit Hamburg e.V.“ wurde. Sechs Bootsbaulehrlinge, angeleitet von einem Meister, bauten seither den restlos entkernten Rumpf Stück um Stück neu auf.



Möglich wurde die Restaurierung durch eine Kooperation zwischen dem mittlerweile gegründeten Verein „Freunde der Segelyacht HETI e.V.“ und der Stiftung Hamburg Maritim. Mit großzügigen Spenden aus dem HETI-Verein wird die Ausbildungsmaßnahme finanziert, die Stiftung kommt für die Sachmittel auf. Zum Hafengeburtstag 2005 soll, wenn alles gut geht, der erste Probeschlag stattfinden.

Heimathafen:	Hamburg	Abmessungen:	19,15 x 3,54 x 2,25m
Gattung:	Hölzerne 12-Meter-Rennyacht	Takelung:	Gaffelkutter, einmastig
Erbaut:	1912 auf der Werft von Max Oertz in NeuhoF / Reiherstieg	Segelfläche:	263 m ² (vorgesehen)
		Maschine:	VW / TDI Diesel