

## Lotsenschoner No. 5 ELBE wieder in Fahrt!

Über alle Toppen geflaggt, im Großtopp den meterlangen roten Namenswimpel – so lag der schneeweiß gestrichene Schoner am 16. August an der Überseebrücke. Gäste bei der feierlichen Inbetriebnahme waren die Mitglieder der Stiftungs-Gremien sowie einige der Förderer. Kuratoriumsvorsitzender Ulf Gänger dankte in seiner Rede den an der Restaurierung Beteiligten, allen voran dem Beschäftigungsträger „Jugend in Arbeit Hamburg e.V.“, auf dessen Harburger Werft der Schoner während der vergange-

Seite packte – aus dem Salon hörte man das Klirren von Glas und Porzellan sowie die Klagerufe des Kochs. Mit Brausefahrt war rasch das andere Elbufer erreicht, Schlag auf Schlag wurde elbabwärts gekreuzt bis zum Falkensteiner Ufer. Das Legen der meterlangen Pinne in Hartruderlage erforderte bei jeder Wende die ganze Kraft von zwei Männern. Das Schiff beeindruckte die Gäste durch exzellentes Manövrierverhalten und durch seine Geschwindigkeit. Mit achterlichem Wind und Flut segelte die No. 5 zurück und unter



© YPS collection

*Mit frischer Bise und vielen Ehrengästen vor Blankenese*

nen neun Monate in Stand gesetzt worden war. Eine weitere Danksagung galt den drei Hamburger Kaufleuten, dank derer Großzügigkeit die nicht unerheblichen Werftkosten aufgebracht werden konnten, sowie den zahlreichen Handwerkern und Lieferanten für ihr bemerkenswertes preisliches Entgegenkommen. Der förmliche Teil endete mit einem ohrenbetäubenden Böllerschuss aus der bordeigenen Signalkanone. Anschließend hieß es „Leinen klar vorn und achtern!“.

Zunächst ging es unter Motor elbab, es wehte kräftig aus Westen. Als man das Hafengewimmel hinter sich gelassen hatte, kam bei Teufelsbrück der mit Spannung erwartete Moment des Segelsetzens. Keine leichte Sache bei einem Schoner dieser Größe und ohne alle Winschenen, allein zum Setzen des Großsegels braucht man acht Mann. Kaum war alles Tuch gesetzt, als eine kräftige Böe den Schoner auf die

vollen Segeln durch den Hafen; hinter Kaispeicher A wurden die Segel geborgen, wobei auch die begeisterten Gäste mit Hand anlegten.

Die Ausfahrt am folgenden Tag war den Mitarbeitern von „Jugend in Arbeit Hamburg e.V.“ gewidmet. Am Wochenende darauf folgte eine Tour mit den Hauptsponsoren. Überall im Hafen und auf der Elbe löste das Auftauchen des prächtigen historischen Seglers große Neugier aus.

Maßgeblich für den gelungenen Auftritt war das Engagement des Betriebsvereins „Freunde des Lotsenschoners No. 5 ELBE e.V.“. Dessen Mitglieder hatten schon bei der Fertigstellung und beim Auftakeln kräftig mit zugemittelt und, nachdem ein gründliches „Trockentraining“ erfolgt war, in aller Stille eine erste Probesegelei absolviert. Reiner Zufall, dass der Schoner - wie sich herausstellte - auf den Tag genau 120 Jahre zuvor vom Stapel gelaufen war!

*Nicht nur zum Tampen trecken:*

✦ Kontakt: Thomas Kuth, Tel.: 040-86 66 28 66  
oder [thomas.kuth@email.de](mailto:thomas.kuth@email.de)  
oder [lotsenschonerno5.Elbe@web.de](mailto:lotsenschonerno5.Elbe@web.de)

Die „Freunde des Lotsenschoners No. 5 ELBE e.V.“  
suchen dringend weitere aktive Mitglieder!

## No. 5 ELBE - Werftzeit in der Rückschau

Vor den Erfolg haben die Götter bekanntlich den Schweiß gesetzt, und so war es auch auf der Werft in Harburg gewesen. Kaum noch nachvollziehbar ist, wie viele Arbeitsstunden in die Komplettierung der neuen Decksbeplankung, in die Reparatur der vielen kleinen und großen Schäden auf und unter Deck aufgewendet wurden. Ob es um die Ausbesserung der gewendelten alten Niedergangstreppe ging, um Änderung und Neuanfertigung der Kücheneinrichtung,



Bootsbaumeister Peters deponiert Glücksbringer in der Mastspur

um die Verlegung neuer Bauchdielen und die Rekonstruktion des Niedergangs – die Holzwerkstatt von „Jugend in Arbeit Hamburg e.V.“ war gut ausgelastet. Parallel dazu wurden bei der Erneuerung der gesamten Systemtechnik alle Rohrleitungen und Außenhautventile ersetzt. Von der dürftigen alten Elektrik blieben nur einige schöne alte Innenleuchten übrig, die neuen Kabelstränge liegen verborgen hinter der historischen Inneneinrichtung. Bis zum letzten Moment wurde am Anschluss von Positionslaternen und Typhon, Herd und Küchengeräten, Funk- und Navigationsgeräten geschraubt – so wie es eben immer zugeht vor Probefahrt-Terminen.

Im Wettlauf dazu wuchs allmählich die Takelage in den Himmel. Am 7. Juli wurde der neue Großmast gestellt - natürlich nicht, ohne die alte Silbermünze wieder unter den Spurzapfen zu legen, die dort beim Ziehen des alten Mastes gefunden worden war (würde sonst bekanntlich Unglück bringen!). Für die Neuanfertigung von Großmast und Saling, Anpassung von alten und Anfertigung von neuen Beschlägen nebst



Letzte Handgriffe am Mastkragen: Jochen Gnass und Michel Dohse

all den flankierenden Arbeiten mussten fast 500 Arbeitsstunden aufgewendet werden. Anschließend beherrschten die Takler das Feld. Jochen Gnass und Michel Dohse leisteten beim Aufriggen ganze Arbeit, wie man es von ihnen nicht anders gewohnt ist. Für die Überholung und Änderung des alten Riggs, das Aufbringen der generalüberholten Blöcke und Einscheren der neuen Fallen und Schoten gingen noch einmal 350 Stunden drauf, auch hier alles Handarbeit. Anfang August trieb das allgemeine Chaos an Bord auf die Spitze, als die Mitglieder des Betriebsvereins mit dem Anschlag der Segel begannen und säckeweise Ausrüstung an Bord schleppten, während innen noch Strippen gezogen und außenbords weiß lackiert wurde...

Entgegen dem gängigen Vorurteil, ABM bedeute „Arbeit bis Mittag“, haben sich die Mitarbeiter von „Jugend in Arbeit Hamburg e.V.“ für die Fertigstellung des Lotsenschoners bis spät in die Abende und auch noch an den Wochenenden engagiert. Respekt und herzlichen Dank!

## Rege Bautätigkeit an den 50er Schuppen

Anfang August hat die Firma B & Q Dachbau GmbH aus Moorfleth mit der Sanierung des Holzdaches Schuppen 50 angefangen. Im Lauf der nächsten Monate sollen die gesamte Dachhaut des Westflügels erneuert sowie diverse Schadstellen in der übrigen Konstruktion repariert werden. Für diese Maßnahme hat „B & Q“ zusätzlich vier arbeitslose Handwerker eingestellt; die Bundesanstalt für Arbeit und die Ham-

### Wir danken den Förderern des Projekts:

**Traditionelle Schiffsausrüstung**  
**Schiffsausrüstung, Laternen**  
**Tauwerk**  
**Kombüsenausstattung**  
**Funk, Navigationselektronik**  
**Copyright für Fotos**

TOPLICHT GmbH, Hamburg  
J. H. Peters + Bey GmbH, Hamburg  
Lippmann Tauwerk, Hamburg  
August F. M. Bohnhoff, Hamburg  
ELNA GmbH, Hamburg  
YPS collection, Hamburg

[www.toplicht.de](http://www.toplicht.de)  
[www.peters-bey.com](http://www.peters-bey.com)  
[www.lippmann.de](http://www.lippmann.de)  
[www.bohnhoff-hamburg.de](http://www.bohnhoff-hamburg.de)  
[www.elna.de](http://www.elna.de)  
[www.ypscollection.de](http://www.ypscollection.de)

Weitere Förderer siehe "Newsletter No. 2"

Nicht nur zum Tampen trecken:

☛ Kontakt: Thomas Kuth, Tel.: 040-86 66 28 66  
oder [thomas.kuth@email.de](mailto:thomas.kuth@email.de)  
oder [lotsenschonerno5.Elbe@web.de](mailto:lotsenschonerno5.Elbe@web.de)

Die „Freunde des Lotsenschoners No. 5 ELBE e.V.“  
suchen dringend weitere aktive Mitglieder!



Projektzeichnung für die Dach-Rekonstruktion des Kopfbaus 52 B  
burger Behörde für Wirtschaft und Arbeit schießen deren Lohnkosten zu. Die Arbeiten sollen Anfang 2004 abgeschlossen sein, anschließend werden beide Schuppenhälften wieder für Lagereizwecke neu vermietet. Wegen potentieller Einsturzgefahr hatten sie zuletzt kaum noch genutzt werden können. Seit dem Abriss des Schuppens 53 bot das Kopfgebäude 52 B einen wenig erfreuliches Bild. Im Krieg war das hohe Ziegeldach einem Bombenschaden zum Opfer gefallen, anschließend wurde es mit einem Flachdach und einem aufgeständerten Verbindungsbau zum Schuppen 53 versehen. Von dessen Abbruch war an der Südseite eine hässliche Putzfläche übrig geblieben, kein schöner Anblick. Aber nicht mehr lange: Nach eingehender Vorarbeit durch das Architekturbüro Streb + Partner und Abstimmung mit dem Denkmalschutzamt wurden jetzt die Aufträge für Restaurierung des Gebäudes und Rekonstruktion der alten Dachform vergeben. Auftragnehmer sind kleine bis mittlere Unternehmen aus Hamburg. Die Fertigstellung soll zum Frühjahr 2004 erfolgen.



Eine Menge Holz – Beginn der Dacherneuerung im August 2003

## „Brücke 7“ vorm Schneidbrenner gerettet

Ein rundes Jahrhundert lang haben die alten Zugangsbrücken zu den St. Pauli-Landungsbrücken ihren Dienst getan. Jeden Tag zweimal von der Flut angehoben, von der Ebbe gesenkt, von ungezählten Hafentarbeitern, Spaziergängern, Touristen und nicht zuletzt Prominenten als Verbindung zwischen der Stadt und dem Strom begangen – nun ist ihre Zeit vorbei. Nach und nach sind alle alten genieteten Brücken durch neue Schweißkonstruktionen ersetzt worden, nur Brücke 7 hatte

noch eine Galgenfrist, weil die Fertigstellung des Ersatzbaus auf sich warten ließ. Zugleich wurde für die geplante Pontonanlage im Sandtorhafen nach geeigneten historischen Brücken gesucht. Eigentlich passte alles wunderbar zusammen: Brücke 7 stimmte von den Maßen her, bei Strom- und Hafenbau bedauerte man die anstehende Verschrottung und wollte die Brücke statt dessen gern verschenken, „Jugend in Arbeit“ wollte sie gern in Stand setzen und die GHS die Sachkosten dafür tragen. Vorher musste nur ein Problem gelöst werden: Die Brücke war mit dicken Schichten alter Anstrichmittel bedeckt. Diese haften zwar sehr gut, müssen für die notwendigen Stahlarbeiten aber stellenweise entfernt werden. Das Sandstrahlen (mit kompletter Einhausung, Unterdruckhaltung und Sondermüllentsorgung) hätte 150 000 Euro gekostet, und damit wäre das Projekt tot gewesen. Erste



„Brücke 7“ nach ihrer Luftreise zum Hansahöft

Versuche mit handelsüblichen Abbeizern endeten erfolglos. Endlich fand sich schließlich in Bayern eine kleine Firma, die Abbeizmittel auf biologischer Basis herstellt. Und oh Wunder: Was keine Chemie vermocht hatte, ist mit deren Produkten problemlos zu entfernen. Damit war der Weg frei für die Rettungsaktion: Am 12. Mai 2003 legte sich der mächtige Schwimmkran THOR quer vor die Landungsbrücken und nahm die 80 t schwere Brücke an den Haken. Nach kurzer Hafenumrundfahrt wurde sie dann auf dem Hansahöft abgesetzt. Ziel ist, Brücke 7 dort im Rahmen einer Beschäftigungs-förderungsmaßnahme zu sanieren, bevor sie ihre nächste Luftreise in den Sandtorhafen antritt.

## 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](mailto:info@stiftung-hamburg-maritim.de)  
[www.stiftung-hamburg-maritim.de](http://www.stiftung-hamburg-maritim.de)

### Redaktion:

Joachim Kaiser,  
Thure v. Boltstern

*Sich engagieren im...*

## Der Hochseekutter LANDRATH KÜSTER

Im März 1889 lieferte der Schiffbaumeister Hinrich Sietas aus Cranz den Neubau an die Brüder Heinrich und Hinrich Wulf aus Cranz ab. Nach einer Bauzeit von nur 3 Monaten kostete der Kutter damals 15.500 Mark und erhielt den Namen des ersten Landrates des Kreises Jork, Heinrich Küster. Der hatte den Bau mit einem zinslosen Kredit von 7.000 Mark, aus Mitteln des Reichsfiskus gefördert. Der Kutter erhielt die Fischernummer P.C. 12 (P.C.= Preußisch-Cranz). Nach zwölf Jahren kauften Georg Dreyer und Jacob Peter Rudolf Friedrich aus Finkenwerder das Schiff, und es erhielt das Fischereizeichen H.F. 231 (H.F.= Hamburgisch-Finkenwärder). Dreyer und Fiedrich bildeten eine so genannte Mackerschaft, d.h. man besaß ein Schiff zu Anteilen; hier jeder ½ Anteil. Ein Kutter dieser Größe wurde damals mit 3-4 Mann gefahren. In der Regel waren das der Schiffer, ein Knecht und/oder ein Junge. Aus den Archiven von Versicherungsgesellschaften, kaiserlichen Behörden und Zeitungsarchiven wird schlaglichtartig das arbeitsreiche und gelegentlich gefahrvolle Leben von H.F. 231 sichtbar:

1906 ist nachzulesen, dass H.F. 231 unter Schiffer J. Friedrichs, zusammen mit andern Fahrzeugen, im Winter 1904/05 regelmäßig die hohe Nordsee nach Kabeljau und Schellfisch befischt und außerordentlich gute Fangergebnisse erzielt. Im schweren Dezembersturm des Jahres 1909 gehen 8 Finkenwerder Hochseekutter mit 29 Mann auf der Nordsee verloren, LANDRATH KÜSTER; gehört zu den Kuttern, die heil



Älteste bekannte Darstellung des Kutters noch aus der Cranzer Zeit



Als Restaurierungsprojekt in Tollerort 1993

zurückkommen. Im Januar 1911 geht der Matrose Karl Golgert bei Sturm über Bord und ertrinkt. Weiterhin sind in den Akten der Untereibe-Versicherungskasse zwischen 1916 und 1929 verschiedenen Kollisionen und Havarien dokumentiert. In den 1920er Jahren fanden häufige Eignerwechsel statt, und 1928 wird ein neuer Messbrief mit der Gattungsbezeichnung „Segelschiff mit Hilfsmotor“ ausgestellt. Der Fischkutter erhielt nun ein Steuer- und Kartenhaus. Als Hilfsmotor ließ der Eigentümer Heinrich Reimers aus Finkenwerder einen 25 PS starken HMG Glühkopfmotor einbauen (HMG steht für „Hanseatische Motoren-Gesellschaft“ in Hamburg-Bergedorf). Während des Zweiten Weltkrieges wurde das Schiff dienstverpflichtet und 1945/46 auf der Eckmannwerft von Grund auf überholt, wobei auch die Bünne entfernt wurde. Im März 1970 legte der damalige Eigner Hans Brodersen den Fischkutter nach 81 Berufsjahren still und beantragte eine Abwrackprämie.

Die „Deutsche Marine Jugend“ übernahm das Schiff und verkaufte es 1973 in stark verkommenem Zustand weiter nach Holland. Dort wurde ein Umbau zur Kutteryacht begonnen, der jedoch zum Erliegen kam. 1991 erwarb der ABM-Träger „Altonaer Jugendarbeit e.V.“ das Schiff und ließ es nach Hamburg überführen. Von 1992 bis 1997 wurde der LANDRATH auf der Werft in Tollerort von Grund auf restauriert, seit 1995 in Regie von „Jugend in Arbeit Hamburg e.V.“. Hierbei erhielt er auch wieder Bünne, Netzwinde und Pumpspill. Seit Januar 2002 gehört das Schiff der Stiftung Hamburg Maritim und wird vom Verein „Freunde des Hochseekutters LANDRATH KÜSTER e.V.“ betrieben.

**Kontakt:** Hartwig Behrens, Tel.: 040-428 54 7709 oder "landrath.kuester@freenet.de

<b>Name:</b>	HF 231 LANDRATH KÜSTER
<b>Heimathafen:</b>	Hamburg-Finkenwerder
<b>Gattung:</b>	Hochseekutter aus Eichenholz, 2 Masten
<b>Erbaut:</b>	1889 in Cranz, Werft von H. Sietas
<b>Abmessungen:</b>	22,00 x 6,10 x 2,00 m, 41 BRT
<b>Segelfläche:</b>	211 m <sup>2</sup>
<b>Motor:</b>	Volvo 150 PS
<b>Klassifizierung:</b>	Traditionsschiff (GSHW)

Weitere aktive Mitglieder gesucht ...

☼ Kontakt oder Tel.: 040-428 54 7709

Der Hochseekutter LANDRATH KÜSTER