PIEKFALL

Mitteilungsblatt für die Freunde des Gaffelriggs Dezember 1976 (Nr. 11)

Nichts zu kaufen - nichts zu verkaufen. Trotzdem: Fröhliche Weihnachten!

So vers chieden sind die Interessen: Wir bemühen uns, die letzten alten Elbsegelschiffe zu retten, die einstmals Hamburg und die norddeutschen Küstenländer zu ihrer damaligen Blüte verholfen haben. Mit diesen hölzernen und stählernen Fremdkörpern werden wir in ein paar Jahren eine verwelkte, kanalsierte Flußlandschaft besegeln, die man zur Pißrinne der Großindustrie gemacht hat, damit unsere Lebensqualität eine Zukunft hat. Diejenigen unter den gaffelgeriggten Lesern, die nun ein Ärgernis überkommt, während sie diese Zeilen im Scheine (vermutlich elektrischer) Advents- oder Christbaumkerzen zu lesen bekommen, möchte ich zum nächsten Jahr einladen, bei mir an Bord einmal die Haseldorfer Binnenelbe zu durchsegeln, solange es dies letzte Süßwasserwatt noch gibt. Den anderen, ewig Gestrigen wie mir, sei auch so ein friedvolles Zuendegehen dieses Jahres gewünscht, mit Blöcken und Klohtjes auf dem Tisch, mit Seefahrtsbüchern, die im Licht der (Wachs-)Kerzen gelesen werden, während unsere Schiffe im Winterlager von Reisen in unverseuchte Gewässer träumen.

Euer Klütenschipper

Da Gaffelfreunde sich offenbar von nichts trennen können und auch nichts suchen, gibt's in diesem PIEKFALL keine Anzeigen außer dieser: "Für 1977 sucht das PIEKFALL einen neuen Schriftleiter, weil meine Zeit knapp wird." Also: beim Wintertreffen 1977 in Hamburg Kür des neuen Schriftleiters! Für das geplante Bezugsquellen-Verzeichnis (s. PIELFALL 6) von A - Z ist die phänomenale Anzahl von einer Zuschrift (Dank an Volkwin Marg!) eingegangen. Vielleicht öffnet der Abdruck die Schleusen weiterer Informationen. - Und nun zum eintausendneunhundertsechsundsiebzigsten Mal:

Fröhliche Weihnachten!

Werner Ehmke

Adressen für allerlei maritime Arbeiten:

Belegnägel + Drechslerarbeiten kleine Spieren, Steuerräder usw.:	**Gustav Oesmann Altenwerder T.74o 1346 (2o Stück bestellt)**
Blöcke :	**Mende und Haal (Herr Hamann) Altona Thadenstr. 77 T. 432o27**
Schäkel usw. :	**Mewes und van Eitzen, Altona-Ausrüstungskai Fischereihafen (Herr Stagatzki) T. 387945**
Benaröl :	**Herr Gelbke, Teilfeldstr. 8, Hamburg 11 (Liter 7,-- statt 14,--)**
Holzteer, Leinöl, Black Vanish :	**Fa. Krienke, Hamburg**
Metall-Windbutzen nach Maß in verzinktem Eisen oder Kupferblech:	**Fa. Heinrich Hopfgarten, Ellerholzdamm T. 313241**

PIEKFALL Mitteilungsblatt für die Freunde des Gaffelriggs Dezember 1976

Schriftleiter : Werner Ehmke, Köpkenstr. 7, 28oo Bremen 1, Tel. (o421) 76517
Kassenwart : Werner Kokemüller, Dorfstr. 15, 22o9 Borsfleth (Beitrag 1o,--)
Schiffsfragebogen: Joachim Kaiser, Blumenstr. 37, 2ooo Hamburg 6o,(o4o)479o13

Unser Titelbild: VERÄNDERUNG 1976 im Limfjord

Serien langfristiger baulicher Veränderungen hielten den kleinen Ewer bis spät in den Sommer in Allermöhe fest. VERÄNDERUNG erhielt u.a. neue Seitenschwerter aus 3o Jahre gelagerter Eiche, ein hölzernes Vordeck mit hölzernen Zwillingspollern, rundherum wurde der Schandeckel fertiggestellt, und ein neues (einfacheres) Klüvergeschirr mit neuem Klüversegel wartete auf seine Erprobung in der seemännischen Praxis. Nachdem DAS FEST absolviert war (siehe voriges PIEKFALL), ging es elbab unter Segeln und nach Aufenthalten an der Stör und in Freiburg auf die Ostsee. Von da ab sorgte ein stabiles, starkes Hochdruckgebiet über der Ukraine für lang anhaltenden, starken Wind aus südlichen Richtungen. Da an Bord meist nur 2 Leute waren, schied die Nachsegelei aus; der fortgeschrittenen Jahreszeit - es war nun Mitte September - wegen waren die Tage schon kürzer. Da wir noch so weit wie möglich in den näheren Norden wollten, wurde also tagsüber recht heftig gesegelt. Die ganze Reise sollte ein ziemliche Schlechtwetter-Fahrt werden - den überwiegenden Teil der Segeltage hatten wir 5 bis 7 Bft. an Wind, meist schlechte Sicht dazu, viel Nieselregen und insgesamt in 1o Wochen höchstens 1o Tage Sonne.
Wie benimmt sich ein kleiner, flachbodiger Fluß- und Wattensegler unter Bedingungen wie diesen? Schlechtwetter in der westlichen Ostsee bis Samsö ist kein solches Problem, weil die Welle der relativen Enge des Gewässers wegen mäßig bleibt. Da segelten wir den kleinen Ewer an mehreren Tagen mit über 5 Knoten durchschnittlicher Fahrt auf allen Kursen zum Wind; Segelführung und Reffen in allen Variationen. Gelegentliche Ausbrüche von besonderem Ehrgeiz ließ uns an einigen Tagen vom Gebrauch der Maschine ganz absehen: So kreuzten wir uns munter mit 4 Wenden durch die Engen des Kleinen Belts und liefen schließlich Juelsminde Hafen unter Riemen ein, um das Motorengelübde nicht brechen zu müssen.
Im Kattegat suchten wir immer noch nach der oberen Grenze, und wenn auch die grobe unregelmäßige See unangenehm wurde, weil man hin und wieder in tiefe Schlaglöcher fiel, so segelten wir doch frohen Mutes mit 6 Bft. am Leuchtturm Hals Barre vorbei den Limjford ein; unter Führung alle großen, ungerefften Segel hatten wir an diesem Tage 5,3 kn im Schnitt geloggt. Das Seitenschwert kommt auf See bei dieser Fahrt selbsttätig etwas hoch; bekamen wir Am Wind Schubser von besonders unfreundlichen Kawenzmännern, so konnte man im Kielwasser genau sehen, wie das Schiff 1 bis 2 m aus seiner Kurslinie nach Lee versetzt wurde (ein Kielschiff würde in der gleichen Situation nur hart nach Lee überholen). Das Beiboot rutschte unruhig auf der Luke hin und her. Im Limjford durfte es wieder hinterherschwimmen.
Die starke Südwindlage hielt an, der Barometer-Zeiger stand ganz rechts auf 'Beständig und Schön', was ja auch zutraf: Wir hatten beständig schönes Sauwetter. Der Limfjord hat Wellen wie die Außenalster und nur in seinen Engen nennenswerten Strom. Hier war das richtige Gewässer, die Leistungen des Schiffes auf der Kreuz zu messen. Wir kreuzten einmal - immer noch mit zwei Mann - einen ganzen Tag lang auf. Es wurden insgesamt 2o Wenden gefahren und jedesmal der Kompaß kontrolliert. Der Ewer ging im Mittel 57° an den Wind (5 Strich), machte der fehlenden Wellen wegen nur geringe Abdrift und segelte wie eine Jolle - kein Fieren und Backhalten der Segel in der Wende. Wir legten in 7 Stunden 14 sm gegen den Wind auf unser Ziel hin zurück. Ein gutgetrimmtes Gaffel-Kielschiff-besonders ein einmastiges-ist hier überlegen - die schweren Frachtsegler aber, die unsere Vorbilder waren, konnten kaum 6 Strich vorliegen und nahmen beträchtliche Abdrift auf (auch die meisten Kielschiffe). Wir haben die Messungen draußen bei grober See fortgesetzt, wo wir annähernd zu gleichen Ergebnissen kamen, hier vergrößerte sich die Abdrift aber durch die beschriebene Wirkung des Seegangs.-
Für drei Wochen waren wir zu dritt und segelten den Limfjord wieder aus bei ständigen Starkwindwarnungen. Mittlerweile war es Oktober, wir waren seit Wochen kaum einer Yacht begegnet (vor allem keiner

deutschen!) und uns stach noch immer der Hafer. Hals ausgelaufen bei OSO 6, Kurs Läsö (Dän.Insel im Norden des Kattegatts). Sicht 1 sm. Vor Läsö wurde es 7 Bft, und VERÄNDERUNG bekam ordentlich was an ihre breiten Pobacken. 6 Knoten Fahrt nur unter gerefftem Großsegel; bis zu drei Meter hohe See von achtern. Das Kochen wurde unter diesen Umständen etwas schwierig (die Verdauung auch), und wir verzehrten Rettungsboot-Notration. Eine Gedenkminute wurde eingelegt für den Schiffbauer, der diesen Rumpf für die Fahrt in der Haseldorfer Binnenelbe gebaut hatte...
Schöne Tage auf Läsö, überall erinnerte man sich gern an FORTUNA und AURORA, die vor uns im Sommer dagewesen waren. Weiter nach Norden gerichtete Pläne zerbrachen am Zeitmangel der Mitsegler und an der immer schlechter werdenden Sicht. Die Tage waren kaum noch 11 Stunden hell, und mit unserem deviationsreichen Kompaß war der Landfall im schwedischen Schärengürtel eine zu gewagte Sache, obwohl es sich nun mehr um eine Tagesreise handelte. Zurück also im Nebel, immer mit einem Bein an der Küste. Manchmal roch es vom Vorschiff her nach Schwarzpulver, und abends nagten wir dann an leckeren Ententieren im Schein der Petroleumfunzeln, während der Ofen bullerte.- Kurz vor Grenaa, der windigsten Ecke des Kattegatts, wurde es zuviel mit dem Wind. Es blies pausenlos aus S und SO, an der Küste stand zwei Knoten Strom nach Nord, und sogar die Küstenfischerei in dieser Gegend kam völlig zum Erliegen. 12 Tage lag VERÄNDERUNG eingeweht bei stetigen 7 Bft. Einmal hatte es etwas nachgelassen, aber als wir dann ausgelaufen waren, machten Strom und Welle jedes Vorankommen unmöglich, auch bei mitlaufender Maschine. Die Fischer waren gar nicht erst ausgelaufen. Nachts nach 12 Tagen hörten wir dann einen Glühkopfmotor nach dem anderen starten, und als wir morgens unter Segel gingen, war fast schon die ganze Kutterflotte ausgelaufen.
Nach 12 Tagen Regen und 7 Bft empfindet man Regen und 5 Bft wie das Nahen des Frühlings. Ebeltoft und dicht vorbei an Samsö, wieder Kleiner Belt und Kreuzen, zum Glück mit dem Strom. Inzwischen war es November, und es wurde noch ein paar Tage in der dänischen Südsee herumgesegelt. Hafengebühren zahlten wir nirgendwo, dafür waren die Toiletten und Duschen aber meist abgeschlossen. Der Ofen brannte nun Tag und Nacht; immer häufiger trieben wir uns in der Nähe kleiner Holzschiffwerften herum und besorgten uns gegen Bier und gute Worte (oder auch im Dunkeln) das nötige Brennmaterial.'Kommen bei Euch jetzt die Faschisten wieder?' fragten Fischer und Hafenmeister, während sie auf Zeitungsüberschriften mit dem Wort Brokdorf zeigten. Das Heimweh nach der deutschen Heimat wollte nicht wachsen an Bord.
Irgendwann doch zum letzten Mal über See von Marstal nach Laboe. Kaum 1o Stunden Licht am Tag, schlechte Sicht, Nieselregel, säuische Kälte und immer noch Südwind. Die Maschine lief den ganzen Tag mit beim Kreuzen; keine Lust mehr zu sportlichen Leistungen.
Backbord voraus Laboe in Sicht...

Wieder auf der Elbe, sahen wir 2 Wasserschutzpolizeiboote vor der Stör herumlungern, die Brokdorf wohl vor segelnden Terroristen schützen sollten. Da die Hostalen-Yachten aber alle schon in ihren beheizten Winterlagerhallen standen, hatten die Jungs nichts zu tun und belästigten statt dessen den Kleinschiffsverkehr. Am 13.November (Brokdorf-Kundgebung) lungerten sogar drei blaue Boote herum; eins war extra aus Fehmarn gekommen. Wir hielten auf das landseitigste zu, bogen direkt vor seinem Bug rechtwinklig ab und ließen VERÄNDERUNG mit Vollgas auf den Strand vorm Reaktor-Baugelände laufen. Zwei Uniformierte im Schlauchboot kamen, um unsere Personalien aufzunehmen, ein Grenzschutz-Hubschrauber umkreiste uns im Tiefflug mehrere Male und fotografierte. Wir setzten unsere Nationalflagge auf halbmast.-
Nachmittags, mit der Fl ut vor Anker liegend zwischen den Elbfischern und FORTUNA, zog das Tränengas in so dichten Schwaden über den Fluß, daß nur noch die nächstliegenden Kutter der Protestflotte erkennbar waren. Die Wasserschützer hielten nun lieber Abstand.

ALTMODISCHE TREIBHOLZ-REAKTOREN FÜR SEGELSCHIFFE

Umweltfreundlich. hohe Lebensdauer, geringe Folgekosten

Wenn nicht zügig ein Haufen Reaktoren gebaut wird, gibt es in den 80er Jahren bekanntlich Energieprobleme; mit Dieselöl, Heizöl und Petroleum sieht es dann (zugeblich) ganz düster aus. Für uns brechen dann die langersehnten Zeiten herein, wo man mit Gebrauchssegelschiffen wieder Geld verdienen kann, auch wird das Leben an Land so unerträglich teuer geworden sein, daß vermutlich alle Gaffelsegler auf ihren Dampfern hausen. Für alle, die für die kalten Winter der kommenden kalten Jahre vorsorgen möchten, für alle, die jetzt schon den Ölofen-Gestank an Bord satt haben, für alle, die gern von Bunkerstationen unabhängig sind und lieber Treibholz sammeln gehen - hier ist die einzige Energierquelle mit Vergangenheit und Zukunft (umweltfreundlich!): Der Bullerofen. Die Eisengießerei von L.Lange in Svendborg stellt seit Generationen Gußeiserne Öfen her in fast unveränderter Ausführung. Für unsere Schiffe sind besonders der Kajütofen interessant sowie der Kochherd (2 Platten) mit Backofen. Beide gibt es wahlweise in der einfachen Ausführung (schwarz) oder emailliert (dunkel blaugrau, sehr schön und rostfrei). Ofen und Herd können auf Wunsch mit einem Messingrohr rundherum als Schutz versehen werden.

Gut Feuer! Der Kaiser.

Der Kajütofen kostet schwarz 675 DKr, emailliert 974 DKr. Für die Schlingerleiste kommen 14o DKr. dazu. Es gibt noch einen einfacheren Ofen für 43o / 644 DKr, der kleiner ist.

Der Herd kostet schwarz 1414 DKr, emailliert 177o DKr. Das Messinggeländer um drei Seiten kostet nochmal 163 DKr. Dieser Herd ist schon ausgegesprochen perfektioniert.

Alle Öfen sind brennfertig ausschamottiert und können sowohl Kohle als Holz brennen. Lieferfrist ca. 3 Wochen. Bestellung per Anruf, Abholung per Schiff (spart Zoll und Steuern).

A/S L.Lange & Co. - Svendborg Jernstöberi, 57oo Svendborg
Tel.: o9 - 21 35 21 Dänemark

Ein milder Herbsttag mit leichtem Südostwind ließ viele Gaffelsegler nach Glückstadt kommen, wo die Lokalpresse das "Oldtimer"-Treffen schon angekündet hatte (nach Hinweis von Gaffelfreund Pfenning). Volker Meiers neue und alte AURORA lag schon seit Tagen im Binnenhafen und hatte zum Treffen in den Außenhafen verholt. Dafür hatte Henry Steckmeister die FORELLE schon ins Winterlager verholt, in den Rhin, einen kleinen Wasserlauf, der in den Außenhafen mündet. Als gegen 1o Uhr ANNA-LISA einlief, hatten sich im hinteren Hafen neben AURORA (vom Segeltyp ein Kutter), OLIVER (gaffelgeriggtes Catboot), SÜNNSTRAAL (ein von mir noch nicht näher bestimmter holländischer Bootstyp) und LETHE von WEWELSFLETH (Stumpfs Kutterneubau) bereits versammelt. Dann kamen einer nach dem anderen: MIDTOY (schöner norwegischer Fischkutter mit Seglerriggansätzen, aber noch hohem Steuerhaus), DÄDALUS (gegenüber dem Vorjahr unveränderte Gaffelketch), WAHKONDA (die jeder kennt), TIMPETE (die sich wohl für die Regatta warmsegelte, denn sie lief nicht erst in den Hafen ein) und FORTUNA, die unter Segeln in den Hafen kam und es schaffte, gegen den ablandigen Wind hineinzukreuzen. Den zugereisten Booten und Schiffen gesellten sich jetzt noch die in Glückstadt beheimateten Boote und Schiffe zu: die CARMELAN (zur Gaffelketsch umgebauter Segelkutter), die ALTE LIEBE (Spreitzgaffelketsch), die SAVOIE (ein Tjotter) und ein Boot, das erstmals dabei war, die JAN QUANT aus Oberndorf/Oste (ein zum Gaffelkutter umgebautes eisernes Rettungsboot).

Um 12 Uhr war Eignerbesprechung an Bord der AURORA, um 13 Uhr gings aus dem Hafen und im Kartoffelloch zu Anker, um 14 Uhr hieß es Anker auf,und die Regatta begann. Der Start war unterschiedlich, insbesondere TIMPETE und DÄDALUS hatten weitab vom Feld geankert und segelten zunächst am Tampen. ANNA-LISA brauchte sich dank ihres Unterwassersegels nicht zu beeilen und konnte das Feld beobachten. Als erstes Schiff ging mit halbem Wind die SÜNNSTRAAL an die Südbaake der Rhinplatte, halste und war herum. Das Feld folgte, als letzte die TIMPETE. Da der Wind auf dem Gegenkurs etwas achterlicher als querab stand, holte, wer konnte, die Toppsegel heraus. Das brachte insbesondere AURORA und WAHKONDA nach vorn, am besten konnte es aber unter beiden Toppsegeln DÄDALUS, die sich an allen vorbeischob und zum Spitzenreiter SÜNNSTRAAL aufschloß. Einen schlechten Tag hingegen hatte die FORTUNA ERWISCHT, die trotz zeitweise gesetztem Wassersegel nicht auf Schwung kam und zurückfiel. An der Wende Rhinplatte Nord zeigte es sich, daß die DÄDALUS die Nase vorn hatte; sie rundete die Baake zuerst, gefolgt von SÜNNSTRAAL und dem Titelverteidiger CARMELAN. Das Feld mußte noch lange vor der Hafeneinfahr warten, bis auch die FORTUNA ins Ziel kam. Im Hafen machten alle dicht bei dicht fest, beobachtet und bewundert von den zahlreichen Molenkiekern.

Von den Schiffen fehlten MARIE und VERÄNDERUNG, die noch in der Ostsee kreuzten, die DELPHIN, die noch in den USA ist, die ERLKÖNIG, die verkauft ist (Horst Richter war da, er sucht ein neues Schiff) und die ständig in der Ostsee beheimateten.

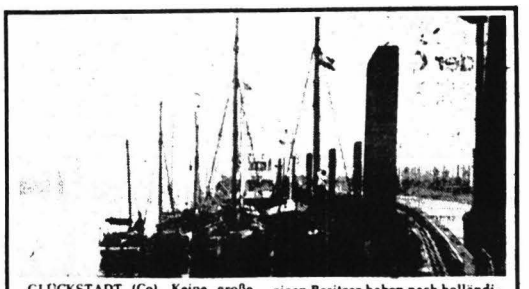
Ab 2o Uhr ging's dann los im KLABAUTERMANN. Es war zwar voll, aber nicht die Enge, die sonst gewohnt war. Nur wenige Nichtbesegelte waren gekommen. So fehlte die Möglichkeit zum Fragen, wie es insbesondere den Gaffelfreunden geht, die noch voll in der Arbeit stecken (oder arbeiten sie so toll, daß sie in Glückstadt nicht vorbeischauen konnten?). Volker verteilte die Siegerpreise: die DÄDALUS erhielt die Badewanne nebst zugehörigem Namensschild (und einige Buddeln Korn - die am Sonntag von 9 - 11 Uhr an Bord der DÄDALUS geprüft werden konnten), SÜNNSTRAAL und CARMELAN erhielten große kupferne Erinnerungsplaketten, die FORTUNA den Letztenpreis (ebenfalls Kupferblech- diesen Preis konnte DIE FORTUNA auch nur erkämpfen, weil die FORELLE nicht am Start war). - Für die fällige Verleihung des "Veränderungspreises" (vergl. PIEKEALL Nr. 8) kamen drei Gaffelsegler in Betracht: LETHE von WEWELSFLETH (Ulla und Wolfram Stumpf), SÜNNSTRAAL (der Name der Eigner ist noch unbek annt) und AURORA (Volker Meier). Die Bedingungen der Preisverleihung mußten laut verlesen werden, um die Voraussetzungen für die Preiswürdigkeit in Erinnerung zu rufen. Hier fehlte einwandfrei der Stifter des Veränderungspreises Joachim Kaiser. Die Zählung der stimmberechtigten Gaffelsegler ergab 2o Stimmen. Abgestimmt wurde von Klein nach Groß: LETHE erhielt 11 Stimmen, SÜNNSTRAAL 8, AURORA erhielt alle Stimmen und somit die schöne geschnitzte Klüsbacke. (Für die Preisverleihung 1977 wird es einiger Vorbereitungen bedürfen, um die Boote und Schiffe zu prüfen und vorzustellen, die für die Verleihung in Frage kommen!)

Schönster Teil des Abends aber war ein langer Farbfilm, den Volkwin Marg von der diesjährigen Sommerreise der MARIE (und zum Teil der FORTUNA) in der Ostsee - Südschweden, Kattegat, Limfjord - zeigte. Wie viel nötiger werden wir einen solchen Film zum Wintertreffen brauchen, wenn die vergangene Saison schon weit zurückliegt, und es bis zur neuen noch lange hin ist. - Gegen 23 Uhr war Schluß im KLABAUTERMANN, aber noch nicht überall an Bord. - Der Sonntag brachte frischen Südwest mit dickem Nebel. Die Hamburger segelten mit Beginn des Flutstromes ab, der Rest verließ Glückstadt am frühen Nachmittag. Auf Wiedersehen bis zum nächsten Stör-Treffen der Gaffelsegler: Pfingsten 1977.

Glückstädter Fortuna

Glückstädter Zeitung — Verlag Norddeutsche Rundschau

Segelboot-Oldtimer gaben sich am Wochenende in Glückstadt und auf der Unterelbe ein Stelldichein. Die Freunde des Gabbelriggs nahmen an einer Regatta teil. Nach der Wettfahrt fand im „Klabautermann" ein gemütliches Beisammensein der Teilnehmer statt, und in einem Dia-Vortrag wurden über die Arbeiten an den Oldtimern wertvolle Vorschläge vermittelt. Das Bild zeigt einige Segel-Oldtimer im Morgennebel an ihrem Liegeplatz an der Nordermole. (Foto: Eimers)



GLÜCKSTADT (Co). Keine große Vereinsorganisation war erforderlich für das diesjährige Treffen der Oltimer in Glückstadt. Auch die Regatta „rund um die Rhinplatte" wird von den Oldtimer-Skippern und ihren Crews nicht so „todernst" genommen. Sieger und damit Gewinner der kupfernen Badewanne wurde in diesem Jahr die Galliasse Dädalus aus Hamburg. Der Vorjahressieger Günter Pfennig aus Glückstadt konnte den dritten Platz belegen. Mit wieviel Liebe und Freizeitopfer die alten Boote hergerichtet werden, davon konnten sich die zahlreichen Hafenbesucher am Wochenende überzeugen. Ein Musterbeispiel war eine original holländische Tjalk. Sie war vor einigen Jahren noch im Besitz des bekannten Glückstädter Kapitäns Jakob Both und diente ihm für seine Urlaubstorns als Wohnschiff. Die jetzigen Besitzer haben nach holländischen Zeichnungen das gesamte Schiff umgebaut und waren im letzten Jahr auf einer großen Reise bis nach Norwegen. Von dieser Reise wurde am Abend den im überfüllten „Klabautermann" versammelten Teilnehmern ein ausgezeichneter Film vorgeführt. Ein intensiver Erfahrungsaustausch mit langem Klönschnack schloß sich an. Nach Möglichkeit soll dieses Herbsttreffen in Glückstadt zu einer festen Einrichtung werden. Auch die Liegeplatzfrage im Außenhafen konnte durch die Unterstützung des Wasser- und Schiffahrtsamtes bestens gelöst werden. Unser Foto:

Nebel hing über dem Außenhafen, wo an der Nordermole die Freunde des Gaffelriggs festgemacht hatten, nachdem sie zuvor an einer Regatta teilgenommen hatten. (Foto: es)

Glückstädter Fortuna

Die Liebhaber des „Gaffelriggs" bekamen einen schnelleren Herzschlag vor Freude, als sie die „kleine Armada" betagter aber technisch einwandfreier Boote im Außenhafen liegen sahen. Um an einer Regatta vor Glückstadt teilzunehmen, hatten die Veteranen an der Nordermole festgemacht. (Foto: Eimers)

Hier wird ein gemütlicher Klönsnack auf der Kasenorter Schleuse gehalten. Gerade hat eines der alten Schiffe, die einmal unsere Binnengewässer und Küsten belebten und in vielen Freizeitstunden restauriert und instand gesetzt wurden, vor der Ausmündung festgemacht. Hier sieht es so aus, als würde dieses Geschehen am Rande für die eingerwurzelte Gesprächskultur [illegible] Feierabendstimmung, überlegenen Stützlandschaft zum Allgemeinbilden, das es gebührend zu beachten und zu kommentieren gilt.

(Foto: Rolf Horstmann)

Schiffe „träumen" im Hafen

BORSFLETH. In Borsfleth „träumen" die Schiffe noch im Wasser. Die Flotte des Borsflether Sportschipper-Vereen, die teilweise ihren Platz vor der Borsflether Schleuse in der Kremper Au hat, darf wie jedes Jahr bis zur ersten großen Frostperiode im Wasser bleiben. Es gehört schon fast zur Tradition des jungen Vereins, daß die Schiffe „Swantje" (hölzerner Jollenkreuzer), „Wahkonda" (hölzerner Besan-Gaffelkutter), „Timpe Te" (hölzerne Gaffelkutter-Jacht), „Luise" (Catboot) und „Piet Hein" im Dezember stets ihre letzte gemeinsame Reise machen. Außerdem ist am letzten Wochenende Schiffsbesuch in Borsfleth eingetroffen. Der große Besan-Ewer „Die Veränderung" hat in der Kremper Au festgemacht. Das Schiff befindet sich auf der Rückreise von Jütland nach Hamburg.

Im Bereich der Niederelbe ist auf der Stör z. Z. noch die größte Flotte kleiner Gaffelschiffe in Fahrt. Alle diese Schiffe sind Mitglieder der Freunde des Gaffelriggs. Die traditionell geriggten Schiffe der Stör sind: Lethe von Wewelsfleth (Kutterrigg), Forelle (Besankutter), Ivenfleth; Anna-Lisa (Besan-K-Ewer), Kasenort; Timpe Te (Jacht mit Kutterrigg) Borsfleth; Wahkonda (Besan-Kutter) Borsfleth; Hans (Rettungsboot mit Kutterrigg), Borsfleth.

Gaffelfreund Bernd Schmiel schickte zum Treffen in den Klabautermann eine Karte, deren Vorderseite vom Bild einer Eule geschmückt ist, überschrieben: Die "EULE" von Tollerort.

Der Text: Die Eule nimmt, genau wie Du
von Jahr zu Jahr an Weisheit zu.
Drum sag ichs Dir ins Ohr ganz leise,
Du wirst nicht älter, sondern weise!

Nach Glückwünschen zum 3.Gaffelseglertreffen schreibt Bernd, daß er durch eine Dienstreise verhindert ist und so nicht an der Diskussion über den neuen Namen der ex MELPOMENE teilnehmen kann. "Man darf das alles nicht so eng sehen. Ich hoffe trotzdem die Klüsbacke eine Saisson lang auf meinem Schiff die Elbe auf und absegeln zu dürfen". Viel Spaß, Bernd S. J.Kl.

Das NEUESTE aus Friedrichskoog

Uwe Kutzners schöner Schooner VALDIVIA hat den Sommer als Hulk am "Veteranenkai" der Bieritzwerft in Friedrichskoog verbracht. Über die an Land liegenden Masten und Spieren ist bereits das Gras gewachsen. Trotzdem ist noch nicht alles verloren. VALDIVIA soll noch im Herbst an Land kommen. Dort beginnt dann die Untersuchung auf Herz und Nieren. Uwe will selbst so weit abreißen, daß eine abschließende Prüfung erfolgen kann, ob ein Wiederaufbau auf noch gesunden Teilen lohnt. Drücken wir die Daumen, daß in der alten Dame noch ausreichend gesundes Holz steckt.
J.Kl.

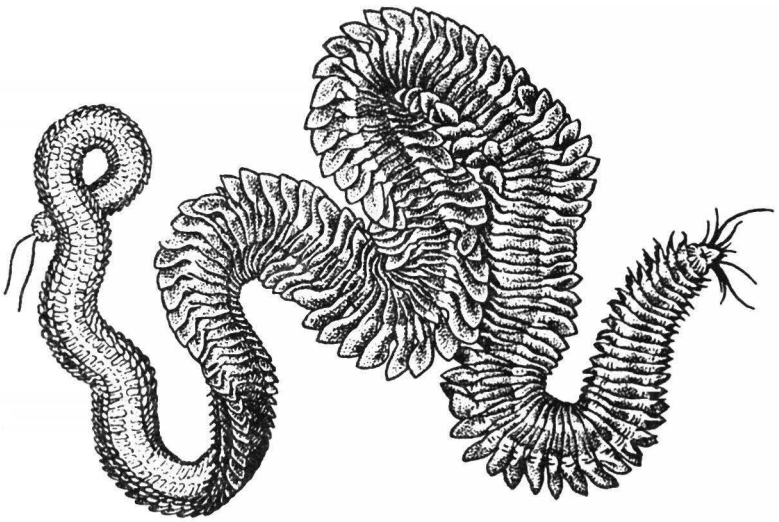
Anleitung: WIE MAN UNTER ZUHILFENAHME EINER ALTEN TASSE SEGEL BRAUN FÄRBT.

Hier ein Tip für alle, denen weiße Kunststoffsegel zu weiß und fertige braune zu monoton sind. Werner Kokemüller und ich haben weiße Dacronsegel mit Erfolg gefärbt.
Wir haben "Brillux Kunststoff 3ooo" von Flügger genommen - (es gibt davon viele Farbtöne; mischen kann man auch) - und eine reichliche Menge Verdünner auf Nitrobasis, beides wird gemischt. Der Farbanteil darf im Verhältnis zum Verdünner nur gering sein. Da das Mittel schnell verdunstet, braucht man reichlich und muß rasch arbeiten. (Für 2o m^2 braucht man ca. 5 l Verdünner und höchstens 1 - 2 Tassen Farbe.)
Das Segel breitet man am besten auf Gras aus und streicht den Stoff mit einem großen Pinsel ein, es trocknet sofort.
Bevor wir die erste Färbeaktion starteten, habe ich einige Dacronproben gefärbt und fast ein Jahr bei Wind und Wetter draußen hängenlassen; die Gegenstücke zu den Proben lagen währenddessen in meinem Schreibtisch. Nach dieser Zeit konnten wir zwischen beiden Proben keinen Unterschied feststellen.

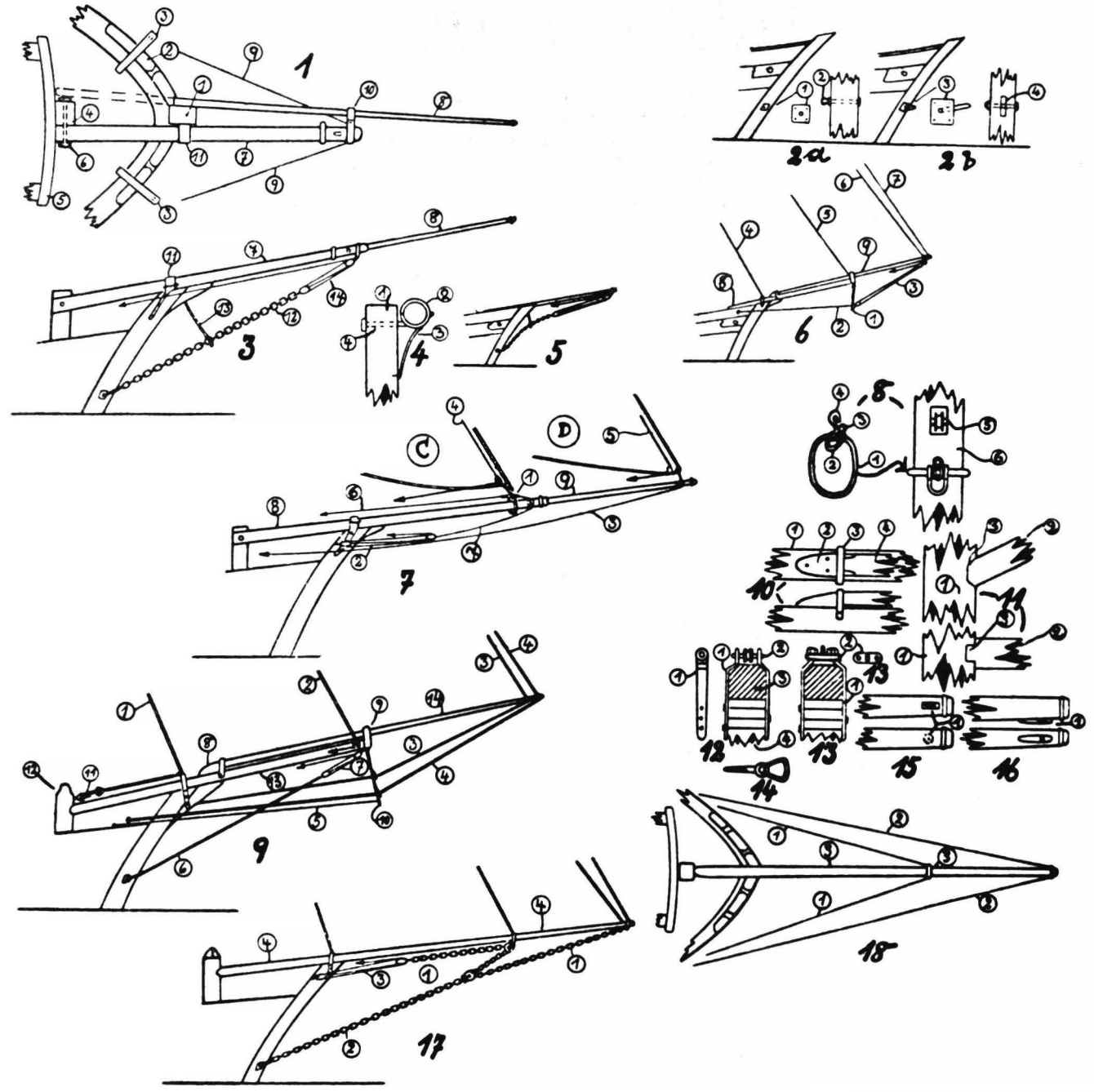
Wolfram Stumpf

Dazu ergänzend:
Nach Rückfrage bei der Morddatschen Kruftwirke GmbH & Co. KG (MWK) sollen die braunen Farben der Hemden, pardon: der Segel auch unter Alpha-, Beta- und Gamma-Strahlen-Beschuß nicht leiden, sondern ganz im Gegenteil noch viel, viel, viel schöner werden, den Wind besser einfangen, die Lebensqualität verbessern, bei Dunkelheit ein romantisch weiches, fluoreszierendes Licht abgeben und im Laufe der Zeit noch brauner werden, in allen Schattierungen bis hin zum tiefen Rot.
Was die Versuche von Wolfram bei Wind und Wetter und in der Schreibtischschublade stellvertretend für Natur und Geist nur sehr unvollkommen zeigten, wissen wir auf Grund dieser Aussage nun ganz genau.
Ein herzliches Dankeschön den unabhängigen Gutachtern!

W.E.



Bugspriet, Jagerbaum, festes Bugspriet mit Klüverbaum



Nr. 1. Loses Bugspriet mit Jagerbaum: 1. Vorsteven, 2. Bugklampen, 3. Kranbalken, 4. Pallpfosten, 5. Querbeting, 6. Bugsprietbolzen, 7. Bugspriet, 8. Jagerbaum, 9. Bugstagen, 10. Jagerbaumbrille. **Nr. 2a.** Wasserstagplatte: 1. Platte, 2. Bolzen mit Auge. **Nr. 2b.** Wasserstagplatte: 3. Platte mit Kettenschake, 4. Schlitz im Vorsteven. **Nr. 3.** Vorgeschirr, wie Nr. 1: 7. Bugspriet, 8. Jagerbaum, 11. Scharnierband, 12. Wasserstagkette, 13. Wasserstagaufholer, 14. Wasserstagtalje. **Nr. 4.** Scharnierband: 1. Vorsteven, 2. Scharnierband, 3. Stütze, 4. Bügel mit Mutter. **Nr. 5.** Wasserstag, wie Nr. 3, durch Aufholer angehoben. **Nr. 6.** Festes Vorgeschirr älterer Ever: 1. Stampfstock, 2. Stampfstockgeien, 3. Stampfstocktalje, 4. Fockstag, 5. Klüverstag, 6. Jagerstag, 7. Stängestag, 8. Bugspriet, 9. Klüverbaum; Wasserstag ist nicht dargestellt. **Nr. 7.** Vorgeschirr, wie Nr. 1: C. Klüver, D. Jager; 1. Klüverrackring, 2. Klüverausholertalje, 3. Jagerausholer, 4. Klüverniederholer, 5. Jagerniederholer, 6. Klüvereinholer, 7. Klüverausholer, 8. Bugspriet, 9. Jagerbaum. **Nr. 8.** Klüverrackring: 1. Rackring, 2. großer Schäkel, 3. kleiner Schäkel, 4. Loserhaken, 5. Scheibengat für Klüverausholer, 6. Bugspriet. **Nr. 9.** Festes Vorgeschirr: 1. Fockstag, 2. Klüverstag, 3. Jagerstag, 4. Stängestag, 5. Stampfstockgeien, 6. Wasserstag, 7. Wasserstagtalje, 8. Bugsprietknaggen, 9. Eselshaupt, 10. Stampfstock mit Lippen, 11. Fockstagtaljereep, 12. Pallpfosten, 13. Bugspriet, 14. Klüverbaum. **Nr. 10.** Vorgeschirr, wie Nr. 9: 1. Bugspriet, 2. Knaggen, 3. eisernes Band, 4. Klüverbaum. **Nr. 11.** Vorgeschirr, wie Nr. 9: 1. Pallpfosten, 2. Bugspriet, 3. Bugsprietzapfen. **Nr. 12** wie Nr. 9: 1. Flacheisen, 2. Bolzen mit Rolle für das Fockstag, 3. Bugspriet, 4. Vorsteven. **Nr. 13** wie Nr. 12: 1. Flacheisen, 2. Platte mit Auge und mit Muttern. **Nr. 14.** Kauschartig gearbeiteter Ring zum Aufsetzen der Bugstagen usw. am Vorschiff. **Nr. 15.** Klüverbaumnock, mit Scheibengat für das Jagerstag. **Nr. 16.** Klüverbaumnock, mit Klampen und halber Scheibe für das Jagerstag. **Nr. 17.** Festes Vorgeschirr, mit Klüverbaum in einer Länge: 1. äußere Wasserstagkette, 2. innere Wasserstagkette, 3. Wasserstagtalje, 4. Bugspriet mit Klüverbaum. **Nr. 18.** Vorgeschirr, wie Nr. 17: 1. Bugstagen, 2. Klüverbaumgeien, 3. Bugspriet mit Klüverbaum.

Heimatfreunde bitten: Rettet letzten hölzernen Stör-Ewer!

ITZEHOE (hg). Wird der vielerseits begrüßte Plan, den letzten hölzernen Störewer „Hermann", der zur Zeit in den Niederlanden liegt, aufzukaufen, nach Itzehoe zu überführen und hier als ein echtes Denkmal der großen Leistungen der heimischen Schiffahrt auf einem Platz in der Neustadt aufzustellen, aus finanziellen Gründen nun doch nicht Wirklichkeit werden oder gibt es im letzten Augenblick noch eine Möglichkeit, diese Absicht zu realisieren und dieses Schiff von hohem dokumentarischen Wert, das im Jahre 1905 auf der Werft von Claus Witt in Wewelsfleth erbaut wurde, vor der Vernichtung zu bewahren?

Diese Frage wurde auf dem ersten Vortragsabend des Heimatverbandes für den Kreis Steinburg im Prinzeßhof von den zahlreichen Teilnehmern sehr lebhaft diskutiert, nachdem der Hamburger Journalist Joachim Kaiser seinen von gründlicher Sachkenntnis geprägten Lichtbildervortrag über die „Geschichte der heimischen Schiffahrt unter Segeln" gehalten hatte.

Wie Heimatverbandsvorsitzender Landrat Dr. Brümmer ausführte, seien zwar durch Spenden bisher rund 20 000 Mark zusammengekommen, diese Summe reiche aber bei weitem nicht, um nach erhöhter Forderung sowohl den Ankauf als auch die Überführung nach Itzehoe und die Vorarbeiten für die Aufstellung zu finanzieren. Dr. Brümmer erinnerte an das Haus Reichenstraße 21, das dank großzügiger Hilfe von privater Seite als bauliches Dokument der Nachwelt erhalten bleibe, und sprach seine Hoffnung aus, daß dieses Beispiel auch im Falle des letzten Störewers Nachahmung finde und heimische Wirtschaftskreise bereit seien, finanzielle Hilfe zu leisten, damit die letzte Gelegenheit, die „Hermann" nach Itzehoe zu holen, nicht versäumt werde. Wenn der Ewer in den Niederlanden weiterhin ungeschützt den Unbilden der Witterung ausgesetzt sei, werde er von schnellem endgültigen Verfall bedroht.

Dem dringenden Appell um finanzielle Hilfe schlossen sich auch zahlreiche Hörer des Vortrags an, besonders der Referent des Abends und Herbert Karting, Oldendorf, der in seiner auf unserer Heimatseite laufenden Serie „Reeder, Schiffe und Kapitäne aus dem Kreise Steinburg" schon bedeutendes Material über die Geschichte der heimischen Schiffahrt zusammengetragen hat und sich sehr für den Ankauf des Ewers einsetzt. Schwere Vorwürfe wurden in diesem Zusammenhang auch den einschlägigen Museen – mit Ausnahme des Deutschen Museums in München – gemacht, die so wenig Interesse für die letzten Zeugen einer langen bedeutenden Epoche der norddeutschen Schiffahrt zeigten. Auf alle Fälle wollen Karting und Kaiser ihr Vorhaben, einen der alten Störewer nach Itzehoe zu holen, nicht aufgeben. Die Stadt Itzehoe ist bereit, das Schiff zu übernehmen und für die Instandhaltung zu sorgen.

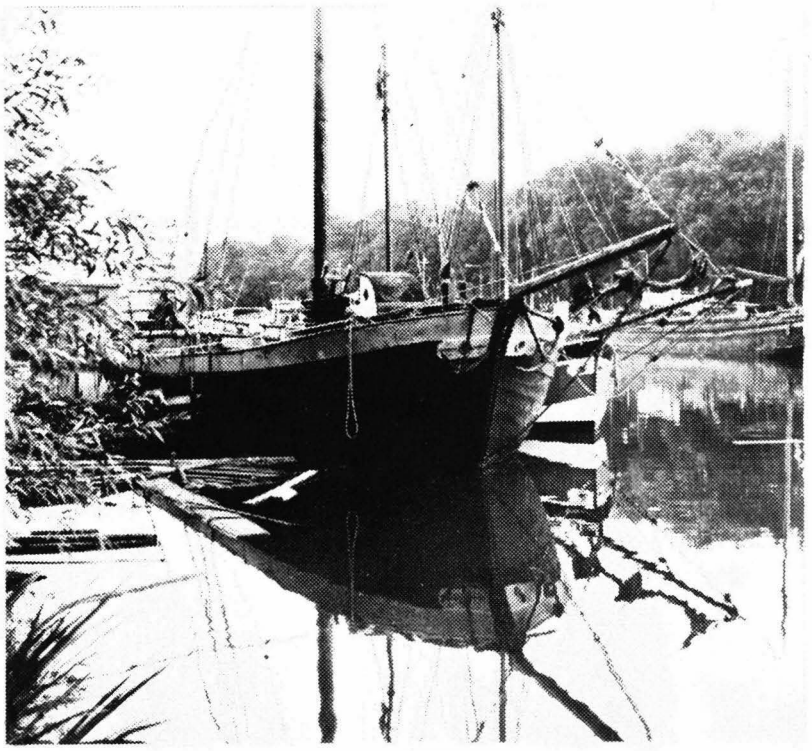
Der Vortrag des Journalisten Kaiser bildete den Auftakt zur Winterarbeit des Heimatverbandes. Wer diesen Vortrag hörte, gewann ein gutes Bild von der Bedeutung und der großen wirtschaftlichen und kulturellen Leistung der heimischen Schiffahrt unter Segeln, insbesondere auch der hohen Qualitätsarbeit unserer Werften, die an der Stör zahlreich zu finden waren. Schwerpunkte des Referats waren die Stör mit Schiffsbau, Schiffahrt und Fischfang, die Zeit der hölzernen Ewer und schließlich der Übergang zum Stahlschiffbau und zur Motorisierung. Schließlich ging der Referent der Frage nach, was von den Segelschiffen, die für die Stör gebaut wurden, geblieben ist.

Kaiser ging davon aus, daß der Schiffsbau so alt ist wie die Besiedlung der Marschen, da Schiffe zum Transport der Güter aller Art gebraucht wurden, zumal die Wege zu manchen Jahreszeiten unpassierbar waren. Starke Impulse für die Schiffahrt gingen vor allem vom Raum Blankenese, dessen Fischerei aus politischen Gründen zugrunde ging, und dann von Finkenwerder aus.

Jahrhunderte lang schwammen die hölzernen Ewer auf unseren Flüssen, besonders der Elbe und ihren Nebenflüssen, auf denen es um 1900 noch weit über tausend gegeben haben soll. Ein trauriges Ende fand diese große Flotte erst mit der Einführung des Stahlbaus. Nach dem ersten Weltkrieg wurden unzählige hölzerne Ewer abgewrackt, zumal sie durch das lange Liegen und mangelnde Pflege große Schäden erlitten hatten. Im Jahre 1928 versuchten noch ganze 130 Holzewer, sich gegen die modernen Stahlschiffe zu behaupten, bis auch diese ganz verschwanden, weil Abwrackprämien und günstige Darlehen für Neubauten zu ihrem endgültigen Aussterben beitrugen.

Es ist also fast schon ein kleines Wunder, daß der letzte, 1905 in Wewelsfleth bei Klaus Witt gebaute Störewer „Hermann", der zuletzt in Dänemark in der Steinfischerei eingesetzt war, in noch sehr gutem Zustand in Holland wiederentdeckt wurde. Er entging auch jüngst der Gefahr, total umgebaut und nach Kanada übergeführt zu werden. Mit Recht stellt Herbert Karting die Frage: „Sollte sich wirklich in einem Land wie dem unsrigen keine Möglichkeit finden, ein solches Objekt zu erhalten?"

Abschließend machte Dr. Brümmer noch die erfreuliche Mitteilung, daß sich der Landesdenkmalpfleger Dr. Beseler sehr für die Erhaltung der Zugbrücke in Kasenort einsetzt und hierfür jährlich einen Geldbetrag von 25 000 Mark zur Verfügung stellt.



Spenden werden benötigt

Wo endet die Fahrt des Störewers aus Wewelsfleth?

be. WEWELSFLETH. Endet die Odyssee des letzten Störewers in Itzehoe? Besser gesagt, gelingt es, den letzten hölzernen Störewer nach Itzehoe zu holen? Diese Fragen beschäftigt in diesen Wochen viele engagierte Heimatfreunde. Einige Zufälle haben dabei mitgespielt und das Glück, einen ausgezeichneten Schiffskenner in dem Mitglied des Heimatverbandes, Herbert Karting, Oldendorf, zur Seite zu haben, der über Reeder, Schiffe und Kapitäne aus dem Kreis Steinburg der „Heimatseite" der Rundschau schon mehr als drei Dutzend interessante Beiträge geliefert hat.

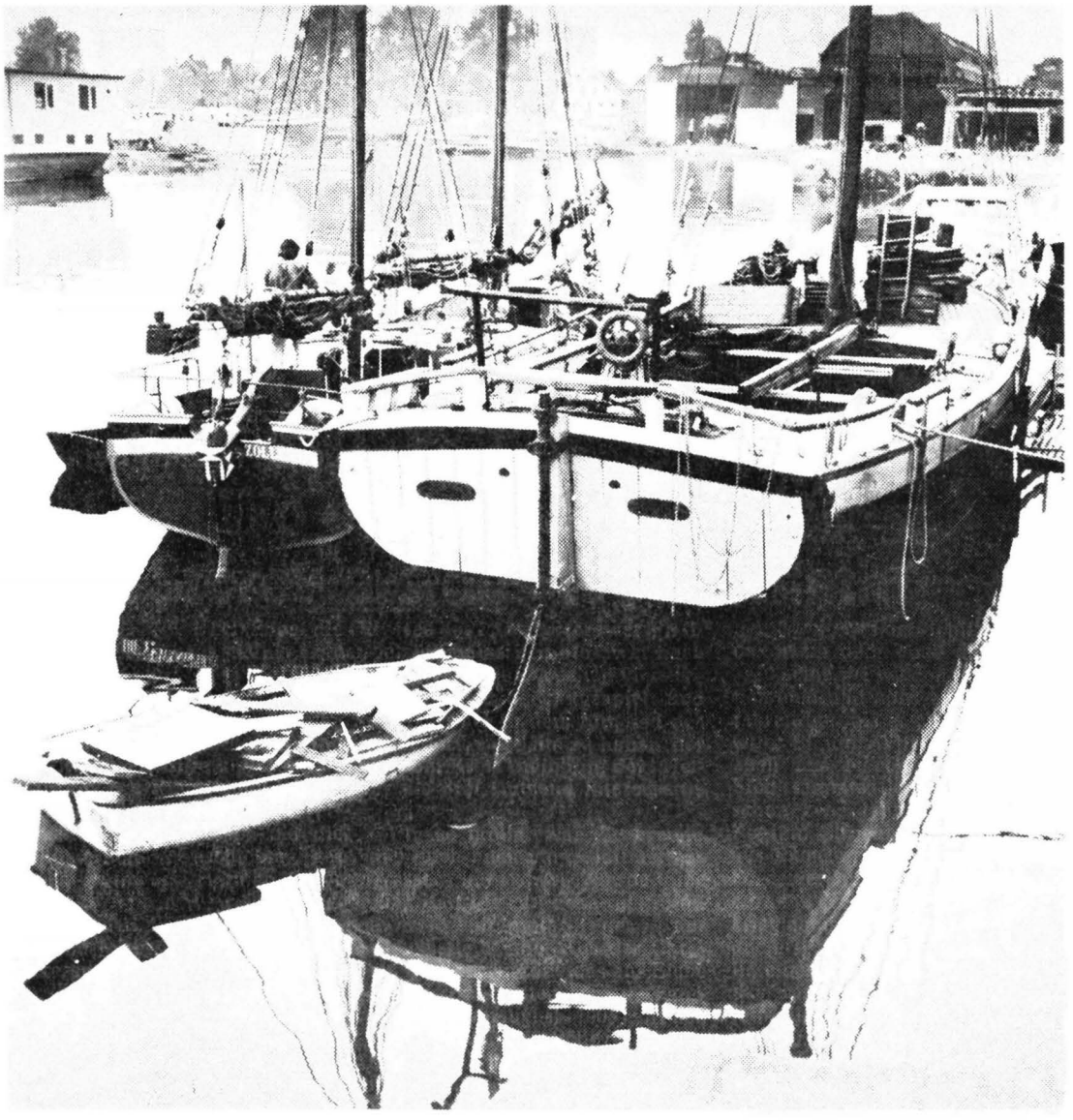
Doch uns will scheinen, daß die abenteuerliche Geschichte des letzten Störewers „Hermann", der bei Claus Witt in Wewelsfleth gebaut und 1905 als sein letzter Holzewer zu Wasser ging, besonders interessant ist. Der Bau der Holzewer lief im ersten Jahrzehnt unseres Jahrhunderts aus. Wie Karting nachgewiesen hat, gab es jedoch 1928 noch 130 hölzerne Ewer, deren Schiffer sich gegen die Konkurrenz von 421 modernen eisernen auf dem Frachtenmarkt zu behaupten suchten. Inzwischen sind die hölzernen Ewer ausgestorben.

Um so größer war die Freude, daß doch noch ein „Oldtimer" zu Wasser aufgespürt wurde und sich dann auch noch als Störewer entpuppte, der aus Wewelsfleth kam. Aus der Chronik geht hervor, daß das aus Eiche auf Kiefernspanten gebaute Fahrzeug Ende August 1905 an den Auftraggeber, den Schiffer Johann Böge aus Neuenkirchen abgeliefert und bei der Schiffergilde in Wilster versichert wurde. Er war auf den Namen „Hermann" getauft, sein Steckbrief: 16,10 m lang, 4,30 m breit und 1,41 m tief. Es heißt weiter in der Schiffschronik, daß nach dem Tode des Eigners 1910 seine Witwe den Segler übernommen und noch zwei Jahre gefahren hat, bis er an den Schiffer Otto Simon Witt überging, der auch aus Neuenkirchen an der Stör stammte, der den Ewer aber schon zwei Jahre später an den Kapitän Christian Marius Matzen aus Ekensund an der Flensburger Förde verkaufte. Das Nordufer der Förde wurde nach dem 1. Weltkrieg dänisch, die Spur verlor sich und erst fast 60 Jähre später wurde in einer deutschen Tageszeitung das Inserat gelesen „Segelschiff mit Hilfsmotor, wohlgeeignet zum Umbau, Ewer, Jachttakelung, Eiche auf Kiefer, Baujahr 1905, Wewelsfleth."

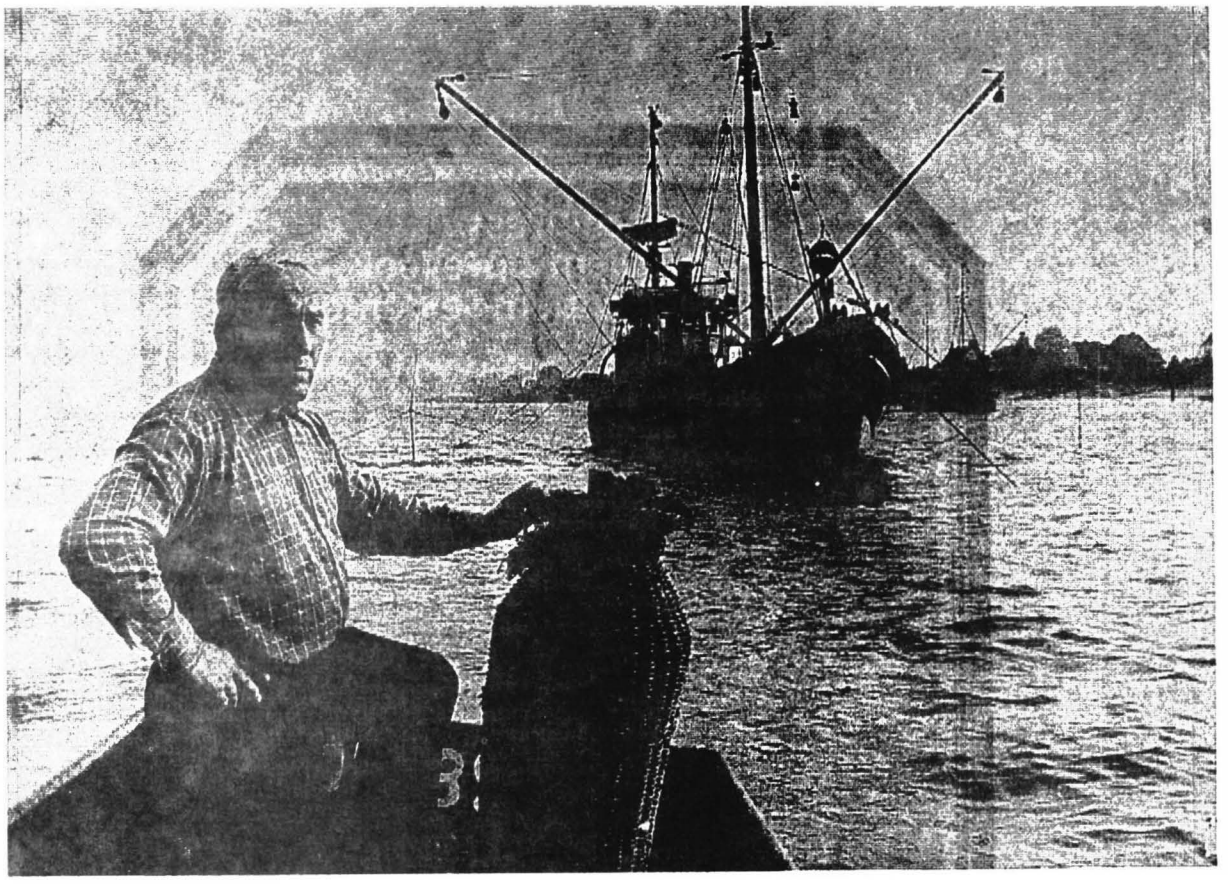
Die Nachforschungen ergaben, wie der Schiffsautor Joachim Kaiser, Hamburg, schreibt, daß es sich um den alten Ewer „Hermann" handelte, der immer noch unter seinem alten Namen lief und dem Dänen H. Christensen aus Nystedt gehörte, der sich aus Altersgründen von ihm trennen wollte. Der Zustand wird als erstaunlich gut beschrieben, und das trotz des hohen Alters und starker Beanspruchung des Schiffes. Damals kam ein Rückkauf in deutsche Hände nicht zustande, weil ein kanadischer Liebhaber den „Hermann" erwarb, dann nach Holland überführte, um in Amsterdam erhebliche Umbauten vornehmen zu lassen. Es soll seine Absicht gewesen sein, mit dem Schiff nach Fertigstellung über den großen Teich zu segeln.

Aus Geldmangel scheiterte das Projekt und damit ergab sich auch noch einmal die Chance, diesen Ewer, der hohen dokumentarischen Wert hat, zurückzuerwerben. Er wurde von seinem kanadischen Eigner auf den Namen „Faith", Treue, getauft. Nun ist es an uns, diesem Oldtimer der Stör die Treue zu halten.

Der Heimatverband möchte es, auch der Vorsitzende des Kulturausschusses der Stadt Itzehoe, Jörg Benz, hat sich sehr für das Projekt eingesetzt. Wenn es gelingen wird, diesen letzten Ewer „Hermann" mit Hilfe von Spenden zu erwerben, instandzusetzen, und nach Itzehoe zu überführen (auch jetzt ist er noch seetüchtig, wenn die Maschine wieder eingebaut wird), besteht seitens des Heimatverbandes in Zusammenarbeit mit der Stadt der Plan, das Schiff an einer attraktiven Stelle der ehemaligen Störschleife aufzustellen und der Nachwelt zu erhalten. Sicher findet die Absicht, den letzten Störewer in den Kreis Steinburg zurückzuholen, auch bei der Bevölkerung eine positive Resonanz.



Ewer HERMANN in Amsterdam



Kampf gegen das Kernkraftwerk Unterweser und um seine Existenz: Weserfischer Gustav Schäfe Foto: tefo

Gustav Schäfe - der Mann der den Riesen besiegte

Braker Fischer fand Hilfe bei Wissenschaftlern der Bürgeraktion

Wesermarsch (tefo). Ein einfacher Weserfischer stoppte den Ausbau eines Millionenprojektes: Gustav Schäfe (56) aus Brake legte in der vergangenen Woche vor der Ersten Kammer des Oldenburger Verwaltungsgerichts das Kernkraftwerk Unterweser in Esesnhamm lahm. Wie wir bereits berichteten, erklärten die Richter eine wasserrechtliche Teilgenehmigung für ungültig, die die Einleitung von Kühlwasser aus dem Kraftwerk in die Weser regelt. Sie schlossen nicht aus, daß durch die Erwärmung des Weserwassers der Fischbestand der Weser vernichtet werden könnte. Gustav Schäfe ist der Überzeugung: „Wenn es noch eine Gerechtigkeit gibt, mußte ich den Prozeß gewinnen."

Daß der 56jährige über den mächtigen Konzern Nordwestdeutsche Kraftwerke (NWK), den Landkreis Wesermarsch als Genehmigungsbehörde und über das niedersächsische Sozialministerium siegen konnte, verdankt er Wissenschaftlern und Umweltschützern aus ganz Norddeutschland, die in der „Bürgeraktion Küste" zusammengeschlossen sind.

Vor vier Jahren, als in Nordenham — nur wenige Kilometer vom Standort des Kraftwerkes entfernt — wegen bleiverseuchter Luft das Vieh auf den Weiden starb, nahm Gustav Schäfe den ersten Kontakt zu der Umweltschutzgruppe auf. Denn an der Unterweser hat man seit dem Bleiunfall in Nordenham Erfahrung mit schädlichen Umwelteinflüssen. Entsprechend kritisch sind auch viele Bürger geworden. Gustav Schäfe: „Wir mußten uns absichern, denn uns trifft es als Fischer zuerst, wenn etwas schief geht."

Der Fischer, Vater von zwei Kindern und schon seit seiner Schulzeit in seinem Beruf tätig, glaubt Grund zum Argwohn zu haben. Er geht täglich von Brake bis Bremerhaven mit seinem Kutter auf Aalfang und kennt jeden Winkel der Weser und die Eigenheiten des Gewässers. „Wenn das Wasser zu warm wird", so Gustav Schäfe, „geht die Fischbrut kaputt." Und wenn im Winter erwärmtes Wasser in die Weser geleitet wird, laichen die Aale zu früh. Der Fischer glaubt zu wissen: Das bringt den Haushalt der Natur durcheinander und dann sind die Aale aus der Weser verschwunden."

Ohnedies sei der Beruf des Fischers in dieser Region ein harter Erwerbszweig geworden: Von ehemals 30 werfen zwischen Nordenham und Brake heute nur noch fünf Weserfischer ihre Netze aus. Und auch diese müßten nach Überzeugung von Gustav Schäfe den Beruf an den Nagel hängen, wenn große Mengen von Kühlwasser aus dem Kernkraftwerk Esenshamm in die Weser geleitet werden.

Denn der Fischersmann hat inzwischen herausgefunden, daß den Weserfischen noch von einer Seite Gefahr droht, die bislang noch nicht einmal öffentlich diskutiert wurde. Bei extremen Niedrigwasser wird ein mehrere hundert Meter breiter Flußstreifen so stark erhitzt, daß in dieser Zone kein Fisch mehr leben kann.

Auch das Oldenburger Verwaltungsgericht sah die Gefahr eines großen Fischsterbens in der Weser. Es urteilte deshalb: „Die Interessen des Klägers sind schutzwürdig." Doch ohne die Unterstützung der Umweltschützer hätte Gustav Schäfe den Prozeß nicht durchgestanden: „Die hätten doch gedacht, da kommt ja bloß so ein kleiner Fischer . . ."