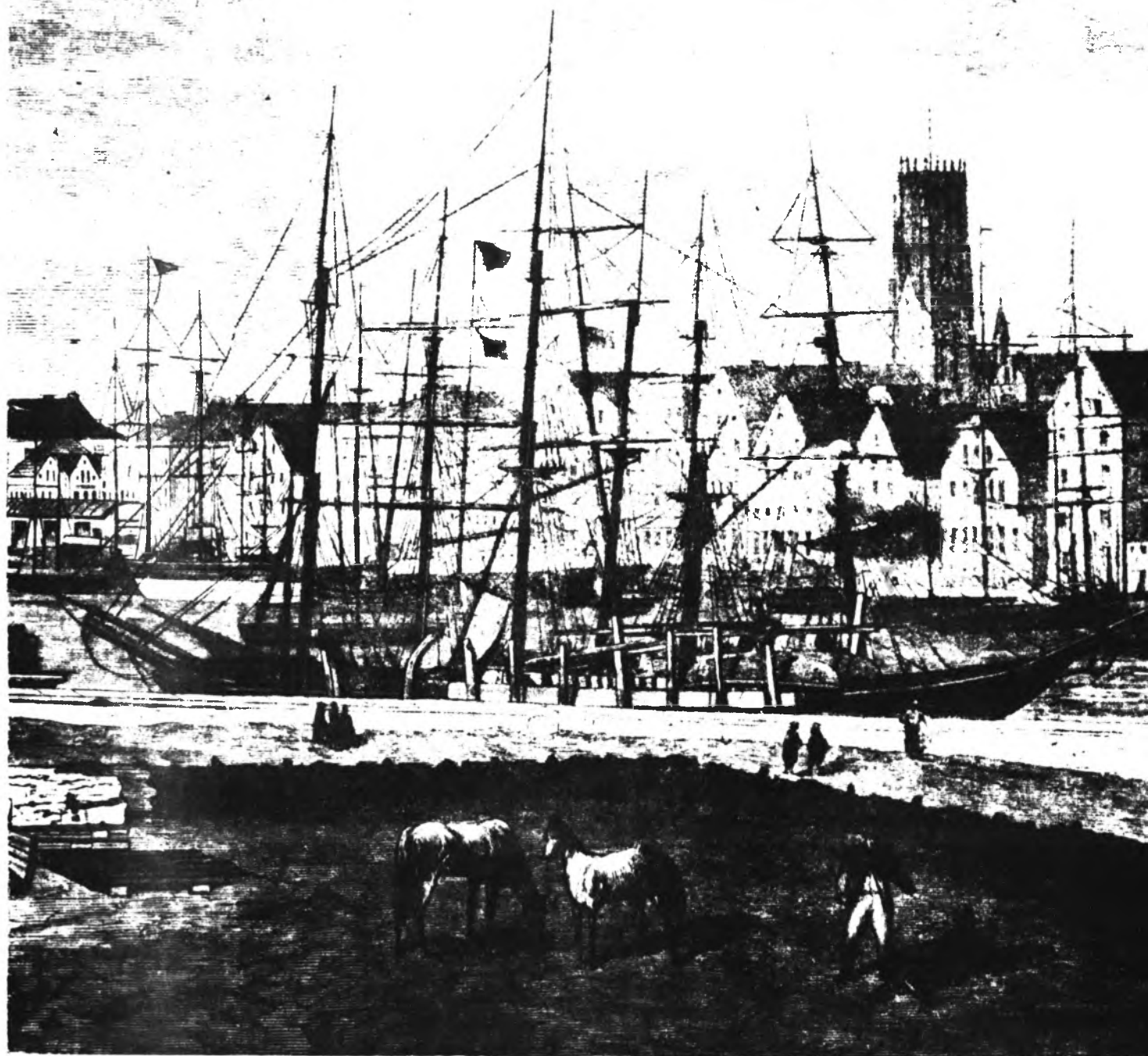


PIEKFALL

Mitteilungsblatt für die Freunde des Gaffelrinnses - Juli 1977 (Nr.13)

 **150 Jahre Seestadt Bremerhaven**



Seestadt Bremerhaven

Der Magistrat



Aktenzeichen (Bei Antwort bitte angeben)

Herrn
Jürgen Klette

Fernruf

2213 Kathen

Fernschreiber: 0238672

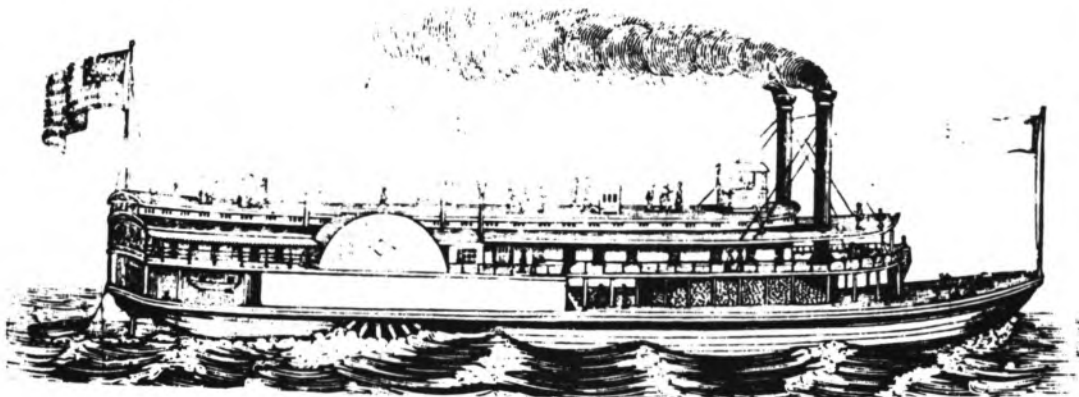
Postfach 210360

2850 Bremerhaven 21

Sehr geehrte Herren!

1977 wird die Seestadt Bremerhaven 150 Jahre alt. Für uns bedeutet dieses Jubiläum nicht nur die Gründung einer Stadt, sondern vor allem auch die Erinnerung an die glanzvolle Zeit der Großsegler. Auf den sieben Segelschiffwerften, die es zwischen 1834 und 1925 in Bremerhaven gegeben hat, sind mehr als 250 Großsegler gebaut worden. Für uns in der Seestadt Bremerhaven ist dies Grund genug, Sie vom 25. bis 31. Juli 1977 zu uns zu einem großen Treffen der Windjammer auf der Weser einzuladen. Seien Sie mit Ihrer Besatzung - und natürlich mit Ihrem Schiff - Gast in der Wiege des Großsegler-Baus.

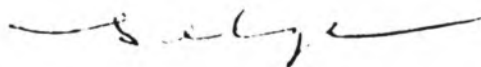
Unter den alten Bremerhavener Segelschiffswerften sind so klangvolle Namen wie Rickmers und Tecklenborg, die in Ihnen sicherlich in Verbindung zu berühmten Schiffsnamen einige Erinnerungen aufkommen lassen werden, die wir in unserem Jubiläumsjahr gemeinsam auffrischen möchten. Von den sieben 5-Mastern der Welthandelsflotte sind allein drei auf den Werften von Tecklenborg und Rickmers in Bremerhaven entstanden - die 5-Mast-Bark "Potosi" (1895), das einzige 5-Mast-Vollschiff der Welt, die "Preussen" (1902), und die 3-Mast-Bark "R.C. Rickmers" (1906). Heute noch sind von den in Bremerhaven erbauten Großseglern mehrere in Fahrt, wie z.B. das sowjetische Schulschiff "Admiral Krusenstjern", das 1925 als "Padua" für die Hamburger Reederei Laeisz bei Tecklenborg gebaut wurde, oder das norwegische Schulschiff "Statsraad Lehmkuhl", das 1914 bei Tecklenborg als Schulschiff "Großherzog Friedrich August" vom Stapel lief. Das portugiesische Schulschiff "Santa Andree" ist 1898 bei Rickmers gebaut worden. Aus Frankreich hörten wir vor einiger Zeit, daß der in Brest liegende Segler "Duchesse Anne" wieder aufgetakelt werden soll. Die "Duchesse Anne" lief 1901 bei Tecklenborg als Schulschiff "Großherzogin Elisabeth" vom Stapel.



Wie Sie aber sicherlich schon wissen, beheimatet Bremerhaven seit 1975 das Deutsche Schiffahrtsmuseum, das sowohl eine Schausammlung mit Forschungsinstitut beherbergt als auch über einen Museumshafen verfügt, in dem wir uns bemühen, Schiffstypen der Nachwelt zu erhalten. In einer Stadt wie Bremerhaven, die schon immer eine sehr starke Beziehung zur Segelschiffahrt gehabt hat, ist es selbstverständlich, daß die Segler einen besonders hohen Stellenwert besitzen. Im Museumshafen des Deutschen Schiffahrtsmuseums liegt die hölzerne Bark "Seute Deern" und das älteste erhaltene Schiff, das einst unter deutscher Flagge segelte - das Nordpolar-Expeditionsschiff "Grönland".

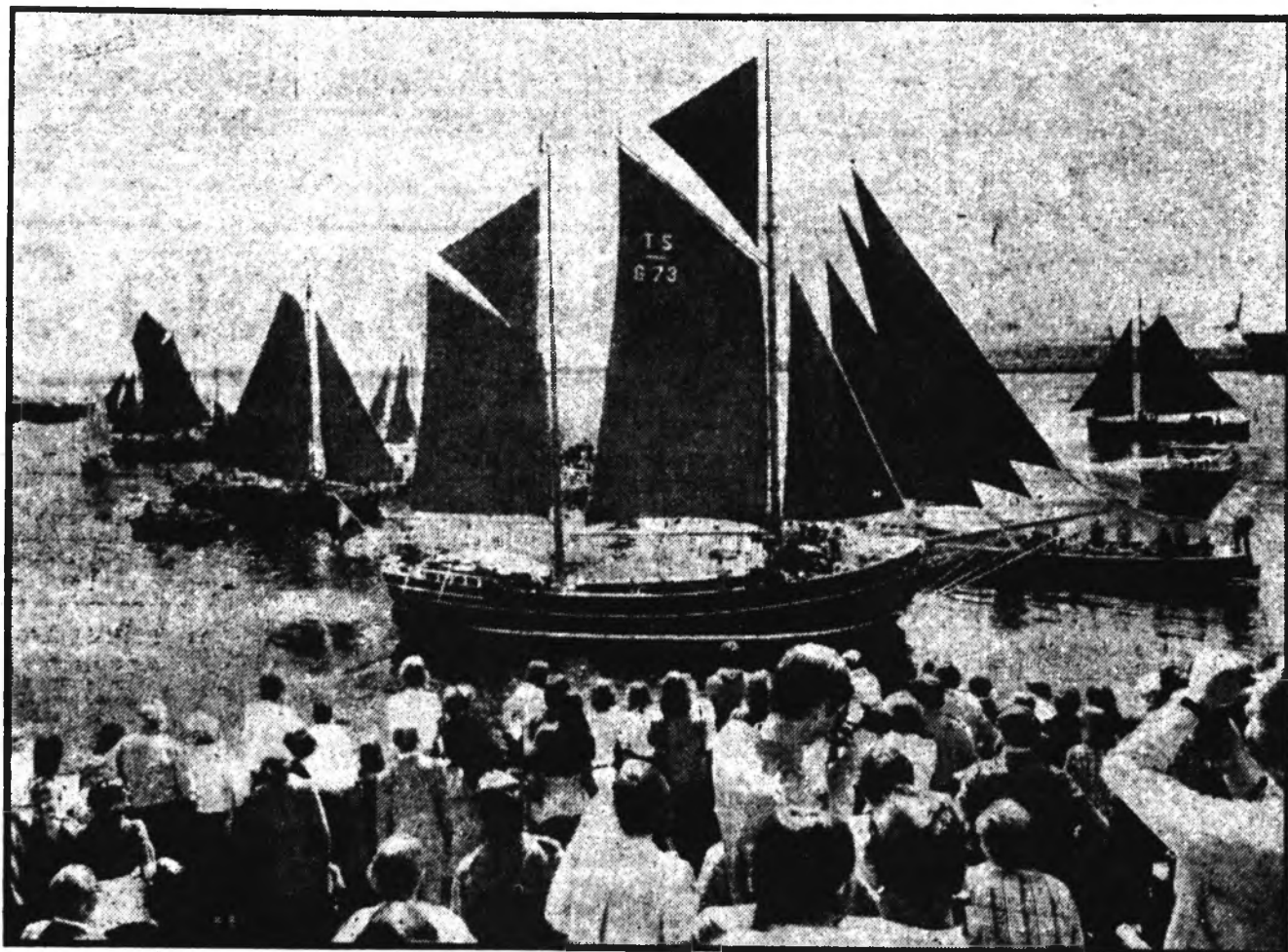
Dies alles und noch viel mehr möchten wir Ihnen zeigen, wenn Sie bei uns auf Reede vor Anker gehen. Seien Sie für eine Woche unser Gast.

Mit freundlichen Grüßen



Selge

Oberbürgermeister



Störkringel nach Övelgönne

Am Freitagvormittag bläst eiskalter Ostwind von der Krempermarsch herüber nach Wewelsfleth, "Lethe" schaukelt am geteerten Bauch der "Elise" auf und ab und wartet auf ihre Ladung. Störkringel sind nach Övelgönne geordert.

Nachdem die Fracht verstaut ist, geht es gemeinsam mit "Wahkonda" mit der letzten Ebbe, vorbei am Apfelgarten und Ivenfleth, aus der Stör auf die Elbe. Am Wind und vom bald einsetzenden Flutstrom geschoben, machen wir gute Fahrt. Hinter Stadersand wird's ungemütlich, der Wind steht genau gegenan, und der Dampferschwell wird immer unangenehmer. "Wahkonda" läuft schließlich nach Wedel ab. Als wir das Kühlhaus von Neumühlen sichten, ist das Schlimmste vorbei. Wir sind naß und durchgefroren, die Ladung jedoch wohlbehalten. Im Museumshafen gehen wir neben der "Veränderung" längsseits. Hinter dem mächtigen Rumpf der "Trygvason", deren Spuren jahrzehntelanger harter Nordseearbeit Ehrfurcht gebieten, kommt man sich winzig und unbedeutend vor. Die ersten Jugendkutter haben schon hinter uns festgemacht an der "Midtøj", deren Ladung, selbstgeräucherte Fische, wir noch am selben Abend probieren. Am Späten Nachmittag tauchen die Masten der "Emmanuel" und der "Aurora" auf; schön sehen sie aus, die alten Arbeitspferde, geschniegelt und im Festtagsputz.

Am Ufer wird schon des Volkes wahrer Himmel vorbereitet, Karussell, Verkaufstände, Bierwagen und Buden mit Leckereien. Hamburg schickt sich wieder mal an, sein Pfeffersackimage zu überwinden.

Der nächste Tag wird es Zeigen, der Festtag, die Eröffnung. Hoffentlich wird hehr mehr eröffnet als nur der Övelgönner Museumshafen..

Der strahlende Himmel am nächsten Morgen scheint ein gutes Vorzeichen zu sein. Das Volk ist schon auf den Beinen: Neugierige, Fachkundige, Offizielle, Alte, Junge, Männlein und Weiblein schieben sich über den engen Weg zum Anleger und zurück. Das Bild im Hafen wird immer prächtiger, fast vergißt man die schöne neue Welt ringsum. Überall Spieren, Stagen, Klüverbäume, Gaffeln, Rahen, Seitschwerter, bunter Flaggenschmuck.

"Fortuna", "Duenna", und "Carola" laufen ein. Die Kiersgaardssche Smakkejolle liegt aufgeriggt am Ufer und wird bestaunt. Jedes einlaufende Schiff wird mit Beifall und Jubel begrüßt. Man merkt den der Plastikwelt Entronnenen (für heute) an, wie ausgehungert

sie sind nach solchen Bildern. Viele scheinen etwas zu spüren vom Wert des alten Handwerks, von dem Gefühl, etwas zu schaffen, das nicht nur zum Wegwerfen da ist. Ahnungen werden wach, was "Lebensqualität" vielleicht wirklich bedeutet.

Pünktlich zur Eröffnung, mit schwarzer Qualmwolke und fernwehmütigem Dampfsirenenklang läuft die "Otto Lauffer" ein. Die Bewegung am Ufer ist etwas Zähflüssiger geworden, so viele Menschen hat Övelgönne wohl noch nicht beisammen gesehen.

Der Bürgermeister übergibt den Hafen nun seiner Bestimmung.

Das Volk sorgt für gute Umsätze. Die Kinder essen Eis, fahren Karussell oder turnen auf Gaffeln und Bäumen herum. Man trinkt Bier, ißt Erbsensuppe, Crêpes, geräucherte Scholle, ersteht Fancywork, Kitschiges oder Kunstgewerbliches ^{aus der} für die Seefahrt, und läßt sich am Umweltstand informieren, wie lange man die Elbe wohl als Freizeitrevier noch hat.

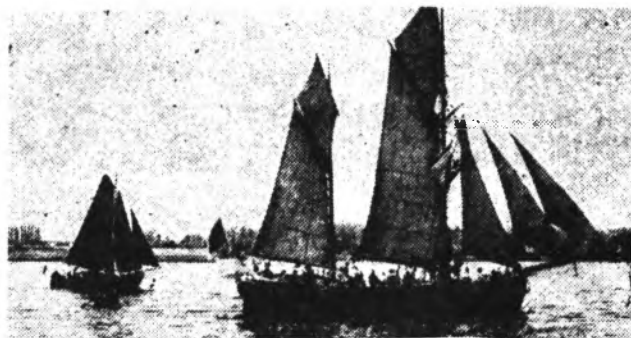
Beim Störkringelverkauf hört man die Stimme des Volkes: "Sowas war schon lange mal nötig in Hamburg"- "In Wewelsfleth war ich auch schon mal"- "Mein Großvater hat noch bei Junge gelernt"- "Machen aber viel Arbeit, die alten Schiffe" - "Schon beim Bau eingekracht, (Deich bei St. Margarethen,) da sieht man mal, wie die das heute genau berechnen können"

Noch einmal Beifall, Signalhörnerklang, "Savoie" läuft ein, das geht ans Herz, so ein schnuckeliges Holzschiffchen, schön wie eine kleine Wildente. "Ganz schön organisch, was die früher so zustande gebracht haben, was denkt eigentlich ein Designer, wenn er sowas sieht?" Als die ersten Lichter angehen, ebbt der Besucherstrom langsam nach Hause, zum Abendprogramm. Aber am nächsten Tag wollen sie wiederkommen, "Mal sehen, wie sich die alten Kästen unter Segeln machen" Ein Traumtag ist zuende.

Am Sonntag der krönende Abschluß: Paradesegeln bis Blankenese.

Ein Bild vergessener Zeiten. Behäbig die Großen, wendig die Kleinen, tönende Untermalung der "Glühkopf" der "Midtøj".

"Lethe" segelt zurück nach Wewelsfleth. Hinter Blankenese entschwinden die anderen Segel unseren Blicken. Man kann schon wehmütig werden oder zornig, wenn man spätestens bei Bützfleth aus seinen Träumen gerissen wird. Und Wewelsfleth liegt so nahe bei Brokdorf und Brunsbüttel

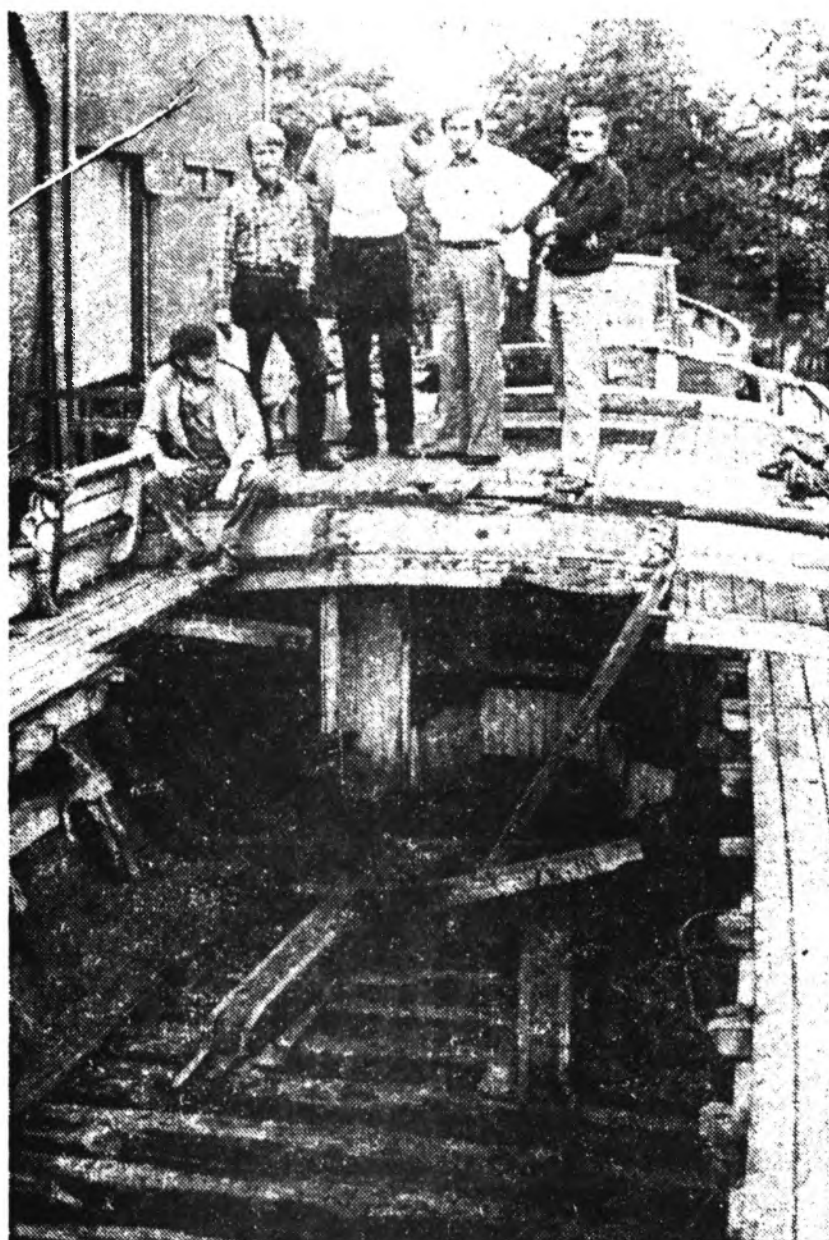


Glückstädter Fortuna

Glückstädter Zeitung



Verlag Norddeutsche Rundschau



„Hermann“: Jetzt geht's an die Arbeit

GLÜCKSTADT (X). Vertreter des Heimatverbandes des Kreises Steinburg, Lotse Karting und der Idealist und Schiffsjournalist Joachim Kaiser kamen jetzt zur Glückstädter Pehrs-Werft am Schwarzwasser, um mit dem Schiffsbauer Günther Pehrs den Beginn der Renovierungsarbeiten am letzten hölzernen Stör-Ewer abzuklären (unser Bild).

Joachim Kaiser hat das Schiff vermessen und Pläne gemacht, die nun die Überholung einleiten werden. Werftbesitzer Pehrs ist da sehr zuversichtlich. Er wird den alten „Hermann“, der 1905 auf der Witt-Werft in Wewelsfleth gebaut wurde, wieder „hinkriegen“, so daß er später in Itzehoe Zeugnis ablegen kann von der alten Störschifferei, die wesentlich zu wirtschaftlichem Aufschwung von Stadt und Kreis beigetragen hat. Die Kosten werden natürlich beachtlich sein, doch soll der letzte hölzerne Stör-Ewer der Nachwelt erhalten werden. Zunächst müssen 10.000 Mark verbaut werden, um „Hermann“ „landfein“ zu machen. Weitere Mittel sind für Innen- und Ausbauten erforderlich, um den alten Ewer sach- und fachgerecht so zu renovieren und zu restaurieren, daß er jeder Kritik standhalten kann. Die Idealisten und Förderer, aber auch der Heimatverband des Kreises Steinburg in Itzehoe (Kreishaus) sind daher auch weiterhin auf Spenden angewiesen. Die kostenlose Überführung von Holland nach Glückstadt kommt einer Spende von 20.000 DM gleich. Arbeiter- und Handwerkerlöhne und Materialkosten müssen aber bezahlt werden.



Nettelbeck.

Pfingsttreffen der
Gaffelsegler 1977

Nur wenige Boote und Schiffe hatten den Weg in die Stör ge - funden, obwohl es nicht so windig war , wie auf nebenstehenden Bild. Als ANNA-LISA eintraf, lagen bereits LETHE und FORELLE da. DÄDALUS sah man elbwärts vorbeiziehen. Etwas später ging in der Nähe CARMELAN zu

Anker. Der späte Abend brachte die Veränderung. Werner Kokemüllers hübsche TIMPE TE kam nur zu einem Abendbesuch.

Am Pfingstsonntag kam es nicht zu dem Segeln auf der Elbe. Der Wind wehte zu stark. Erst am Nachmittag steckte LETHE für zwei Stunden die Nase durchs Sperrwek. Das letzte Schiff, daß zum Treff erschien, war die schöne Botterjacht WALROSS aus Neustadt. Dem Eigner, der mit dem Beiboot längskam, konnte man die Überraschung über die geringe Beteiligung ansehen.

Vielleicht wird es nächstes Jahr wieder besser.

J. Klette



Ein weiterer Raubdruck aus:



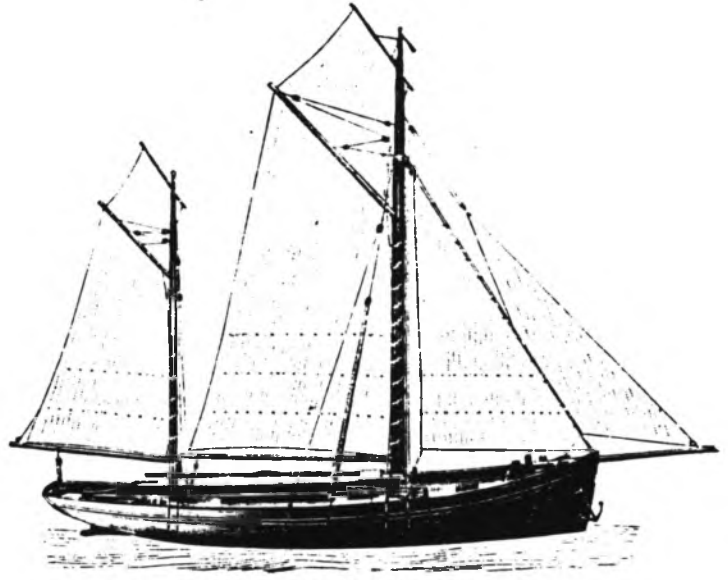
Inserattheil Oktober-November-Heft 1884. I aufende No. 1-2.

(Bei Bestellungen und Anfragen wolle man sich auf „Alkohol“ beziehen.)

Fischkutter von E. Kühl in Blankenese.

Sehr geehrter Herr von Glasenapp!

Anliegende Zeichnung ist 1878 entworfen und in Bau genommen und 1879 fertiggestellt und noch in der Fischerei thätig gewesen. Da nun die guten Eigenschaften besonders den früheren Ever über-



Fischkutter von E. Kühl in Blankenese.

trafen, so hat man denselben modellirt und 1880 nach der Berliner Fischereiausstellung eingeschickt, wo selbiger die goldene Medaille erhielt.

Seit der Zeit werden nur diese Kutter gebaut. Auf der Elbe fahren jetzt 25 dieser Bauten, ein Beweis, dass die verbesserte Konstruktion gelungen ist. Die Kutter segeln schnell und kommen deshalb früher an den Markt. In See bewegen sich diese Kutter sehr ruhig und können bei starkem Winde recht lange aushalten.

Die Dimensionen sind folgende: Die oberste Länge 70 Fuss, Kiel 60 Fuss, grösste Breite 20 Fuss, Tiefe auf Vorder-Schwert 7 Fuss 4 Zoll. Hamburger Maass.

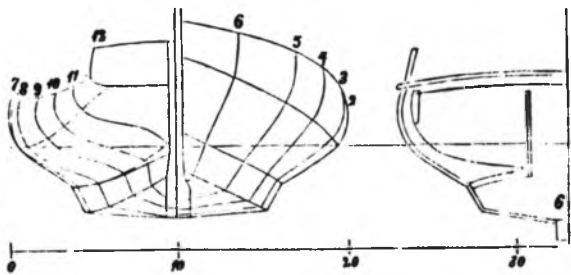
Ich hoffe, dass Sie aus diesen Zeilen das Nüthige herausfinden werden.

Blankenese, den 26. April 1884

E. Kühl.

Diese Zuschrift erhielt ich nebst anliegender Zeichnung auf meine Bitte von dem Konstrukteur des Kutters, Herrn E. Kühl, Theilhaber der Bootswerft Tiemann & Kühl in Blankenese, der in seiner einfachen, bescheidenen Weise es vermeidet, die grossen Verdienste hervorzuheben, die er sich um die Herstellung eines vorzüglichen, schnellsegelnden Fischkutters erworben hat. — Es sind nämlich diese Kutter thatsächlich die besten Segler unter allen Seefischereifahrzeugen der Unterelbe. Sie haben sich bei Sturm und Seegang vorzüglich bewährt und behaupten die Nordsee noch lange, wenn andere Fahrzeuge älterer Konstruktion längst im Hafen liegen. Die anliegende vorzüglich genaue Zeichnung der Konstruktionslinien macht eine weitere Erklärung derselben überflüssig.

G. von Glasenapp.



Konstruktionslinien des Fischkutters von E. KÜHL.

10 9 8 7 6 5 4 3 2 1

Fuss. Hambg.

10, 85 Fuss

