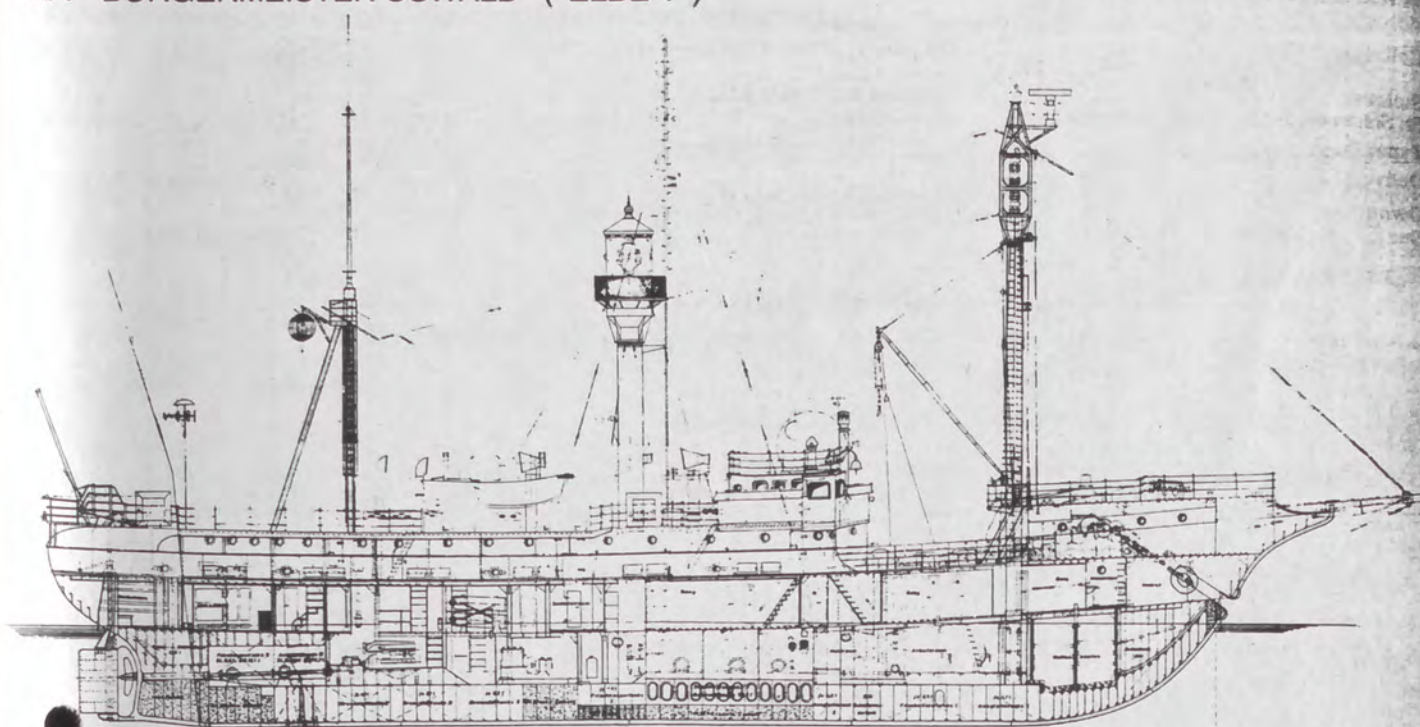


RICHARD MARQUARDT
MITSCHERLICHSTR. 54
26382 WILHELMSHAVEN
Tel. 0 44 21 / 2 36 74

Der letzte Törn

„Elbe 1“

M/V "BÜRGERMEISTER OSWALD" ("ELBE 1")



Call sign: DBBR	Tonnage	641.83 GRT 181.82 NRT	Auxiliary engines:
Builders:	Length o. a.	61.50 m	1 MAN diesel, type D0026M, 49 kW at 1500 min ⁻¹
Jos. L. Meyer, Papenburg	Length b. p.	51.37 m	1 generator 45 kW, 110 V, d.c.
Type: Lighthouse Vessel	Moulded breadth	9.50 m	2 MAN diesel, type D0024M, 37 kW at 1900 min ⁻¹ , each
Delivery: Oct. 1948	Depth to maindeck	6.05 m	2 generators 35 kW, 110 V, d.c.
Owner:	Draught	4.72 m	Equipment:
Der Bundesminister für Verkehr — WSV	Speed: 10.0 kn		radar, gyro compass, Decca-navigator, wireless station, 2 VHF-units, submarine sound transmitter, air-sound transmitter,
WSD Nord — WSA-Cuxhaven	Propelling machinery:		3 anchors
Port of registry: Cuxhaven	1 MTU diesel, typ MA 8R 362 TB60, 478 kW at 1600/400 min ⁻¹		1 electr. warping capstan 30 kN
Classification:	1 reversing gear, 1 propeller		1 electr. windlass 12 kN
GL + 100 A 4 E Feuerschiff + MC			
Date of class: July 1986			

M/V "BAUMROENNE"

Call sign: DBJI	Classification:	Propelling machinery:
Builders:	GL 100 A 4 W Tonnenleger, MC	1 MAN diesel, type W6V 17.5/22A, 110 kW at 750 min ⁻¹ ,
Gustav Adolf Klahr Werft, Berlin	Class ext. until: 31. 8. 1987	1 controllable pitch propeller
Type: Buoy Laying Vessel	Tonnage	
Delivery: Sept. 1951	Deadweight	
Owner:	Length	
Der Bundesminister für Verkehr — WSV	Moulded breadth	
WSD Nord — WSA-Cuxhaven	Depth to maindeck	
Port of registry: Cuxhaven	Draught	
	Speed: 9.5 kn	
		Auxiliary engines:
		electr. total output: 3.2 kW, 24 V
		Equipment:
		radar, echo sounder, VHF-unit

M/V "GREIF"

Call sign: DBBW	Classification:	Propelling machinery:
Builders:	GL 100 A 4 K E, MC	1 MaK diesel, type MAu 423A, 552 kW at 360/180 min ⁻¹ ,
Marinewerft Wilhelmshaven	Date of class: Aug. 1983	1 reduction gear, 1 propeller
Type: Sounding Vessel	Tonnage	Auxiliary engines:
Delivery: 1946	Length	Total output: 150 kVA, 380 V, 50 Hz
Owner:	Moulded breadth	65 kW, 220 V, d.c.
Der Bundesminister für Verkehr — WSV	Depth to maindeck	Equipment:
WSD Nord — WSA-Cuxhaven	Draught	radar, gyro compass, navigator, echo sounder, VHF-unit
Port of registry: Cuxhaven	Speed: 11.5 kn	



Aufnahme-Datum: 14. März 1988

Unbemannte FS während der Umrüstung
an der Pier des Bauhofes vom WSA Wilhelmshaven

Wilhelmshaven, Mittwoch, den 23. März 1988



Abgeholt wurde gestern das unbemannte Feuerschiff „FS 2“ vom Tonnenleger „Kurt Burkowitz“ aus dem Bauhafen des Wasser- und Schifffahrtsamtes. „FS 2“ wird vorerst auf Probe auf Position „Elbe I“ ausgelegt. Bei Bewährung des „Roboters zur See“ wird das traditionsreiche bemannte Feuerschiff „Elbe I“ am Ansteuerungs-

punkt zum Elbefahrwasser am 22. April eingezogen. Insgesamt wird es in der erweiterten Deutschen Bucht mit dem im Bau befindlichen „FS 4“ noch in diesem Jahr vier unbemannte Feuerschiffe geben, die allesamt dem WSA Wilhelmshaven zugeordnet sind. „FS 2“ wird auf Position „Elbe I“ zunächst erst einmal „Landanschlüsse“ bekommen, bevor es den Dienst aufnimmt.

WZ-Foto: Angst

SCHIFFFAHRT

Letzter Augenblick

**Eine Ära der Seefahrt geht zu Ende:
Die Mannschaften der letzten deut-
schen Feuerschiffe mustern ab.**

Rund 35 Kilometer vom Festland entfernt, auf halber Strecke zwischen Cuxhaven und Helgoland, strahlt alle fünf Sekunden der Leuchtfeuerschein über den Horizont. Alle 16,5 Sekunden dröhnt bei schlechter Sicht das Nebelhorn – kurz; kurz, lang, kurz, kurz – die Morsebuchstaben E und L, ein Funkfeuer sendet rund um die Uhr ebenfalls mit der Kennung Echo Lima.

„Muthvoll und tapfer“, schrieb der schriftstellernde Cuxhavener Hauptlehrer Friedrich Adolf Becker schon vor über 100 Jahren, harre draußen vor der tückischen Elbmündung die „Bemannung“ von „Elbe 1“ auf „dem gefahrvollen Posten“ aus.

Zweimal, 1824 und 1936, gingen dort Feuerschiffe samt Besatzung im Sturm verloren. Aber Erich Wittje, 58, derzeit einer von zwei „Elbe 1“-Kapitänen, kann sich nicht erinnern, etwa wegen eines drohenden Orkans, auch nur einmal erwogen zu haben, seine Position zu verlassen.

Jetzt muß er seinen Posten räumen, Wittje und seine Crew werden von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord in Kiel wegrationalisiert. „Elbe 1“, das älteste von einst 36 bemannten Feuerschiffen unter deutscher Flagge, wird im April eingezogen. Auch der letzte dieser schwimmenden Wegweiser, „Borkumriff“ vor der Emsmündung, wird im Sommer ausgemustert – ein Stück deutsche Seefahrtstradition, das 1816 mit dem ersten „Leuchtschiff“ begann, geht verloren.

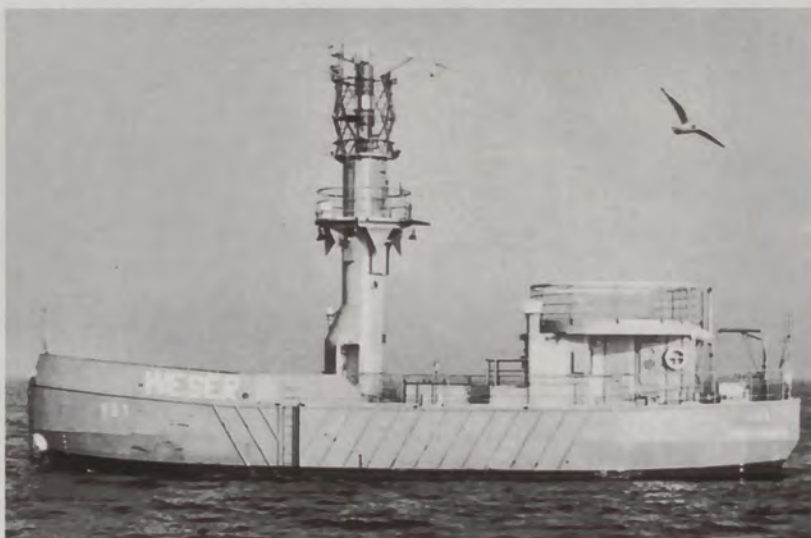
Vor den muthvollen Männern auf ihren signalrot gestrichenen Ankerliegern war schon, im Oktober 1986, der letzte deutsche Leuchtturmwärter gegangen, der im Turm von Eckernförde saß.

Doch anders als die Station „Borkumriff“, die im Zuge einer Neuordnung der Seezeichen in der Deutschen Bucht ganz aus den Seekarten getilgt wird, anders auch als die längst durch Turmbauwerke ersetzten Feuerschiffe „Kiel“ oder „Elbe 2“, soll „Elbe 1“ gegen einen schwimmenden Automaten ausgetauscht werden. Ein unbemanntes, von Land aus fernbedientes Schiff wird den Fahrenden künftig den Weg von und nach See mit den gewohnten Signalen weisen.

Hydro- und meteorologische Daten, bisher von der Feuerschiffbesatzung gesammelt und weitergegeben, liefert künftig eine automatische Wetterstation. Über Meteosat 2, den europäischen Wettersatelliten, informiert sie den Wetterdienst in Offenbach und das Hydrographische Institut in Hamburg.



Feuerschiff „Elbe 1“: „Wir liegen ja am Anker ...



... und können uns nicht wehren“: Unbemanntes Feuerschiff

Ein vielfältiger Funkkontakt wird dafür sorgen, daß die „Seezeichenhauptschaltstelle“ beim Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven, wo das Fernbedienungspult steht, das unbemannte Feuerschiff auch bei Havarien im Griff hat. Fällt etwa die Generatorenanlage für die Stromversorgung aus, kann über Funk eine zweite angeworfen werden.

„Unangenehme Grenzsituationen“ hat Kapitän Wittje mit seiner Crew des öfteren erlebt. Denn ein „Manöver des letzten Augenblicks“, mit dem Wachhabende eines fahrenden Schiffes einer drohenden Kollision entgegen können, ist den Feuerschiffen verwehrt. Wittje: „Wir liegen ja am Anker und können uns nicht wehren.“

Durchschnittlich einmal im Monat schrillt auf „Elbe 1“ die Alarmglocke und scheucht die Crew in Schwimmwe-

sten aufs Bootsdeck, weil das Radarbild akute Gefahr signalisiert. Und wenn sich ein auf Kollisionskurs liegendes Fahrzeug auf „ein bis zwei Kabellängen“, 185 bis 370 Meter, nähert und seine Positionslichter noch immer nicht „auswandern“, überlegt Wittje auch schon mal, die Ankerkette zu slippen, also zu lösen. „Manchmal“, sagt er, „geht es bei solchen Annäherungen nur sehr knapp.“

Bisweilen geht es gar nicht mehr. So bumste 1960 der dänische Frachter „Sargodha“ das Feuerschiff werftreif; 1970 touchierte der Argentinier „Rio Caranara“, und vorletzten Oktober schrammte der Zypriote „Capricorn“ an der Steuerbordseite von „Elbe 1“ entlang und drückte die Aufbauten ein.

„Instinktiv“ hatte Wittje damals „richtig gehandelt“ und die Kette nicht gelöst. Ankerlos ins Treiben geraten, wäre „El-

Englische Gartentraktion



Garten- und Parkeinrichtungen aus massivem Teakholz. Ganzjährig im Freien aufstellbar. Bänke, Sessel, Tische, Liegen, Pflanzkübel und große Schirmdächer. Katalog von: Garpa, Kiehnwiese 50, 2050 Eschburg, 0 41 52/30 25

Bei Gewichts-Problemen! Bei Diät-Programmen!

Jetzt hilft Ihnen der neue, in Japan entwickelte, und elektronisch gesteuerte

Kenz Kalorien-Controller



Einfach an die Kleidung stecken – und er zeigt sofort Ihren ganz individuellen Kalorienverbrauch an. Sie geben Gewicht, Alter, Geschlecht und Körpergröße ein und er berechnet Ihren Verbrauch bei Körperbewegungen und außerdem den Basis-Kalorien-Umsatz. Und das 24 Stunden lang, mit einem Speicher für den ganzen Monat. Genau die ideale Hilfe bei Diät- oder Sport-Ernährungs-Programmen.

Bestell-Coupon: Hiermit bestelle ich einen KENZ-Kalorien-Controller Spi 11/88 – mit Garantie und Rückgaberecht ☐ per Nachnahme ☐ per beiliegendem Verrechnungsscheck für DM 148,- inkl. Versandkosten.
Exklusivvertrieb durch:
DOMOBELL GMBH · Gutleutstraße 11
6000 Frankfurt/M 1 · Tel. 0 69/25 35 48

be 1“ von „Capricorn“ wahrscheinlich „mittschiffs im rechten Winkel getroffen und möglicherweise überrannt worden“.

Weil die „Elbe 1“-Besatzung, zweimal 14 Mann, die sich im 14-Tage-Rhythmus ablösen, jährlich rund eine Million Mark kostet, soll jetzt der fernbediente Automat ihre Arbeit tun. Für unbemannte Feuerschiffe, wie sie auch schon auf den Stationen „Deutsche Bucht“ und „Weser“ ausgelegt wurden, braucht der Bund nur rund 300 000 Mark Betriebskosten auszugeben.

Allerdings verlief die Suche nach einem brauchbaren Ersatz für die Feuerschiffe, die wegen zu tiefen Wassers oder unsicheren Grundes nicht gegen Feuer- und Radartürme ausgetauscht werden können, nicht ohne Komplikationen. „Einem internationalen Trend folgend“, so Horst-Dieter Vogt, Schiffsverkehrszeichen-Dezernent bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord, war als Träger für Feuer, diverse Sender, Wetterstation und dazugehörige Maschinerie nach US-Vorbild zunächst ein diskusförmiger Schwimmkörper von zwölf Metern Durchmesser gebaut worden.

Doch was in der langen Ozean-Düngung vor der US-Küste als Großtonne taugte, erwies sich in den unruhigen Küstengewässern der Nordsee mit ihren kurzen steilen Wellen als Flop.

Nach einer Probezeit auf der Station „Weser“ mußte der Diskus, der den Bewegungen kabbelter See wie ein Stück Kork taumelnd folgte, wegen „negativer betrieblicher Randbedingungen“ wieder abgezogen werden. Den Seeleuten und Technikern, die gelegentlich zur Wartung an Bord gingen, war stets nach wenigen Minuten hundeelend geworden – auch jenen, „die das Wort Seekrankheit bis dahin gar nicht kannten“ (Vogt). In der vergleichsweise ruhigen Ostsee dümpelt der Diskus nun anstelle des kürzlich ausgerichteten Feuerschiffes „Fehmarnbelt“.

Das unbemannte Feuerschiff auf der Station „Elbe 1“ könnte jedoch aus „verkehrsmoralischer Sicht“ (Vogt) zum Problem werden. Mit 50 000 bis 60 000 Schiffsbewegungen pro Jahr gilt die Region vor der Elbmündung als das am dichtesten befahrene Seegebiet auf den Weltmeeren. Einer der größten Schiffsfriedhöfe, der Vogelsand, liegt nahebei. Bisher fungierte die Feuerschiffcrew neben ihrem seemannischen Job auch noch als „Polizist an der Ecke“ (Vogt), konnte Falschfahrer vor der Elbmündung identifizieren und Regelverstöße durch bloße Anwesenheit vereiteln.

Sollte es also innerhalb der auf ein Jahr angesetzten Erprobungsphase vor der Elbe über Gebühr oft krachen, müßte wohl die solange in Reserve gehaltene alte „Elbe 1“ samt Besatzung wieder her.

ADEL

Horizont erweitert

Mehrfach weigerte sich das Fürstenhaus Thurn und Taxis, bestellte Porträts zu bezahlen. Nun entscheiden die Gerichte.

Im Blauen Salon auf Schloß St. Emmeram zu Regensburg geruhte die Hausherrin Mariae Gloria von Thurn und Taxis, 28, sich porträtieren zu lassen. Doch wie es bei der „herrlich verrückten Fürstin“ („Bild“) erwartet werden darf, fiel die Gemälde-Sitzung aus dem Rahmen.

Ihre Durchlaucht balgte sich auf dem Parkett ausgiebig mit Tochterlein Maria Theresia, 7 (Gloria: „Mein Engelchen, ich will jetzt mit dir schmusen“). Vergriff sich die Kleine an der Handtasche der Porträtistin, trällerte die Fürstin beruhigend Kinderlieder. Zupfte das Prinzeßchen an der alten Harfe im Salon, war's



Fürstenmalerin Marion Credé: „Im Stil amerikanischer Kosmetikwerbung“

Feuerschiff „Elbe 1“ wird jetzt durch ein unbemanntes Feuerschiff ersetzt

Versenkt, kollidiert, „Elbe 1“ mußte bis heute einige Abenteuer bestehen

Von **Richard Marquardt**

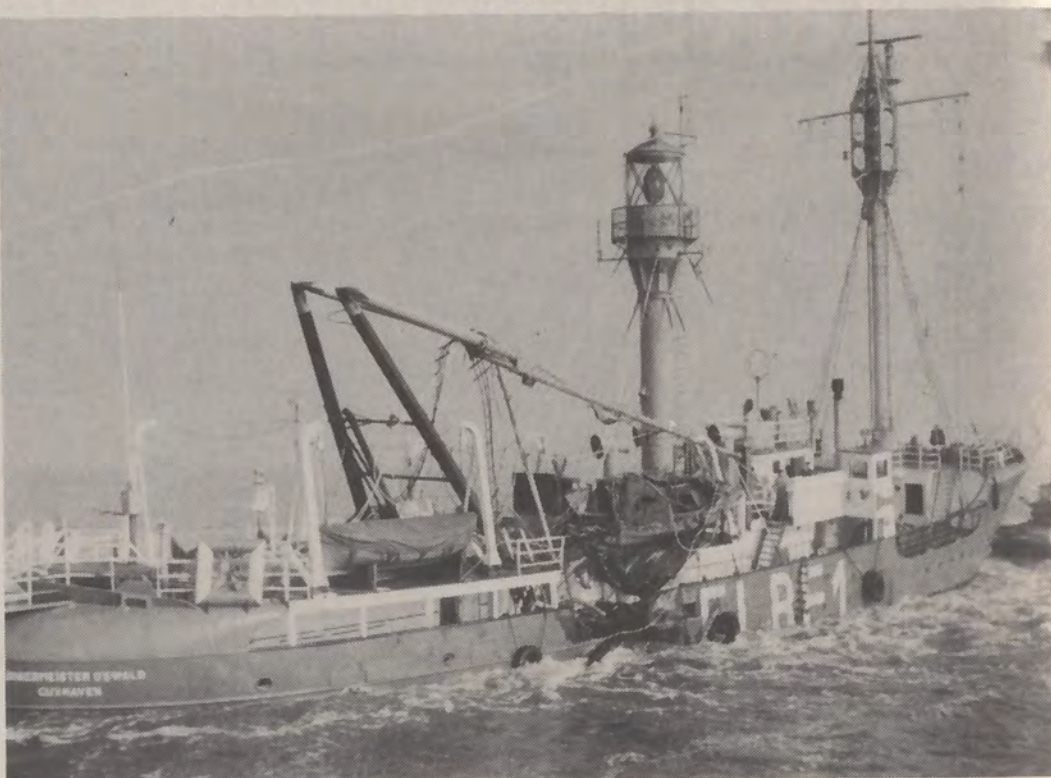
Durch die fortgeschrittene Automatisierung des Seezeichenwesens wird demnächst auch das letzte bemannte Feuerschiff in der Elbmündung eingezogen. Bisher wurden schon die Stationen „Weser“ und „Deutsche Bucht“ durch unbemannte Feuerschiffe ersetzt.

In der Elbmündung waren zeitweilig bis zu fünf Feuerschiff-Stationen vorhanden. So war bis 1974 noch die Station „Elbe 2“ und bis 1977 die Station „Elbe 3“ besetzt.

Da am 27. Oktober 1936 unter Wirkung orkanartiger Böen das Ansteuerungsfeuerschiff der Elbmündung „Elbe 1“, Baujahr 1912, mit der gesamten 15köpfigen Besatzung verloren gegangen war (s. Heimat am Meer 21/86) mußte ein Ersatzbau in Auftrag gegeben werden.

Die damalige Reichswasserstraßenverwaltung gab im Februar 1939 der Jos. L. Meyer-Werft in Papenburg/Ems den Auftrag zum Bau eines Ersatzschiffes. Eine erfahrene Werft im Feuerschiff-Bau übernahm somit den achten Feuerschiff-Bau.

Während des Krieges 1939–1945 drohte dem halbfertigen Schiff eine Sprengung durch die deutsche Wehrmacht. Die Werftleitung entschloß sich in eigener Verantwortung durch Versenkung eine Sprengung zu



1970 kollidierte das Feuerschiff „Elbe 1“ mit dem argentinischen Frachter „Rio Carcanara“ und mußte, bedingt durch erhebliche Schäden, abgeschleppt werden. Foto: Privat

verhindern. Das Schiff wurde nach Kriegsende wieder gehoben und fertiggestellt.

Am 7. November 1948 konnte endlich das Feuerschiff auf vorgeschobenem Posten in der Elbmündung auf der Position

54°0'0"N, 8°10'40"O ausgelegt werden. In der 40jährigen Geschichte des Feuerschiffes gab es immer wieder Kollisionen.

Die gefährlichste Kollision war am 11. März 1970 mit dem argentinischen Frachter „Rio Carcanara“ (8482 BRT). Zum Glück wurden nur einige Besatzungsmitglieder leicht verletzt. Die letzte Kollision ereignete sich am 19. Oktober 1986 mit dem zypriotischen Frachter „Capricorn“ (12 059 BRT). Sie verlief jedoch glimpflich. Das Feuerschiff kam mit Beschädigungen über der Wasserlinie davon.

Einiges zur Geschichte der „Äußeren Feuerschiff-Station“, spätere Bezeichnung „Elbe 1“: Um die Ansteuerung der Elbmündung genauer zu bezeichnen, wurde auf Anordnung der „Schiffs- und Hafendeputation Hamburg“ 1816 das erste Feuerschiff, damals noch als Leucht- und Signalschiff bezeichnet, mit dem Namen „Seestern“ ausgelegt. Im schweren Sturm ging am 26. Dezember 1824 das Schiff mit der achtköpfigen Besatzung sowie zwei Lotsen verloren. Bis zur Fertigstellung eines neuen

Leuchtschiffes übernahm die Lotsgalie „Bernhardus“ die Aufgaben.

1826 wurde das neue Schiff „Jacob Heinrich“ ausgelegt. Im Laufe der Jahre fanden immer wieder Wechsel auf der Station statt, so daß immer das modernste Schiff auf der „Elbe 1“-Station lag. 1845–1879 folgte „Caspar“, 1879–1892 „Gustav-Heinrich“. 1892 wurde erstmalig ein eisernes Feuerschiff ausgelegt, es war „Bürgermeister Kirchenpauer“. Es folgte 1912 „Bürgermeister O'Swald“ bis zum Untergang 1936. Vorübergehend 1936 bis 1948 „Norderney I“.

Dann bis zum heutigen Tage noch das bemannte FS „Bürgermeister O'Swald“. Das Schiff trägt den Namen eines ehemaligen Bürgermeisters der Freien und Hansestadt Hamburg. Nach seinem Einzug wird dieses Feuerschiff als Museumsfeuerschiff seinen letzten Liegeplatz in seinem Heimathafen Cuxhaven bekommen.

Dann gibt es in der Deutschen Bucht nur noch das bemannte Feuerschiff „Borkumriff“.



Das Ausmaß der nicht unerheblichen Schäden an der Außenhaut von „Elbe 1“ nach der Kollision zeigt diese Nahaufnahme. Foto: Privat

Letztes bemanntes Seezeichen wird von „Elbe 1“ abgezogen – Modernste Technologie löst Menschen ab

Das Ende der Feuerschiff-Ära

Für viele Seeleute und Auswanderer waren sie der letzte Gruß der Heimat: die Feuerschiffe. Der knallrot gestrichene Rumpf und die Lampe dieser vor der Küste schwimmenden Leuchfeuerträger weisen der Schifffahrt den Weg. Dabei sind sie oft selbst in Gefahr geraten, obwohl sie es doch sind, die andere vor Gefahren warnen wollen. Die Feuerschiff-Position „Elbe 1“ ist die legendärste und zugleich gefährlichste. Zehn verschiedene Schiffe lagen im Laufe der

sten und Koffer der „Neuen“ sind ebenso schnell hinübergehievt. Sie haben nicht viel Platz. Trotzdem: Es muß für die nächsten zwei Wochen reichen.

Die Ankömmlinge schlüpfen in die Rettungsanzüge, zurren die Schwimmwesten fest, jumpen ins Boot – und schon geht's gegen die Gischt zum Feuerschiff. Dreimal müssen sie hin und her, bis alles drüben ist. Die „Konrad Meisel“ dreht ab, nimmt Kurs auf Cuxhaven.

Seit Jahrzehnten das gleiche Ritual: Während die einen in Freitörn gehen, so nennt der Seemann den „Schichturlaub“, erwarten die anderen zwei harte Wochen Wachtörn.

Dazu gehören Beobachtungen und Messungen sowie alle zwei Stunden präzise Meldungen über Wetter, Luft- und Wassertemperaturen. Früher übernahmen sie auch Aufgaben des Schiffsmedienstes. Bis vor Jahrzehnten waren auch die Elblotsen an Bord.

Die wichtigste Arbeit der „Feuerskipper“ ist die ständige Unterhaltung des Schiffes, des Leuchtfuers und der technischen Geräte an Bord. Außerdem beobachten sie den Schiffsverkehr. Die Elbmündung gilt als die am dichtesten befahrene Wasserstraße der Welt. Unaufmerksamkeit kann auch für sie selbst verhängnisvoll sein: Das mitten im Elbfahrwasser an einer 250 Meter langen Kette ankernde Schiff wurde oft genug selbst gerammt – zuletzt im Oktober 1986 von dem Zyprioten „Capricorn“.

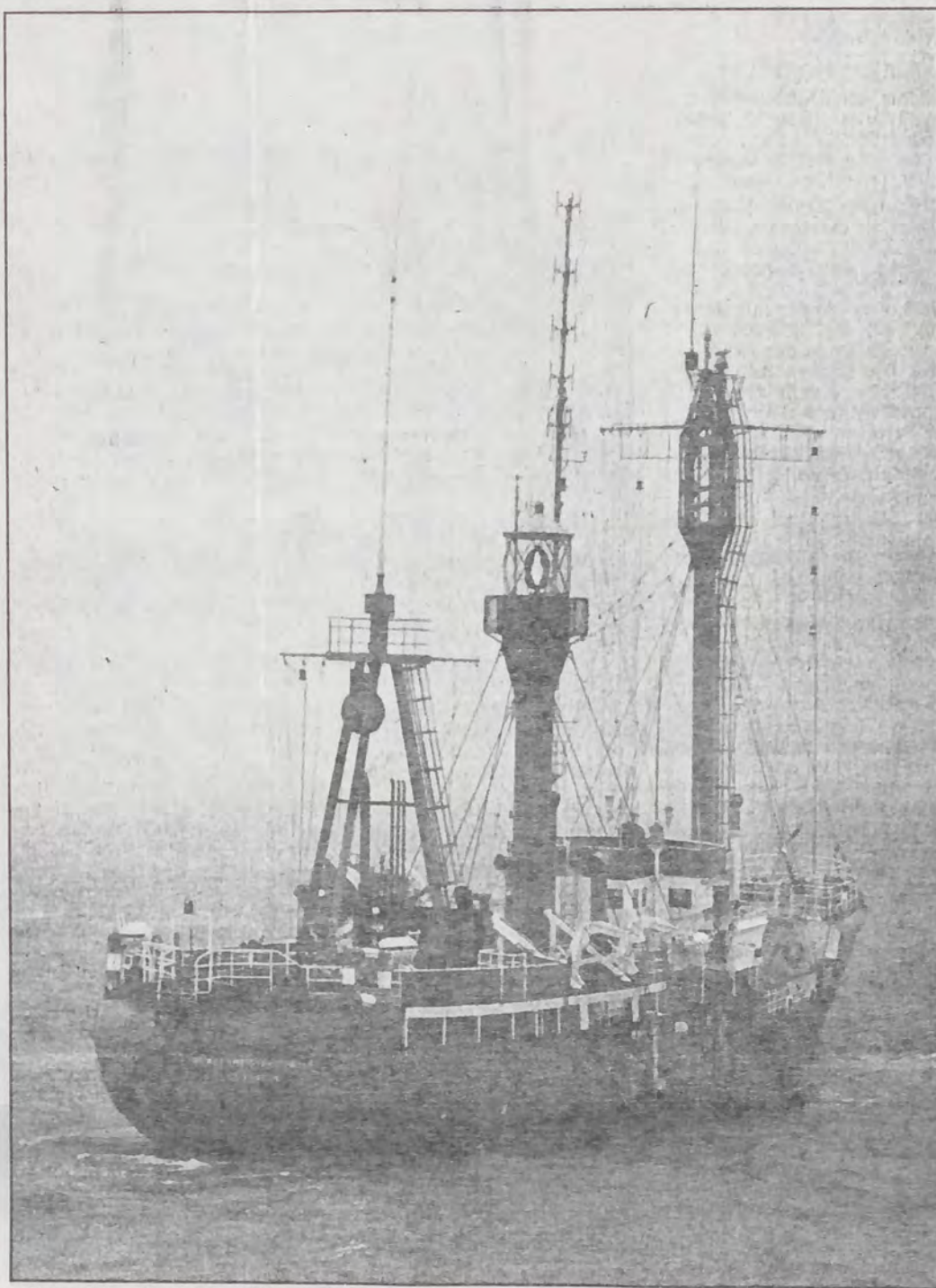
Damit „Elbe 1“ in Gefahrensituationen seine Position notfalls verlassen kann, ist die 650-PS-Maschine ständig betriebsbereit. Und die Feuerskipper haben ihre Schwimmwesten immer eine Armlänge neben sich liegen.

Trotz aller Gefahren: Dieses Schiff mußte noch nie außerplanmäßig seine Position verlassen! „Da sind wir stolz drauf“, wirft Heinz-Jürgen Pohl sich in die Brust. Er ist als stellvertretender Leiter des Wasser- und Schiffsahrtsamtes Cuxhaven für die „Elbe 1“ zuständige Beamte.

Keine Chance hatten zwei Vorgänger auf dieser Feuerschiffsstation: 1824 ging das Feuerschiff „Seestern“ mit 10 Mann unter, und am 27. Oktober 1936 riß ein Orkan das erste Schiff mit dem Namen „Bürgermeister O'Swald“ und 15 Mann in die tosende See. Bis heute liegt das Wrack, in 24 Metern Tiefe vom Elbsand teilweise überspült, auf seiner Position – die Ankerkette hatte bis zum Schluß gehalten.

Die heute auf Position liegende „Bürgermeister O'Swald“ ist das größte Feuerschiff Deutschlands. Ihr Bau wurde 1939 begonnen, aber wegen des Krieges erst 1948 abgeschlossen. Sie ist 57 Meter lang, 9,5 Meter breit und wiegt 1000 Tonnen. Allein 200 Tonnen davon dienen als Ballast. Damit ist das Schiff „kennersicher wie ein Stehaufmännchen“.

Rauhe Seemannsfäuste packen zu. In Windeseile zerrren sie das Gepäck aus dem Boot. Proviant, Taschen, Ki-



Das auf Position „Elbe 1“ liegende Feuerschiff „Bürgermeister O'Swald“ ist das größte Feuerschiff.

An Bord sind ausschließlich Fachleute. Auch in der Kombüse. Ein gelernter Koch sorgt dafür, daß die Männer nach ihrem harten Dienst in schwerem Wetter Handfestes auf den Teller kriegen. Da ein Feuerschiff an einer Stelle ankert, schaukelt es bei Sturm mehr als ein fahrendes Schiff. Keine leichte Situation für den Koch, wenn die Erbsensuppe über den Kochtopfrand schwappt.

Lange Gespräche am Abend, Fernsehen, Basteln und Lesen – die Freizeit auf einem Feuerschiff ist keineswegs eintönig. Schließlich brauchen die Männer vor ihrem in drei Wachen unterteilten Dienst die nötige Portion Schlaf, erinnert Feuerschiffskapitän Erich Wittje und erster werdend setzt er nach: „Alkohol steht auf der Verbotliste. Da gibt es keine Ausnahme.“

Der 58 Jahre alte Kapitän mit dem Patent für große

Fahrt sieht das Ende der Feuerschiffs-Ära mit gemischten Gefühlen: Abschied fällt schwer. Wittje: „Wir gehören zu unserem Schiff. Haben gemeinsam Gefahren überstanden. Sind gerammt worden – das „schweiß“ zusammen!“

Seit drei Jahren ist er einer der beiden „Elbe-1“-Kapitäne – davor hat er das Feuerschiff „Fehmarnbelt“ kommandiert.

Noch eineinhalb Jahre Dienst an Land, dann geht er in Pension. Zwar wird keiner seiner Kollegen entlassen, doch sie werden überall hin versetzt. Sie freuen sich darüber nicht. Denn das könnte auch heißen: weniger Geld. „Feuerschiffs-Dienst“ war gut bezahlt.

Die neue „Elbe 1“ ist unbemannt. Sie liegt an der Pier in Bremerhaven. Das 26 Meter lange Schiff ist vollgepackt mit modernster Technologie. Die Feuerskipper glauben

nicht daran, daß Elektronik ihre Erfahrung und ihr seemannisches Können wettmachen kann. Wenn sie an den 22. April denken, verdüstert sich ihr Blick.

Die Wasser- und Schiffsahrtsverwaltung sieht dies nüchterner. „Wir sind der Meinung, daß die Technik die Aufgaben durchaus übernehmen kann“, erklärt Heinz-Jürgen Pohl. Wirtschaftlicher sei es allemal, denn das bemannte Feuerschiff habe im Jahr knapp zwei Millionen Mark für Betrieb und Wartung verschlungen. Nur 300 000 Mark soll dagegen der „automatische Nachfolger“ im Jahr kosten.

Bis das neue Schiff sich bewährt hat, soll das alte bis zu einem Jahr „als Reserve“ in Cuxhaven festgemacht werden. Danach soll die „Bürgermeister O'Swald“ als Museumsschiff endgültig ihren letzten Liegeplatz in dem Nordseebad bekommen.

Als die ersten Leuchfeuer auf See brannten

Der Gedanke, kleine bemannte Schiffe, die eine Lampe am Mast führen, als schwimmende Leuchfeuer auszulegen, ist schon alt: Die Holländer sollen ihn schon im 15. Jahrhundert verfolgt haben. Als sicher gilt die Existenz von Feuerschiffen von 1732 an. Damals kennzeichneten die Engländer den Seeweg vor der Themse durch ein „Lightship“.

In deutschen Gewässern gab es von 1774 an einen in der Elbe bei Neuwerk vor Anker liegenden Lotsenkutter, der eine Signallaterne führte. Doch beim Versetzen der Lotsen und bei schlechtem Wetter mußte er seine Position verlassen. Als erstes deutsches „Leuchtschiff“ gilt deshalb ein 1815 in der Eidermündung ausgelegter, ehemaliger Lotsenkutter.

Wenig später wurden auch in anderen deutschen Flußmündungen Feuerschiffe stationiert. In der gefährlichen und stark befahrenen Elbmündung haben zeitweise sogar fünf dieser Spezialschiffe geankert.

Oft sind herkömmliche Schiffe zu Leuchtfuerschiffen umgebaut worden. Sie weisen deshalb in ihrer Bauart eine erhebliche Vielfalt auf. Ein „biblisches Alter“ erreichte das zuletzt auf der Position „Elbe 3“ festgemachte Feuerschiff „Weser“. Es wurde 1888 in Dienst gestellt, zigmal umgebaut und war bis 1977 im Einsatz. Heute ist es im Museumshafen in Hamburg-Ovelgönne zu besichtigen.

Zum Erreichen des Ankerplatzes und für Notfälle mußten sich Feuerschiffe fortbewegen können. Ursprünglich war das nur unter Segeln möglich. Deshalb haben alle diese Fahrzeuge einen typischen Segelschiffsbug mit Klüverbaum. Einzige Ausnahme ist das 1955 gebaute Feuerschiff „Borkumriff“.

Moderne Radartechnik, in den Meeresgrund gebaute Leuchttürme und unbemannte Feuerschiffe oder Leuchtkonten haben dieser originellen Schiffsart den Garaus gemacht.

In der 163jährigen Geschichte gab es 75 deutsche Feuerschiffe, die auf 41 Positionen ankerten. 1960 waren es gerade noch zehn und 1980 nur noch fünf Stationen.



Aufbruch der Besatzung vom Tonnenleger „Konrad Meisel“ zum vor „Elbe 1“ liegenden Feuerschiff, ...



... das jetzt nach kurzer Überfahrt erreicht wird.

Der letzte Törn zur „Elbe 1“

Das Feuerschiff in der Deutschen Bucht wird am 22. April ausgemustert

Cuxhaven. „Keiner wird entlassen, keiner wird versetzt“, soviel wissen die Matrosen, die in Cuxhaven zum letztenmal mit einem Ton-

nenleger auf das Feuerschiff „Elbe 1“ übersetzten. Denn das 28 Seemeilen vom Festland entfernte, auf halbem Weg zwischen Cuxhaven

und Helgoland liegende Feuerschiff, das den großen Pöten den Weg in die Elbe weist und sie vor Untiefen warnt, wird ausgemustert.

Am 22. April verläßt die „Elbe 1“ das Meer. Die LN waren beim „letzten Törn“ der Besatzungsmitglieder dabei.

Beim Beladen des Tonnenlegers „Konrad Meisel“ mit Nahrungsmitteln, Koffern, Rucksäcken und Getränkekisten machen unter den Seeleuten lockere Sprüche die Runde. Fiete witzelt mit rauchiger Stimme über einen „Job in der Besenkammer“, der ihm bevorstehe, ein anderer meint angesichts des Verlustes der Leistungszulage: „Dann putzt die Frau eben ein paar Treppen mehr.“

Für die 28 Männer von „Elbe 1“, die sich in zwei Crews teilen und sich alle 14 Tage ablösen, bedeutet die Ausmusterung des vorletzten und ältesten deutschen Feuerschiffes („Borkumriff“ vor der Emsmündung verschwindet im Sommer) erhebliche finanzielle Einbußen. 800 Mark im Monat haben sie künftig weniger im Portemonnaie. Das ist besonders schlimm für die Altgedienten, die bald in Rente gehen. Ihre Zusatzrente berechnet sich nach dem Verdienst der letzten drei Jahre.

In der Messe des Tonnenlegers „Konrad Meisel“ herrscht bei der letzten Einsatzfahrt ein Hauch von Familienfest: zusammen mit ihrem sechsjährigen Enkel Sascha begleitet Monika Piotrowski ihren Mann zum Wachwechsel. Ob sie froh ist, daß ihr Mann Horst, der Maschinist auf „Elbe 1“ ist und

bald 30 Jahre zur See fährt, seinen Job aufgeben muß? „Nein, Lkw-Fahren ist gefährlicher“, antwortet sie. Dabei kam es bei der vorletzten Schicht zu drei Beinahekollisionen. „Das sind meistens Ausländer“, erzählt Horst Piotrowski, „mit schlechtem Kartenmaterial und schlechter Verständigung. Die verstehen unsere Anweisungen nicht.“ Im Oktober 1986 wurde es dagegen Ernst, als ein Frachter aus Zypern „Elbe 1“ steuerbords streifte und mit seiner Back das Leuchtfeuer und die Aufbauten eindrückte.

Nüchterner Alltag

Doch der Alltag auf dem Feuerschiff, das mit einer langen Kette fest positioniert ist, ist nüchterner, als Landratten sich das vorstellen. Neben den Wachdiensten, die rund um die Uhr versehen werden, werden Windstärke, Wassertemperatur, Wellenhöhe, Sicht und Radioaktivitätswerte im Wasser gemessen und an das Schiffsamt weitergeleitet. Immer wieder müssen auch Falschfahrer angefunkt werden. In ihrer Freizeit spielen die Männer Skat, Tischtennis, im Sommer wird geangelt, und wer seine Ruhe haben will, zieht sich in die geräumigen Kammern zurück, in denen Bett, Sofa, Spind und Stuhl Platz haben.

Vielen fällt der Abschied von ihrer „zweiten Heimat“ schwer. Auf der „Elbe 1“ kenne er jeden

Winkel, wisse er besser Bescheid als zuhause, meint einer. „Wenn einer den Mund aufmacht, weißt du schon, was er sagen will“, beschreibt Kapitän Erich Wittje die Stimmung an Bord. Aber weil die „große Familie“, die den Bund jährlich eine Million Mark kostet, zu teuer geworden ist, wird sie durch ein unbemanntes, ferngesteuertes Feuerschiff ersetzt.

Für „Knotenhannes“, der so heißt, weil er so schöne Seemannsknoten schnürt, Grund genug, endgültig aufzuhören. Er, der als 18-jähriger Schiffsjunge auf der Gorch Fock angefangen hat und den Globus umrundete, geht als einziger mit der „Roten Mary“, wie er das Feuerschiff liebevoll nennt, in Pension. Trotzdem bleibt er seinem letzten Schiff treu. Er wird „Elbe 1“ im Cuxhavener Schifffahrtsmuseum pflegen. Der 39-jährige Matrose Hans Georg Wegener, seit neun Jahren auf dem Feuerschiff, hat dagegen noch ein halbes Arbeitsleben vor sich. Die Schifffahrtsdirektion hat ihm einen Job auf einem Peilschiff vermittelt. Er ist nicht undankbar, die neue Aufgabe ist interessanter und die Arbeitszeit familienfreundlicher.

Eine Klingel ertönt, „Elbe 1“ kommt in Sicht. Die Besatzung macht sich fertig, der Tonnenleger fährt direkt an das Feuerschiff heran, Windstärke 4-5 und Südwestwind machen einen ungefährli-

chen Wechsel möglich. Routiniert werden Gepäck- und Ausrüstungsstücke hinübergereicht, mit einem kurzen Sprung setzen die Männer über, in wenigen Minuten ist der letzte Wachwechsel der Crew über die Bühne.

Die abgelöste Mannschaft muß Mitte April noch einmal raus, dann ist auch für sie Schluß. Die Skipper versammeln sich in der Messe zum Klönschnack. Urlaubspläne und Erinnerungen werden ausgetauscht, das Fernsehprogramm wird diskutiert. Über das Ende ihres Schiffes sprechen sie nicht. Da ist Andi Müller, Sohn des Stuarts, der schon oft mit auf Wachwechsel gefahren ist, gesprächiger. Er flitzt durch die Gänge und will den Presseleuten seine Empörung über die Ausmusterung in die Blöcke diktieren.

Bitterer Kommentar

Andi Müller kennt die Situation der Seeleute aus eigener Erfahrung, sein Vater war Matrose auf der „Fehmarnbelt“, die im März 1984 einer automatischen Großtonne weichen mußte.

Nur einmal, als die „Konrad Meisel“ kurz vor Cuxhaven ist und der Nachfolger, die neue, unbemannte „Elbe 1“, in Sicht kommt, kommt Bitterkeit auf. „Mann, ist die häßlich“, ruft einer und ertet die Zustimmung der übrigen. Aus vollem Herzen.

Kai Dordowsky



Die „Elbe 1“, das größte und älteste deutsche Feuerschiff, das den Seeleuten den Weg in die Elbe weist, wird am 22.

April ausgemustert und durch ein neues, unbemanntes Feuerschiff ersetzt. (Fotos: Kai Dordowsky)

Wasser- und Schifffahrtsamt
Cuxhaven

- Der Vorstand -

Cuxhaven, den 30.03.1988

An alle
ehemaligen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
des WSA Cuxhaven

Liebe Ehemalige des WSA Cuxhaven,

der Bundesminister für Verkehr hat mit Erlaß vom Januar 1988 festgelegt, daß das bemannte Feuerschiff "Elbe 1" "Bürgermeister O'Swald" zum nächstmöglichen Zeitpunkt im Frühjahr 1988 außer Betrieb zu nehmen und durch ein unbemanntes Feuerschiff zu ersetzen ist.

Der Tag der Außerbetriebnahme ist zwischenzeitlich auf den

22. April 1988

festgesetzt worden.

Der Tag soll so gestaltet werden, daß am Vormittag um 9.30 Uhr Schiffe des WSA Cuxhaven mit geladenen Gästen, mit ehemaligen Besatzungsangehörigen des Feuerschiffs "Elbe 1", mit der in Freitörn befindlichen Besatzung und mit Pressevertretern zur Station in der Elbemündung fahren.

Etwa um die Mittagszeit wird das Feuerschiff "Elbe 1" "Bürgermeister O'Swald" Anker aufgehen und durch das unbemannte Feuerschiff "Elbe", das jetzt noch an der Pier des Bauhofes liegt, ersetzt.

Danach oder gleichzeitig werden - wenn es das Wetter zuläßt - die im Freitörn befindliche Crew, einige Gäste und die Presse zum Feuerschiff übergesetzt. Im Anschluß daran tritt das bemannte Feuerschiff in Begleitung der übrigen WSA-Fahrzeuge die letzte Reise von seiner Station in der Außenelbe nach Cuxhaven an. Hier wird es gegen 15.30 Uhr eintreffen und an der Pier des Bauhofes festmachen. Nach dem Festmachen wird die formelle Außerdienststellung vollzogen und die Bundesflagge niedergeholt.

Da es nicht möglich ist, Sie alle zur Station in der Außenelbe mit hinauszunehmen, lade ich Sie und Ihre Angehörigen bereits heute ein, dabei zu sein, wenn die über 170jährige Ära der Elbe-Feuerschiffe am Nachmittag des 22. April 1988 zu Ende geht und das letzte Feuerschiff des WSA Cuxhaven "Elbe 1" "Bürgermeister O'Swald" außer Dienst gestellt wird.

Für die ehemaligen Mitarbeiter, die während ihrer aktiven Zeit zur Stammbesatzung von "Elbe 1" gehört haben, ist eine Karte beigelegt, auf der sie dem Amt bitte umgehend - spätestens bis zum 14.04.1988 - mitteilen, ob sie am 22. April 1988

- mit zur Station in der Außenelbe hinausfahren
und

- zum Preise von etwa 10 bis 12 DM an der Bordverpflegung teilnehmen wollen. (Teilnahme an der Bordverpflegung ist freiwillig). *

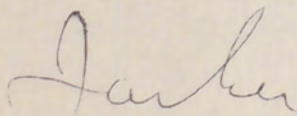
Zum Schluß bitte ich alle d i e ehemaligen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die nicht gefragt worden sind, ob sie zur Station in der Außenelbe mitfahren wollen, um Verständnis. Wir hätten Sie gern alle eingeladen, aber der Platz reicht nicht!

Sollten wir aber - trotz intensiver Durchsicht der Personalakten - jemanden übersehen haben, der früher zur Stammbesatzung von "Elbe 1" gehört hat, so entschuldige ich mich bereits jetzt. Seien Sie uns bitte nicht böse, sondern schreiben Sie uns einfach eine normale Postkarte und teilen uns mit, ob Sie mitfahren und an der Bordverpflegung teilnehmen wollen.

Im übrigen wird "Elbe 1" am 23. und 24. April 1988 der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und kann an beiden Tagen zwischen 10.00 Uhr und 18.00 Uhr besichtigt werden.

Ich wünsche Ihnen und Ihren Angehörigen ein frohes Osterfest und bin
mit freundlichen Grüßen

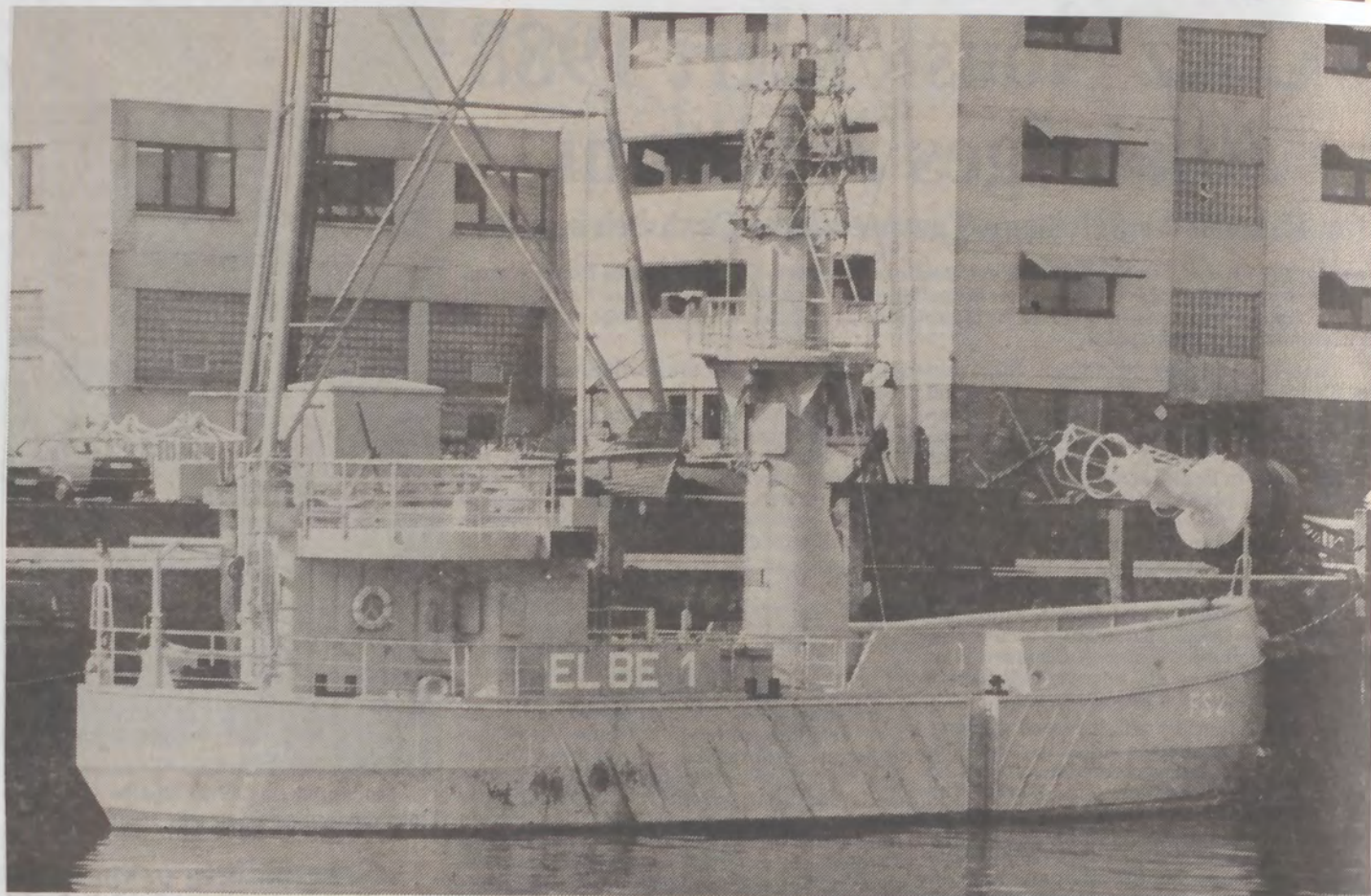
Ihr



(Zacher)

NS

* Geben Sie die Karte bitte in einem frankierten Umschlag - als Drucksache - an das Wasser- und Schifffahrtsamt Cuxhaven, Deichstr. 12, 2190 Cuxhaven.



In gut zwei Wochen wird das Feuerschiff »Elbe 1« seine Position weit draußen vor der Elbmündung verlassen. Schon jetzt liegt jenes vollautomatisierte Ersatzschiff in Cuxhaven, das dann auf der Position »Elbe« verankert werden soll. Mit der Außerdienststellung des bemannten Feuerschiffes »Bürgermeister O'Swald« wird auch die Bezeichnung »Elbe 1« aus Seekarten und offiziellem Sprachgebrauch verschwinden, weil sie als Hinweis auf weitere Feuerschiffe in der SchiffsstraÙe mißverstanden werden könnte.

Daher muß der an dem automatischen Schiff »FS 2« schon angebrachte Schriftzug »Elbe 1« (s. Foto) wohl noch überstrichen werden. Dieses bei den Motorenwerken in Bremerhaven gebaute Gerät soll vor seinem Einsatz noch mehrere Tage lang in der Elbmündung getestet werden. Es wird während der kommenden drei Wochen also nicht ständig in Cuxhaven liegen.

Während der Erprobung soll nicht das Seegangsverhalten getestet werden, denn darüber gibt es bereits Erfahrungswerte, da dieses Schiff schon auf einer Position vor der Nordseeküste gelegen hat. Überprüft werden sollen vielmehr die Funktionsfähigkeit der technischen Einrichtungen an Bord und die Fernüberwachung, teilte der Leiter des Cuxhavener Wasser- und Schiffsamtes, Karl-Otto Zacher, jetzt mit.

● Am 22. April wird das bemannte Feuerschiff »Elbe 1« außer Dienst gestellt und nach Cuxhaven eingezogen. Interessierte Cuxhavener können jedoch nicht nur das letzte Einschleppen des legendären Schiffes vom Elbufer aus miterleben. Am darauffolgenden Wochenende, dem 23. und 24. April, soll das Schiff zur Besichtigung freigegeben werden. Über die genauen Zeiten werden wir noch vorher berichten.

rhc/kk-Foto



Bemannte Feuerschiff-Ära geht zu Ende

Wachablösung in der Elbmündung: Mit der Außerdienststellung des Feuerschiffes „Elbe 1“ wird am Freitag das Ende einer Ära in der Seefahrt eingeläutet. 40 Jahre lang zeigte der knallrot gestrichene Leuchtfeuerträger den Schiffen den Weg. Gestern wurde die Ablösung, das unbemannte Feuerschiff FS 2, bereits auf Position gebracht. In Zukunft übernimmt die Technik, von Land gesteuert, die Aufgabe von „Elbe 1“.

Luftfoto: Scheer (NZ 88 04 19-1) Siehe Lokales

Cuxhavener Nachrichten

unabhängige Tageszeitung für die Stadt und den Landkreis Cuxhaven

Mittwoch, den 20. April 1988

Feuerschiff wird zur Besichtigung freigegeben

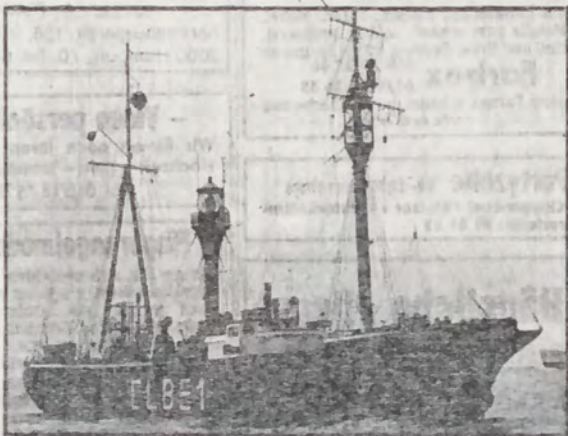
Am kommenden Freitag wird das Feuerschiff »Bürgermeister O'Swald« von seiner Position »Elbe 1« abgezogen und nach Cuxhaven verholt. Am Vormittag laufen Schiffe des Wasser- und Schifffahrtsamtes (WSA) mit geladenen Gästen sowie zahlreichen Journalisten nach See aus. Dort liegen dann das Feuerschiff »Elbe 1« und das unbemannte Ersatzschiff »Elbe« in einem Abstand von rund einer Seemeile nebeneinander.

Um 12.15 Uhr soll »Elbe 1« Anker aufgehen und nach Cuxhaven geschleppt werden. Um 12.30 Uhr wird das UFS »Elbe« in Betrieb genommen. Gegen 15 Uhr soll der Schiffskonvoi mit dem Feuerschiff Cuxhaven erreichen und am Tonnenhof festmachen. Dort wird das Feuerschiff »Elbe 1« gegen 16.45 Uhr offiziell außer Betrieb genommen.

Am Sonnabend und Sonntag gibt das WSA allen Interessierten die Gelegenheit, das Schiff zu besichtigen. Das ist dann jeweils in der Zeit von 10 bis 18 Uhr der Fall.

Noch bis zum Dienstag bleibt die Besatzung an Bord. Dann bleibt nur noch eine Wache zurück. Ein halbes Jahr etwa wird »Elbe 1« als Reserve für das unbemannte Ersatzschiff an der Pier des Tonnenhofes liegen bleiben. Gibt es bis dahin keine Probleme, wird »Elbe 1« an die Stadt Cuxhaven übergeben, die bereits mit dem Förderverein Schiffahrtsgeschichte Cuxhaven/Feuerschiff »Elbe 1« am Konzept einer künftigen Nutzung arbeitet.

Sie zeigte Kapitänen den Weg nach Hamburg



Feuerschiff „Elbe 1“ in der Deutschen Bucht. Jetzt wird es durch einen schwimmenden Computer ersetzt

Das Ende eines Feuerschiffs

dpa/ap Cuxhaven – Fünf Sekunden Lichtschein, fünf Sekunden Pause. Oder Hornstuten im Nebel-Takt: kurz-kurz-lang-kurz-kurz, viermal pro Minute.

So hat das Feuerschiff „Elbe 1“ jährlich 60 000 Schiffen den Weg gewiesen. Mehr als 170 Jahre dienten Feuerschiffe als unverzichtbare Navigationshilfe. Jetzt haben sie ihre Pflicht erfüllt.

„Elbe 1“, das letzte Feuerschiff in der Elbmündung, blinkt und hupt nicht mehr. Am Freitag wird das Schiff eingeholt und in Cuxhaven als Denkmal und Museum hergerichtet.

Nachfolger von „Elbe 1“ wird ein Geisterschiff – „UFS Elbe“. Ein vollautomatisches, elektronisches Mini-Boot, das von Land aus ferngesteuert wird. Nur für Schiffbrüchige findet sich noch ein Unterschlupf an Bord.

Leuchttürme und Computer vor der Küste sind billiger und sicherer als ein Feuerschiff“, sagt ein Experte des Verkehrsministeriums.

„Elbe 1“ kostete pro Jahr zwei Millionen Mark.

In der Blütezeit waren bis zu fünf Feuerschiffe in der Elbe verankert, um den Kapitänen den sicheren Weg nach Hamburg oder in die offene See zu weisen. Ein gefährlicher Service!

Denn „Elbe 1“ wurde von den Frachtern und Tankern auf der Position 54 Grad Nord und 8 Grad

7 Minuten Ost oft so nah angesteuert, daß es immer wieder zu Kollisionen kam.

Das schlimmste Unglück ereignete sich am 27. Oktober 1936. In schwerem Sturm, der als „Elbe-1-Orkan“ in die Geschichte einging, verschluckte eine zehn Meter hohe Welle das ganze Schiff und riß 15 Mann mit in den Tod.

Das Nachfolgeschiff lief in Papenburg vom Stapel und heißt, genau wie die in Stettin gebaute Vorgängerin, „Bürgermeister O'swald“ (an der Bordwand sind beide Bezeichnungen aufgemalt). 1948 bezog es in der Deutschen Bucht die Position „Elbe 1“.

Vieles hat sich in den vergangenen 40 Jahren geändert, nur eines nicht: Es gab nie eine Frau an Bord.

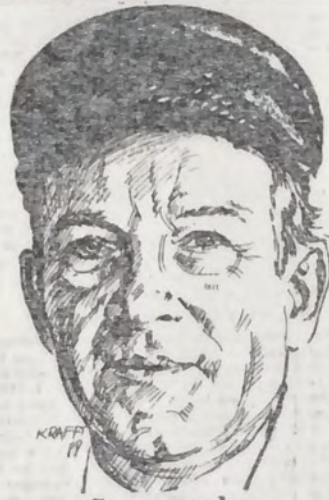
Die Arbeit auf den Feuerschiffen war Männersache. Arbeitslos werden die beiden zwölköpfigen Crews, die sich jeweils im 14-Tage-Törn abgelöst haben, aber mit dem Ende von „Elbe 1“ nicht. Sie werden künftig als Lotsen eingesetzt.

Und vielleicht auch noch einmal auf „Elbe 1“. Denn sollte der schwimmende Computer unter die „großen Pötte“ geraten oder die Elektronik ausfallen, gibt es ein Comeback für das ausgemusterte Feuerschiff. Bis zum Frühjahr '89 läßt Bonn „Elbe 1“ vorsichtshalber seetüchtig halten.

Hamburger Abendblatt
Sonntag/Sonntag, 16./17. April 1988

ELBE 1

Menschlich gesehen



Seemannslos

Klar, er ist verbittert. Zum viertenmal ist Kapitän Klaus-Hermann Dooze Opfer einer Rationalisierung. Er ist der letzte Kapitän des Feuerschiffs „Elbe 1“. „Automatisierung ist der Trend der Zeit“, sagt der 53jährige.

„Ich habe Sorge, wo meine Kinder unterkommen sollen.“ In der Seefahrt jedenfalls nicht. „Es gibt immer weniger Schiffe“, sagt Dooze. „Und ein Seefahrer sieht kaum etwas von den Städten, deren Häfen er anläuft.“ Das war in den 50ern noch anders, als er Griechenland, Ägypten, Marokko, die Türkei anlief. 1959 als Kapitän.

1958 hatte er seine Ursula geheiratet. Die Kinder Sylvia (jetzt 27), Klaus (24) und Heike (18) kamen. Dooze ging nicht mehr auf große Fahrt. Er baute 1965 die Radarzentrale Bremerhaven mit auf. Als die Belegschaft von zwölf auf vier Mann gekürzt wurde, ging er auf den Saugbagger „Johannes Gähns“. Rationalisierung 1.

Mit dem Bagger hielt Dooze die Mittelrinne der Elbe auf elf Meter Tiefe und spülte den Schwarztunnensand auf – bis 1982. Rationalisierung 2.

Dooze wechselte auf den Saugbagger „Eberhard Steckhan“ – in dem Wissen, daß auch dessen Jahre gezählt waren: drei Jahre noch. Rationalisierung 3.

Da ging Dooze auf die „Elbe 1“. Im 14tägigen Wechsel mit Erich Wittje (59) leitete er die Besatzung, die den Schiffen in der Elbmündung den Weg weist. Zwei Wochen mit zwölf Mann, „das schweißt zusammen“, sagt er. Die Gemeinschaft wird gesprengt. Rationalisierung 4.

In freien Wochen reist Dooze gern „dahin, wo ich früher als Seefahrer war“. Oder er baut am Cuxhavener Einfamilienhaus. Am liebsten aber liest er über fremde Kulturen. Zur Zeit über Thailand. Dort will er im Juni hin.

Was aber dienstlich auf ihn zukommt, weiß er noch gar nicht. mk



Masten und Leuchtfeuer prägen das Bild des Feuerschiffes.

Leuchtfeuer ist das beste Stück an Bord

Von der Technik des Feuerschiffes »Elbe 1«

rhe - Fünf Sekunden Lichtschein, fünf Sekunden Pause - das ist das unverwechselbare Signal des Feuerschiffes »Elbe 1«. Alle zehn Sekunden wird das Zeichen wiederholt, weist es der Schifffahrt den sicheren Weg zwischen Sandbänken und Untiefen in die Elbmündung. Bis zu 23 Seemeilen beträgt die Tragweite des Lichtes bei klarem Wetter. Die geographische Sichtweite des Feuers auf dem 16 Meter hohen Turm des Schiffes liegt bei 13 Seemeilen. Am Freitag, wenn »Elbe 1« außer Dienst gestellt wird, verlöscht das Feuer - wahrscheinlich für immer.

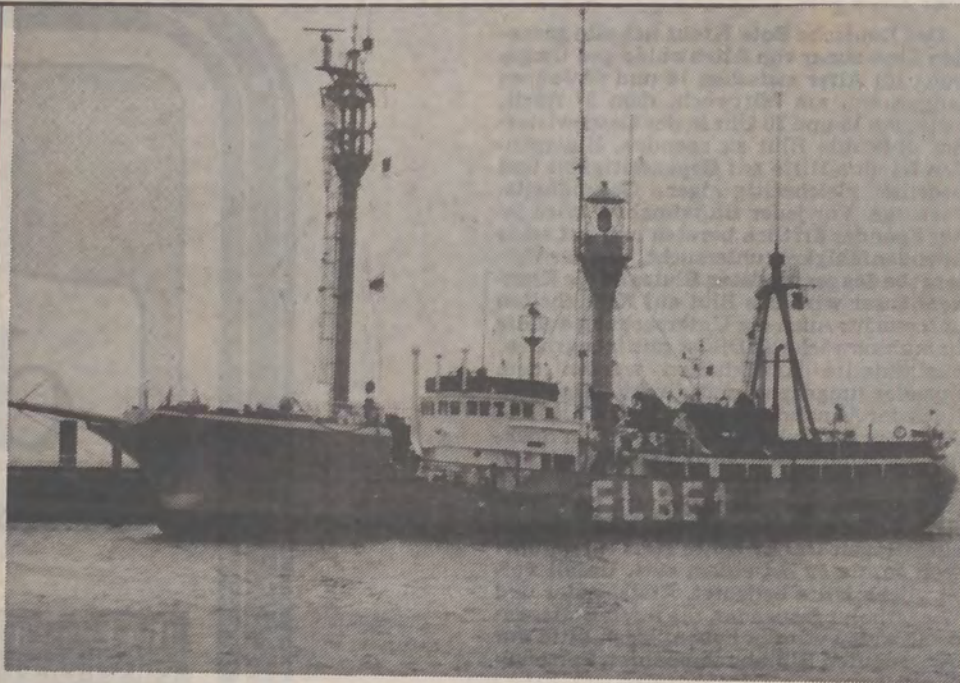
Doch nicht nur das Leuchtfeuer ist beeindruckend. Ein drei Tonnen schwerer Pilzanker hält das Schiff an einer 250 Meter langen Kette fest auf seiner Position. Im Schiff ist die Kette an kräftigen Federn verankert, damit die Stöße in der See nicht zu ruppig werden. Mit einer elektrischen Ankerwinde unter der Back kann die Kette mit einer Geschwindigkeit von zwölf Zentimetern pro Sekunde eingeholt werden. Beachtlich sind die Abmessungen der einzelnen Kettenglieder aus Mangankettenstahl: Sie sind 312 mal 177 Millimeter groß und haben ein erhebliches Gewicht.

Um im Notfall, etwa nach einem Kettenbruch, bewegt werden zu können, verfügt das Schiff über eine eigene Maschine mit einer Leistung von allerdings nur gut 500 PS. Nach der schweren Kollision Ende 1970 wurde die Maschinenanlage im folgenden Jahr erneuert. Auch alle notwendigen

nautischen Hilfsmittel für den Fahrbetrieb sind an Bord.

Das beste Stück jedoch ist das Leuchtfeuer. Als Lichtquelle dient eine 1500 Watt Schweinwerferglühlampe. Die 360 Grad umfassende Gürtelleuchte, die die Glühlampe umschließt, hat eine wirksame Glashöhe von 95,4 Zentimetern. Sie besteht aus insgesamt 17 Ringen. Damit die Leuchte auch im Innern gereinigt und die Lichtquelle erreicht werden kann, gibt es in dem Ring zwei als Türen ausgebildete Teile. Der Raum des eigentlichen Leuchtfeuers befindet sich auf einem Stahlmast in 16 Meter Höhe und kann durch eine Leiter im Innern des Mastes, geschützt vor dem Wetter, erreicht werden.

Die technischen Einrichtungen des Schiffes sollen erhalten werden, auch wenn es seinen künftigen Liegeplatz im Cuxhavener Hafen gefunden hat. Es soll an die Ära der bemannten Feuerschiffe erinnern.



Mittwoch,
20. April

Ein Feuerschiff für Cuxhaven

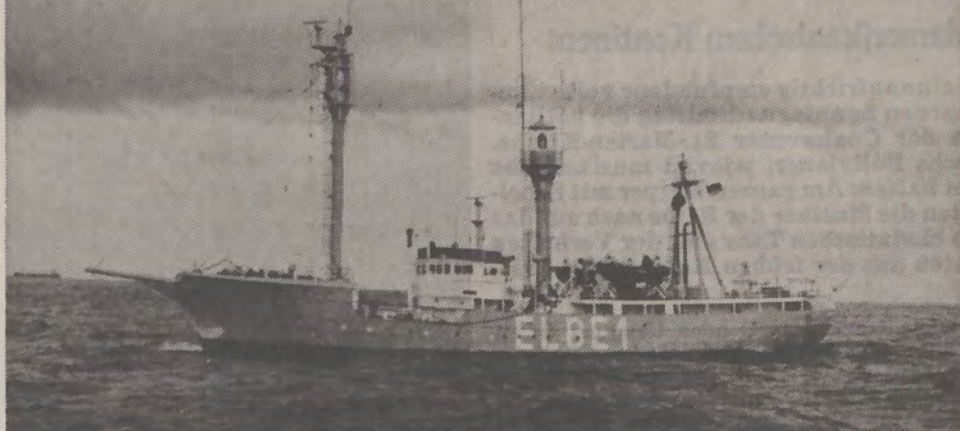
Das letzte bemannte Feuerschiff von der Position »Elbe 1« bleibt in Cuxhaven. Die traditionellen Bindungen aus der Stadt zu diesem Schiff, dessen Besatzung immer hauptsächlich von Cuxhavenern gestellt wurde, gaben bei der Entscheidung über den künftigen Verbleib des Schiffes den Ausschlag. Neben Cuxhaven hatte sich auch Papenburg, wo das Schiff gebaut wurde, um die »Bürgermeister O'Swald« beworben. Bundesverkehrsminister Warnke mußte schließlich die Entscheidung persönlich treffen. Er entschied sich für Cuxhaven.

Aus formellen Gründen wird das Schiff an die Stadt Cuxhaven verkauft. Nachdem die Entscheidung feststand, formierte sich der Förderverein Schiffahrtsgeschichte neu und nahm den Erhalt des Feuerschiffes als »nautisch-technisches Denkmal in Cuxhaven« als zusätzliche Aufgabe in seine Satzung auf. Gemeinsam mit der Stadt wird jetzt ein Konzept für die künftige Nutzung erarbeitet. Als Grundlage dafür will der Vorstand des Vereins mit den Mitgliedern noch im Mai eine Besichtigung des Schiffes durchführen.

in der Elbmündung endgültig zu Ende:

Mittwoch,

den 20. April 1988



Die »Bürgermeister O'Swald« auf der Position »Elbe 1«. Ab Freitag wird es dieses Bild nicht mehr geben. jöp-Foto

»Elbe 1« wird es in der Elbmündung nicht wieder geben

Feuerschiffsposition heißt künftig nur noch »Elbe«

54 00' 00" Nord und 08 06' 35" Ost – das ist die genaue Position »Elbe 1«, auf der heute noch das Feuerschiff »Bürgermeister O'Swald« liegt. Am Freitag wird es von der Position rund 25 Seemeilen vor Cuxhaven abgezogen. Während »Bürgermeister O'Swald« anschließend nach Cuxhaven geschleppt und an der Pier des Tonnenhofes beim Wasser- und Schiffsamt vertäut wird, übernimmt ein unbemanntes, vollautomatisches Schiff seine Aufgabe als schwimmender Wegweiser der Schifffahrt. Damit verschwindet auch der Begriff »Elbe 1« aus den Seekarten und dem amtlichen Sprachgebrauch, denn der Ersatz wird nur noch »Elbe« heißen. 172 Jahre nachdem das erste »Signalschiff« vor der Elbmündung verankert wurde, geht damit diese Ära zu Ende. Die Technik verdrängt den Menschen auch auf dieser Position.

1816 wurde das erste »Signalschiff« vor der Elbmündung ausgelegt. Es war die »Seestern«, deren Position durch die Deckpeilung des großen Neuwerker Leuchtturms mit der hölzernen Scharhörbake festgelegt wurde. Nur acht Jahre später, am 24. Dezember 1824, ging das Schiff mit acht Mann Besatzung und zwei Lotsen an Bord verloren. Die schwimmenden Wegweiser in der Elbmündung bewährten sich dennoch. Schon bald hießen sie wegen des an Bord unterhaltenen Lichtes »Leuchtschiffe«. Später wurden sie »Feuerschiffe« genannt. Daran hat sich bis heute nichts geändert. Geblieben sind auch die Gefahren für die Besatzungen, denn immer wieder wurden Feuerschiffe, von denen es bis zu fünf Stück in der Elbmündung gab, gerammt oder sie gingen bei schwerem Wetter verloren.

Das war das Schicksal des Vorgängers der heutigen »Elbe 1«. Auch dieses Schiff hieß »Bürgermeister O'Swald«. Es sank am 27. Oktober 1936 im Orkan auf seiner Position. Die 15-Mann-Besatzung kam um. Durch die Kriegswirren verzögerte sich die Fertigstellung des neuen Schiffes um mehrere Jahre. Die heutige »Bürgermeister O'Swald« wurde erst 1948 in Papenburg fertiggestellt. Am 7. November 1948 kam das Schiff auf seine Position.

Der Neubau ist größer als der Vorgänger: Bei 57,3 Metern Länge ist das Schiff 9,5 Meter breit, hat einen Tiefgang von gut 4,7 Metern und ist mit 641 Bruttoregistertonnen vermessen. Zunächst versahen 17 Mann an Bord ihren Dienst. Heute sind es noch zwölf. Mehrfach wurde das Feuerschiff gerammt. Besonders heftige Kollisionen gab es im De-

zember 1960 mit dem dänischen Motorschiff »Sargodha«, am 11. März 1970 mit dem argentinischen Frachter »Rio Carcarana« und am 19. Oktober 1986.

Die Aufgaben der Besatzung sind vielfältig. Der Betrieb des Schiffes, seines Leuchtfuers, der Radar-Antwort-Anlage, des Nebelhorns und des Funkfeuers stehen im Mittelpunkt. Doch die Männer haben darüber hinaus noch anderes zu tun. Wetter, Seegang, Eisverhältnisse und Temperaturen werden beobachtet und die Daten dem Deutschen Hydrographischen Institut übermittelt. Noch bis vor wenigen Jahren wurden alle ein- und auslaufenden Schiffe registriert und dem Schiffsmeldedienst genannt. Doch das kann heute per Funk abgewickelt werden. Beobachtet wird vom Feu-

erschiff auch, ob sich die Schifffahrt an die Regeln für den Verkehr auf See hält. Und schließlich ist das Feuerschiff »Elbe 1« ein vorgeschobener Posten des Seenotrettungsdienstes, denn aufgefangene Notsignale werden sofort weitergeleitet.

Die wichtigsten Aufgaben soll das unbemannte Ersatzenschiff »UF 2« auf der künftigen Feuerschiffsposition »Elbe« übernehmen. Es ist 26 Meter lang, 6,5 Meter breit und hat einen zwölf Meter hohen angestrichelten Turm als Träger des Leuchtfuers. Der achtere Aufbau ist als Zuflucht für Schiffbrüchige gedacht. Die Fernüberwachung soll nach Fertigstellung der technischen Einrichtungen von Cuxhaven aus erfolgen.

Feuerschiff wurde im Nebel ausgetauscht

Viel zu sehen war nicht, als das Feuerschiff »Bürgermeister O'Swald« (linkes Foto) jetzt seine Position »Elbe 1« vor der Elbmündung verließ und Platz für das unbemannte Ersatzschiff UFS »Elbe« machte. Doch die schlechte Sicht im Nebel störte eigentlich nicht, denn auf offener See hätte es ohnehin wenig Schaulustige gegeben. Die werden vielmehr in großer Zahl erwartet, wenn das Feuerschiff am kommenden Freitag gegen 15 Uhr zum wohl letzten Mal nach Cuxhaven eingeschleppt wird. Noch liegt es vor der Elbmündung, allerdings rund eine Seemeile von seinem angestammten Platz entfernt. Auf der Position »Elbe«, wie sie jetzt offiziell heißt, ist bereits das Ersatzschiff verankert. Der Tonnenleger »Kurt Burkowitz« schleppte das Schiff dorthin (rechtes Foto). Morgen um 12.30 Uhr soll das neue Schiff offiziell in Betrieb genommen werden. Das wird auch ein Ereignis, an dem Funk und Fernsehen nicht vorbeigehen, sie werden aus der Elbmündung berichten. Die »Elbe 1« wird erst offiziell außer Dienst genommen, nachdem das Schiff am Tonnenhof des Cuxhavener Wasser- und Schiffsamtes vertäut ist. Damit geht dann die Ära der Feuerschiffe in der Elbmündung endgültig zu Ende. (Luftfotos R. Heinsohn, freig. durch Bez.-Reg. Weser-Ems Nr.: 70/13/35 und 36).

Cuxhavener Nachrichten

Cuxhavener Tageszeitung für die Stadt und den Landkreis Cuxhaven

Donnerstag, den 21. April 1988





Das Ende einer Ära: Auf dem Feuerschiff „Elbe 1“ gehen die Lichter aus

Computergesteuertes Nachfolgeschiff ohne eine Menschenseele

Von Hans-Henning Kruse

Cuxhaven. Wenn heute, Freitag, auf dem Feuerschiff „Elbe 1“ zum letzten Mal das Kommando „Anker auf“ ertönt und der rund drei Tonnen schwere Pilzanker am Ende seiner 250 Meter langen armdicken Kette an Bord gehievt wird, geht ein Stück Seefahrtsgeschichte zu Ende: 40 Jahre nach seiner Indienststellung als schwimmendes bemanntes Seezeichen in der Deutschen Bucht wird „Elbe 1“ durch ein computergesteuertes Nachfolgeschiff ohne eine Menschenseele an Bord ersetzt.

Mit dem Abzug von „Elbe 1“ aus dem Mündungsbereich der Elbe ist das Ende der Feuerschiff-Ära gekommen. Diese „Signalschiffe“ waren für die ein- und ausgehende Seeschiffahrt gemeinsam mit den hölzernen Baken an Land unverzichtbare Navigationshilfen. Die „Scharhörbake“, weit draußen in der Elbmündung, querab des gefährdeten „Vogelsandes“, der weltweit zu den größten Schiffsfriedhöfen zählt, und die beiden ältesten deutschen Leuchttürme in Cuxhaven und auf der vorgelagerten Insel Neuwerk bildeten zusammen mit den Feuerschiffen eine nautische Einheit. Während die beiden betagten Leuchttürme nach wie vor unverzichtbar sind, sind die hölzernen Baken an Land nur noch historische Seezeichen ohne navigatorischen Wert.

Das erste „Leucht- und Signalschiff“, vor über 170 Jahren in der Elbmündung auf Position gebracht, trug den Namen



Das legendäre Feuerschiff „Elbe 1“, das heute nach Cuxhaven eingezogen wird, erhält an der weltberühmten „Alten Liebe“ einen neuen Platz als Denkmal. Bild: ap

„Seestern“. Acht Jahre nach der Indienststellung in der Dezember-Sturmflut von 1824 kenterte das Schiff und riß die achtköpfige Besatzung in die Tiefe. Das tragische Schicksal wiederholte sich am 27. Oktober 1936, als das als besonders sicher geltende Feuerschiff „Elbe 1“ mitsamt seiner 15 Mann starken Besatzung unterging.

Doch nicht nur Stürme gefährdeten immer wieder die Feuerschiffe. Als direkter Ansteuerungspunkt für die mehr als 60 000 Schiffe, die „Elbe 1“ jährlich in geringem Abstand passieren, war das Feuerschiff in permanenter Gefahr, von weitaus größeren Frachtern und Tankern überlaufen zu werden. Statistisch gesehen alle vier Wochen befand sich ein Schiff auf direktem Kollisionskurs zum festverankerten Feuerschiff: Für die Männer auf „Elbe 1“ stets höchste Gefahr, wenn die Alarnglocke schrillte und die Rettungsboote klargebracht wurden. Die immer wiederkehrenden Beinahezusammenstöße haben die „Elbe 1“-Besatzungen, die vom Kapitän bis zum Smutje alle aus großer

Fahrt kommen, für den Ernstfall gut vorbereitet. Mehrfach wurde ihr Schiff auch gerammt.

Entstanden ist das Feuerschiff auf der Meyer-Werft in Papenburg, wo es 1939 auf Kiel gelegt und 1948 fertiggestellt wurde.

Charakteristisches Merkmal ist die kreisrunde Laterne, 16 Meter über dem Wasserspiegel an der Spitze eines wuchtigen Stahlmastes in der Mitte des Schiffes. Bei klarem Wetter war das Leuchtfeuer der 1 500-Watt-Glühlampe noch in etwa 23 Seemeilen Entfernung auszumachen. Die optische Kennung – fünf Sekunden Lichtschein, fünf Sekunden Pause – kennt jeder, der zur See fährt.

Das akustische Unterscheidungsmerkmal bei Nebel wiederholte sich in der Minute viermal: kurz-kurz-lang-kurz-kurz. Die optischen und akustischen Signale bei allen Wetterlagen zu gewährleisten, war nur eine der Hauptaufgaben, die sich das Bundesverkehrsministerium alljährlich rund zwei Millionen DM kosten ließ. Daneben hatte die Besatzung auch den Schiffsverkehr als vorgeschobener Po-

sten der Wasser- und Schifffahrtsbehörde des Bundes zu beobachten und darüber hinaus das Seewetteramt mit aktuellen Daten zu versorgen.

Die beiden zwölköpfigen Crews, die jeweils zwei Wochen an Bord und zwei Wochen in Cuxhaven bei Muttern an Land waren, werden jedoch nicht arbeitslos. Sie finden auf den Tonnenlegern, Ölbekämpfungsschiffen und Lotsendampfern unter Bundesdienstflagge einen neuen Arbeitsplatz. Ihre früher gewohnte Aufgabe übernimmt dagegen das Schiff mit der amtlichen Bezeichnung „UFS Elbe“, an dessen Rumpf jedoch schlicht die Chiffren „FS 2“ stehen. Von ihm erhoffen sich Experten, daß die vollautomatisch arbeitenden Computer mit einer Direktverbindung zum Wettersatelliten „Meteosat“ nicht „seekrank“ werden.

Die Besucher des Nordseeheilbades Cuxhaven dürfen sich übrigens freuen. Die Stadt Cuxhaven will „Elbe 1“ zum Schrottpreis erwerben. Es erhält einen attraktiven Ehrenplatz unmittelbar an der weltberühmten „Alten Liebe“.

P r o g r a m m
anlässlich der
Außerbetriebnahme des bemannten
Feuerschiffes "Elbe 1" "Bürgermeister O'Swald"
und der
Inbetriebnahme des unbemannten
Feuerschiffersatzsystems UFS "ELBE"
am 22.04.1988

9.15 Uhr Eintreffen der Gäste auf dem Bauhof des WSA Cuxhaven
-
9.25 Uhr und Zuweisung der Schiffe
9.30 Uhr Ablegen der Schiffe und Fahrt zum FS "Elbe 1"
9.45 Uhr Kaffee oder Tee

11.30 Uhr Mittagessen

12.00 Uhr Erreichen der Position "Elbe 1"
12.00 Uhr Einige Gäste, Medienvertreter und Angehörige der
- Schicht im Freitörn steigen - wenn das Wetter es
12.15 Uhr zuläßt - auf das bemannte Feuerschiff "Elbe 1" über*

Feuerschiff "Elbe 1" geht Anker auf

12.30 Uhr Inbetriebnahme des UFS "ELBE"
und
Rückreise nach Cuxhaven

14.30 Uhr Kaffee oder Tee
15.00 Uhr E i n l a u f e n i n C u x h a v e n
ab 15.45 Uhr Begrüßung der Gäste
Ansprache des Präsidenten der WSD Nord
Dipl.-Ing. Georg-Wilhelm Keil
Grußworte
ca. 16.45 Uhr Ausserbetriebnahme des bemannten Feuerschiffs
"Elbe 1"

17.00 Uhr Ende der Veranstaltung

* Sollte es wetterbedingt nicht möglich sein, um 12.00 Uhr auf das Feuerschiff "Elbe 1" überzustiegen, wird die Rückreise früher angetreten und versucht, das Übersteigen später unter Landschutz zu ermöglichen. Das Übersetzen mit Booten kommt aus Sicherheitsgründen nicht in Betracht.

22.04.1988	Tide- niedrigwasser	Tide- hochwasser
Elbe 1	✓ 11.00	16.41
Cuxhaven	12.12	17.50

Letztes Dienstmahl: Ein ordentlicher Schlag Erbsensuppe auf See

Kapitän Doose bekommt höchstwahrscheinlich Land-Job

mon. - Da blieben nicht alle Augen trocken auf dem Feuerschiff »Bürgermeister O'Swald«, das bis zu seinem Abzug gestern nachmittag auf der Position »Elbe 1« lag: Auch noch so hartgesottene Seeleute haben so etwas wie einen butterweichen Kern. Eine gehörige Portion Wehmut klang in den Worten mit, wenn Kapitän und Besatzung zwischen dem Abschiedsrummel kurz zum Erzählen kamen.

Da ist einmal der 54jährige Schiffsführer Klaus Doose aus Cuxhaven, der nach 38 Jahren Fahrzeit den Rest seines Dienstes höchstwahrscheinlich an Land verbringen muß. Auch wenn er nur Ende der 60er Jahre für zwölf Monate und jetzt etwa zwei Jahre auf dem Feuerschiff zubrachte, wird er diesen Abschnitt seiner Tätigkeit im öffentlichen Seeverkehrsdienst nie missen wollen.

Matrose Achim Wendt (57) versieht seit 20 Jahren seinen Schichtdienst im Vierzehn-Tage-Rhythmus auf dem jetzt für immer heimgekommenen schwimmenden Leuchfeuer in der Deutschen Bucht. »Das heißt, ich war gut die Hälfte davon zusammengezählt ununterbrochen auf der »Bürgermeister O'Swald« und bin mit meinen Kameraden von manchem Orkan ordentlich durchgeschüttelt worden.«

Auch Funker Rudolf Pikulik (Langen) hat schon etliche Jahre »Elbe-1-Zeit« auf dem Buckel. Seit 1971 lauschte er an seinen Geräten in den Äther und sorgte für möglichst störungsfreie Kommunikation. Hinter seiner scheinbaren Fröhlichkeit verbarg sich ebenfalls ein Stückchen Herzensschwere, wenn in der Elbmündung ein Stück Schiffahrtsgeschichte zu Ende geht und anstatt eines mit zuletzt 12 Mann besetzten Feuerschiffes nur ein kleinerer unbemannter Bruder auf Position liegt.

Smut Helmuth Hustedt (Cuxhaven) wollte die Abschiedsschicht mit einer besonders schmackhaften Erbsensuppe entschädigen, das gelang ihm vollends. Auch einige »Ehemalige«, die zu dieser endgültigen Heimholung eingeladen wurden, bekamen bei der leichten Dünung der Nordsee einen ordentlichen Appetit.

Einen bewegend Augenblick erlebte der Seniorchef der Papenburger Werft Josef L. Meyer, der betagte Josef Franz Meyer, als er mit Journalisten und Gästen etwa in Höhe von Scharhörn vom Tonnenleger

»Konrad Meisel« auf das Kurs Cuxhaven fahrende Feuerschiff übersetzte. Nach 40 Jahren betrat er zum ersten Mal wieder die Schiffsplanken der »Bürgermeister O'Swald«, an deren Konstruktion er in der heimischen Werft mitarbeitete.

1939 bekam der emsländische Schiffbaubetrieb den Auftrag zum Bau des Wasserfahrzeuges. Drei Jahre später lief es vom Stapel, jedoch mußte die Fertigung wegen des fortschreitenden Krieges eingestellt werden. Als die Alliierten im April 1945 vor Papenburg standen, wurde das Schiff auf Grund gesetzt, im Juni desselben Jahres aber wieder gehoben und fertiggestellt. Vor 40 Jahren ging es in Dienst.

»Wir hatten nicht einmal vernünftige Farbe«, erinnerte sich der Werftbesitzer. »Zum Unglück verloren wir unsere wenigen Fässer mit Anstreichmaterial durch einen Zugzusammenstoß. Und die Engländer meinten nur lakonisch: »Bestreicht euer Feuerschiff man mit Schmieröl, das machen wir auch so.« Das waren damals noch solche Zeiten«, so Meyer weiter.

Übrigens bekam seine Werft auch den Auftrag zum Bau des »Borkum-Riff«-Feuerschiffes, aber die Kriegereignisse machten den Schiffsbauern an der Ems einen Strich durch die Rechnung. »Borkum-Riff« wurde in Hamburg gebaut und im kommenden Sommer als letztes bundesdeutsches Feuerschiff entwidmet und muß einem vollautomatischen Nachfolger in der Außen-Ems weichen.

Auch das alte Werftschild fand Meyer im Niedergang unter der Brücke der »Bürgermeister O'Swald« wieder, wo es seit dem durch die Kollision vom 1970 bedingten Umbau hängt. »Ja, da steht unser Name«, sinnierte der Senior, als das Feuerschiff die Kugelbake passierte und von weiteren Booten und Schiffen mit Typhongedröhn begrüßt wurde.



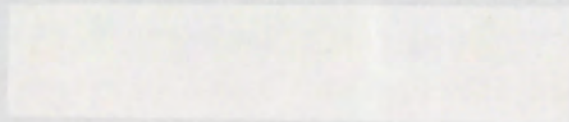
Ein bewegender Augenblick für den Seniorchef der Papenburger Werft Josef L. Meyer, den betagten Josef Franz Meyer: Nach 40 Jahren betrat er zum ersten Mal wieder die Schiffsplanken der »Bürgermeister O'Swald«, an deren Konstruktion er auf der heimischen Werft



22. April 1988









Präsident a.D. der WSD Nord
Dipl.-Ing. Fritz Reuter







vor Cuxhaven
22. April 1988



Außerdienst=
stellung am
Bauhof des
WSA Cuxhaven



Amtsvorstand des WSA Cuxhaven
Dipl.-Ing. K.-O. Zacher



Präsident der WSD Nord
Dipl.-Ing. Georg-Wilhelm Keil

22. April 1988



Hol nieder Flagge !

Fotos: Marquardt

(GB 1048/88) 15/88

52° 54,2' S 70° 29,8' W

52° 54,6' S 70° 24,5' W

52° 55,3' S 70° 23,4' W

(GB 1048/88) 15/88

52° 54,2' S 70° 29,8' W

52° 54,6' S 70° 24,5' W

52° 55,4' S 70° 24,5' W

52° 55,3' S 70° 23,4' W

52° 57,4' S 70° 18,0' W

(GB 1048/88) 15/88

53° 53' S 70° 30' 18" W

54° 10' S 70° 25' 07" W

55° 02' S 70° 25' 07" W

55° 01' S 70° 23' 49" W

57° 35' S 70° 20' 53" W

57° 23' S 70° 20' 36" W

57° 05' S 70° 18' 24" W

57° 17' S 70° 17' 43" W

52° 57,6' S 70° 19,1' W

(GB 1046/88) 15/88

28° 15,7' N 114° 07,6' W

(GB 1046/88) 15/88

28° 15,7' N 114° 07,6' W

Teil 2 Handbuchberichtigungen

(Gültig bis zum nächsten Nachtrag bzw. bis zur nächsten Ausgabe)

2002 Ostsee II 1983 Nachtrag Nr. 1

S. 357. Unter Zeile 37 füge hinzu:

„Eine Klappbrücke mit 15 m Durchfahrtshöhe führt über den Pitsund. Fahrzeuge, für die ein Öffnen der Brücke erforderlich ist, müssen dieses mindestens 3 Stunden vorher anmelden.“

S. 365. Unter Zeile 48 füge hinzu:

„Fahrzeuge, für die ein Öffnen der Brücke erforderlich ist, müssen dieses mindestens 2 Stunden vorher anmelden.“ (SE 13/513/88) 15/88

2003 Ostsee III 1987

S. 514. Unter Zeile 26 füge hinzu:

„Schiffahrtsvorschrift. Alle Fahrzeuge sowie Schub- und Schleppverbände mit mehr als 7 m Breite müssen sich vor dem Ein- und Auslaufen bei „Heiligenhafen Port Radio“ melden (s. NF).“ (WSA Lübeck 41/88) 15/88

S. 700. Streiche Zeile 35–37.

(SE 13/504/88) 15/88

2006 Nordsee O 1980

S. 285. Ersetze Zeile 42–48 durch:

„Feuerschiff Elbe (54° 00' N 8° 07' E) liegt am W-Ende eines 4 sm langen Verkehrstrennungsgebietes. Es ist ein rotes, unbemanntes 26 m langes Schiff mit 12 m hohem Turm als Feuerträger, achtern angeordneten Aufbauten und trägt an beiden Seiten die Aufschrift „Elbe“ und am Heck „FS 2 Wilhelmshaven“.

(WSA Cuxhaven 21/88) 15/88

S. 461. Streiche Abb. C 4.1.12.

(WSA Cuxhaven 21/88) 15/88

2030 Mittelm. IV 1987

S. 322. Ersetze Zeile 22–23 durch:

„Die Ansteuerung erfolgt am besten auf dem vorgeschriebenen Weg durch das gefährliche Gebiet (Minen). Nach einem Schiffsbericht (1988) und nach anderen Meldungen soll allerdings die Pflicht, den vorgeschriebenen Weg zu benutzen, aufgehoben worden sein. Das Minengebiet soll nicht mehr bestehen, offizielle Bestätigung gibt es jedoch nicht.“

Zeile 30 ersetze „10 m“ durch „8,2 m (1986)“.

Ersetze Zeile 33 durch:

„rungstonne an Bord.“

(GB und FR Shb.; Schiffsbericht 13. 3. 1988) 15/88

(GB 1048/88) 15/88

52° 54,2' S 70° 29,8' W

52° 54,6' S 70° 24,5' W

52° 55,3' S 70° 23,4' W

(GB 1048/88) 15/88

52° 54,2' S 70° 29,8' W

52° 54,6' S 70° 24,5' W

52° 55,4' S 70° 24,5' W

52° 55,3' S 70° 23,4' W

52° 57,4' S 70° 18,0' W

(GB 1048/88) 15/88

53'' S 70° 30' 18'' W

10'' S 70° 25' 07'' W

02'' S 70° 25' 07'' W

01'' S 70° 23' 49'' W

35'' S 70° 20' 53'' W

23'' S 70° 20' 36'' W

05'' S 70° 18' 24'' W

17'' S 70° 17' 43'' W

57,6' S 70° 19,1' W

(GB 1046/88) 15/88

57° N 114° 07,6' W

(GB 1046/88) 15/88

57° N 114° 07,6' W

Teil 2 Handbuchberichtigungen

(Gültig bis zum nächsten Nachtrag bzw. bis zur nächsten Ausgabe)

2002 Ostsee II 1983 Nachtrag Nr. 1

S. 357. Unter Zeile 37 füge hinzu:

„Eine Klappbrücke mit 15 m Durchfahrthöhe führt über den Pitsund. Fahrzeuge, für die ein Öffnen der Brücke erforderlich ist, müssen dieses mindestens 3 Stunden vorher anmelden.“

S. 365. Unter Zeile 48 füge hinzu:

„Fahrzeuge, für die ein Öffnen der Brücke erforderlich ist, müssen dieses mindestens 2 Stunden vorher anmelden.“ (SE 13/513/88) 15/88

2003 Ostsee III 1987

S. 514. Unter Zeile 26 füge hinzu:

„Schiffahrtsvorschrift. Alle Fahrzeuge sowie Schub- und Schleppverbände mit mehr als 7 m Breite müssen sich vor dem Ein- und Auslaufen bei „Heiligenhafen Port Radio“ melden (s. NF).“ (WSA Lübeck 41/88) 15/88

S. 700. Streiche Zeile 35–37.

(SE 13/504/88) 15/88

2006 Nordsee O 1980

S. 285. Ersetze Zeile 42–48 durch:

„Feuerschiff Elbe (54° 00' N 8° 07' E) liegt am W-Ende eines 4 sm langen Verkehrstrennungsgebietes. Es ist ein rotes, unbemanntes 26 m langes Schiff mit 12 m hohem Turm als Feuerträger, achtern angeordneten Aufbauten und trägt an beiden Seiten die Aufschrift „Elbe“ und am Heck „FS 2 Wilhelmshaven“.

(WSA Cuxhaven 21/88) 15/88

S. 461. Streiche Abb. C 4.1.12.

(WSA Cuxhaven 21/88) 15/88

2030 Mittelm. IV 1987

S. 322. Ersetze Zeile 22–23 durch:

„Die Ansteuerung erfolgt am besten auf dem vorgeschriebenen Weg durch das gefährliche Gebiet (Minen). Nach einem Schiffsbericht (1988) und nach anderen Meldungen soll allerdings die Pflicht, den vorgeschriebenen Weg zu benutzen, aufgehoben worden sein. Das Minengebiet soll nicht mehr bestehen, offizielle Bestätigung gibt es jedoch nicht.“

Zeile 30 ersetze „10 m“ durch „8,2 m (1986)“.

Ersetze Zeile 33 durch:

„Rundtonne an Bord.“

(GB und FR Shb.; Schiffsbericht 13. 3. 1988) 15/88

Große Flotte geleitete »Elbe 1« auf dem letzten Weg nach Cuxhaven

Hunderte von Schaulustigen begrüßten das legendäre Feuerschiff in seinem Heimathafen

rhc- »Großer Bahnhof« für das Feuerschiff »Elbe 1«: Eine Eskorte von Tonnenlegern, Behördenschiffen, Lotsenschiffen, BGS-Booten, Seenotrettungskreuzern und Dutzenden von Sportbooten geleitete das legendäre Feuerschiff gestern zum letzten Mal in seinen Heimathafen, wo es für immer festmachte. Pünktlich um 12.45 Uhr hatte das Schiff auf seiner Position vor der Elbmündung den Anker

aufgenommen. Immer wieder verabschiedeten passierende Schiffe es mit Signalen ihrer Typhone. Das dröhnende Horn des Feuerschiffes erschallte zum letzten Mal, als es in den Cuxhavener Hafen einlief, wo Hunderte von Schaulustigen sich dieses Spektakel nicht entgehen lassen wollten. Bei den späteren Abschiedsreden auf dem Tonnenhof klang viel Wehmut durch.

Das Wasser- und Schiffsamt hatte für das Einholen des Feuerschiffes einen Zeitplan ausgearbeitet, der nahezu auf die Minute eingehalten werden konnte. Um 9.30 Uhr machten sich die Tonnenleger »Kurt Burkowitz«, »Konrad Meisel« und »Bruno Illing«, das BGS-Boot »Uelzen« und die WS 1 der Wasserschutzpolizei auf den Weg zu »Elbe 1«. Ihnen schloß sich der Lotsenversetzer »Kommodore Ruser« an, und weitere Schiffe folgten. Heiter bis wolkig war es, ein frischer Wind blies den Schiffen entgegen. Die außergewöhnlich zahlreichen Gäste genossen die Fahrt zum Feuerschiff.

Dann der denkwürdige Augenblick: »Elbe 1« ist erreicht. Typhone dröhnen über das Wasser. Die kleine Flotte grüßt »Elbe 1« und seine Besatzung um Kapitän Klaus Doose. Wenige hundert Meter entfernt dümpelt das unbemannte, vollautomatische Ersatzschiff »FS 2« in der See. Sein Leuchtfeuer blitzt in regelmäßigen Abständen, das elektronische Nebelsignal tönt über das Wasser.

Doch alle Augen richten sich auf die legendäre »Elbe 1«.

Wenn der Steven des Feuerschiffes aus den Wellen auftaucht ist deutlich zu sehen: Die Ankerkette wird eingeholt. Dann taucht der Pilzanker auf. Um 12.45 Uhr verläßt »Elbe 1« seine Position. Die 172jährige Ära der bemannten Feuerschiffe auf und vor der Elbe geht zu Ende. »Elbe 1« setzt sich an die Spitze des Schiffskonvois, dreht eine Ehrenrunde um das »FS 2« und nimmt Kurs auf den Heimathafen.

Während der Fahrt wird »Elbe 1« von anderen Schiffen immer wieder mit »dreimal lang« verabschiedet. Natürlich erwidert das Feuerschiff jeden Gruß.

Vor Cuxhaven sind selbst hartgesottene Seeleute gerührt, stehen manchem Tränen in den Augen: Ein Wulf-Schlepper und ein Seenotrettungskreuzer grüßen »Elbe 1« mit Wasserfontänen und schließen sich dem immer längeren Konvoi an. Journalisten, ehemalige Besatzungsmitglieder und Ehrengä-

ste sind auf das Feuerschiff umgestiegen und löchern die letzte Besatzung mit Fragen.

An der Kugelbake stehen die ersten Schaulustigen am Ufer, winken zum Schiff hinüber. Eine Armada von Segelbooten und Motorjachten der Seglervereinigung Cuxhaven fährt dem Konvoi entgegen, grüßt zum letzten Mal das Feuerschiff, das viele dieser Boote so häufig angesteuert haben. Als Flaggschiff einer bunt zusammengewürfelten Armada steuert »Elbe 1« Cuxhaven an. Bis vor die Hafeneinfahrt wird mit eigener Kraft gefahren. Darauf legt Kapitän Klaus Doose größten Wert. Vor dem Steubenhöft wird gewendet, damit das Schiff gegen den Flutstrom einlaufen kann. Tonnenleger »Kurt Burkowitz« geht längs- und zieht »Elbe 1« in den Hafen. Mehrere hundert Menschen verfolgen das Einlaufen. Und noch einmal tönt das Typhon dumpf dröhnend über Hafen und Stadt.

Auf dem Tonnenhof erwarteten viele Cux-



Als Flaggschiff einer bunt zusammengewürfelten Armada lief »Elbe 1« gestern nach Cuxhaven ein. Zeitweise schossen die Rettungskreuzer Wasserfontänen in den Himmel.

kk-Foto



havener und der Lotsenchor das Schiff. Der Leiter des Wasser- und Schifffahrtsamtes, Karl-Otto Zacher, begrüßte eine Fülle von Gästen. Die ehemaligen Präsidenten der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Fritz Reuter und Wetzel waren ebenso dabei wie Vertreter des Bundesverkehrsministeriums, vieler Behörden, Institutionen, Verbände und Organisationen, die mit der Seefahrt zu tun haben, die Bundeswehr, Politiker und natürlich die Männer der »Elbe 1« mit ihren Angehörigen.

Der Abschied von »Elbe 1« und das Ende der Feuerschiff-Ära auf der Elbe seien kein Grund zur Freude, betont Zacher. »Am schlimmsten ist der ideelle Verlust eines Schiffes und einer Aufgabe, die für das WSA Cuxhaven Herzblut war.« Auch wenn man sich jetzt nicht mehr um die Männer auf dem Feuerschiff sorgen müsse, bleibe Wehmut.

Der Abschied, so der Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord, Georg-Wilhelm Keil, markiere auch den Neube-

ginn mit einem unbemannten Feuerschiff. Er erinnerte an die Tradition der Feuerschiffe, die erster und letzter Gruß der Heimat für ungezählte Seeleute und Schiffe waren. Er erinnerte auch an die Opfer des harten Dienstes. Sein Dank galt den Männern, die vom Dienst auf »Elbe 1« geprägt worden seien. Durch den unbemannten Ersatz könnten jedoch jährlich rund 1,5 Millionen DM eingespart werden.

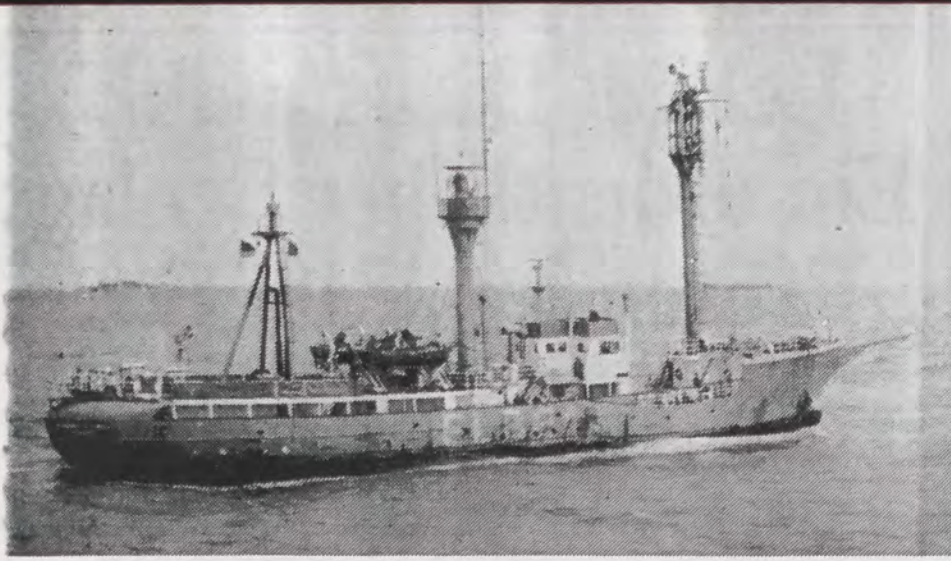
Oberbürgermeister Albrecht Harten betonte die Verbundenheit der Stadt zu diesem Schiff, das sie jetzt übernehmen wird. Oberstadtdirektor Dr. Hans-Heinrich Eilers hatte bereits die Fahrt mitgemacht. Die stellvertretende Landrätin Brigitte Langenhagen, der Leiter des Deutschen Hydrographischen Instituts, Prof. Dr. Zickwolf, und der Leiter des Seewetteramtes, dankten der Besatzung für ihren Einsatz. DGzRS-Inspektionsleiter, Uwe Klein, würdigte die Rettungstaten von Männern der Feuerschiffe, die dabei gebrachten Opfer an Menschenleben und bedauerte den Verlust eines vorgeschobenen Postens der Seenotrettung. Als Vorsitzender des Fördervereins, der »Elbe 1« als nautisch-technisches Denkmal in Cuxhaven erhalten will, dankte Franz Bullmann schließlich der Stadt und dem Verkehrsminister, daß es möglich wurde, dieses Schiff in Cuxhaven zu halten.

Dann wurde »Elbe 1« an der Pier des Tonnenhofes offiziell außer Dienst genommen.

Das Ende der Ära bemannter Feuerschiffe auf der Elbe: Feuerschiff »Elbe 1« verläßt seine Position und läßt das unbemannte Ersatzschiff zurück. rhc-Fotos







Große Flotte geleitete »Elbe 1« auf dem letzten Weg nach Cuxhaven

Hunderte von Schaulustigen begrüßten das legendäre Feuerschiff in seinem Heimathafen

-CN.: 23.04.1988-

rhe- »Großer Bahnhof« für das Feuerschiff »Elbe 1«: Eine Eskorte von Tonnenlegern, Behördenschiffen, Lotsenschiffen, BGS-Booten, Seenotrettungskreuzern und Dutzenden von Sportbooten geleitete das legendäre Feuerschiff gestern zum letzten Mal in seinen Heimathafen, wo es für immer festmachte. Pünktlich um 12.45 Uhr hatte das Schiff auf seiner Position vor der Elbmündung den Anker

aufgenommen. Immer wieder verabschiedeten passierende Schiffe es mit Signalen ihrer Typhoné. Das dröhnende Horn des Feuerschiffes erschallte zum letzten Mal, als es in den Cuxhavener Hafen einlief, wo Hunderte von Schaulustigen sich dieses Spektakel nicht entgehen lassen wollten. Bei den späteren Abschiedsreden auf dem Tonnenhof klang viel Wehmut durch.

Das Wasser- und Schiffsamt hatte für das Einholen des Feuerschiffes einen Zeitplan ausgearbeitet, der nahezu auf die Minute eingehalten werden konnte. Um 9.30 Uhr machten sich die Tonnenleger »Kurt Burkowitz«, »Konrad Meisel« und »Bruno Illing«, das BGS-Boot »Uelzen« und die WS 1 der Wasserschutzpolizei auf den Weg zu »Elbe 1«. Ihnen schloß sich der Lotsenversetzer »Kommodore Ruser« an, und weitere Schiffe folgten. Heiter bis wolbig war es, ein frischer Wind blies den Schiffen entgegen. Die außergewöhnlich zahlreichen Gäste genossen die Fahrt zum Feuerschiff.

Dann der denkwürdige Augenblick: »Elbe 1« ist erreicht. Typhone dröhnen über das Wasser. Die kleine Flotte grüßt »Elbe 1« und seine Besatzung um Kapitän Klaus Doose. Wenige hundert Meter entfernt dümpelt das unbemannte, vollautomatische Ersatsschiff »FS 2« in der See. Sein Leuchtfeuer blitzt in regelmäßigen Abständen, das elektronische Nebelsignal tönt über das Wasser.

Doch alle Augen richten sich auf die legendäre »Elbe 1«.

Wenn der Steven des Feuerschiffes aus den Wellen auftaucht ist deutlich zu sehen: Die Ankerkette wird eingeholt. Dann taucht der Pilzanker auf. Um 12.45 Uhr verläßt »Elbe 1« seine Position. Die 172jährige Ära der bemannten Feuerschiffe auf und vor der Elbe geht zu Ende. »Elbe 1« setzt sich an die Spitze des Schiffskonvois, dreht eine Ehrenrunde um das »FS 2« und nimmt Kurs auf den Heimathafen.

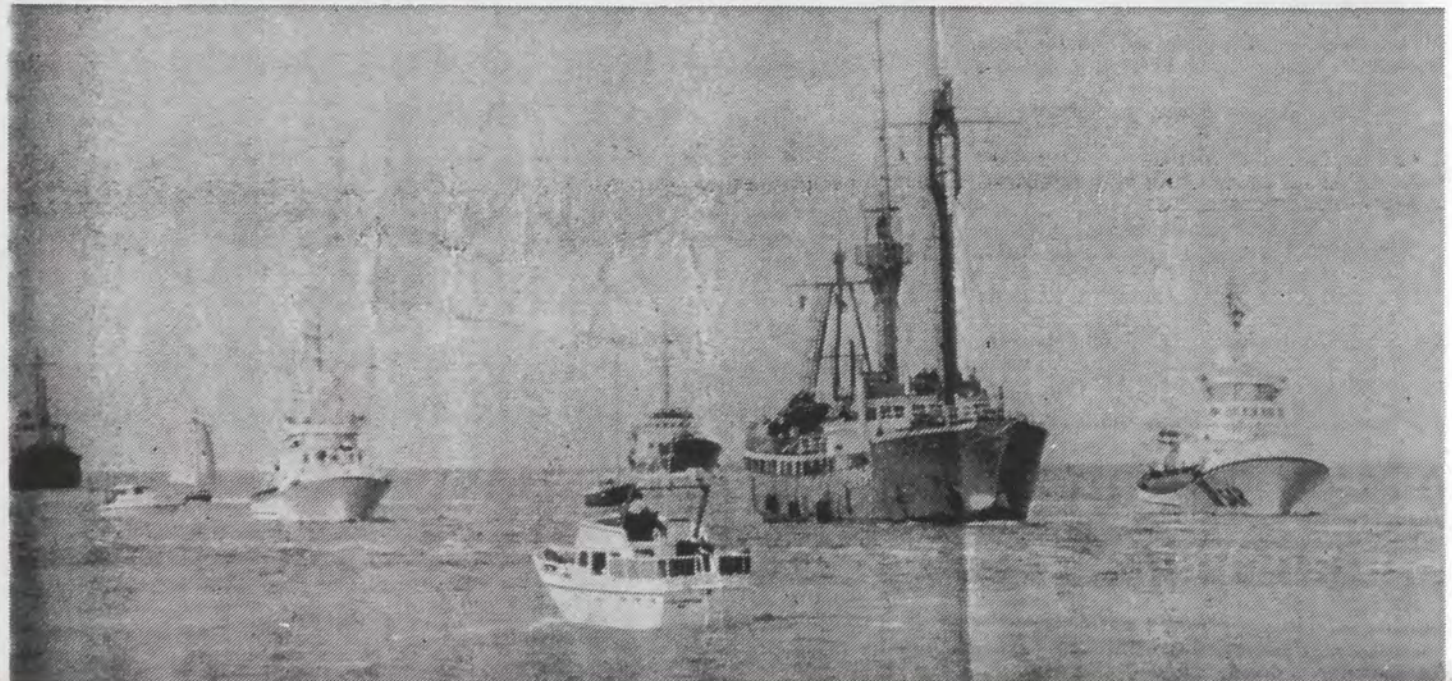
Während der Fahrt wird »Elbe 1« von anderen Schiffen immer wieder mit »dreimal lang« verabschiedet. Natürlich erwidert das Feuerschiff jeden Gruß.

Vor Cuxhaven sind selbst hartgesottene Seeleute gerührt, stehen manchem Tränen in den Augen: Ein Wulf-Schlepper und ein Seenotrettungskreuzer grüßen »Elbe 1« mit Wasserfontänen und schließen sich dem immer längeren Konvoi an. Journalisten, ehemalige Besatzungsmitglieder und Ehrengä-

ste sind auf das Feuerschiff umgestiegen und löchern die letzte Besatzung mit Fragen.

An der Kugelbake stehen die ersten Schaulustigen am Ufer, winken zum Schiff hinüber. Eine Armada von Segelbooten und Motorjachten der Seglervereinigung Cuxhaven fährt dem Konvoi entgegen, grüßt zum letzten Mal das Feuerschiff, das viele dieser Boote so häufig angesteuert haben. Als Flaggschiff einer bunt zusammengewürfelten Armada steuert »Elbe 1« Cuxhaven an. Bis vor die Hafeneinfahrt wird mit eigener Kraft gefahren. Darauf legt Kapitän Klaus Doose größten Wert. Vor dem Steubenhöft wird gewendet, damit das Schiff gegen den Flutstrom einlaufen kann. Tonnenleger »Kurt Burkowitz« geht längs- und zieht »Elbe 1« in den Hafen. Mehrere hundert Menschen verfolgen das Einlaufen. Und noch einmal tönt das Typhon dämpf dröhnend über Hafen und Stadt.

Auf dem Tonnenhof erwarteten viele Cux-



Wehmütige Abschiedsstimmung auf dem Feuerschiff

Letztes Dienstmahl: Ein ordentlicher Schlag Erbsensuppe auf See

Kapitän Doose bekommt höchstwahrscheinlich Land-Job

mon. - Da blieben nicht alle Augen trocken auf dem Feuerschiff »Bürgermeister O'Swald«, das bis zu seinem Abzug gestern nachmittag auf der Position »Elbe 1« lag: Auch noch so hartgesottene Seeleute haben so etwas wie einen buterweichen Kern. Eine gehörige Portion Wehmut klang in den Worten mit, wenn Kapitän und Besatzung zwischen dem Abschiedsrummel kurz zum Erzählen kamen.

Da ist einmal der 54jährige Schiffsführer Klaus Doose aus Cuxhaven, der nach 38 Jahren Fahrzeit den Rest seines Dienstes höchstwahrscheinlich an Land verbringen muß. Auch wenn er nur Ende der 60er Jahre für zwölf Monate und jetzt etwa zwei Jahre auf dem Feuerschiff zubrachte, wird er diesen Abschnitt seiner Tätigkeit im öffentlichen Seeverkehrsdienst nie missen wollen.

Matrose Achim Wendt (57) versteht seit 20 Jahren seinen Schichtdienst im Vierzehn-Tage-Rhythmus auf dem jetzt für immer heimgekommenen schwimmenden Leuchfeuer in der Deutschen Bucht. »Das heißt, ich war gut die Hälfte davon zusammengezählt ununterbrochen auf der »Bürgermeister O'Swald« und bin mit meinen Kameraden von manchem Orkan ordentlich durchgeschüttelt worden.«

Auch Funker Rudolf Pikulik (Langen) hat schon etliche Jahre »Elbe-1-Zeit« auf dem Buckel. Seit 1971 lauschte er an seinen Geräten in den Äther und sorgte für möglichst störungsfreie Kommunikation. Hinter seiner scheinbaren Fröhlichkeit verbarg sich ebenfalls ein Stückchen Herzensschwere, wenn in der Elbmündung ein Stück Schiffahrtsgeschichte zu Ende geht und anstatt eines mit zuletzt 12 Mann besetzten Feuerschiffes nur ein kleinerer unbemannter Bruder auf Position liegt.

Smut Helmuth Hustedt (Cuxhaven) wollte die Abschiedsschicht mit einer besonders schmackhaften Erbsensuppe entschädigen, das gelang ihm vollends. Auch einige »Ehemalige«, die zu dieser endgültigen Heimholung eingeladen wurden, bekamen bei der leichten Dünung der Nordsee einen ordentlichen Appetit.

Einen bewegenden Augenblick erlebte der Seniorchef der Papenburger Werft Josef L. Meyer, der betagte Josef Franz Meyer, als er mit Journalisten und Gästen etwa in Höhe von Scharhörn vom Tonnenleger

»Konrad Meisel« auf das Kurs Cuxhaven fahrende Feuerschiff übersetzte. Nach 40 Jahren betrat er zum ersten Mal wieder die Schiffsplanken der »Bürgermeister O'Swald«, an deren Konstruktion er in der heimischen Werft mitarbeitete.

1939 bekam der emsländische Schiffbaubetrieb den Auftrag zum Bau des Wasserschiffes. Drei Jahre später lief es vom Stapel, jedoch mußte die Fertigstellung wegen des fortschreitenden Krieges eingestellt werden. Als die Alliierten im April 1945 vor Papenburg standen, wurde das Schiff auf Grund gesetzt, im Juni desselben Jahres aber wieder gehoben und fertiggestellt. Vor 40 Jahren ging es in Dienst.

»Wir hatten nicht einmal vernünftige Farbe«, erinnerte sich der Werftbesitzer. »Zum Unglück verloren wir unsere wenigen Fässer mit Anstreichmaterial durch einen Zugzusammenstoß. Und die Engländer meinten nur lakonisch: »Bestreicht euer Feuerschiff man mit Schmieröl, das machen wir auch so.« Das waren damals noch solche Zeiten«, so Meyer weiter.

Übrigens bekam seine Werft auch den Auftrag zum Bau des »Borkum-Riff«-Feuerschiffes, aber die Kriegereignisse machten den Schiffsbauern an der Ems einen Strich durch die Rechnung. »Borkum-Riff« wurde in Hamburg gebaut und im kommenden Sommer als letztes bundesdeutsches Feuerschiff entwidmet und muß einem vollautomatischen Nachfolger in der Außen-Ems weichen.

Auch das alte Werftschild fand Meyer im Niedergang unter der Brücke der »Bürgermeister O'Swald« wieder, wo es seit dem durch die Kollision vom 1970 bedingten Umbau hängt. »Ja, da steht unser Name«, sinnierte der Senior, als das Feuerschiff die Kugelbake passierte und von weiteren Booten und Schiffen mit Typhongedröhn begrüßt wurde.



Ein bewegender Augenblick für den Seniorchef der Papenburger Werft Josef L. Meyer, den betagten Josef Franz Meyer: Nach 40 Jahren betrat er zum ersten Mal wieder die Schiffsplanken der »Bürgermeister O'Swald«, an deren Konstruktion er auf der heimischen Werft mitarbeitete.

rhc-Foto

Große Flotte geleitete auf dem letzten Weg nach

Musden

Wieder einmal ist es ein großer Augenblick für die Papenburger Werft. Nach 40 Jahren betrat der Seniorchef der Werft, Josef L. Meyer, zum ersten Mal wieder die Schiffsplanken der »Bürgermeister O'Swald«, an deren Konstruktion er auf der heimischen Werft mitarbeitete.



Kapitän Klaus Doose während der letzten Fahrt mit »seinem« Feuerschiff.

Die große Flotte der Papenburger Werft ist auf dem letzten Weg nach Musden. Die Flotte besteht aus mehreren Schiffen, die von der Werft geleitet werden. Die Flotte wird von Kapitän Klaus Doose geleitet, der während der letzten Fahrt mit »seinem« Feuerschiff.



Dienstag, den 26. April 1988

Für den Wetterdienst, die Seenotretter das DHI und andere erfüllte das Feuerschiff zahlreiche Aufgaben:

Die - Unruhe auf dem Feuerschiff »Elbe 1«: Viele hundert Cuxhavener strömten am Wochenende durch die engen Gänge, kletterten Leitern und Treppen hinauf und hinunter oder nahmen auf dem hölzernen Deck ein kleines Sonnenbad. Die Tage der offenen Tür, zu denen das Wasser- und Schiffsamt nach der Außerdienststellung des legendären Schiffes eingeladen hatten, wurden hervorragend angenommen. Davon profitierte auch der Förderverein Schiffsahrtsgeschichte, der sich unter anderem dem Erhalt des Schiffes in Cuxhaven widmet: Durch den Verkauf von Postkarten kamen mehr als 1800 DM in seine Kasse.

Bei der Außerdienststellung des Schiffes wurde noch einmal deutlich, daß »Elbe 1« als »Vorposten« eine Fülle von Aufgaben hatte, die auch mit modernster Technik so nicht erledigt werden können. Nicht in jedem Fall kann die Technik den Menschen auf See ersetzen.

So beklagte Kapitän Uwe Klein von der

»Elbe 1« war ein wichtiger Vorposten auf der See

Tage der offenen Tür wurden sehr gut angenommen

Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger den Verlust von »Elbe 1« als vorgeschobene Position des Seenotrettungsdienstes. Wenn auch nicht in jedem Fall direkte Hilfe vom Feuerschiff ausgehen konnte, so fanden in Not geratene Seeleute doch jederzeit einen Ansprechpartner. Das sei in solchen Fällen von großer psychologischer Bedeutung. Klein erinnerte aber auch an die Rettungstaten der Männer auf dem Feuerschiff. Bis zum Aufkommen der starken Motorrettungsboote, waren sie vielfach die einzigen, die mit Aussicht auf Erfolg helfen konnten. Rettungsmänner waren viele Jahre mit an Bord der Feuerschiffe. Das forderte jedoch auch Opfer. Bei »Elbe 1«

waren es insgesamt sieben Männer, die bei Rettungsaktionen ums Leben kamen. An sie sollte auf dem Schiff erinnert werden, wenn es als Museumsschiff in Cuxhaven liegt, regte Klein an.

Einen wichtigen Vorposten verlor mit der Außerdienststellung auch der Deutsche Wetterdienst: Weit mehr als 140000 Wetterbeobachtungen wurden gemacht und weiter gemeldet. Das sei Weltspitze, hieß es vom Deutschen Wetterdienst. Der Dank dafür wird sichtbar in einem Schild, wie es sonst nur Handelsschiffen verliehen wurde, die sich bei der Wetterbeobachtung besondere Verdienste erworben.

»Elbe 1« war aber auch unmittelbarer Nachbar der Losten, die mit ihren Versetzschiffen weit vor der Elbmündung liegen. Verbindungen zum Feuerschiff hatten auch das Seezeichenversuchsfeld und das Deutsche Hydrographische Institut.

Gewonnen haben die Stadt Cuxhaven, die das Schiff in wenigen Monaten übernimmt, wenn die Testphase des unbemannten Ersatzes abgeschlossen ist, und der Cuxhavener Förderverein »Schiffsahrtsgeschichte«, der später für die Nutzung verantwortlich zeichnen soll. Der Stadt und ihrem langjährigen unermüdlichen Einsatz ist es zu verdanken, daß das Schiff in Cuxhaven bleibt. Der Förderverein ist mit der großen Aufgabe konfrontiert, den künftigen Unterhalt eines schwimmenden Feuerschiffes zu sichern. Ein Grundstock kann der Erlös aus dem Verkauf von Postkarten sein, der am Wochenende direkt am Schiff stattfand. Sie alle erhielten von Peter Weber aus Duhnen einen Bordstempel mit dem Datum der Außerdienststellung. Fördervereins-Vorsitzender Franz Bullmann konnte sich außerdem darüber freuen, daß gleich neue Mitglieder für den Förderverein gewonnen wurden.



Während die Männer der »Elbe 1« (rechtes Bild) von ihrem Schiff und dem Leuchfeuer Abschied nahmen, freuten sich Oberstadtdirektor Dr. Hans-Heinrich Eilers und Franz Bullmann, Dr. Horst Dressler sowie Heinrich Homann vom Förderverein (linkes Foto) auf die Übernahme des Schiffes.



rhc-Fotos

Feuerschiff **ELBE 1**

Ersetzt durch ein unbemanntes Feuerschiff

von **Richard Marquardt**

Durch die fortgeschrittene Automatisierung des Seezeichenwesens erfolgte auch das Einziehen des letzten bemannten Feuerschiffes in der Elbmündung.

Bisher wurden schon die Feuerschiffsstationen »Weser« und »Deutsche Bucht« durch unbemannte Feuerschiffe ersetzt.

In der Elbmündung waren zeitweilig bis Cuxhaven bis zu fünf Feuerschiff-Stationen vorhanden. So war bis 1974 noch die Station »Elbe 2« und bis 1977 die Station »Elbe 3« besetzt.

Da am 27. Oktober 1936 unter Einwirkung orkanartiger Böen das Ansteuerungsfeuerschiff der Elbmündung »Elbe 1«, Baujahr 1912, mit der gesamten 15köpfigen Besatzung verloren gegangen war, mußte ein Ersatzbau in Auftrag gegeben werden.

Die damalige Reichswasserstraßenverwaltung gab im Februar 1939 der Jos. L. Meyer-Werft, in Papenburg/Ems, den

Auftrag zum Bau eines Ersatzschiffes. Eine erfahrene Werft im Feuerschiff-Bau übernahm somit den achten Neubau eines Feuerschiffes. Während des Krieges 1939 bis 1945 drohte dem halbfertigen Schiff eine Sprengung durch die deutsche Wehrmacht. Die Werftleitung entschloß sich in eigener Verantwortung, durch Versenkung eine Sprengung zu verhindern. Das Schiff wurde nach Kriegsende wieder gehoben und fertiggestellt.

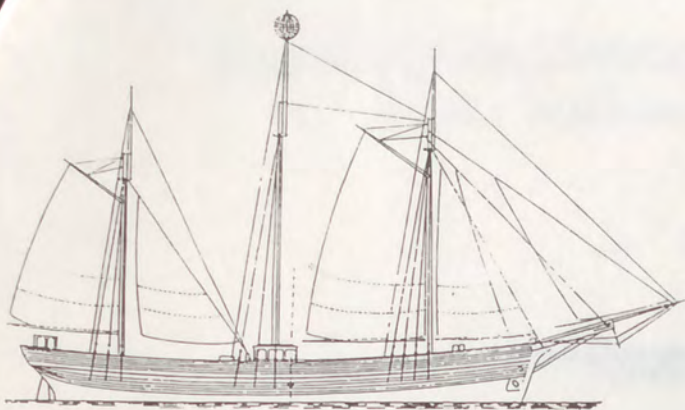
Am 7. November 1948 konnte endlich das Feuerschiff auf vorgeschobenen Posten in der Elbmündung auf der Posi-



Beschädigtes Vorschiff nach der Kollision.

tion 54° 0' 0" N, 8° 10' 40" O ausgelegt werden.

In der 40jährigen Geschichte des Feuerschiffes gab es immer wieder Kollisionen. Die gefährlichste Kollision war am 11. März 1970 mit dem argentinischen Frachter »Rio Carcanara«, 8482 BRT. Zum Glück wurden nur einige Besatzungsmitglieder leicht verletzt.



Feuerschiff 'Gustav Heinrich', 1879 bis 1892.



Feuerschiff 'Norderney I' übernahm am 31. Oktober 1936 die Position 'Elbe 1'. Bauwerft: AG Weser, Baujahr: 1906/07, Länge: 46,00 m, Breite: 8,00 m. Auf Station: bis 7. November 1948. Nach diversen Umbauten zuletzt bis 23. September 1981 auf der Station 'Weser', jetzt Museumsfeuerschiff in Wilhelmshaven.



Das am 27. Oktober 1936 im Orkan gekenterte Feuerschiff. Bauwerft: Nüske & Co., Stettin, Baujahr: 1911/12, Länge: 49,00 m, Breite: 7,70 m. Auf Station: 3. Mai 1912. Es war das erste mit einem elektrischen Feuer ausgestattete Feuerschiff Deutschlands. Name: 'Bürgermeister O'Swald'.



1939 wurde vom Reichsverkehrsministerium ein Ersatz-Bau in Auftrag gegeben. Während des Krieges 1939 bis 1945 wurde der Bau unterbrochen. Bauwerft: Jos. L. Meyer, Papenburg, Baujahr: 1929/48, Länge: 61,50 m, Breite: 9,55 m. Auf Station: 7. November 1948. Name: 'Bürgermeister O'Swald'. Fotos: Sammlung Marquardt

Die letzte Kollision war am 19. Oktober 1986 mit dem zyprischen Frachter »Capricon«, 12059 BRT, sie verlief aber glimpflich. Das FS kam mit Beschädigungen über der Wasserlinie davon.

Zur Geschichte der »Äußeren Feuerschiff-Station«

Um die Ansteuerung der Elbmündung genauer zu bezeichnen, wurde auf Anordnung der »Schiffs- und Hafendeputation Hamburg« 1816 das erste Feuerschiff, damals noch als Leucht- oder

Signalschiff bezeichnet, mit dem Namen »Seestern«, ausgelegt. Im schweren Sturm ging am 26. Dezember 1824 das Schiff mit der 8köpfigen Besatzung sowie zwei Lotsen verloren. Bis zur Fertigstellung eines neuen Leuchtschiffes übernahm die Lotsgalot »Bernhardus« die Aufgaben.

1826 wurde das neue Schiff »Jacob-Heinrich« ausgelegt. Im Laufe der Jahre fanden immer wieder Wechsel auf dieser Station statt, so daß immer das modernste Schiff auf der »Elbe 1«-Station lag.

Von 1879 bis 1892 lag »Gustav-Heinrich« auf der Station. 1892 wurde erstmalig ein eisernes Feuerschiff ausgelegt, es war »Bürgermeister Kirchenpauer«. Es folgte 1912 »Bürgermeister O'Swald« bis zum Untergang 1936. Vorübergehend, bis zur Fertigstellung des Ersatz-Baues, war »Norderney I« auf der Station. Dann kam eine neue »Bürgermeister O'Swald«, die bis jetzt Dienst tat. Das Schiff trägt den Namen eines ehemaligen Bürgermeisters der Freien und Hansestadt Hamburg. Nach seinem Einzug wird dieses Feuerschiff, als Museumsfeuerschiff, seinen letzten Liegeplatz in seinem Heimathafen Cuxhaven bekommen.

Das neue Feuerschiff wurde am 22. April auf der Position 54° 00' Nord, 08° 06' 35" Ost ausgelegt. Es hat die Stationsbezeichnung »Elbe« und ist unbemannet.



Hans Jürgen Witthöft

Energie aus der Nordsee

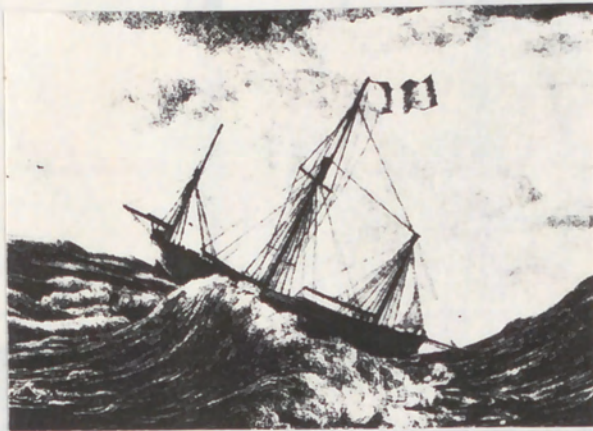
Ein Offshore-Report, der die Exploration und Produktion von Erdöl und Erdgas in der Nordsee mit Fakten, Daten, Trends und Möglichkeiten beschreibt.

112 Seiten, 105 Fotos, 2 Karten, 35 Abbildungen, DM 39,80, Best.-Nr. 2131

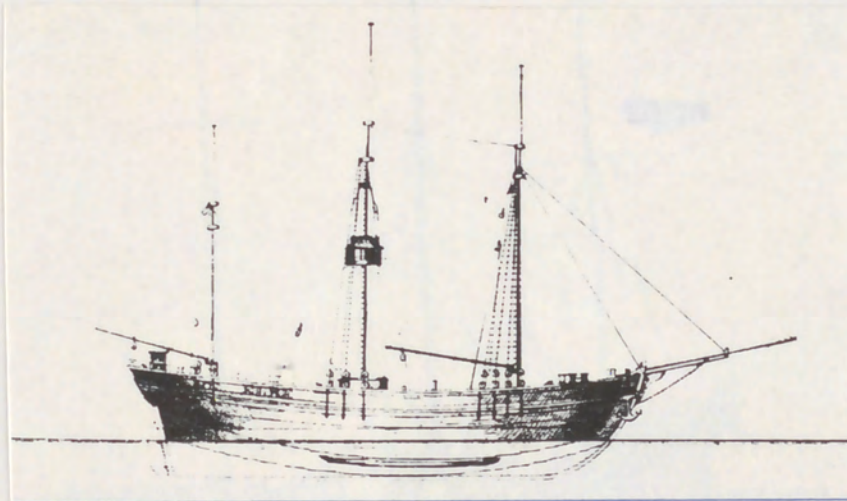
Koehlers Verlagsgesellschaft
Postfach 2352 · 4900 Herford

Feuerschiffe der "Äußeren Feuerschiff-Station"

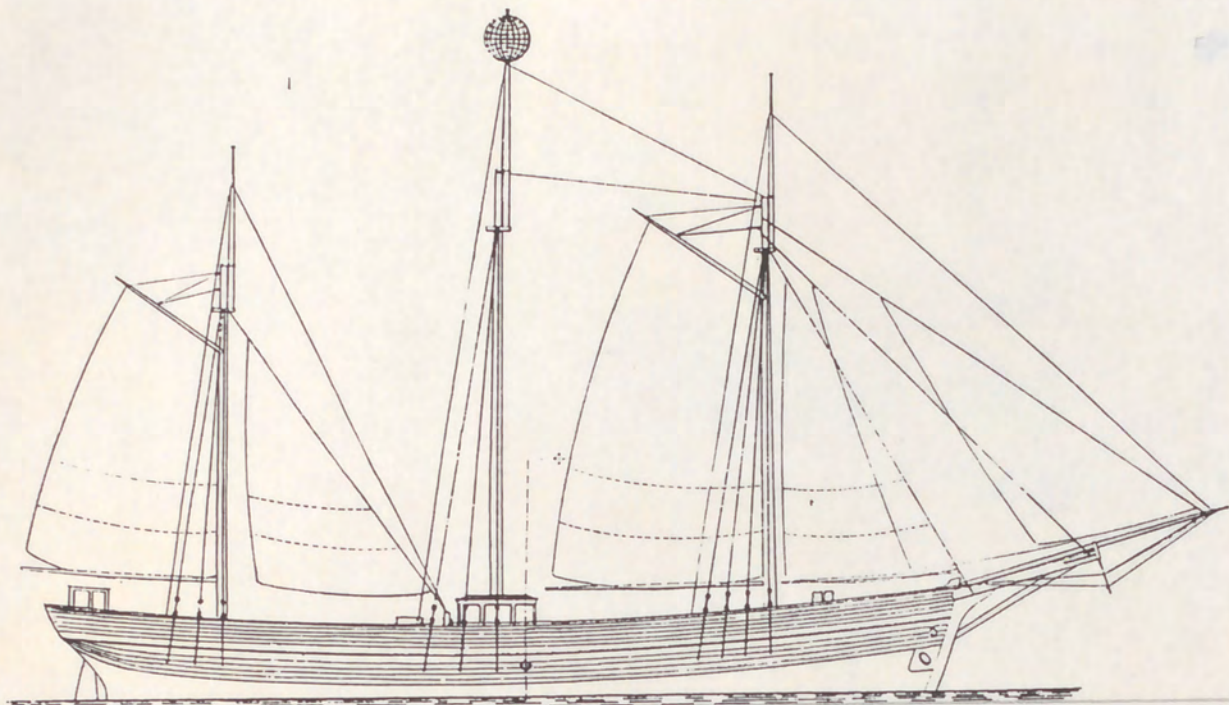
spätere Bezeichnung "ELBE 1"



'Signalschiff "Jacob Heinrich"
nach einem zeitgenössischen Steindruck
1826 - 1845



Leuchtschiff "Caspar"
1845 - 1879



Feuerschiff "Gustav Heinrich"

1879 - 1892



Feuerschiff "Bürgermeister Kirchenpauer"

1892 - 1912



Alles auf „Elbe 1“ dreht sich um die Kette

Um diese 200 Meter lange, 52 Millimeter starke Kette aus Stahl drehte sich „Elbe 1“ mit der Tide alle sechs Stunden um 180 Grad. Regelmäßig wurde sie gehievt und die Funktion des Sliphakens überprüft. An dem hängt die Kette. Er mußte sich im Notfall von der Brücke aus lösen lassen. Hier wird gerade ein Kettenstan-der eingeschäkelt, damit bei der Probe die Kette nicht ausrauscht.



Vergangenheit: 40 Jahre leuchtete das Feuer von „Elbe 1“ einlaufenden Schiffen heim.

Weil nichts sein seelisches Gleichgewicht mehr stören kann als der Umstand, daß etwas nicht so ist, wie er es sich vorstellt, stand der YACHT-Reporter Kai Greiser im Tonnenhof der Wasser- und Schifffahrts-Direktion in Cuxhaven, mit sich und der Welt unzufrieden.

Was sollte er nun der Redaktion erzählen? Schließlich hatte die ihn sieben Tage auf das Feuerschiff „Elbe 1“ geschickt, damit er zum Abschied des maritimen Denkmals (am 22. April 1988 wurde es nach 40 Jahren Dienst in der Elbmündung durch ein unbemanntes, vollautomatisches Seezeichen ersetzt) eine saftige Geschichte schreibe. Eine tropfnasse vom Meer und der Seefahrt, gewürzt mit einer kräftigen Prise Romantik und einem ordentlichen Schuß Dramatik.

Aber von Romantik und Dramatik hatte ihm beim Törn an der Kette auf Position 54°00'00"N, 08°06'35"E niemand was erzählt. Erzählen, hatte Kai Greiser festgestellt, war auf „Elbe 1“ wohl aus der

Mode gekommen, seit Fernsehen an Bord ist. Was er indessen mit an Land zurückbrachte, waren Alltags-Eindrücke, Momentaufnahmen von Routine-Arbeiten: meereskundliche Beobachtungen für das Seewetteramt Hamburg, Sicherheitsüberwachung des Verkehrstrennungsgebietes Elbmündung (eine der meistbefahrenen Schifffahrtsstraßen der Welt), Instandsetzung und Wartung der technischen Anlagen.

Im Kopf aber hatte Greiser immer noch ganz andere Erinnerungen an das feuerrote Schiff in der Nordsee. Denn vor 25 Jahren war er schon einmal an Bord gewesen. Als junger Student im Auftrag des Geophysikalischen Instituts zu Hamburg, das herausfinden wollte, welchen Einfluß das Wetter auf die Ausbreitung von Ultrakurzwellen hat.

Seinerzeit hatte er noch richtig was erlebt. Mit langen Bootshaken fischten sie nach Treibholz, das decksladungsweise mit der Tide vorbetrieb. Von einlaufenden Fischdampfern holten sie sich körbeweise den Fisch, um ihn unter Deck zu räuchern. In einem Nordwest-Sturm hatten sie die Laternengläser im Turm von Miesmuscheln und Seepocken befreien müssen. Die hatte die brechende See beim Überholen des Rumpfes unter dem Schiffsbauch losgeschlagen und hochgeschleudert. Im dicken Nebel suchten Tausende von Zugvögeln, angelockt vom Feuer und von Licht aus den Gängen und Bulleyes, an Deck Zuflucht. Ihr Gezwitscher übertönte gar das dumpfe, durchdringende Geheul des Nebelhorns.

Und damals hatte es noch den Bootsmann Kurt Mahler gegeben.



Erinnerungen: Student Greiser.



Erzähler: Bootsmann Kurt Mahler vor 25 Jahren.

Mit dem war er immer Wache gegangen. Kurt Mahler hatte dann einen Apfel säuberlich mit dem Taschenmesser geschält, die Frucht geteilt, ihm eine Hälfte zugesteckt. Das war ein Ritual. Denn es hatte immer die Mahlerschen Erzählungen eingeleitet: über seine Fahrzeit auf Walfängern, von seinen Reisen nach Südamerika und in die Antarktis.

Das war's! Kurt Mahler! Der würde ihm noch was erzählen können. Mahler, fand Kai Greiser heraus, war seit zwei Jahren pensioniert. Man verabredete sich telefonisch. Ein bißchen hatte sich der Freund in 25 Jahren natürlich verändert, stellte Greiser fest, als ihm die Tür der Mahlerschen Mietswohnung in der Cuxhavener Mozartstraße geöffnet wurde.

Mahler trug einen Bart und kam gleich zur Sache: „Den Bart trage ich seit dem großen Bums 1970, so hab' ich mich damals erschrocken...“

Mehr über den großen Bums und andere Feuerschiff-Geschichten erzählt Kurt Mahler ab Seite 18. Kai Greiser hat sie aufgezeichnet: „Nachruf auf ‚Elbe 1‘ – Ende einer Ära.“

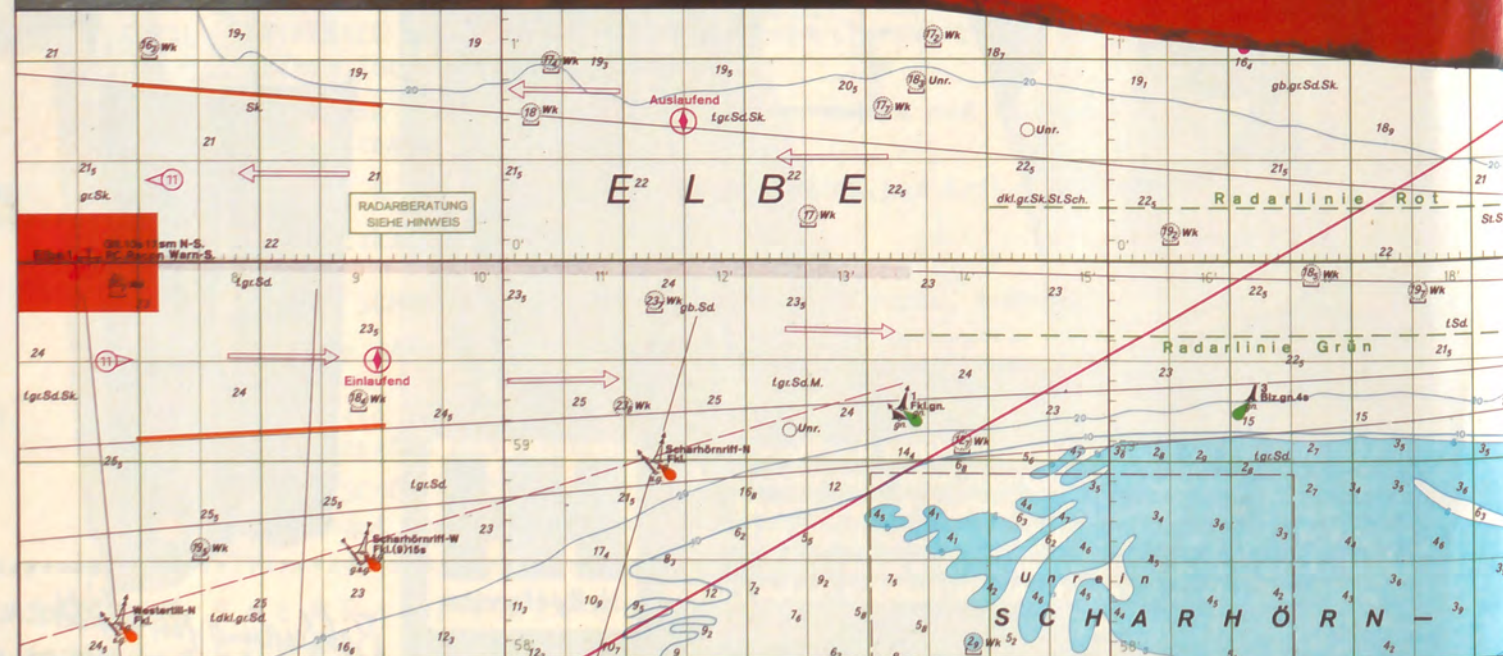
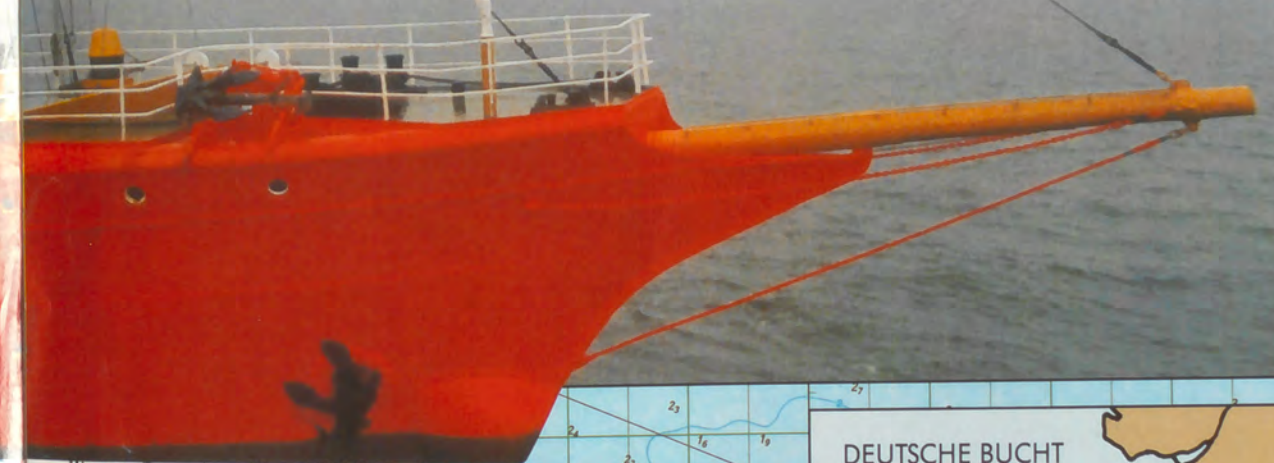
Hinweis: Der für dieses Heft angekündigte Beitrag „Was tut der Deutsche Segler-Verband eigentlich für die Segler?“ muß aus terminlichen Gründen verschoben werden.

Nachruf auf 'Elbe 1' ENDE EINER ÄRA

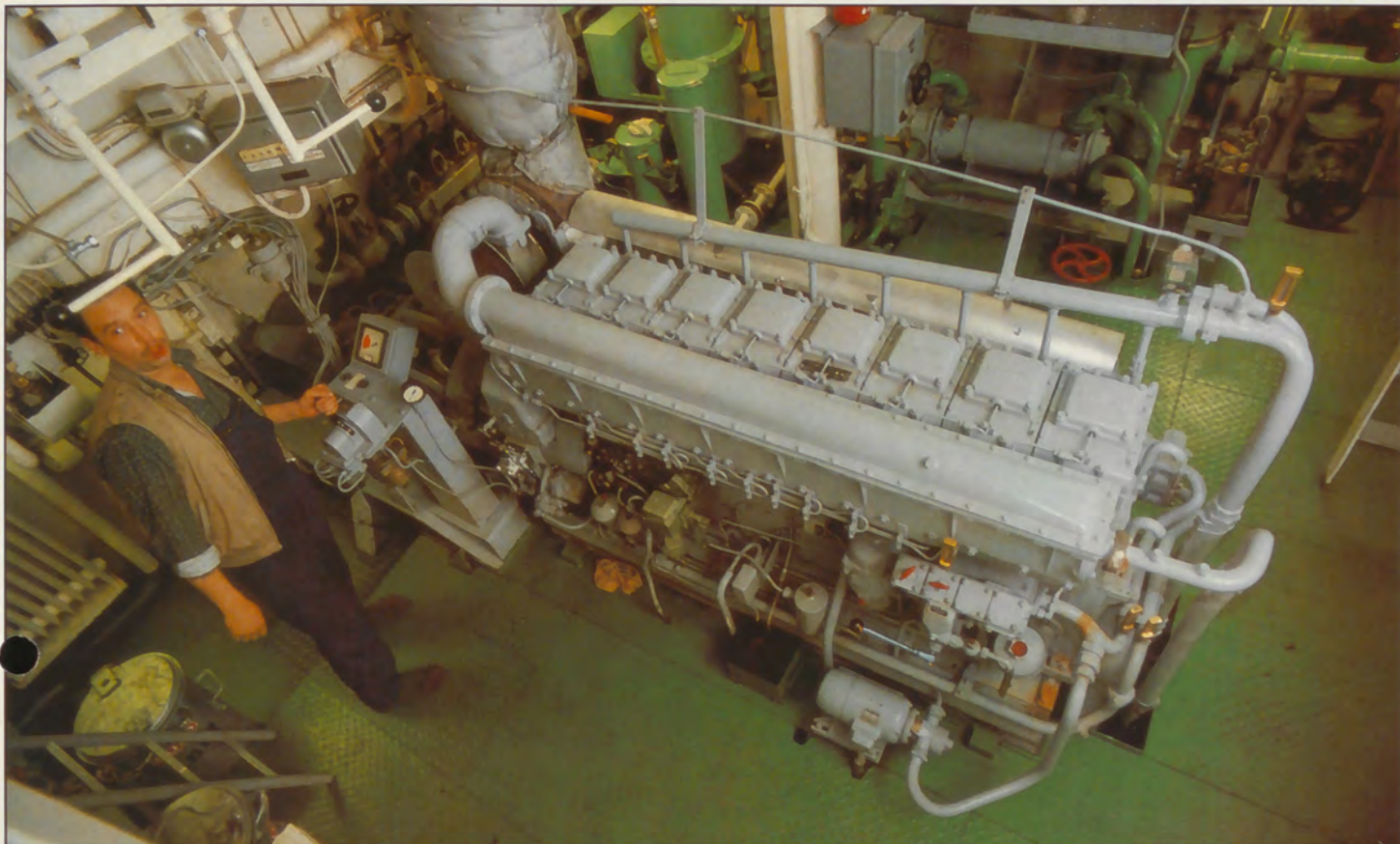
Das bemannte Seezeichen „Elbe 1“ in der Elbmündung war 40 Jahre lang mehr als nur ein Feuerschiff, das den Weg durch die Sände des gefährlichsten Schifffahrtsreviers der Welt wies. Das rote Schiff stand bis ins tiefste Binnenland als Symbol für Seefahrts-Romantik, für einsame Männer

auf Vorposten in Sturm und Nebel. Am 22. April 1988 wurde es eingezogen. Seither liegt im „Keuschheitsgürtel“, dem Sicherheitsbereich um Position 54°00'00" N, 08°06'35" E, ein unbemannter Automat.

Von Kai Greiser (Text und Fotos)



Die roten Flächen in den Karten markieren die Position von Feuerschiff „Elbe 1“ in der Deutschen Bucht. Es lag am westlichen Ende des Verkehrstrennungsgebietes vor der Elbmündung und wies der Schifffahrt den sicheren Weg durch die Sände.



„Ratti“ läßt die Pferde los Motorenwärter Manfred Ewert wurde „Ratti“ genannt, seit ihm seine Tochter als Talisman eine Stoffratte schenkte. Hier läßt er die 650 Pferdestärken der Hauptmaschine probelaufen. Denn die mußte im Notfall das Schiff antreiben.



„Nelli“ fährt heim Matrose Rolf Grimm, genannt „Nelli“, reicht seine Tasche zum Tonnenleger „Kurt Meisel“, bevor er selbst übersteigt. Alle 14 Tage wurde die Zwölfmann-Crew ausgewechselt. Bei schlechtem Wetter mußte der Wechsel oft tagelang verschoben werden.



„Lisa“ backt Kuchen Den Koch Helmut Hustedt rief die Crew wegen seiner Küchenkünste liebevoll „Lisa“. Vor allem donnerstags, dem traditionellen Seemanns-Sonntag, wenn Hustedt frische Brötchen und seine berühmten Kuchen auf die Back brachte.



„Piko“ schmeckt's Funker Rudolf „Piko“ Pikulik, „Fiete“ Block (l.) und Kapitän Klaus Schulz (r.) beim Mittagessen in der Offiziersmesse (l.). Es gab Filet Wellington. Auch für die Crew, die in der Mannschaftsmesse aß (r. Bild). Die räumliche Trennung entspricht alter Seefahrtstradition.



„Kurt, da kommt einer, kannst' wat hör'n?“

Der Bootsmann Kurt Mahler (62, hier mit seiner Frau Traute) fuhr als Walfänger und 26 Jahre auf Feuerschiff „Elbe 1“ zur See. An die Fahrzeit erinnert auch das Modell

der Cuxhavener Kugelbake, die er aus geborstenen Decksplanken des Feuerschiffs nach der Kollision 1970 fertigte. Mahler hat Kai Greiser erzählt, wie es war auf „Elbe 1“.

Auf meiner letzten Walfangreise im Mai '56, auf dem Weg zurück nach Kiel, liefen wir morgens um fünf, die Sonne kam gerade hoch, an „Elbe 1“ vorbei. Da hab' ich gedacht: Mann, das wär so'n Job für mich. Nicht mehr fahren müssen. Denn die Fischerei, das war doch schlimmer als Bergwerk, das war die letzte Station vor der Hölle. Und so ist das dann gekommen.

„O-u-to-kum-pu“, dat war min erstet Schipp, dat weet ik noch wie hüt. Ich mußte es anmorsen. Solche Buchstaben passen ja eigentlich gar nicht zusammen; beim Buchstabieren hab' ich zweimal Irrung gegeben, aber dann hatte ich ihn. Unten auf Deck haben sie mitgelesen und kontrolliert, ob ich den wohl mitkrieg'. Ich war so aufgeregt, daß ich erst mal Wasser lassen mußte.

Was mußten wir mit der Klappbox (*Morselampe, Red.*) noch morsen! Jedes ein- oder auslaufende Schiff mußten wir doch ansprechen. Da kam meinetwegen die „Erika“. Das is'n leichter Name, den behältst du. Dann morst den nächsten gleich mit an. Der hieß „Franz“. „Erika“, „Franz“. Kannste auch

leicht behalten. Also den dritten gleich mit. Das war dann aber so'n Katastrophulus. Ein Grieche mit unaussprechlichem Namen. Den hast du dann zuerst buchstabiert, damit du ihn bloß nicht vergißt – und hast „Franz“ und „Erika“ dabei vergessen. Mann, oh Mann, dann mußtst du wieder hinterherblüsen (*hinterherblicken*).

Damals war das Radar ja noch nicht so weit verbreitet. Wenn Nebel war, dann gingen manchmal bis zu 50 Schiffe um uns rum vor Anker. Die hatten unser Nebelhorn gehört. Dann traute sich keiner mehr durch. Wenn dann Schiffe mit Radar kamen und die diese Armada um „Elbe 1“ auf dem Schirm sahen, trauten sie sich da auch nicht mehr durch und haben auch ihren Haken (*Anker*) weggeschmissen. Wenn es wieder hell wurde, ja dann mußten wir ja all' die Schiffe anblüsen. Da kamst' manchmal richtig in Tüddel. Mit drei Mann standen wir an der Klapperbox. Zwei zum Morsen, der dritte zum Aufschreiben.

Am Tage zeigten die Schiffe den Signalwimpel 4. Das hieß dann: Sie wollten zum Kanal. Oder sie zeigten die Signalflagge

N, wenn sie nach Hamburg wollten. Die Flagge hielten sie aber nur so eben über die Brückennock, und wir winkten o. k. Oder der Lotse zeigte nur mit ausgestrecktem Arm voraus, wenn es nach Hamburg ging, und querschiffs für den Kanal. Das war so 'ne Absprache zwischen uns und denen. Wenn einer weiter weg war und unser Abwinken nicht mitbekam, hielten wir unseren Antwortwimpel hoch.

Aber wir hatten mal so 'n Kapitän, der war Marine-Ausbilder in Gotenhafen gewesen. Wie der das mitkriegte, gingen dem richtig die Nackenhaare hoch: „Das ist doch kein Signal, so was!“ Einen Antwortwimpel halb vorheißten, so was gab's bei uns doch gar nicht.

Damals hatten wir auch noch kein Radar. Wir mußten bei Nebel hören. Mit zwei Mann. Wenn es irgendwo gerauscht hat, gab's gleich Alarm. In mancher Nacht zweimal. Du bist aus der Koje gejumpst und hast dich nachher gewundert, daß dein Zudeck auf der Treppe lag. Hast vorher die Schwimmweste hingehängt und die Stiefel hingestellt, damit du auch ja reinhüpfen kannst. Aber wenn Alarm kam, stand'st doch oben an Deck inne Unnerbüx, ohne Schwimmweste und ohne Schuhe. Und wenn du dann nach Hause kamst und morgens der Wecker klingelte – dann stand'st automatisch vorm Bett.

Wenn uns einer gefährlich nahe kam, gaben wir kurz-kurz-lang. Das ist das Morsezeichen für U und heißt: Sie fahren einen gefährlichen Kurs! Das gaben wir aber auch, wenn einer zu dicht am Sand fuhr, als Warnung für ihn, damit er nicht bei Scharhörn-Sand auffuhr.

Wenn 'n Fischdampfer in Sicht kam – das konnt'st an der senkrechten Rauchfahne erkennen, die mit Turbinen hatten breit auslaufenden Qualm –, wenn so einer in Sicht kam, dann hieß es: „Da kommt 'n Dampfer, hin!“ Boot klar machen, aussetzen, Buddel in'n leer'n Korv mitnehmen. Wenn du den Dampfer vorne am Steven ansteuerst, dann kam'st nachher mittschiffs an. Er war ja schnell. Die Dampfer liefen zehn Knoten und wir mit unserem Boot nur sieben.

Wir hatten Taufender außenbords, das war, als wärst du mit

'ner Leine fest. Du mußtst bloß nur immer anluven, den Bug dagegen drücken, dann zog er dich mit. Bloß nicht abscheren, denn sonst biste achteraus gesackt. Leerer Korb hoch mit Buddel drin, dann kam von oben 'n voller. So voll, daß ihn zwei Mann annehmen und sich gut festhalten mußten, wenn 'ne Welle das Boot bis an die Dampfer-Reling hob. Aber wir haben auch mal Pech gehabt. Denn käm de Kaptein rut, mit'n Haut (*Mütze*) op un' Buscherump (*Fischerhemd*) an und grölt: „Habt ihr armen Bundesdeutschen denn nix mehr to eeten?“ Wir haben gar nicht mehr hingeguckt, gleich die Pinne rum und weg.

Oft haben wir die Fischdampfer auch umbeordert. Mit UKW hatten wir das noch nicht. Dann lag bei uns 'ne Order vor: Wenn der oder der vorbeikommt, umbeordern nach Bremerhaven. Dann sparte er 'n langen Weg, Sprit und Zeit. Wenn er dann das nächste Mal reinkam, blüste er uns an, stoppte auf und hatte für uns 'n Korb stehen. Den Fisch haben wir vorne unter der Back geräuchert. Jeder hatte da sein eigenes Rezept. Auf die Glut kamen dann Kokustampen und Gewürze.

Es kam auch mal 'n holländischer Fischkutter mit Maschinenschaden längsseits. Den haben unsere Motorenwärter repariert. Doför hebt se uns denn 'n groten Korv vull Zungen (*Seezungen*) op Deck stellt.

Wenn einer 'ne Decksladung Holz verloren hatte, und die mit der Tide an uns vorbeitrieb, wurde das Boot ausgesetzt und Holz gefischt. Da haben wir mal das Boot so vollgepackt – da waren richtige Bohlen bei –, daß nur noch 'n ganz büschen Freibord blieb. Wir hatten glatte See. Aber wenn dann 'n Dampfer kam und Schwell, dann mußten wir das Boot drehen und sehen, daß wir den Schwell von vorn bekam'n, stünst wär'n wi affsopen.

Manche Schiffe hatten Seekarten, die nur bis „Elbe 1“ gingen. Da lag dann der Pilot (*Lotse*). Aber bei Schlechtwetter, bei drei bis vier Meter See, konnte der Lotse nicht mehr versetzen und legte sich weiter oben bei Scharhörn hin, Tonne 9 etwa. Denn käm son Schipp ohne Kort un find den Lotsen nich.



Holz und Fisch

Die beiden Rettungsboote von „Elbe 1“ waren nicht nur zum Retten da. Mit ihnen wurde Treibholz eingesammelt (für den Ofen zu Hause) und Frischfisch (er wurde unter Deck geräuchert) von einlaufenden Fischdampfern geholt.

Ja, wat nu? Das konnten wir auch nicht entscheiden. Dann mußte der Kapitän hoch zur Kursberatung.

Wir haben viel Karten gespielt und Mühle und Dame. Und uns viel erzählt. In der ersten Woche gab's viel zu erzählen. Über das, was wir erlebt hatten. In der zweiten hast' erzählt, was du in den zwei Wochen an Land unternehmen willst. Dann kam ein Fernseher an Bord. Da gab's dann keine Gespräche mehr. Da hat dann keiner mehr was erzählt.

Über die große Kollision wurde viel geredet. Die Kollision war 1970. Wir kamen am Dienstag raus und hatten zwei Neue mit. Am Mittwoch morgen, es war der 11. März, 10.00 Uhr, ich hatte Wache von acht bis zwölf, war dicker Nebel.

Kapitän Krüger stand am Radar, ich an der Nock. Sagte er: „Da kommt einer auf uns zu, kannst was hören?“

„Nee, ich hör noch nichts, wo ist er denn nu?“

„Er kommt näher, kannst noch nix seh'n?“

„Nee.“

Ich guck' in den Nebel und seh' plötzlich nur 'ne weiße Bugwelle, die genau auf uns zukommt. Zu sehen war sonst nichts, nur der weiße Schaum. Den roten Alarmknopf in meiner Nock habe ich gleich umgedreht – Generalalarm!

Unten erklärte der Bootsmann gerade den beiden Neuen: „Wenn das jetzt mal klingelt, dann müßt ihr nicht erst lange überlegen. Sofort an Deck, Schwimmwesten sind oben auch.“ Jetzt klingelte es.

Sagte der Bootsmann: „Mensch, das ist ja Alarm – rauf!“ Der Steven des anderen Schiffes wurde immer größer. Als es krachte, waren einige noch auf der Treppe: der Motorenwärter aus der Maschine und die, die in der Kojen gelegen hatten. Andere waren noch in den Betriebsgängen. Sie wußten nicht, auf welcher Seite es krachen würde. Und weglaufen konnt' ja nicht.

Der riesige Steven ging achterlicher rein. Mit einem ohrenbetäubenden Kreischen. Das klingt mir immer noch in den Ohren.

Der Steven reichte bis an unser Laufgitter oben am Lampenturm. Dann drückte er uns fast flach auf das Wasser und schob „Elbe 1“ vor sich her. Der Funker und der Motorenwärter befanden sich gerade im Laufgang in Lee, als ein riesiger Schwell über ihnen zusammenbrach. Ich hatte mich mit dem Kapitän auf dem Gang vor der Brücke am Geländer festgehalten, da kommen die beiden klöternaß zur Brücke rauf. Ich hab' sie mit großen Augen angestarrt und gefragt: „Wo kommt ihr denn her?“ Denn ich hatte noch gar nicht spitzgekliegt, daß wir fast flach auf dem Wasser gelegen hatten.

Und dann dieses fürchterliche Bild, wie der riesige Bug in uns steckte. Das Fundament der Hauptmaschine hatte ihn aufgehalten. Sonst wäre er ganz durchgegangen. Ein Beiboot war mittendurch. Dann wurde gegrölt: „Leiter runter, Leiter runter!“ Alle dachten: Jetzt saufen wir ab. Oben auf dem Rie-

senbug standen welche und guckten runter, und wir riefen rauf, sie sollten 'ne Leiter runterwerfen. Die schmissen sie dann auch, aber die war Gott sei Dank zu kurz. Die hing nämlich frei. So eine freischwebende Jakobsleiter müßt du nämlich von der Seite anfassen. Das kann nicht jeder, da wären einige von uns zu Bach gegangen.

Dann haben wir gebrüllt: „Nicht zurückzieh'n! Nicht zurückzieh'n!“ Wir dachten: Wenn er jetzt rauszieht aus dem großen Loch, dann buddeln wir wirklich ab.

O Mann, keiner hatte 'ne Schwimmweste um. Jetzt hat jeder erst mal 'ne Schwimmweste umgebunden. Das ging alles viel zu schnell. Die von unten mußten erst die Treppe hoch, und wir da oben mußten uns ja festhalten.

Aber es gab was, das zu unseren Gunsten sprach. Wir hatten hinten die Trimm tanks leergepumpt. Da gehen 22 Tonnen rein. Die haben wir früher immer gelenzt, wenn Nebel war. Die Tanks haben uns gehalten. Der Maschinenraum war voll Wasser und die hinteren Räume auch. Nur der Proviantraum war leer geblieben, weil das Wasser da nicht reinlaufen konnte. Mit 22 Tonnen mehr Ballast hätte das Schiff tiefer gelegen und wäre wohl auch achtern vollgelaufen.

In den vorderen Räumen kam das Wasser schon durch die Waschbecken. Als der Bug in der Steuerbordseite noch drinsteckte, waren wir alle nach achtern gegangen, um an Backbord die Rettungsinseln auszusetzen. Als der Bug dann aber zurückzog, verhakte sich sein Anker hinter den Stagen vom Achtermast und riß ihn um. Wir konnten das hören. Wir liefen ganz schnell nach vorne, um unter die Brücke zu kommen, damit wir den Klöterkram nicht auf den Kopp kriegten.

Der Achtermast fiel am Turm vorbei nach Steuerbord. Dann haben wir das heil gebliebene Boot an Backbord weggefiert. Mit alle Mann rein. Der Neue und ich haben gefahren. Nur der Bootsmann und der Kapitän blieben an Bord.

Da sagte einer: „Bring' uns doch rüber zum Lotsendampfer.“ Zwei Mann von uns waren ja klöternaß. „Nix“, sag' ich, „kommt nicht in Frage. Ich geh'



Der große Bums

Die Kollision mit dem Frachter „Rio Carcanara“ am 11. März 1970 in dichtem Nebel ist als „der große Bums“ in die Feuerschiff-Geschichte eingegangen. Nur das Maschinenfundament verhinderte, daß „Elbe 1“ zerteilt wurde. Das Feuerschiff mußte mit einem Riesenseil nach Cuxhaven geschleppt werden.



nicht weg mit dem Boot, solange da noch zwei Mann an Bord sind.“ Dann sagte der Kapitän: „Kurt, bring man die Leute weg!“

Nun hatte sich inzwischen aber der Lotsendampfer wieder zurückgezogen, und es war ja Nebel. Ich konnte nix mehr seh'n. Jetzt schipperte ich da rum und sah überall Dampfer auf uns zukommen. Da war'n aber gar keine. Weil, wenn du lange in Nebel guckst, dann siehst du weiße Mäuse.

Als der Lotsendampfer wiederkam, hab' ich die Leute abgesetzt und bin wieder an Bord gegangen. Dann haben wir hinten ausgepumpt, was von oben eingelaufen war, und versucht, die Kette zu lösen, damit das Schiff später auf den Haken genommen werden konnte. Dann ist es nach Cuxhaven eingeschleppt worden.

Ein anderes Mal, bei schlechtem Wetter, lag in Sichtweite ei-

ne halbe Meile westlich von uns, die „Grete Hauschild“, so'n Kümo von 499 Tonnen, quer zur See. Der „Hauschild“ war die Ladung verrutscht. Ein Hubschrauber stand über ihr. Der hat noch ein oder zwei Mann bergen können, einer war dabei aus der Rettungsschlinge gerutscht. Dann mußte der Hubschrauber zurück, weil der Sprit nicht reichte. Die England-Fähre „Prinz Hamlet“ hatte sich quer gelegt, um etwas Lee zu machen, und hat Rettungsinseln an Leinen rübergefiert. Die haben sie aber nicht erreicht.

Das Schlimmste aber waren die Gespräche, die der Kapitän der „Grete Hauschild“ über Funk mit der „Prinz Hamlet“ führte. Wir haben mitgehört, wie er zum Schluß sagte: „Ik kann mi nu nich mehr lange halten. Denn gröt man mine Frau, ik woh'n hier in der Annenstraße in Cuxhaven.“ Dann ging er weg. Das war furchtbar. Unser Funker saß in der Funkbude und weinte.

An einem Morgen, im Februar, es war noch stockfinster, kam über Funk die Meldung, daß die „Marianne Wehr“ eine halbe Meile südöstlich von uns koppeheister gegangen war. Mit zehn Mann an Bord. Drei Mann müssen in Schwimmwesten noch an uns vorbeigetrieben sein. Es war ablaufend Wasser, und wir waren hell erleuchtet. Aber wir konnten sie nicht sehen. Dann kam der Rettungskreuzer, der hat nordwestlich von uns gesucht. Dann lief ein Schlepper aus, der suchte südlich. Dann kamen Flugzeuge. Die müssen die Leute gesehen haben. Denn die schmissen Rauchbomben und verständigten ein Minensuchboot.

Wie die Mariner gehandelt haben, da zieh' ich heute noch den Hut vor. Die haben sich Schwimmwesten und Manntaue umgebunden, sind ins Wasser gesprungen, haben den Leuten im Wasser Leinen umgebunden und sie hochgeholt. Zwei waren tot. Der Steuermann lebte noch, ist auf der Rückfahrt an Unterkühlung auch gestorben. Das waren die einzigen, die geborgen wurden.

Wenn wir die Leute gesehen hätten – der Sturm hatte bereits nachgelassen, die See war rund und brach nicht mehr –, wir hätten bestimmt ein Boot ausgesetzt und die Leute rausgeholt. Selbst wenn wir unser

Boot bei der hohen Düning nicht wieder hätten aufheizen können, fahren hätten wir können. Aber wir haben sie überhaupt nicht gesehen, wir haben das alles nur über Funk mitbekommen. Dann ist man so hilflos.

Einmal ganz dicht bei uns ein Lotsenversetzboot, es war beim Übersetzen bei Seegang unter die Wallschiene (ausladende, eisenbeschlagene Scheuerleiste, vornehmlich auf Berufsschiffen) eines Schiffes geraten und mit drei Mann über Kopp gegangen. Es trieb kieloben. War halb sechs, wir saßen gerade beim Abendbrot, da kam der Wachgänger in die Messe gestürzt: „Mensch, da Boot is gekentert!“ Wir mit unserem Rettungsboot waren gleich da. Wir haben noch gesucht bis nachts um halb zehn und sind dabei, war auflaufend Wasser, bis auf die ehemalige Position „Elbe 2“ vertrieben. Da sagte der Lotsendampfer: „Stopp, hat keinen Zweck mehr.“ Da sind wir zurückgeschippert.

Manchmal im Sturm hatten wir sieben, acht Meter hohe Wellen, haben manchmal 40 bis 50 Grad übergeholt, und die steilen Wände knallten an Deck mit ohrenbetäubendem Lärm. Zuerst habe ich immer gedacht: Oh Mann, wenn dat man gut geht. Aber dann hat man doch Vertrauen zum Schiff und betrachtet das nur noch als Naturschauspiel.

Da kam mal ein ganz schwerer Orkan auf. Vor drei Jahren war das. Wir bekamen abends um halb sieben die Meldung über Norddeich. Da kam an uns vorbei 'ne kleine Yacht mit 'ner ganzen Familie an Bord. Da hab' ich rübergerufen: „Wir haben eine ganz fürchterliche Schlechtwetter-Meldung, sie sollen bloß sehen, daß sie wieder reinkommen.“

Der Himmel war im Westen ganz pechrabenschwarz, und wir hatten zu Hause noch unsere Balkonblumen draußen stehen. Denn heb ik den Pförtner vom Tonn'hof anrufen, he schall sofort min Fru anrufen, se soll de ganzen Blumen borgen. Als die ersten Hagelkörner fielen, hatte sie grad die letzten Blumenpötte drin. Wir hatten in Null Komma nix drei Meter See. Die Yacht ist wohl auch heil geblieben. Wir haben keine Notmeldung danach mehr empfangen.



„Aale-Peter“ macht rein Schiff Auf der Brücke der Matrose Peter Christiansen, der privat gern Aale fängt. Radar und UKW gab es auf Elbe 1 erst seit Ende der 60er Jahre. Mit der Kurbel am Radarkasten wurde der Sliphaken ausgelöst.



„Fiete“ guckt fern Wachmaschinist Dieter „Fiete“ Block hat es sich in seiner Kammer bequem gemacht. Auf Freiwache spielte er gern Elektro-Orgel oder fertigte im Maschinenraum Silberschmuck. Der wurde mit Bernstein verziert, den „Fiete“ aus Baggergut gefischt hatte.



Als Flaggschiff einer ganzen Flotte kehrte »Elbe 1« am 22. April zum letzten Mal nach Cuxhaven zurück.
Foto: Krieschen



Das Feuerschiff »Elbe 1«, getauft als »Bürgermeister O'Swald«, auf seiner Position. So wird es nie wieder sein.

Das Ende einer Ära

Das letzte bemannte Elbe-Feuerschiff wurde eingezogen

Eine Ära ging zu Ende: Mit der »Elbe 1« verschwand das letzte bemannte Feuerschiff von der Elbe. Seine letzte Fahrt wurde noch einmal zu einem eindrucksvollen Ereignis.

Eine ganze Flotte kleiner und großer Schiffe bereitete dem heimkehrenden Feuerschiff einem grandiosen Empfang, verabschiedete es in den Ehren aus dem Dienst.

»Jetzt kommen die Segler auch noch aus dem Hafen«, murmelte einer jener Männer, die jahrzehnte-

lang auf »Elbe 1« ihren Dienst versahen, als die Flotte der Cuxhavener Segler dem roten Feuerschiff entgegenstrebte. Verstoßen wischte sich der Seebär eine Träne der Rührung aus dem Auge.

Schon die Wasserfontänen der Seenotkreuzer waren den Männern der Besatzung an die Nieren gegangen. »Das ist doch kein Freudentag. Wir werden außer Dienst gestellt.«

Von See her gaben zahlreiche Behördenschiffe der »Elbe 1« das Geleit. Sie hatten das Schiff von der Seeposition abgeholt. Am 22. April

1988 genau um 11.44 Uhr war der Pilzanker des seit 1948 vor der Elbmündung stationierten Feuerschiffes zum letzten Mal eingeholt. Mit lautem Signal verabschiedete sich »Elbe 1« aus der Elbmündung. Auf dem Weg nach Cuxhaven mußte dieser Gruß noch häufig wiederholt werden, denn zahlreiche Frachter erwiesen dem heimkehrenden Feuerschiff ihre Referenz.

☆

»Elbe 1« bleibt Cuxhaven übrigens erhalten: Als Museums-Feuerschiff an einem attraktiven Liegeplatz im Hafen.

rhc



Das Leuchtfeuer ist ausgeschaltet.



Josef Franz Meyer aus Papenburg vor dem Schiff, das während des Krieges auf seiner Werft gebaut wurde.
Fotos: Heinsohn



Jetzt liegt dieses unbemannte »Computer-Feuerschiff« vor der Elbmündung. Es wird aus der Ferne elektronisch überwacht.

»Feuerschiff der Stürme« Buch über die »Elbe 1«

Kurt Gerdau schrieb über die Geschichte der Feuerschiffe

rhc - »Elbe 1 - Feuerschiff der Stürme«. Unter diesem Titel hat sich der Hamburger Autor Kurt Gerdau mit der Geschichte des Feuerschiffwesens auf der Unterelbe und speziell mit der des in diesem Jahr außer Dienst gestellten Feuerschiffes »Elbe 1« befaßt. Was Gerdau dabei herausgefunden hat, ist zum Teil noch nicht veröffentlicht worden, doch jetzt in seinem Buch nachzulesen.

»Schiff der Stürme« hat Gerdau die »Elbe 1« titulierte. »Das stimmt. Wir haben manchen schweren Sturm dort vor der Elbmündung abreiten müssen«, bestätigen Männer aus der Feuerschiffbesatzung. Doch nicht nur auf das letzte Feuerschiff auf der Position »Elbe 1« trifft dieser Titel zu: Schon dem Signalschiff »Seestern«, das 1816 vor der Elbmündung ausgelegt wurde, wurde ein schwerer Sturm zum Verhängnis. In der Sturmnacht des 26. Dezember 1926 ging die »Seestern« unter. Zwei Seelotsen und die acht Mann der Besatzung kamen um.

Diese Katastrophe hatte, wie Gerdau im Hamburger Staatsarchiv herausfand, eine Vorgeschichte. In den Jahren zuvor hatte das Signalschiff seine Position mehrfach bei schweren Stürmen verlassen. Das führte zu Untersuchungen und Kritik aus Hamburg. Doch die Frage, ob die Besatzung sich an diesem verhängnisvollen Weihnachtstag aus diesem Grund dazu entschloß, die Position nicht zu verlassen, muß unbeantwortet bleiben.

Die Katastrophe hatte nicht nur eine Vorgeschichte, sondern auch ein Nachspiel. Nachdem der Hamburger Senat mit Forderungen der Witwen konfrontiert wurde, sollten anschließend nur noch Seeleute für diesen Dienst verpflichtet werden, die unverheiratet waren. Das führte, wie nachzulesen ist, in späterer Zeit zu Komplikationen.

Ein orkanartiger Sturm wurde am 27.

Oktober 1936 auch dem Feuerschiff »Bürgermeister O'Swald« auf der Position »Elbe 1« zum Verhängnis. Schwere Grundseen rissen das Schiff in die Tiefe. 15 Seeleute fanden dabei den Tod. Das Wrack liegt noch immer am Grund der Nordsee, ist als ständige Mahnung in allen Seekarten verzeichnet.

Doch die Männer auf dem Feuerschiff, die rückblickend mitunter den Eindruck haben, in all den Jahren sei an Bord »eigentlich recht wenig passiert«, wurden nicht nur mit Stürmen konfrontiert. Noch schlimmer trafen sie die Nebeltage, an denen das Nebelhorn wieder und wieder dröhnte, so daß keiner Ruhe finden konnte. Dann ging die Angst um an Bord: Angst davor, von einem anderen Schiff gerammt zu werden. Mehrfach wurden Feuerschiffe in der Elbmündung in Kollisionen verwickelt und schwer beschädigt.

Mit Akribie hat der Autor Daten und Fakten zusammengetragen, die teilweise bisher unbekannt waren. Dies und die lebendige Schilderung der »Tristesse der Pflicht« machen dieses Buch so lesenswert. Dabei weiß Kurt Gerdau als Kapitän auf Großer Fahrt, wovon er schreibt. Eine Reihe von Abbildungen und Fotos vertiefen die textlichen Informationen. »Elbe 1 - Feuerschiff der Stürme« (erschieden bei Koehlers Verlagsgesellschaft, 132 Seiten, Preis: 34 DM) ist im Buchhandel erhältlich.



Kurt Gerdau (2.v.l.), hier mit den beiden langjährigen »Elbe 1«-Bootsmännern Helmut Ehmke (l.) und Kurt Mahler (r.) sowie dem stellvertretenden Vorsitzenden des Fördervereins Schifffahrtsgeschichte Cuxhaven, Dr. Horst Dressler, stellte jetzt in Cuxhaven sein Buch »Elbe 1 - Feuerschiff der Stürme« vor.
rhc-Foto



Nach der Vertragsunterzeichnung übergab der Leiter des Wasser- und Schiffsamtes, Karl-Otto Zacher (M.), den Schlüssel zur Brücke der »Elbe 1« an Oberbürgermeister Albrecht Harten (l.), der ihn an Oberstadtdirektor Dr. Hans-Heinrich Eilers weiterreichte.



Sonnabend, den 31. Dezember 1988

Noch liegt das Feuerschiff »Bürgermeister O'Swald«, das letzte Stammfeuerschiff auf der Position »Elbe 1« an der Pier des Tonnenhofes des Wasser- und Schiffsamtes. Seinen künftigen Liegeplatz als Museumsschiff soll es später bei der Zollkaje erhalten.

Stadt übernahm gestern »Elbe 1«

Oberbürgermeister: »Attraktion für Cuxhaven« / Engagement des Fördervereins gewürdigt

rhc - »Hol nieder Bundesdienstflagge!« Gestern mittag kurz vor 12 Uhr gab Kapitän Klaus-Hermann Doose das letzte Kommando auf seinem früheren Schiff, dem Feuerschiff »Bürgermeister O'Swald«. Bis zum 22. April dieses Jahres war es das Stammfeuerschiff auf der Position »Elbe 1« und damit das letzte bemannte Feuerschiff vor der Elbmündung. Wenige Minuten vor dem Kommando

des Kapitäns hatten der Leiter des Wasser- und Schiffsamtes (WSA), Karl-Otto Zacher, Oberbürgermeister Albrecht Harten und Oberstadtdirektor Dr. Hans-Heinrich Eilers mit der Unterzeichnung eines Vertrages die Übernahme des Schiffes durch die Stadt Cuxhaven besiegelt. »Mit diesem Schiff wird Cuxhaven um ein Wahrzeichen reicher«, betonte Harten.

Das Ende der über 170jährigen Ära bemannter Feuerschiffe vor der Elbmündung betrachte er mit Wehmut, bekannte Zacher, zu dessen WSA-Flotte das Feuerschiff bis gestern gehörte. Es freue ihn jedoch, daß das Schiff in Cuxhaven bleibe, obwohl es auch andere Interessenten gab. Hier in Cuxhaven soll das Schiff künftig als schwimmendes Museum an die Zeit bemannter Feuerschiffe erinnern.

Dieses Ziel kann relativ leicht erreicht werden, denn das WSA übergab das Schiff mit kompletter Ausrüstung. »Das Schiff ist noch so ausgestattet, daß sofort die Maschine angeworfen und es auf Position gehen könnte«, betonte Karl-Otto Zacher. Neben der Kugelbake könne »Elbe 1« zu einem weiteren Wahrzeichen Cuxhavens

werden, waren sich Zacher und Oberbürgermeister Harten einig.

Oberstadtdirektor Dr. Eilers erinnerte daran, daß sich die Stadt schon vor acht Jahren darum bemühte, das Schiff nach seiner Außerdienststellung in Cuxhaven zu behalten. Überrascht und dankbar sei die Stadt, daß das Schiff mit vollständiger Ausrüstung übergeben werde. So könnten künftig die bisherigen Funktionen dargestellt werden.

Das Schiff soll an seinem künftigen Liegeplatz bei der Zollkaje für Besucher zugänglich gemacht und so zu einer weiteren Attraktion Cuxhavens werden.

Oberbürgermeister Harten betonte, er sei dankbar, daß sich Cuxhavener Bürger

bereits in einem Förderverein zusammenfanden, um sich künftig des Schiffes gemeinsam mit der Stadt anzunehmen. Durch die Nutzung sollten die Unterhaltungskosten gedeckt werden, so daß der Stadt keine laufenden Kosten entstehen. Der Verein, der bereits sehr umfängliche Vorarbeiten geleistet hat, habe die Verantwortung, sich etwas »Handfestes« ausdenken. An der Übergabe nahm allerdings kein Vertreter des Fördervereins teil, da es noch keine Vereinbarung über die Zusammenarbeit mit der Stadt gibt.

Mit dem Einholen der Bundesdienstflagge vom achteren und dem Hissen der Stadtflagge am vorderen Mast wurde der Übergang des Schiffes auf die Stadt auch nach außen dokumentiert.



Mit dem Niederholen der Bundesdienstflagge ging das Feuerschiff endgültig an die Stadt Cuxhaven über.

Vorstand trat geschlossen zurück ^{3. Mai} / 1989

Förderverein Schiffahrtsgeschichte Cuxhaven Feuerschiff »Elbe 1« e.V. setzte ein Zeichen

kk. – Ohne Probleme bei den Regularien schien die Jahreshauptversammlung des »Fördervereins Schiffahrtsgeschichte Cuxhaven Feuerschiff »Elbe 1« e.V.« am Donnerstagabend harmonisch zu verlaufen. Aus den Berichten der Vorstandsmitglieder wurde zwar Kritik an der Cuxhavener Stadtverwaltung laut, doch der eigentliche Knall kam nach der Entlastung des Vorstandes. Der 1. Vorsitzende Franz Bullmann erklärte den geschlossenen Rücktritt des Vorstandes. Nur ein neuer Vorstand, so Bullmann, könne dem Verein neue Perspektiven eröffnen.

Erst Anfang 1988 war der Förderverein in seiner jetzigen Form aus der Taufe gehoben worden. Im Februar 1988, so Franz Bullmann in seinem Jahresbericht, habe er sich bei der Stadt Cuxhaven vorgestellt. Gemeinsam sei man darangegangen, für die Zukunft des Feuerschiffes »Elbe 1« zu planen. Klar war von Anfang an: Die Stadt Cuxhaven bleibt Eigentümerin des Feuer-

schiffes. Der Förderverein sollte ein Nutzungskonzept erarbeiten mit dem Ziel, die Stadt von den laufenden Kosten zu entlasten.

Ein großer Tag sei der 22. April 1988 gewesen. Bei Windstärke 7 wurde das letzte bemannte Feuerschiff auf der Elbe mit einem großen Schiffskonvoi nach Cuxhaven eingeholt.

Der Förderverein ist mittlerweile schon aktiv geworden. Von 65 Anfang 1988 auf 185 zum Ende des Jahres schnellte die Mitgliederzahl in die Höhe. Nicht ohne Stolz stellte der Vorstand fest, daß auch viele Firmen beziehungsweise -inhaber, die mit dem Hafen zu tun haben, durch eine Mitgliedschaft ihre Verbundenheit mit dem Feuerschiff dokumentieren.

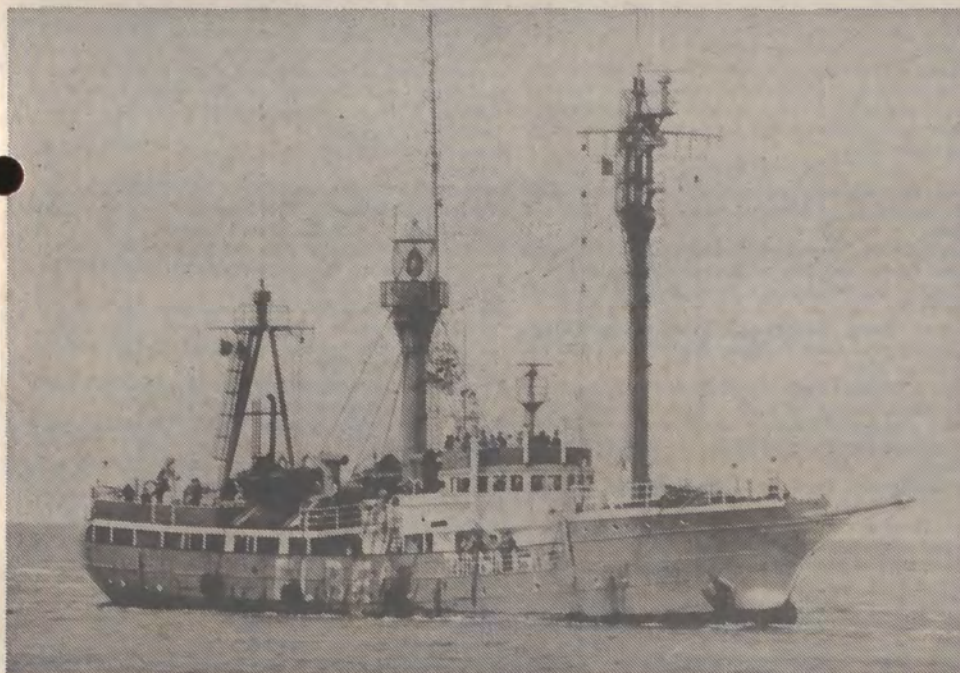
Insgesamt 50 Sammeldosen, von denen 32 an festen Standorten stehen, betreut der Förderverein mittlerweile. Beim Hafenfest sowie weiteren Gelegenheiten konnte er in Zusammenarbeit mit dem Wasser- und Schiffsamt sowie dem Niedersächsischen Hafenamt die »Elbe 1« bereits mehrmals der Öffentlichkeit zugänglich machen. Außerdem bezahlte der Verein rund 900 Arbeitsstunden. Vordringliche Aufgabe war die Abdichtung der hölzernen Decks, um schwere Schäden an der »roten Lady« zu verhindern. Mit der Stadt konnte Einigkeit über den Liegeplatz erzielt werden – die Zollkaje soll es sein.

Nach der Entlastung des Vorstandes ließ Franz Bullmann die sprichwörtliche Bombe platzen. Unter dem Tagesordnungspunkt »Perspektiven des Vereins« erklärte er den Rücktritt des gesamten Vorstandes: »Da der Vorstand einsehen mußte, daß das von ihm erstellte Nutzungskonzept nicht zu verwirklichen war, hat er sich nach reiflichen Überlegungen dazu entschlossen, gemeinsam zurückzutreten... Es muß Aufgabe eines neuen Vorstandes sein, dem Verein neue Perspektiven zu eröffnen.« Bis zur Wahl eines neuen Vorstandes werden die bisherigen Vorstandsmitglieder ihre Ämter kommissarisch weiterführen.

★

In der entbrennenden Diskussion wurde dem Vorstand für die geleistete Arbeit immer wieder gedankt. Mehrfach wurde der Vorstand aufgefordert weiterzukämpfen. Das alles half allerdings nicht viel. In absehbarer Zeit werden sich die Mitglieder des Fördervereins zu einer außerordentlichen Hauptversammlung zusammenfinden und einen neuen Vorstand wählen müssen.

kk-Foto



Ein großer Augenblick war die Einholung des Feuerschiffs »Elbe 1« am 22. April 1988.

Mittwoch, den 3. Mai 1989

ZUR SACHE

Wer ist schuld?

Mit einem Knall verabschiedete sich der Vorstand des Fördervereins Elbe 1 aus dem Amt. Im Marinejargon könnte man formulieren, daß ganze Breitseiten gegen die Cuxhavener Stadtverwaltung und insbesondere die Person des Oberstadtdirektors abgefeuert wurden.

Wen wundert es da, daß die Stadtverwaltung schon am Freitagmorgen eine Stellungnahme ankündigte, die wir im Interesse einer ausgewogenen Berichterstattung abwarteten. Die Stellungnahme traf erst am gestrigen Dienstag bei uns ein. Aufhellen konnte sie die Vorgänge rund um die »Elbe 1« allerdings nicht.

Wer nun mit seinen Vorwürfen recht hat, wer im landläufigen Sinne »schuld ist«, das wissen wohl nur die unmittelbar Beteiligten. Nur ein Beispiel sei hier genannt. So wurde in der Hauptversammlung des Fördervereins kritisiert, daß die Stadt nicht bereit sei, eine Ausfallbürgschaft für die voraussichtlichen Umbaukosten des Feuerschiffes in Höhe von 300 000 DM zu übernehmen. Der Verein wollte diese Kosten per Kredit finanzieren. Auf der Hauptversammlung stellte der Vorstand in den Raum, daß die Stadtverwaltung nicht bereit sei, die Ausfallbürgschaft zu übernehmen.

Die Verwaltung zieht sich zunächst einmal darauf zurück, daß sie keine Bürg-

schaft übernehmen kann. Der Rat der Stadt muß darüber befinden, die Bezirksregierung schließlich genehmigen. Wie die Stadt weiter mitteilte, ist Anfang Februar dieses Jahres mit dem Fördervereinsvorstand ein Vertragstext abgesprochen worden. Darin hieß es, daß beabsichtigt sei, die Kreditaufnahmen des Fördervereins »durch Ausfallbürgschaften der Stadt zu besichern«. Auf die rechtlichen Voraussetzungen wie Ratsbeschluß und Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde sei hingewiesen worden. Den Vertragstext mit dieser Passage hat laut Stellungnahme der Stadtverwaltung der Verwaltungsausschuß am 9. Februar »zustimmend zur Kenntnis genommen«. Davon wiederum will der Förderverein nicht erfahren haben.

Um zahlreiche weitere Details gibt es ebenso zwei unterschiedliche Darstellungen. Wir haben in unserem Bericht jetzt ganz bewußt darauf verzichtet, in diesen »Kleinkrieg« einzusteigen. Zu sagen, wer »recht« hat, dürfte nur nach ausführlicher Recherche möglich sein. Diese werden wir auch durchführen – aber vielleicht finden sich die Verantwortlichen auf allen Seiten zusammen und machen erst einmal eine Standortbestimmung. Die Ursache der ganzen Misere könnte nämlich in einem mangelhaften Informationsaustausch liegen. Kai-Christian Krieschen

»Es geht uns nur um den Erhalt des Feuerschiffes«

Nautischer Verein ist am Schicksal der »Elbe 1« interessiert

rhe - In Cuxhaven sei versucht worden, nach dem Vorbild anderer Küstenstädte das Feuerschiff »Elbe 1« für die Bevölkerung zugänglich zu machen und damit auch das Geld einzunehmen, das notwendig ist, um das Schiff zu erhalten. Leider sei bisher nicht möglich, was in den anderen Häfen praktiziert werde. Doch man hoffe auf das kommende Jahr und Fortschritte zum Erhalt des Feuerschiffes. Das betonte am Montagabend der Vorsitzende des Nautischen Vereins Cuxhaven, Kapitän Karl Kühne. Zuvor hatte Heinrich Homann über Gründe berichtet, die zum Rücktritt des Vorstandes des Fördervereins Schiffsahrtsgesellschaft »Elbe 1« führten.

»Das Schiff muß erhalten werden. Es wäre ein Trauerspiel, wenn das nicht gelänge«, sagte Karl Kühne. Er habe zwar Verständnis für den Rücktritt des Fördervereins-Vorstandes, doch er hoffe, daß das Schiff doch noch seinem Zweck zugeführt werden könne. Die jetzige Entwicklung koste die Stadt viel Geld, das nicht hätte ausgegeben werden müssen.

Heinrich Homann, im Förderverein bisher zweiter stellvertretender Vorsitzender und auch Vorstandsmitglied des Nautischen Vereins, berichtete, der Vorstand des Fördervereins habe im vergangenen Jahr ein Konzept für den Erhalt des Feuerschiffes ausgearbeitet. »Unendlich viele Gespräche« seien geführt und viele prominente Cuxhavener für den Förderverein gewonnen worden.

Ohne jegliche Absicherung und ohne einen Vertrag mit der Stadt, dem jetzigen Eigentümer, habe der Verein noch vor der Übergabe des Schiffes 900 bezahlte und viele hundert weitere, unbezahlte Arbeits- und Planungsstunden in das Schiff investiert. So sei es gelungen, die Decks abzudichten und künftigen Schaden zu verhindern. Firmen hätten kostenlos zugearbeitet und geholfen. Dafür dankte er ebenso, wie er dem Wasser- und Schiffsamt sowie dem Niedersächsischen Hafenamt Dank sagte.

Einziges Problem sei gewesen, mit der Stadt ins Gespräch zu kommen. Die Stadt habe alles bestimmen wollen. »Wer das will, muß auch handeln«, folgerte Homann.

So sei es gekommen, daß heute außerhalb des Fördervereins kein Konzept für den Erhalt von »Elbe 1« vorhanden sei. Es gebe keinen Vertrag zwischen Stadt und Förderverein und keine Übereinkunft, wie das Schiff der Bevölkerung zugänglich gemacht werden solle. Die Pier am geplanten Liegeplatz, die zur Zeit saniert wird, sei betoniert worden, ohne daß Möglichkeiten zur Ver- und Entsorgung des Feuerschiffes eingebaut und Vorkehrungen für den Liegeplatz geschaffen wurden. Der Verein habe alles nur Mögliche in Bewegung gesetzt, um dies zu erreichen. Doch geschehen sei nichts. Jetzt sei auch die Ramme weg, die die Pfähle für den Liegeplatz kostenlos eingerammt hätte.

Bei der Mützelfeldtwerft hätte das Schiff im Frühjahr »für ein Ei und Butterbrot« unter Wasser hergerichtet werden können, weil Dockkapazitäten frei waren. Doch auch diese Chance sei versäumt worden, obwohl der Förderverein darauf hingewiesen habe.

Homann: »Seit wir nicht mehr an Bord durften, wurde nichts mehr getan.« Der Zustand des Schiffes spreche für sich.

Er beklagte Äußerungen aus dem Rathaus, daß man auf Vorschläge des Vereins »unaufgefordert zurückkommen« werde oder dem Vorstand nicht zuzumuten sei, »an der Gangway um Geld zu betteln«. Im vergangenen Jahr, als das Feuerschiff noch unter der Regie des Wasser- und Schiffsamtes stand, seien durch diese »Bettelei« große Beträge für das Feuerschiff zusammengekommen.

Die Vorstandsmitglieder des Fördervereins seien daher davon überzeugt, daß die Schwierigkeiten mit der Stadt in den Personen begründet seien. Daher sei der Vorstand geschlossen zurückgetreten. »Uns ging es nur um das Schiff«, versicherte Homann. Damit, daß der Oberstadtdirektor jetzt im Wahlkampf stehe, habe diese Angelegenheit nichts zu tun.

Diskutiert wird im Zusammenhang mit dem Förderverein auch eine Bürgschaft. Diese Bürgschaft hatten die ehrenamtlich tätigen Vorstandsmitglieder von der Stadt erwünscht, um damit Kredite abzusichern, die sie in Höhe von rund 300 000 DM zur Herichtung des Feuerschiffes aufnehmen wollten. Diese Bürgschaft wurde von der Stadt bisher nicht gewährt. Das sei jedoch kein so großes Problem, berichtete Homann, weil der Cuxhavener Reeder Cassen Eils für eine solche Maßnahme des Fördervereins sofort eine Bürgschaft stellen würde.

Karl Kühne äußerte die Hoffnung, daß es dennoch gelinge, das Schiff für die Bevölkerung zugänglich zu machen. Er hoffe auf das nächste Jahr. Das sahen andere Mitglieder des Nautischen Vereins anders: Aus der »Katastrophe mit der Hermine« sei nichts gelernt worden. Auch »Hermine« sei bisher nicht, wie geplant, mit Leben erfüllt worden. »Auch da wurde von der Verwaltung bestimmt«, stellte einer der Anwesenden fest, ohne Widerspruch zu ernten.

Bewegte Geschichte von »Elbe 1« in Wort und Bild festgehalten

Freunde des ehemaligen Feuerschiffes können demnächst »Elbe 1«-Video-Film erwerben

det. - Mit der Außerdienststellung der »Bürgermeister O'Swald« ging im April 1988 die Ära der bemannten Feuerschiffe auf der Elbe zu Ende. Freunde der »Elbe 1« können sich das leuchtend rote Schiff, das als nautisch-technisches Denkmal zur Zeit einen Liegeplatz am Tonnenhof des Wasser- und Schiffsamtes in Cuxhaven gefunden hat, demnächst ins Wohnzimmer holen. Ein Video-Film erzählt in Wort und Bild die bewegte Geschichte der »Elbe 1«, von ihrem Einsatz in der Elbmündung, den teilweise folgenschweren Kollisionen und ihrer letzten dienstlichen Reise in den Hafen Cuxhaven.

Zwei Jahre lang haben der 34jährige Kriminalbeamte Burkhard Lenniger und seine gleichaltrige Frau Angelika in der Freizeit an dieser Produktion gearbeitet. Fotos und Berichte von den früheren Signal- und Leuchtschiffen, die seit 1816 in der Elbmündung den Seeleuten den Weg gewiesen haben, mußten aufgestöbert werden. Für Luftaufnahmen wurden Hubschrauberflüge organisiert. Viermal fuhr das Video-Team aus Cuxhaven mit einem Tonnenleger des Wasser- und Schiffsamtes zum Feuerschiff, um bei rauher wie bei ruhiger See Bilder vom 14tägigen Schichtwechsel der »Elbe 1«-Besatzung einzufangen.

Der Film zeigt die Außerdienststellung der »Elbe 1« ebenso wie das Ausbringen ihres unbemannten Nachfolgers »Elbe«. Burkhard Lenniger schrieb selbst das Drehbuch. Nicolai Hübner vom Norddeutschen Rundfunk konnte er als Sprecher verpflichten.

Der 20minütige Video-Film zeigt nicht

nur schöne Sequenzen, er geht auch auf die Geschichte der bemannten Leucht- und Signalschiffe in der Elbmündung ein. 1816 wurde in der Elbmündung das erste Leuchtschiff, die Kuff »Seestern«, ausgelegt. 1824 war die »Seestern« im Orkan mit acht Mann Besatzung und zwei Lotsen an Bord gekentert. 1826 wurde das Leuchtschiff »Jacob Hinrich« auf gleicher Position verankert. Es war mit zehn Mann besetzt.

In den Jahren folgten Schiffe wie »Caspar«, »Neptun«, »Gustav Heinemann« und das Leuchtschiff »Bürgermeister Kirchenpauer«. Dieses Schiff wurde 1912 von der ersten »Bürgermeister O'Swald« auf der Position »Elbe 1« abgelöst. 24 Jahre später, am 27. Oktober 1936, kenterte das Schiff in einem schweren Orkan und ging mitsamt seiner 15köpfigen Besatzung unter. Bis zur Indienststellung der neuen und letzten »Bürgermeister O'Swald« am 9. November 1948

lag auf der Position von »Elbe 1« das damalige Reservefeuerschiff »Norderney«.

Burkhard und Angelika Lenniger arbeiten seit 1986 mit U-Matic highband. Werbe-Filme und Messepräsentationen gehörten bislang zu ihren Aufträgen. »Wir machen das nicht des Kommerzes wegen«, sagt Burkhard Lenniger. »Wir betrachten Film als Kunst wie andere das Malen oder Klavierspielen.« Im Umgang mit Video-Kamera und Rekorder sind beide Autodidakten. Rechte an ihrer »Elbe-1«-Produktion will die Stadt Cuxhaven erwerben. Vielleicht schon zu den Cuxhavener Hafentagen Mitte Juli dieses Jahres können dann Besucher des ehemaligen Feuerschiffes die Geschichte der »Elbe 1« auf Video mit nach Hause nehmen.



Die Geschichte des ehemaligen Feuerschiffs »Elbe 1« haben Burkhard Lenniger (r.) und seine Frau Angelika in Wort und Bild festgehalten. Mit der Kamera begleiteten sie Kapitän Heino Valentin (l.) bei einem Rundgang an Bord.

det-Foto

Liegeplatz für Feuerschiff »Elbe 1« ist festgelegt

Die Stadt Cuxhaven sieht »Elbe 1« auf »sicherem Kurs« / »Kein Streit«, sondern »einseitig hochgespielte Irritationen«?

kk. - »Elbe 1« auf sicherem Kurs, so überschrieb die Stadt Cuxhaven eine Pressemitteilung, die uns erreichte. Danach scheint rund um das Feuerschiff alles in bester Ordnung. Und das, obwohl es Gespräche

zwischen dem Förderverein und der Stadt seit der Hauptversammlung, in deren Verlauf der komplette Vorstand sein Amt niederlegte (wir berichteten), nicht mehr gegeben hat.

»Cuxhaven erhält an wesentlicher Stelle ein neues Gesicht. Ein zukünftiges maritimes Zentrum an der Zollkaje nimmt konkrete Formen an. Nachdem das Wasser- und Schiffsamt in architektonisch hervorragender Art einen ersten Schwerpunkt hinter dem Slippen gesetzt hatte, ist nun mit den ersten Baugruppen der Marine erkennbar, wie diese Anlage das Stadtbild ergänzen wird. Im Spannungsfeld zwischen WSA und der Marine wird künftig das ehemalige »Flaggschiff« des WSA - die »Elbe 1« - für den entscheidenden maritimen Akzent

sorgen.« Soweit die Stadt Cuxhaven zu den äußeren Voraussetzungen, weiter heißt es:

»Die wesentlichen Hürden sind genommen. Mit großer Dankbarkeit konnte die Stadt jetzt zur Kenntnis nehmen, daß das Niedersächsische Hafenamt ihren Wünschen hinsichtlich des Liegeplatzes voll entsprechen konnte und auch bei einem Neubau der Zollkaje die Einrichtung der Versorgungsleitungen im letzten Bauabschnitt zusammen mit den Versorgungsträgern berücksichtigen wird. Großzügige private

Spenden stehen für die Herrichtung des Liegeplatzes bereit.«

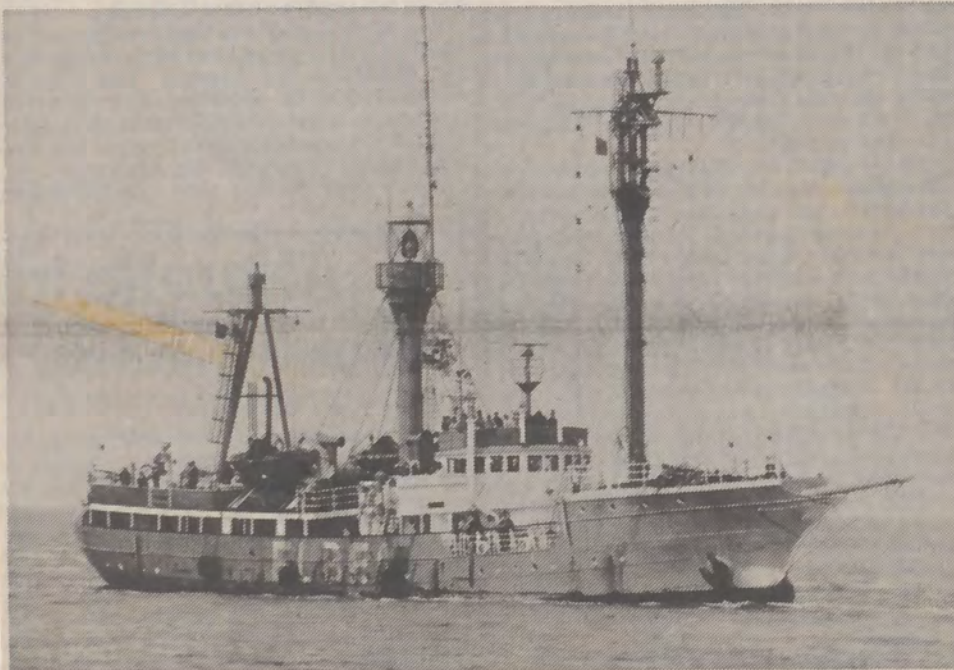
Auf der Hauptversammlung des Fördervereins war kritisiert worden, daß die Stadt trotz mehrfacher Aufforderung noch nicht gesagt habe, wo sie die Versorgungsleitungen hin haben möchte. Die bereits fertig gegossene Betonpier, so Mitglieder des Fördervereins-Vorstandes, müsse für teures Geld wieder aufgerissen werden.

Dabei war schon seit Februar dieses Jahres klar, daß diese Mauer nicht durchbrochen werden soll. Die Stadtwerke, für die Wasserversorgung zuständig, müssen mindestens 1,50 Meter Abstand zur Pier halten, damit ihnen im Winter die Leitungen nicht einfrieren. Die Leitungen verlaufen damit zwangsläufig in dem noch offenen, noch nicht gepflasterten Teil der Zollkaje. Unklar war nur noch, wie die Leitungen (neben Wasser noch die Entwässerung, Strom und Telefon) zum Feuerschiff geführt werden. Fest installierte Wasser- und Entwässerungsleitungen wurden mittlerweile verworfen. Die »Elbe 1« verfügt über Frischwasser- und Schmutzwassertanks, die nach Bedarf gefüllt und entleert werden sollen. Somit sind nur eine Zapfstelle und ein Mäppchen-Anschluß notwendig. Um auch Sturmfluten zu berücksichtigen, hätten die Versorgungsleitungen für einen maximalen Tidenhub von sieben Metern ausgelegt werden müssen. Vor Ort wurde kürzlich festgelegt, wo genau die Leitungen und Anschlüsse verlegt werden.

Wie die Stadt weiter mitteilte, sorgen seit dem 1. März zwei erfahrene Seeleute dafür, das Schiff »mit Hilfe des Arbeitsamtes in Schwung zu halten«. Sie hätten zusammen mit Mitstreitern aus dem Rathaus nach einem Großreinemachen die notwendigen Vorarbeiten geleistet, um das Schiff der Öffentlichkeit zu präsentieren. Mehr als 1000 Besucher hätten sich über Pfingsten vom Erfolg dieser Arbeit überzeugt. An diesem

Erfolg, so die Stadt, sei auch die Seefahrtsschule »erheblich beteiligt« gewesen. Auf dem Weg zum »fertigen Museumsschiff Elbe 1« gebe es aber noch viel zu tun. Ausstellungen müßten ebenso organisiert werden, wie noch eine bauliche Instandsetzung erforderlich sei. Bei alledem, auch bei einem eventuellen Umbau für die weitere Nutzung, müsse jedoch mit dem schiffahrtsgeschichtlichen Denkmal »Elbe 1« behutsam umgegangen werden.

Vor diesem Hintergrund könne Parlamentarischer Staatssekretär Dr. Wolfgang von Geldern »beruhigt der Zukunft des Schiffes ins Auge sehen«, meint Oberstadtdirektor Dr. Hans-Heinrich Eilers. Die wesentlichen Vorarbeiten für die Öffnung des Schiffes seien durch die Stadt selbst mit vielfältiger Hilfe Dritter erledigt worden, nachdem der Förderverein sich nicht in der Lage gesehen habe, einen Nutzungsvertrag abzuschließen. Unverständlich ist Eilers, warum von Geldern von einem »Streit« sprach. Von seiten der Stadt streite sich niemand, es werde nur von einer Seite etwas Schaum geschlagen. Zum Streiten gehörten bekanntlich zwei und er, so Eilers, habe nicht die Absicht, die bisher gute Zusammenarbeit mit den wesentlichen Teilen des Fördervereins »Elbe 1« kaputtzumachen zu lassen. Ein Gespräch zum Wochenende soll dafür sorgen, daß die »einseitig hochgespielten Irritationen schnell beseitigt werden.«



Auf sicherem Kurs? Das Feuerschiff »Elbe 1«.

kk-Foto



Der Fördervereins-Vorstand (v.l.): Rainer Heinsohn, Hans-Heinrich Brüggemann, Johannes Voß, Wolfgang Lührs, Heinrich Homann und Peter Seidenkranz.

Cuxhavener Nachrichten

Donnerstag, den 22. Juni 1989

kk-Foto

»Elbe 1«: Förderverein startet mit Johannes Voß einen neuen Anlauf

Die Stadt Cuxhaven stellt 300 000 Mark für den Umbau des Feuerschiffes zur Verfügung

kk. - In ruhiges Fahrwasser ist jetzt endlich das Feuerschiff »Elbe 1« gekommen. Mit einem neuen Vorstand tritt der Förderverein noch einmal an, das Feuerschiff zu erhalten und einer breiten Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Die Stadt Cuxhaven will, so sicherten Oberstadtdirektor Dr. Hans-Heinrich Eilers und Stadtdirektor Nis Lindschau zwei »Unterhändlern« zu, dem Verein das Schiff ohne detaillierte Bedingungen zur Nutzung überlassen. Noch erfreulicher für den Verein: Für die für den Umbau veranschlagten 300 000 Mark will die Stadt nicht die Bürgschaft übernehmen, sondern das Geld in diesem und dem nächsten Jahr voll zur Verfügung stellen.

Zu einer außerordentlichen Mitgliederversammlung trafen sich die Mitglieder des Fördervereins am Dienstagabend in der Offiziers-Messe. Seit der Hauptversammlung Ende April, in deren Verlauf der Vorstand geschlossen zurückgetreten war, hatte der Verein nur noch einen kommissarischen Vorstand. Die Mitglieder bangten daher: Würde die Lage noch immer so verfahren sein, wie Ende April? Sollte sich kein neuer Vorstand finden, müßte das Amtsgericht einen Notvorstand einsetzen. Voll handlungsfähig wäre der Verein dann nicht mehr.

Doch auch am Dienstag war der Förderverein wieder für eine - diesmal positive - Überraschung gut. In den Wochen zuvor hat-

ten der Vorsitzende des Nautischen Vereins Cuxhaven, Kapitän Karl Kühne, und der Vorsitzende des Beirates des Nautischen Vereins, Dipl.-Ing. Johannes Voß, versucht, zwischen Stadt und Förderverein zu vermitteln. Sie unterrichteten vor der außerordentlichen Mitgliederversammlung den Vorstand des Fördervereins über die Ergebnisse.

Als der kommissarische Fördervereinsvorsitzende Franz Bullmann dann mit 23 Minuten Verspätung die Versammlung eröffnete, deutete sich eine Lösung an. Nach einigen Regularien stand der Punkt »Neuwahlen« an, der eigentlich wichtige Punkt dieser außerordentlichen Mitgliederversammlung.

Franz Bullmann führte aus, daß einige Vorstandsmitglieder bereit seien, weiterzumachen, wenn die Stadt ihnen beim Feuerschiff weitgehend freie Hand ließe. In Gesprächen habe sich die Seefahrtsschule Cuxhaven bereit erklärt, die Maschinen und Technik der »Elbe 1« zu betreuen und einsatzbereit zu halten. Der Nautische Verein sei schließlich um Vermittlung gebeten worden.

Dessen Vorsitzender Karl Kühne berichtete der Versammlung, was in Gesprächen mit der Stadt Cuxhaven erreicht worden sei. Oberstadtdirektor Dr. Hans-Heinrich Eilers und Stadtdirektor Nis Lindschau hätten ihm sowie Johannes Voß zugesichert, daß der Förderverein das Schiff zur Nutzung überlassen bekommt. Die Stadt bleibt Eigentümerin der »Elbe 1«, gravierende Eingriffe wie zum Beispiel Umbauten müßten daher abgestimmt werden. Ferner soll die Stadt das Recht erhalten, Einblick in die Kassenlage des Vereins zu nehmen. Es

soll aber keine detaillierten Vorschriften über die Nutzung des Schiffes mehr geben - der Förderverein kann eigenverantwortlich handeln. Vom Tisch ist auch das leidige Thema Bürgschaft. Die für den Umbau notwendigen 300 000 Mark will die Stadt sogar ganz zur Verfügung stellen. 100 000 DM sollen noch in diesem Jahr bereitgestellt, 200 000 DM als Verpflichtungsermächtigung in den Haushalt 1990 aufgenommen werden.

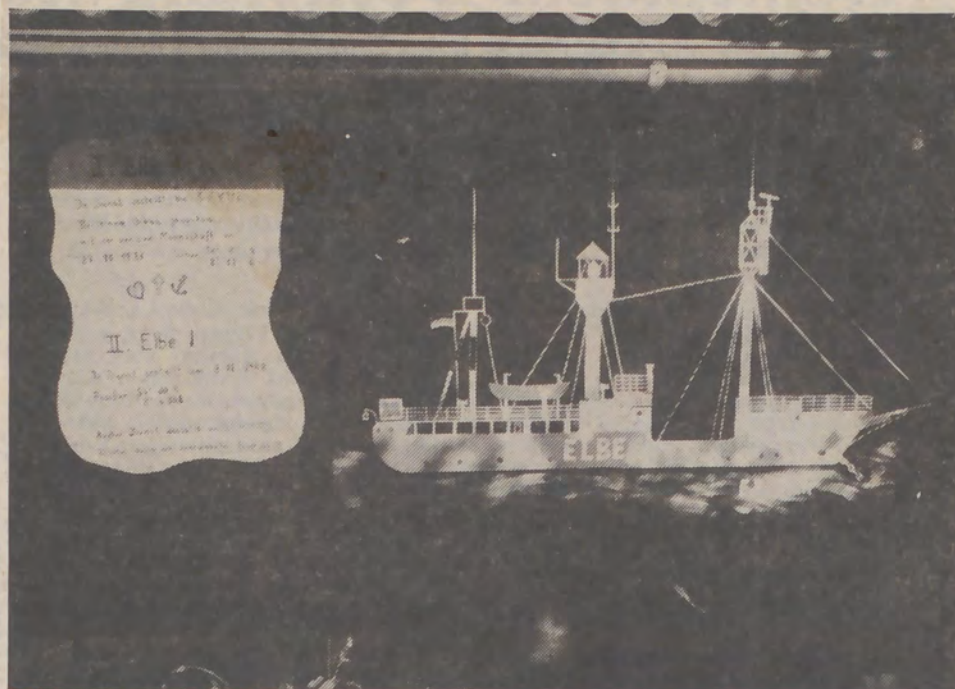
Nach einer kurzen kontroversen Diskussion herrschte schnell Einigkeit darüber, daß der Förderverein auf dieser Basis einen neuen Anlauf starten sollte, doch dafür einen voll handlungsfähigen Vorstand braucht.

Jeweils einstimmig wurden gewählt: 1. Vorsitzender Johannes Voß, 1. stellvertretender Vorsitzender Heinrich Homann, 2. stellvertretender Vorsitzender Peter Seidenkranz, Schatzmeister Hans-Heinrich Brüggemann, Schriftführer Rainer Heinsohn, Rechtskundiges Vorstandsmitglied Wolfgang Lührs. In den Beirat wurden, ebenfalls einstimmig, Franz Bullmann und Dr. Horst Dreßler gewählt.

Der neue Vorsitzende sicherte auch zu, sich um die beiden anderen »Problemkinder« des Vereins, die »Hermine« und das Wrackmuseum, zu kümmern. Eine Umbildung des Beirates soll ferner sicherstellen, daß der Verein effektiv arbeiten kann.

● Die »Elbe 1« war gerade wieder in ruhiges Fahrwasser gekommen, die außerordentliche Mitgliederversammlung sollte geschlossen werden, da bewarb sich schon ein Interessent um die Gastronomie: der Schiffsmakler Karl-Heinz Weichel. Ihm gehört das erste Haus in der »Marina«, in das ebenfalls ein gastronomischer Betrieb soll. Die »Elbe 1« würde praktisch direkt vor seiner Haustür liegen. Zusammen mit seinem Partner Dr. Jens Peter, bekannt durch die »Döser Börse« und das »Pinocchio«, wolle er, so Weichel, die Bordgastronomie auf dem Feuerschiff übernehmen. Sein Angebot: Zusammen mit seinem Partner stellt er zwischen 50 000 und 100 000 DM für den Umbau zur Verfügung. Dies Geld solle später in der Pacht berücksichtigt werden.

»Elbe 1« auf dem Gartenhaus



Einen sehr guten Blick haben Kunden der Shell-Tankstelle in der Poststraße auf das Feuerschiff »Elbe 1«. Wie das?, werden sich jetzt viele fragen.

Natürlich läßt sich von dort aus nicht das Originalschiff in Augenschein nehmen. Für Ersatz hat Ernst-Rudolf Koch gesorgt, als Schlosser beim Wasser- und Schiffsamt beschäftigt. Er hat häufig auf der »Elbe 1«

gearbeitet und die Rückwand seines Gartenhauses mit einem Gemälde des Feuerschiffes verziert.

Den feuerroten Blickfang hat Koch auch mit einigen Angaben zum Schiff sowie dem in einem Orkan gesunkenen Vorgänger versehen. Nach zwei bis drei Wochen Arbeit hatte er das Bild im Herbst letzten Jahres vollendet.

kk-Foto

ZUR SACHE

Auf ein neues

Freunde der »roten Lady«, wie das Feuerschiff »Elbe 1« liebevoll genannt wird, können wieder optimistisch in die Zukunft schauen. Stadt Cuxhaven und Förderverein haben sich »zusammengerauft«, haben eine wohl für alle Seiten ohne Bauchschmerzen tragbare Lösung gefunden.

Jetzt ist zu hoffen, daß niemand mehr mit Groll zurückblickt, sondern alle Beteiligten einen Schlußstrich ziehen und dafür sorgen, daß die »Elbe 1« pünktlich zur nächsten Saison besichtigt werden kann.

Einige wenige Mitglieder des Fördervereins mochten an die neue Lage nicht so ganz glauben. Sie forderten, daß die Zusagen zunächst schriftlich vorliegen müßten. Der neue Vorstand ließ sich allerdings nicht darauf ein. Er stellte klar, daß er sich auf die den »Unterhändlern« vom Nautischen Verein gemachten Zusagen verläßt.

Gemeinsam läßt sich das Feuerschiff sicherlich zu einem Werbeträger in eigener Sache und für den Cuxhavener Fremdenverkehr machen. Dazu könnte auch gehören, daß das Feuerschiff zu einigen wenigen Anlässen im Jahr mal wieder in Fahrt gebracht wird. Man stelle sich das Bild doch ganz einfach mal vor, zum Beispiel zu der Windjammerparade Mitte Juli: In einer langen Reihe Windjammer die feuerrote »Elbe 1«, an Bord des Schiffes stehen der Oberstadtdirektor und der Vorsitzende des Fördervereins einträchtig nebeneinander und freuen sich, daß Cuxhaven einen weiteren maritimen Anziehungspunkt hat. Seit Dienstag abend ist es wieder denkbar. Kai-Chr. Krieschen

Cuxhavener Nachrichten
22. Juni 1989



Aufnahme 1989 "ELBE 1" noch an der Pier des Bauhofes vom
Wasser-und Schifffahrtsamt Cuxhaven
Okt.1989 Übernahme des Feuerschiffes als Museumsschiff
durch den "Förderverein Schifffahrtsgeschichte
Cuxhaven-Feuerschiff ELBE 1 e.V.

Der Vertrag wurde von Oberstadtdirektor und

Vereinsvorsitzendem auf der Brücke unterschrieben:

Förderverein übernahm jetzt das Feuerschiff

»Das Schiff soll in Fahrt gehalten werden«

cn - »Ein Schiff ist dann in gutem Zustand, wenn es fährt.« Unter dieses Leitmotiv hat der Förderverein Schiffahrtsgeschichte Cuxhaven Feuerschiff »Elbe 1« seine Arbeit gestellt, dessen 1. Vorsitzender, Dipl.-Ing. Johann Voss, aus der Hand von Oberstadtdirektor Dr. Hans-Heinrich Eilers den Schlüssel für »Elbe 1« entgegennahm. Das war nicht nur ein symbolischer Akt, denn der Schlüsselübergabe war die Unterzeichnung einer Vereinbarung durch den Oberstadtdirektor und den 1. Vorsitzenden vorangegangen. Paragraph eins dieser Vereinbarung hat folgenden Wortlaut: »Die Stadt Cuxhaven übergibt das Feuerschiff »Bürgermeister O'Swald-Elbe 1« zum 1. Oktober 1989 mit allen Rechten und Pflichten an den Förderverein Schiffahrtsgeschichte Cuxhaven Feuerschiff »Elbe 1« e.V.«

In Gegenwart des Vereinsvorstandes und des Leiters des Wasser- und Schiffsamtes, Baudirektor Karl-Otto Zacher, von der Stadt waren zur Übergabe des Feuerschiffes Stadtdirektor Nis Lindschau und Mitarbeiter des Liegenschaftsamtes gekommen, erinnerte Oberstadtdirektor Dr. Eilers noch einmal an die Hürden, die genommen werden mußten, um »Elbe 1« für die Stadt Cuxhaven zu sichern. Er sei dankbar, wandle sich Dr. Eilers an Baudirektor Zacher, daß das Feuerschiff so, wie es auf Station gelegen habe, an die Stadt übergeben wurde.

Die Stadt habe gerade zu diesem Feuerschiff durch den tragischen Untergang des Vorgängers gleichen Namens ein besonderes Verhältnis, betonte der Oberstadtdirektor. Er sei sicher, daß »Elbe 1« an dem dafür vorgesehenen Liegeplatz eine maritime Attraktion ersten Ranges sein werde. Dem Förderverein wünsche er viel Glück und alles Gute für seine künftige Arbeit.

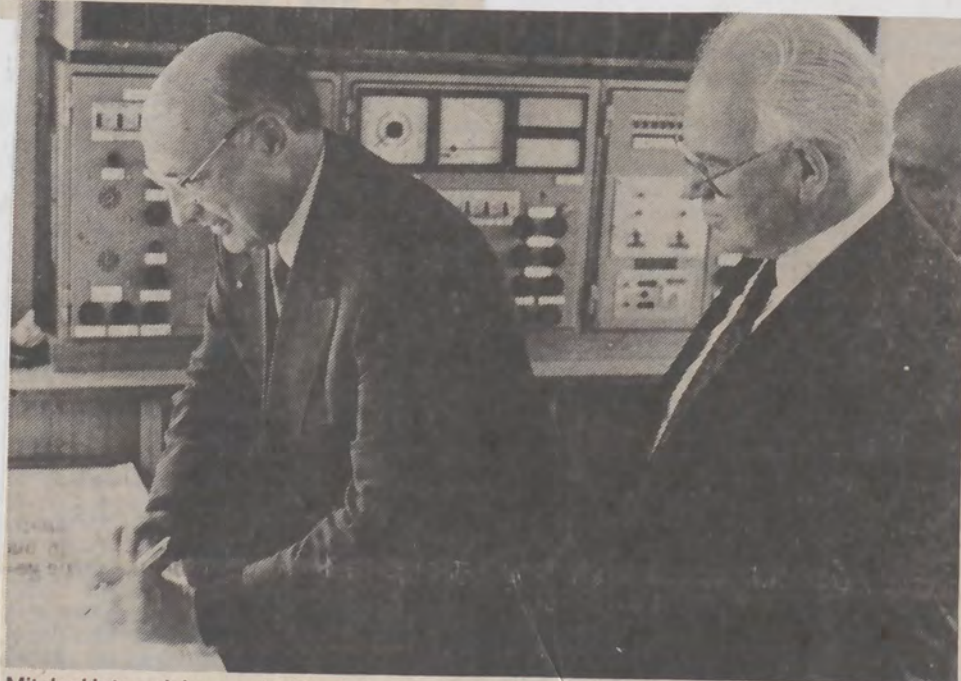
Man brauche dieses Schiff nur zu betreten, um Liebe zu ihm zu empfinden, meinte Dipl.-Ing. Voss. »Ich habe diese Unterschrift gerne geleistet.« Wie Dr. Eilers glaubt auch er, daß »Elbe 1« am neuen Lie-

geplatz einen schönen Blickfang abgeben und dort richtig präsentiert werden wird.

»Wir werden viel zu tun bekommen«, sieht

der Vorsitzende des Fördervereins voraus, »denn wir wollen das Schiff mit Leben erfüllen und in Fahrt bringen, damit es lange lebt.« Das erste Ziel wird zum 100. Geburtstag die Insel Helgoland sein. Die Einladung liegt beim Verein bereits vor. Dann steht in diesem Jahr noch die Werftliegezeit auf dem Programm, während der das äußere Schiff grundüberholt werden soll. Parallel dazu soll im Schiff ein kleines maritimes Restaurant eingerichtet werden.

Getreu dem Leitsatz, daß ein Schiff nur dann ein gutes Schiff ist, wenn es fährt, soll »Elbe 1« später an der Kieler Woche und anderen maritimen Ereignissen teilnehmen. »Ein fahrendes Museumsschiff motiviert die ehrenamtlichen Mitarbeiter viel besser«, hofft der zweite Vorsitzende, Peter Seidenkranz.

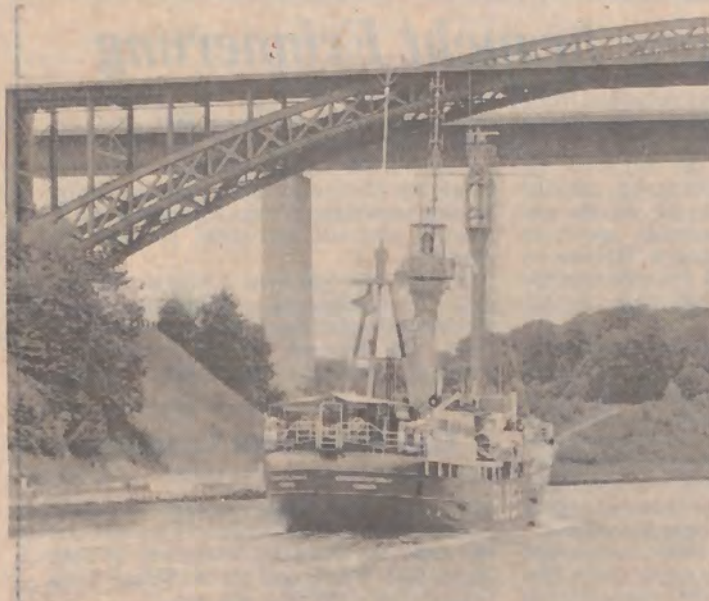


Mit der Unterzeichnung der Vereinbarung durch Oberstadtdirektor Dr. Eilers und dem 1. Vorsitzenden des Fördervereins Schiffahrtsgeschichte, Dipl.-Ing. Voss, links, ging das Feuerschiff »Elbe 1« in die Obhut des Vereins über.

Foto: Stadt Cuxhaven



Auf der Brücke von »Elbe 1« waren Mitglieder des Fördervereins sowie Repräsentanten der Seefahrtsschule Zeugen des historischen Augenblicks. rhc-Foto



Nach der Fahrt durch den Nord-Ostsee-Kanal (links) staunten die Kieler über das Feuerschiff „Elbe 1“ an der Blücherbrücke.

Schulschiff „Elbe 1“ ist einer der Stars bei der „Kieler Woche '91“

Das erste Cuxhavener Schulschiff liegt bis zum 30. Juni an der „Blücherbrücke“ in Kiel

rhc. - Das Segelschulschiff der Bundesmarine „Gorch Fock“ lag im Kieler Marinehafen und die Besatzung übte Segelmanöver, als ein anderes Schulschiff den Stammliegeplatz der „Gorch Fock“ an der Blücherbrücke im Hafen von Kiel belegte: Am Donnerstag um 17.30 Uhr machte das erste Cuxhavener Schulschiff dort fest. Von einer Crew aus

Lehrern und Studierenden der Cuxhavener Seefahrtsschule sicher und problemlos nach Kiel gefahren, ist die „Bürgermeister O'Swald“, besser bekannt unter der Bezeichnung „Feuerschiff Elbe 1“, jetzt einer der Stars im Rahmenprogramm der Kieler Woche. Noch bis zum 30. Juni bleibt das Schiff an der Ostsee.

Donnerstag, 5.45 Uhr. Der Himmel ist grau, es regnet. Kapitän Holger Carlsen hat dennoch gute Laune. Am Abend zuvor hat er die Probefahrt mit dem Feuerschiff in der Elbmündung ohne nautische oder technische Beanstandungen abgeschlossen. „Wir sind ohne Schlepper ein- und ausgelaufen“, freut sich Carlsen. Das hatte es zuvor mit dem Feuerschiff noch nicht gegeben.

Im blauen Overall, links einen Putzlappen in der Tasche, rechts die Arbeitshandschuhe und den Ohrenschutz lässig um den Hals gehängt, kommt Peter Seidenkranz aus der Maschine. „Alles klar zum Auslaufen“, berichtet der Leitende Ingenieur dieser Reise kurz und knapp. Wochenlange Vorarbeit von ihm, seinem Kollegen Rudolf Rothe und dem Team der Seefahrtsschule zahlt sich jetzt aus.

Als „Bürgermeister O'Swald“ um 6.15 Uhr ausläuft und Kurs auf Brunsbüttel nimmt, ist das eine Premiere: Zum ersten Mal fahren Lehrer und Studierende der Seefahrtsschule ein eigenes Schulschiff. Künftige Schiffsoffiziere des Studiengangs AM (Kapitän auf mittlerer Fahrt) und CMA (Schiffsbetriebsingenieure) jeweils aus dem zweiten Semester bilden die Crew. Für sie gibt es jetzt praktischen Unterricht an Bord. Als Smut ist „der beste Koch des Wasser- und Schiffsamtes Cuxhaven“ dabei: Helmuth Hustedt, normalerweise auf der „Scharhorn“, heuerte während seines Freitörns auf dem Feuerschiff an. Kräftig unterstützt wird er von seiner Frau.

Elbaufwärts läuft das Feuerschiff mit acht Knoten. Kapitän Carlsen, der erste Nautische Offizier Fritz-Helmut Wille und der „Zweite“, Hans-Walter Bortz, sind zufrieden. Bortz ist in der Schiffsführung der einzige Studierende. Als früherer Kommandant eines Minensuchers der Nationalen Volksarmee und damaliger Fregattenkapitän, hat er nautische Erfahrung. In Cuxhaven will er jetzt ein ziviles Patent erwerben.

Um 8 Uhr liegt „Bürgermeister O'Swald“ vor der Schleuse zum Nord-Ostsee-Kanal. Der Lotse kommt an Bord. „Wo wüllt j denn hin?“, ruft einer der Festmacher zum Schiff herüber. Er staunt nicht schlecht, die „gute alte Elbe 1“ in Fahrt zu sehen. Er ist nicht der einzige, der staunt, das weltbekannte Schiff auf dem Kanal zu sehen. Bei vielen Begegnungen gehen Grüße von Schiff zu Schiff. Von Land winken Spaziergänger, alte Seebären fotografieren das Feuerschiff vom Balkon ihres „Ruhesitzes“, und in Rendsburg steht die Belegschaft jener Werft an der Pier, auf der das Schiff früher regelmäßig überholt wurde.

Mit exakter „Kanal-Geschwindigkeit“ läuft „Bürgermeister O'Swald“ in einem Schiffskonvoi bis in die Kieler Schleuse. Hier werden die Cuxhavener bereits erwartet: Jens Moriz, Dezernent der Stadt Kiel begrüßt sie offiziell, Fritz Reuter, früherer Präsident der Wasser- und Schiffsverkehrsverwaltung Nord, kommt nach Jahren erstmals wieder an Bord. Mit ihnen kommt Fregattenkapitän Wilhelm Muster, Hafenkapitän

der Bundesmarine in Kiel, dem „Elbe 1“ den hervorragenden Liegeplatz direkt unterhalb des Landeshauses zu verdanken hat.

Um 16 Uhr verläßt das Schiff die Schleuse. Hafenlotsen und Schiffsleitung müssen Maßarbeit leisten, bis das Feuerschiff an der Innenkante der Blücherbrücke liegt. Wertvolle Unterstützung leistet dabei das Forschungsschiff „Ludwig Prandtl“ der GKSS, das „Elbe 1“ an die Brücke drückt.

„Nach der monatelangen Vorbereitung auf diese bisher einmalige Ausbildungsveranstaltung sind Lehrer und Studierende gleichermaßen fit“, freut sich Seefahrtsschuldirektor Günter Rubach. Die Crew, übrigens mit Seeleuten aus allen Bundesländern, hat Hervorragendes geleistet. „Ein Schiff muß fahren“, meint Rubach und freut sich, daß diese Reise mit Unterstützung des Fördervereins der Seefahrtsschule und des Fördervereins „Schiffahrtsgeschichte Cuxhaven“ zustande kam. „Doch ohne die Hilfe der Firmen Wulf, Voss, DFFU und Mützelfeldtwerft, des Wasser- und Schiffsamtes, der Seeberufsgenossenschaft, des Germanischen Lloyd, des Hafenamtes, des Zolls und der Wasserschutzpolizei wäre dies so nicht möglich gewesen“, fügt er hinzu.

In Kiel sollen neue Kontakte geknüpft werden. Als schwimmender Botschafter wirbt „Elbe 1“ für Cuxhaven. Perfektes seemannisches Handwerk und ein hohes Maß an Professionalität zeichneten die Reise aus. Am 30. Juni soll „Elbe 1“ zurück sein.

Versöhnung braucht Erinnerung

22. April - Der 22. April 1945 ist ein Tag, an dem die deutsche Geschichte eine entscheidende Wende erlebte.

Es ist der Tag, an dem die deutsche Wehrmacht kapitulierte und die deutsche Besatzung in Europa beendet wurde. Dieser Tag ist ein Tag der Versöhnung, der die deutsche Nation mit der Welt versöhnte.

„Ja“, lautete die Antwort auf die Frage, ob der 22. April ein Tag der Versöhnung sei. „Ja“, lautete die Antwort auf die Frage, ob der 22. April ein Tag der Erinnerung sei.

Der 22. April ist ein Tag, an dem die deutsche Nation mit der Welt versöhnte wurde. Der 22. April ist ein Tag, an dem die deutsche Nation ihre Verantwortung für die Vergangenheit anerkannte.



Die Crew aus Lehrern und Studierenden der Seefahrtsschule brachte das Schulschiff „Elbe 1“ sicher nach Kiel.

rhc-Fotos

Neues Vorstandsmitglied bei der Vereins- und Westbank

Dr. Hans-Carsten Panwitz in den Ruhestand verabschiedet

Der 22. April 1991 ist ein Tag, an dem die Vereins- und Westbank ein neues Vorstandsmitglied gewann. Dr. Hans-Carsten Panwitz, der seit 1981 als Mitglied im Vorstand der Vereins- und Westbank tätig war, wird in den Ruhestand verabschiedet.

Dr. Hans-Carsten Panwitz ist ein Mann, der sich für die Vereins- und Westbank sehr verdient gemacht hat. Er hat die Vereins- und Westbank in den letzten Jahren erfolgreich geführt und für die Vereins- und Westbank viel getan.

Tüftler baut Feuerschiffe als Modell nach

Als Vorlage dient nur die Originalzeichnung

Ein Bericht von
Peter von Allwörden

Drochtersen. Tüfteln und Basteln gehörte schon immer zu den Leidenschaften des Drochtersers John Zey. Leuchttürme und Windmühlen hat er schon im Miniaturformat nachgebaut. Als Rentner hat er sich einen ganz besonderen Traum erfüllt: Er bildet die Feuerschiffe Elbe I bis Elbe III nach. Einzige Vorlage des 66-Jährigen: Kopien der Originalzeichnungen der Schiffe.

Modellschiffe nach Anleitung zu bauen, vorgefertigte Teile zusammenzufügen – sicher sei das schon schwierig, habe er auch schon gemacht, schmunzelt John Zey. Aber vergleichen mit seiner Arbeit lasse sich der herkömmliche Modellbau nun wirklich nicht, sagt der Rentner selbstbewusst. In der Tat ist der Nachbau der früheren Feuerschiffe, die bis Mitte der 70-iger Jahre den Seefahrern als Orientierung in der Nordsee vor Cuxhaven dienten, eine ganz besondere Herausforderung.

Zey hat lediglich die Zeichnungen der Schiffe, anhand derer er sie maßstabgerecht und im Ursprungszustand nachbaut. Als Material braucht etwa anderthalb Quadratmeter Kupferplatte für den Rumpf, einige Reststücke

Kupferrohr für die Masten und etwas Kiefernholz für die Aufbauten. Und natürlich Spezialwerkzeug wie Blechschere, Kantbank oder Lötgerät sowie Holzbearbeitungsmaschinen in Miniaturformat wie Drehbank, Bohrer oder Bandsäge.

Zunächst biegt Zey die Spanten der Schiffe aus Kupferrohr. Dann wird der Rumpf um die Spanten geformt – ebenfalls aus Kupfer. Im erwärmten Zustand lässt sich das Material gut bearbeiten. Dann geht es an die Detailarbeit für die Aufbauten der Schiffe. Sie werden überwiegend aus Holz und feinem Draht gefertigt. „Jedes Detail stimmt – von den Kajütenfenstern bis hin zu den Rettungsbooten und Positionsleuchten“, erklärt Zey.

Findig muss der Tüftler immer wieder sein: Die großen Positionsleuchten auf den Feuerschiffen entstanden aus einem ganz kleinen Marmeladeglas mit Gewinde, damit man die kleine Birne auch auswechseln kann. Denn auf den Schiffen funktioniert alles – vom Licht bis zum Signalhorn. Hier nutzt Zey allerdings fertige Elektronik aus dem Modelleisenbahnbau oder der Haustechnik. So dient etwa ein Warnsummer, der den fertigen Durchlauf bei Kaffeemaschinen anzeigt, als Signalhorn auf den Miniatur-Feuerschiffen. Den letzten Schliff bekommen die Unikate des Drochtersers mit der



Nicht ohne Stolz zeigt der Drochterser John Zey seinen Nachbau des Feuerschiffes Elbe I (zweite Version aus dem Jahr 1947). Rund 600 Stunden hat der Tüftler an dem Modell im Maßstab 1:30 gearbeitet.
Foto: von Allwörden

Lackierung. Lediglich den großen Rumpf lässt er fachgerecht von einem Autolackierer spachteln und mit dem Farbanstrich versehen.

Die Idee, die vier Feuerschiffe Elbe I, von dem es zwei Varianten gab, bis Elbe III nachzubauen, hatte der Rentner vor zwei Jahren. Zwei Modelle sind fix und fertig: Die neuere Elbe I mit dem Baujahr 1947 und die Elbe III. Auch der Rumpf der Elbe II ist fertig

und gerade beim Lackieren. An der ersten Version der Elbe I, die 1936 im Geburtsjahr von John Zey untergegangen ist, arbeitet er auch schon. Ende nächsten Jahres will er fertig sein. Ungefähr neun Monate oder rund 600 Stunden arbeitet Zey an einem Modell.

Bevor er mit der Arbeit loslegen konnte, musste John Zey, der als junger Mann neun Jahre als Schiffer auf großer Fahrt war, zunächst lange recherchieren, um an die

Pläne und Schiffsdaten zu kommen. Überwiegend wurde er im Cuxhavener Wasser- und Schifffahrtsamt fündig. Schwierig erwies sich aber die Suche nach den Plänen der Elbe II. In Schifffahrtsmuseen, bei der Meyer-Werft in Papenburg und beim Germanischen Lloyd forschte er nach. Erfolg hatte er schließlich im Schifffahrtsmuseum in Braacke an der Unterweser.

Die Elbe I (2. Version) liegt als

Museumsschiff in Cuxhaven, die Elbe III im Museumshafen Ovelgönne und die Elbe II ist zum Gastronomieschiff „Atlantis“ umgebaut worden. „Im Original sind sie alle nicht mehr erhalten“, weiß Zey. Im Gegensatz zu seinen Modellen. Museen haben auch schon Interesse an seinen Mini-Feuerschiffen gezeigt, doch weggeben will sie Zey auf keinen Fall – höchstens einmal für eine Ausstellung verleihen.

John Zey, Nagelsweg 2, 21706 Drochtersen, 04143-6835

Ehrenrunden für die „rote Lady“ auf der Nordsee

Mit dem Cuxhavener Feuerschiff „Elbe 1“ auf „großer Fahrt“ die Weser aufwärts bis nach Bremen-Vegesack

Die „Bürgermeister O'Swald“ ist in ihrem Element: 1,5 Seemeilen westlich der Position, auf der das Feuerschiff als „Elbe 1“ 40 Jahre lang schwimmender Wegweiser der Schifffahrt war, tuckert sie jetzt seewärts. Mit westlichem Kurs geht es in Nordsee, um später in die Wesermündung einlaufen zu können. Doch selbst hier draußen wird die „rote Lady“ mit großer Aufmerksamkeit begrüßt.

Während an Steuerbord in der Ferne das vollautomatische und unbemannte Feuerschiff „Elbe“ zu erkennen ist, steuert das Mehrzweckschiff „Scharhorn“ auf die „Elbe 1“ zu, begrüßt das Feuerschiff mit dem Signal „dreimal lang“. Klar, daß der Gruß mit dem Typhon erwidert wird.

Wenig später macht ein „Sea Lynx“-Bordhubschrauber der Bundesmarine „Elbe 1“ seine Aufwartung. Das Knattern der Rotoren übertrifft den Lärm der Schiffsmaschinen, als der Hubschrauber in geringer Entfernung über der Wasseroberfläche tanzt, der Pilot sein Fluggerät sogar zu einer „Verbeugung“ bringen kann. Zwei Ehrenrunden dreht er noch um das mit 8,5 Knoten weiterfahrende Schiff, bevor er Kurs auf das Festland nimmt.

Ein zweiter Hubschrauber beläuft es später bei zwei Ehrenrunden um das Feuerschiff. Und als „Elbe 1“ sich bereits vor der Außenweser befindet, ändert der Kapitän des Seebäderschiffes „Wilhelmshaven“ eigens den Kurs, um seinen Fahrgästen das berühmte Feuerschiff zu zeigen und es mit der Schiffssirene „dreimal lang“ zu begrüßen.

Morgens um 7.30 Uhr hat „Bürgermeister O'Swald“ an diesem Freitag, dem 4. Juni, den Cuxhavener Hafen verlassen, um einer Einladung zum Hafenfest in Bremen-Vegesack zu folgen. Mit an Bord: zahlreiche Gäste aus Bremen, die sich das einmalige Erlebnis nicht entgehen lassen wollen, und eine bewährte Crew von der Seefahrtsschule Cuxhaven sowie dem Förderverein Schiffahrtsgeschichte.

Texte und Fotos von
CN-Redakteur Rainer Heinssohn

Kapitän Holger Carlsen und seine nautischen Offiziere Fritz-Helmut Wille und Martin Niedermayer nutzen die Reise zum praktischen Unterricht mit Studierenden der Seefahrtsschule, die die Crew bilden. Praxis steht auch für die technische Crew um Chief Peter Seidenkranz und Peter Ziehe auf dem Dienstplan.

Doch Seidenkranz strahlt: Im gesamten technischen Bereich gibt es keine Probleme. „Elbe 1“ ist voll funktionsfähig, die zeitraubenden Vorarbeiten zahlen sich aus. An Deck bietet

sich ein in der heutigen Schifffahrt ungewöhnliches Bild: Die Freiwehren können sich in der Sonne ausruhen. „Reserviert für aufziehende Wache“, heißt es an den Tischen, die für sie reserviert sind.

In der Kombüse hat Helmut Hustedt, unterstützt von seiner Frau Helga und Karl Türk, das Mittagessen vorbereitet. Hustedt und Türk kennen sich aus, sind beide schon auf „Elbe 1“ gefahren, als das Feuerschiff noch auf Position lag. Angesichts der mitreisenden Gäste freuen sie sich über die Unterstützung der Damen-Crew vom Förderverein, die auch während der Hafentage in Vegesack für reibungslosen Bordbetrieb sorgt. Für den Förderverein ist der 2. Vorsitzende Peter Rhetz während der gesamten Reise an Bord. Nur um einen Fahrgast brauchen sie sich nicht zu kümmern: eine Taube, die in der Außenweser an Deck landet und bis Bremen bleibt.

Ganz ungetrüb bleibt die Freude jedoch nicht. Auf der Außenweser schreckt ein kurzer Ausfall von Generatoren und Rudermaschine die Crew auf, und beim Einlaufen am Abend in die Lesum schrammt der Bugspriet eine Spundwand so heftig, daß in der Wand ein Loch bleibt. Das Schiff ist stabiler, nimmt keinen Schaden. Am Montag kehrte „Elbe 1“ ohne Probleme nach Cuxhaven zurück.



Ein einmaliges Bild: Die „Bürgermeister O'Swald“ beim Einlaufen in die Lesum zu den Vegesacker-Hafentagen.

„Elbe 1“: Das Feuerschiff Funktionsfähiges Museum macht dem Förderverein viel Arbeit

Am Wochenende machte das Feuerschiff „Bürgermeister O'Swald“ in Bremen-Vegesack fest. Zum ersten Mal überhaupt lief das Cuxhavener Schiff, das unter seiner Positionsbezeichnung „Elbe 1“ viel bekannter ist, so weit in die Weser ein.

Auf der Position „Elbe 1“ weit draußen vor der Elbmündung lag das knallrote Schiff mehr als 40 Jahre bis zum 22. April 1988. Es war das letzte bemannte Feuerschiff vor der Elbe und wäre beinahe das letzte bemannte Feuerschiff vor der bundesdeutschen Küste überhaupt gewesen. Doch das Feuerschiff „Borkumriff“ wurde noch wenige Wochen später zum letzten Mal eingeholt.

Bei jedem Wetter der
Wegweiser der Schifffahrt

Bei jedem Wetter wies „Elbe 1“ rund um die Uhr und an allen Tagen des Jahres der internationalen Schifffahrt den sicheren Weg in die Elbe oder nach See – je nach der Bestimmung der Schiffe.

Dann kam das Feuerschiff nach Cuxhaven, lag eine geraume Zeit an der Pier des Tonnenhofes beim Wasser- und Schiffsamt Cuxhaven, zu dessen Flotte es bis zur Außerdienststellung gehörte. Die Stadt Cuxhaven gewann einen zwischenzeitlich ausgebrochenen Städte-Wettlauf, denn auch Papenburg bemühte sich um dieses weltweit bekannte Feuerschiff. Immerhin wurde „Bürgermeister O'Swald“ auf der Meyer-Werft in Papenburg gebaut.

Doch die Verbindung des Schiffes zu Cuxhaven zählte mehr. Seit der Indienststellung im Oktober 1948 war Cuxhaven Heimathafen und Landbasis zugleich. Die Besatzungen, das waren zuletzt jeweils zwölf Mann pro Wache, kamen fast ausschließlich aus Cuxhaven. Das gab den Ausschlag für die Entscheidung des Bundesverkehrsministers, das Schiff in Cuxhaven zu belassen.

Der Förderverein hält
das Schiff in Schuß

So ist die Stadt Cuxhaven heute Eigner des Feuerschiffes. Die Betreuung des Museumsschiffes haben jedoch Cuxhavener Bürger übernommen, die im „Förderverein Schiffahrtsgeschichte Cuxhaven – Feuerschiff Elbe 1 e.V.“ zusammengeschlossen sind. Dieser Verein engagiert sich auch bei der ideellen Unterstützung des Wrackmuseums und setzt sich für den Erhalt des historischen Schoners „Hermine“ ein.

Seine aktiven Mitglieder haben inzwischen reichlich Arbeit geleistet: Ein Nutzungskonzept für das schwimmende Museum wurde erarbeitet. Der möglichst weitgehende Erhalt des Schiffes im Originalzustand und die ständige Fahrbereitschaft von „Elbe 1“ sind wesentliche Eckpfeiler.

An Bord des Feuerschiffes informiert der Förderverein zunächst einmal über die technischen Daten des Schiffes selbst. Die Maschinenanlage und natürlich das Leuchtfeuer sind dabei für die Besucher am interessant-

testen. Doch auch die Brücke, auf der während der Seezeiten des Schiffes ständig Wache gegangen und Ausschau gehalten wurde, ist eine Attraktion. Das Museumsschiff soll an die Ära der bemannten Feuerschiffe erinnern.

Für den Erhalt des schwimmenden Oldtimers müssen die Vereinsmitglieder und ihre Helfer selber sorgen. Hunderte Quadratmeter Rost wurden geklopft, ungezählte Eimer Farbe vermalen und das hölzerne Deck komplett neu kalfatert, um ein Eindringen von Wasser zu verhindern.

Vereinsvorsitzender Klaus Fossgreen und der derzeitige Kapitän Holger Carlsen sind zuversichtlich, daß die „Elbe 1“ in einem so hervorragenden Zustand bleibt, wie sie sich gegenwärtig präsentiert.

Eine Kläranlage
wurde installiert

Viel Arbeit gibt es auch mit der umfangreichen technischen Anlage, für die Diplom-Ingenieur Peter Seidenkranz zuständig ist. Der Auftrag der Stadt, das Schiff immer fahrbereit zu halten, erfordert einen erheblich größeren Wartungsaufwand, als er notwendig wäre, wenn „Elbe 1“ auf Dauer im Hafen liegenbleiben sollte.

Um den Schiffsbetrieb umweltfreundlicher zu gestalten, wurde im vergangenen Winter mit erheblichem finanziellen Aufwand eine vollbiologische Kläranlage nach neuestem Standard eingebaut.

Schiffsdaten und Öffnungszeiten

Das Feuerschiff „Bürgermeister O'Swald“ mit der Positionsbezeichnung „Elbe 1“ hat die folgenden wesentlichen technischen Daten:

Schiffsdaten:

Baujahr:	1948
Bauwerft:	J. L. Meyer, Papenburg
Länge über alles:	61,50 Meter
Breite über alles:	9,55 Meter
Tiefgang maximal:	4,72 Meter
Höhe:	27,50 Meter
Geschwindigkeit:	10 Knoten
Bruttoregistertonnen:	641
Unterkünfte:	17 Kammern
Treibstofftank:	36 Kubikmeter
Trinkwassertank:	45,5 Kubikmeter
Trimm tanks:	85,5 Kubikmeter
Ankerkette:	375 Meter
Anker:	Pilzanker (3000 kg)

Maschinendaten:

Hauptantrieb:	MAN/MTU-Diesel
Leistung:	650 PS
Generatoren:	3 MAN-Diesel

Leuchtfeuer:

Feuerhöhe:	16 Meter
Winkel:	360 Grad
Energie:	Elektrizität
Stromverbrauch:	1500 Watt
Optische Tragweite:	23 Seemeilen
Kennung:	Gleichtakt
Intervall:	10 Sekunden (5 Sekunden Schein, 5 Sekunden Pause)

Öffnungszeiten:

Bis zum 15. November dienstags bis freitags: 13 bis 17 Uhr; sonntags: 10 bis 17 Uhr. Montags ist das Schiff nicht geöffnet.



Mit den jährlichen Reisen des Feuerschiffes „Elbe 1“ wird sichergestellt, daß das Schiff in allen Bereichen funktionsfähig bleibt.

Technik zum Anfassen

Amateurfunken sorgen für Kontakte von Bord in alle Welt

Ein Museum, das schwimmt, in dem alles vollkommen funktionsfähig ist, das sogar auf große Fahrt gehen kann und in dem es Technik zum Anfassen gibt – das bietet Cuxhaven mit dem Feuerschiff „Elbe 1“, das seinen Stammliegeplatz an der Klappbrücke hat.

Leben auf das außer Dienst gestellte Schiff zu bringen, ist eines der Ziele jener Enthusiasten aus dem Förderverein Schiffahrtsgeschichte, die sich, neben anderen Aufgaben, den Erhalt des Feuerschiffes auf die Fahnen geschrieben haben. Und das tun sie mit wachsendem Erfolg, denn im vergangenen Jahr konnten bereits rund 25.000 zahlende Besucher an Bord begrüßt werden.

Echte Seeleute berichten vom Alltag an Bord, erzählen, wie der Tagesablauf geregelt war, als das Feuer-

schiff noch weit draußen in der Elbmündung auf seiner Position „Elbe 1“ verankert lag.

Dreimal ging es bereits
„auf große Fahrt“

Dafür, daß an Bord tatsächlich alles funktioniert, sorgt der Förderverein auf ganz eigene Weise: Er hat beschlossen, regelmäßig mit dem Schiff Fahrten zu unternehmen. Wenn das Schiff auf „große Fahrt“ geht, muß einfach die Technik in allen Bereichen vollkommen in Ordnung sein.

Die erste Reise führte vor zwei Jahren nach Kiel, die zweite im Mai des vergangenen Jahres zum Deutschen Seeschiffahrtstag nach Bremerhaven und am zurückliegenden

Wochenende war Bremen-Vegesack das Ziel.

Für Cuxhavener und Urlauber ist das Schiff gleichermaßen eine Attraktion wenn es an seinem Liegeplatz vertäut und zur Besichtigung geöffnet ist.

Nur wenige aber wissen, daß von Bord Kontakte in alle Winkel der Erde gepflegt werden. Auf der Brücke haben Mitglieder des Deutschen Amateur-Radio Clubs (DARC) ihre Clubstation eingerichtet. Kontakte mit Amateurfunkern beispielsweise in Japan oder Australien sind durch entsprechende Stationkarten belegt.

Dies hat zwar direkt mit den vielfältigen früheren Aufgaben des Schiffes nichts zu tun, aber den Besuch an Bord macht es noch interessanter.



Karl Türk und Helmut Hustedt gehören einfach dazu

Wenn das Feuerschiff „Elbe 1“ auf Reisen geht, gehören zwei Mann einfach dazu: Koch Helmut Hustedt und Karl Türk, der gute Geist der Kom-



büse. Klar, daß die beiden auch bei der Reise nach Vegesack nicht fehlen. Unser rechtes Bild zeigt sie in der Kombüse mit Helga Hustedt, die

ihren Mann unterstützte. Zu solchen Reisen gehören aber auch Arbeiten am Schiff. So wird auf dem linken Bild gerade Öl am Verholspill nachgefüllt.

29.5.93



„Elbe 1“ fährt am 4. Juni zum Hafenfest nach Vegesack

tas. – Obwohl es die meiste Zeit fest verankert an seinem Stammpplatz in der „Marina Cux“ liegt, ist das Feuerschiff „Elbe 1“ noch immer voll fahrtüchtig. Und darauf sind die Betreiber vom Förderverein Schifffahrtsgeschichte besonders stolz. Deshalb soll das Schiff mindestens einmal im Jahr zu einem Törn auslaufen. In diesem Jahr ist die Feuerschiff-Crew zum Hafenfest nach Bremen-Vegesack eingeladen, das am Wochenende nach Pfingsten stattfindet. Am Don-

nerstag, dem 3. Mai, wird die „Elbe 1“ zum Wasser- und Schiffsamt verlegt. Wer das Manöver verfolgen will, sollte sich gegen 12.30 Uhr an der Klappbrücke einfinden. Für Freitag morgen um 6 Uhr ist die Abfahrt nach Vegesack vorgesehen. Gefahren wird das Schiff von einer 20köpfigen Besatzung von der Seefahrtsschule. Außerdem werden etwa 50 Mitglieder des Fördervereins, darunter vor allem ehemalige Besatzungsmitglieder mit ihren Ehefrauen, und zah-

lende Gäste aus Vegesack mit an Bord sein. Das Feuerschiff wird eine der großen Attraktionen beim Hafenfest sein. Gäste können das Schiff besichtigen und am Sonntagnachmittag an einem Bordfest teilnehmen, an dem auch der Damen-Shanty-Chor unter der Leitung von Robert Buck und die Neptun-Gruppe (Leitung Heinz Einfeld) mitwirken werden. Wer dabei sein möchte, kann mit dem Chor nach Vegesack fahren. Anmeldung unter der Nummer 49686. Foto: Sassen

2. 6. 93

Cuxha



„Elbe 1“ feiert ihren 50. Geburtstag

rhc. – Die „rote Lady“, wie das Cuxhavener Museumsfeuerschiff „Elbe 1“ oft liebevoll genannt wird, feiert heute ihren 50. Geburtstag. Am 2. Juni 1943 lief das Schiff bei der Meyer-Werft in Papenburg seitwärts vom Stapel (Foto). Bis es dann auf seiner Position vor der Elbmündung in Dienst gestellt werden konnte, vergingen allerdings noch weitere fünf Jahre. Der Krieg verhinderte einen schnelleren Ausbau. Ja sogar versenkt wurde der Schiffsrumpf in dieser Zeit, denn die Erbauer wollten verhindern, daß das halbfertige Schiff beschlagnahmt wurde. Vier Jahrzehnte blieb das auf den Namen „Bürgermeister O'Swald“ getaufte Schiff dann auf seiner Position, wies den ein- und auslaufenden Schiffen den sicheren Weg durch die Elbmündung. Das war oft gefahrvoll für

Schiff und Besatzung, denn immer wieder nahmen Schiffe den Ansteuerungspunkt so wörtlich, daß sie der „Elbe 1“ gefährlich nahe kamen. Mehrfach wurde das Schiff auch schwer gerammt, ging nur aufgrund seiner soliden Bauart nicht unter. Seit drei Jahren ist es als Museumsschiff an seinem Liegeplatz bei der Klappbrücke für Besucher geöffnet. Dort soll heute nachmittag der Geburtstag mit Kaffee und Kuchen gefeiert werden. Wer Lust hat vorbeizuschauen, ist den Mitgliedern des Fördervereins, wie es heißt, sehr willkommen. Morgen mittag wird „Elbe 1“ dann zum Tonnenhof des Wasser- und Schifffahrtsamtes verholen, um am Freitag zu einer Reise zum Hafenfest in Bremen-Vegesack auszulaufen, von der es am Montag nachmittag zurückerwartet wird.

„Elbe 1“ der Star in Vegesack

rhc. – Am Freitag verließ das Museums-Feuerschiff „Elbe 1“ kurz nach 6 Uhr Cuxhaven zu einer Reise weit in das Binnenland. Zunächst fuhr das Schiff mit einer Crew der Staatlichen Seefahrtsschule Cuxhaven unter Kapitän Holger Carlsen sowie mit zahlreichen zahlenden Gästen an Bord jedoch in die Elbmündung hinaus. Nachdem es den automatischen und fernüberwachten Nachfolger auf seiner früheren Position zwischen Cuxhaven und Helgoland in einem gebührenden Abstand passiert hatte, nahm das Schiff Kurs auf die Wesermündung.

Dort ging es aufwärts bis nach Bremen-Vegesack, wo das Schiff am Abend festmachte. Während der dortigen Hafentage war „Bürgermeister O'Swald“ der Star im Hafen. Kurz nach der Begrüßung durch die dicke Rauchwolken ausstoßende Dampfbarkasse „Weser“ machte die „Elbe 1“ in der Mündung der Lesum im Vegesacker Hafen fest.

Und vorn am Bug stand, wie das bei Reisen des Feuerschiffes üblich ist, Meeresgott Neptun, Heinz Einfeld aus Cuxhaven, mit seinem Dreizack.

Mit an Bord war eine sehr rührige Crew des Fördervereins „Schiffahrtsgeschichte Cuxhaven“, die sich nicht nur während der Reise um die Fahrgäste bemühte, sondern auch während der Liegetage am Wochenende dafür sorgte, daß auf der „Elbe 1“ der Museumsbetrieb laufen konnte und die Gäste umsorgt wurden.

Ganz besonderes Engagement legte der Cuxhavener Damen-Shanty-Chor an den Tag, dessen Sängerinnen auf eigene Kosten am Sonnabend mit einem Bus nach Vegesack reisten und an Bord sangen. Damit leisteten sie einen wertvollen Beitrag zum Erfolg dieser Reise.

Über die Fahrt nach Bremen-Vegesack und das Feuerschiff „Elbe 1“ werden die CN am kommenden Sonnabend noch ausführlich berichten.

7. 6. 93
16. Juni 1993