

A ship never sails alone

Vor 28 Jahren hatte eine kleine Gruppe Gleichgesinnter die Idee, einen Verein zu gründen, mit dem Ziel sich der Wahrung und Erhaltung traditioneller Schiffe zu widmen und deren Geschichte lebendig zu erhalten. Daraus entstand das Schipper Klottje Leer und heute bestehen darüber hinaus grenzenlose Verbindungen und Freundschaften über Wasserwege, Flüsse und Kanäle. Es entwickelte sich das Treffen Traditions Schiffe, der Museumshafen an't Oever, das Maibaumfest am 1. Mai und der Wiehnachtsmarkt achter't Waag.

Diese Veranstaltungen haben sich zu einem Magneten für Besucher aus unserer Region und weit darüber hinaus entwickelt.

Das Bild vom Rathaus und der Waage sind im Laufe der Jahre mit der historischen Kulisse der Stadt und den Aktivitäten des Schipper Klottje zusammengewachsen und verkörpern zusammen als Einheit das Tor zur Altstadt.

Aber bis dahin war es auch ein mühsamer Weg, der viel Arbeit und Überzeugungskraft hinter den Kulissen bedurfte.

Das Schipper Klottje besteht aus einer freiwilligen Mannschaft, vergleichbar mit der Crew eines Schiffes, bestehend aus Frauen und Männern, die sich in ihrer Freizeit über das normale Maß hinaus für die Ideen des Schipperklottje engagieren. Das ist nicht selbstverständlich und jedem Einzelnen gebührt „Dank“ und eine stille Umarmung!





„Geschichte ist die Basis der Zukunft“ und so ist es eine Verpflichtung unserer bestehenden Mannschaft, den Blick über den Bug hinaus auf Kurs zu halten. Denn auch die körperlichen „Spanten und Planken“ unserer Crew sind in die Jahre gekommen und die Lasten werden oft zu schwer.

Wir wollen nicht klagen oder meutern, aber wir müssen zur Gestaltung der Zukunft die nächste Generation anheuern!

Frauen und Männer, die bereit sind sich in vielfacher Form einzubringen, mit Ideen, Kreativität und dem Willen, mit an einem Seil die Takelage auf der Reise in die Zukunft zu handhaben.

„Frischer Wind füllt gut die Segel!“

„Geit neet gifft neet“, niemand ist perfekt, aber jeder kann lernen, denken, anpacken und beitragen!

Wer sich mit den Gedanken beschäftigt, mit an Bord des Schipper Klottje zu kommen, der kann jederzeit Kontakt mit uns aufnehmen, um einen Klönschnack mit Rundgang am Museumshafen zu vereinbaren, um die vielfältigen Arbeitsbereiche des Schipperklottje kennenzulernen. Wir würden uns sehr darüber freuen:

Dieter Schroer (1. Vorsitzender)

Handy-Nr. 0162 252 99 88

Email: dmschroer@web.de

Eilert Stöter (2.Vorsitzender)

Handy Nr. 0151 142 822 65

Email: eilert.stoeter@t-online.de

Klaus Tietjen





Carl Salverius – keine Naht bleibt unvergessen

Wenn wir damals als Kinder mit unserem Vater zu Onkel Carl gingen und Segelklamotten, Schuhe oder Stiefel bekamen, war es immer ein besonderes Erlebnis, diese urtümliche Welt eines Segelmachers zu betreten.

Die Haustür vorne an der Neuen Straße war tagsüber nie abgeschlossen und die Küchentür von Tant' Mine stand immer offen und kontrollierte somit den Fußverkehr vom langen Flur. Es gab auch einen Zugang vom Hafen her über eine Stahltreppe, die von einem alten Kriegsschiff stammte und direkt nach oben in die Werkstatt führte.

Durch eine Tür zum großen Takelboden betrat man dann die Welt eines Segelmachers. Hier saß Onkel Carl meist an der Nähmaschine am Fenster zum Hafen und ging seiner handwerklichen Arbeit nach. Stets ein fröhliches Lied singend oder pfeifend, hörte man ihn schon auf der Treppe.

Der erste Kontakt war freundlich und mürrisch zugleich und lud zum Schmunzeln ein. Die Unterhaltung funktionierte in gewohnter plattdeutscher Sprache! Je nach Wunschäußerung folgte die Anweisung per Fingerzeig in die Richtung, die man schon kannte. Für uns Jungs waren es meist „Segelplünnen“! Hier lagen und hingen all die Sachen, die ein Segler so dringend brauchte. Vom Buseruuntje oder Buscherump, wie der Hamburger sagt, nebst Takelhemden, Ölzeug, Troyer in dunkelblau, Segelstiefel, Schwimmwesten mit Korkeinlagen und Pudelmützen ohne Pu-



Der Meister in seiner Werkstatt.

del. „Nümm bi't Plünnen jüüst wat grooter, so dat kolt is, mutt wat warms unner“, bölkte Onkel Carl von achtern und das war eigentlich die einzige Beratung!

Überhaupt war der riesige Boden ein Ort für alles, was ein Berufs- oder Freizeitschipper benötigte. Unter der gesamten Decke hingen Schäkel, Karabiner, Spanner, Haken, Lippen, Klüsen, Ösen, Blöcke, aufgeschossene Tampen, Segelbeschläge, Positionslampen aus Messing

und entlang der Seiten jede Menge Drahtrollen zur Herstellung für Wanten, Stagen und Festmacher, in der Luft der unvergessene Geruch von getränktem Takelgarn.

Auf dem alten Holzboden wurden auch die Segel aus Baumwolle zugeschnitten, bevor diese auf Maß mit Hand und Maschine gefertigt wurden. Diese schwere Arbeit konnte nur auf den Knien verrichtet werden, denn das Baumwollmaterial war in der Fläche schwer und steif.

Carl Salverius kannte schon aus jungen Jahren schwere Arbeit. Geboren wurde er 1897 auf der Insel Norderney. Das Elternhaus steht noch heute in der Seilerstraße Hausnummer 10. Sein Vater Hinrich war von Beruf Fischer und Schiffer. Er nahm seinen Sohn früh mit an Bord und lehrte ihm Geschick, Wissen sowie das Gefühl für Wind und die Arbeit auf See.

Im Sommer verdiente Vater Hinrich seinen Unterhalt mit dem Fischen auf Schellfisch und Segeltörns mit den damals vornehmen Gästen vom Festland. Aus den Einnahmen konnte er seine Familie gut über die Runden bringen, denn die Winter waren lang und bei Eisgang war die Insel eingefroren.

„Da gab es beim Schlachter und Bäcker ein dickes Buch, in dem die gekauften Waren für die Bezahlung im Sommer eingetragen wurden.“ So gab er uns Jungens mit auf den Weg: „Wenn ihr später große Kerls seid, geht frohen Mutes eurer Arbeit nach und seid sparsam.“

1911 kam der junge Carl unter die Fittiche der Kirche und wurde anschließend konfirmiert. Das war damals eine Art Reifezeugnis. Anschließend absolvierte Carl bis 1914 eine Lehre zum Segelmacher bei Meister August Redell in Norderney. Dieser entstammte einer alten Nor-



Die Neue Straße in Leer. Hier hatte Carl Salverius über viele Jahre seine Werkstatt.

derneyer Reepschläger- und Segelmacherfamilie, die ihrem Ursprung nach Helgoländer waren. Er erlernte bei seinem Meister den Beruf des Segelmachers von der Pike auf und erwarb eine gute Hand für Tuch und Faden. 1914 wurde ihm der Gesellenbrief in Aurich von der Kammer überreicht. „Ik bünn nu lang Tieden in Läär, avers mien Hart is alltied up Nörderney bleven“,



Schlichte aufzuheben! Von diesem Zeitpunkt an ist die obige Abgrenzung der Mitgliedschaft auf die Schlichte des Vorkommens zu übertragen.

Handwerkskammer für den Reg.-Bezirk Aurich.

Gesellen-Prüfungs-Zeugnis.

Der Carl Salverius geboren den 14. Februar 1892 zu Norderney welcher vom 18. April 1911 bis 31. April 1914 bei den Segelmachern F. Radde in Norderney das Segelmachen Handwerk erlernte, hat vor dem unterzeichneten Ausschuss seine Gesellenprüfung bestanden.

Das Ergebnis der Prüfung war folgendes:

Gesellenstück Reffhaken
Arbeitsprobe Offen
theoretische Prüfung Spannung
Bunde, den 13. März 1914

Der Gesellen-Prüfungs-Ausschuss der Handwerkskammer zu Aurich

Innung zu Norderney

Franz Innungs- und Vorsitzender
P. Dierckx Gesellen-Beisitzer

Ernst Wessena Meister-Beisitzer

Handwerkskammer zu Aurich

Meister-Prüfungs-Zeugnis

Herr Carl Salverius aus Leer geboren den 14. Februar 1892 zu Norderney Kreis Norderland, hat bevor zur die unterzeichneten Prüfungs-Kommission seine

Meister-Prüfung im Segelmachen -Handwerk

am 1. Juli 1917 bestanden.

Nurich, den 20. Mai 1917.

Die Meister-Prüfungs-Kommission für das Segelmachen -Handwerk zu Aurich im Bezirk der Handwerkskammer zu Aurich.

F. Wessena Vorsitzender
H. Dierckx Beisitzer
J. Wessena Beisitzer

Name Carl Salverius (firma) Leer
Kiebst. 15.

geboren am 14. Februar 1892
ist als Inhaber eines Segelmacher -Betriebes am 5. August 1916 in die Handwerksrolle eingetragen.

Der Inhaber ist zur Führung des Meisterstils im Segelmachen -Handwerk befugt. Aurich, den 3. August 1916.

Die Handwerkskammer zu Aurich.

H. Wessena Präsident
F. Wessena Syndikus
Beisitzer: H. Wessena

Debitur: H. Wessena

Oktober 1916. 2.

Eigenhändige Unterschrift Carl Salverius

Die Handwerkskarte ist der Handwerkskammer zurückzugeben, wenn der Betrieb eingestellt wird.

Gesellenbrief, Meisterbrief und Handwerkerkarte von Carl Salverius.

erzählte er als betagter Mann, ein Zeichen der noch immer bestehenden Verbundenheit zu seiner Heimatinsel. Der 1. Weltkrieg versetzte den jungen Segelmacher auf die kaiserliche Marinewerft in Wilhelmshaven, bevor er dann an die Westfront zum Infanterieregiment 92 beordert wurde.

Auf einem seiner letzten Geburtstage drückte er mit einem verschmitzten Gesichtsausdruck diese Zeit aus: „Dat was een marl Tied, ik as Sailmaker kunn good neihen, avers scheeten kunn ik blood um Eck!“

Im Jahre 1921 kam Carl Salverius nach Leer in Anstellung beim Segelmacher Küper in der Neuen Straße. Es gab sehr viel Arbeit in dieser Zeit und es gab eine Segelmacherpier an der Tjalken, Mutten, Fischkutter und größere Segelschiffe anlegen konnten, um Reparaturen durch Segelmacher fertigen zu lassen.

1922 heiratete er seine Frau Hermine geb. Visser. Aus ihrer Ehe gingen drei Jungs hervor!

Carl Salverius als Geselle in der Küper'schen Segelmacherei war schon damals ein guter Handwerker. Leider verunglückte Meister Küper bei einem Segeltörn in der Ledamündung tödlich und dessen Sohn, ebenfalls Segelmacher, übernahm das väterliche Geschäft. Sein geschäftliches Wirken blieb jedoch erfolglos und die Segelmacherei stand vor der Schließung. Die Handwerkskammer in Aurich half in der Krise und bat Carl Salverius, den kleinen Betrieb zu übernehmen. Carl nahm die Herausforderung an, erwarb seinen Meistertitel und war nunmehr selbständiger Segelmacher in Leer.

Im späteren Verlauf seines langjährigen Berufslebens wurde er von der Kammer zum Segelmacher-Obermeister für seine Zunft ernannt. Die Ausbildung junger Menschen lag ihm wohl sehr am Herzen, denn in seinem Betrieb durften viele Lehrlinge das Handwerk des Segelmachers erlernen.

Kurz vor Ende des 2. Weltkrieges verlor er seinen Sohn Hinrich im Krieg, dessen Verlust er bis ins hohe Alter nicht überwunden hatte.





In der Zeit nach 1945 veränderte sich auch für die Segelmacher durch eine neue Zeit vieles! Die alten Segelschiffe wurden nicht mehr gebraucht und moderne Schiffe mit viel Tonnage und starken Schiffsmaschinen liefen nunmehr von den Helgen der Werften.

Die Werkstatt musste sich umstellen auf die Herstellung von Persenningen, LKW Planen und Drahtarbeiten. Zunehmend entwickelten sich im Segelsport neue Perspektiven, moderne Materialien aus Kunststoff mussten gefertigt werden.

Anfang der 70er Jahre bedrohte ein Unglücksfall seine Existenz in der Neuen Straße. Der alte Ölofen auf dem Takelboden explodierte durch Verpuffung so heftig, dass es zu einem Brand kam. Das Feuer konnte zwar durch die Feuerwehr gelöscht werden, jedoch lief das Löschwasser von oben bis unten in die Wohnräume. Dieser Unglücksfall bedeutete für Carl Salverius aber auch die Möglichkeit eines Neuanfangs. Das gegenüberliegende Geschäftshaus des Fahrradhändlers Georg Barth konnte erworben werden und somit hatte die Firma eine neue Adresse. Hier war ebenerdig Platz für die Werkstatt und das aufkommende Ladengeschäft für den Wassersport. Alles konnte nun wesentlich besser für Kunden präsentiert werden und Onkel Carl war sehr zufrieden. „Nu hangen de Plünnen so moi un fien up Bögels, wat'n Weeswark, dat löpt!“

Bis zu seinem 85. Lebensjahr saß Carl Salverius wie eh und je hinter seiner Nähmaschine! „Ik hebb Schnuut nu vull“, hat er damals zu seinen alten Kunden gesagt und übergab seiner Zeit Laden und Werkstatt seinem Sohn Ludwig und dessen Sohn Uwe Salverius. Diese wiederum übergaben das Geschäft 1997 an den Segelmacher Thorsten Vollborth und den Kaufmann Ingo

Battermann, die weiterhin unter dem Namen Salverius Nachfolger firmieren und den Betrieb weiter erfolgreich ausgebaut haben.

Carl Salverius selbst verstarb 1992 nach einem arbeitsreichen Leben im gesegneten Alter von 95 Jahren in Leer.
Klaus Tietjen



Ein beeindruckendes Foto von Carl Salverius auf dem Segelboden gelang vor vielen Jahren dem Leerer Fotografen Albert Wehner†.



Zwei Herzen und ein Schiff

Es war ein ungemütlicher Tag mit Regen und Sturm böen. Jedoch zum Abend hin zeigte sich Petrus gnädig und die Sonne schob sich mit letzter Kraft durch die drohenden Wolken und zeigte ein Schauspiel an Farben, wie sie nur die Natur selbst am Himmel inszenieren vermag. Es waren durch Wolken unterbrochene Lichtstrahlen, die sich wie ein Fächerspiel über die Flusslandschaft legte.

Da stand ich nun in der ersten Reihe auf dem Emsdeich vor meiner Haustür und genoss diesen Moment, als ich

in der Ferne im Gegenlicht der Abendsonne ein kleines Schiff mit auflaufendem Tidenstrom erkannte.

Als dieses Schiff unterhalb der Flussinsel Bingumer Sand fuhr, traute ich meinen Augen nicht, denn nach Beseitigung meiner Zweifel erkannte ich, dass es die alte „Elbe“ war, jener kleine Fischkutter, der viele Jahrzehnte von Frühjahr bis Herbst im Mündungsbereich der Leda in die Ems unter Pluumhörn auf der Rheiderländer Seite vor Anker zum Fischen lag. In der Winter-

zeit prägte die „Elbe“ das Bild des heute verschwundenen Muhdehafens Leerort.

Auf einmal waren alte Erinnerungen aus meiner Jugendzeit in Leerort hellwach, Erinnerungen an die Gebrüder Jan und Heiko Bloem, die als letzte Berufsfischer den Kutter betrieben.

Da die „Elbe“ ihren Kurs Ems aufwärts nahm, kam nur die Möglichkeit der Häfen Weener oder Papenburg als Zielhafen in Frage. Am nächsten Tag fuhr ich nach Weener und fand im Alten Hafen ihren Liegeplatz, klopfte etwas aufgeregt an Deck und lernte die heutigen Eigner Wim und Greet Nijmands kennen. Zum „Kopje Koffie“ an Bord eingeladen, saß ich nun nach gefühlten 100 Jahren wieder an Bord des alten Schiffes, welche mich an eine unbeschwerte Zeit mit vielen Geschichten erinnerte.

Nun konnte ich im Gespräch über die Geschichte der „Elbe“ einiges erfahren. Der Rumpf aus Stahl, der Schiffsboden aus Eichenholz misst die „Elbe“ nach Angaben einer Kopie des Schiffsmessbriefes vom 25.03.1948 eine Länge von 11,53 m x 4,26 m Breite und einem Tiefgang von 1,29 m! (Hier wurde damals nicht preußisch vermessen denn die tatsächlichen Maße der „Elbe“ liegen bei 12,50 m x 4,30m x 1,20). Seitenschwerter sind auf alten Aufnahmen aus dem Hafen Bielenberg nicht zu erkennen. Daher ist es anzunehmen, dass ein Mittelschwert mit Schwertkasten vorhanden war denn die „Elbe“ hatte keinen festen Kiel. Die Rumpfform mit relativ geraden Steven und überfallendem Jachtheck wurde als Segelkutter typisiert und eingetragen. Dieser eher seltene Schiffstyp war schon zu damaligen Zeiten ein Sondermodell von denen wenig gebaut wurden.



Es gilt als ziemlich sicher, dass die alte Lady zwischen 1895-1900 im Auftrag der kaiserlichen Kriegsmarine gebaut wurde. In anderen Unterlagen wird das Baujahr 1914 überliefert., Als Heimathafen wird Bielenberg an der Elbe genannt. Auf welcher Werft sie gebaut wurde, ist nicht überliefert.

Aus dem genannten Schiffsmessbrief von 1948 ist ein Hinweis auf eine Erstaufertigung des Messbriefes vom 7. September 1920 ersichtlich. Wahrscheinlich ist, dass es sich hier um ein geschätztes Baujahr handelt, da originale Dokumente 1948 bei Ausstellung des zweiten Messbriefes nicht vorlagen. Nicht auszuschließen ist, dass in jenen Zeiten verschiedene Daten nicht korrekt überliefert oder vorhanden waren.

Von 1900 bis 1918 fuhr sie zunächst als segelfahrender Tonnen- und Kabelleger mit Hilfsmotor, Heimathafen Bielenberg/Elbe, unter dem Kapitän Willy Sietas (geb. 1872), wie aus historischen Versicherungsdokumenten der Schiffergilde Einigkeit in Elmshorn



Der Tonnenleger „ELBE“ im Bielenberger Hafen um 1910.

2 Fotos: Foto unbekannt / Archiv Buhse. Entnommen aus: Die Schifffahrt in Kollmar.

zu entnehmen ist. Sein Vater Diedrich Sietas (geb. 1832, gest. 1899) aus Bielenberg war zwischen 1860 bis 1895 „Leuchtschiffcapitain“ und Tonnenleger. Schon vor dem Tod seines Vaters übernahm Sohn Willy das Amt des Tonnenlegers der Station in Bielenberg.

Ab 1900 bis 1910 hatte er sogleich die Aufsicht des Feuerschiffes „Krautsand“, ein Quermarkenfeuer zur Kursänderung von der Richtfeuerlinie Pagensand zur Richtfeuerlinie Stadersand, wie aus einer alten nautischen Beschreibung zu entnehmen ist. Später wurde das Feuerschiff durch eine Leuchtbake auf Pagensand ersetzt und die „Krautsand“ eingezogen, heißt es dort weiter!

Als Tonnen und Kabelleger unter Willy Sietas hat die „Elbe“ wohl nicht lange gedient, denn die Zeit unter Segel ging langsam zu Ende und starke Motoren in größeren Schiffen lösten die Kleinschifffahrt ab. Zudem wurden die Fahrwassertonnen größer und schwerer und unsere „Elbe“ zu klein und unhandlich für ihre Einsätze auf dem Fluss.

Lediglich die vorhandenen Leuchtfener mit Petroleum

zu versorgen und als Ersatzfahrzeug von der Behörde in Glückstadt für einen Tonnenleger-Dampfer eingesetzt zu werden, verblieben für die kleine „Elbe“ als Aufgaben. Nach diesem Zeitabschnitt verliert sich die Spur der „Elbe“! Wahrscheinlich diente die „Elbe“ als behördliches Inspektionsschiff, was aber nicht eindeutig erwiesen ist. Erst Im Jahre 1920 lichtet sich durch einen Auszug vom 8. März im Schiffsregister sowie einer Schuldurkunde vom 10. November gleichen Jahres der historische Nebel.



Kapitän Willy Sietas

Der Kurs führt nach Ditzum an der Ems und die „Elbe“ wechselte durch Kauf in die Fischerfamilie Bruhns über und diente fortan als Fischereifahrzeug (zunächst ohne Motor) unter der Fischereinummer DIT 61. Berichtet wird aus einer mündlichen Überlieferung, dass 1940 die „Elbe“ von der Wehrmacht beschlagnahmt wurde, um an der Operation Seelöwe zur Invasion Englands teilzunehmen.

Spätestens zu diesem Zeitpunkt war ein Motor wohl eingebaut! Diese schon zu Beginn fragwürdige Operation wurde jedoch nach fast einem Jahr abgebrochen und unsere „Elbe“ kehrte in friedliche Gewässer nach Ditzum zurück.

1955 folgte der Übergang an die aus Leerort stammenden Gebrüder Jan und Heiko Bloem als Pächter des Schiffes, erst 1966 unter der Fischereinummer LEE 1 amtlich eingetragen.

Die Gebrüder Bloem fischten mit der „Elbe“ als sogenannten Kuilkutter oder auch Hamenkutter, mittels Flut- und Ebbanker viele Jahrzehnte auf dem angestammten Liegeplatz vor dem alten Emsarm nach Kirchborgum. Sie fischten mit der „Elbe“ Aal sowie Köderfisch für ihre Fischkörbe, die für ihre aus Weiden geflochtenen Aalkörbe an langen Stahlrossen, auch Reep genannt, zur Mitte des Flusses auf Grund abgesenkt und nach einer Tide geleert wurden.

Es waren guten Zeiten, als die Flussfischerei ihre Blütezeiten hatte und Stint, Aal & Co. die Familien in den Fischerdörfern an der Ems ernährten. 1975 erbt der Binnenschiffer Heinrich Schepers aus Haren die „Elbe“, der lange Jahre mit Reemt Bruhns gut befreundet war. Hein (Rufname) hatte in den Kriegsjahren, als er als Schiffsführer auf einem Binnenschiff fuhr, durch Tieffliegerbeschuss ein Bein verloren und erhielt fortan eine Beinprothese, was ihn jedoch im späteren Alter nicht daran hinderte, seinen Traum, mit der „Elbe“ auf der Ems „auf Aal zu fischen“ zu verwirklichen. Da das Schiff in die Jahre gekommen und auch nicht im gepflegten Zustand war, mussten Mast, Ausleger sowie Kuilrahmen erneuert werden. Kurzerhand fielen diese aus Holz gefertigten Teile der Motorsäge zum Opfer, damit das Schiff die Passage nach Haren absolvieren konnte denn niedrige Brückenhöhen mussten unterfahren werden. Ein Harener Binnenschiff nahm die „Elbe“ wie vereinbart eines Tages in Schlepp und sie wurde so zur Kötter Werft verholt. Nach einer Umbauphase kehrte die „Elbe“ zurück nach Leerort.

Wo einst der hohe Holzmast stand, fungierte auf halbe Länge verkürzt nunmehr ein Stahlmast. Die Rahmen, an denen die Netze befestigt waren, wurden ebenfalls

durch Stahlrohre ersetzt sowie ein 18 PS Deutzmotor Baujahr 1937 eingebaut und an neuer Farbe hat es auch nicht gefehlt. Die neue Silhouette der „Elbe“ kam bei den Leerorter Fischern gar nicht gut an! Es war auch ein etwas unwürdiger Anblick, jedoch funktional und der Rumpf im neuem Glanz gestrichen.

1978 führt die Zeitreise durch Verkauf weiter in die Niederlande und zwei weitere Eigner folgten in den Jahren danach.

Erst 1996 wurden Wim Sluiters und Greet Nijmands aus Oosterbeek (NL) die neuen und zugleich rettenden Eigner in der langen Historie der „Elbe“.

Es folgte über Jahre eine totale Restaurierung des Schiffes, die mit viel Liebe zum Detail durchgeführt wurde. Die „Elbe“ wurde sogar wieder unter 100 qm Segel genommen und bekam nach über 100 Jahren ihr ursprüngliches Aussehen wieder und damit als eleganter Segler ihr zweites Leben zurück.

Im Jahr 2002 konnten die umfangreichen Maßnahmen abgeschlossen werden. Wieviel Mühe, Ausdauer und so manche Schweißtropfen lagen nun hinter Wim und Greet.

Sie hatten es geschafft, dieses alte Schiff wieder in Fahrt zu bringen und sind nun jährlich als Gaffelkutter getakelt unter Segel auf Flüssen, Kanälen sowie der Nord- und Ostsee unterwegs.

So fährt die „Elbe“ nun weiter mit ihrer langen Geschichte in die Zukunft. Zufrieden und dankbar, mit zwei Herzen auf ihrem Schiff!

Klaus Tietjen



Onze Vrienden uit Zoetkamp

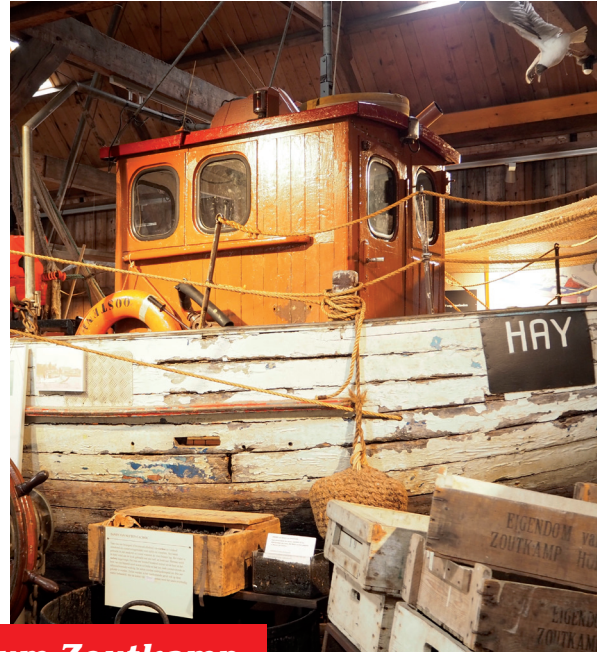
Nicht unweit von der Provinzstadt Groningen entfernt, liegt ein kleines Fischerdorf mit großer Geschichte am Lauwersmeer.

Ihre erste Erwähnung stammt aus dem Jahre 1418 und wie der spätere Ortsname erahnen lässt, handelt es sich hier um ein Salzfeld, was auf die Gewinnung des kostbaren Rohstoffes ihren Hinweis findet. Damals lag Zoutkamp an der Lauwerssee, eine Bucht geschützt durch die vorgelagerten niederländischen Inseln. Jedoch gab es keinen Hochwasserschutz und somit entstanden immer wieder große Schäden an Land und Menschen!

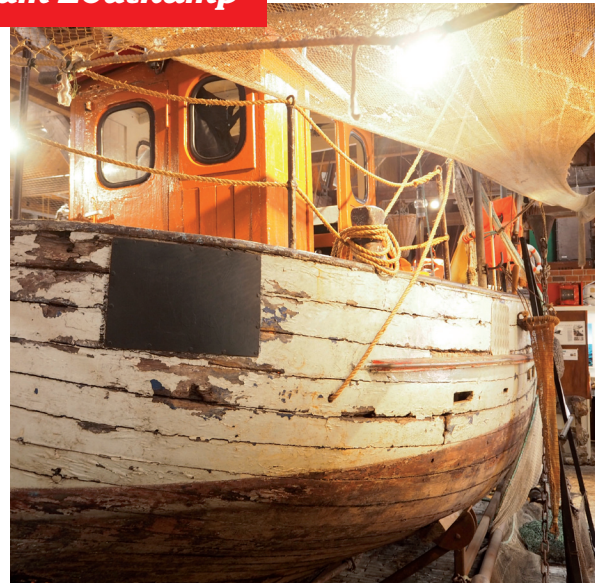
Dem musste Einhalt geboten werden und so wurde in den 1960er Jahren mit der Eindeichung begonnen.

Ein großes Projekt für die damalige Zeit!

Die Robbengatsluis wurde durch den Deich hindurch erbaut und erforderte eine kleine Unterbrechung des seit vielen hundert Jahren bestehenden alten Fahrwassers. Die für den Ort bedeutende Krabbenfischerei hatte eine große Bedeutung und die Fischer, jene stolzen Männer, die mit ihren damals kleinen Schiffen auf Fang gingen, waren von dieser wasserbaulichen Maßnahme



Vissereijmuseum Zoutkamp





nicht erfreut und leisteten erheblichen Widerstand gegen die Obrigkeit. Doch 1969 wurde die Eindeichung abgeschlossen und der Weg führte nunmehr vom Lauwersmeer durch die Robbengatsluis zu den Fanggründen der Fischer.

Mit dem neuen Hafen Lauwersoog entstand zugleich ein neues Zentrum für Fischerei und der Fährverbindung zur Insel Schiermonnikoog.

So nahmen die neuen Zeiten schnell an Fahrtwind auf! Die Schiffe sowie die Fangmengen wurden größer, Unternehmen am Hafen für Versorgung und Verarbeitung entstanden, Fischer aus anderen Anrainerstaaten siedelten sich ebenfalls an und ein florierender Hafen folgt bis heute dem Kurs eines erfolgreichen Hafenbetriebes. Geblieben ist jedoch auch der Stolz der Zoutkamper Fischer! Denn selbstbewusst und trotzig stehen für weitere Generationen am Bug ihrer Schiffe die Fischereinummer „ZK“ für Zoutkamp.

Die bewegte Geschichte dieses kleinen Fischerdorfes wurde in Zoutkamp, nicht weit von der alten Schleuse, in einem eigens errichteten Fischereimuseum als Herzstück der Ortsgeschichte errichtet. In dem alten staatlichen Betonungslager wurde 1994 das Visserijmuseum liebevoll und geschichtlich detailliert eingerichtet und wird von freiwilligen Mitarbeitern geführt. Direkt vor dem Gebäude verläuft noch heute die alte Hafenkade, die einst das Zentrum der Zoutkamper Fischereiflotte verkörperte und wo noch heute kleine Kutter festmachen.

Ein lebendiges Bild am Ende des Reitdiep am alten Hafen Zoutkamp in heutiger Zeit! Kombiniert mit einem Besuch im Visserijmuseum treibt dem Besucher die



Vorstellungskraft wie ein Windhauch der Geschichte das quirlige Leben der alten Fischer vor Augen.

Auch in diesem Jahr können wir wieder unsere Freunde aus Zoutkamp zum Treffen Traditions Schiffe begrüßen. Sie bringen uns jenen Hauch ihrer Geschichte mit und Besucher sowie Veranstalter lassen sich gerne durch die Netze ihrer liebenswürdigen und offenen Art einfangen.

Klaus Tietjen



Kutter im Hafen von Zoutkamp