

# PIEKFALL

Mitteilungsblatt der Freunde des Gaffelriggs

NOVEMBER '80

NR. 21



# Inhalt

---

Über die Vereinigung und ausländische Institutionen	2
Der Bordjurist	4
Schlei - Rückblick	6
Der nordische Kahn	8
ANNE MARIE Das Bunkerboot von Flensburg	17
Mühlenberger Loch ein grünes Anliegen	18
LATERNEKOMMAEINHEITS PIEKFALL löst alle Lichtprobleme	21
Stiftung Deutsches Schifffahrtsmuseum Lesenswertes aus Bremerhaven	24
PETRINE Joachim hat wieder was ausgegraben	28
Flensburg im Spiegel der Presse	31
SMACK CK 145 und was man dazu wissen sollte	32
Kleiner Bums Die beste Zuschrift	36
Dory im Eigenbau	37
Von der Pflege alter Schiffe oder - Wie behandelt man Metallrümpfe	38
Das mumifizierte Geschwader	40
Stil-Frage Stade	41
Das Logbuch stellt sich vor	42
Der gesuchte Untertitel	43
Ein letztes Mal: PRÄSIDENT FREIHERR VON MALTZAN	44
Museumshäfen	45
Neue Schiffe	46
Tall Ships Race '80 OLIFANT und WALROSS - zwei dicke Tiere waren dabei	48
SYLVIANA - mal wieder ein letztes Schiff	50
Bilder vom Herbsttreffen	52
Düt un dat	55
Anzeigen	57



# PIEKFALL

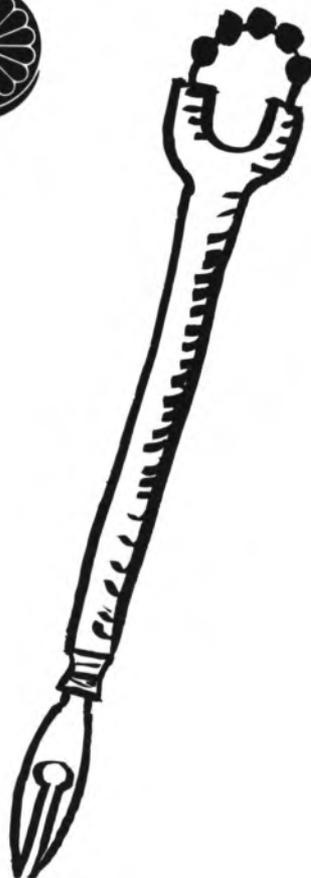
## IMPRESSUM

Redaktionskollektiv

Michael Thönnessen  
Joachim Kaiser  
Axel Strothmann  
Jürgen Klette  
Herbert Karting  
Ulla Stumpf  
Holger Paetow  
Thomas Kaiser  
Jo Kähne  
Bernd Alm  
Bernd Schmiel  
Dietmar Schmidt  
Uwe Griem

Anschrift

c/o Kaiser  
Schäferkampsallee 39  
2000 Hamburg 6  
(040) 410 22 26



## IN EIGENER SACHE

PIEKFALL quillt aus allen Nähten! Die Schreib- und Dokumentationswut der Gaffelfreunde kennt keine Grenzen mehr. Und dieser Umstand fördert unterschiedliche, zum Teil auch gegensätzliche Meinungen zutage. Die einen denken sehnsüchtig an die Zeit zurück, als PIEKFALL ein in der Produktion anspruchsloses Blatt war und neben fachlichen und sachlichen Informationen vornehmlich den Kontakt der Gaffelfreunde untereinander pflegte. PIEKFALL wollte nicht ganz ernst genommen werden, seine Macher auch nicht.

Die anderen sehen im PIEKFALL ein willkommenes Forum für die Entwicklung einer schiffshistorischen Illustrierten.

Sehnsucht contra Sendungsbewußtsein! Nun hat sich der Spaltpilz über diese Thematik bereits im Redaktionsruder eingenistet und droht sich auf das Kielschwein auszubreiten. Bevor nun das Flaggsschiff der Gaffelfreunde auseinanderbricht und wir mit der Gaffel auf einander losdreschen, sollten wir gemeinsam nach einer Lösung suchen.

Kompromißvorschlag eines Teils der Redaktion: jährlich 4 Hefte, davon abwechselnd zwei umfangreiche mit vielen Bildbeiträgen und zwei reine Mitteilungsblätter von Gaffelfreunden für Gaffelfreunde.

Darüber hinaus sollten wir alle an den schönsten Mammon denken: diese Ausgabe konnte überhaupt nur durch teilweise sehr großzügige Spenden zustande kommen. An dieser Stelle sei all denen gedankt, die spontan in die Tasche gegriffen haben.

An der Personalfrent wird sich demnächst auch einiges ändern - oder genauer gesagt: fast alle Posten sind neu zu besetzen. Auf dem Wintertreffen soll darüber entschieden werden. Wir brauchen

KASSENVERWALTER - Ulla Stumpf möchte abgelöst werden

SEKRETÄR - Bernd Peschka steckt im Examen und tritt aus Zeitmangel zurück

PIEKFALL - REDAKTION - Sigrid und Thomas Kaiser wollen bei der Herstellung der nächsten ein bis zwei Ausgaben eine neue Redaktion einarbeiten, damit die Übergabe reibungslos klappt.

Auch Dietmar Schmidt möchte gerne das Drucken von PIEKFALL einem anderen übergeben.

So, und nun viel Spaß beim Lesen! Das PIEKFALL - fett wie eine Weihnachtsgans - hat sicher für jeden etwas.

## LETZTE MELDUNGEN

MARIE von ALTONA ist verkauft worden an Axel Vogt und heißt jetzt "HANNEGRET af HELSINGØR". Sie liegt z.Zt. auf einer Werft in Rudköbing.

Der neu Rumpf der TRYGVASSON ist in diesen Tagen von Aurich (Werft Lübbe - Voß) nach Svendborg auf eigenem Kiel von Conny und Hasko überführt worden, wo an der Werft von Ring-Andersen der Ausbau zum größten Teil in Eigenarbeit durchgeführt werden soll. Stapellauf ist am 1. Mai 1981.

## VERANSTALTUNGEN-TREFFEN-BEGEGNUNGEN-AUSSCHWEIFUNGEN-REGATTEN-JUHUS'S-FESTE-GELAGE-EINLADUNGEN-RAMBAZAMBA'S

14. Februar (Sa) Wintertreffen  
Finkenwärder Hof
25. April (Sa) Stapellauf GRETA in  
Finkenwerder bei  
Behrens
1. Mai (Fr) erster Mai-alle high  
Stapellauf der TRYG-  
vasson in Svendborg,  
Dänemark
- 9./10. Mai (Sa/So) 792. Geburtstag des  
Hamburger Hafens
- 29.-31. Mai  
(Do-So) 2. Rum-Regatta und  
Hafenfest in Flens-  
burg
- 6./7./8. Juni  
(Sa-Mo) Pfingsttreffen der  
Freunde des Gaffel-  
riggs. (evtl. in  
Barnkrug?)
- 11.-14. Juni  
(Do-So) Alstervergnügen in  
Hamburg
- ? Gemüse-Regatta  
Glückstadt Hamburg
- 2.-5. Juli  
(Do-So) 2. Internationale  
Hochseeregatta Bre-  
merhaven + Festwoche +  
+ Tourenskippertref-  
fen + Basar Maritim



# FREUNDE DES GAFFELRIGGS:

Die Vereinigung "Freunde des Gaffelriggs" ist ein lockerer Zusammenschluß von Eignern, Seglern und Sympathisanten traditionell geriggter Segelfahrzeuge aller Größen. Wenn auch die Erhaltung und die Restaurierung alter Segler bzw. der Rümpfe im Vordergrund steht, so sind aber auch die Eigner von Neu- oder Nachbauten alter Schiffstypen als Mitglieder willkommen. Möglichkeiten zur Kontaktaufnahme untereinander ergeben sich auf den Treffen, die regelmäßig mindestens dreimal im Jahr stattfinden: Das Wintertreffen (im Februar), das Pfingsttreffen und das Herbsttreffen in Glückstadt mit der traditionellen Regatta "Rhinplatte Rund".

Die "Freunde des Gaffelriggs" sind kein eingetragener Verein, eine formelle Mitgliedschaft, Vorstand, Mitgliederversammlungen usw. gibt es nicht. Jeder Interessierte kann der Vereinigung beitreten, der Besitz eines gaffelgetakelten Schiffes ist dabei keine Voraussetzung. Als Jahresbeitrag werden z.Zt. DM 20.- erhoben. Man erhält dann die Einladungen zu den Treffen und das PIEKFALL - das Mitteilungsblatt der Freunde des Gaffelriggs. Das PIEKFALL erscheint ca viermal im Jahr und berichtet über Schiffe, historische Schiffstypen, Umbauten, in- und ausländische Schiffstreffen, Werften, Materialquellen und vieles mehr. Wer Lust hat zum Mitmachen, sollte sich an eins der folgenden Mitglieder wenden oder die beigefügte Mitgliederkarte ausfüllen und absenden - wir würden uns freuen, neue Freunde zu finden!

Ulla Stumpf (Kasse) - Dammducht 17, 2211 Wewelsfleth (04829/279)

Thomas + Sigrid Kaiser (Redaktion PIEKFALL) - Schäferkampsallee 39, 2000 Hamburg 6 (040/410 22 26)

Bernd Peschka (Heuerstelle + Sekretariat) - Semperstr.60, 2000 Hamburg 60 (040/270 09 72)

Uwe Griem (Kontakte zu skandinavischen Vereinen), Am Rehm 25, 2070 Ahrensburg (04102/526 67)

Joachim Kaiser (Schiffshistorisches) - Ochsenwerder Elbdeich 217, 2050 Hamburg 80 (040/737 35 83)

Herbert Karting (Schiffshistorisches, Umbauten) - Am Hang 9, 2211 Oldendorf (04821/76761)

Michael Thönnessen (Museumshafen Oevelgönne, Schiffskartei) - Oevelgönne 42, 2000 Hamburg 52 (040/880 73 77)

Jürgen Klette (Museumshafen Flensburg) - Dorfstr.21, 2395 Gremmerup (04634/480)

**W I C H T I G:** Die "Freunde des Gaffelriggs" haben ein neues Konto, welches sich auch bei einem späteren Wechsel des Kassenverwalters nicht mehr ändern soll! Bitte notieren:  
Postscheckkonto Hamburg 118848-200 - Stichwort "Freunde des Gaffelriggs"

Mitglieder der Vereinigung, welche in der folgenden Mitgliederliste (Stand 1.11.1980) oder der Schiffsliste garnicht, mit falscher Adresse oder fehlender Telefonnummer o.ä. aufgeführt sind, werden gebeten, die dem PIEKFALL beiliegende Mitgliederkarte auszufüllen und an das Sekretariat zu senden!

Vereinigungen und Institutionen, die über die Arbeit und Initiativen der "Freunde des Gaffelriggs" regelmäßig informiert werden:

Altonaer Museum/Norddeutsches Landesmuseum-Museumstr.23, 2000 Hamburg 50 (040/3807483)

Deutsches Schifffahrtsmuseum - Van-Ronzelen-Str., 2850 Bremerhaven (0471/44048) Jacht "GRÖNLAND"

Föreningen Allmoge Båtar - Storgatan 72, S 44060 Skärhamn - Zeitschrift "Träbiten"

Het Varend Museumsschip - Landelijke Vereniging tot behoud van het zeilend Bedrijfsvaartuig  
Postbus 2004, NL 1000 CA Amsterdam - Zeitschrift "Bokkepot"

Museum für Hamburgische Geschichte - Holstenwall 24, 2000 Hamburg 36 (040/349122360) Dampfbark."OTTO LAUFFER"

Museumshafen Flensburg e.V. - Dorfstr.21, 2395 Gremmerup (04634/480)

Museumshafen Oevelgönne e.V. - Oevelgönne 42, 2000 Hamburg 52 (040/8807377) Feuerschiff "ELBE 3", "TIGER"

Nationalmuseet Vikingskibshallen - Strandengen, DK 4000 Roskilde

Old Gaffers Association - Lawley 70B, Fambridgeroad, GB Maldon CM9-6AF

Schiffergilde Bremerhaven e.V. - Van-Ronzelen-Str.2, 2850 Bremerhaven (0471/44502) Kutter "ASTARTE"

Seilskøyteklubben "Colin Archer" - Box 190, N Sentrum Oslo 1

Stichting Stamboek Ronde en Platbodem Jachten- Prinsenweg 79, NL Wassenaar

Sveriges Segelfartygs-Förening - Box 22536, S 10422 Stockholm (0046/8/545251)

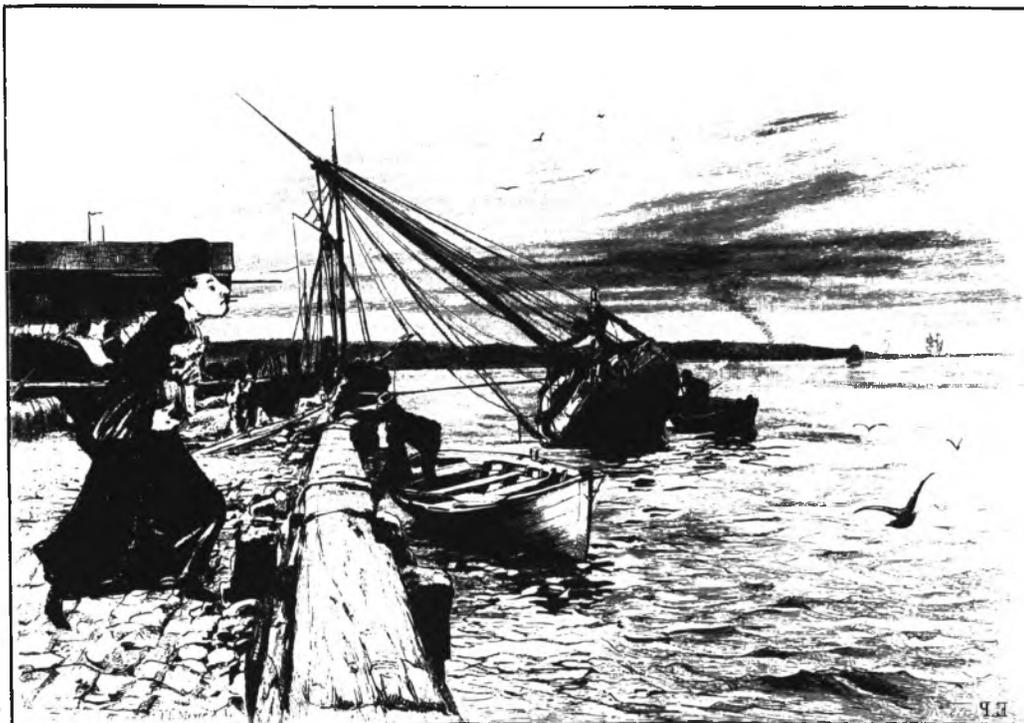
Traeskibsejernes-Sammenslutning - Gammel Strandvej 46, DK 3050 Humlebaek (0045/3/190540) Zeitschrift "TS"



A dramatic black and white illustration of a sailing ship at night. The ship is shown from a low angle, with its masts and rigging silhouetted against a dark sky. A bright light source, possibly the moon or a searchlight, illuminates the scene from the upper right. The ship's sails are partially set, and the deck is visible. The water is dark with whitecaps. A speech bubble is positioned in the upper left quadrant of the image.

Geh'mal Meldung machen  
auf der Brücke:  
"Ewer verkürzt!"

# DER BORDJURIST



Wie ist das mit dem Schiffsregister?

Die wichtigsten Grundzüge, dargestellt von Thomas Czok

Nach wie vor bestehen bei vielen Eignern größerer Sportfahrzeuge erhebliche Unklarheiten über die Anmeldepflicht zu dem Binnen- oder Seeschiffsregister sowie die damit verbundenen rechtlichen Konsequenzen. Von erheblicher Bedeutung ist der Umstand, daß registerrechtliche Gesetze und Vorschriften keine Unterscheidung zwischen Berufs- und Sportfahrzeugen kennen. Die Eintragungspflicht bestimmt sich ausschließlich nach dem Bruttoreumgehalt des Schiffes.

Nach § 10 der Schiffsregisterordnung ist die Anmeldung eines Binnenschiffes zwingend vorgeschrieben, sobald es eine Tragfähigkeit von 20 Tonnen oder eine Maschinenleistung von mehr als 100 effektiven Pferdestärken überschreitet. Dagegen besteht bei Seeschiffen die Eintragungspflicht erst für Einheiten, deren Bruttoreumgehalt 50 cbm übersteigt. Da die Registereintragung regelmäßig Kosten nach sich zieht, tut der Sportshipper daher gut daran, sein Schiff erst nach Überschreiten der 50 cbm-Grenze, und zwar im Seeschiffsregister eintragen zu lassen.

Es muß mit aller Deutlichkeit hervorgehoben werden, daß ab 50 cbm Bruttoreumgehalt eine Verpflichtung des Eigentümers zur Anmeldung besteht, der die Registerbehörde mit Zwangsgeldern bis zu DM 1.000,-- Nachdruck verhelfen kann.

Die Anmeldung des Schiffes erfolgt in der Regel beim Amtsgericht des künftigen Heimathafens. Gemäß § 11 der Schiffsregisterordnung sind dabei die folgenden Angaben zu machen:

1. der Name des Schiffes
2. die Gattung und der Hauptbaustoff
3. der Heimathafen
4. der Bauort und das Jahr des Stapellaufs, es sei denn, daß dies nur mit besonderen Schwierigkeiten zu ermitteln ist.
5. die Ergebnisse der amtlichen Vermessung sowie der Maschinenleistung
6. der Eigentümer
7. der Rechtsgrund für den Erwerb des Eigentums
8. die das Recht zur Führung der Bundesflagge begründenden Tatsachen
9. bei einer Reederei der Korrespondentreederei
10. soweit der Eigentümer keinen Wohnsitz im Inland hat die Angabe eines im Bezirk des Registergerichts wohnhaften Vertreters.

Die erforderlichen Angaben sind gemäß § 13 der Schiffsregisterordnung "glaubhaft" zu machen. Inwieweit sich der Beamte mit glaubwürdigen Angaben zufriedengibt oder darüber hinaus Unterlagen für erforderlich hält, liegt im weitesten Maße in seinem Ermessen. Lediglich der Meßbrief sowie der Eichschein sind vorzulegen. Bei nicht oder nicht mehr Frachttragenden Schiffen wird sich in aller Regel die Vorlage des Eichscheins erübrigen, es ist jedoch bekannt, daß einzelne Gerichte mit großer Beharrlichkeit die Vorlage eines Eichscheins verlangt haben, obwohl ehemalige Frachtensegler längst nur noch einen gemütlichen Salon in ihrem Laderaum vorweisen können.

Auf die Anmeldung wird das Schiff im Schiffsregister eingetragen. Zum Nachweis seiner Eigentümereigenschaft sowie zum Nachweis der Schiffsgröße und der Maschinenleistung gegenüber Hafenbehörden, Zoll und Polizei erhält der Eigentümer einen sogenannten "beglaubigten Auszug" des Schiffszertifikats, der die obenerwähnten Angaben zum Schiff selbst, das daraufhin erteilte Unterscheidungs-signal sowie die Bestätigung enthält, daß das Schiff zum Führen der Bundesflagge berechtigt ist.

Gemäß § 3 des Flaggenrechtsgesetzes muß dieses Schiffszertifikat bzw. eine gerichtlich beglaubigte Abchrift stets an Bord mitgeführt werden.

Schiffe über 50 cbm Bruttoreumgehalt sind nicht nur berechtigt, sondern gemäß § 1 des Flaggenrechtsgesetzes auch verpflichtet, die Bundesflagge zu führen. Dies hat auch praktische Konsequenzen: Gemäß § 8 Abs. 2 des Flaggenrechtsgesetzes muß die Bundesflagge sowohl beim Ein- als auch beim Auslaufen aus einem Hafen gezeigt werden. Die Zuwiderhandlung gegen diese Vorschrift stellt eine Ordnungswidrigkeit dar, die mit einer Geldbuße belegt werden kann.

Künstlerischer Tatendrang und das Bedürfnis nach Individualität können manchmal ungewollt zu einem Konflikt mit den gesetzlichen Vorschriften führen. Dies gilt insbesondere für diejenigen Oldtimer, die mit Rücksicht auf die früheren Gepflogenheiten im Bestreben auf Originalität darauf verzichten, ihren Schiffsnamen auf beiden Seiten des Bugs zu führen. Nach § 2 der dritten Flaggenrechtsverordnung ist ein eingetragenes Seeschiff verpflichtet, seinen Namen an jeder Seite des Bugs und seinen Namen und den Heimathafen am Heck zu führen. Im Interesse einer guten Lesbarkeit verlangt der Gesetzgeber lateinische Druckschrift und eine Höhe des jeweils kleinsten Buchstabens von mindestens 10 cm. Die Breite der die Buchstaben bildenden Grundstriche muß mindestens ein Fünftel der Höhe der Buchstaben betragen. Bei einem 10 cm hohen Buchstaben beträgt die Mindestbreite somit 2 cm.

Die Tips werden fortgesetzt. Sämtliche Angaben ohne Gewähr.

## Ein Beitrag um juristische Probleme in der Traditionsschifffahrt

### I. Teil: EUST und Zoll

Für Waren und Arbeiten im Ausland wird von der deutschen Zollverwaltung Einfuhrumsatzsteuer (EUST) in Höhe des Mehrwertsteuersatzes und gegebenenfalls Zoll erhoben.

1. Von EUST und Zoll sind nur Seeschiffe befreit, die dem Erwerb durch Seeschifffahrt dienen. Sportfahrzeuge scheidet somit aus. Ob gewerbliche Charterschiffe unter diese Regelung fallen, bedarf noch der Klärung.

2. Zollpflichtig sind nur Waren und Dienstleistungen, die nicht aus dem freien Verkehr eines EG-Staates stammen. Vom Zoll sind aber Wassersportfahrzeuge befreit, die über 12 m lang sind. Dies gilt auch für gesondert eingeführte Ausrüstung usw. Schiffe und Ware sind natürlich dem Zoll zu stellen. Für Ausrüstung erfolgt die endgültige Befreiung erst nach Einbau und Besichtigung.

3. In jedem Fall sind ausländische Waren und Dienstleistungen EUST-pflichtig. Ausgenommen sind nur Beträge bis z.Z. 466.-DM, soweit die Sache zum persönlichen Gebrauch bestimmt ist. Befreit sind auch Reparaturen und ähnl. die keine Wertsteigerung des Schiffes bewirken. In der Regel wird es sich aber lohnen, lieber hier EUST zu zahlen, statt z.B. in Dänemark die hohe Mehrwertsteuer.

Das Zollamt, das die EUST erhebt, unterscheidet bei Arbeiten Ausbesserung und Veredlung.

Veredlung ist eine Arbeit am Schiff, durch die das Schiff wesentlich verändert wird und im Wert steigt, z.B. Umbau, Innenausbau, Aufriggen. Um zu vermeiden, daß das Schiff nach der Rückkehr von der dän. Werft insgesamt

als anderes Schiff angesehen und insgesamt mit EUST belegt wird, muß vor der Ausreise der sog. "Veredlungsschein" beantragt werden, in dem der Zustand des Schiffs vor der Veredlung festgehalten wird. Nach der Rückkehr ist sodann nur die durch Rechnungen belegte Wertsteigerung zu versteuern. Bei Ausbesserungsarbeiten (z.B. neues Deck, einige neue Planken) bedarf es keiner vorherigen Bewilligung. Auch hier ist nur der Rechnungsbetrag zu versteuern.

Soweit ins Ausland Material für die Arbeiten aus Deutschland mitgenommen wird, ist darüber beim Zoll ein sog. "Wämlichkeitsschein" zu beantragen. Nur damit kann bei Rückkehr belegt werden, daß das Material nicht aus dem Ausland stammt und nicht versteuert werden braucht.

Soweit die Mehrwertsteuer im Ausland höher ist, wie bei uns, steht man sich immer besser, hier die EUST zu zahlen und durch den deutschen Zollbeleg die Befreiung z.B. in Dänemark von der Moms zu erhalten. Praktisch läuft das so, daß die Rechnung nach Deutschland adressiert wird, hier beim Zoll vorgelegt wird und mit dem Stempel über die hiesige Abfertigung nach Dänemark zurückgeht. Der Lieferant bewirkt damit dann die Befreiung von der dänischen Mehrwertsteuer.

Es ist auch möglich, z.B. Segel in Dänemark unmittelbar an Bord zu nehmen. Dann muß aber der dänische Zoll die Ausfuhr bestätigen, um die Zahlung der Moms zu vermeiden.

In Deutschland hat dann die Stellung bei Einreise zu erfolgen. Das ist der legale Weg.

Für die Vollständigkeit und Richtigkeit wird keine Gewähr übernommen.

Jürgen Klette

# SCHLEI RÜCKBLICK

Die weitaus meisten Gaffeltreffen fanden bisher auf der Elbe statt. Das hat seine guten Gründe: Hier haben die Gaffelfreunde zum erstenmal zusammengefunden, und hier ist immer noch der "harte Kern" zuhause, von dem die meisten Aktivitäten ausgehen. Zudem ist das Elbe-Revier vergleichsweise überschaubar und bietet bei kurzen Anfahrten viele interessante Anlässe zu Treffen.

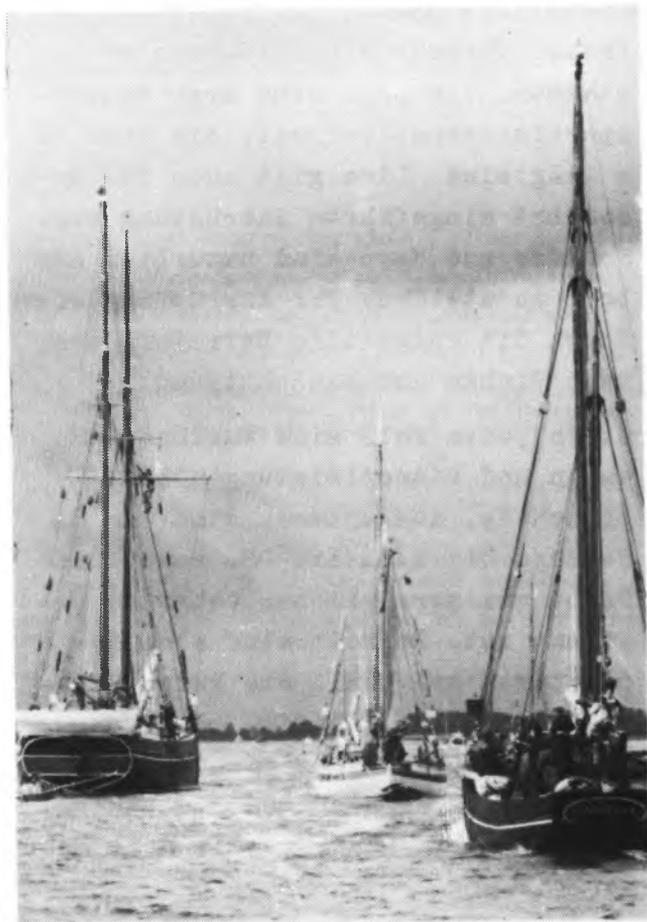
In diesem Jahr gab es nun erstmals zwei interessante Termine an unserer Ostseeküste: Die so erfolgreiche Flensburger Rum-Regatta und das Schleitreffen. Beide Ereignisse haben in der Öffentlichkeit großes Interesse gefunden, wie die Presseauschnitte zeigen. In diesem Zusammenhang noch ein paar Worte zur Rum-Regatta: Vieles spricht dafür, daß hieraus einer der attraktivsten Termine an der Ostsee-Küste wird. Da ist einmal die glückliche Namens-Wahl: Flensburg, Rum und alte Segler - das eine kann man sich fast nicht ohne das andere vorstellen. Dazu kommt die Attraktivität Flensburgs durch seine historische Kulisse, die schöne Förde und die günstige Lage zu den Gewässern um Fünen. Dies alles wird sicher auch manchen unserer Freunde aus dem benachbarten Dänemark anziehen und es wäre nur zu wünschen, daß ein Termin in der Feriensaison gefunden werden kann, der möglichst vielen Gaffelseglern die Teilnahme gestattet. Manch einer von uns würde die Teilnahme gern mit dem Urlaubstörn verbinden.

Doch nun zur Schlei: Vierzig Teilnehmer hatten sich mit Schiff und Crew in Kappeln eingefunden und konnten sich gleich vom hohen Stand der Braukunst in Deutschlands Norden überzeugen: Die Flensburger Brauereien hatten freundlicherweise für jede Mannschaft zwei 6-er Träger Pils als Willkommens-Trunk gestiftet, wofür ihr an dieser Stelle noch einmal recht herzlich gedankt sei! "JÆRBUEEN II" hatte in Ermangelung eines Abstellraumes die 480 Flaschen schon am Freitag als Deckslast übernommen und damit manch lüsternen Passantenblick und teils recht abenteuerliche Spekulationen auf sich gezogen. Wir haben uns sehr darüber gefreut, daß zwei Gäste aus Norwegen den weiten Weg nicht gescheut haben: Carl Emil Petersen mit der Redningssskøyte "CHRISTIANIA" und Terje Bendiksen mit dem Lotsenkutter "LYNGØR". "CHRISTIANIA" machte ihrem Namen als Seenot-Rettungskutter alle Ehre, als sie auf dem Rückweg kurz vor Kappeln unter schwierigen Umständen "CARMELAN" gegen Wind und ablaufendes Wasser von Schiet holte. Tusen takk, Carl Emil! Die weiteste Anreise hatten aber sicher Renate und Horst Richter mit "ALVEKONGEN" - sie waren wenige Tage vor dem Treffen noch in den Fjorden Westnorwegens.

Holland war mit zwölf Fahrzeugen des Schipperkring Koojmann & de Vries vertreten und die dänischen Holzschiffseigner waren mit "BRITA LETH" und "PALNATOKE" dabei. Mit Svend Sand durften wir auch den Formand der dänischen Gruppe begrüßen. Wir hätten allerdings gern mehr Gäste aus Dänemark gesehen, aber da hat es wohl Termin-Probleme gegeben. Es soll auch Freunde in Dänemark gegeben haben, die garnichts von unserer Einladung wussten.

Die allgemeine Stimmung war gut und sie ließ sich weder durch ständig wiederkehrende Schauer noch durch die Atmosphäre des Saales im Strandhotel unterkriegen. Bewundernswert hier wie auch beim Segeln die Schleswiger Jungs und Mädchen mit ihren Holmer Fischerkähnen! Die Schlei ist ein zauberhaftes Segelrevier und in den Städten Kappeln und Schleswig fanden wir freundliche Gastgeber. Einen herzlichen Dank den beiden Hafeneistern Koch und Jürgensen, die uns sehr geholfen haben.

Es bleibt noch zu berichten, daß die Fahrt zur Windjammerparade am Morgen des 16.7. bei SW 6 für manchen zu einer recht holprigen Partie wurde. Der ruhige Liegeplatz vor der alten Schleuse von Holtenu war anschließend nicht zu verachten.



# Mit 91 noch nicht abgetakelt

Sehleute bei den Seeleuten

## Viel Interesse für Veteranenflotte

Auf der Drehbrücke und am Südhafen versammelten sich hunderte

# 16 traditionelle Segelboote machten gestern im Schleswiger Hafen fest

Endstation eines internationalen Treffens alter Segelschiffstypen auf der Schlei  
Bei der Ankunft regnete es in Strömen



Aus den Niederlanden, Norwegen, Dänemark, Schweden und vielen Häfen der Bundesrepublik kamen sie angereist: 50 alte Segler, die dem 1. Internationalen Treffen von Veteran- und Museumsschiffen auf der Schlei (12. bis 16. Juli) sein Gepräge geben. Die Erwartungen des Veranstalters, der „Freunde des Gaffelriggs“ waren erfüllt, Seglerromantik kam unter den zahlreichen Zuschauern auf. Das älteste teilnehmende Schiff, der ehemalige Fischer „Catarina“, wurde 1889 gebaut; der Hamburger Eigner kann mit der „alten Dame“ noch Staat machen und holte sich für gute Restauration schon manchen Preis. Der größte Veteran, der 1911 in Dänemark gebaute Schoner „Brita Leth“, maß 34 m Länge und 6,50 m Breite. Ausgangspunkt des Treffens, das jährlich wiederholt werden soll, war Kappeln. Von dort ging's die Schlei entlang nach Schleswig. Ein Teil der Segler wird nach diesem Treffen von Kiel aus an der „Operation Sail“ teilnehmen.



## Veteran- und Museumsschiffe sind heute auf Kappeln-Kurs

Schleitage mit anschließender Fahrt  
zur Windjammer-Parade

# „Schwimmende Museen“ auf der Schlei

Erstes Treffen mit 50 Schiffen — Kein Vergleich mit luxuriösen Yachten

# DER NORDISCHE KAHN

( D e n u r s c h e K o h n )

Ein Bildbericht

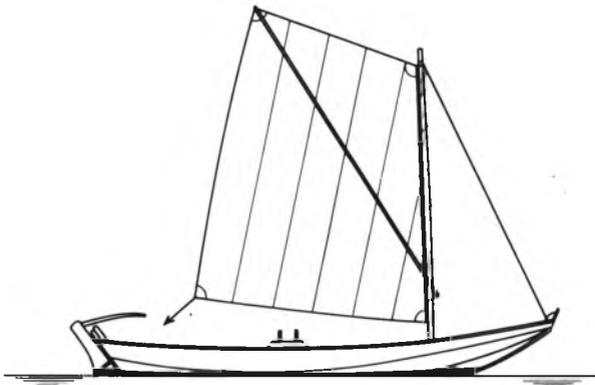
Bei unseren Schiffstreffen in Glückstadt konnte jeder Gaffelfreund, dicht unterhalb der Hafenschleuse, wo die offenen Lütfischerboote, die Angel-, Hand- und Schosterkähne liegen, auch einen hervorragend gut gepflegten, rundspantigen, sowie kraweel beplankten Kahn aus Eichenholz bewundern, der vorn mit einem kleinen Spiegel versehen und achtern plattgattig ist, - einen nordischen Kahn von recht kraftvoller Bauweise! Ein gleiches Boot, mit Bünn und Einbaumotor ausgestattet, besitzt auch unser neues Mitglied Willy Busstorf, ehemaliger Restaurator im Altonaer Museum. Er betreibt damit fleißig Gelegenheitsfischerei (auf Butt, Aal und Quappe) im Mühlenberger Loch und hinter den Elbsänden. Sein Kahn ist 1966 von Paul Stöhlker auf der Alten Schierhorn-Werft in Cranz an der Este gezeichnet worden. Nun ist vor kurzem Uwe Lütgen bei seiner ewigen Suche nach Schiffsaltertümern und nach Ausrüstungsteilen für den Elbkutter "Greta", im alten Schuppen der einatigen Werft Martins von Cölln in Finkenwerder über Teile eines vielleicht in den dreißiger Jahre im Bau begonnenen und dann liegengelassenen rundspantigen Kahnes gestolpert (Spant-Auflanger und Wrangen aus gewachsenem Krummholz, sowie Achterspiegel mit Steven). Er hat vom Fleck weg diese Teile aufgekauft und dann 14 Tage später das Ganze als Decklast auf der "Likedeeler" ebenfalls nach Cranz zu Paul Stöhlker verfrachten lassen.



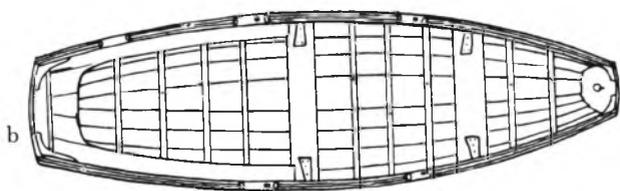
Hier im 120 Jahre alten Werftschuppen soll der Bau des Kahns vollendet werden.

Der Zufall will es, daß Joachim Kaiser in der PIEKFALL-Redaktion ein Buch hat liegenlassen:

„Die nordeuropäischen Seefischereifahrzeuge, ihre Entwicklung und ihre Typen“ von Gerhard Timmermann, (ehemaliger) Leiter der schiffkundlichen Abteilung des Altonaer Museums Hamburg, erschienen in Stuttgart 1962. Aus diesem Buch, sowie aus Christian Nielsen, Danske bådtyper, reproduzieren wir (in altbewährter "likedeelischer" Raubdruckergewohnheit) die entsprechenden Textstellen und Abbildungen zu diesem Bootstyp, der in mehreren lokalen Varianten in ganz Nordeuropa Verbreitung gefunden hat und der auch als Beiboot für unsere Gaffelschiffe gut geeignet ist:



An kleinen Fischerfahrzeugen werden an den Küsten des Finnischen Meerbusens und am südlichen Teil des Bottnischen Meerbusens Plankenähne mit Spiegel am Heck und Bug verwendet. Sie sind teils von viereckigem, teils von rundem Querschnitt. Hier dürfen wir das Ursprungsgebiet des weitverbreiteten sog. „nordischen Kahns“ (Abb. 56 a) zu suchen haben, den wir auch in Skandinavien und in Deutschland gelegentlich antreffen



In Südwestfinnland benutzter Kahntyp.



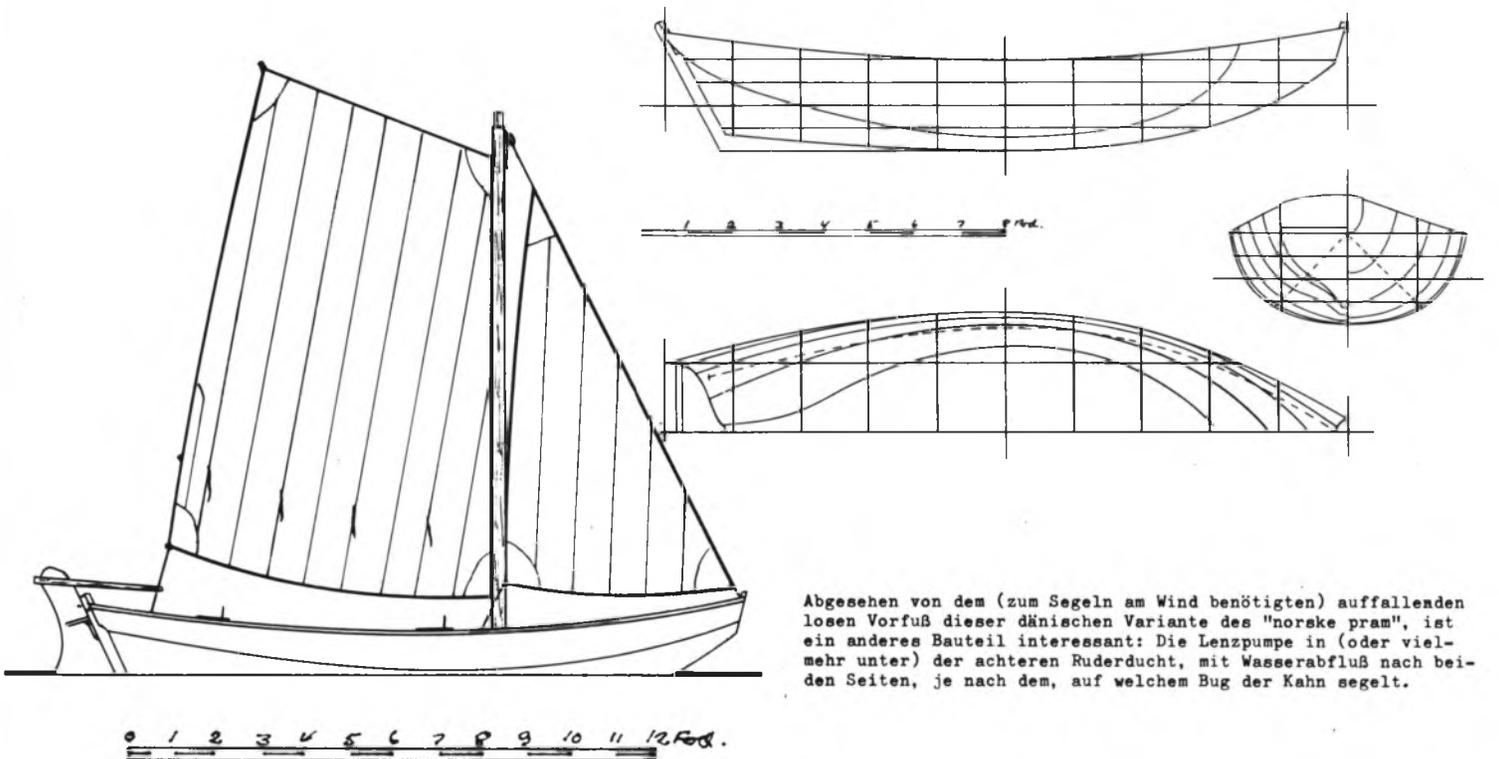
Echter nordischer Kahn, in Hamburg aufgenommen.  
Photo: Gerhard Timmermann.

In den skandinavischen Längern werden diese geklinkerten, offenen Ruderboote "Prahme" genannt. So etwa an den Küsten Norwegens.

Leichter gebaut ist der P r a m m (P r a h m), mit einem flachen Boden, einem kleinen Spiegel vorn und einem größeren achtern. Er dient vorzugsweise zur Arbeit an Reusen und Stellgeräten und zum Fang mit Ködern in flachen Gewässern.

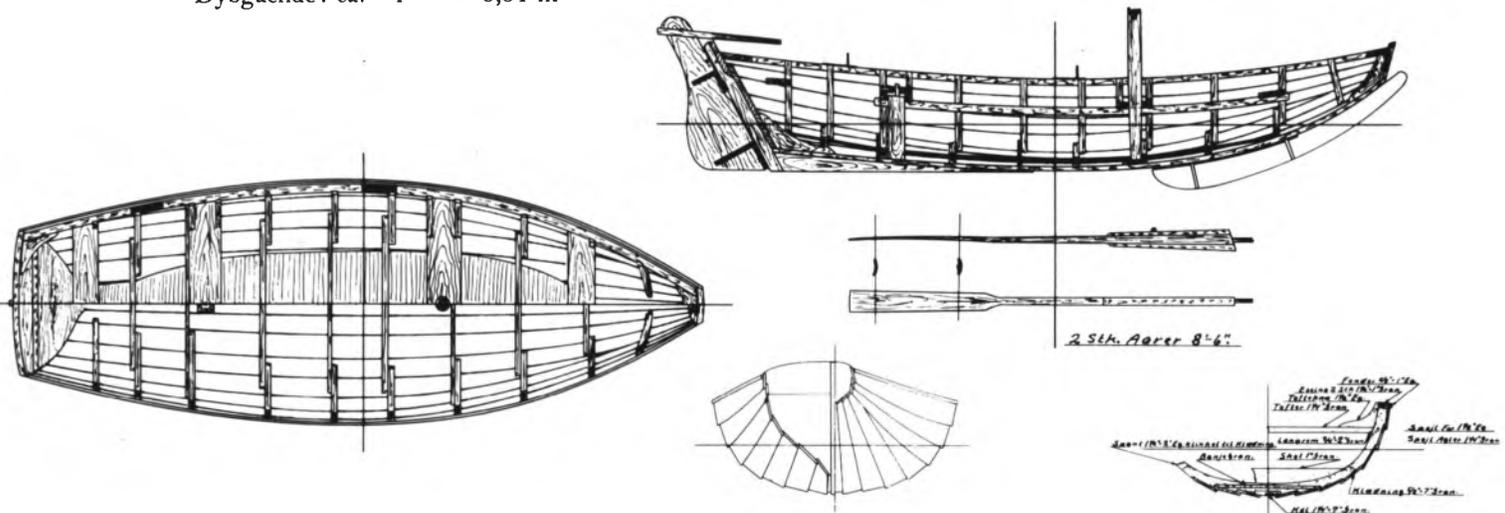
Dasselbe läßt sich auch von dem ebenso geklinkerten "norsk pram" der dänischen Westküste sagen, dessen Bauplan wir aus "Danske badtyper" entnehmen. Dazu aber vorerst wieder G. Timmermann:

Auch den „nordischen Kahn“ finden wir hier noch in seiner Urform in dieser Bauweise unter der Bezeichnung „P r a m“. Diese kleinen Typen dienten der Arbeit an Stellnetzen, Reusen und kleinen Garnen und waren vorherrschend Ruderfahrzeuge. Meistens stand auch ein kleiner Mast mit Segel zur Verfügung, während man sie heute statt der Segel mit einem Motor (evtl. Außenbordmotor) ausrüstet. Ihre Länge schwankt zwischen 3 und 7 m.



Abgesehen von dem (zum Segeln am Wind benötigten) auffallenden losen Vorfuß dieser dänischen Variante des "norske pram", ist ein anderes Bauteil interessant: Die Lenzpumpe in (oder vielmehr unter) der achteren Ruderducht, mit Wasserabfluß nach beiden Seiten, je nach dem, auf welchem Bug der Kahn segelt.

Længde: 15'0" = 4,71 m  
 Bredde: 5'3" = 1,65 m  
 Højde: 2'0" = 0,63 m  
 Dybgående: ca. 1' = 0,31 m

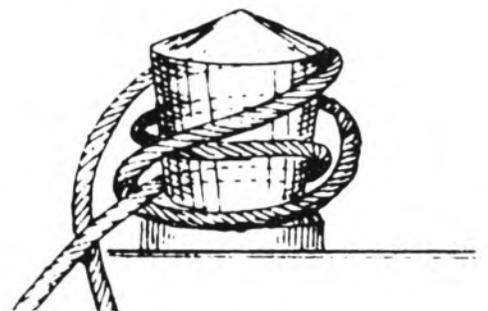


An der Niederelbe und speziell in Finkenwerder, begegnen wir nun unserer außergewöhnlich schwer gebauten, niederdeutschen Version dieses Bootstyps. Timmermann beschreibt ihn folgendermaßen:

Ein ähnlicher Typ ist die im ganzen Niederelbegebiet verbreitete Variante des Nordischen Kahn es (Abb. 17). Er wird als Knickspant- oder Rundspantbau nach den skandinavischen Vorbildern, aber wesentlich stabiler und fester gebaut. Ein vom Verfasser aufgemessenes und in der Seefischereisammlung des Altonaer Museums vielfach aufgestelltes Beispiel eines solchen Kahn es mit Knickspanten war 3,70 m lang, 1,40 m breit und hatte bei 0,65 m Seitenhöhe 0,30 m Tiefgang. Der Flachkiel war achtern 0,23 m, vorn 0,60 m aufgebogen. Der jederseits seitlich an der Kielplanke anliegende Plankengang war um  $23^\circ$  gegen die Waagerechte nach oben geneigt und bestimmte dadurch die verhältnismäßig scharfe Hauptspantform von  $\beta = 0,655$ . Die Wasserlinienbreite von 1,20 m im Verhältnis zum Tiefgang von 0,30 m ergab eine gute Stabilität. Die geringe Lateralfäche, deren Drehwiderstand am Achterschiff durch ein Totholz ausgeglichen werden mußte, um das Boot nicht gar zu sehr „auf dem Teller drehen zu lassen“, war mit die Ursache, daß der Nordische Kahn auf der Elbe stets als ein sehr beliebtes, wendiges Fahrzeug gilt, das auch als Beiboot für die Hochseefischkutter bevorzugt wird. Eine Ducht am Heck und zwei weitere auf ungefähr je ein Drittel Schiffslänge boten Sitzgelegenheit und an der vorderen Ducht konnte auch ein kleiner Mast mit einem Lugersegel eingesetzt werden. Nach 1945 sind eine ganze Reihe Nordischer Kähne motorisiert worden.



Johann Albers, Fährmann von Störort, mit einem der von Junge gebauten Nordischen Kähne . (Sammlung H.Karting)





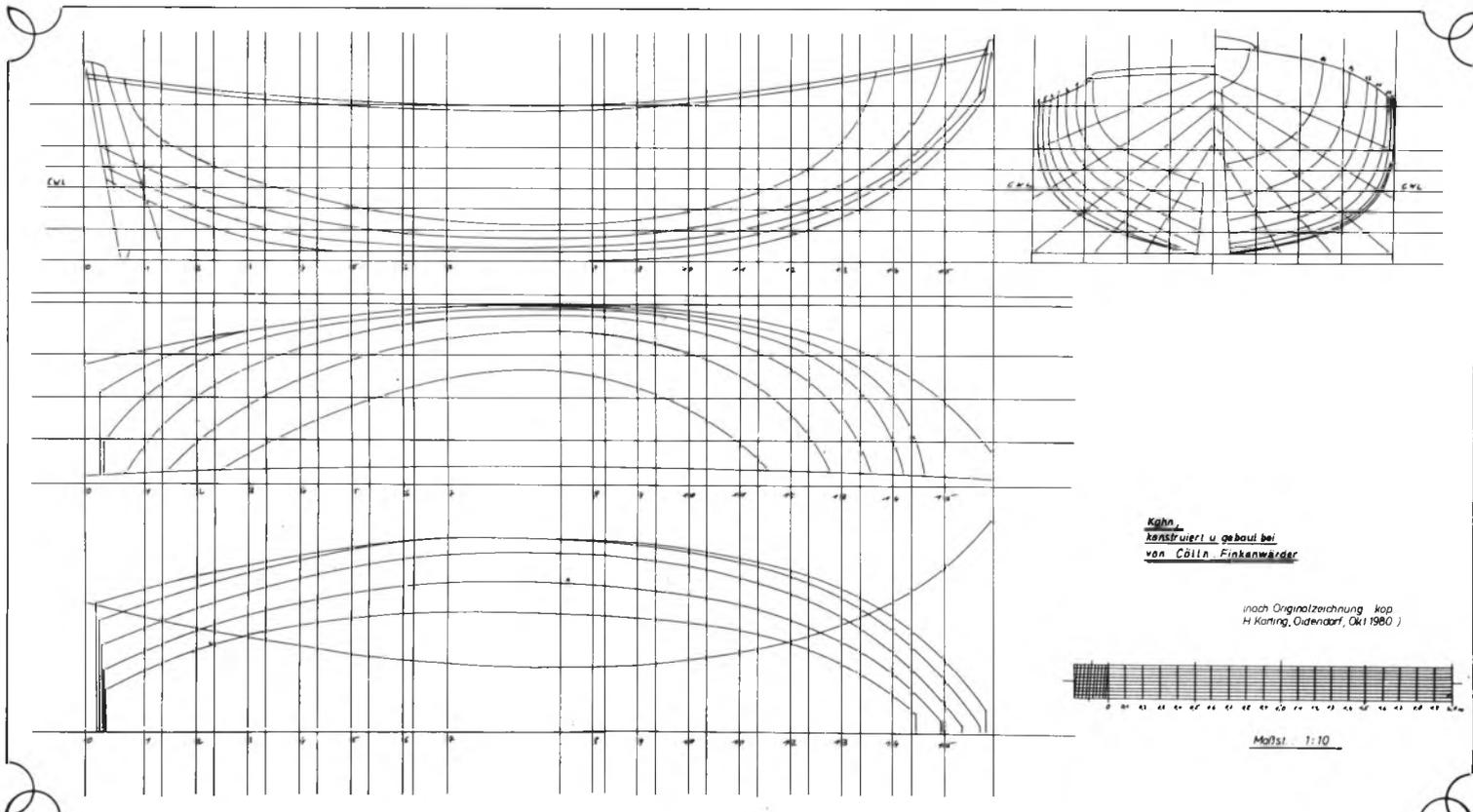
Finkenwerder Fischer bevorzugten die knickspantige und mit breiten Klinkerplanken gebaute Art des Nordischen Kahns. Der Knickspant-Kahn wurde nicht nach Rissen, sondern stets nach Mallen gebaut, weshalb wir bei den Finkenwerder Werften von ihm auch keine Zeichnungen für den Abdruck im PIEKFAH finden konnten. Die Form, die Ausstattung und die sonstige Bauweise, z.B. der flache Schlekiel, der vorn hoch hinaufläuft bis zum kleinen Spiegel in der "Snut" (Schnauze) des Kahns, auch der mehr oder weniger herzförmige achtere Spiegel, die Materialstärken der einzelnen Bauteile, die Ausstattung mit Bunn und Duchten, - und viele andere Details haben ihre Entsprechung im rundspantigen nordischen Kahn.



Das Foto zeigt den Finkenwerder Lüttfischer A. Hustedt in seinem Kahn, unterwegs mit Reussen auf dem Mühlenberger Loch.

Nordischer Kahn. Finkenwerder Bauart.

Photo: Gerhard Timmermann.



Allen Freunden des guten, alten Holzbootsbaus zeigen wir im folgenden als optischen Leckerbissen die Fotos vom Bau jenes nordischen Kahns, den Willy Busstorf 1966 bei Hein Schierhorn und Paul Stöhlker in Cranz hat zimmern lassen. Wir widerstehen hier der Verlockung, die ganze Fülle der handwerklichen Besonderheiten und werft-spezifischen Eigenheiten aufzuzählen, über welche der jetzige Werftherr Paul Stöhlker zu berichten weiß. Der freundliche Meister Stöhlker ist nahezu immer bereit, einem interessierten Besucher mit großer Geduld und mit schier unerschöpflichen Detail-Kenntnissen vom "richtigen" Holzbootsbau zu erzählen - am liebsten natürlich auf Platt! Um zu erklären, wie ein bestimmter Arbeitsvorgang verläuft, was alles berücksichtigt werden muß und auch, wie man es nicht machen sollte, riskiert der Meister selbst eine Verspätung zum Kegelabend! Er läßt auch 'mal tagsüber bei der Arbeit an den meist abstoßend häßlichen "Plastik-Bombern", die nun oft zu Reparatur und Ausbau in seinen Schuppen kommen, alles liegen und fallen, nur um ein Gespräch zu führen über Kutter und Ewer, Jollen und Kühne...

Jetzt aber hat der 59-jährige Paul Stöhlker als Winterarbeit die gründliche Reparatur eines Ewerbootes (Beiboote für den Kutter "GRETA") in Auftrag bekommen, und er wird auch bald schon gute Eiche kaufen müssen für den neuen Kahn. Diese Boote werden alle im Museumshafen Oevelgönne liegen.

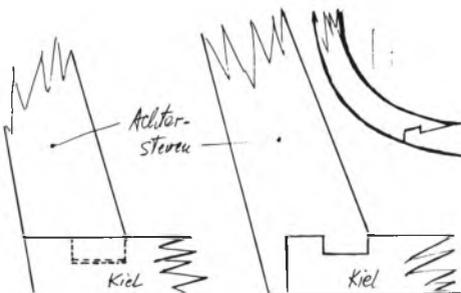


Bootswerft Hein Schierhorn in Cranz a.d. Este, heute Paul Stöhlker.

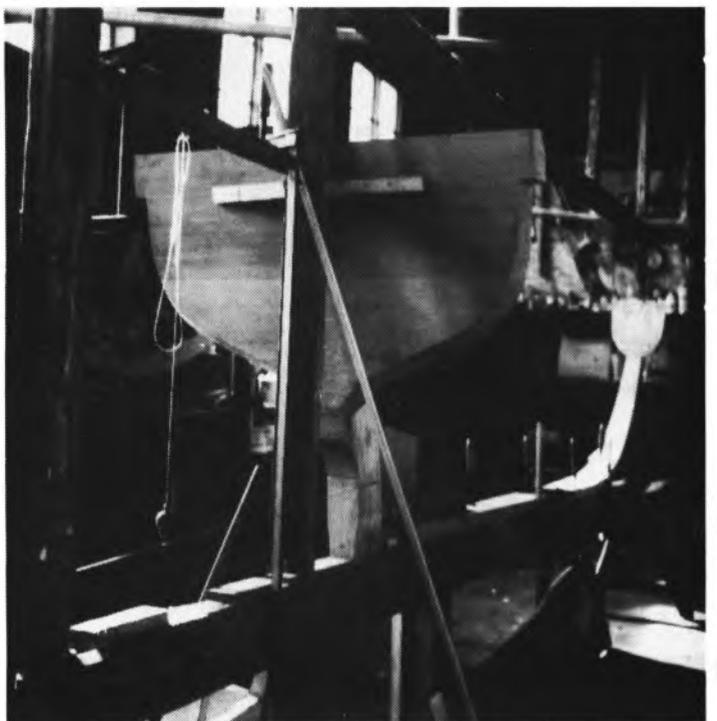


So sah es noch in den sechziger Jahren im Werftschuppen bei Schierhorn (und Stöhlker) aus, als auch noch Lehrlinge hier ausgebildet wurden. Keine offenen Kutter mit Herzspiegel für die Elbfischer, geklinkerte Beiboote für die großen Frachter, kräftige Arbeitsboote für den Hamburger Hafen und formschöne Kajütboote für die "Lustschiffer" verließen hier in beispielhaft guter Verarbeitung den Werftplatz.

P. Stöhlker (links) und H. Schierhorn (rechts) bei der Arbeit Mitte der Sechziger.



Auf dem flachen Sohlekiel des entstehenden Kahns sind der vordere Spiegel, der Achterstern (mit Propellerbrunnen) und der herzförmige Spiegel befestigt. An der besonderen Art, diesen Achterstern mittels Hakenlasche am Kiel fest zu verbinden, sowie außerdem an dem scharfen Achterschiff sind alle Boote der Cranzener Werft sofort zu erkennen. Andersorts haben Bootsbauer den Stern mit einem Zapfen in den Kiel gesetzt und außen eiserne Schwalbenschwänze angebracht. Solch eine Verbindung ist problematisch. Auch das fülligere Achterschiff bevorzugen jene Werften, die sich das Beplanken einfach machen.





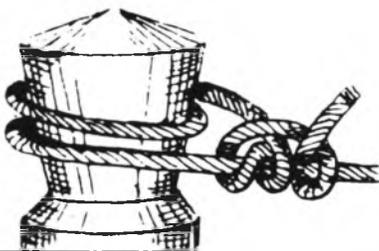
Die Bilder veranschaulichen die schwere und ungewöhnlich starke Bauweise eines großen, niederdeutschen "Kohne". Vorlich der Binn sitzen die (Spant-)Auflanger vor den Wrangen, im achterlichen Teil des Kahns dagegen hinter diesen. Auf diese Weise können die Auflanger am vorderen und achteren Ende der Binn, weil sie eben außerhalb der Binn sind, das Bünndeck nicht schwächen. Auch dies wieder eine der wohldurchdachten Besonderheiten in der Bauweise der Cranzter Werft, die bei manch anderen Bootsbauern nicht zu erkennen ist!



In der Beplankung fehlt nur noch der "Stopper", welcher leicht keilig gearbeitet ist und mit großer Wucht als letzte Planke in die Lücke getrieben wird. Die breite und stärkere Oberplanke ist das Bergholz.



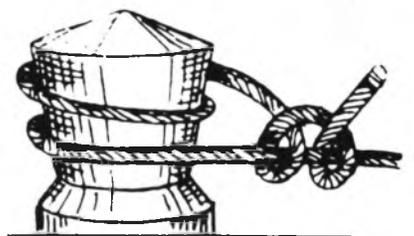
Nach vollbrachtem Aufplanken posieren Paul Stöhlker und dessen beide Söhne Heino und Arno für den Fotografen. Die Söhne sind heute junge Männer, haben längst ihre Bootsbauerlehre - mit Auszeichnungen - abgeschlossen und arbeiten auf der Stahlschiffwerft Sietas/Cranz als Schiffbauer.



Bootswerft Paul Stöhlker  
Estedeich 78

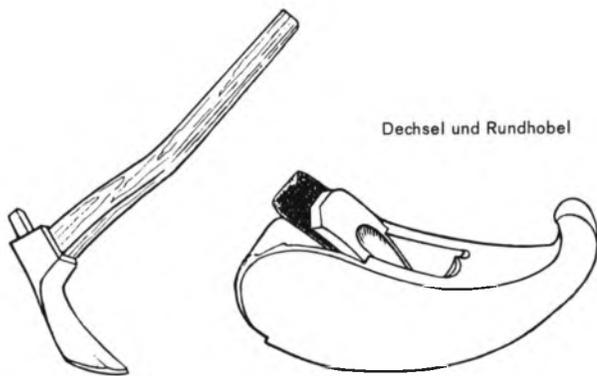
2101 Hamburg-Cranz 96

Tel. 040 / 745 93 22





Der rundspantige Kahn mit Bunn für W. Busstorf sieht seiner Vollendung entgegen. Er ist im letzten Bild bereits geölt (Leinöl) und fast schon fertig für die Bootstaufe.



Kleiner rundspantiger Kahn beim Fischen auf Elbbutt. Er trägt dazu eine Vorrichtung aus Zepter und Spieren für das Buttgarn. Je zwei Teile dieses Garns hängen auf beiden Seiten. Über das achtere Ende der Spiere wird dieses Treibnetz dann ausgebracht; die Schwimmer (Korken) und die Gewichte sind schwach zu erkennen.

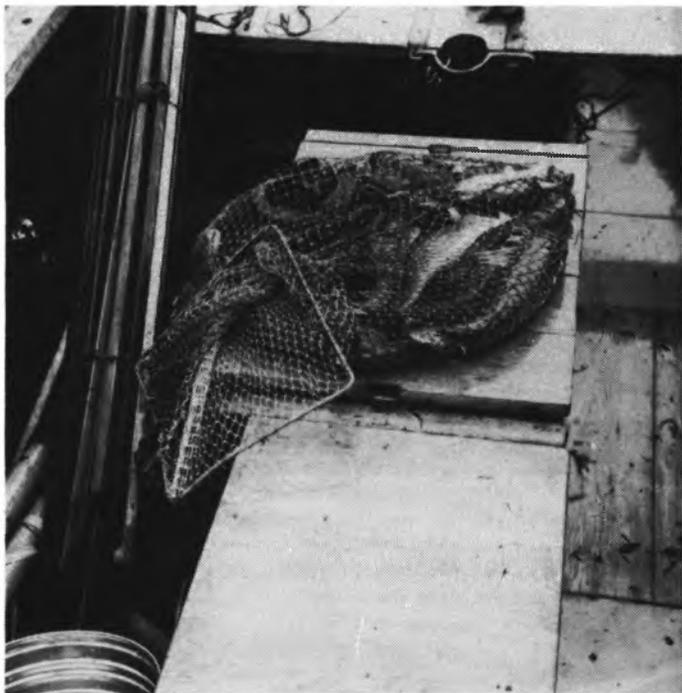


Die Fotos zeigen den vorhin beschriebenen großen Kahn von W. Busstorf, eingesetzt in der (Aal-)Quappenfischerei. Dazu liegt einer der Quappen-Körbe auf der Ducht bereit, - ein Drahtgestell mit trichterförmigen Netzen (den sogenannten "Morden"). Die Körbe werden an langer Strohleine (Kokos) triftig, also nicht fest wie die Aalkörbe, an Grund verankert. Die langen Holzleisten dienen zum Ausspreizen der Quappenkörbe, kurz bevor diese ausgebracht werden. So können im recht kleinen Kahn viele Körbe gestaut werden. Wie lohnend solche Lüttfischerei noch vor 20 Jahren war, beweist der volle Netzbeutel mit Quappen und einem Aal.

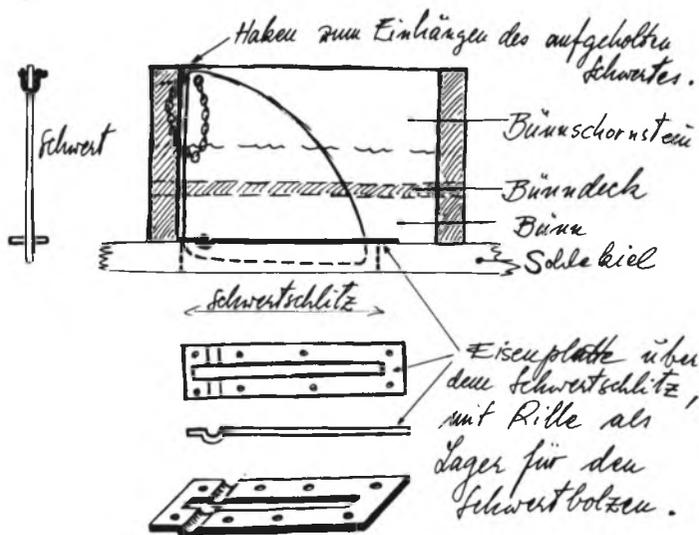


Es sind im Spätsommer 1980 hinter Schweinesand und auf dem Süßwasserwatt des Mühlenberger Lochs erstmalig seit vielen Jahren große Buttische gefangen worden! Doch weiter elbabwärts ist der Fisch krank und verseucht. Und auch das Mühlenberger Loch wird für die Flugzeugwerke (MBB) demnächst zur Hälfte aufgeschüttet.





Der Netzbeutel liegt auf dem Bünndeckel. Neben dem Bünnschornstein sind auch die Planken des Bünndecks gut zu erkennen; davor die Bodenbretter; unten im Bild der Motorkasten; Ruderducht und Mastducht im oberen Teil. Zum Segeln am Wind ist der nordische Kahn mit einem höchst einfachen und praktischen Bünnschwert ausgestattet. Man kann es ohne große Umstände aus der Bunn und aus seinem Schlitz im Kiel herausheben, es beiseite legen, und danach bequem den gefangenen Fisch ketschern.



Auch die Entenjäger bedienen sich offensichtlich gern des Kahnens. Die Fotos zeigen eine Elbelandschaft in den späten fünfziger Jahren, als noch kein Mensch sich sonderlich Gedanken machen mußte über den Schutz der Schilfgürtel an den Nebenälben. Unter der ganzen "Tarnung" - das ist der Name eines ganz bestimmten Krautes, kein irbeliebiges Schilf! - und unter seiner sehr "verschiedensprachigen" Besatzung ist vom Kahn selbst nicht viel zu sehen. (Übrigens: Ein Entenjäger versteht ja sofort, was seine zahmen Lockvögel sich zu sagen haben. Gibt es doch auch unter diesen immer welche, die den Durchblick haben und dann so rufen: "Go weg! Go weg! Go weg!..." Diese werden umgehend mit Freilassung bestraft und bei nächster Gelegenheit im Flug erschossen. Die anderen aber quaken brav: "Komm an, komm an...!" Sie leben zwar viel länger, doch mit einem Bleigewicht am Fuß.)

Und noch etwas: Auch in den Logbüchern einiger unserer Gaffelfreunde stößt man doch bisweilen auf recht befremdende Hinweise über Wildentenbraten (!) während einsamer Fahrten in Küstengewässern... Dabei haben diese Schiffe keine Tiefkühltruhe. Was mag sich dabei unser "Bordjurist" nur denken?!

Der niederdeutsche nordische Kahn jedoch, mit seiner hohen, stumpfen "Schnauze" zeigt gerade hier, in den Schlickgewässern und den flachen Prielen, seine Überlegenheit gegenüber Booten mit scharfem und tiefem Kutterstevan: Er kann nicht nur im Wasser sondern auch im Schlick "auf dem Teller" gedreht werden! Der Kutterstevan würde dagegen immer tief im Schlick stecken und ein Wegdrücken oder Drehen des Kahnens vereiteln. Erst recht nicht würde ein Boot mit Kutterstevan beim Anlegen weit genug zum Grabenrand hinauf laufen, damit die Besatzung bequem (oder überhaupt) aussteigen könne.





Fähre Wewelsfleth  
mit "Norschem Kähn" als Beiboot (ca 1925)

(Sammlung H.Karting)

Eine ganze Reihe von Nordischen Kähnen ist auch auf der bekannten Werft von Johann Junge in Wewelsfleth an der Stör gezimmert worden. Auftraggeber dieser Fahrzeuge waren Lüttfischer, Schiffer und Fährleute der näheren Umgebung. Auch das Wasserbauamt Glückstadt bestellte insgesamt mindestens drei dieser Boote bei Junge.

Die Abmessungen dieser von Junge als "Segel-Kähne" bezeichneten Fahrzeuge betragen 4,50 x 1,65 x 0,57 m, jedoch sind sie "auch sonst mehrfach länger oder kürzer gebaut" worden, wie er zu seiner Konstruktionszeichnung anmerkt. "Alle hatten Mittelschwert, Raasegel mit und ohne Focksegel", lautet eine weitere Anmerkung.

Drei solcher Kähne wurden in den Jahren 1910, 1912 und 1916 für den Fährmann von Ivenfleth, Johann Albers gebaut. Wie die beigegefügteten Fotos zeigen, handelte es sich um rundspantige Boote mit herzförmigem Spiegel und ausgeprägtem Sprung.



Störfischer und Fährmann von Ivenfleth Johann ALBERS (mitte) mit seinem Fährprahm. Im Hintergrund ein weiteres Boot sowie seine Störjolle "Irene". (Sein großer Ewer, mit welchem er Torf nach Hamburg zu bringen pflegte, ist auf dem Bild nicht zu sehen). Der junge Mann im Sonntagsstaat ist Herr Appel aus "euenkirchen. Der Arbeitsmann, vorn, ist unbekannt.

Die Aufnahme entstand 1912 in Störort. Priel und Bäume gehören zur mittleren Hauswurt der Wirtschaft Breckwoldt, zu der vorher auch der Fährbetrieb gehörte. Das Haus selbst diente in dänischen Zeiten als Zollhaus.

Die Wirtschaft wurde von Breckwoldt an den Baron von Fuchs und Nortorf verkauft, während die Fähre für 6000,- Mark von Johann Albers, Ivenfleth übernommen wurde.

(Foto: Heinz Nitzsche, Borsfleth)

H.Karting, Oldendorf



VERLEGER



Ein letztes Wort noch des Dankes an alle jene Personen, die mit dazu beigetragen haben, daß der Bericht über den Nordischen Kähn in aller kürzester Zeit für PIEK FALL zustande gekommen ist:

Paul Stöhlker in erster Linie;  
Willy Busstorf für die Fotos;  
Martin v. Cölln, der uns mehrere Risse von rundspantigen Kähnen ohne Umstände mitgegeben hat;  
Herbert Karting, der diese vergilbten Risse neu gezeichnet hat;  
Uwe Lütgen, Ingo Klauke und "Moses" Mähl (Geselle bei Behrens/Finkenwerder) für ihre Telefonate, Botengänge und Autofahrten;  
und schließlich Camilla Gohdes, die uns alles getippt hat, weil sie die Beschäftigung mit solchen heimatkundlichen Themen wohl gut findet, - auch wenn sie nicht Mitglied bei den "Freunden des Gaffelriggs" ist.

# ANNE MARIE

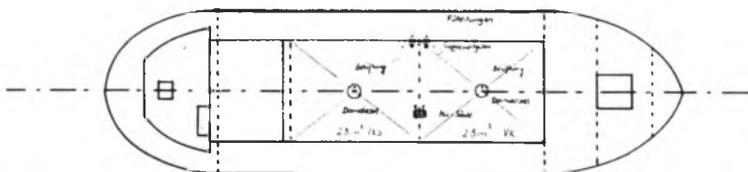
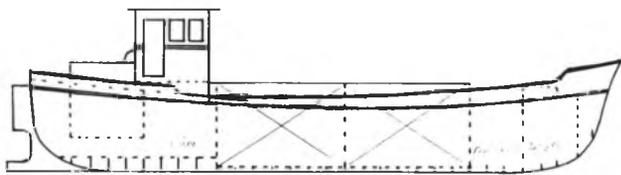
In Flensburg entdeckt: Frachtsegler als Bunkerboot

Gaffelfreunde machten in Flensburg eine erstaunliche Entdeckung: Das kleine stählerne Bunkerboot, von dem die Yachtsegler seit Jahren Diesel und Benzin zapfen, war einmal ein Ewer! Un der soll zu allem Überfluß möglichst schnell verkauft werden. Um das Erfreuliche vorwegzunehmen: Der Rumpf ist unverlängert und ca. 16,5 Meter lang bei 4,7 Meter Breite - eine schöne Größe also. Die Heckpartie ist kaum verändert; der Boden ist aus Stahl. Von Innen sieht das Schiff gut aus. Bedauerliche Anmerkungen sind zu machen über den Pflegezustand des namenlosen Objekts - der Rumpf ist seit endlosen Jahren nicht geslipt und gemalt worden. Im Bereich der Wasserlinie (die je nach Füllhöhe der Tanks schwankt) sind die Platten stark abgerostet, aber nicht durch. Messungen sollen demnächst durchgeführt werden.\*

Der alte Steven ist leider durch eine überaus häßliche Neuschöpfung ersetzt - so etwas ähnliches wie ein abgerundeter Kümo-Bug. Die Schanz ist aufgerostet. Der Ewer hatte früher ein Holzdeck, wohl auch hölzerne Luken. Dies alles ist aus Stahl in Nietbauweise erneuert worden. Die ehemals vorhandene Maschine ist ausgebaut.

In direkter Nähe zu teuersten Glitzeryachten gelegen, ist der Rumpf in einem himmelschreiend vernachlässigten Zustand. Der Dreck im Wassergang liegt so hoch, daß schon Pflanzen darin wachsen. Dabei ist der Ewer noch täglich als Bunkerboot in Betrieb. Vom pflegerischen Standpunkt aus kann man die Betreiber, den 'Flensburger Yachtservice', nur als Schweine bezeichnen.

Eigner ist die Mineralöl-Großhandelsfirma Lange, Will & Co in Kiel. Zuständig für den Verkauf ist Herr Koch, Telefon 0431 / 62061. Mit ihm wurde ein Quasi-Vorkaufrecht für Gaffelfreunde vereinbart, das allerdings nur bis Mitte Oktober befristet sein sollte. Andere Interessenten sollen vorhanden sein.



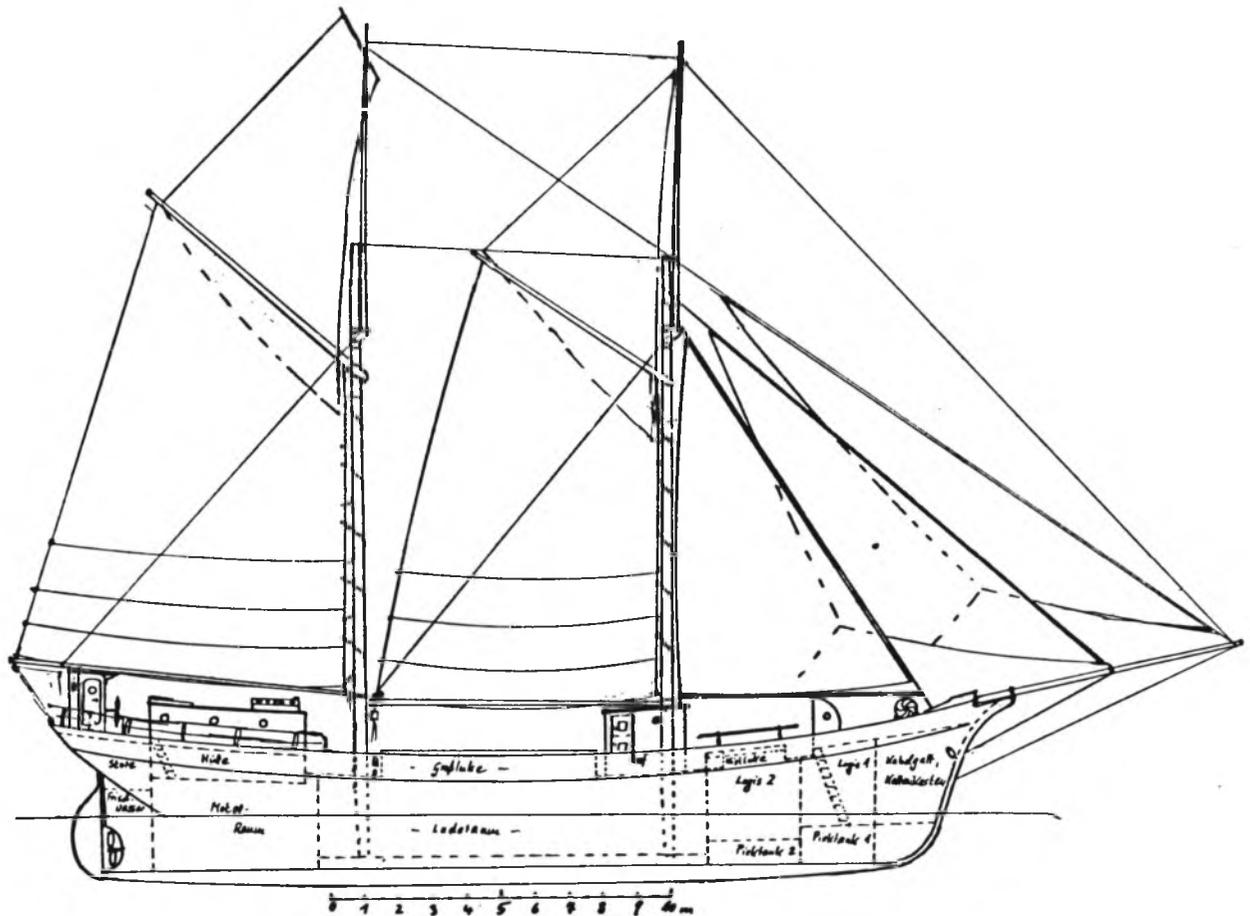
\* Ultraschall-Messungen im Bereich der Wasserlinie sind inzwischen gemacht worden und haben Plattenstärkewerte von annähernd 5 mm ergeben. Die dünnste gemessene Stelle beträgt 3,7 mm.

Zur Geschichte des Ewers hat sich folgendes herausfinden lassen: Er wurde 1905 auf der Werft von Johs.Thormählen & Co in Elmshorn für den Schiffer Johannes Carsten Dreyer aus Assel gebaut. Im ersten Meßbrief stand: "Besanewer, Stahl mit Holzdeck, Vollgewegert. 15,78 x 4,71 x 1,43 m, 31,77 BRT." Der Ewer war also für den Obst- und Gemüsetransport bestimmt gewesen. Dreyer war wohl Schiffer-Bauer, seine Berufsbezeichnung war mal Schiffer, mal Landwirt. Vielleicht hat er auch eigene Produkte versiegelt. Die Baukosten sind mit 7500 Mark angegeben. "Anne Marie" war der erste Name, Heimathafen Assel.

1925 baute die Werft von Gebr. Schulze in Gauensiek einen Dieselmotor von 25 PS Stärke ein. Hierbei dürfte auch das Holzdeck entfernt worden sein. Die gesamten Umbaukosten (incl. Motor) beliefen sich auf 9000 Mark. Ab 1934 ist die "Anne Marie" als "Gigewer" registriert.

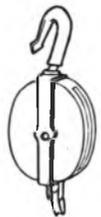
Erst 1950 verkaufte Dreyer seinen kleinen Ewer. Erwerber war der Kaufmann Diedrich Pohlmann aus Assel, der nun den Umbau zum Bunkerboot durchführen ließ, welches dem stolzen Namen "Pohlmann 1" trug. Damit wurden überall zwischen Cuxhaven und Hamburg Seeschiffe bebunkert. Später arbeitete das Schiff auch in Nord- und Ostfriesland, wo es Küstenbaustellen mit Treibstoffen versorgte.

1968 endlich trennte sich Pohlmann von dem kleinen Schiffchen und verramschte es für 2000 Mark an den Schrotthändler Emil Tietje in Hamburg, sicher in der Meinung, der Ewer werde nun abgewrackt. Da aber kannte er Herrn Tietje schlecht. Der brachte es nach nicht einmal drei Monaten fertig, das Objekt für 13 500 Mark weiterzuverkaufen - eben an jene Firma Lange, Will & Co, die noch heute der Besitzer ist. Herrn Tietjes einzige Eigenleistung bei dieser enormen Preissteigerung war, daß er den alten Motor entfernte, ersatzlos, versteht sich, und daß er den Ewer zwischendurch mit seinem schönen Vornamen "Emil" verschönerte. Die neuen Besitzer nannten ihn "Hein". Als "schwimmende Tankstelle" wurde der ehemalige Besan-Ewer nun aus dem Verkehr gezogen und im Register gelöscht (1968).



Bei ihrem jetzigen Zustand kaum zu glauben: So soll die Nordstrand I laut Zeichnung des Schiffseigners nach der Fertigstellung aussehen.

## „Nordstrand I“ – bald ein frachtfahrendes Segelschiff



Gluckstadt. Besucher des Glückstädter Hafens werden sich seit kurzer Zeit wohl schon des öfteren über die beiden Hälften eines auseinandergetrennten Schiffes gewundert haben, die dort auf den Helgen der ehemaligen Brockmüller-Werft liegen. Was auf den ersten Blick wie eine Abwrackaktion aussieht, ist eins der interessantesten maritimen Bauvorhaben an unserer Küste. Aus einem 50 Jahre alten Schiffsrumpf entsteht hier Deutschlands wohl erstes und einziges frachtfahrendes Segelschiff.

Initiator und Eigner des Fahrzeuges ist nun nicht etwa eine bundesdeutsche Institution zur Erprobung alternativer Schiffsantriebe, sondern ein bescheidener und fleißiger, junger Schiffshistoriker, der den heruntergekommenen Frachter kürzlich auf einer Zwangsversteigerung günstig erwerben konnte. Joachim Kaiser, so sein Name, ist den Lesern der „Norddeutschen Rundschau“ schon lange kein Unbekannter mehr. Durch eine Reihe von schiffshistorischen Themen sowie durch seine führende Mitarbeit bei der Heimtschaffung und anschließenden Restaurierung des Besannewers „Hermann“, hat er sich im Kreis Steinburg einen guten Ruf erworben.

Kaiser ist Mitbegründer des „Museumshafens Oevelgönne“ in Hamburg, wo die letzten traditionell getakelten Gebrauchsegler der Niederelbe einen würdigen Platz gefunden haben. Kaisers Besannewer „Die Veränderung“, den er sich aus einem kleinen Motorwerer rekonstruierte, und der als hervorragendes Beispiel für die originalge-

treue Wiederherstellung eines traditionellen Seglers gilt, ist inzwischen an der Küste eines der bekanntesten Fahrzeuge geworden. Seit langem schon verwendet Kaiser seine ganze Energie auf das Aufspüren und Erhalten der letzten Reste unserer einst riesigen Küstenseglerflotte. Und wann immer es gelingt, einen solchen Rumpf vor dem Verschrotten zu bewahren, steht er dem neuen Eigner mit Rat, mehr aber noch mit Tat, zur Seite. Somit steht in Glückstadt beileibe kein Träumer vor dem abenteuerlich anmutenden Vorhaben, sondern ein Mann, der weiß, was da an Arbeit, Mühe und Entschagung auf ihn zukommt.

Mit dem Kauf dieses Fahrzeuges haben sich Joachim Kaiser und seine Partnerin Birgit Soldwedel einen lange gehegten Wunsch nach einem größeren Schiff erfüllt. Nach seiner Restaurierung soll das Schiff als Schoner mit verhaltensgestörten Jugendlichen zur See fahren. Mit dieser Form der Behandlung erzielt man in Skandinavien bereits seit Jahren großartige Erfolge. Einen besonderen Effekt verspricht man sich von der gleichzeitigen Beförderung von Ladung, und zwar nicht nur zur Verminderung der gewaltigen Kosten, sondern auch zur Motivation der Jugendlichen. Verbindliche Zusagen von Abladern liegen übrigens bereits vor.

Bis es soweit ist, gibt es jedoch noch unglaublich viel zu tun. Als erstes wurde nun das Schiff, das man vor Jahren einmal verlängert hatte, durch Herausnahme einer sieben Meter langen Sektion auf sein altes Maß von ca.

27 Metern zurückgebracht. Gleichzeitig sind eine Reihe von schlechten Platten der Außenhaut zu erneuern. Der Steven, der nach einer Kollision begrädigt worden war, soll wieder seine alte Klipperform erhalten. Während der Hinterbereich größtenteils unverändert bleiben soll – hier wird lediglich das Ruderhaus entfernt – wird das Vorschiff zur Aufnahme der Jugendlichen eingerichtet. Zusammen mit dem alten Logis entsteht hier im vorderen Laderaum eine weitere geräumige Unterkunft. Als Tagesraum und Messe dient ein Aufbau an Deck im Bereich des Vormastes. Die Großluke und der größte Teil des Laderaumes stehen somit zur Aufnahme der Ladung weiterhin zur Verfügung. Getafelt wird das Schiff als Gaffelschoner, ein Rigg, das sich auf den skandinavischen Schiffen in der Jugendarbeit hervorragend bewährt hat.

Das Schiff, das da als „Nordstrand I“ auf der Werft liegt, begann seine Laufbahn im November 1931, als es unter dem Namen „Franziska“ von der Werft der Gebrüder Niestern & Co. in Delfzijl zur Aufnahme der Jugendlichen abgeliefert wurde. Die „Franziska“ war nach überlieferten Segelschiffen gebaut worden, galt aber schon als Motorschiff. Es hatte zwar den überfallenden Klippersteven und das schöngeformte Heck der alten Segler, auch war sein Unterwasserschiff noch relativ scharf und sogar auf Kiel gebaut, doch als Takelung war nur ein niedriges anderthalbmastiges Motorschoner-Rigg installiert worden. Es war eben nur eine Hilfsbesegelung, während den Hauptantrieb der 80 PS leistende „Bohn

& Kähler“-Motor erbrachte. Kapitän Werner besaß den Frachter über zwanzig Jahre lang. 1949 hatte er das Schiff auf fast 33 Meter verlängern lassen, wodurch sich seine Tragfähigkeit – und somit Wirtschaftlichkeit ganz erheblich verbesserte. Gleichzeitig wurde damals die Takelage verkleinert.

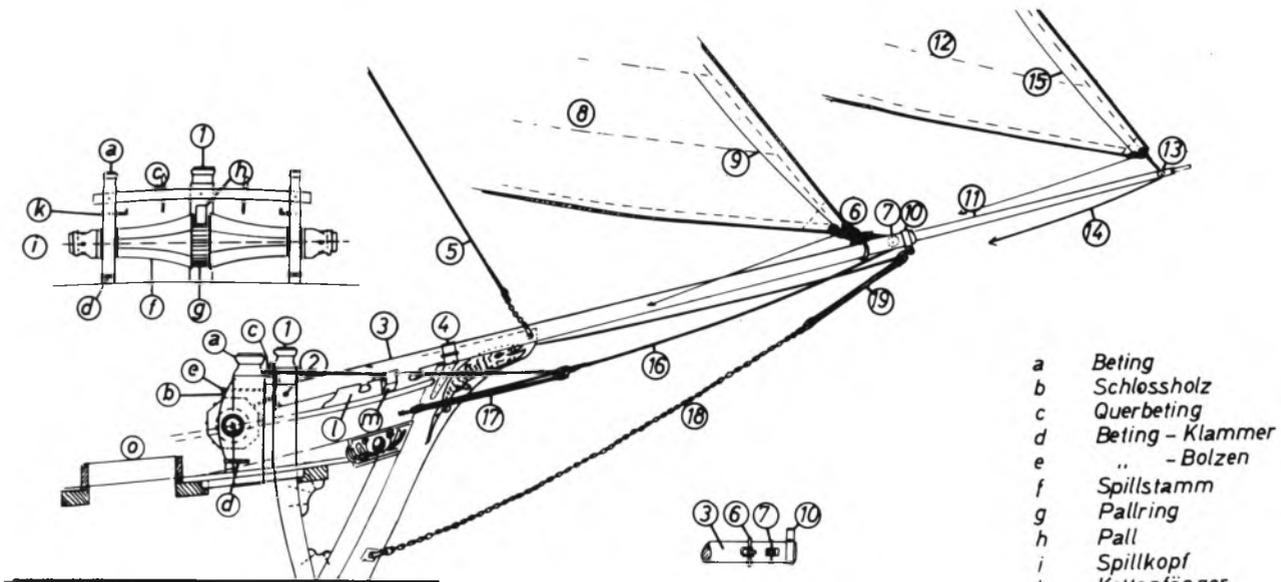
Von 1952 bis 1958 gehörte das Fahrzeug dann H. und R. Fischer aus Uetersen, die den Namen in „Palmyra“ umwandelten. Danach war das Schiff sogar für einige Zeit im Kreis Steinburg beheimatet. Als „Annelies“ gehörte es von 1958 bis 1961 Kapitän Hans Knudsen aus Glückstadt. Seinen vierten Namen erhielt es, als es 1961 an Kapitän Hansheinrich von Borstel aus Gauensiek verkauft wurde, der es nun „Gerd-Ute“ nannte. Der (vorerst wohl) letzte Name „Nordstrand I“ prangt seit 1966 an den Bordwänden. Eigner waren von 1966 bis 1977 Richard Rottpeter aus Husum, und schließlich von 1977 bis 1980 Herbert Bartels aus Wedel.

Zumindest eine weitere Namensänderung dürfte nun aber noch bevorstehen. Der von lästernden Freunden im Hinblick auf die alte „Die Veränderung“ vorgeschlagene Name „Die Vergrößerung“ allerdings stößt bei den jetzigen Eignern auf wenig Gegenliebe.

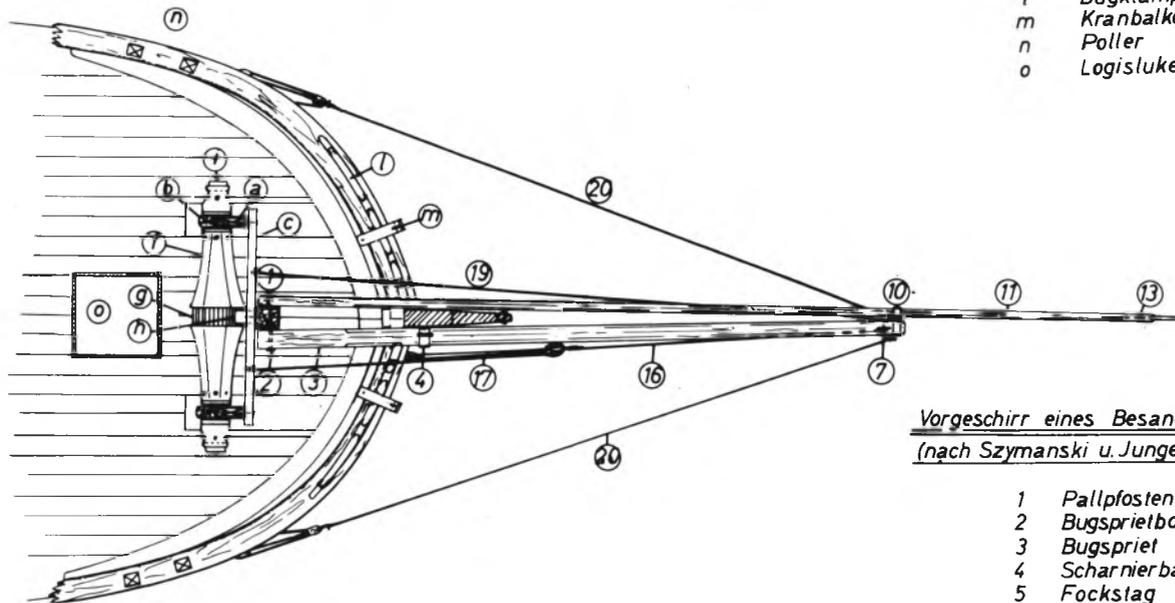
Herbert Karting

Glückstadt

Sonnabend, 15. November 1980



- a Beting
- b Schlossholz
- c Querbeting
- d Beting - Klammer
- e " - Bolzen
- f Spillstamm
- g Pallring
- h Pall
- i Spillkopf
- k Kettenfänger
- l Bugklampe
- m Kranbalken
- n Poller
- o Logisluke



Vorgeschirr eines Besanewers von 1889  
(nach Szymanski u. Junge-Zeichnung Nr. 305)

- 1 Pallpfosten
- 2 Bugsprietbolzen
- 3 Bugspriet
- 4 Scharnierband
- 5 Fockstag
- 6 Klüverackring
- 7 Scheibgat f. Klüverausholer
- 8 Klüver
- 9 " - Niederholer
- 10 Jagerbaumbrille
- 11 Jagerbaum
- 12 Jager
- 13 Scheibg. f. Jagerausholer
- 14 Jageraush.
- 15 Jag. - Niederh.
- 16 Klüveraush.
- 17 " - Talje
- 18 Wasserstag
- 19 " - Talje
- 20 Bugstagen

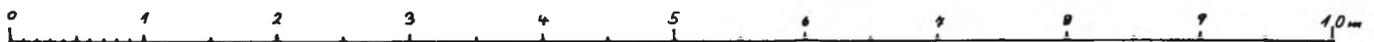
## Deutschlands letzter hölzerner Frachtewer

von Herbert Karting

# Hermann

aus Wewelsfleth

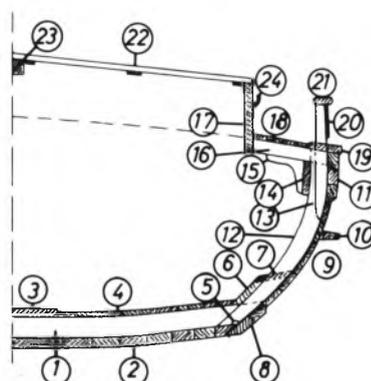
© Copyright 1979 by Rundschau KG, Itzehoe



H.Karting, Oldendorf, Jan.1977

### Ewer v. 1889 (zu Junge-Zeichnung Nr.305). HAUPTSPANT.

- |                  |                       |
|------------------|-----------------------|
| 1 Bodenlager     | 13 Schanzkleidstütze  |
| 2 Bodenplanken   | 14 Balkweger          |
| 3 Kielschwein    | 15 Hängeknie          |
| 4 Bodenweger     | 16 Halber Decksbalken |
| 5 Wasserlauf     | 17 Lukensüll          |
| 6 Kimmweger      | 18 Decksplanken       |
| 7 Füllung        | 19 Leibholz           |
| 8 Kahnplanke     | 20 Setzbord           |
| 9 Seitengänge    | 21 Schandeckel        |
| 10 Schwertklampe | 22 Lukendeckel        |
| 11 Berghölzer    | 23 Giebelbalken       |
| 12 Spant         | 24 Schalkklampe       |



Jürgen Griese  
Wittland 30 E  
2 Hamburg 55

Hamburg, den 6.10.80

An das  
Hamburger Abendblatt  
Kaiser Wilhelm Str. 6  
2 Hamburg 36

Leserbrief zu Ihren Artikeln "Alte Süderelbe: Jungbrunnen für kranke Elbe" und "Das Ganze ist eine fixe Idee" vom 2. und 3. Oktober 80

Es ist zu begrüßen, daß der Umweltsenator Curilla sich für eine Wiederöffnung der alten Süderelbe ausgesprochen hat. Die Elbe erhielt so eines ihrer zahlreichen in den vergangenen zwanzig Jahren dem Strom verlorengegangenen Nebengewässer u.a. zwecks Stärkung der Selbstreinigungskraft des Flusses zurück.

Die Behauptung des Wirtschaftssenators Steinert, Hamburgs Sicherheit gegen Sturmfluten sei damit wieder in Frage gestellt, ist wahrheitswidrig und bewußt irreführend. Bei Sturmfluten würde das im Süderelbedeich zu errichtende Sperrwerk geschlossen und das dahinterliegende Land, wie bei den übrigen Nebenflüssen der Elbe auch (z.B. Este), geschützt.

Es wäre keineswegs erforderlich, die alten Deiche an der Süderelbe zu erneuern. Die normale Tide würde nicht einmal den Fuß dieser Deiche erreichen. Das ist ja gerade der Sinn der Sperrwerke auch an den anderen Nebenflüssen, daß man die alten Deiche vernachlässigen oder gar abtragen kann. Das Sperrwerk vorn an der Elbe schützt vor Sturmfluten.

Der eigentliche Skandal an der Elbe liegt aber darin, daß der Hamburger Senat weiterhin beabsichtigt, eine riesige Fläche - 60 % der Außenalster - im Mühlenberger Loch für die Errichtung von Industrieanlagen (MBB) zuzuschütten, obwohl z.B. an der gegenüberliegenden Seite dieser Firma das große Gelände der ehemaligen Deutschen Werft brachliegt. Der Hamburger Senat hat die naheliegenden Alternativen zur schlechtesten aller Lösungen garnicht ernsthaft geprüft.

Der Senat handelt unsozial, weil er

1. das letzte große zusammenhängende Naherholungsgebiet der Hamburger Bevölkerung mit den Elbe-Wanderwegen auf beiden Seiten des hier 2,5 km breiten Stroms ohne Not zerstört und
2. die Schaffung neuer, relativ umweltfreundlicher Arbeitsplätze in Hamburg gefährdet. Denn die von der Vernichtung einer 90 ha großen Wasserfläche zwischen Neuenfelde, Finkenwerder, Nienstedten und Blankenese betroffenen Bürger werden stellvertretend für die Hamburger Bevölkerung den Rechtsweg gegen dieses skandalöse Vorhaben beschreiten. Es ist jetzt schon abzusehen, daß dann die von MBB anvisierten Termine nicht einzuhalten sind und der Betrieb sich anderweitig umsehen wird.

Jürgen Griese

Arbeitsgemeinschaft zur Erhaltung  
des Mühlenberger Loches

Einladung : RETTET DAS MÜHLENBERGER LOCH !

Öffentliche Diskussion am 27. 11., 19<sup>30</sup> Uhr

im Gymnasium Blankenese Oesterleystraße.

Moderator Ortwin Löwa ( NDR ).

# LATERNEKOMMAEINHEITS

ANLEITUNG, GEBRAUCHS- für die  
L A T E R N E, E I N H E I T S - , mit Zubehör

oder

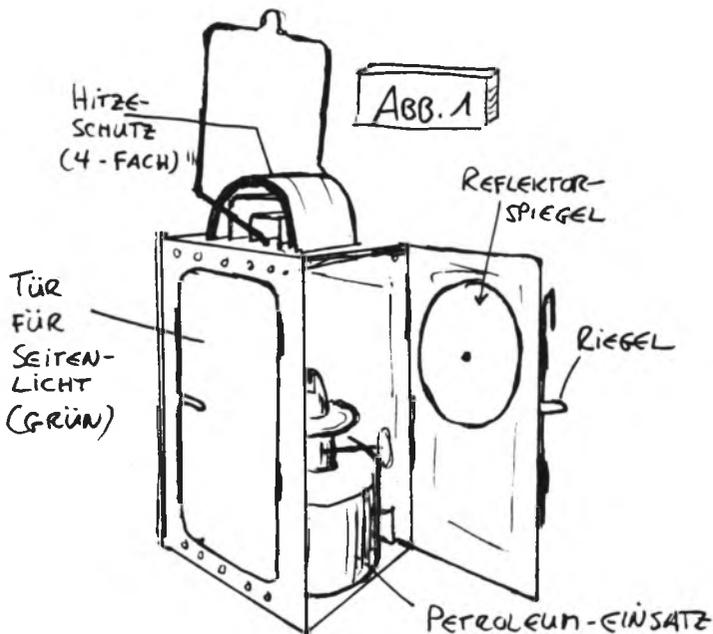
Warum wir den nächsten Krieg nicht verlieren können .

Man hält es nicht für möglich: Ein Wunderwerk der Militär-technologie - Glanzpunkt menschlichen Ingeniums. Tausendmal bittet man um Vergebung, daß einem je eine Spur von Kritik an den hohen und steigenden Rüstungskosten über die Lippen oder nur durch den Kopf gekommen ist.

Wenn jeder Panzer, jede Fregatte und jeder Soldat mit diesem Gerät und anderen genialen Details ausgestattet sind, dann ist jeder Preis gerechtfertigt, seien 100 oder Tausend Milliarden. Gern verschmerzt man den Mangel an Schulen und, solange es noch deutschen Ingenieuren ermöglicht wird, so etwas zu kreieren: Ausgetüftelt bis ins Detail, für jede Eventualität geeignet. Keine Finsternis zu schwarz, kein Rohstoff zu knapp, ob für die atomstromlose Neo-Steinzeit oder nur einfach für den verantwortungsbewußten Schipper, der sich mutig den Naturgewalten der Weltmeere oder den Tücken der Gezeitenströme stellt:

Der geneigte Leser weiß natürlich schon längst, wovon die Rede ist. Längst auch hat er den zierlichen natogrünen Blechkasten ( Brutto 5,8 kg) zum ständigen Begleiter erkoren: Je einen in der Backskiste, im Schreibtisch, im Ranzen der Kinder usw. --- :

Die Laterne, Einheits, mit Zubehör  
Vers.-Nr. 6260-120-12-7905  
Brutto 5,8 kg

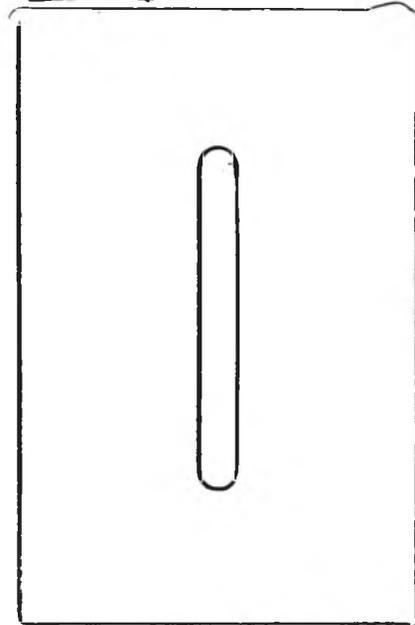


LATERNE, EINHEITS  
GEHÄUSE

Was macht der Soldat, wenn die Taschenlampe aus-fällt , was macht der Seemann, wenn die Bordelektrik zusammenbricht, was der Autofahrer, wenn die Batterie den Geist aufgibt? Er greift hinter sich und holt seinen Laternenkasten hervor; bewegt den soliden gefederten Riegel,--ein Griff, und er hält das Laternengehäuse in der Hand (Abb.1) : Ein ganz normales eckiges Sturmlaternengehäuse, vorn ein weißes Deckglas, hinten eine Klappe für die Leucht-einsätze, links und rechts Blechklappen , die je ein rotes (rechts??!!) und ein grünes (links????!!) Fenster schützen; nicht zu vergessen: oben ein vierfacher Hitzeschild, um die Hand am Tragbügel vor Ruß und Brand zu bewahren. Innen ein Petroleumbrenner, auf einen kleinen Petroleumtank geschraubt, schließlich an der Rückwand - gerade in der richtigen Höhe - ein Reflektorspiegel. Man merke sich diese Details, sie werden uns noch beschäftigen.

Soweit, so gut die Grundausstattung - und nun kommt's - das Zubehör!

ABB. 2

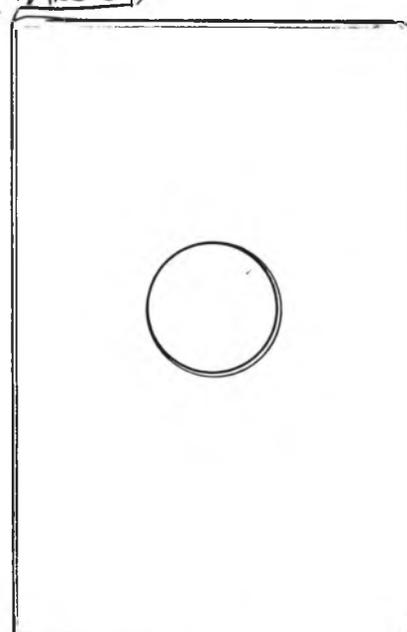


VORSTECK BLENDE  
m. SCHLITZ

Gefällt nun nämlich dem Soldaten oder Seemann die Farbe des nach vorn strahlenden Lichtes nicht, so macht das gar nichts: Er greift in den Kasten und holt z.B. ein orange-farbenes Vorsatzglas hervor - oder ein rotes oder grünes oder - bei offiziellen Anlässen - ein "polizei"-blaues. Letzteres ergibt, zusammen mit dem roten und dem grünen Seitenlicht bei drehend aufgehängter Laterne eine anmutige Feld-Disko-Light-Show.

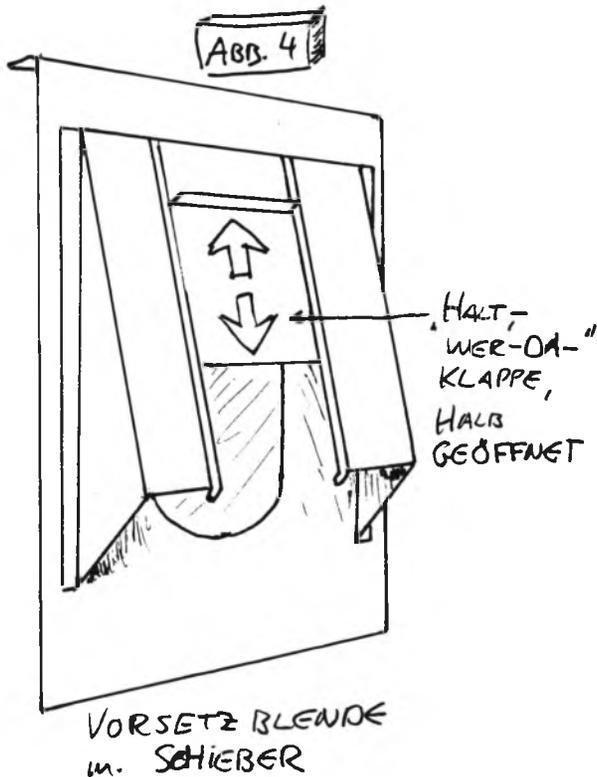
Fürchtet nun der Soldat, daß ihm links und rechts des Weges Feinde auflauern oder fürchtet der Segler, mit der Laterne die links und rechts vorbeiziehende Großschiffahrt zu blenden, - so macht das wiederum gar nichts: Er greift in den Kasten und holt '1 Vorsteckblende m. Schlitz' hervor (Abb.2) und läßt das Licht nur in einem schmalen Streifen nach vorn passieren. Droht nun auch noch Gefahr von oben, so wird diese Blende gegen " 1 Vorsteckblende m. Loch" getauscht (Abb. 3)

ABB. 3

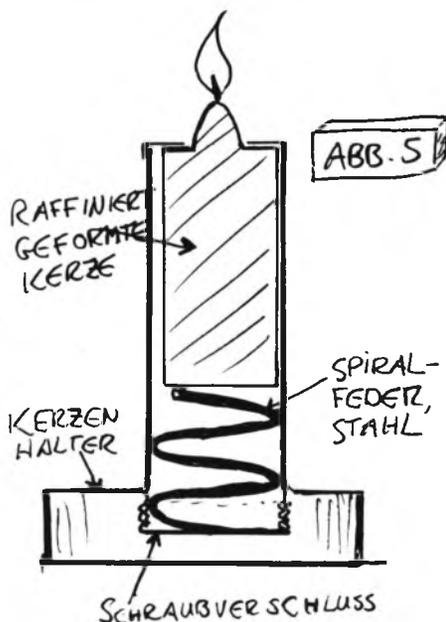


VORSTECK BLENDE  
m. LOCH

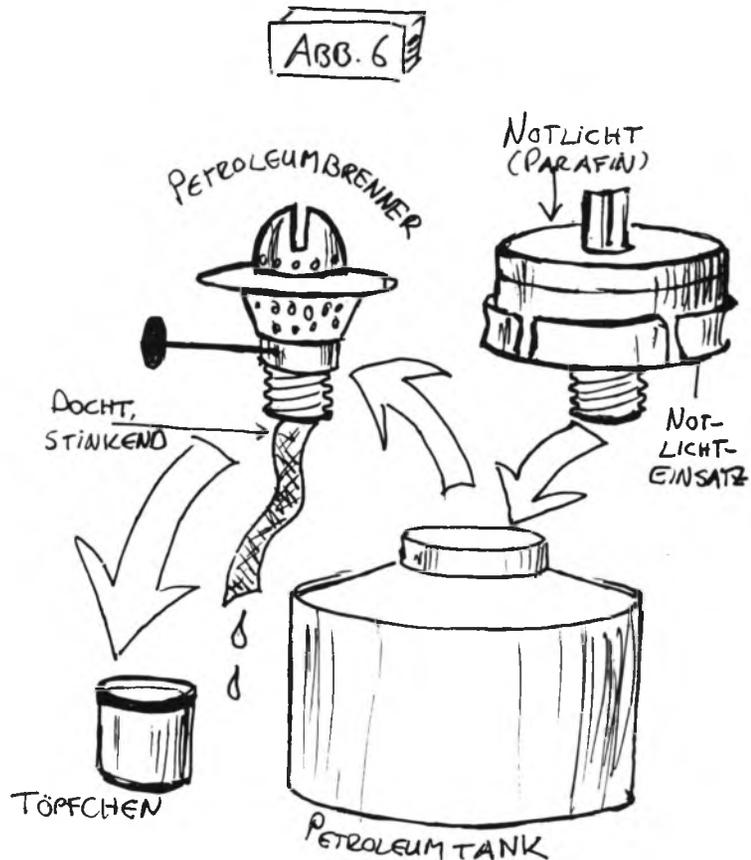
Will nun der Benutzer auch nach vorn nicht mehr leuchten, wähnt er sich von Gefahren und Feinden umzingelt und ist er nur noch bedacht, den Fährnissen seines Weges direkt vor ihm sehend auszuweichen, so ist auch dies kein Problem: Er greift in seinen Kasten und holt "1 Vorsteckblende m. Schieber" hervor (Abb.4), deren nasenförmige Öffnung das Licht nur nach unten scheitern läßt. Und in diese Nase ist - raffiniert, raffiniert - ein kleiner Schieber, eine "Halt-Wer-da-Klappe" eingebaut, mit der der Soldat, falls ihm mal was begegnet, für wenige Sekunden auch das Licht nach vorn leuchten lassen kann.



So scheint der Soldat für alle Beleuchtungsprobleme gewappnet - Weit gefehlt (!), denn es dauert gar nicht lange und das Petroleum geht zur Neige, die Tanks sind leer, der Nachschub stockt und Chomeini dreht den Ölhahn zu. Das macht nun wieder gar nichts: Der Soldat greift in seinen Kasten und --- holt eine Kerze samt Halter hervor und wechselt diese gegen die Petroleumfunzel. Halt, aber... wird der geneigte Leser denken, sofern er sich an den Reflektorspiegel erinnert, die Kerze brennt herunter und der Spiegel bleibt oben! Dies kann kein optimales Licht ergeben!! Wiederum weit gefehlt: Eine geniale Federkonstruktion (Abb.5) sorgt dafür, daß die Kerzenflamme immer in die richtige Höhe geschoben wird.



Allein, das aktive Leben einer Kerze ist nur zu begrenzt; irgendwann ist sie weg. Auch das macht überhaupt nichts: Der Soldat greift in seinen Kasten und holt eines der Paraffinleuchten (offz.: Licht, Not-) hervor, kleine flache Teelichte ohne Federautomatik. Aha! Erwischt! Hier endlich versagt der Reflektorspiegel wirklich - Weit gefehlt, denn mit einem zweiten Griff holt der Soldat eine Teelicht-Fassung hervor und schraubt diese auf den Tank der Petroleumlampe (Abb.6) und schon brennt das Teelicht in der richtigen Höhe. - Ja aber was geschieht mit dem Petroleumbrenner? Wird nicht der Gestank des triefenden Dochtes, der unten aus dem Brenner herabhängt dem Feind sofort verräterische Hinweise geben? Gemacht! Es ist an alles gedacht. Der Soldat greift abermals in den Kasten und holt ein kleines Töpfchen heraus und schraubt dieses unter den Brenner - der Docht ist gesichert und verborgen.



Und sollten auch die Teelichte alle sein - so macht auch dies noch nichts: Der Soldat holt aus seinem Kasten den "1 Karbideinsatz" hervor (Messing, verchromt) nebst Wassertank (1/2 l) und Karbiddose: Ein Blick auf die Gebrauchsanweisung lehrt, was zu tun ist:

### Bedienungsanweisung für Einheitslaterne

(Versorgungs-Nummer: 6260-12-120-7905)

#### 1. Karbideinsatz

Karbidbehälter abschrauben, Trichter herausnehmen. Behälter bis zu  $\frac{3}{4}$  der Innenhöhe mit Karbid etwa  $\frac{7}{10}$  Körnung füllen. Trichter wieder einsetzen; muß am Boden aufsitzen.

Wasserbehälter: Füllschraube abschrauben; Behälter bei geschlossenem Ventil mit Wasser füllen. Füllschraube wieder einschrauben.

Vor Aufschauben des Wasserbehälters auf Karbidbehälter das Tropfen des Wassers durch Öffnen des Ventils so einstellen, daß alle 2 Sekunden 1 Tropfen fällt. Die Stellung der Rändelmutter bei dieser Tropfeneinstellung merken (etwa  $\frac{1}{2}$  Drehung der Rändelmutter). Ventil wieder schließen, Karbidbehälter fest auf Wasserbehälter aufschrauben. Ventil bis zur zweckmäßigen Einstellung öffnen. Sobald Gas aus dem Brenner auströmt, Flamme anzünden. Flamme in richtige Größe durch leichte Ventildrehung einstellen (flache, nicht rußende Flamme).

Nach Gebrauch Ventil zudrehen und kleine Flamme abwarten. Flammenrest ausblasen, Restgas ins Freie strömen lassen. Wasser- und Karbidschlamm entfernen, Karbidbehälter innen reinigen, Karbideinsatz wieder zuschrauben und im Schutzkasten verwahren. Bei Bedarf Brenneröffnung mit einer Nadel des Brennerreinigers vorsichtig reinigen.

## 2. Petroleumlampe

Petroleum-Behälter mit Petroleum füllen, Brenner aufschrauben, Docht etwa 2 mm aus Dochtstiel herausziehen lassen, Anzünden und Docht regulieren; wenn Flamme zu hoch, Rußentwicklung, Schwarzes oberes Dochtende bei Bedarf nachschneiden.

## 3. Notlichteinatz

Notlichteinatz zur Verwendung auf leeren Petroleum-Behälter aufschrauben, Petroleumbrenner mit Docht während dieser Zeit im Aufbewahrungsbehälter auf innere Kastenwand verwickeln, Notlicht mindestens so lange brennen, bis Petroleumberfläche flüssig.

## 4. Kerzeneinatz

Kerze nach abgenommenem Schraubdeckel und herausgenommener Feder in Rohr einsetzen; Feder wieder einsetzen und Deckel aufschrauben. Achtung: Feder muß Kerze im Rohr nachdrücken!



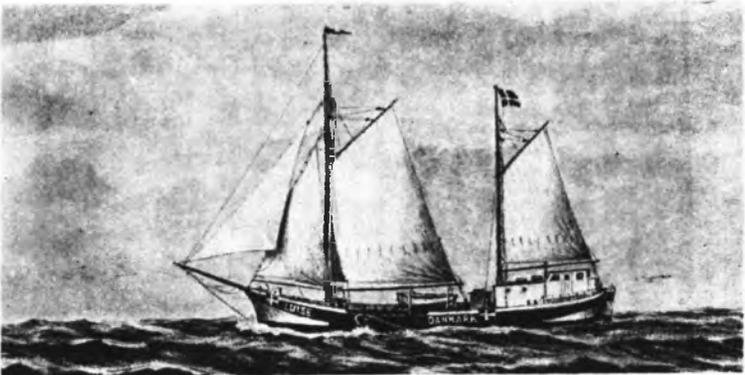
was kann besser als dieser Kasten einem jeglichen unter uns jenes beglückend-sichere Gefühl geben, daß die Sicherheits- und Streitkräfte in diesem unseren Lande an alles, aber auch an wirklich jede Eventualität denken. An wirklich alles, denn es fehlt dem Kasten für die Laternen Komma Einheits-natürlich selbst die Halterung für die obligatorische Streichholzschachtel (Verzehrung! Ich meine: Schachtel Komma Holz Komma Streich) nicht.

Übrigens, dieses Gerät gibt es tatsächlich und ist auch für Zivilisten käuflich.

Holger Paetow

Erst, wenn nun auch noch das Karbidlicht verloschen ist, wird guter Rat teuer, tritt die ewige Dunkelheit ein - aber dann ist auch der Krieg schon gewonnen oder der Atlantik überquert oder es graut wenigstens der nächste Morgen.

## Et levende stykke søfartshistorie!



En af de allersidste everter under dansk flag, det 75-årige stålskib, »Røsen« af Struer, der har en fortid som sejlførende fragtskib med navne som »Luise« af Graasten og »Vindnæs« af Femø, får sin brogede livshistorie fortalt i en ny bog af museumsleder Benny Boysen, Struer:

»Røsen af Struer – en veteran på Limfjorden«

En levende og velfortalt bog, der i tekst og udvalgte billeder belyser et aktivt veteranskibs historie og hverdag.



Undertegnede bestiller herved: Benny Boysen: »Røsen af Struer – en veteran på Limfjorden« udgivet af Forlaget Bogtrykkergården, Struer, 56 sider, pris kr. 34,50.

Navn: .....

Adresse: .....



# Stiftung Deutsches Schifffahrtsmuseum

Der Vergangenheit eine Zukunft!

Meisterwerke der Baukunst stehen an manchen Orten bereits seit Jahrtausenden. Sie können von jedermann betrachtet werden, gelten als Wahrzeichen und bilden noch im Unterbewußtsein Ansatzpunkte für die Identifizierung der Bewohner mit ihrem Wohnort.

Meisterwerke der Schiffbaukunst dagegen sind abgewrackt oder auf dem Meeresboden gesunken und spielen deshalb im Kulturbewußtsein kaum eine Rolle. Nur wenige Gruppen und Museen erhalten einige Schiffe der jüngsten Vergangenheit für die Nachwelt oder holen durch die Schiffsarchäologie jenes kulturelle Erbe wieder zurück, das sich das Meer genommen hatte.

Sie, liebe Freunde des Gaffelriggs haben in diesem Bemühen eine kleine, aber klare Position bezogen und erfolgreich verteidigt. Das Deutsche Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven mit seinen 75 originalen Wasserfahrzeugen darf sich nicht ein einziges Spezialgebiet herauspicken. Ihm ist die Verantwortung für das Sichtbarbleiben der ganzen deutschen Schifffahrtsgeschichte in die Wiege gelegt worden.

Ausgangspunkt war nicht wie bei den meisten anderen Schifffahrts-sammlungen die Puppenstubenwelt von Schiffsmodellen und Gemälden. Das Gesetz des Handelns wurde von Anfang an - schon bei den Vorverhandlungen und noch mehr seit der Gründung im Jahre 1971 - mit der ganzen Brutalität des Faktischen diktiert von den großen Original-schiffen.

Sehen Sie sich die Galionsfigur der Hamburger Bark "Seute Deern" an, wie sie mit verschränkten Armen über den Museumshafen blickt und lächelt. Es ist ein hintergründiges Lächeln. Wir sind nicht abergläubisch, aber wir haben das Hintergründige dieses Lächelns kennengelernt - im Guten wie im Bösen.

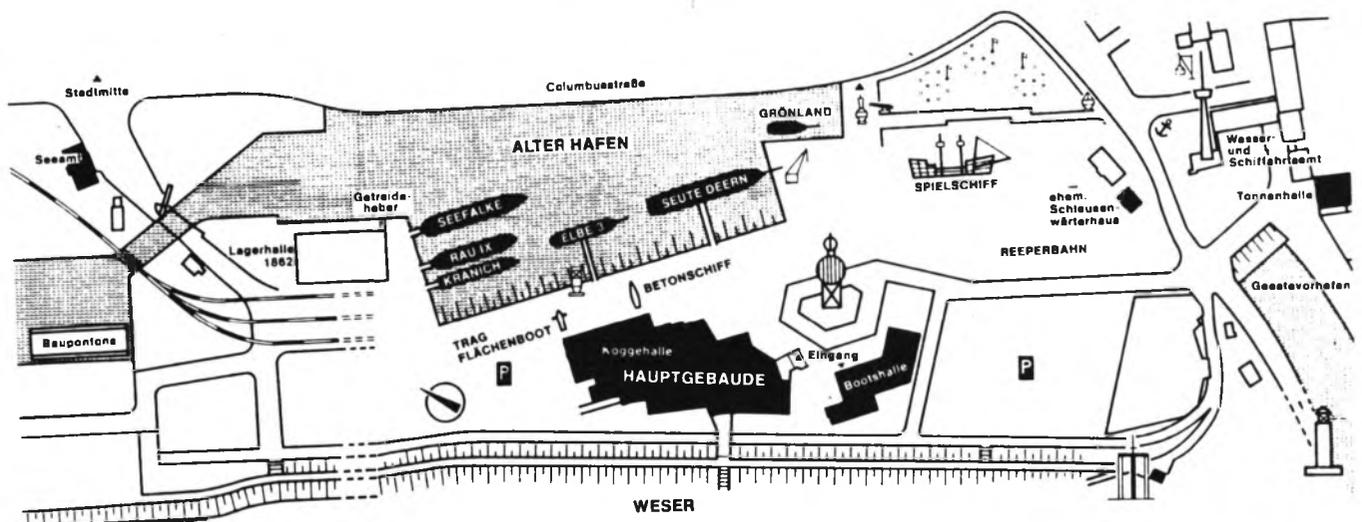
Sie war es, die als letzter hölzerner Großsegler unter deutscher Flagge (seit 1938) die Gemüter so erregte, daß 1967 in Bremerhaven der erste deutsche Museumshafen entstand. Sie war es aber auch, die die großen Löcher in den Museumsetat riß und die den technischen Dienst rücksichtslos wie ein hartgesottener Schipper in die Bilgen und Wanten kommandierte. Zugleich hat sie als leichttherzige Bacchantin (mit Restaurant im Bauch) einen ganzen Schwarm von Folgegeistern nach sich gezogen, hölzerne und stählerne Arbeits-

tiere der Seefahrt, Auch sie rissen Löcher in den Haushalt.

Die Erhaltung schwimmender Kulturdenkmäler war museales Neuland. Wir haben uns dieser Herausforderung gestellt. Wir mußten Federn lassen und konnten Erfahrungen sammeln. Aber wir sehen auch mit Freude, daß unser Beispiel Schule machte: Neugründungen von Schifffahrtsmuseen sind ohne originale Wasserfahrzeuge nicht mehr denkbar, weder in Duisburg noch in Starnberg, weder in Regensburg noch in Kiel, um nur einige zu nennen. Initiativgruppen haben sich an anderen Stellen gebildet, um weitere wertvolle Zeugen unserer Schifffahrtsgeschichte der Nachwelt zu erhalten. Das Deutsche Schifffahrtsmuseum darf und wird sich in dieser Situation nicht selber genug sein. Seine Verfassung macht es ihm zur Aufgabe, "im Dienste der deutschen Schifffahrtsgeschichte ... für die Öffentlichkeit tätig zu sein". Dieser Satz klingt ganz harmlos, bedeutet aber in Wirklichkeit die Verpflichtung zur Aufarbeitung eines ganzen Kulturbereiches, den Generationen vor uns gar nicht gesehen und deshalb vernachlässigt haben.

Da sind denkmalpflegerische Probleme zu lösen; zunächst ganz praktische: Welche Konservierungsmethoden bringen für Holz- oder Stahlschiffe die besten Dauerresultate bei den Schiffen, deren Erhaltung von allen Beteiligten bereits als nötig anerkannt wird. Es müssen aber auch Kriterien erarbeitet werden, nach denen entschieden werden kann, welches Schiff erhalten bleiben soll und welches in den Schrott wandern muß. Wir werden mit unserer Entscheidung für das eine und gegen das andere Schiff, mit unseren positiven oder negativen Gutachten einmal vor der Geschichte bestehen müssen. Wir glauben ferner, daß es den Politikern nicht gleichgültig sein kann, ob unsere Schifffahrtsgeschichte sichtbar bleibt oder nicht. Deshalb arbeiten wir mit an den Überlegungen, die im politischen Raum angestellt werden, um Wege zur Realisierung dieser Aufgaben zu finden.

Der Ausverkauf der deutschen Schifffahrtsgeschichte hat erschreckende Dimensionen angenommen. Unser Land war ein Land der Schifffahrt, nicht nur auf dem offenen Meer und in Flußmündungen, auch auf Flüssen



und Seen, auf Torfkanälen und Watten. Es ist kein Zufall, daß die meisten unserer großen Städte nicht auf Berggipfeln, sondern an schiffbaren Gewässern liegen. Aber was ist von der ganzen deutschen Kleinschiffahrt geblieben? Das Auto hat ihr die Transportaufgaben genommen, die Abwässer haben den Fischfang in den Flüssen weitgehend stillgelegt, Blech und Kunststoff haben die 10 000jährige Tradition des Bootbaus in wenigen Jahrzehnten unter unseren Augen zum Erliegen gebracht. Die industrielle Fertigung von Sport- und Freizeitbooten ist an die Stelle getreten.

Wir können das Rad der Geschichte nicht zurückdrehen und beklagen uns auch nicht. Aber wir bleiben keine unbeteiligten Zuschauer, sondern handeln: Mit Unterstützung der Deutschen Forschungsgemeinschaft inventarisiert seit 1979 ein Expeditionsteam mit Campingwagen und Schlauchboot die hölzernen Wasserfahrzeuge des Rheins und seiner Nebengewässer. Es ist bereits 5 Minuten nach 12. Vieles ist schon endgültig verschwunden; viele Bootsbauer sind ohne Nachfolger gestorben und haben das in Generation angesammelte Wissen mit ins Grab genommen. Aber die Öffentlichkeit nimmt langsam Anteil an diesem Unternehmen und vielen letzten Vertretern eines Bootstyps konnte eine Zukunft in dem einen oder anderen Museum gesichert werden. Selbst das israelische Schiffahrtsmuseum in Haifa hat einer niederrheinischen Aak Asyl gewährt.

Am deutlichsten ist derzeit der vom Deutschen Schiffahrtsmuseum ausgehende Impuls in der Schiffsarchnologie zu spüren: Seit Gründung des Museums haben seine Mitarbeiter an die 60 Schiffs- und Bootsfunde in der Bundesrepublik betreut, wo in den 200 Jahren vorher von den Archöologen nur Einbäume für die Nachwelt aufgehoben wurden. Es gab nur eine Ausnahme: die Bremer Hansekogge, die 1962 - 65 unter Überwindung unvorstellbarer Schwierigkeiten aus der Weser geborgen wurde und als ein Berg von mehr als 2 000 Holzfragmenten von über 40 t Gewicht als Morgengabe ins Deutsche Schiffahrtsmuseum kam. Sie war der zweite Diktator an der Wiege unseres Hauses - auch wieder im Guten wie im Bösen.

Sie hat bestimmt, wo der Neubau des Museumsgebüdes begonnen und beendet werden mußte. Ihr 7jähriger Wiederaufbau hat rücksichtlos die Arbeitkapazität der Werkstatt beansprucht. Auch sie hat "Folgegeister" nach sich gezogen; andere Schiffsfunde, die wichtige Stationen der deutschen Schiffbauentwicklung markieren und deshalb erhalten werden müssen.

Die Schwierigkeiten der Feuchtholzkonserverung zogen die Einrichtung eines entsprechenden Labors nach sich, das nicht nur an den eigenen Konservierungsproblemen arbeitet, sondern auch methodisches Neuland betritt und durch Beratung, Gutachten, Versuche usw. anderen Stellen bei ihren Konservierungsproblemen hilft. Nicht alle in Deutschland ausgegrabenen Schiffsfunde landen im Deutschen Schiffahrtsmuseum, viele werden von den lokal zuständigen Museen selbst konserviert. Aber da die Konservierung viele Jahre dauert und teuer ist, können so nur die wirklich aussagefähigen Stücke behandelt werden. Die übrigen werden wissenschaftlich einwandfrei dokumentiert, wofür die methodischen Grundlagen wiederum vom Deutschen Schiffahrtsmuseum erarbeitet werden. Aber auch die Kriterien, nach denen die Bedeutung von Schiffsfunden beurteilt werden können, werden hier in jahrelanger Forschungsarbeit entwickelt. Schließlich wird hier auch mitgearbeitet an den Gesetzgebungsbehmungen zum Schutz des kulturellen Erbes unter Wasser auf nationaler und internationaler Ebene. So hat die Bremer Hansekogge gleichsam mit einem Paukenschlag dafür gesorgt, daß die Bundesrepublik Anschluß fand an den internationalen Standard der Schiffsarchnologie. Die Weichen sind gestellt: Wir können unsere alte Schiffahrtsgeschichte langsam aber sicher wieder sichtbar machen.

Aber noch auf einem anderen Gebiet verschwindet ständig sichtbare Schiffahrtsgeschichte vor unseren Augen: die schiffahrtsbezogenen Anlagen und Bauwerke an Land, von Leuchttürmen über Schleusen bis zu Hafenanlagen und Speichern. In jahrelanger Zusammenarbeit des Deutschen Schiffahrtsmuseums mit der zuständigen Denkmalpflege wurde direkt vor Ort in Bremerhaven erprobt, wie die anstehenden Probleme zu lösen sind. Zahlreiche Anlagen und Bauwerke wurden unter Denkmalschutz gestellt, Methoden der Konservierung erprobt und Kriterien zur Bewertung der Objekte ausgearbeitet. Die hier gewonnenen Erfahrungen werden jetzt durch einen eigenen Mitarbeiter des Museums auch für andere Orte auswertbar gemacht. Erstes Ziel ist ein Inventar, damit man überhaupt erst einmal den vorhandenen Bestand an schiffahrtsbezogenen Bauten und Anlagen kennenlernen und überbrücken kann.



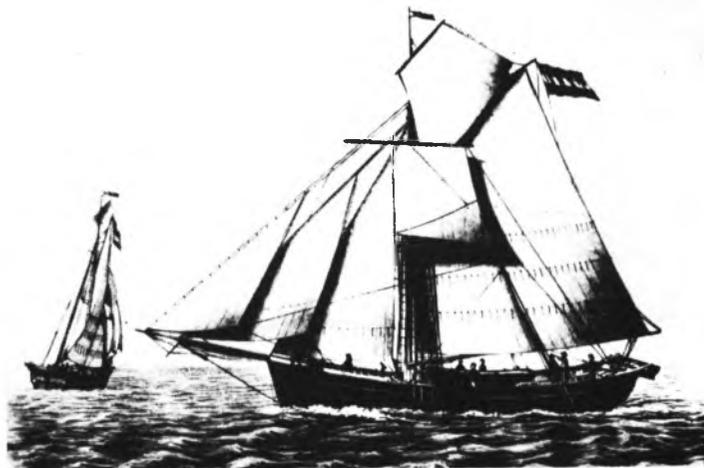
Der Alte Hafen als Handels- und Auswandererhafen um 1845 mit Hafenglocke (links) und bremischem Amtshaus (rechts). Lithographie von G. Weinhold.

Für dieses weite Arbeitsfeld, das der Sicherung und Erhaltung der in der Bundesrepublik vorhandenen Substanz an sichtbarer und damit auch nacherlebbarer Schiffahrtsgeschichte dient, ist das Deutsche Schiffahrtsmuseum angewiesen auf Informationen aus allen Kreisen der interessierten Bevölkerung. Sie, liebe Freunde des Gaffelriggs fahren mit offenen Augen auf dem Wasser und sehen ständig, wo Boote, Anlagen oder Bauwerke vor endgültiger Zerstörung bedroht sind. Vielleicht kann der eine oder andere Hinweis an uns mit dazu beitragen, der Zerstörung Einhalt zu gebieten. Wir können das Steuer zwar nicht in einem Augenblick ganz herumreißen, aber wir dürfen auch nicht resignieren.

D. Ellmers

## Polarforschungsschiff „Grönland“

Baujahr	1867	Breite	6,00 m
Bauwerk	Toilef Toilefson, Matre, Norwegen	Tiefgang	3,00 m
		Segelfläche	ca. 315 m <sup>2</sup>
		Vermessung	49,9 BRT
Länge über alles	25,80 m	Besatzung	12 Mann

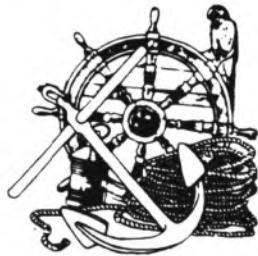
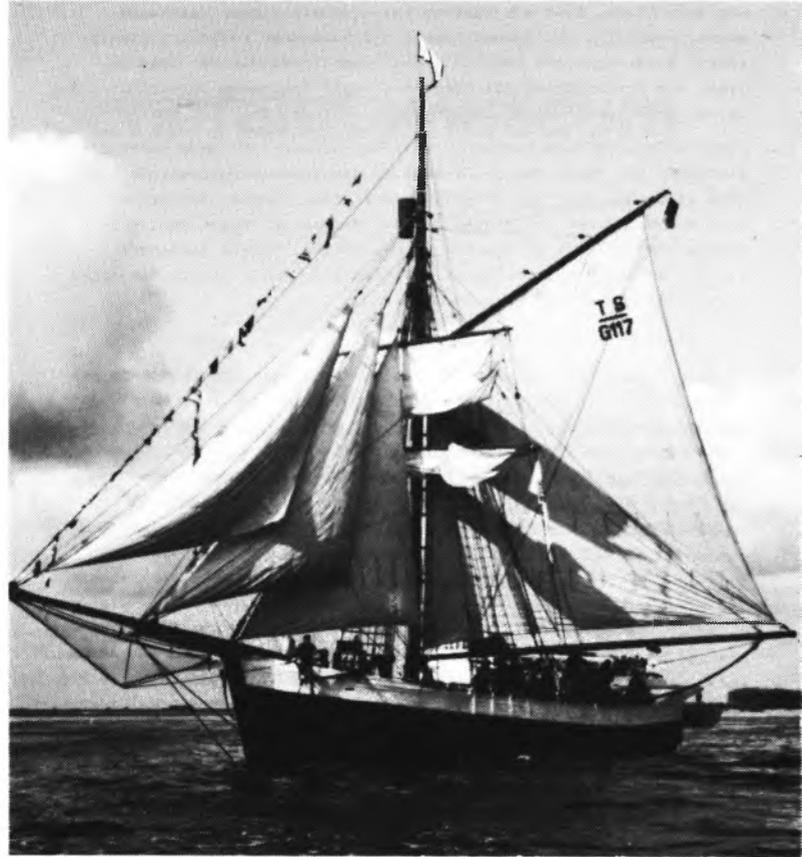


Polarforschungsschiff *Grönland* auf der Fahrt ins Eismeer. Das Schiff ist zweimal dargestellt, in Heck- und in Seitenansicht. Lithographie aus Petermanns Geographischen Mittheilungen 1868.

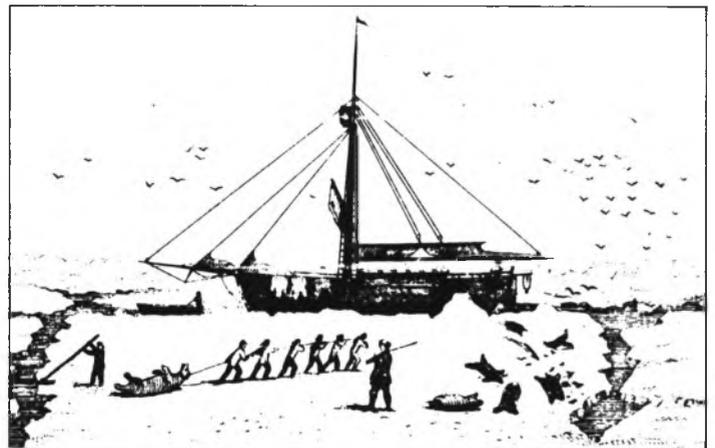


Polarforschungsschiff GRÖNLAND  
von Bremerhaven - erbaut 1867 als  
Frachtsegler vom Typ Nordische  
Jagt - zu Besuch auf der Elbe beim  
Hamburger Hafengeburtstag 1979

( 19,64 x 6,06 x 2,20 m ,  
Werft Tollef Tollefsen , Norwegen )



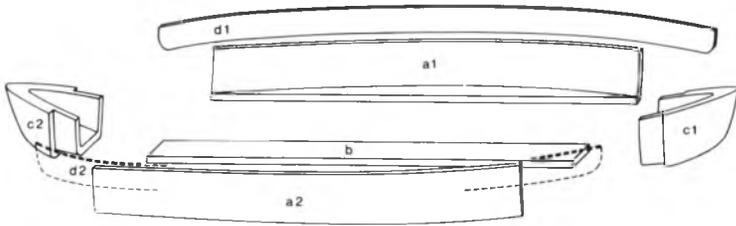
Eigner : Deutsches  
Schiffahrtsmuseum  
Bremerhaven



Die GRÖNLAND ( 1868 ) im Nördlichen Eismeer

# RICHTIGSTELLUNG

In PIEKFAHLE Nr. 20, S. 9, ist die Sache mit der Kogge im Prinzip schon richtig wiedergegeben, der einzige fundamentale Irrtum ist der Hinweis darauf, daß die Klinkerbepankung aus Skandinavien entlehnt sei. Das haben Sie bei mir bestimmt nicht gefunden. Es läßt sich nämlich zeigen, daß hier eine eigene kontinentale Schiffbauentwicklung vorliegt, die mit völlig anderen Holzdimensionen arbeitet, als die skandinavische Schiffbautradition, und die auch in der Formgebung nach ganz anderen Prinzipien vorgeht; z. B. sind die Koggen starr gebaut, die skandinavischen Schiffe hingegen elastisch usw. Bis ins kleinste Detail ist dieser Unterschied erkennbar. Die dicken Koggeplanken sind mit eisernen Nägeln, die innen zweimal umgebogen wurden, in den Klinkernähten zusammengehalten. Die skandinavischen Schiffe hingegen mit Eisennieten. Beide Schiffbautraditionen sind archäologisch durch viele Dutzende von Schiffsfunden nachzuweisen, so daß auch meine Anmerkungen zur Entwicklung des Typs Kogge auf der Untersuchung von sehr vielen originalen Wasserfahrzeugen beruhen, deren älteste etwa der Zeit um Chr. Geb. angehören, während die jüngsten aus dem 20. Jahrhundert stammen.



**Aufbauschema eines Blockkahnes (mit Setzbord, d 1 und d 2) von der Untertrave, bis heute als Fischerboot benutzt. Der Blockkahn ist ein vergrößerter koggeförmiger Einbaum: Man hat den Einbaum der Länge nach gespalten und zwischen die beiden Einbaumhälften (a 1 und a 2) eine Mittelplanke (b) einge-**

**fügt. Die dadurch entstandenen Öffnungen vorn und achtern wurden geschlossen durch sog. Blöcke (c 1 und c 2), das sind Vorder- bzw. Achterstücke von koggeförmigen Einbäumen. Die Blöcke sind nicht in gerader Linie angesetzt, sondern vorn und achtern leicht angewinkelt.**

D. Ellmers

## Der Förderverein Deutsches Schiffahrtsmuseum

– unterstützt und fördert das Deutsche Schiffahrtsmuseum mit der originalen Hanse-Kogge von 1380 in allen Sammlungs- und Forschungsbereichen;

– bietet seinen Mitgliedern außer freiem Eintritt in das Deutsche Schiffahrtsmuseum u. a. laufende Unterrichtung über die Tätigkeit des Museums, dessen Ausstellungen und Forschungen durch die regelmäßig erscheinende Zeitschrift „Deutsche Schifffahrt“, durch Vorträge und Besichtigungen; ferner 10 % Ermäßigung beim Kauf der wissenschaftlichen Schriften des DSM;

– erwartet dafür jährlich folgende Mitgliedsbeiträge:

Einzelmitglieder	15,— DM
Ehepaare	25,— DM
Rentner, Schüler, Studenten etc.	7,50 DM
Juristische Personen bestimmen die Höhe des Beitrages selbst, Mindestbeitrag	100,— DM

Beiträge und Spenden sind steuerabzugsfähig.  
Kontoverbindung: Sparkasse Bremen  
(BLZ 290 501 01) Konto-Nr. 100 8200

1 Vorsitzender Hans-Georg Bardewyk  
2 Vorsitzender Botho Koschwitz  
Schatzmeister Friedrich Rebers  
Schriftführer Dr. Uwe Schnall  
Beisitzer Dr. Rosemarie Pohl-Weber  
Dr. Detlev Ellmers  
Dr. Fritz Ernst  
Geschäftsstelle: Deutsches Schiffahrtsmuseum  
Van-Ronzelen-Straße, 2850 Bremerhaven Tel. (04 71) 4 40 43

**Bitte werben auch Sie neue Mitglieder!**

### Veröffentlichungen des Deutschen Schiffahrtsmuseums

#### Schriften

- Bd. 1 HORSTMANN, HANS: Die Rechtszeichen der europäischen Schiffe im Mittelalter. Bremen: Schünemann Universitäts-Verlag 1971. 165 S., 8 Abb. im Text, 8 Taf. DM 14,—.
- Bd. 2 KIECKSEE, HEINZ: Die Ostseesturmflut 1872. Mit einem Beitrag von P. Thran und H. Kruhl. Heide: Westholsteinische Verlagsanstalt Boyens & Co. 1972. 2. Aufl. 1973. 152 S., 2 Abb. im Text, 8 Taf. DM 16,80.
- Bd. 3 ELLMERS, DETLEV: Frühmittelalterliche Handelsschifffahrt in Mittel- und Nordeuropa. Neumünster: Karl Wachholtz Verlag 1972. 358 S., 193 Abb. und ein Anhang: Katalog der Schiffsfunde. DM 80,—.
- Bd. 4 WINTERHOFF, EDMUND: Walfang in der Antarktis. Oldenburg/Hamburg: Gerhard Stalling Verlag 1974. 234 S., 17 Abb. im Text, 32 Taf. DM 38,—.
- Bd. 5 DEUTSCHES SCHIFFFAHRTSARCHIV 1. Oldenburg/Hamburg: Gerhard Stalling Verlag 1975. 216 S. mit 98 Abb. DM 52,—.
- Bd. 6 SCHNALL, UWE: Navigation der Wikinger. Nautische Probleme der Wikingerzeit im Spiegel der schriftlichen Quellen. Oldenburg/Hamburg: Gerhard Stalling Verlag 1975. 206 S. mit 15 Abb. DM 48,—.
- Bd. 7 JAEGER, WERNER: Das Mittelrad-Dampfschiff PRINZESSIN CHARLOTTE VON PREUSSEN 1816. Oldenburg/Hamburg: Gerhard Stalling Verlag 1977. 128 S. mit 56 Abb., Plänen und Konstruktionszeichnungen. DM 39,80.
- Bd. 8 LANG, AREND: Die älteste Seekarte der Deutschen Bucht. In Vorbereitung.
- Bd. 9 DEUTSCHES SCHIFFFAHRTSARCHIV 2. In Vorbereitung.

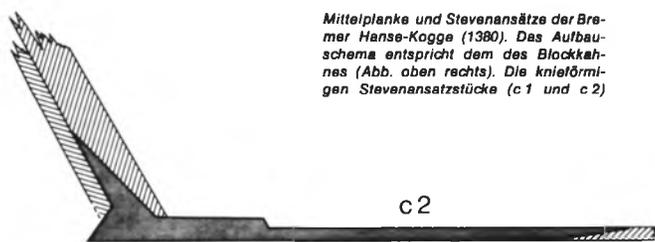
#### Führer

- 64 bis 96 S., 35 bis 80 Abb., DM 2,50
- Nr. 1 DEUTSCHES SCHIFFFAHRTSMUSEUM '75. 1975. 3. Aufl. 1976.
- Nr. 2 DEUTSCHER SEESCHIFFBAU IM 19. UND 20. JAHRHUNDERT. Von Erwin Strobusch. 1975. 3. Aufl. 1976.
- Nr. 3 SCHWIMMENDE OLDTIMER DER SEEFAHRT. 1977.
- Nr. 4 AUSWANDERUNG BREMEN — USA. 1976.
- Nr. 5 AUF AUSWANDERERSEGLERN. Berichte von Zwischendecks- und Kajüt-Passagieren. 1976.
- Nr. 6 SCHIFFE AUF FLIESEN. Von Heinrich Stettner. 1976.
- Nr. 7 KOGGE, KAHN UND KUNSTSTOFFBOOT. 10 000 Jahre Boote in Deutschland. Von Detlev Ellmers. 1976.
- Nr. 8 DEUTSCHE MARINE. Kriegsschiffbau seit 1848. Von Erwin Strobusch. 1977.

#### Bildmappen

- Nr. 1 SEGELSCHIFFE. 1975. 12 Tafeln, DM 9,—.
- Nr. 2 MODERNE HANDELSSCHIFFE. 12 Tafeln nach Gemälden von Jochen Sachse. 1975. DM 9,—.
- Nr. 3 SCHIFFSZEICHNUNGEN 1854—1858. Von M. F. H. de Haas. 1976. 20 Tafeln, DM 9,—.
- Nr. 4 DEUTSCHE MARINE. 1977. 12 Tafeln, DM 9,—.

Die einzelnen Reihen können beim Deutschen Schiffahrtsmuseum abonniert werden.

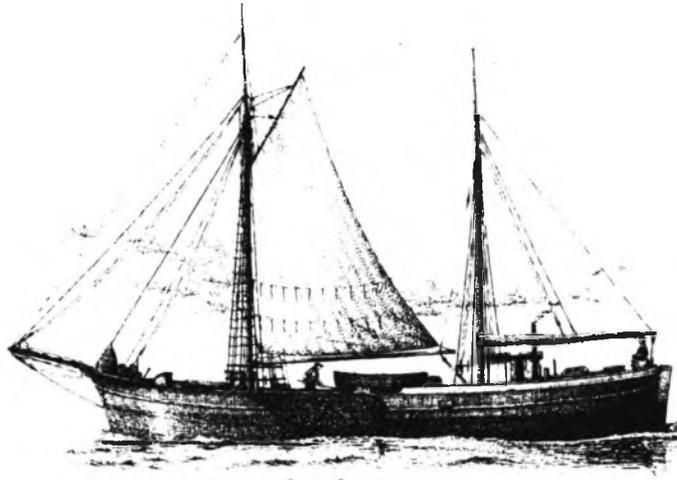


Mittelplanke und Stevenansätze der Bremer Hanse-Kogge (1380). Das Aufbauschema entspricht dem des Blockkahnes (Abb. oben rechts). Die knieförmigen Stevenansatzstücke (c 1 und c 2)

sind entsprechend den Blöcken des Blockkahnes mit Laschenverbindungen in geknickter Linie an die Mittelplanke (b) angesetzt.

# PETRINE

So sah der Ewer in den 30er Jahren aus - als Motorsegler mit verkürzten Masten und Klüverbaum. Zeichnung: Andreas Laursen, Dänemark



Ewer hervorgebracht, die je gebaut worden sind - prächtige See-Ewer mit schwungvollen Linien, die etwa 110 Tonnen und mehr laden konnten und als wendige und seetüchtige Schiffe galten. Von diesen rund 24 Meter langen Frachtseglern sind sechs Stück gebaut worden. Einen davon hatte ich am Limfjord entdeckt.

Zu der Werft von Jacobs in Moerrege hatte ich seit vielen Jahren ein besonderes Verhältnis, da mein eigenes Schiff, der Ewer "Veränderung", dort gebaut worden ist (1952). Er war der letzte Neubau, der auf dem traditionsreichen Schiffbauplatz entstanden ist; 1960 wurde die Werft aufgelöst. Wegen der vielen Fragen des Umbaus war ich oft mit dem hochbetagten Hans Jacobs zusammengekommen, dessen Vater einst die 70 Frachtsegler baute. Er selbst hatte diese Zeit noch als Schul- und Lehrlinge miterlebt und später viele der vom Vater gebauten Schiffe gepflegt, motorisiert und verlängert. Die meisten seiner Erzählungen drehten sich um die großen See-Ewer, von denen sein Schwiegervater einen besessen hatte - die hier abgebildete "Maria". Mit nur drei Mann Besatzung segelten diese stolzen Schiffe Frachten an der Nord- und Ostsee-Küste, arbeiteten sich aber auch noch die engsten Flüsse hoch. Sie konnten vollbeladen die windungsreiche Stör bis Itzehoe aufkreuzen, um dort unter Segeln an die Pier zu gehen. Und sie gehörten zu den wenigen Frachtseglern, die ohne weiteres leer ohne Ballast über See segeln konnten. Dabei vertrugen sie noch so viel Segeldruck, daß sie bis übers Schanzkleid wegkrängen konnten, ohne daß die Situation kritisch wurde - so erzählte Hans Jacobs.

Meine Gedanken schweiften bei solchen Erzählungen immer hin zu dem letzten dieser Ewer in Dänemarks Norden. Solch ein prächtiges Schiff sollte man einmal zurückholen und restaurieren, das hatte ich manches Mal bei mir gedacht, aber die Schwierigkeiten beginnen ja schon beim Kauf. Nach meinem Glauben war der Ewer jetzt in guten Händen, sicher wieder gut im Zustand, gut gepflegt, - unerschwinglich also für einen Liebhaber, denn die Preise für Segelschiffsrümpfe stiegen in Dänemark immer weiter in die Höhe. Kaum Chancen also für einen Rückkauf des Ewers; trotzdem hatte ich mit dem dänischen Schiffer Adressen getauscht und um Nachricht gebeten, falls er sich von dem Ewer trennen wolle.

Diese Nachricht kam dann sehr plötzlich, als wir gerade von unserer Sommerreise 1980 zurück waren. Ein Miteigner des Ewers rief an und verkündete, man wolle den Rumpf nächste Woche abwracken, wenn nicht sofort etwas von uns unternommen würde. Folgende Umstände hatten zu diesem plötzlichen Entschluß geführt: Der Ewer war nach einigen Reisen als Frachtschiff aufgelegt worden, nachdem der Betrieb völlig unrentabel gewesen war. Zwei Jahre hatte er nun ohne Pflege in Løgstør an der Spundwand gelegen; unliebsame Besucher räumten nach und nach die meisten Ausrüstungsgegenstände ab. Niemand hatte sich richtig um den Verkauf bemüht, auch stand der geforderte Preis - 175 000 Kronen - in keinem Verhältnis zum schlechten Pflegezustand. Dann hatte man sich kürzlich entschlossen, auf Slip den Boden vom Bewuchs zu reinigen und neu zu malen. Dabei waren fünf kleine Löchlein im Boden zu Tage getreten, alle im gleichen Bereich - der typische Punktfraß durch Elektrolyse -, be-

Joachim Kaiser

Ein Stück norddeutsche Schiffahrtsgeschichte kehrt heim:

See-Ewer "PETRINE" (Baujahr 1909)

Auf einer Segelreise im Norden Dänemarks entdeckte ich 1976 im Limfjord einen großen stählernen Ewer, der mich nachhaltig beeindruckte. Der alte Seglerrumpf war zwar längst abgetakelt, zum Motorschiff degradiert und zuletzt in der Steinfischerei benutzt worden - ein Wirtschaftszweig, der noch keinem Schiff gut getan hat. Doch trotz mancher Umbauten und Roststellen war sofort zu erkennen, daß dieser Rumpf einmal eins jener großen, seegehenden Elbsegelschiffe gewesen war, die bei uns in Norddeutschland schon längst als ausgestorben galten. Ausgestorben ist eigentlich nicht ganz richtig, denn es gibt noch eine kleine Anzahl ähnlicher Rümpfe in der deutschen Handelsflotte, die jedoch alle bis zur Unkenntlichkeit umgebaut sind. Durch mehrfache Verlängerungen, Höherbauten und nicht selten ein neues Vor- oder Achterschiff sind solche ehemaligen Seglerrümpfe bei uns den veränderten Wirtschaftsbedingungen angepaßt worden.

Der See-Ewer im Limfjord hatte dagegen einen fast unveränderten Rumpf mit starkem Decksprung, hohem Vorschiff und weit überfallendem Bug. An Deck stand sogar noch das alte hölzerne Roof (Deckshaus mit Kochstelle), und am Schanzkleid waren überall noch die Rüsteisen und Beschlüge zu finden, die einst zur Befestigung der Wanten, Seitenschwerter etc. gedient hatten. Das jahrelange Maßbaggern während der Steinfischerei hatte den Rumpf oben herum unansehnlich werden lassen, doch machte er insgesamt, besonders von innen, einen gesunden Eindruck. Das meinte auch der dänische Schiffer, der den Ewer für 100 000 Kronen erstanden hatte. Vor dem Verkauf war der Rumpf auf Slip untersucht worden, wobei man noch erstaunliche Plattenstärken feststellte. Nun sollte das Schiff auf seine alten Tage wieder Fracht fahren.

Doch blühende Geschäfte schien der gemütliche dänische Schiffer nicht zu erwarten - das war jedenfalls aus der Namensgebung abzulesen: "Højmakej" hatte er den Ewer getauft, ein Name, der von den Farøer-Inseln stammen und ein Schiff bezeichnen soll, das selten ausläuft und meist "Daheim am Kai" liegt.

Die Herkunft des Ewers war schnell in Erfahrung zu bringen: Er stammte von den Helgen der Jacobs-Werft in Moerrege bei Uetersen. Diese Werft, in der Nachbarschaft blühender Schiffahrts-Orte gelegen, hatte einst zu den fleißigsten im ganzen Niederelbe-Gebiet gezählt. Seit dem Beginn des Stahlschiffbaus (1898) waren hier in manchen Jahren bis zu sieben kleine bis mittelgroße Frachtsegelschiffe vom Stapel gelaufen - bis 1920 insgesamt 70 Stück! Doch nicht allein die Menge der Neubauten war bemerkenswert. Die rührige Werft an der Pinnau hat die größten

dingt durch das lange Liegen an der eisernen Spundwand. Das hatte dem ohnehin entmutigten Schiffer den letzten Stoß versetzt, und er trachtete nur noch danach, den Ewer auf dem schnellstmöglichen Wege loszuwerden. Die Abwrackwerft hatte schon den Schrottpreis ausgerechnet.

Nun galt es also, mit schnellen Entschlüssen eine unsinnige Verzweiflungstat abzuwenden. Denn wegen der paar Löchlein war sicher noch nicht der ganze Boden schlecht, und so viel konnte die Reparatur letztlich nicht kosten. Doch leider war so schnell kein geeigneter Interessent für den Ewer aufzutreiben; ich selbst hatte mich bereits einem anderen Projekt verschrieben. Doch weil ich mich nicht den Rest meines Lebens schämen wollte, diesen schönen Ewer auf dem Gewissen zu haben, schlidderete ich Hals über Kopf in ein Abenteuer hinein, auf das sich wohl kein nüchtern denkender Zeitgenosse eingelassen hätte... Zum Schrottpreis wechselte "Hejmakej" noch am gleichen Tag den Besitzer, ohne daß ich das Schiff inzwischen noch einmal gesehen hätte.

Wenig später ließen wir uns mit drei Mann hoch und Bergen von Ausrüstung - es fehlte ja praktisch alles - nach Aalborg bringen, wo der Ewer lag. Das Wiedersehen war ein Schock. Überall war die Farbe abgerostet, das Deck lag voller Unrat, eine Tür des Steuerhauses war aufgebrochen und mehrere Scheiben eingeschlagen. Das Ruder fehlte - es hatte im Eis Schaden genommen und lag nun in irgendeiner Werkstatt zur Reparatur. Der Laderaum sah aus wie mit dem Mehlsack gepudert - Kreide war die letzte Fracht gewesen, vorher hatte man den Raum samt Bodenplatten frisch geteert und hinterher auf jede Reinigung verzichtet. Einbrecher hatten die gesamte Inneneinrichtung "aufgeräumt", auch Teile von der Maschine entfernt und die Druckluft aus den Anlaßflaschen herausgelassen. Es kostete uns einige Überwindung, nicht gleich wieder auf dem Absatz kehrt zu machen.



Die "Petrine" oder eins ihrer Schwesterschiffe vor 1914 zu Anker bei Covelgønne.

Nach diesem Riß wurden die "Petrine" und ihre fünf Schwesterschiffe gebaut, ohne allerdings deshalb untereinander völlig gleich zu sein. Man erkennt, daß der Boden dieser Frachtsegler ganz und gar platt war.

Im Lauf der nächsten drei Tage gelang es uns tatsächlich, das verwüstete Schiff einigermaßen seetüchtig zu machen. Über den Löchlein im Boden bauten wir kunstgerechte Zementkästen - ein altbewährtes Hilfsmittel, mit dem manche Stahlschiffe jahrelang über See schippern. Für die gestohlene Lichtmaschine, die vorn vom Decksmotor betrieben wurde, brachte der alte Schiffer Ersatz, montierte und startete das Monstrum auf abenteuerliche Weise. Die Positionslampen wurden gebraucht - bis auf das Toplicht, das abhanden gekommen war. Man gab uns eins, das wohl von einem kleinen offenen Fischerboot stammte. Das versprochene Funkgerät, das für die Überführung nötig gewesen wäre, rückte der Schiffer jedoch nicht heraus.

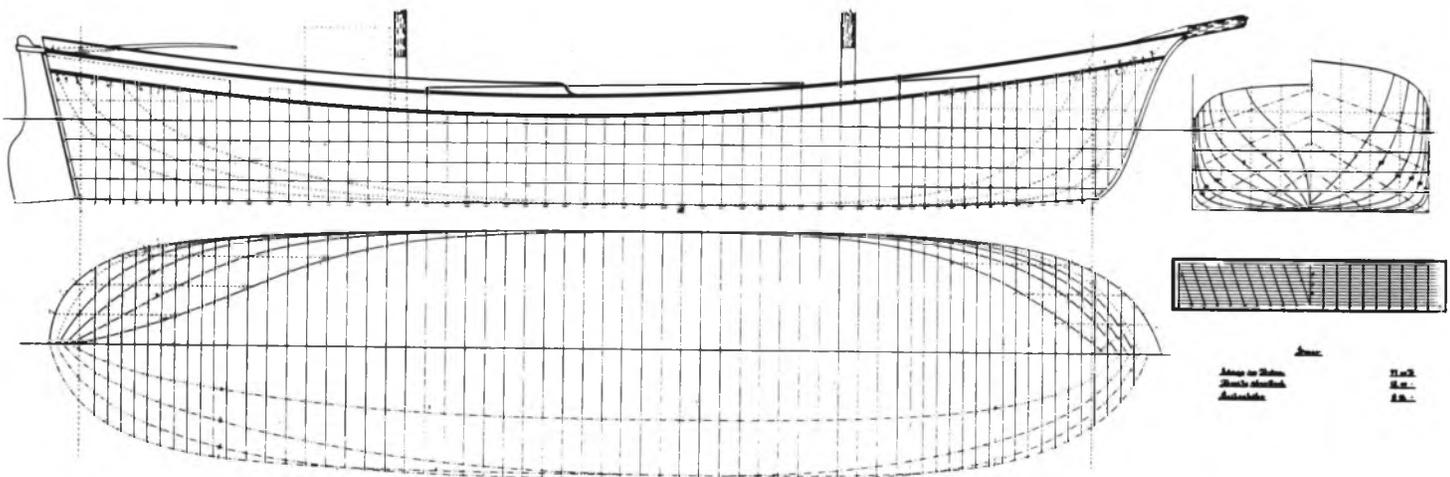
Das Ruder kam auf einem Lastwagen und wurde eingehängt; die neu angefertigten Teile paßten jedoch nicht. Wir machten sie mit einem Schneidbrenner passend. Eine Preßluftflasche wurde gebracht mit einem angeblich neuen Druckschlauch, der beim Überschleusen zweimal platzte. Wir bestellten zehn Tonnen Sand als Ballast, da wir mit dem mastenlosen Flachbodenschiff auf See heftige Schaukelei erwarteten. Den Sand schüttete uns ein Kippelaster halb auf, halb ins Schiff. Mit Schaufeln schufteten wir uns ab, den Sand mittschiffs gleichmäßig aufzuhäufen. Die fehlenden Maschinenteile waren im Handel so schnell nicht zu kriegen. Wir besorgten sie schließlich von einem anderen aufliegenden Schiff mit gleicher Maschine - sein Besitzer möge mir verzeihen, falls er es jemals merkt. Als unsere Maschine endlich lief, atmeten wir alle tief auf - eine gesunde, alte Maschine mit vertrauenerweckendem Klang.

Auch äußerlich veränderte sich etwas am Schiff - der alte Name "Hejmakej", unter dem es so wenig Glück gehabt hatte, wurde Übergewalt. Es gab kein langes Besinnen, unter welchem Namen der Ewer zurück nach Deutschland gebracht werden sollte - es konnte nur der erste sein, den er seinerzeit als Elbsegelschiff getragen hatte. "PETRINE" stand bald darauf in großen, ungelenteten Lettern vorn am Bug und "HAMBURG" hinten am Heck. Am Abend des dritten Tages fand die formelle Übergabe statt, und die Eigner bekamen das restliche Geld. Nun saßen sie zum letzten Mal in der wieder wohllich hergerichteten Achterkabine und rächten sich an unseren Schnapsvorräten dafür, daß wir sie die letzten drei Tage ununterbrochen mit Erledigungen in Trab gehalten hatten.

Früh am nächsten Morgen starteten wir von Aalborg aus in Richtung Osten. Unsere Absicht war es, durch Kattegat und kleinen Belt in einem Rutsch nach Kiel durchzufahren, denn die Zeit war uns knapp geworden. Doch schon in Hals am östlichen Ausgang des Limfjords mußten wir zum ersten Mal an die Pier, da die Maschinenraum-Bilge voller Wasser stand, welches vom Schwungrad durch den Raum gewirbelt wurde. Das Kühlwasser-Auslaßrohr war kurz vor der Bordwand so brüchig, daß das meiste Kühlwasser nach innen statt nach außen geflossen war. Wir brachen das Rohr ab und bogen es so, daß es seitlich aus dem Niedergang überm Deck mündete. Damit war der Schaden erstmal behoben, und wir hatten jetzt immer fließend warm Wasser an Deck.

#### See-Ewer "Petrine" - ein Lebenslauf in Stichworten

- 1909 Bau und Stapellauf auf der Werft von J. Jacobs in Moorrege bei Uetersen. Auftraggeber: Peter Bobsien, Uetersen. Vermessung: 24,40 x 5,20 x 1,54 m, 64 BRT.
- 1919 Verkauf nach Sonderburg in den Schiffer Fr. W. Wentzel. Neuer Name: "Edelgard".
- 1924 Einbau eines Hilfsmotors von 31 PS.
- 1926 Verkauf an den Schiffer H.P. Warming aus Egersund. Neuer Name: "Olga".
- 1935 Einbau eines Hilfsmotors von 56 PS
- 1936 Verkauf an den Schiffer H.A. Falkenberg aus Egersund. Neuer Name: "Svenla". Umbau zum Steinfischerfahrzeug.
- 1959 Einbau des "Alpha Diesel"-Motors von 90 - 110 PS.
- 1969 Verkauf an den Schiffer F.K. Sörensen aus Aarhus. Neuer Name: "Tove Anette".
- 1975 Verkauf an K.T. Andersen aus Lögstör. Neuer Name: "Hejmakej". Umbau zum Frachtschiff.
- 1980 Verkauf und Überführung nach Deutschland. Der Ewer steht zum Weiterverkauf für 18 000 Mark.



Linien- und Spantriß der MARIA; nach diesem Riß sind bis 1914 etwa ein halbes Dutzend Schiffe gebaut worden. Jacobs fertigte die Entwurfs-

zeichnungen nicht selbst an, sondern ließ sie durch den Konstrukteur Heitmann aus Hamburg ausarbeiten.

Weil es heftig aus Westen wehte, blieben wir anfangs unterm Schutz der Küste. Die Maschine arbeitete jedoch so zuverlässig, und das Schiff lag so gut in der seitlichen See, daß wir bald frohgemut direkt auf Fornaes zusteuerten. Dann machten wir jedoch zwei unangenehme Entdeckungen. Die eine war, daß der Ewer doch noch leckte - irgendwo hatte man wohl noch ein kleines Löchlein übersehen. Die zweite war, daß der Jockel vorn den Dienet quittiert hatte und mit den schwach gefüllten Batterien auch nicht mehr zu starten war. Das war deshalb so peinlich, weil wir nun keinen Strom mehr hatten. (Die Hauptmaschine hatte



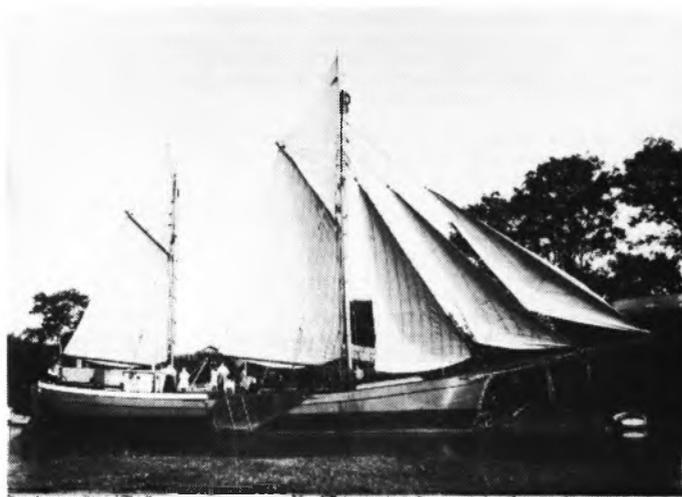
Der Schiffbauer Johann Hinrich Jacobs aus Moorrege hat in seinem Leben 100 hölzerne und stählerne Ewer gebaut. Er lebte von 1863 bis 1941.

keine Lichtmaschine). Und Strom brauchten wir für Tauchpumpe und Positionslaternen. Vor Dunkelwerden machten wir daher in Grena fest, organisierten dort in Abwesenheit des Besitzers eine riesige Treckerbatterie und mühten uns bis in die Nacht mit dem Jockel ab. Doch nachdem ein dicker Schlammfropfen aus der Treibstoffpumpe entfernt war, lief er wieder einwandfrei. Wir wuchteten die Batterie zurück zu ihrem Trecker.

Am nächsten Tag kamen wir trotz des starken Westwindes gut voran; der Ewer lief auf glattem Wasser acht Knoten, ließ sich aber auch von krausen Seen nicht sehr aufhalten. Die Gischt wehte bis übers Steuerhaus, durch dessen leckes Dach das Wasser auf die Seekarten tropfte. Selbst in der seitlichen See benahm sich der Ewer gut, ließ sich zwei-dreimal kurz schütteln und schnaubte unbeirrt weiter voran. Allmählich machte uns jedoch der Jockel Sorgen, dessen Kühlwasser alle halbe Stunde aufgefüllt werden mußte - der Kühler leckte wie ein Sieb. Nachdem ich mich darüber lange genug gekümmert hatte, steckte ich sämtliche an Bord befindlichen Schläuche zusammen und leitete damit das Kühlwasser der Hauptmaschine nach vorn in den Kühler des Jockels. Dieses Patent hat sich auf der weiteren Reise bestens bewährt...

Ab Fredericia, wo ein Mann aus Zeitgründen aussteigen mußte, waren wir nur noch zu zweit an Bord. Abwechselnd steuerten wir durch die Nacht über den Kleinen Belt nach Süden, vorbei an Alsen und der Flensburger Förde, wo der Ewer 50 Jahre lang beheimatet gewesen war, und erreichten Holtenua morgens um vier. 22 Stunden waren wir seit Grena unterwegs gewesen.

Bevor wir den Nord-Ostsee-Kanal hinter uns bringen konnten, hatten wir zweimal sechs Stunden unfreiwilligen Aufenthalt wegen Reparaturen an der Maschine. Beidesmal waren es relativ harmlose Schäden, die auf das lange Stilliegen ohne Wartung zurückzuführen und ohne übermäßige Probleme zu beheben waren. Zwischendurch dampften wir mit Vollgas unserem Reiseziel Glückstadt entgegen. Die Klütenschipper von den kleinen alten Frachtschiffen staunten nicht schlecht, als sie die "Petrine" eilig über Kanal und Niederelbe dampfen sahen, und sie winkten uns noch lange hinterher - so ein Schiff war hier lange nicht gesehen worden. Als wir uns vorsichtig durch den Glückstädter Binnenhafen vor dortigen Werft hindurchtasteten, stach der rosteige Ewer gegen all die glitzernden Plastikyachten ab wie ein vorzeitliches Fabelwesen. An der Werft, wo die "Petrine" demnächst zur Bodenbesichtigung geslippt werden soll, beendeten wir die Reise nicht ohne einige Erleichterung. Schließlich hatten wir das Risiko der Überführung ganz auf eigene Kappe nehmen müssen, nachdem kein Versicherer bereit gewesen war, für ein Schiff in solchem Zustand noch eine Kasko-Versicherung abzuschließen.



Die Werft von Jacobs in Moorrege bei Uetersen baute vorm Ersten Weltkrieg die größten Ewer, die es je gegeben hat - sie waren über 24 Meter lang im Rumpf. Die 1911 gebaute "Maria" war eins dieser prächtigen Schiffe. Das Foto zeigt den neuen Ewer fertig zum Absegeln an seiner Bauwerft.



Hans Jacobs, dessen Vater die "Petrine" erbaute, posiert mit dem Halbmodell des Ewers "Maria" vor seinem Haus in Moorrege (1974).

Hans Jacobs, der Sohn von "Petrine"s Erbauer, kam wenig später zu einer Besichtigung an Bord. Obwohl er 1909 beim Stapellauf noch ein Schuljunge gewesen war, erinnerte er sich gut an den Ewer. Der Uetersener Schiffer Peter Bobzien, welcher der Auftraggeber für den Neubau gewesen war, hatte vorher einen alten hölzernen Weserkahn besessen. Von dem nahm er dann, um Kosten zu sparen, alle verwertbaren Teile mit auf die "Petrine" herüber, darunter den Großmast mit allen Spieren, Segeln, Laufenden und Stehendem Gut. Bobzien selbst war ein recht beliebter Herr gewesen, der gern anderen Leuten bei der Arbeit zugesehen haben soll. 1919 gab er aus unbekanntem Gründen, vermutlich aber in Folge des Krieges, die Schipperei auf und verkaufte seinen Ewer nach Sonderburg. Von dem Verkaufserlös ließ er sich in Haseldorf als Kneipenwirt nieder. Er ist jedoch früh gestorben und seine Witwe hat bis in ihr Alter in Haseldorf die Post ausgetragen. Irgendwelche Nachfahren scheinen nicht zu existieren.

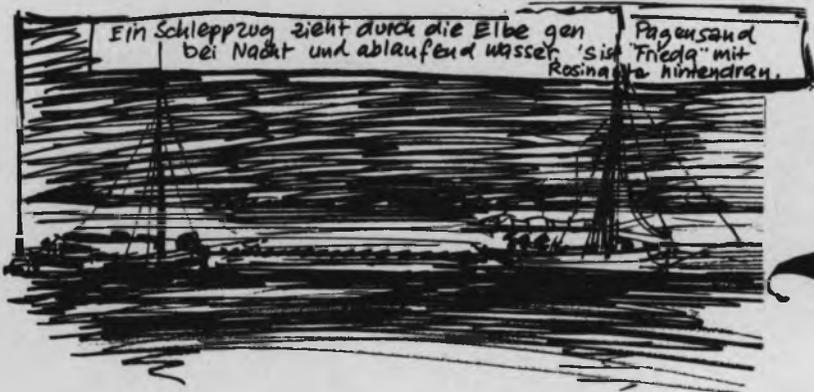
Hans Jacobs ließ es sich trotz seiner 86 Lenze nicht nehmen, auf der "Petrine" in jeden erreichbaren Winkel zu kriechen. Er war selbst verwundert, wie gut der Rumpf von innen noch erhalten war, und hatte trotz des schlechten Pflegezustands und der Löchlein im Boden eine gute Meinung von dem 71 Jahre jungen Schiff: "... Wir haben damals eben gut gebaut!"

Anmerkung der Redaktion: In einem Buch "Segler in der Zeitenwende" schildert Joachim Kaier ausführlich den Werdegang der Werft Jacobs in Moorrege. Verlag Egon Heinemann, Norderstedt 1977.



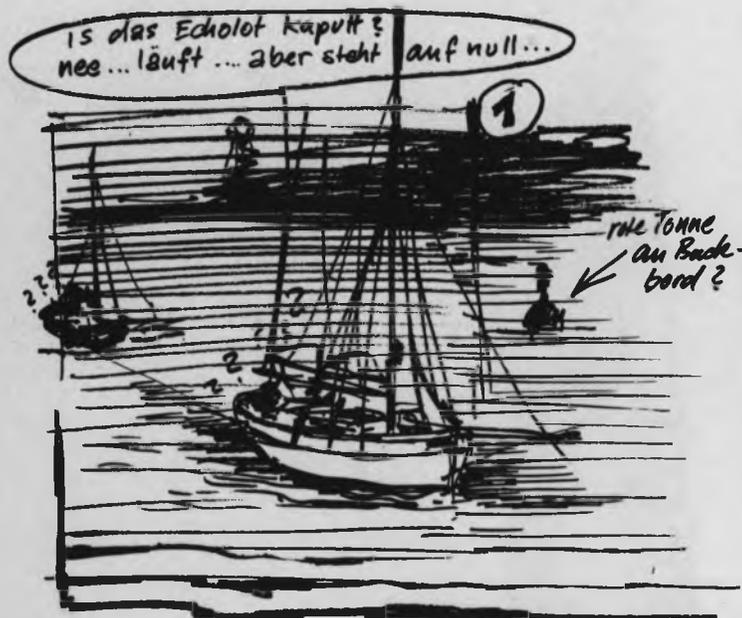
# FRIEDA'S kleine Nachtgeschichte

Ein Erlebnis am Rande der Herbstregatta ... für jene, welche... oder für die, die das unbeleuchtete Nebenfährwasser hinter Pagensand nicht kennen



Das Glückstadttreffen glänzte dieses Jahr an einem wahrhaft sommerlichen Wochenende. Der 11. Oktober war für viele ein Anlaß, die Saison

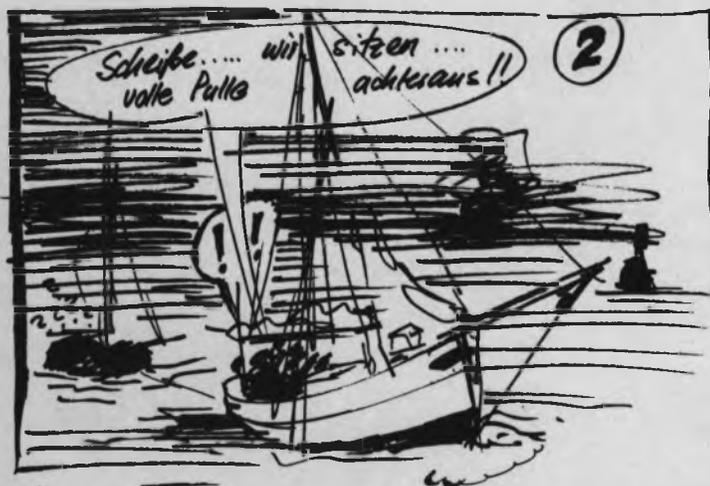
vor dem Winterlager feuchtfröhlich abzusegeln. Für einige war dieser Termin zu früh, schade. Trotzdem kam wieder eine stattliche Zahl von Schiffen zusammen, und schon am Freitag Abend waren viele unterwegs, um hinter Pagensand zu ankern und morgens dann nach "Happytown" zu segeln. So kam auch der Plan zustande, daß FRIEDA mit der ROSINANTE diesen nächtlichen Ankerplatz aufsuchen wollten. Zwischen Ilo und mir wurde ein sogenannter "Schleppvertrag" abgeschlossen, weil Ilos ROSINANTE die antiken PS nicht mühsam durch die Elbe quirlen sollte. FRIEDAs hundert PS sollten das wohl schaffen. Nach einer Stunde "stricken" im Oevelgönner Museumshafen war FRIEDA bereit, die 14,65 m lange Ijselaak mit ihren eisernen 40 tons an die Leine zu nehmen. Der erste Anlauf

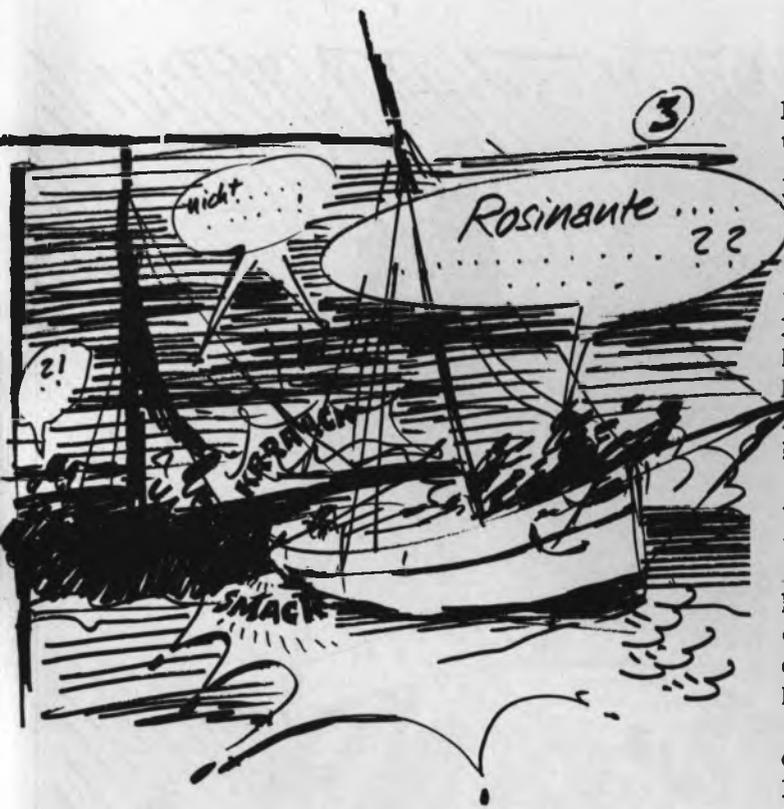


scheiterte, weil irgendein Tampen die ROSINANTE noch an der Spundwand festhielt, um dann letztlich in der Schraube landete und die ROSINANTE nun endgültig zum Schleppen freigab. Der Anfang für eine schöne Nachtfahrt war gemacht. Sauber folgte uns ROSINANTE als schwarzer Fleck an einer langen Trosse und sauber gings am Tonnenstrich entlang, an Wedel und Stade vorbei.

Hart Backbord Hart usw. ging der Schrei nach achtern zu unserem schwarzen Fleck. FRIEDA steuerte soeben an der Staktonne vorbei.

Der schwarze Fleck an der langen Trosse hinter uns machte aber ein Geräusch, wie wenn zwei Tonnen sich zuprosten. Von dort hinten kam dann auch der Ausdruck .. Sch.. Aber kurz darauf folgte der schw. Fleck wieder im Kielwasser der FRIEDA. Konzentriert borten sich die scharfen Blicke in das Dunkel vor Pagensand. Da ist die erste Nebenfährwassertonne. Toll wie der Scheinwerfer die Sache klarstellt. Die nächste Tonne muß grün sein an Backbord. Da ist sie.





Es ist diesig über dem Wasser und die helle Lampe reflektiert in der Luft stark. Die nächste Tonne ---- da ---eine rote ---- n Backbord? Was sagt das Echo- lot? Nichts ----- . Den Schlenker zurück schaffen wir nicht mehr. Ein Ruck ... und FRIEDA sitzt. Die Reaktion ist spontan, die Maschine dreht voll zurück. Nichts. Es ist 22.15 Uhr .... aber da! Der schwarze Fleck. ROSINANTE mit ihrem 60 cm Tiefgang kommt auf uns zu. Ilo begreift die Situation, legt Ruder ----- der lange Klüwerbaum geigt am Großbaum entlang, trifft die Baumgabel, die Flucht nach vorn ist das einzig vernünftige für uns. Dann kommt der breite Bug von "ROSI". Die Klüwergei leitet den Schwung zur Seite. .... Knirsch....Krackkkkkkkk..... Ruhe.-Dunkel - elbabwärts ist das Hecklicht der hilflos trei-

benden ROSINANTE zu sehen.....bums.--(Dorthinten im Dunkel rammt ROSI die richtige Tonne.) Dann sammelt sich das Leben wieder am Heck der FRIEDA. Da stehen wir, Klaus, Werner, Uwe, Matthias, Holger, Gerd, Hans Heinz-Thorsten und ich. Der Versuch scheitert, das Schiff wieder aus dem schlickigen Grund zu manöwerieren. Der Baum wird zur flachsten Seite ausgebracht und bald liegen wir mit 30 ° Schlagseite. Sichtlich froh sind wir alle, daß keiner zu Schaden gekommen ist, nicht einmal FRIEDA weist größere "Verletzungen" auf. Bis auf eine angedetschte Stelle an der Heckschanz kann behauptet werden... Wir haben Glück gehabt, das muß begossen werden. - Im Dunkel kommt ein Schiff vorbei. Wir werden

als FRIEDA erkannt und nicht als eine neue Bake - es ist Dietmar mit seinen Mannen auf der LIEKEDEELER. Die machen doch glatt an unserer Backbordseite fest, die Plattbodenschiffer. Und nicht nur die, sondern da kommt unser schwarzer Fleck zurück. Ilo hat im Dunkel der Nacht und in der kalten Elbe den Tampen aus der Schraube herausgetaucht. Und einen Augenblick später stehen 20 Mann auf dem Heck der FRIEDA und genießen aus 30° geneigten Flaschen bis FRIEDA wieder aufschwimmt um 01.15 Uhr. Gemeinsam suchen wir den Ankerplatz, wo man gut zu liegen pflegt, hinter Pagensand.



Gute Nacht.

( Rainer Ullrich )

Ulli

Ulli'80

**30-31**  
**MAI 1981**

DER TIP FÜR  
ENDE MAI IN DER  
FLENSBURGER FÖRDE



FLENSBURGER  
**RUM**  
REGATTA



30.-31.5.81

VOREINLADUNG ZUR 2. FLENSBURGER  
RUM-REGATTA FÜR VETERANENSCHIFFE . 30.-31.5.81  
EIN BESONDERS REIZVOLLES EREIGNIS  
WERDEN. MIT EINER GROSSEN ZAHL AN SCHIFFEN  
WIRD WIEDER UM EINE MENGE AN RUM IN FÄSSERN  
UND FLASCHEN GESEGET. IM ANSCHLUSS  
GIBT ES EIN KNACKIGES  
**HAFFEN-FEST**  
FLOHMARKT  
BIER UND WURST  
VERSTEIGERUNG  
USW.  
PLAKETTEN FÜR  
DIE SIEGER  
DEN SIEGLERN  
GEWIDMET.



ANMELDUNGEN AN:  
JUERGEN KLETTE  
2395 GREMMERUP  
DORFSTRASSE 1  
TEL. 04631/480  
195. 0461/8928

# 1 Jahr „Verein Museumshafen Flensburg“

Am 29. September 1980 wird der Verein „Museumshafen Flensburg“ ein Jahr bestehen. Die Gründungsversammlung war im „Schwarzen Walflch“ in der Angelburger Straße.

Der Verein ist entstanden, um den bereits in Flensburg Regenden segelnden Veteranenschiffen eine Heimat zu geben. Dabei haben sich die Gründer an der Vorbildern, den Museumshäfen in Hamburg-Oevelgönne, Bremerhaven und Kopenhagen orientiert. Ziel des Vereins ist es, auch in Flensburg einen Museumshafen zu schaffen und das Interesse für alte, traditionelle Segelschiffe und andere historische Wasserfahrzeuge zu wecken.

Zahlen:

**aktive Mitglieder** (Jahresbeitrag DM 60): 15, darunter der Verein Museumshafen Oevelgönne, der Verein zur Förderung dampfgetriebener Förderschiffe und die Schiffergilde Bremerhaven

**fördernde Mitglieder** (DM 50): 16

**jugendliche Mitglieder** (DM 30): 8

**Schiffe** (in alphab. Reihenfolge)

stähl. Besannewer „Anna-Lisa von Flensburg“

Lotenkutter „Dora von Raa“

Fischkutter „Dora von Haderslev-Flensburg“

Jagtgalease „Gulle“

Fischkutter „Nordlys“

Fischkutter „Tykke Venn“

Der Verein nimmt als aktive Mitglieder nur Schiffseigner (daneben Vereine und Personen, die sich mit dem Vereinsziel aktiv befassen) auf. Die Schiffe müssen den Ansprüchen genügen, die heute bei Veteranenschiffen an Rumpf, Decksplan und Rigg gestellt werden. Es scheiden also solche Schiffe aus, die durch Um- und Aufbauten ihre Originalität verloren haben.

Der Verein hat sich mit seinen Schiffen erstmals im November 1979 im Flensburger Hafen der Öffentlichkeit vorgestellt. Im Februar 1980 folgte im „Flensborghus“ eine öffentliche Veranstaltung mit dem Hamburger Schiffsjournalisten Joachim Kaiser. Schiffe des Vereins haben im Mai am Hamburger Hafengeburtstag und am Pfingsttreffen der dänischen Traditionseglervereinigung in Ebeltoft teilgenommen und die Flensburger Flagge gezeigt.

Höhepunkt war bislang die vom Verein veranstaltete und von den Flensburger Rumhäusern unterstützte „1. Flensburger-Rum-Regatta“ für Veteranensegler, die Ende Mai 35 alte Segler in die Förde und nach Flensburg lockte. Beide Fernsehstationen hatten Aufnahmen gemacht und darüber berichtet. Seit Ende der Segelschiffzeit hat Flensburg eine so große Zahl ehemaliger Gebrauchssegler nicht gesehen.

Anschließend führen die Schiffe des Vereins zum Segelschiffstreffen nach Kappeln/Schlei und von da zum Segelstreffen nach Kiel. In beiden Häfen wehten Flensburgs Flaggen im Topp! Von Kiel aus nahm die „Dora“ an der ersten Etappe der Windjammerregatta nach Schweden teil, für die ganze Wettfahrt reichte leider die Zeit nicht aus. Zum Flensburger Hafenfest anlässlich der Eröffnung des Schiffbrückplatzes wurden von Bord unserer Schiffe „Dora“ und „Anna-Lisa von Flensburg“ Rumfässer für das Rumhaus Sonnberg gelöscht. Vorläufig letzte Aktivität war die Teilnahme der „Dora“ am Windjammertreffen in Bremerhaven.

Mittlerweile scheint der „Museumshafen“ in Flensburg ein Begriff geworden zu sein, obwohl es einen Museumshafen noch gar nicht gibt. Der Verein ist aber dankbar, daß für einige unserer Schiffe nunmehr Liegeplätze im Industriehafen bereitgestellt worden sind. Leider sind sie dort der Öffentlichkeit weitgehend entzogen. Der Verein hofft jedoch in Verbindung mit dem Flensburger Schifffahrtsmuseum einige Liegeplätze für die schönsten Schiffe im Innenhafen zu erhalten und damit seinem Anspruch als Flensburgs schwimmenden Freilichtmuseum gerecht zu werden.

Jürgen Klette, Vorsitzender

Ein kleiner Mastenwald am westlichen Hafenufer, helltönende Schiffsglocken, Shantyklänge vom Akkordeon, Teepunschduft und die Stimme des „Marktschreiers“, der — Zylinder auf dem Haupt — die frischen Äpfel anpries: Der Verein Museumshafen erinnerte die Flensburger am Wochenende an die Tradition der Apfelschiffe. Fischer aus Langballig waren es in früheren Jahrzehnten, die ihre voll mit frischen Äpfeln beladenen Boote im Hafen festmachten und den Bürgern das Obst gegen klingende Münze über die Bordkante reichten. Die Vereinsmitglieder waren es diesmal, die von Bord ihrer Traditionsegler Äpfel und darüber hinaus leckeren Räucherfisch und den angenehm wärmenden Punsch unters Volk brachten.

Der Überschuss ist für die Zwecke des Vereins bestimmt. Hauptziel, auf das die rund 40 Mitglieder Kurs genommen haben, ist die Schaffung von Liegeplätzen für die bisher sieben historischen Segler in der

Nähe des künftigen Schifffahrtsmuseums und möglichst auch in unmittelbarer Nachbarschaft des Veteranendampfers „Alexandra“. Vorsitzender Jürgen Klette: „Flensburgs schwimmendes Freilichtmuseum.“ Die Mitglieder, sofern sie Eigner sind, haben es sich außerdem selbst zur Auflage gemacht, ihre jahrzehntealten Segelschiffe so originalgetreu wie möglich zu erhalten. Jedes Schiff sollte im Rumpf, im Decksplan und im Rigg seinem historischen Vorbild entsprechen.

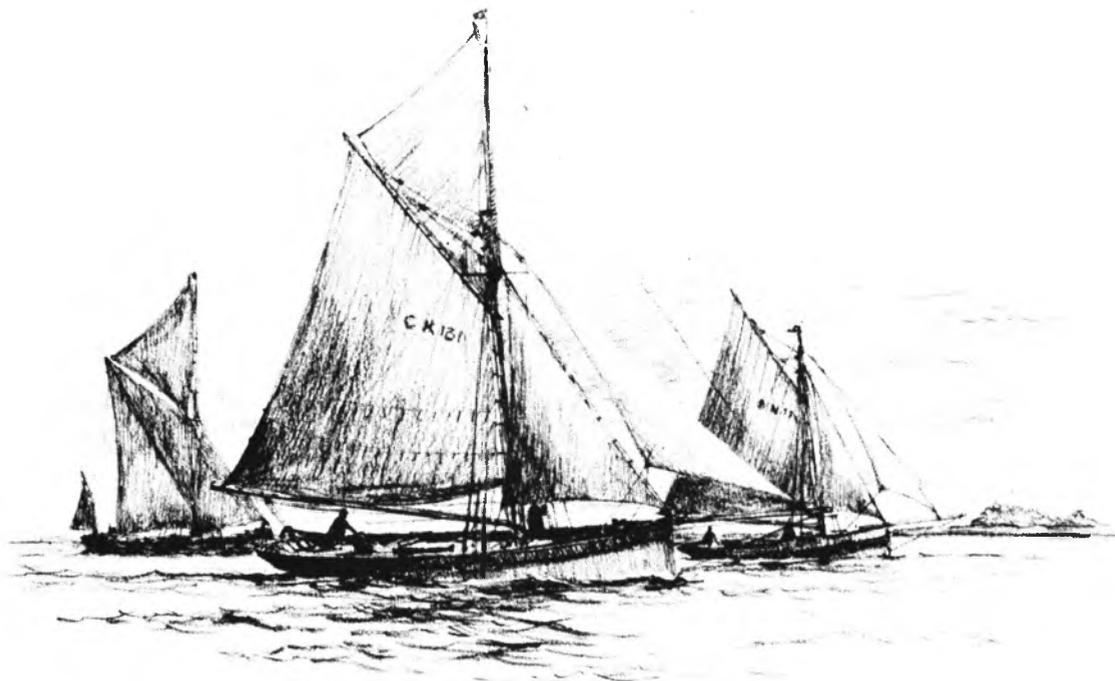
Der Apfelverkauf ist voraussichtlich die vorletzte Aktion in diesem Jahr. Im November soll schließlich ein etwa 50 Jahre alter Fischereisegler aus Skagen zum Verein stoßen; diesem wollen die Mitglieder gewissermaßen zur Begrüßung auf der Förde entgegenfahren. Für die Schiffe, die jetzt dank der Unterstützung der Stadt im Industriehafen festgemacht werden können, wird dann die Winterpause anbrechen.

## An eine alte Tradition des Hafens erinnert

### FLENSBURGER NACHRICHTEN



# Die Smack



Traditionelle Schiffe waren natürlich entwickelt worden um ganz bestimmte Bedingungen zu erfüllen, aber es gab gewaltige Unterschiede in der tatsächlichen Verwendung der einzelnen Fahrzeuge. Die Smacks der selben Bauwerft waren schon verschieden; selbst solche, die als Schwesterschiffe ausgewiesen wurden, waren unter Segeln nicht gleich.

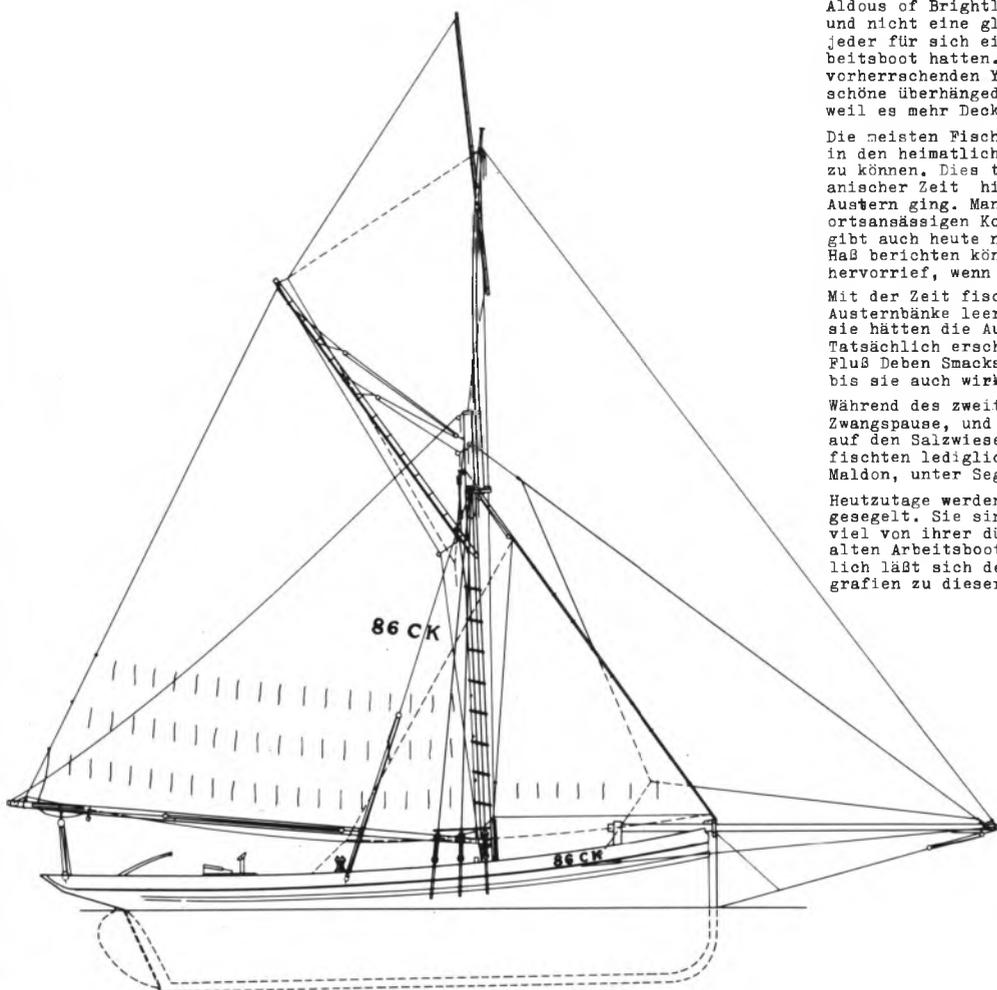
Aldous of Brightlingsea baute die meisten der Essex - Smacks, und nicht eine gleicht völlig der anderen, weil die Fischer jeder für sich eigene Vorstellungen von einem perfekten Arbeitsboot hatten. Der Bau von Essex - Smacks war stark vom vorherrschenden Yachtdesign beeinflusst, wenngleich das schöne überhängende Yachtheck wohl nur deshalb beliebt war, weil es mehr Decksfläche für die Arbeit bot.

Die meisten Fischwdrfer hatten mehr Smacks als Hoffnung, in den heimatischen Gewässern den Lebensunterhalt verdienen zu können. Dies trieb die Männer auf den Smacks in victorianischer Zeit hin und wider zu Piraterie, wenn es um die Austern ging. Man hielt im allgemeinen zusammen, um der ortsansässigen Konkurrenz mit Macht begegnen zu können. Es gibt auch heute noch Männer in Cornwall, die von Angst und Haß berichten können, welche der Anblick der gewaltigen Smacks hervorrief, wenn sie - von See kommend - Falmouth anliefen.

Mit der Zeit fischten die Smacks sämtliche natürlichen Austernbänke leer; von den Maldon-Smacks wird behauptet, sie hätten die Austern im Hamford Water ausgerottet. Tatsächlich erschienen in den zwanzigern auch auf dem Fluß Deben Smacks aus West Mersea. Sie blieben so lange, bis sie auch wirklich die letzte Auster gefischt hatten.

Während des zweiten Weltkrieges erfuhr der Austernfang eine Zwangspause, und viele der großen Smacks ließ man einfach auf den Salzwiesen vor sich hinrotten. Nach dem Kriege fischten lediglich noch OUR BOYS, West Mersea, und POLLY, Maldon, unter Segeln auf dem Fluß Blackwater.

Heutzutage werden noch rund 40 Essex - Smacks als Lustkutter gesegelt. Sie sind allerdings herausgeputzt und haben viel von ihrer düsteren Atmosphäre eingebüßt, die auf den alten Arbeitsbooten herrschte. (Anm. des Übers.: Offensichtlich läßt sich der Autor vom Anblick alter, vergilbter Fotografien zu dieser Annahme verleiten.) - Robert Simper -



Die Smacks waren (Anm.: und sind) kuttergerigigte Fischereifahrzeuge mit diversen Einsatzmöglichkeiten. Unterschiedliche Typen entwickelten sich aber alle hatten im Grunde die gleiche Rumpfform und ähnliche Ausrüstung. Ihre vergleichsweise entstellte Erscheinungsform wurde durch den Umstand hervorgerufen, daß ihre Erbauer auch Yachten konstruierten, und die Besatzungen der Smacks im Sommer Beschäftigung auf den vornehmen Yachten des victorianischen Zeitalters fanden.

Am unteren Ende der Smack-Hierarchie rangierten die 10-ton Boote, welche selten den Bereich ihrer Heimatgewässer verließen und die sich hauptsächlich mit dem Austernfang beschäftigten. Dies geschah mittels sogenannter "dredges" (Anm.: einer Art über den Grund gezogener, hölzerner Bagger-Schauffel), eine Fangtechnik, die besondere Geschicklichkeit verlangt und natürlich handige Fahrzeuge mit guten Segel-eigenschaften hoch am Wind. Kleine Smacks unter 30 ft und knapp darüber waren sehr breit und trugen gewöhnlich keinen Toppmast. Danach kamen die mehr yachtartigen Smacks von ca. 15 tons und etwa 45 ft. Der Ballast wurde sämtlich im Rumpf gefahren, und mittschiffs befand sich der Frachtraum für den Fang. Die Mannschaft lebte in einer winzigen Kabine weiter achtern, und die Vorpiek wurde freigehalten für Ersatzsegel und Ausrüstung.

Die 'Smacksmen' behielten die einfache, von Handspeichen betriebene, faßförmige Ankerwisch bei, hievten jedoch das Fanggeschirr mit einem eisernen handbetriebenen Spillkopf. Brightlingsea verfügte über die größten Smacks, einige waren bis zu 45 tons und 65 ft. Sie arbeiteten auf den Austernbänken vor Jersey und der niederländischen Küste sowie - sehr zum Verdruß der ortsansässigen Fischer - in den Buchten der walisischen Küste und den Flüssen von Norfolk, Suffolk und an der Küste Schottlands. Wenn sich eine Gelegenheit bot pflegten sie als Frachter Kartoffeln aus Frankreich und Hummer aus Norwegen zu importieren, sowie als Fischtransporter zwischen den Trawlerflotten in der Nordsee und dem Land zu agieren. Bedacht auf Bergelohn bargen die "Smacksmen" auch Fracht und Ausrüstung von gestrandeten Schiffen. - Roger Finch -

Weitere, sehr detaillierte Informationen zum Thema Essex - Smacks kann der geneigte Leser dem Buch GAFF RIG von John Leather entnehmen, erschienen 1970 bei Alard Coles Ltd., London. Das Buch ist im allgemeinen auch in gut sortierten deutschen Buchhandlungen mit nautischem Schwerpunkt zu haben. Leather schreibt u.a. über die Entwicklung der Smacks, ihre Heimat, Arbeitsweise, Werften, Kapitäne, einzelne Schiffe etc.

Seit rund zwei Jahren genießen die deutschen Gaffelfreunde die Mitgliedschaft der "BETTY of COLCHESTER" in ihrem erlauchten Zirkel. Endlich hat Eigner Jo Kähne aus Pinkenwerder sich mal aufgerafft und einiges Bildmaterial an die Redaktion des PIEKALL geschickt. Ergänzend zu den Bildern hat die Redaktion in ihrem unerschöpflichen Fundus gewählt und englische Texte dem nach Information dürstenden PIEKALL - Leser zugänglich gemacht. Es sind dies Auszüge aus SAILING CRAFT OF THE BRITISH ISLES, Roger Finch, und BRITISH SAIL, Robert Simper. Die beigelegte kleine Karte zeigt, wo die Essex - Smacks beheimatet waren.



#### h. Essex-Smacks:

1. Die Gaffel soll am Mast mittels einer Klau geführt werden, die den Mast halb umschließt.
2. Der Klüverbaum wird an St'bord oder B'bord über die Schanz geführt.
3. Die Ankerwisch soll drei Stopper haben und das Spill einen weiten Speichenabstand.
4. Die Halterungsklötze an B'bord oder St'bord sollen kein Entfernen der Ankerwisch ermöglichen.
5. Das Vorstag soll aus Draht sein, ein weiches Auge greift auf den Backen um das Topp, das untere Ende soll am Vorsteven vorn vorbeigeführt werden und durch ein Loch im Stevenholz deckwärtig geleitet werden - auf Deckshöhe -, und am Wischsockel befestigt werden.

#### i. Topmast-Smacks:

Sie sollen Toppmast-Backstagen führen, mit Taljen, und ein Vorstag zum Toppmast. Toppsegelschoten sollen so gefahren werden, daß sie auf der anderen Seite vom Mast belegt werden, als das Toppmastfall.

#### j. Alle Smacks sollten folgendes aufweisen:

Das stehende Gut wird von Juffern und Taljen gehalten.

#### k. Das Fahrzeug hat die registrierte Fischereinummer zu tragen

d.h.	F.	Faversham
	C.K.	Colchester
	M.N.	Maldon
	L.O.	London

#### l. Das Fahrzeug sollte keine Maschine haben.

Die britischen Gaffelfreunde haben eine Art von Kriterienkatalog herausgegeben, der bei der Restaurierung von Smacks beachtet werden sollte. Hier die Übersetzung:

- a. Die Fahrzeuge sollten Arbeitsluken von etwa gleicher Art haben. Luken können von den Austernfischern geändert worden sein.
  - b. Masten sollen im Kielschwein verankert sein.
  - c. Klüverbäume sollen in Proportion zum Fahrzeug stehen, etwa halbe Länge des Fahrzeugs außenbords oder nahe daran.
  - d. Smacks sollen mit Pinne gesteuert werden.
  - e. Das Fahrzeug soll über ein Bratspill verfügen.
  - f. Der Hauptanker sollte ein Stockanker sein.
- g. Kent-Smacks:
1. Die Gaffel soll am Mast mittels einer Klau geführt werden, die den Mast voll umschließt
  2. Der Klüverbaum ist durch die Schanz zu führen, an Backbord oder Steuerbord vom Stevenholz.
  3. Die Ankerwisch soll (am Zahnrad) einen einzelnen Stopper haben, der Speichenabstand auf dem Spill ist gering.
  4. Der Halterungsklotz an B'bord oder St'bord sollte für ein schnelles Entfernen vorgesehen sein, um die Ankerwisch bewegen zu können.
  5. Die Schanz sollen drei oder vier große eingeschnittene Ladepforten haben.
  6. Es soll keine Kannelierung vorhanden sein, und die Rüsteisen sollen in einer Ebene mit der Außenhaut nach oben führen.
  7. Das Vorstag hat aus Draht zu sein, das obere Ende wird mit einer Kettenschlaufe, die über die Backen gelegt ist, am Topp gesichert. Das untere Ende wird auf dem Stevenkopf um einen geschmiedeten Beschlag gespleißt, welcher durch eine Platte an der Vorderseite des Stevens gesichert ist.
  8. Baum, Gaffel und alle Hauptblöcke sollen weiß sein.





# CK 145

Und hier Details über die BETTY of COLCHESTER:

Länge üa (ohne Klüverbaum)	35' = 10,67 m
Breite	9'9'' = 2,97m
Tiefgang	4'6'' = 1,37 m
Verdrängung	ca. 12 t
Segelfläche	ca. 92qm
Motor	BMC 35 PS

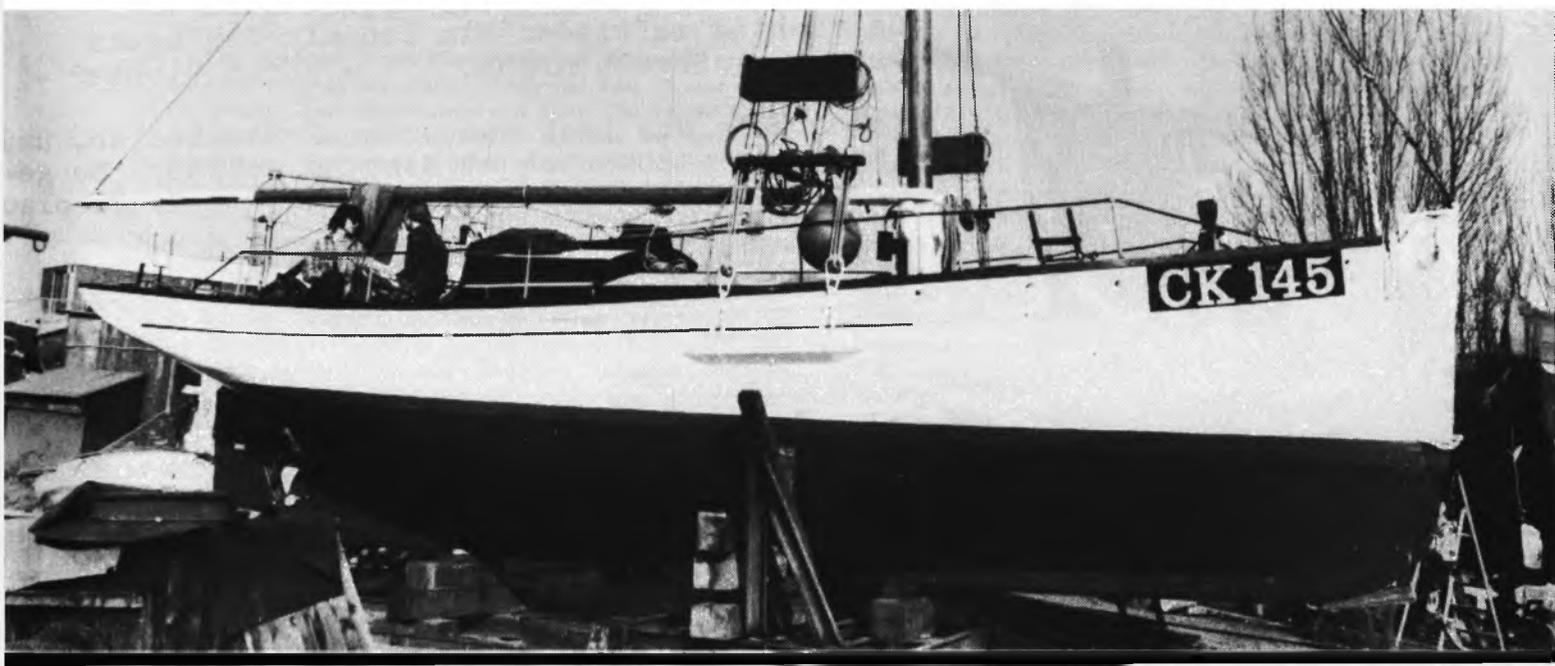
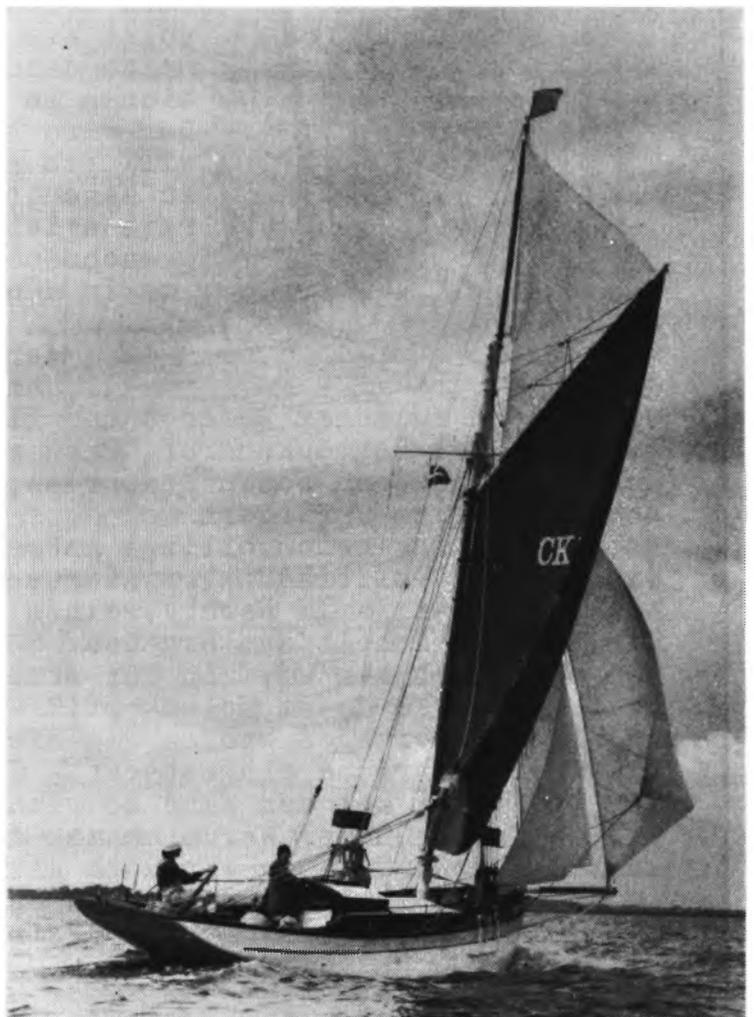
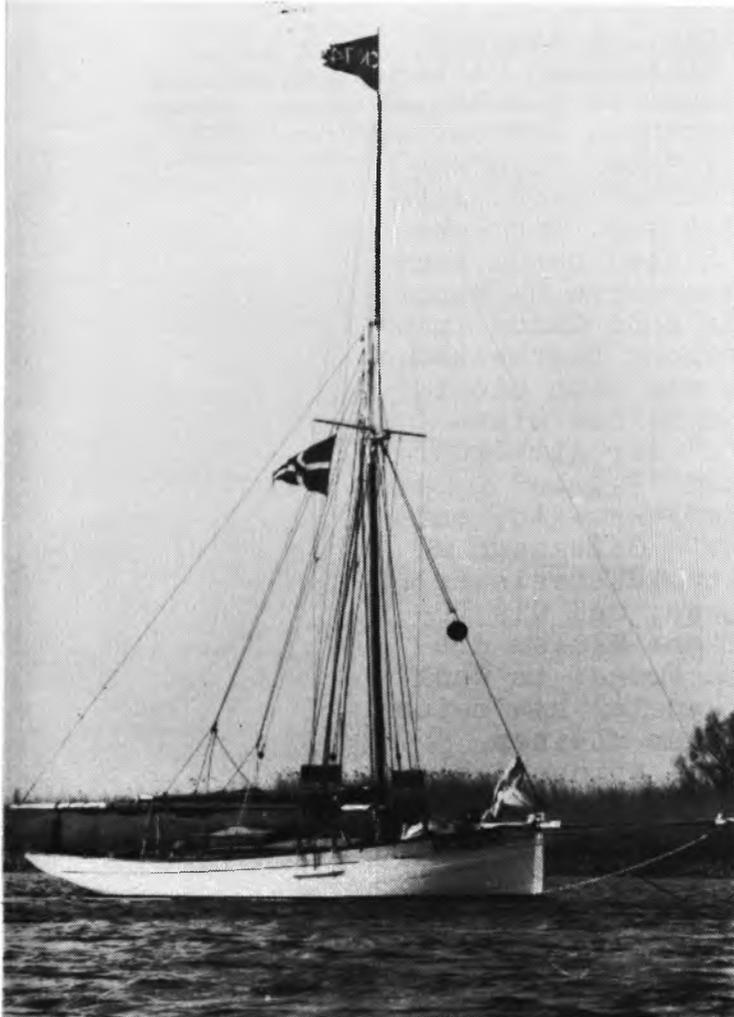
BETTY wurde 1906 bei Aldous in Brightlingsea für Mr. French aus Mersea für 100 gold sovereigns gebaut, Incl. Beiboot. Der Werftplatz existiert heute noch. Er heißt Arma Marine, und vor kurzem wurde dort nach altem Riß eine stählerne 52' Smack für einen Holländer gebaut.

Die nachfolgenden Eigner sind nicht bekannt. BETTY fuhr als Austernfischer und bis 1965 als Transportfahrzeug für Mr. Leslie, seines Zeichens Austernhändler. 1965 erwarb Mr. Ray Riley das Schiff und brachte es nach Wivenhoe. 1976 beginnt er mit den umfangreichen Umbauarbeiten zum Lustfahrzeug. Bis 1971 wurden die meisten Planken, Decksbalken, Relingstützen, sowie Deck, Aufbau, Mast und Spieren, Rigg, Schanz etc. erneuert.

Im gleichen Jahr segelte BETTY wieder die erste Regatta auf dem river Colne. 1976 war die Restaurierung des Schiffes mit dem Aufsetzen eines Topmastes vorerst abgeschlossen.

Im April 1979 übernahmen wir - Thomas Müllenmeister und ich - die BETTY und brachten sie nach Hamburg. Es folgten der Austausch des laufenden Gutes, Maschinenüberholung und neuer Innenausbau.

Jo Kähne



### Kleiner Bums

Willst du etwa unter Segel einlaufen? - Na klar! - Kurze Pause, dann erneute Frage: Den da vorn siehst du wohl? - Keine Antwort, denn ich will ihn einfach nicht sonderlich beachten. Strom steht quer, Einfahrt ist eng, und ausweichpflichtig bin ich leider auch. Unverkennbar strebt Jener, perlonweiss und pflegeleicht, vollkasko u. mit Schlummersensor, im Völlegefühl seines Steuerbordwindes exhibitionistisch gebläht, der Freiheit der Meere zu, wobei er mich als eine Art Ansteuerungsgestirne zu betrachten scheint. Denn was segelt, hat weiss zu sein oder giftgrün wird langsam spannend. Gunda wirft mir wortlos einen schnellen Blick zu, der heissen



Pumpenkolben



als Fender zwischen Boot und Eisenpfeiler missbraucht. Der Schreckensruf "Pass auf!" war wirklich überflüssig, denn schon kracht es, und "Panele" schüttelt sich verärgert von Kopf bis Fuss. - Au, entschuldige, ist meine billige Antwort. - Galeassen zieht jener Volltransistorisierte mit blütenweisser Weste (er war ja im Recht), seines Weges, und die Dünnung umschmeichelt ihn ergeben. 5 offene Mäuler drehen sich nach mir um, mit der stummen Frage: is wohl geil-, der Olle da am Molenkopf!? - "Panele" hat meinen hässlichen Versager grosszügig mit einer kleinen Schönheitsschramme eingesteckt. - Ja, ja, spinne ich vor mich hin, wer den Wind so richtig "von rechts" hat, ..., da fragt Gunda: Warum nahmst du nicht einfach mal kurz den Motor? Wären wir doch glatt vorbeigekommen! - Hm. - Man hat wohl so seinen Stolz - oder?

Fried Hammer

So richtig zufrieden bin ich mit den neuen Duradon - Segeln nicht. - Horst Richter -

Ich dicke das Leck nun schon 2 Stunden ab, und ihr macht schon nach 10 Minuten schlapp. So gewinnen wir die Gemüseregatta nie! - H. Pieplau

O sole mio.....

- anonym -

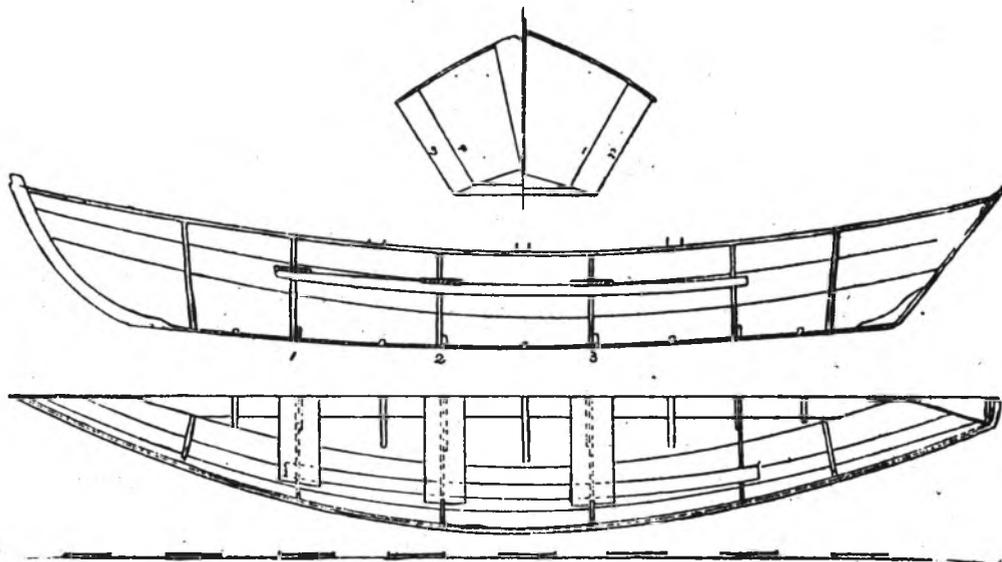


## Dory zum Selbstbau.

Mit Dory wird der in dem vorstehenden Riss dargestellte fast glattbodige Kahn in Scharpie-Form bezeichnet, der aus Nord-Amerika stammt und seit etwa 1880 auch häufiger in Frankreich verwendet wird. Wie aus dem Riss ersichtlich, ist eine Dory zum Selbstbau verlockend; die hierzu erforderlichen weiteren Angaben sind in der nachstehenden Beschreibung enthalten. Die Schiffsförmigkeit erscheint auch geeignet, dem Fahrzeug eine kleine zweimastige Hilfsbesegelung zu geben, um bei günstigem Wind in Binnengewässern herumzusegeln. Bei Schwert und Ballast kann die Segelfläche vergrößert werden.

Der stark gekrümmte Decksstrak hebt den Bug besonders hervor. Das schräg stehende Heck besteht aus einem sehr schmalen dreieckigen Brett, das bis auf den Boden reicht. Die flachen Bordwände sind stark schräge gestellt und geben so dem Boot eine gute Formsteifigkeit. Der Kahn ist für ein bis drei Mann eingerichtet, die mit je einem Paar Riemen

wie Schachteln ineinander zu stellen, vorausgesetzt, dass die Dorys alle verschiedene, zu diesem Zweck ermittelte Abmessungen haben; und die auf solche Art zusammengestellten Kähne nehmen auf dem Deck eines Schiffes nicht mehr Länge und Breite in Anspruch als eine Dory, während das Höhenmass natürlich mit der Zahl der Boote zunimmt. Diese Anordnung ist um die Mitte des vorigen Jahrhunderts von den Amerikanern zur Verwendung auf Fischerfahrzeugen erfunden, die auf diese Art statt der bisherigen zwei grossen Beiboote zehn Dorys mitnehmen konnten. Auch das Ein- und Aussetzen der leichten Dorys war handiger und schneller möglich als mit den bisherigen schweren Beiboote. In der Dory fischen zwei Mann in der Nähe des Fischerfahrzeuges, so dass sie bei aufkommendem Unwetter schnell übergenommen werden können, während man bei den schweren Beiboote dann häufig angewiesen war, sie in Schlepp zu nehmen. Auf Grund dieser Vorteile ist die Dory in Amerika



Dory. Maßstab 1:40.

rudern. Der Heckspiegel ist in der Mitte seiner Oberkante mit einer Keep (Runzel) versehen, in die man zum Steuern einen Riemen hineinlegt, der durch einen aufgesetzten Taubund am Herausrutschen gehindert wird. Die hier abgebildete Dory ist 5,6 m lang über alles und hat eine grösste Breite von 1,6 m.

Der Kahn ist in der Hauptsache aus Whitepine gebaut. Die drei Planken der glatten Bordwand sind 15 mm dick. Die geringe Zahl der Planken und damit ihre grosse Breite sind gewählt, um die Festigkeit zu erhöhen. Die drei leicht gekrümmten Bodenbretter haben eine Dicke von 22 mm. Die Spanten und Bodenwrangen sind aus Eiche und durch verzinkte, eiserne Knie miteinander verbunden. Die 43 mm dicken Spanten überlappen die Bodenwrangen und erhalten im Bereich der Ruderduchten eine Verstärkung. Der 28 mm breite Dollbord hat eine Ausnehmung von 15 mm, mit der er auf die Oberkante der obersten Planke gesetzt wird.

Es sind drei Duchten für die Ruderer vorgesehen; die achtere kann auch von dem Mann am Ruder benutzt werden, wenn man es nicht vorzieht, noch weiter achtern eine vierte Ducht anzuordnen. Die Duchten liegen abnehmbar auf dem Duchtenweger und bilden damit eine typische Besonderheit der Dory. Wenn man die Duchten herausnimmt und unten auf den Boden legt, ist es möglich, bis zu fünf Dorys

und später in Frankreich bei den Fischern allgemein eingeführt worden.

Ausser für die beschriebenen Fischereizwecke wird die Dory in Amerika auch überall da benutzt, wo sonst Kielboote zum Rudern brauchbare Dienste leisten, zum Verkehr und zu Vergnügungsfahrten. Die Dory ist auch trotz ihres ungewohnten Aussehens sehr gut als Beiboot für Yachten geeignet, da sie sich wegen ihres glatten, platten Bodens bequem auf Land ziehen lässt und zum Landen an flachen Stellen besonders vorteilhaft ist. Schliesslich wird es auch möglich sein, auf Yachten statt des bisherigen einen Beibootes zwei in einander gestellte Dorys mitzunehmen, wodurch für die Fahrtteilnehmer häufig wesentliche Annehmlichkeiten entstehen. Aus diesen Gründen kann allen Yacht-eignern nur empfohlen werden, die Dorybauart und Bootsform zu beachten.

Bei Friedenspreisen wird es möglich sein, eine Dory für 150 bis 200 Mark zu bauen. Der Bau verbilligt sich, wenn man die Zahl der Bordwandplanken vermehrt — allerdings unter Verringerung der Festigkeit —, da die Beschaffung der breiten, in dem Riss angegebenen Planken schwierig und kostspielig ist. Bemerkt sei noch, dass der Selbstbau, so einfach er nach dem Riss erscheint, doch eine gewisse Geschicklichkeit erfordert.

# VON DER PFLEGE ALTER SCHIFFE

Ein Mittel, um grau und schmutzig gewordene Segel wieder ansehnlich zu machen, ist das Färben der Segel, wie es die Fischer tun. In Deutschland wird dieses Verfahren bei Yachten selten angewendet. In Holland und Amerika findet man häufiger gefärbte Segel. Das Färben verdient vor dem Waschen insofern den Vorzug, als ein gefärbtes Segel dichter wird, als es vorher war, während beim Waschen die Poren sich öffnen. Die Appretur schliesst die Poren, und der Wind kann nicht hindurch, dafür wird das Segel etwas schwerer, was natürlich einen gewissen Einfluss auf die Stabilität des Bootes hat. Will man ein Segel färben, so setzt man einen Kessel mit zwei Litern Wasser aufs Feuer und schüttet 6 Pfund braunen und 3 Pfund roten Ocker hinein. Je nachdem man das Segel mehr rot oder mehr braun wünscht, kann man die Menge des roten im Verhältnis zum braunen Ocker ein wenig ändern. Wenn dies Gemisch kocht, fügt man ihm nach Gutdünken gelben Teer zu. Zum Schluss kommen 5—6 Pfund amerikanisches Schmalz hinein, das man allmählich zusetzt. Dieses Gemenge wird dann kochend vom Feuer genommen und in nicht zu heissem Zustande auf die Segel gestrichen, wobei die Farbe ständig umgerührt werden muss. Ist eine Seite des Segels gestrichen, so setzt man die Lösung wieder aufs Feuer, etwas Schmalz und Teer kommen hinein und man verfährt wie vorhin.

Nimmt man zuviel Teer, so werden die Segel steif und schwer. Zum Streichen nimmt man einen grossen Pinsel; man legt die Segel am besten auf Rasen oder wählt eine andere saubere und staubfreie Unterlage. Darauf wird das Segel gut getrocknet und wieder untergeschlagen. Dunkelrote Farbe wird die Stockflecke mehr oder weniger unsichtbar machen; man sieht auch grün, rosa und gelb gefärbte Segel.

Das Aussehen der gefärbten Segel ist lediglich Geschmacksache. Jedenfalls kann man mit Hilfe solcher Farbe sein Segel gut und lange konservieren, ohne viel Arbeit damit zu haben. Wer dagegen ein weisses Segel dauernd in gutem Zustande halten will, darf Zeit und Arbeit nicht scheuen und muss das lästige Trocknen während des ganzen Sommers durchführen.



T E E R - Eine schmierige Sache

Es geht hier um Steinkohlenteer:

Seine Vorteile: Ich kenne keine!

Seine Nachteile: Als Unterwasseranstrich wird er ausgelangt und spröde und somit wasserdurchlässig. Kommt eine neue Teerschicht darauf, wird die Feuchtigkeit, die im spröden Teer ist, eingesiedelt. Im Laufe der Jahre kommt es bei regelmäßig geteernten Schiffen zu ganz netten Krusten. Somit entsteht der neue Schiffstyp: "Der Krusteneuer"

Ganz so witzig ist ein anderer Aspekt nicht: Beim Teeren, besonders in der Sonne, tritt eine Art Sonnenbrand auf. Nur mit Sonnenbrand hat es herzlich wenig zu tun. Es ist die Vorstufe vom Teerekzem. Diese Hautkrankheit kann unheilbar werden und zu Teerkrebs führen.

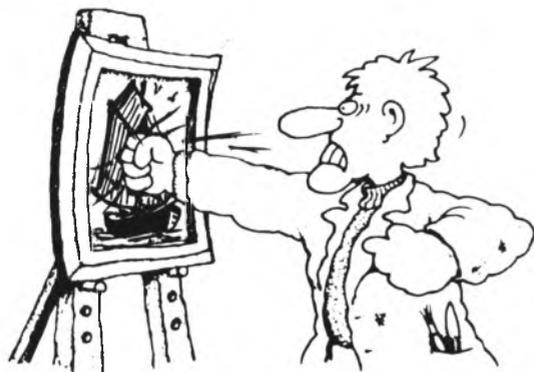
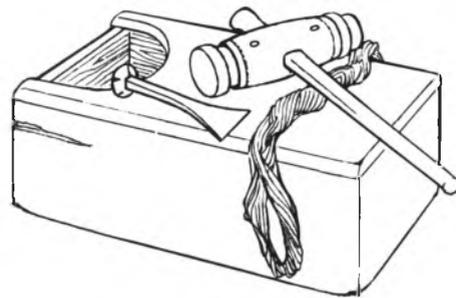
Wer trotzdem noch teert, dem kann ich nur raten, sofort zum Arzt, wenn man einen Teerbrand hat. Die Gefährlichkeit des Teers erfuhr ich auch erst vom Hautarzt, seit meine Frau Karin mit Teerekzem dort in Behandlung ist.

Bernd Alm  
(Schiffsbildhauer)

Bernd Alms Lägerdorfer Ewer "MOEWE" in seiner neuen Farbenpracht. Auf der Werft Lexau im Kohlen-schiffhafen (Hamburg) ist der Rumpf gründlich gereinigt und mit modernen Farben neu gemalt worden (Oktober 80): Unter Wasser rotbraun, Rumpf weiss, Schanz grün.

So schön und lieblich sah dieser Elbewer wahrscheinlich nicht einmal beim Stapellauf aus (1907 bei Fack in Itzehoe), obwohl diese Schiffe in der alten Zeit fast immer in hellen und freundlichen Farben gemalt waren. Zur Zeit ist die MOEWE jedenfalls der Blickfang des gesamten Museumshafens Oevelgönne.

Elbewer sind schön!



( Schiffsbildhauer )

## und Schmiel

### Ich bin gegen Teer aus folgenden Gründen:

- 1.) Teer schützt Eisen bzw. Stahl nicht genügend gegen Rost.
- 2.) Man kann bei Teer nicht erkennen, wo bereits Rost angesetzt hat; deshalb malt man nur wieder neuen Teer über bereits angerostetes Material. So kann es munter weiterrosten.
- 3.) Teer ist bekanntlich schwarz. Wünscht man mal einen anderen Farbton, so kann man Teer nicht ohne weiteres mit anderen Farben übermalen.
- 4.) Wenn die Sonne richtig auf das Schiff knallt, wird Teer weich und klebrig.
- 5.) Teer auf der Außenhaut verschmiert die eigenen sowie auch fremde Fender. Das ist Schiffseignern mit angemalten Schiffen gegenüber unfair, wenn man bei Ihnen längsseits gehen will.
- 6.) Außerdem, und das ist nicht unwichtig, ist Teer bei der Verarbeitung bzw. Bearbeitung gesundheitsschädlich.

Durch das Zink der Zinkstaubbeschichtung erfährt der Stahl einen kathodischen Korrosionsschutz. Auch bei kleinen Verletzungen der Zinkbeschichtung bzw. kleinsten Fehlstellen tritt daher - im Gegensatz zu den üblichen Frabkorrosionsschutzanstrichen - bei einer Verzinkung kein Rost auf.

Die von mir verwendete 1-Komponenten-Zinkstaubbeschichtung **METALLOGAL PUR-ZINK ME III** der Firma AEG-Schiffbau ist eine luftfeuchtigkeits-härtende **Maltbezinkung mit porenfreier Oberfläche.**

Sie ist hoch abriebfest, alterungsbeständig und hat eine extrem gute Haftung. Die Beschichtung kann bei hoher Dauerfeuchtigkeit von 30 % bis 98 %, wie sie bei uns in Norddeutschland ja meist anzutreffen ist, erfolgen. Auch bei Frost bis - 5° C, Nieselregen oder Spritzwasser ist die Verarbeitung möglich.

Die Wirkungsweise des zinkstaubhaltigen Anstrichs weiter zu beschreiben, würde zuweit führen. Für alle, die sich dafür interessieren, ist hier die Adresse, wo man weitere technische Unterlagen erhalten kann.

AEG - Schiffbau  
Steinhöft 9  
2000 Hamburg 11

Für alle, die sich mit der Restaurierung alter Eisenschiffe befassen, möchte ich kurz einmal meine Überlegungen darlegen, weshalb ich mich für modernes Material beim Anstrich entschieden habe.

Als ich meine "EULE" ex "MELPOMENE" bzw. "CHRISTINA" kaufte, machte das 1895 gebaute Schiff einen recht guten Eindruck, was den Konservierungszustand betraf. Bei den verschiedenen Restaurierungsarbeiten stellte ich immer wieder fest, daß sich überall dort, wo das Schiff geteert war, riesige Roststellen, zum Teil richtige Rostplacken unter dem Teer befanden. Vielfach waren die Roststellen noch richtig naß. Das konnte wirklich nicht die richtige Konservierungsfarbe sein.

Daruaufin habe ich mich mit vielen Leuten über Korrosionsschutz unterhalten. Alte Elbschipper schwörten auf die alte Ölbleimeninge, die nur den Nachteil hat, daß sie sehr lange Zeit zum Trocknen benötigt. Farbexperten behaupteten durchweg, daß nur Sandstrahlen und eine 2-Komponenten-Farbe einen vernünftigen Korrosionsschutz bieten würden. Alle anderen Anstricharten wären nur Kompromisse. Wollte man nicht sandstrahlen, wäre als Grundierung Kunstharzbleimeninge bzw. Silberprimocon zu empfehlen. Anschließend muß lackiert werden.

Ich habe mich für eine andere Art des Korrosionsschutzes entschieden. Der ehemalige Laderaum der "EULE" wird wegen der vielen Ecken und Winkel sandgestrahlt und dann mittels Spritzpistole mit einer 1-Komponenten-Zinkstaubbeschichtung versehen. Das wäre alles. Es sind keine weiteren Anstriche mehr nötig, und die Firma gibt bei sachgerechter Verarbeitung 5 Jahre Garantie. Das gleiche erfolgt an Deck und für alle Aufbauten (Luksüll u.s.w.) Nur wird dort noch eine Deckbeschichtung vorgenommen, um andere Farbtöne zu erzielen; und das Deck wird mit einem rutschfesten Belag versehen.

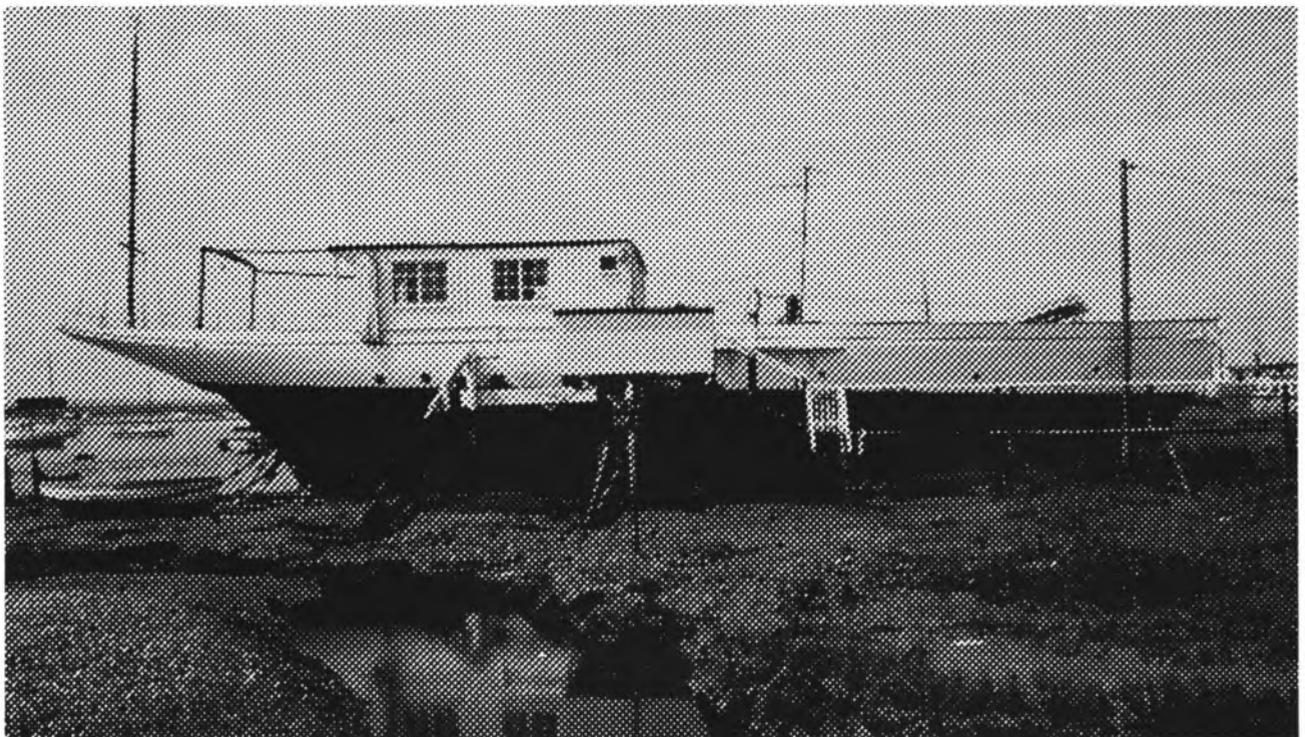
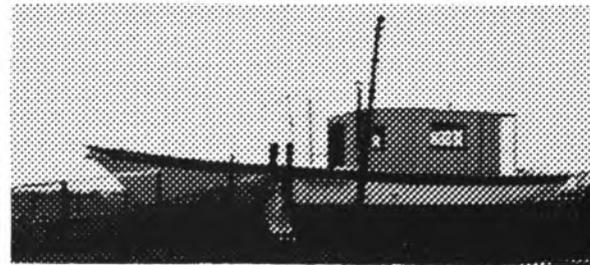
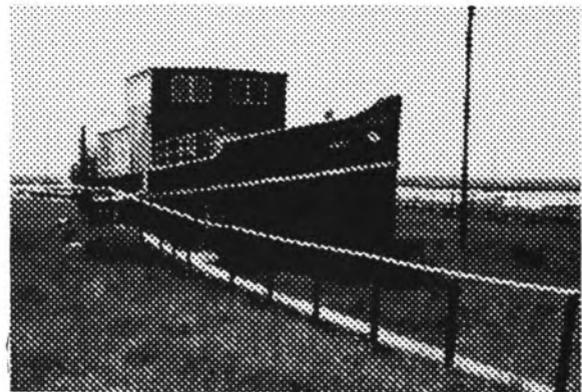
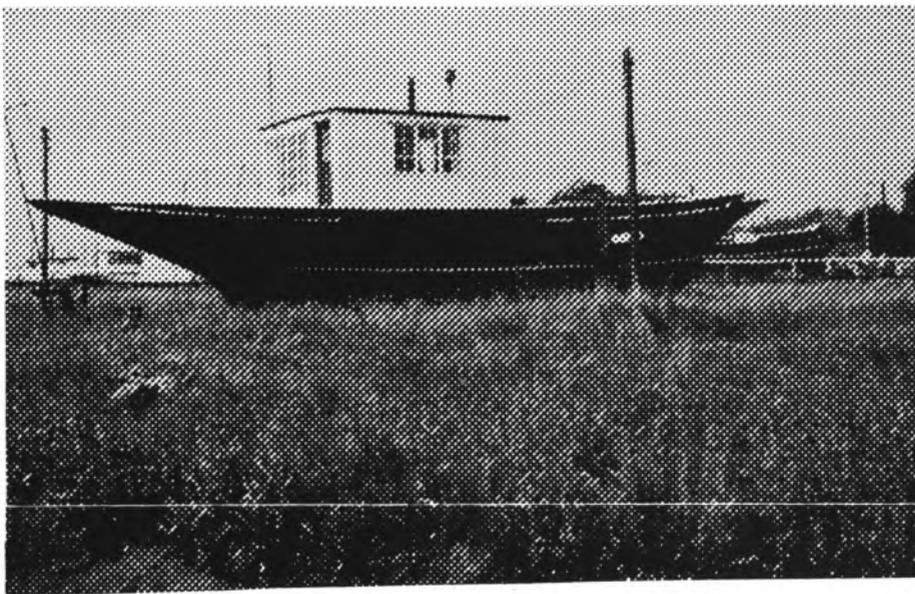
Unter der Telefon-Nr. (0411) 3616423 meldet sich Herr Müller (AEG) und gibt freundlich Antwort auf alle gestellten Fragen.



# DAS MUMIFIZIERTE GESCHWADER

Der Kontinent weidet sich an seinen technischen und sozialen Superlativen. Da ist man drüben auf den britischen Inseln schon bescheidener: die Engländer begnügen sich mit der in der zivilisierten Welt wohl einzigartigen Gnaden-Koppel für ausgediente Schiffe. Wo gründliche deutsche Gaffelfreunde eine Schiffsrestaurierung bis hin zum Neubau treiben, da warten die Briten.

Warten bis zur nächsten Sturmflut, um dann ihre maritimen Fossilien so weit auf eine Salzwiese zu zerren, bis sie unwiderbringlich auf Schiet sitzen. Wo? In West Mersea, Grafschaft Essex. Wen's mal nach Westen zu unsren britischen Nachbarn verschlägt, der sollte sich den Anblick dieses mumifizierten Geschwaders nicht entgehen lassen.



# Stil - Frage



Gläubig schaut die Gaffel-Provinz gen Norden (und nicht nur wegen der Landkarte nach oben), wo die Koryphäen sitzen, die gesegnet sind mit Kenntnissen, alten Rümpfen, neuen Nachbauten und den entsprechenden Revieren.

Also bin ich eifrig bemüht, meinen 'Kadrejerjolle'-Verschnitt (Chr.Nielsen, pp 136/137) - unten aus Plastik, oben aus Holz, Hanf und Duradon - vor der Fachwelt zu verbergen. Besonders dann, wenn wieder ein PIEKFALL eintrudelt und mich belehrt, daß man tunlichst erst die Existenz der "Freunde des Gaffelriggs" zur Kenntnis nimmt und sich dann ein Boot kauft. Und nicht umgekehrt!

Bei der Lektüre von PIEKFALL Nr.20 habe ich allerdings doch gestutzt. B.Pescka & C.Burchard stellen ihre Schokkerjacht und die 'richtigen' Schokker vor. Was fällt mir da auf?

Die Linien sind schärfer. Wegen der Segeleigenschaften. Da ist die Kajüte. Zum Wohnen mit Stehhöhe (ist doch ein Reizwort, oder)? Das Deck ist so hoch gesetzt, daß eigentlich schon ein Seezaun nötig ist. Wegen der Sitzhöhe? Das Cockpit ist mehr Yacht als Schokker. Sind das Wunschen-Fundamente am Süll?

Nicht daß ich Peschka & Burchard ihre Schokkerjacht neide, sowas hätte ich auch gerne, schon weil meine Badegäste beim ersten Tropfen von oben "abandon ship!" zu rufen pflegen, auch hätte die Werkelei mit Zelt und Stangen am Ufer des Rhein-Rhone-Kanals ein Ende, bevor sie noch so richtig angefangen hat. Und ich will - umhimmelswillen - keine erbosten Erwidierungen provozieren! Aber irritiert bin ich schon.

Deshalb kurz und ergreifend:  
Wo sind die Unterschiede zwischen Veteranschiff/  
Nachbau - Yacht nach traditionellen Linien - Oldtimer-  
Bastard - Kitsch? Was darf man' noch, was nicht  
mehr? Muß ich mich meiner GRINDEHVAL schämen, nur  
wegen dem Plastik?

Wer hilft meinem Stilgefühl auf die Sprünge?  
Knut Martin (Römerstr.1, 7800 Freiburg)

G/K artenhaus zur See ?



DEUTSCHER SEGLER-VERBAND  
Adolfstraße 60 · 2000 Hamburg 76

Hamburg, den 20.8.1980  
He/m

An den  
Präsidenten des  
Bundes Deutscher Architekten  
Herrn Volkwin Marg  
Uvelgönne 52  
2000 Hamburg 52

Nachrichtlich an: Stadtdirektor der Stadt Stade  
Herrn Dr. Schneider  
2160 Stade

Kommodore des  
Segelvereins Stade  
Herrn Erich Waller  
Postfach 2209  
2160 Stade

Betr.: Planungsvorlage der Klappbrücke über den Innenhafen  
Stade

Sehr geehrter Herr Marg,

ich möchte an das Pfingsttreffen der Gaffelsegler in Stade erinnern. Bei dem Empfang des Bürgermeisters im Rathaus gaben Sie das Versprechen, kostenlos eine Planungsvorlage nach den Vorstellungen des Brückenmodells, welches im Museum Schwedenspeicher, Stade, zu sehen ist, zu erstellen. Die Brücke soll dem historischen Charakter, also der Denkmalspflege entsprechen, jedoch in den technischen Antrieben und der Benutzbarkeit den Erfordernissen der heutigen Zeit angepaßt sein.

Die Genehmigung der Fachbehörden sowie eine Kostenermittlung sind zur Ratsvorlage erforderlich. Im Behördengang bin ich selbstverständlich bereit, mitzuwirken. Für Ihre Bemühungen danke ich im voraus.

Mit freundlichem Gruß  
DEUTSCHER SEGLER-VERBAND  
Ausschuß für Umweltschutz und Raumordnung

für Rolf Herlyn  
Dr. Susanna Schöttmer



# Arbeitskreis historischer Schiffbau e. V.

## MITGLIEDSBEDINGUNGEN

Mitglied kann jede natürliche Person, jeder Verein, jedes Museum, jedes Institut, jede Gesellschaft und jede Firma werden.

Der Beitritt zum Arbeitskreis erfolgt aufgrund eines schriftlichen Aufnahmeantrags, der an den Arbeitskreis zu richten ist. Der Beitritt wird durch Aushändigung der Mitgliedskarte vollzogen.

Die Zugehörigkeit zum Arbeitskreis endet durch Austritt, Ausschluß, Auflösung des Arbeitskreises oder durch den Tod des Mitglieds.

Der Austritt ist unter Wahrung einer 4-wöchigen Kündigungsfrist zum Ablauf eines jeden Kalendervierteljahres möglich.

Jedes Mitglied hat das Recht zum kostenlosen Bezug der Vereinszeitschrift "Das Logbuch".

Mitglieder können Sonderdrucke des Vereins zu einem ermäßigten Mitgliederpreis beziehen, wenn eine Mitgliederdauer von mind. 1 Jahr beantragt wird und der Jahresbeitrag entrichtet ist. Die Ermäßigung beträgt in der Regel 33 1/3 % des festgesetzten Kleinverkaufspreises.

### Mitgliedsbeitrag

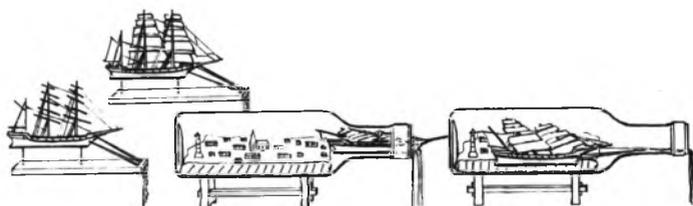
Der Mitgliedsbeitrag beträgt für alle Mitglieder des Arbeitskreises historischer Schiffbau e. V. **DM 60,- pro Jahr.**

Mitgliederbeiträge und Spenden an den Arbeitskreis historischer Schiffbau e. V. sind Ausgaben zu steuerbegünstigten Zwecken im Sinne des § 10b Körperschaftsteuergesetz und können gegebenenfalls steuerlich als Sonderausgaben geltend gemacht werden.

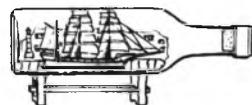
Es wird gebeten, den Jahresbeitrag nach Möglichkeit in einer Summe zu Beginn des Jahres auf ein Konto des Arbeitskreises zu überweisen. (Konto-Nr. 223993 Postascheckamt Köln und Konto-Nr. 348004 bei der Südwestdeutschen Beamtenbank Wiesbaden)

Für Einzelbestellungen der Vereinszeitschrift "Das Logbuch" beträgt der Kleinverkaufspreis ab 1. 1. 1970 DM - je Heft.

„Das Logbuch“ – HERAUSGEBER UND VERLAG: Arbeitskreis historischer Schiffbau e. V., 6501 Heidesheim, Postfach 176 – eingetragen Amtsgericht Düsseldorf Nr. 4645 und Finanzamt Wiesbaden Nr. 2500 158. – Mitglied im „nauticus e. V.“  
KONTEN: Postascheckamt Köln Nr. 2239 93-508, Südwestdeutsche Beamtenbank Wiesbaden Nr. 348 004 (BLZ 500 908 00).



Wie kommt das Schiff in die Flasche?



### Anmerkung der PIEK FALL-Redaktion:

Was der Werbetext oben, viel eher vernebelt als verklärt, ist die Tatsache, daß die Publikationen des "Arbeitskreises historischer Schiffbau" wissenschaftlich exakt und sprachlich nüchtern verfaßt sind.

Obwohl nun wir "Freunde des Gaffelriggs" als "Höhepunkt unseres Strebens" nicht den Bau eines museumsreifen Schiffmodells erachten, sondern vielmehr die Restaurierung wie auch

# das logbuch

ZEITSCHRIFT FÜR SCHIFFBAUGESCHICHTE UND SCHIFFSMODELLBAU

Selbstverlag

Arbeitskreis historischer Schiffbau e. V.

Postfach 176

6501 Heidesheim

Freunde des Schiffes, der Schifffahrt, des Schiff- wie des Schiffmodellbaus haben sich hier zusammengefunden, um gemeinsam all die vielen Fragen zu untersuchen und wenn möglich zu beantworten, die auftauchen, wenn man beginnt, sich detaillierter mit der Entwicklung des Schiffes und des Schiffbaus zu befassen oder gar, wenn man den Wunsch hegt und in die Tat umsetzen möchte, von einem bestimmten Schiff ein möglichst vorbildgetreues Modell zu schaffen. Mag dies auch als der Höhepunkt solchen Strebens gelten, so sind auch diejenigen im Arbeitskreis willkommen, die sich vorwiegend mit der Beschaffung von wertvoller Literatur oder von seltenen Abbildungen befassen. Und die Numismatiker oder Philatelisten, die sich dem breiten Feld der Motivsammlung aus dem Bereich Schiff, Schiffbau und Seefahrt verschrieben haben, dürften in den Reihen des Arbeitskreises auch manchen Gleichgesinnten finden.

Bei aller Individualität und Besonderheit der jeweiligen Interessen der einzelnen Mitglieder unserer Vereinigung, ist es doch ein erstes und wichtiges Ziel derselben, eine Plattform zu schaffen, von wo aus Gleichinteressierte gemeinsam die ihnen erwachsenden Probleme anzugehen vermögen. Denn die Möglichkeit eines wie auch immer gestalteten Gedankenaustausches unter Gleichgesinnten schafft die Voraussetzungen für die endliche Lösung manches zunächst unlösbar erscheinenden Problems - und deren gibt es, vor allem im historischen Modellbau, genügend! Sie erhält aber auch die Freude an der Liebhaberei und verhilft zu immer neuen, vertiefenden Erkenntnissen und gewährt die Genugtuung, auch anderen zu solchen verholfen zu haben. Diese persönlichen Kontakte werden vom Arbeitskreis auf vielfältige Weise gepflegt: einmal geschieht dies auf regionaler Basis in öfter oder weniger häufig stattfindenden Zusammenkünften, zum anderen vollzieht sich diese Kontaktpflege auf überregionaler Basis in Form der wenigstens einmal jährlich stattfindenden Arbeitstagung. Vor allem bei letzterer Veranstaltung wird dem einzelnen Mitglied die Möglichkeit der persönlichen Begegnung mit fachkundigen Mitgliedern aus dem Arbeitskreis oder mit namhaften Forschern und Fachschriftstellern gegeben. Die zweite wesentliche Möglichkeit der Kommunikation zwischen den Mitgliedern und den Freunden des Arbeitskreises stellt die Zeitschrift DAS LOGBUCH dar. Diese Fachzeitschrift erscheint viermal im Jahr und wird in ehrenamtlicher Arbeit von einem Mitglied des Arbeitskreises redigiert und herausgegeben. Zur Zeit hat das LOGBUCH einen Umfang von 36 Seiten, häufig werden ihm interessante und oft begehrenswerte Beilagen aus dem Bereich der Schiffsakunde zugegeben. Zur Mitarbeit sind hier eigentlich alle Mitglieder und darüber hinaus auch Interessenten an der Sache aufgerufen, damit eine möglichst breite Fächerung über möglichst viele Sachgebiete aus unserem weiten Feld der Schiffsgeschichte erreicht wird. Neben ausführlichen Artikeln und Planreproduktionen zur Schiffs- und Schiffbaugeschichte enthält das LOGBUCH Buchbesprechungen und sonstige literarische Hinweise, weiter gibt es eine Spalte Fragen und Antworten, die sich großer Beliebtheit erfreut. Eine weitere aktuelle Spalte Gesehen - Gelesen ergänzt die vom Herausgeber vorgenommenen Literaturhinweise.

den Neubau wirklicher, altüberlieferter Schiffs- und Bootstypen in die Tat umsetzen, ist eine Mitgliedschaft im "Arbeitskreis" und vor allem die Lektüre des "Logbuch" nur zu empfehlen! Die allerwenigsten unter uns Gaffelfreunden erreichen mit ihren Kenntnissen den hohen Wissensstand der einzelnen Autoren dieser Fachzeitschrift für Schiffbaugeschichte.

Inzwischen haben wir auch erfahren, daß einige unserer Mitglieder seit Jahren bereits im "Arbeitskreis historischer Schiffbau" mitmachen, daß jedoch Nachrichten darüber im alten PIEK FALL nicht publiziert worden sind und im Papierkorb landeten.

# Wußten Sie schon...

...daß nach der Restaurierung eines alten Holzschiffs meist nur noch ein Rest vom alten Holz im Schiff ist?

... daß es unter Gaffelfreunden als unfein gilt, auch nur die kürzeste Strecke über Land zurückzulegen?

(so'n Quatsch! Etliche Gaffelfreunde reisen über den ganzen Kontinent per Bahn, Auto oder Daumen, nur um ein altes Schiff aufzutreiben oder zu restaurieren!)

... daß auf gaffelgetakelten Fahrzeugen der Schiffer Ree seggt, dat Schipp aber NEE seggt?

... daß: Fässer, Gaffel, Meere, Gicht - sind für kleine Kinder nicht?



Jeder kennt es! Aber niemand wagt ein offenes Wort gegen den allgegenwärtigen Kontrollstaat..... Oder doch? Welcher Gaffelfreund hat den Mut die beklemmende Atmosphäre durch eine erlösende Bemerkung zu lockern? Die besten Zuschriften finden wie immer lobende Erwähnung im PIEKFALL.

# Präsident Freih. v. Maltzan

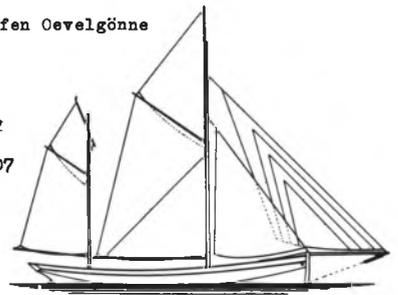


Wer von den Gaffelfreunden seinerzeit die traurigen Überreste des Fischerewers ALT 287 "Catarina" bei J. Behrens, Finkenwerder, im Werftschuppen gesehen hat, wird sich eine Wiederherstellung dieses, in seinen Linien erstaunlich schönen Fischkutters mit Leichtigkeit ausmalen können. Überlasse man dabei die Ausführung aller Arbeiten an Rumpf und Deck, an den Einrichtungen unter Deck, sowie an Masten und Gut der Werft, dann beliefen sich, - nach unseren Vergleichsmöglichkeiten, - die Renovierungskosten auf gut 200.000,- Mark. Jedoch ein Wiederaufbau Schritt für Schritt, über etliche Jahre verteilt, und mit viel Eigenleistung ("Klüßbacken-Preis"-verdächtig!) neben den notwendigen Werftarbeiten, wäre unseres Erachtens auch für weniger gut "betuchte" Segelschiff-Enthusiasten oder Institutionen lohnend. Wir sehen in unserer Gaffelseglerflotte schließlich weit größere oder doch ähnlich große alte Schiffe wiedererstehen. Es wäre jedoch dieser restaurierte "FREIHERR" ein wirklich beeindruckender, trotz der ungewöhnlichen Größe schnittig wirkender und in seinen Linien schön gebauter, echter Finkenwärdler See-Fischkutter, - schöner geformt auch als seine im Bremerhavener Museumshafen "fremdgehende" (und sündhaft teure) Schwester "ASTARTE" !

Sein erster, jetzt schon hochbetagter Eigner, - Seefischer Holst aus Finkenwerder, - lobt heute noch das gute Verhalten dieses Kutters: "Er lag gut in der See, - ein gutes Seeschiff! Ab elf Windstärken mußten wir aber schon aufpassen...!"

Informationen: Museumshafen Oevelgönne

oder der Eigner: Udo Klesen  
Holtermannstr. 22  
2160 Stade  
Tel.: 04141/65 107



Hochsee- Fischkutter NC 274 (ex HF 294 )

"PRÄSIDENT FREIHERR v. MALTZAN "

( 22 x 6,60 m )

vergl. PIEK FALL Nr. 20, Seite 24.

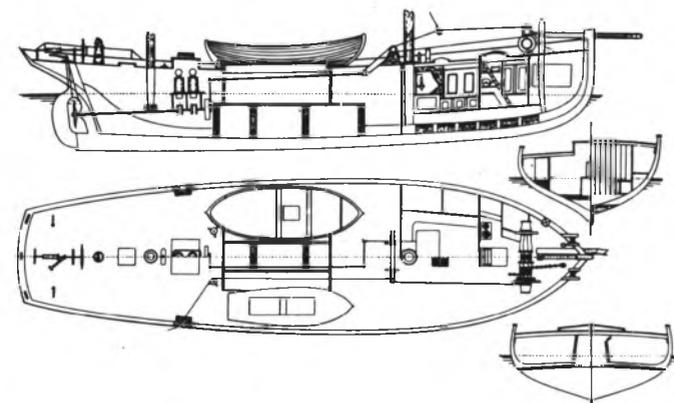
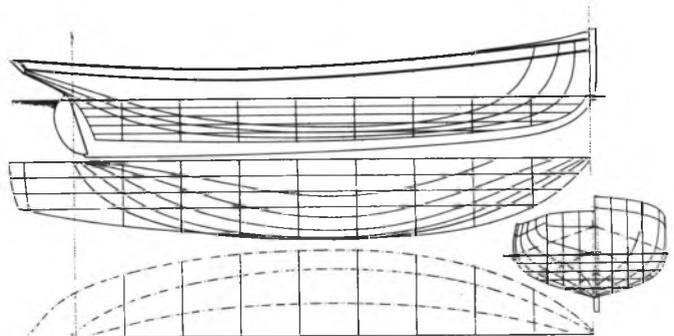
Wie wir bereits in der letzten Ausgabe von PIEK FALL berichtet haben, liegt dieser (neben der "Astarte" von Bremerhaven) letzte Finkenwärdler See-Fischkutter im Alten Hafen von Wischhafen auf.

Was ist an ihm erneuerungsbedürftig? Die Decksbeplankung und zwei, drei Decksbalken mittschiffs, sowie das Leibholz und Teile des Bergholzes (des obersten Plankenganges in der Bordwand). Die gesamte Schanz mit fast allen Stützen. Teile des Spiegelhecks. Im Rumpf muß stellenweise die Verbolzung, (besonders der Balkeweger mit den Spanten) erneuert werden. Die Kimmstringer laufen nur bis Vorderkante der ehemaligen Bünne; sie müssen über die ganze Länge des Rumpfes neu angebracht werden. Ebenso muß das Kielschwein verlängert und im Bereich der Maschine doppelt angebracht werden. Die Bugbänder sollten verstärkt und (eiserne) Decksbalkenknie neu angefertigt werden. Mehrere Spanten müßten durch neue ersetzt werden, vor allem auf Steuerbordseite mittschiffs. Dort dringt Regen und Schmelzwasser ein und zerstört das Holz. Das Schiff ist leer bis auf die Maschine.

Was ist noch gut erhalten? Der ganze untere Rumpf. Mit gesundem Kiel, mit Wrangen, Kielschwein (Mastfuß), mächtigen Schweften (in der einstigen Bünne), mit Steven, Spanten und Beplankung scheint der Rumpf hinreichend stark und gut zu sein.

Nach dem notwendigen Einbau von Längsverbänden (Kimmstringern, Kielschwein) und Querverstärkungen (Schotts, Bugbänder, Knie) sowie nach dem Verlegen einer neuen Decksbeplankung wäre dieser Kutter fest und seetüchtig! Er muß natürlich neu kalbfatert werden - z.Zt. kann man durch viele Plankennähte oberhalb der Wasserlinie "spucken".

Der Kutter hatte nie ein Mittelschwert besessen. Sein ursprüngliches, niedriges Rigg erlaubte ohnehin kein Aufkreuzen gegen Wind und See: Dafür war die Maschine vorgesehen. Wollte man jetzt bei einer Restaurierung auch die guten Segel-eigenschaften der Finkenwärdler Kutter wiedererwecken, zugleich aber auch den kostspieligen nachträglichen Einbau eines Schwertkastens im einstigen Bünnbereich und seitlich vom Kiel vermeiden, - dann wäre allerdings nötig, die Lateralfäche durch untergebolzte Loskiel-Balken zu vergrößern.





Hamburg, 5. Juli 1980

Lieber Schiffseigner!

Am 3. Juli 1980 haben Bürgerschaft und Senat unserer Stadt beschlossen, dem 'Museumshafen Oevelgönne' mit seinen dringenden Liegeplatz- und Hafensorgen zu helfen. Nach langen Auseinandersetzungen mit den Behörden wird nun in nächster Zeit ein neuer Liegeplatz für unser Feuerschiff ELBE 3 geschaffen sowie der Hafen selbst um mehrer Liegeplätze für Segelschiffe erweitert.

Dieser für uns so außerordentlich wichtige Beschluß seitens der Stadt ist ganz wesentlich von dem großartigen Eindruck beeinflusst gewesen, den die Parade der alten Segelschiffe beim diesjährigen Hafengeburtstag hinterlassen hat. Für uns war daher die Teilnahme möglichst vieler Schiffe an diesem Ereignis von großer Bedeutung. Wir möchten Ihnen daher heute noch einmal ganz herzlich für Ihr Kommen und Ihre Mitwirkung danken. Der Jahrmarkttrubel und die wenige zur Verfügung stehende Zeit hat damals aus unserer Sicht zu wenig Raum für Begegnungen der Schiffsbesatzungen untereinander gelassen. Wir bedauern dies und hoffen trotzdem, daß Sie die Teilnahme an Hamburger Hafengeburtstag in guter Erinnerung behalten werden.

Wenn die Baumaßnahmen im Museumshafen durchgeführt sind, ist es zukünftig leichter für uns, von auswärts kommenden Schiffen einen Gastliegeplatz anzubieten. Sie werden mit Ihrem Schiff dann stets im Museumshafen willkommen sein (Voranmeldung erbitten). Und wenn Sie in Ihrem Heimatrevier ein Segelschiffstreffen planen, so werden wir gern mit einigen unserer Fahrzeuge teilzunehmen versuchen, um Ihre Bemühungen dort zu unterstützen.

Herzlichen Dank noch einmal und beste Grüße!

Oevelgönne 2 - 2000 Hamburg 52 - Telefon 040/880 73 77  
Dresdner Bank, Konto 42 95158, BLZ 200 800 00 PSch.-Konto Hmb 331819-204, BLZ 200 100 20

Nu schall Kappeln ook en Musäumshaven wern!

Nach dem Schleitreffen kam es von allen Seiten: Hier müßte, könnte sollte man einen Museumshafen haben, kurzer Weg auf die Ostsee, schöne Kulisse, schöne Schlei im Rücken. (Und kein Schwell, kein AKW, leider auch keine großen Rumpf Firmen). Unsere Pläne sehen denn auch ein klein bißchen anders aus: Vor der neu zu bauenden Brücke, also ohne die lästigen Durchfahrtszeiten, soll ein kleiner Werftplatz entstehen, einige schöne Schuppen an Land für ständige Ausstellungen, Pfähle für fünf bis ? alte Schiffe und als Clou die Rekonstruktion eines alten Fettslips. (Nicht mit Dessous zu verwechseln!) So einen hatte Kappeln nämlich bis vor kurzem und nu isser in Bremerhaven. Der Slip ist für unsere Gaffelfreunde aus anderen schönen Häfen natürlich auch benutzbar, denn das Museum soll leben. Bisher liegen Meldungen für Schiffe, die hier liegen wollen reichlich vor, aber meldet Euch man, wenn das Schiff schön alt ist, es dauert ja noch ein Weilchen. Erst muß nämlich mal der obligatorische Verein her, der noch im November gegründet wird. Für die Anlagen an Land droht uns großzügige Unterstützung durch die Stadt Kappeln und die ansässigen Werften. Wichtig scheint mir, daß hier fast alle unsere Schiffe auch an Land gezogen werden können und zwar zu Bedingungen, die wir, d.h. der Museumsverein bestim-

Was wir so treiben -

Wir waschen und malen die decken und Wände in Messen und Gängen, Maschine und Klo.  
Wir hol'n uns beim Schleifen der Decks schmutz'ge Hände und prüfen die Davits - na die so-wie-so.  
Wir prüfen die Spannung in Kabeln und Dosen, verholen die Waschmaschin' 'runter ins Bad.  
Wir rutschen auf Knien und verschmieren die Hosen und reden lang drüber, ver Küchendienst hat.  
Wir holen aus Farbschichten Messing hervor und starten den Generator für'n Strom.  
Wir schärfen für'n Gleichlauf der Maschine das Ohr und kennen uns aus jetzt mit Volt, Watt und Ohm.  
Wir hämmern auf Eisen und Metall gegen Rost.  
Wir machen uns an, doch meist nur zum Scherz.  
Wir zimmern uns mittags aus Dosen die Kost und klettern auch mal in den Mast himmelwärts.  
Wir hämmern und schmirgeln und suchen und finden, verlegen auch Anschlüsse, Leitungen neu.  
Sie sehen im sechsten Zylinder uns schinden.  
Wir haben vor Funk und Radar keine Scheu.  
Wir schmieren die Schmiere auf Ketten und Rollen.  
Wir schweißen. Sortieren. Lackieren in Grün.  
Wir scheuern die Kammern, und wenn wir es sollen, dann könn' wir die Flaggenparade aufzieh'n.  
Wir richten uns neu die Alarnglocken ein und, einmal dabei, auch das Bordtelefon.  
Wir haben zum Fahren so manchen Yacht-Schein und waren in Glückstadt, in Kiel sogar schon.  
Die Kojenvorhänge sind sauber gewaschen, die Glühbirnenfassungen jetzt Porzellan.  
Und kann wer allein seine Arbeit nicht schaffen, dann packen natürlich die andern mit an.  
Wir fegen und spülen die Decks und die Gänge und machen natürlich das Notruder klar.  
Wir kriechen zur Bilge in die finstere Enge und renovieren, wie es einmal war.  
Wir nehmen die Pumpen, wenn's kommt, auseinander und suchen den Fehler und machen sie heil.  
Wir schmücken die Messe vom Fotokalender, versorgen die Klos mit Papierrollen, weil ...  
Wir steh'n an der Reling und glotzen herun und machen mal Pause; denn nur Arbeit an Bord, die macht auch den dümmsten Freiwilligen dumm - sonst geht der für immer noch freiwillig fort.  
Wir leben von Bitten, Verbindungen, Spenden, von Freiwilligen auch, die es mit uns dann treiben. der Arbeit ist viel, und die List' will nicht enden.  
Was wir noch so tun? - Zum Beispiel: dies' schreiben.

Sie sind uns willkommen und bestimmt keine Last. Begeh'n Sie das Schiff, schau'n Sie überall rein. Doch neh'm Sie's nicht übel, wenn's uns mal nicht paßt, weil wir arbeiten wollen und fertig voll'n sein.

Sie wissen nun vieles, was wir hier so tun. Vielleicht konnt' es Sie zu 'ner Spende erweichen? Wir jedenfalls werden nicht eher ruh'n, bis ein sauberes Feuerschiff ELBE 3 wir erreichen.

Karsten Heinatz - Mitstreiter auf ELBE 3

men! Das ist so gedacht, daß Eigner von Gaffelschiffen sogenannte Partenbriefe für die Werft kaufen können, für die sie dann in Eigenarbeit auf Slip können. Da man mit so einem Ding mehrere Schiffe gleichzeitig auf die Wiese kriegt, gibt es auch das das übliche Frühlingsgelingen. Mit dem Geld für die Partenbriefe unterhalten wir dann die Anlage, sorgen für Hilfe usw. Die Schiffe, die hier liegen werden, sollen nur an Pfählen liegen, müssen also zum Beladen mit Schnaps und Crew an den Hafen auf der anderen Seite verholten. Dadurch wird allerdings die Sicherheit der edleren Teile vor Diebstahl größer und das Ganze wirkt ein bißchen authentischer. Näheres auf dem Wintertreffen. Anfragen an: A. Strothmann 2341 Wittkiel Mühle

### Abgabe bedauert

gh. Kappeln. Er bedauere es außerordentlich, daß die alte Slipanlage des Kappeler Hafens vor einigen Jahren an das Deutsche Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven abgegeben und nicht in der Schleistadt erhalten wurde. Das erklärt der Sprecher der Vereinigung des „Freunde des Gaffelriggs“, Axel Strothmann aus Wittkiel am Wochenende anlässlich des 1. Internationalen Schleitreffens von 50 Veteran- und Museumsschiffen.

# NEUE SCHIFFE

Die neue Kaiserliche Yacht...

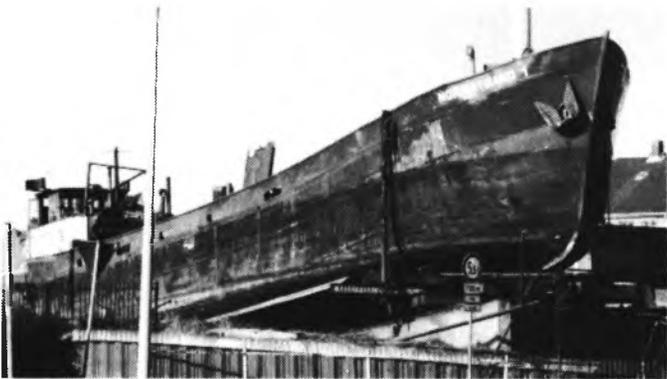
DIE VERGRÖßERUNG(?) oder DIE VERBESSERUNG(?)

...ein stählerner 26-m langer Motorsegler von 1931, liegt zur Zeit in Glückstadt zu umfangreichen Restaurierungsarbeiten auf der Helling der "Glückstädter Binnenschiffswerft" ehemals Brockmüller. Am Bug steht noch der alte Name "NORDSTRAND 1". Die größten Arbeiten zur Rückverwandlung in den alten Zustand erfährt das Schiff - neben seiner Kürzung um 7 m, was unsere Bilder drastisch veranschaulichen - besonders am Bug und an dem Vorsteven, der irgendwann einmal nachträglich begradigt worden ist. Auch die Ladeluken müssen teilweise anders werden, und eine regelrechte Restaurierung ist an der Wellenanlage sowie an der Maschine notwendig. Alle diese Arbeiten erledigt die Glückstädter Werft zu guten Bedingungen bei günstigem Lohnniveau.

Das Schiff wird ein Schonerrigg erhalten.

Seit Beginn der Restaurierung seiner "NORDSTRAND 1" ist Joachim Kaiser fast nur noch auf dem Glückstädter Werftgelände anzutreffen. Alle organisatorischen Verpflichtungen gegenüber den Freunden des Gaffelriggs und leider auch fast jede redaktionelle Mitarbeit am PIEKFAHLL hat Joachim deshalb abgesagt.

Wir wünschen, daß es flott und gut vorangeht mit der Wiederherstellung seines neuen Segelschiffes !  
(alten)



## Schiffe - Daten

Schiffsart	Stählerner Motorsegler		
Unt.-Signal	RJCS	ab 1934: DISW	DGKG
Name			
Heimathafen			
Eigner:	1. Franz Werner, Tornesch (1931 - 1952)	FRANZISKA	Hamburg
	2. Hannchen und Rudolf Fischer Uetersen (1952 - 1958)	PALMYRA	"
	3. Hans Knudsen, Glückstadt (1958 - 1961)	ANNELIES	Glückstadt
	4. Hansheinrich von Borstel Gauensiek (1961 - 1966)	GERD-UTE	Hamburg
	5. Richard Rottpeter, Husum (1966 - 1977)	NORDSTRAND I	"
	6. Herbert Bartels, Wedel (1977 - 1980)	"	"
	7. Birgit Soldwedel & Joachim Kaiser, Hamburg (1980 -	"	"
L x B x Rt	26,18 x 5,76 x 2,25 m. Ab 1949: 32,86 x 5,82 x 2,25 m		
Vermessung	109,8 BRT		
Maschine	1. Bohn & Kähler, Kiel 80 PS (1931)      2. Deutsche Werke M 36, Kiel 120 PS (1937)		
Bauort	Delfzijl		
Werft	Gebr. Niestern & Co.		
Baujahr, Baumummer	1931		
Ursprüngliche Takelung	Anderthalbmast (niedriges Motorsegler-Rigg)		
Fahrtgebiete	GL 100 A4 Nordsee. Ganze Ostsee, später 'k'		
Veränderungen nach dem Bau	1949 bei Kremer in Elmhorn um 5,85 m verlängert und zum Motorschiff umgebaut. ca. 1968 Vorsteven begradigt (bei Brockmüller in Glückstadt). Speigatten verändert.		
Verbleib	März 1980 beschlagnahmt; Mai 1980 mit 135 000 Mark Hypotheken und Zwangshypotheken zwangsversteigert für 15 298. 79 DM.		
Erhaltene Bausubstanz	Das ganze Achterschiff samt Aufbau ist noch weitgehend im Originalzustand. Luken, Deck und Schanz großteils, Quarterdeck, Poopdeck und Kappe vorn, Ankerspill, Poller (Schrott).		
Herkunft der Angaben	Amtsgericht Hamburg SSR Div. vorige Eigner, selbst.		
Weitere Unterlagen bei:	Voreigner Werner, Fischer		

Eigene Unterlagen Div. Fotos vom gegenwärtigen Zustand, Repros aus allen vorigen Baustadien.



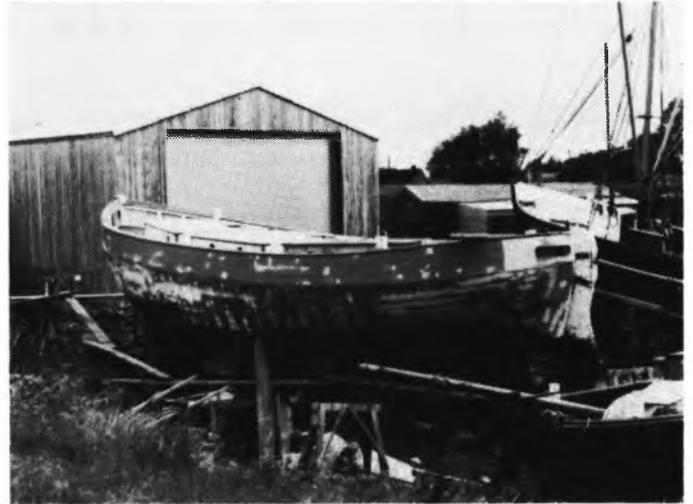
Läutet in der Redaktion das Telefon:  
 Feyerabend!  
 Sowas! Dabei hatten wir noch nicht mal  
 mit dem Umbruch angefangen. Nun, es war  
 keine "Anmache", sondern Gaffelfreund  
 Joachim Feyerabend aus Saarbrücken,  
 Große Weyersbergstraße 4.

Wie dem auch sei, er baut z.Zt. an einem  
 Schiff nach Linien "Colin Archer" aus  
 Stahl - 15,50 x 4,85 x 2,10, Yawl, natür-  
 lich Gaffelrigg. Joachim hat sicher eine  
 Menge Erfahrung gesammelt, die er anderen  
 Mitgliedern mitteilen kann.

Er schreibt:  
 " Beim Neubau bin ich gezwungen, allerhand  
 Sachen aufzutreiben, von denen ich annehme,  
 daß sie auch andere interessieren könnten.  
 Mein Kahn wird so um den Juli nächsten  
 Jahres fertig, wenn mich nicht vorher der  
 Schlag trifft. (Wollnts nicht hoffen! Red.)

Die Sachen kann man über einen Hamburger  
 Importeur beziehen, Hinawi & Wedekind,  
 Amsinckstraße 4, 2 Hamburg 1, Tel. 404 -  
 280 32 85 oder 280 25 51, Herr Schröder."

Die Redaktion wünscht viel Glück, Joachim!  
 Sag mal Bescheid, wann der Stapellauf  
 stattfindet!



SEEQATZE "NORDSTERN"

Auf dem Gelände der Friedrichskooger Werft Bieritz  
 restauriert Erhard Grimm, ehemaliger Seemann und  
 jetzt Heilpraktiker, seit 5 Jahren diesen schönen  
 Segler.

Das Schiff ist 1938 in Wollin aus Eiche gebaut wor-  
 den und war als Fischkutter und Fischtransporter  
 eingesetzt gewesen. 1975 hatte E. Grimm das Schiff  
 übernommen.

Deck mit Aufbauten und Schanz, sowie einige Planken im  
 Rumpf sind von Peter Bieritz' Leuten neu gezimmert wor-  
 den; die verbleibende Unmenge aller "Nebenarbeiten" er-  
 ledigt E. Grimm an den Wochenenden, wobei ihm ab und zu  
 auch seine drei Kinder - zwischen 6 und 13 Jahren - zur  
 Hand gehen. Als ihm seine Frau vor drei Jahren gestorben  
 war, wollte er das Schiff aufgeben, doch nun ist das  
 Schlimmste überwunden, und die "NORDSTERN" sieht bereits  
 ihrer Vollendung entgegen.

Der 47-jährige Schipper sieht sich nun auch wieder nach  
 einer passenden Bordfrau um, die an den Wochenenden oder  
 noch besser fest und auf Dauer anheuern sollte! Dazu fin-  
 den am Ende dieses Berichtes alle interessierten Damen ohne  
 festen Heuervertrag die genaue Anschrift von Erhard Grimm.  
 Rechtzeitiges Erscheinen sichert bekanntlich den guten Platz.

Zurück zur "NORDSTERN": Für den Innenausbau und zum  
 Auftakeln (Galeaß-Takelung, wie die "CARMELAN") soll das  
 schöne Schiff nach Hamburg geholt werden. Es müssen in Frie-  
 koog nur noch die Masten und Spieren fertig werden.  
 Erhard Grimm sucht als Hilfe bei diesen letzten Arbeiten,  
 speziell zum Ausbau unter Deck, einen fähigen Bootsbauer-  
 gesellen.

Bei den vorausgegangenen Restaurierungsarbeiten hatte der  
 "NRDSTERN"-Schipper bislang nennenswerte Hilfe durch andere  
 Gaffelfreunde, zum Beispiel guten Rat, kaum erfahren.  
 Die Wiederherstellung der pommerschen Qatze "NORDSTERN" ist  
 eine beachtenswerte Einzelleistung unter ungewöhnlich  
 großen persönlichen Opfern.

#### Schiffsdaten zur "NORDSTERN"

Erbaut 1938 in Wollin/Pommern  
 Werft Heinrich und Wendtland  
 14,14 x 4,53 x 1,86 m  
 23 tons  
 Marinisierter LKW-Diesel-Hilfsmotor  
 Galeaßtakelung

Eigner: Erhard Grimm  
 Gneisenastr. 43  
 2000 Hamburg 20  
 tel. 040/49 42 44



Fischerqatze.



# 1980 Tall Ships Race

Das PIEKFALL veröffentlicht im folgenden den Auszug eines achtseitigen Reiseberichtes Heinrich Woermanns über die Teilnahme am TALL-SHIP-RACE 80 mit seiner dänischen Jacht "OLIFANT".

Alle zwei Jahre veranstaltet die britische Sail Training Association, ein großer Verband zur Förderung des Gedankens der seglerischen und seemännischen Ausbildung, jeweils eine internationale Langstrecken-Regatta, Windjammerparade, Freundschaftstreffen etc. unter dem Motto "Wir sind eine große Familie". Mitmachen dürfen alle Schiffe, sofern sie die wesentlichen Voraussetzungen erfüllen: Seetüchtigkeit, Mindestlänge 30 Fuß = 9,14 m in der Wasserlinie, und mindestens die Hälfte der Besatzung müssen junge Menschen (männlich oder weiblich) zwischen 16 bis 25 Jahren sein. Das diesjährige Programm sah vor:

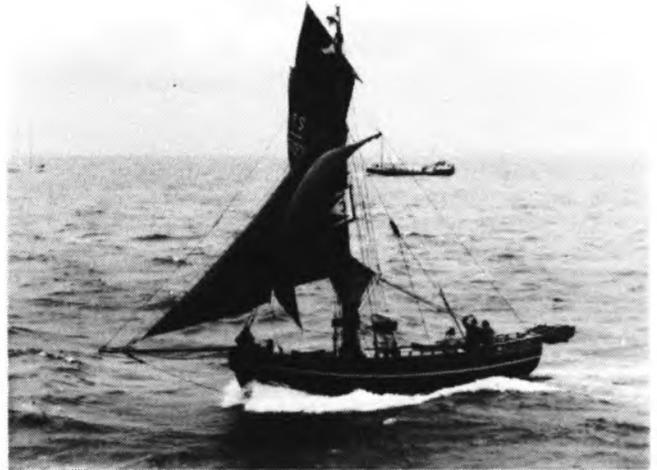
- 13/7 Eintreffen der Segelschiffe in Kiel
- 16/7 Auslaufen, Windjammerparade in der Kieler Bucht, Fahrt zum Startplatz bei Gedser
- 17/7 Start der Regatta rund Gotland nach Karlskrona ca. 550 sm, Ankunft ca. 25/7
- 29/7 Auslaufen Geschwaderfahrt nach Frederikshavn
- 1/8 Start der Regatta von Skagen nach Amsterdam

Aus Zeitgründen habe ich meinen in Wedel beheimateten Gaffelkutter OLIFANT (Länge WL 9,80 m, L.ü.a. 11 m, Segelfläche a.W. 86 m<sup>2</sup>) nur für die Fahrt Kiel - Karlskrona - Frederikshavn gemeldet. Die OLIFANT ist ein Nachbau der alten und schnellen Ostsee-Frachtsegler, der dänischen Jagt, in alter Manier und aus traditionellem Material gebaut.

[Der Bericht schildert die Erlebnisse und navigatorischen Maßnahmen auf der Fahrt von der Elbe durch den Nord-Ostsee-Kanal nach Kiel, wo am 16. Juli die Windjammerparade stattfand - bei vier Windstärken Südwest, auf sechs Beaufort auffrischend - und von da aus mit 9 kn Fahrt am Kieler Leuchtturm vorbei (siehe Fotos für die Freunde der Breitfock) durch den Fehmarnbelt zum Sammelplatz der mehr als 80 Rah- und Gaffelsegler, in Lee von der Küste hinter Gedser.

Die Tage in Karlskrona - warm und sonnig - gingen vorüber und alle sehnten sich insgeheim wieder auszulaufen, zur Geschwaderfahrt - Cruise in Company - durch den Sund nach Frederikshavn.

[Schließlich ging es hinaus zur Parade in die Bucht vor Karlskrona und bei strahlend schönem Wetter, sowie östlichen Winden durch den Sund, vorbei an Kopenhagen und dem Schloß Kronborg in Helsingör, nach Norden und nachts an Anholt vorbei mit Kurs auf Frederikshavn, wo die Schiffe am 30. Juli eintrafen.]



Mit Hellwerden durchfahren wir Laesö Rende und um 9.30 Uhr standen wir vor der Einfahrt von Frederikshavn, bargen alle Segel und lagen um 10.00 Uhr fest im Hafen. Etliche unserer Windjammerfreunde waren bereits dort, die anderen trafen nach und nach im Laufe des Tages ein.

Hier in Frederikshavn war zwar kein Staatsempfang vorgesehen, jedoch hatten auch hier der Hafenmeister und der Bürgermeister gut vorbereitet, immerhin sollten 84 große und kleine Schiffe auf einen Schlag versorgt werden. Natürlich wurde ein kleines Volksfest daraus mit vielen Schaulustigen. Frederikshavn war der Ausgangspunkt für die anschließende große Regatta von Skagen nach Amsterdam. Viele Schiffe bekamen neue Besatzungen/Jugendliche, einige Schiffe gesellten sich neu hinzu und andere schieden aus. Auch die OLIFANT konnte aus Termingründen die Fahrt nach Amsterdam leider nicht mitmachen, sondern sollte am 4. August in Kiel sein. Schade. Heiner Wildies mußte aussteigen, um nach Wedel zurückzukehren und dafür kam Astrid Jordan (19) als Mitreisende nach Kiel an Bord.

Nach 1 1/2 Ruhetagen, Baden und Besichtigung eines Freilichtmuseums brach die OLIFANT und die ganze Segelflotte am Freitag, 1. August, morgens auf und während wir das Gros der Flotte wehen Herzens nach Norden rund Skagen wegsegeln sahen, hieß es bei uns Kurs Süd/Kurs Heimat.

Insgesamt wurden 1200 sm versgelt, davon unter Motor nur die eine Fahrt durch den Kiel-Kanal sowie die eine Flautennacht vor Grenaa von insgesamt ca. 150 sm, so daß über 1000 sm nur unter Segeln zurückgelegt wurden.

Es war eine großartige Reise, sowohl in der seemännischen als auch navigatorischen Vielfalt, das stärkste Erlebnis jedoch, das sich im Verlauf der Fahrt herausbildete, war das Zusammenhörigkeitsgefühl von 84 großen und kleinen Segelschiffen, die Freundschaft von Schiff zu Schiff, eben das Erlebnis, eine "große Familie" geworden zu sein, zusammen mit der JOLIE BRISE, der canadischen PAPILLON, der 116 Jahre alten Dame GRÖNLAND, der ASTARTE, ehemaliger Fischkutter aus Finkenwerder, der neuen PETER VON DANZIG, der CATARINA, Besahn-Fischever aus Altenwerder, der Galeasse CAROLA, dem unter der Flagge der Kanalinseln segelnden Gaffelschoner EL PIRATA, der EQUINOXE mit der All-Wasser-Seife von 1944, der dänischen JENS KROGH und SAMPO, der OUTLAW, der schnellen Bermuda Ketsch BLANCA ESTELA aus Chile, der DASHER, der DARK HORSE - benannt nach dem Wappentier der Lloyds Bank, den schönen Marstal-Schonern ELLIDA aus Panama und ELINOR aus Kopenhagen; der ELINOR wurde während der Regatta im Nebel durch einen Fischkutter ein Teil des Spiegelhecks abgefahren; auch der Bermuda Sloop MEDEA aus der Schweiz mit ungewohnten Hochgebirgs-Kehllauten, und...und...und.

Vom 18. Juli an befand sich die "OLIFANT" auf Regattakurs südlich Bornholm und rund um Gotland - bei abflauendem Wind, Nieselregen, Nebel und später zeitweise bleierner Flaute - wobei nachts um 01.15 Uhr am 20. Juli die Wendemarke Leuchttonne Salvo Rev gleichzeitig mit der "KRUSENSTERN" gerundet wurde.]

Mittwoch 22

Unter Segeln ging es dann gemächlich weiter, bis wir am späten Nachmittag in dem Kriegshafen von Karlskrona festmachten, wo schon etliche Schiffe lagen; 540 sm vom Start bei Gedser.

Karlskrona, das seine 300-Jahresfeier veranstaltete, war schön, die Schwedische Marine und die Stadtverwaltung haben sich viele Mühe um unseren Aufenthalt gemacht; immerhin waren mit den 84 Segelschiffen etwa 1200 junge Leute, Jungen und Mädchen in das kleine Hafenstädtchen eingefallen. Auch die Schiffe untereinander luden sich zu Bordparties, Strandfesten und anderem ein, man fühlte sich, und das war die erklärte Absicht von Commander Howard, dem lebenswerten Chef der Sail Training Association, einbezogen in die "big Family of Sailors". Das Regatta-Ergebnis, die OLIFANT hatte den 11. Platz in ihrer meist aus Gaffelseglern bestehenden Gruppe (ca. 30) und den 29. Platz in der Gesamtwertung erhalten, war gegenüber dieser Familien-Erfahrung und Herzlichkeit aller Schiffe und Besatzungen untereinander von geringerer Bedeutung.

Hamburg, 10. September 1980  
HW/CD



## Mit der Botteryacht Walroß zum Riesen - Segelfestival nach Amsterdam

Am 20. Juli motorten wir am Abend von Neuhaus nach Cuxhaven. Wochenlang hatte es nun fast pausenlos geregnet, und nun regnete es schon wieder. Warum verläßt man ein schönes, gemütliches, warmes und trockenes Zuhause, um auf einem schaukelnden Schiff in Feuchtigkeit und Enge bei Regen und Wetter seinen Urlaub zu verbringen?

In Cuxhaven pfeifender Sturm. Wir ahnten noch nicht, daß sich das Wetter mit einem gewaltigen Schlußakkord nun endgültig und für unsere ganze Reise zum guten wenden sollte (von der letzten Woche mal abgesehen).

Ein Tag von Cuxhaven durchs Watt bis hinter Meyers Legde. Am Anker: Kaum ein Lufthauch, stille See, Blinke und Blitze der Leuchttürme um uns, voller Mond und das breite Lichtband seines Spiegelungen - seelenvolle Angelegenheit. Am andern Morgen: Aufstehn, Sonne, Ostwind, hinaus auf die Nordsee! Bilderbuchsegeln an den Inseln vorbei. Abends in Norderney eingelaufen.

Zwei Tage später: Zoutkamp. Hier treffen sich die segelnden Berufsfahrzeuge, wir mitten dabei. Ein altholländischer Markt, wo man jede Art von altem Trödel, aber auch jungen Genever kaufen kann, Regatta der Tjalken auf dem Lauwersmeer - grandioser Anblick, Bugspitlaufen - wer kann am weitesten auf einem Klüverbaum laufen, bevor er ins Wasser fällt? Besuch auf dem Botter Octopus von Schiermonnikoog, Baujahr 1883 (1), Schiffer Jan van Bouwen, ein Prachtkerl. Man kann da sehr billig chartern! Fahrt durch die holländischen Binnengewässer. Wie gut dies Friesland schön! Vom Lauwersmeer kann man mit stehendem Mast nach Stavoren fahren. Man sollte es auch tun. Über Dokkum und Leuwarden. Einmal übernachteten wir an einer Kuhweide, einmal in Gröuw, einer wunderschönen altholländischen Stadt, einmal am Anker am Ufer des Sneeker Meeres. Überall kann man baden, überall ist sauberes Süßwasser. Von Stavoren über Urk "unten herum" durch das Randmeer über Huizen, dem Geburtsort des Walroß, nach Amsterdam. In Huizen erfahren wir, daß der alte Kok, der das Walroß gebaut hat, 82 Jahre alt sei, sich bester Gesundheit erfreue und auch nach Amsterdam kommen werde.

Vom 6. - 12. August war dann die große Schau in Amsterdam. Für eine Woche "segelte das stolze Amsterdam noch einmal achteraus, zurück in sein eigenes goldenes Jahrhundert" hieß es so vielversprechend in einem farbigen Werbeprospekt. "An die tausend Segelschiffe landeten in dieser Zeit in Amsterdam, ein nautischer Triumphzug der Segel und Flaggen". Die "Sail Training Association" hat die Stadt zum Ziel einer großen Hochseeregatta vom Kap Skagen nach Amsterdam bestimmt, außerdem kamen die Teilnehmer der Transatlantikregatta von Boston nach Europa - und es kamen die Windjammer, die Gorch Fock, die Krusenstern, die Dar Pomorza, die Amerigo Vespucci, die Sea Cloud, die Sørlandet --- und als kleinstes aber für uns wichtigstes: Colin Archer mit Knut und Gynn von Trepka, mit Carl Emil Petersen und der Dänin Anne von dem Norlandboot und ihrer kleinen 15 Monate alten Tochter Rune. Auch die Stavanger mit Jeppe



Botterjacht (19. Jhd.)



Botterjacht "WALROSS", gebaut 1939 auf der Werft Kok in Huizen, aus Eiche.  
Maße: 11 x 3,80 x 1 m,  
80 m<sup>2</sup> Segelfläche.

und seiner prächtigen Mutter sowie die Ledina mit Reidar Johansen versammelten sich im Ijhaven im Stadtzentrum zusammen mit der Flotte niederländischer Plattbodenschiffe, besonders der schönen hölzernen Boier, Hogars und Botter. Das ganze Schauspiel dieser historischen Flottenparade spielte sich in einem Hafenbereich von etwa einem Quadratkilometer ganz nahe dem Stadtzentrum dicht neben dem Hauptbahnhof ab. In Schuppen auf den Kajen waren Kneipen und Würstchenstände, Tanzflächen mit Kapellen und ähnliche Vergnüglichkeiten. Es gab Ruderregatten, Windsurfvorführungen, Segeldemonstrationen der Botter und Demonstrationen alter Handwerkskünste. Jeden Abend gab es ein faszinierendes Feuerwerk und am Ende der Woche eine Inszenierung einer Seeschlacht abends im Dunkeln mit Brandern, Kanonendonner, Piratenschiffen - ein grandioses Schauspiel. Amerigo Vespucci donnerte aus ihren Stückpforten mit krachenden Kanonenschlägen dazwischen.

Wir waren dabei - und saßen keine 20m entfernt in der Niuwe Kark, als Königin Beatrix den Gewinnern die Preise für ihre Leistungen überreichte, auch Knut und Carl Emil bekamen Preise.

Am einem Abend machten wir mit der Colin Archer-Besatzung eine Rundfahrt um den Hafen, vorüber an den Windjammern in der einbrechenden Dunkelheit, und dann erlebten wir aus nächster Nähe das gewaltige Feuerwerk mit. Carl Emil sagte mit seinem trockenen Humor: "Das ist ja phantastisch - jetzt möchte ich sterben" und auf meine erschrockene Frage hin warum, meinte er: "Schöner kann es nun nicht mehr werden". Am Sonntagmorgen, dem letzten Tage, war ein Dankgottesdienst in der Westerkark für die Segler. Sicher weit über tausend Besucher. Am Abend brachten wir Carl Emil mit dem Walroß am Bahnhof, anlegen, schräg über die Straße, und man war in der Bahnhofshalle.

Am Montag war der alte Kok bei uns, ein 82 Jahre alter Herr mit dem Temperament eines 20 jährigen. Er war richtig glücklich, eins "seiner Kinder" wiederzusehen. Rückfahrt: Wir sind noch ganz durchdrungen von dem, was die Stadt Amsterdam ihren Gästen da geboten hat. Es war ein großartiges durch und durch gelungenes Ereignis, phantastisch organisiert, aber mit so leichter Hand, so daß man es kaum spürte.

Rückfahrt: Der große Sturm erreichte uns auf Baltrum. Bis Neuharlingersiel sind wir noch gekommen. Dann lagen wir vier Tage fest. Von Neuharlingersiel sind wir in einer (!) Tide über Jade, den Hohen Weg, die Weser bis ins Neuwerker Watt gesegelt, dann lief das Wasser ab und wir kamen fest. In der Nacht am Anker riß die Kette (25 m Kette), und wir trieben in der Dunkelheit, verloren unser Beiboot, fanden es wieder und segelten nachts in Finsternis und Sturm über den Leidamm nach Cuxhaven. (Den Anker haben wir inzwischen wieder). Gesamteindruck der Reise in einem Wort: herrlich.

# SYLVIANA



Die letzte hölzerne Galiot deutscher Abstammung ist noch zu haben!

Nachdem PIEKFALL in letzter Zeit immer öfter zu einem Forum für letzte Gelegenheiten wurde (siehe MARIE, letzter hölzerner Besanewer, HERMINE, letzter Jachtschoner, oder PRÄSIDENT FREIHERR VON MALTZAN, letzter Hochseekutter, soll an dieser Stelle nun auch über die letzte noch existierende hölzerne Galiot deutscher Abstammung berichtet werden. Wenn auch aufgrund der bisher gemachten Erfahrungen kaum Aussicht besteht, hierfür einen potenten Käufer bei uns zu finden, soll dennoch die Hoffnung nicht aufgegeben werden.

Die gegen Ende des hölzernen Kleinschiffbaus an der Unterelbe gezimmerten Galioten besaßen im Überwasserbereich die Merkmale der später gebauten stählernen Rundgattewer. Unter Wasser jedoch hatten sie Seeschiffscharakter. Sie waren auf Kiel gebaut mit leicht aufkimmendem Boden und mittelscharfen Schiffsenden. Der Vorsteven war klipperförmig überfallend, während der steile und gerade Achter-



Die Werft Jürgen Peters in Wewelsfleth an der Stör, Bauplatz der SYLVIANA

steven den Abschluss des sehr rund und voll gehaltenen Hecks bildete. Dieses Heck mit seinem außen fahrenden Ruder bildete das Hauptmerkmal der Galioten. Ihrer Form wegen wurden diese Schiffe an der Küste meistens kurz und treffend als "Rundmora" bezeichnet.

Die Galioten besaßen mäßigen Sprung, der im Bereich des Vorschiffs stärker war. Achtern hatten sie ein erhöhtes Kajütsdeck. Das von vorn bis hinten durchlaufende Setzbord war im Achterdecksbereich durch eine feste Quarterdeckareling erhöht. An Deck stand stets ein Roof zur Aufnahme von Logis und Kombüse, während auf dem Achterdeck ein niedriger Kajütsaufbau in das Deck eingelassen war. In der Regel waren drei Luken vorhanden: vor dem Großmast eine Kistluke, dahinter eine Großluke und zwischen Roof und Besanmast die Roofluke.

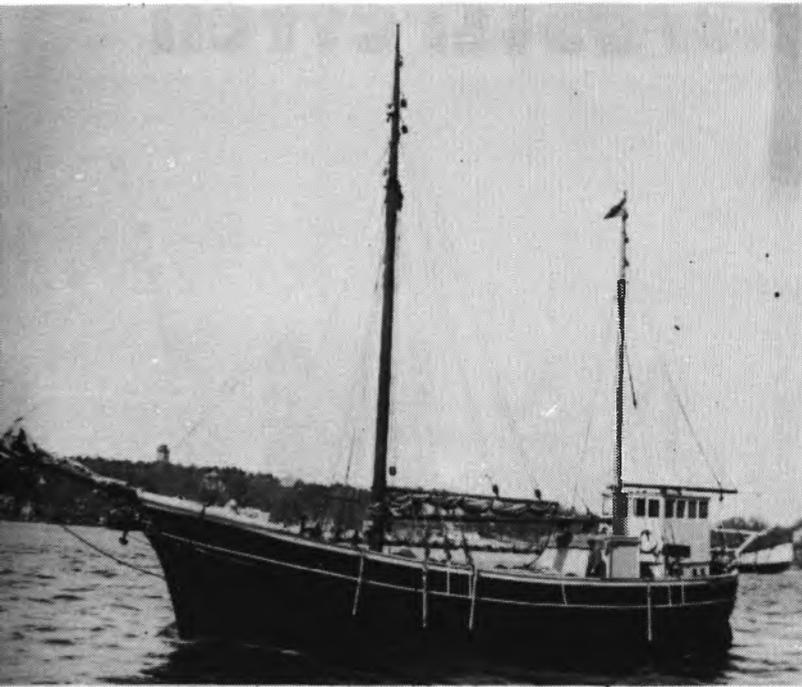
Getakelt waren diese Schiffe als Anderthalbmast mit festen Pfahlmasten und festem Bugspriet mit Klüverbaum in einer Länge.

An Segeln konnten geführt werden: die beiden Gaffelsegel mit Gaffeltoppsegeln, Stagfock, ein oder zwei Klüver, vereinzelt auch ein Jager, sowie manchmal auch eine Breitfock. Wegen ihres niedrigen Kiels besaßen die Galioten häufig aber nicht immer Seitenschwerter. Von einem Schiff ist sogar das Vorhandensein eines Mittelschwertes belegt.

Zwischen 1890 und 1910 sind an der Unterelbe etwa 20 dieser Galioten gezimmert worden, von denen allein bei Jürgen Peters in Wewelsfleth 9 entstanden. Sonst wurden sie noch in Spieckerhörn an der Krückau und in Oberndorf an der Oste gebaut.

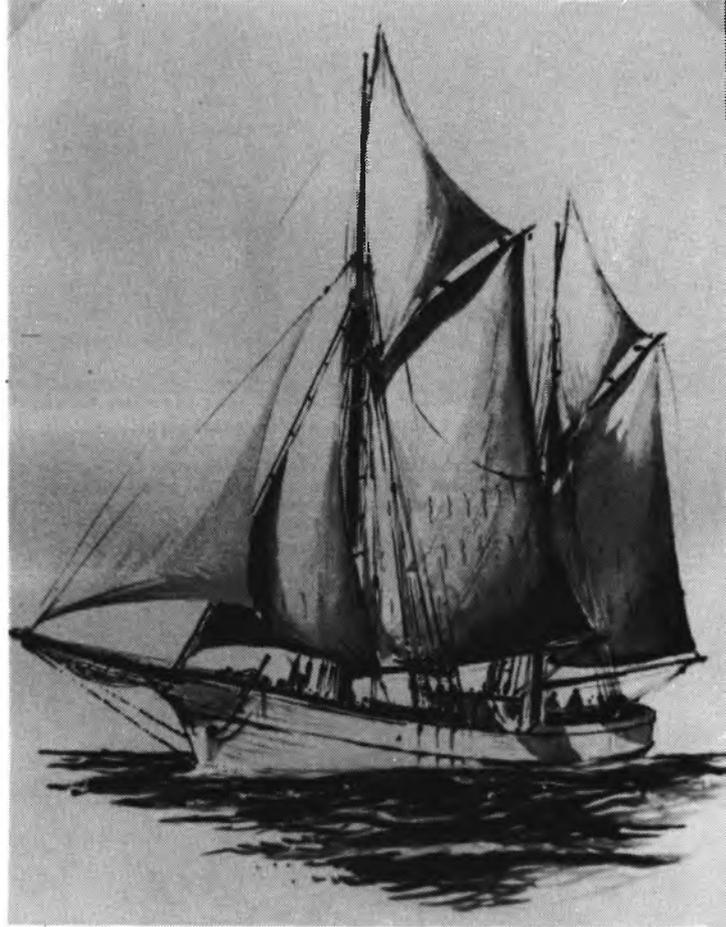
Alle diese Schiffe sind bis auf ein Exemplar längst vergangen. Diesen "letzten Mohikaner" konnte Joachim Kaiser auf seiner letztjährigen Schwedenreise in der Nähe Stockholms ausfindig machen. Es ist die "SYLVIANA", die 1899 bei J. Peters vom Stapel gelaufen war. Auftraggeber war seinerzeit der Schiffer August Schnoor aus Burg in Dithmarschen gewesen. Die SYLVIANA, die erstaunlicherweise ihren Namen im Laufe ihres langen Lebens nicht einmal wechselte, war zu 52 BRT vermessen. Die Abmessungen betragen 18,90 x 5,22 x 1,95 Meter.

Die Besatzung bestand aus drei Mann, Einsatzgebiet war die gesamte Nord- und Ostsee. 1905 übergab Schiffer Schnoor den Segler an seinen Sohn Otto Ferdinand Schnoor. 1924 erhielt die Galiot ihre erste Maschine, einen Bergedorfer "Explosionsmotor" von 35 PS.

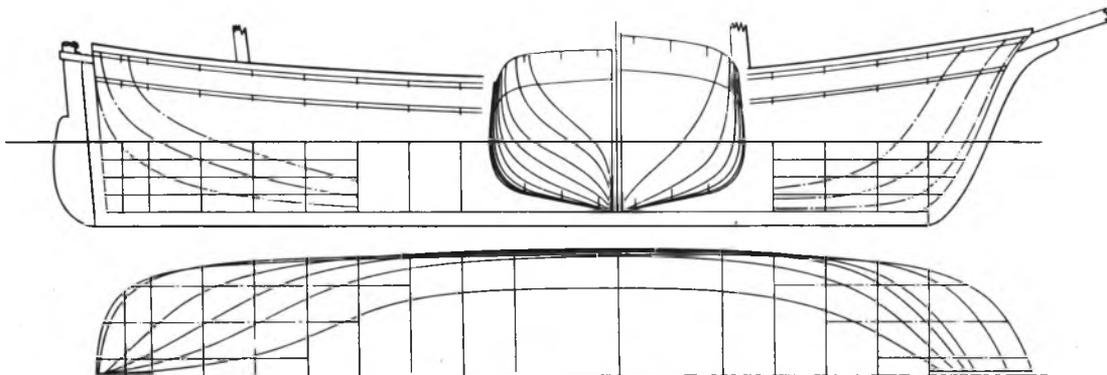


Nachdem das Schiff fast vierzig Jahre im Besitz der Familie Schnoor gewesen war, wurde es 1937 nach Schweden verkauft. Neuer Eigner war nun Kapitän W.L.Larsson aus Alabodarne. Nachster Eigner wurde 1943 G.A.Wikström aus Uleberghamm. Während jener Kriegs- und späteren Nachkriegsjahre warfen selbst solche alten und kleinen Frachter noch außergewöhnlich gute Gewinne ab. Der "SYLVIANA" wird es kaum schwergefallen sein, sich ihren Lebensunterhalt zu verdienen. Bald jedoch erfolgte ein regelrechter Zusammenbruch des Frachtenmarktes, dem diese kleinen Holzschiffe als erste zum Opfer fielen. Der nun in rascher Reihenfolge zu verzeichnende Eignerwechsel ist bezeichnend für jene Lage. 1947 ging die Galiot an eine Partenreederei unter J.V.H.Görling in Fisketangen, 1948 an die A.B.Harge Bruk in Harge, 1951 an A.C.Pettersson, ebenfalls aus Harge, und 1956 schließlich an G.Weistrand aus Harge. Dieser war der letzte Eigner, der das Schiff noch zur Frachtfahrt einsetzen konnte. 1962 jedoch war der kleine Frachter nicht mehr zu halten. Er wurde nun an Stockholmer Interessenten verkauft, um künftig als Lust-

fahrzeug zu dienen. Seit einigen Jahren ist der jetzige Haupteigner mit mehr oder weniger Erfolg damit beschäftigt, diesen nunmehr achtzigjährigen Veteranen zu restaurieren. Ein Großteil der Außenbordsbeplankung ist inzwischen erneuert, doch gibt es noch sehr viel zu tun. Wie Joachim Kaiser inzwischen erfuhrt, ist der Eigner bereit, sich vom Schiff zu trennen. Er würde es sehr begrüßen, wenn die "SYLVIANA" zurück in deutsche Hände käme. Interessenten mögen sich bitte an Joachim wenden.



SYLVIANA im ursprünglichen Zustand



Eidergaliot. Gezeichnet von J. Ohm, Nübbel 1876.

1 : 150

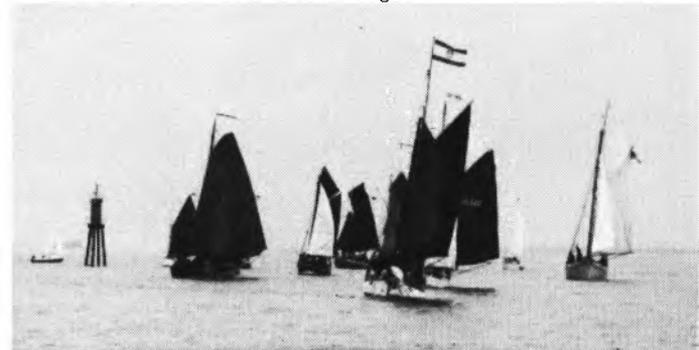
Herbert Karting, Oldendorf

# Bilder vom Herbsttreffen



Kurz nach dem Start (15.00 Uhr) zur Herbstregatta...

Nachzügler (ganz links im Bild) ist die Torfmutte "Delphin". Doch wird sie im Laufe des Rennens noch eine ganze Reihe Schiffe aus ihrer Klasse der frachttragenden schweren Fahrzeuge aussegeln! Selbst ein "heißes" Wendemanöver bei der zweiten Bake - wo sie nur knapp dem Festkommen auf den Steinen entging! - war ihr nicht zu riskant, um auch noch die Aak "Rosinante" abzuhaken. Sie wird auch sonst viel und gut gesegelt, die alte Mutte, - doch sollten ihre Mannen dabei das Öl und Labsalben nicht vergessen!



Noch dicht gedrängt im Mittelfeld liegen die alten Segler bei der ersten Wendemarke.



Auf der Glückstädter Herbst-Regatta vom Start bis ins Ziel stets dicht beisammen die beiden "Engländer" GOOD INTENT und Smack BETTY. Das ehemalige Versetzboot "Good Intent" - gute Absicht - ist ein plattgattiger Kutter mit sehr scharfen Wasserlinien. Hundertundein Jahre alt ist dieser Kutter und macht nicht einen Tropfen Wasser!



Colin Archer-Jacht "Alvekongen", 18 Tonnen schwer, läuft allen davon: Ihr Erbauer, Meister Bieritz aus Friedrichskoog, hätte diesen triumphalen Sieg einmal erleben müssen! Für die Wettfahrt hatte auch Uwe Griem hier angeheuert. Mit seiner eigenen, originalen Colin Archer-Jacht (Baujahr 1898) wird er nach vollendeter Restaurierung bei solchen Freundschafts-Rennen wahrscheinlich auch nur vorn zu sehen sein.



Tjalk "Fortuna", Hai-Kutter "Frieda" und Danske Jagt "Olifant" segeln Parade für den Fotografen.



Der strahlende Stern des Glückstädter Herbsttreffens der Freunde des Gaffelriggs war unter den zahlreichen, wohlrestaurierten oder stilgerecht gebauten Schiffen die "Frieda von Hadersleben", Fischkutter vom Hai-Typ, Baujahr 1925.



Was will der Mann auf der Nock vom Klüverbaum der "Olifant"? Die "Frieda" entern?! Oder Schleppleine übernehmen?



Keine Chance für Zeeschouw "Likedeeler" bei dem leichten Wind und bei der Vielzahl größerer Schiffe. In ihrer Klasse der niederländischen Plattbodenjachten traf sie vor Glückstadt leider auf kein einziges ähnliches Segelfahrzeug. Der neue Schokker kam zu spät, und mehrere andere Plattbodenjachten hatten den Termin zum Treffen gar nicht mitgekriegt.



Die Gaffelflotte im Glückstädter Hafen

Die Nordbake - zweite Wendemarke - wird gerundet, eine Meile vor dem Ziel: Colin Archer-Jacht "Alvekongen", Kutter "Good Intent", Smack "Betty" und die Tjalk "Fortuna" sind die Sieger dieses Rennens.



Teilnehmer der Regatta "Rund Rhinplatte" der "Freunde des Gaffelriggs" am 11. Oktober 1980

Schiffsname/Rufz.	Heimathafen	Schiffstyp	gebaut	Schiffsmaße	Eigner
1. ALVEKONGEN	Berlin	Colin-Archer Jacht	1979 Bieritz	12,10x3,75x2,10	Horst+Renate Richter
2. GOOD INTENT II	Barnkrug	Kutter-Jacht	1879 unbek.	12,00x3,60x1,60	Hans-Peter Baum
3. BETTY OF COLCHESTER	Finkenwerder	Austernsmack	1906 Aldous	10,70x3,02x1,60	Joachim Kähne
4. FORTUNA/DAFO	Oevelgönne	Skutsje	1914 unbek.	15,65x3,35x0,65	Volkwin Marg
5. FRIEDA	Hamburg	Hai-Kutter	1925 unbek.	13,80x4,15x1,70	Rainer Ullrich
6. LIKEDDELER	Hamburg	Zeeschouw	1974 v.d.Meulen	9,00x3,15x0,80	Dietmar Schmidt
7. OLIFANT/DB 6116	Wedel	Danske Jagt	1977 Andersen	10,80x3,40x1,60	Heinrich Woermann
8. NIOBE	Kaltehofe	Kutterjacht	1925 unbek.	8,60x2,50x1,50	Gerhard Möller
9. OLIVER	Wedel	(Catboat)	Feltz	6,50x3,00x0,70	Rolf Herlyn
10. WOLLIN	Laboe	pomm.Kutter	1920 Christensen	10,00x3,50x1,40	Hans-Joachim Kossack
11. CATARINA/DHMF	Hamburg	Fischer-Ewer	1889 Brandt	16,10x5,25x1,20	Wolfgang Friederichsen
12. PANELE	Hamburg	umgeb. Rettungsboot	1910 unbek.	5,50x2,00x0,75	Fried Hammer
13. DELPHIN/DA 9061	Hamburg	Torfmutte	1932 Wiese	14,30x3,66x0,97	SVAOe
14. ROSINANTE	Hamburg	Ijsselaak	1909 unbek.	14,65x4,00x0,60	Ilo v. Waltershausen
15. GALATEA	Burtehude	Ewerjacht	1978 Eimers	10,65x3,15x0,85	Ewald Martens
16. ANNA	Otterndorf	Ewer	1910 Junge	18,00x4,10x1,10	Uwe Kröncke
17. JOHANNA	Neumühlen	Ewer	1903 Thormählen	17,54x4,86x1,10	Egon Heinemann
18. EDEN	Hamburg	Ewer	1898 Kremer	18,66x4,17x1,10	Jan Rohde
19. ROBBE	Beidenfleth	Motorsegler (spitzgattiger Kutter)			Karstedt
20. SONJA-CHARLOTTE	Hamburg	Motorsegler (Büsumer Krabbenkutter)			Klaus Fleck
DE ISERN JUPFER	Wedel	Schokkerjacht	1979 Kooijman	9,84x3,30x0,60	C. Burohardt/B. Peschka
PENGUIN	Hamburg	Kutterjacht	1932 D. Hillyard	29' x 9'	Thomas+Sigrid Kaiser
NORDSTRAND	Hamburg	Fraachtschiff	(zur Restaurierung in Glückstadt)		J. Kaiser/B. Soldwedel
EULE	Tollerort	Binnenschiff	1895 Niemand	17,93x4,14x0,80	Bernd Schmiel
NILPFERD	Mittelnkirchen (ndl. Kutterjacht)		1980 v.d.Weide	5,50x2,45x0,85	Vicco Meyer



# Düt un dat

ENTWICKLUNGSHILFE aus dem WESTEN

## GAFFELSEGLER VERUNGLÜCKT

Beim diesjährigen "Tall Ship Race" nach Karlskrona ist die ELINOR kurz vor der Ziellinie von einem Fischerfahrzeug gerammt worden.

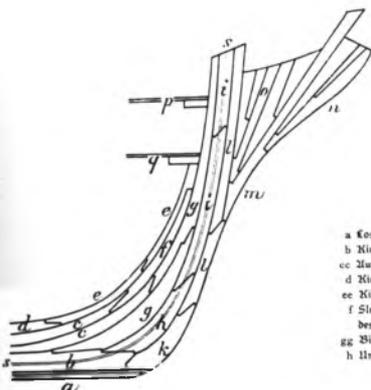
Das halbe Heck ist kurz über der Wasserlinie glatt abrasiert worden. Zum Glück hatte der Eigner kurz zuvor die Koje in der Achterkajüte verlassen, sonst wäre wohl auch noch Personenschaden entstanden.

Der Fischermann beging Fahrerflucht. Es gelang jedoch den Namen bzw. die Nummer des Fahrzeugs festzustellen. Da der Fischer die Kollision verschuldet hat, ist der rein materielle Schaden an der ELINOR abgedeckt. Ein anhängiger Zivilprozess muß jetzt über die Ansprüche des ELINOR-Eigners wegen des Verdienstausfalls entscheiden.

Die ELINOR ist inzwischen auf der Werft von R. Andersen wieder instandgesetzt worden und hat ihre geplante Reise in die Karibik angetreten.

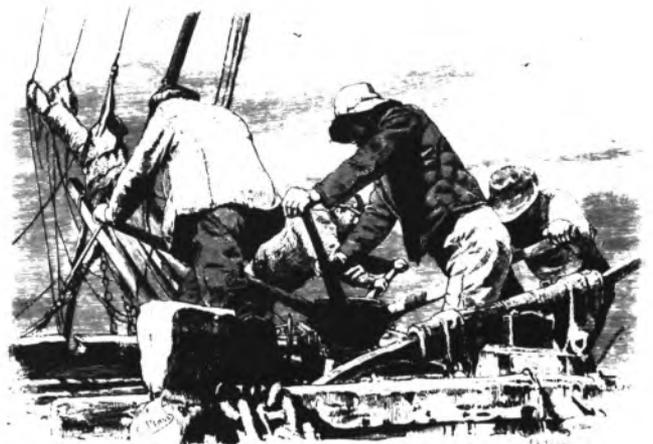
Eigenen Verlautbarungen zufolge entwickelt die niederländische Werft Kooijman en de Vries, in Zusammenarbeit mit der Schiffswerft Brand in Oldenburg, aus dem Elbwer eine "traditionelle Fahrtenjacht" für deutsche Interessenten und Freunde von Plattbodenjachten. Kooijman und die Gebrüder Brand haben sich dem Vernehmen nach diese Weiterentwicklung eines alten Schiffstyps zu einer handigen und stilgerechten Freizeitjacht nicht leichtgemacht. Der Name Kooijman läßt erwarten, daß mit seiner Konzeption von einer schönen und guten Ewerjacht, grundsätzliche Maßstäbe gesetzt werden.

Auf der nächsten Bootsausstellung (1981) soll als erstes ein stählerner Fischerewer dem deutschen Publikum präsentiert werden; Giek- und Besanewer sind gleichfalls in der Entstehung.



Dorsteven eines Linienschiffes.

- |                           |                               |
|---------------------------|-------------------------------|
| a Kockstele.              | ii Deckboven                  |
| b Kiel.                   | k Klapp.                      |
| cc Mastflügel.            | ll Schegg.                    |
| d Kieldeckauflauf.        | mn Mastlager des Scheggs      |
| ee Kieldeckauflauf.       | o Auffüllung an Stelle        |
| f Stempelpf., Verankerung | eines Scheggmies.             |
| des Binnenordereens       | pp Deck.                      |
| gg Binnenordereens.       | sa Spornung des Kiels und des |
| h Unterlauf.              | Bovens                        |



Am Gangspill.

## Nachbau der HF 31 "MARIA" von 1880

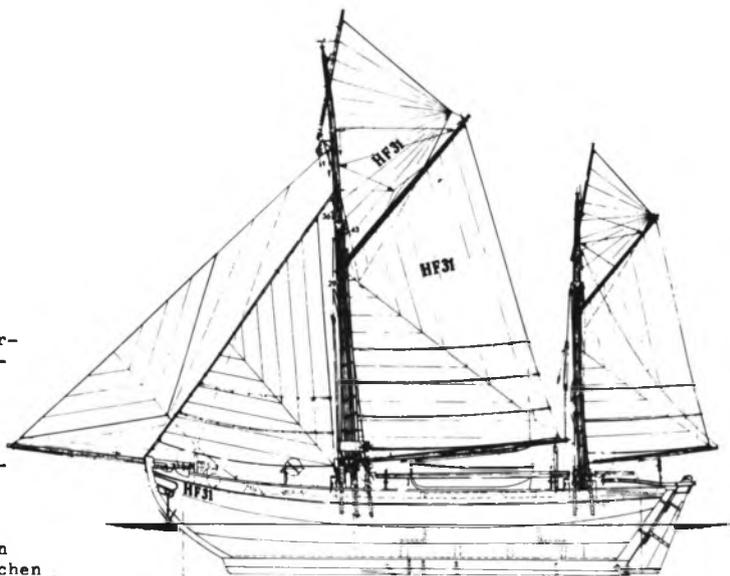
Auf der Werft Erich Dawartz in Tönning a.d. Eider ist der Neubau eines Finkenwerder Fischereiwesers in Angriff genommen worden. Der Ewer entsteht hier nach den Linien der HF 31 "MARIA", die im Deutschen Museum in München aufgestellt ist (Foto).

Die Länge im Boden der originalen "MARIA", wie auch die im Boden des Nachbaus beträgt 13,70m!

Unsere Aufnahmen zeigen die Arbeit der Werftleute - unter ihnen die resolute, fleißige Meisterin - im August 1980, wenige Tage nach Baubeginn, am platten Boden mit den Bodenlagern. Dieser Boden hat in Anlehnung an den originalen Ewer auch einen flachen Balkenkiel erhalten. Der Neubau soll allerdings mit richtigen Seitenschwertern ausgestattet werden. Inzwischen steht der Ewer längst schon in den Spanten.

Der Werftbaas in Tönning wußte damals den Namen des Auftraggebers nicht so genau zu nennen und dessen Anschrift in München hatte er erst recht nicht; einig wird man sich hier per Handschlag!

Wir können voller Erwartung sein, ob der Auftraggeber dieses großen Fischereiwesers sich entschließen wird, auch alle äußeren Merkmale des historischen Segelfahrzeugs vom Original in München zu übernehmen. Wir hoffen ja, daß er in diesem Fall auf die Bequemlichkeiten verzichten wird, die ein großes Ruderhaus (so wie es Dawartz allzu gerne baut) einem modernen "Luftschiffer" nun einmal bietet.



Deutsches Museum München. Blick in die Halle der Abteilung Schifffahrt. Die Linien der HF 31 "MARIA" von 1880 sind dargestellt bei Joachim Kaiser, Segler im Gezeitenstrom, Seite 148.



Neubau einer Motorsegler-Schnigge

## Schwertwinden gesucht

Auf der "Anna-Lisa von Flensburg" wird uns das Aufholen der Schwerter mit der vierpartigen Talje zu schwer. Mehr Parten gehen nicht, weil das Schwert dann nicht mehr vernünftig fällt. Wer kann mit Seilwinden dienen, neu oder gebraucht? Das Seil muß leicht und ohne Kraft ablaufen. Auf Hilfe hoffen die Eigner: Elisabeth & Jürgen Klette 2395 Gremmerup 21 Tel.: 04634/480

## Gebrauchte

### Schiffsmaschinenanlage gesucht

Der Verein "Museumshafen Flensburg" unterstützt und berät ein Vorhaben der hiesigen Gesamtschule, einen 13-m-Kutter für die Jugendarbeit in Fahrt zu bringen. Das Schiff ist schon da, braucht aber eine modernere Maschine. Optimal wäre eine gängige Dieselmachine mit einer Leistung zwischen 50 und 80 PS, mit Untersetzungsgetriebe. Wegen der wechselnden jugendlichen Besatzungen ist eine "Schlüsselmaschine" - Schlüssel rein, drehen und läuft - notwendig, kein Oldtimer! Geld ist vorhanden!!  
Mitteilungen an Jürgen Klette  
2395 Gremmerup 21 Tel.: 04634/480.



## /HEUERSTELLE/HEUERSTELLE/HEUERSTELLE/HEUERSTELLE/HEUER

BONN/XY/ Herr Stingl, Chef der Bundesanstalt für Arbeit teilte mit Bedenken mit, daß im Bereich Seefahrt die Arbeitslosenzahlen ständig am steigen sind, trotz der erheblichen Zunahme neuer Schiffe, auch und gerade von restaurierten Gebrauchsseglern.

Offene Stellen werden der Heuerstelle, so bemängelt oben erwähnter, nur zögernd gemeldet. Einzig der ständig Hände benötigende HERR AXEL STROTHMANN, 2341 Wittkiel-Mühle, Tel: 04642/2593 meldete offene Stellen für die Überführung seines Schoners von Rom nach Kappeln im nächsten Frühjahr. (Kaualfahrt)

Hier läßt im weiteren das Arbeitsamt Üvelgönne und Umgebung eine Liste mit arbeitslosen Gaffelfreunden veröffentlichten:

HOLGER PETERSEN fuhr vorher auf Drei-Mast-Gaffelschoner, Gelegenheitsarbeiter, Deicheck 7, 2081 Hetlingen

ERNST WEIHREITER mit Sportbootführerschein und Funk-sprechzeugnis sucht Gelegenheitsarbeit, hat aber auch Ambitionen auf eine Dauerstellung. Martin Luther Str.42 1000 Berlin 30

FRIEDRICH BARTELS mit 15-jähriger Seglererfahrung möchte gern als feste Hand, zur Not auch gelegentlich wieder fahren. Hasenhöhe 11 2HH55 Tel: 040 870 2285

TOBIAS MENKE mit SBF und BR-Schein und Seglererfahrung kann fast zu jeder Zeit und in fast jeder Länge, Student. 2303 Langenhorst, Post Gettorf 01346 301

HORST HASSO MÜNCH sucht Urlaubs-/Überführungstörn, bei dem er mitsegeln kann. Elbtreppe 1 2HH50

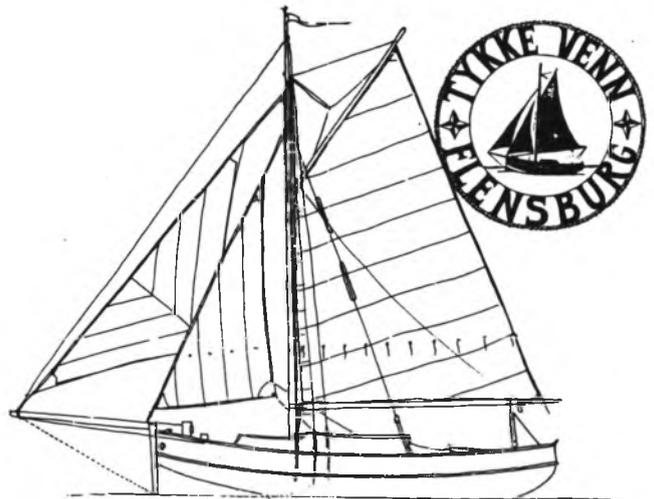
JÜRGEN BÖTTCHER mit BR-Schein und Seglererfahrung auf Gaffelschiffen sucht für gelegentlichen oder Urlaubs-/Überführungstörn auf Elbe, Nord-/Ostsee, (Jürgen kann auch auf anderen Meeren), Schiff. Falkenberger Ring 1 2HH 73 040 644 69 92

Erhard Grimm, 47 J. alt, drei Kinder 14/9/6 J., sucht Bordfrau für Wochenenden auf 14m-Seequatte "Nordstern"; Heuervertrag sollte/könnte auch lebenslang sein.

Ein Schwarm Jugendlicher in Einzel exemplaren oder in Horden aus der Segelgruppe Bergedorf sucht ebenfalls Mitsegelmöglichkeiten. Bitte an Jürgen Böttcher wenden!

Zum Schluß noch einmal der Aufruf an alle Schiffseigner, offene Stellen auch über die Heuerstelle auszuschreiben.

Meldekarten in diesem Heft.



BEKANNTER TRADITIONSEGELER

Mitglied im  
MUSEUMSHAFEN FLENSBURG e.V.

### FINKENWERDER FISCHKUTTER. 1104 SCHWELKUTTER !!

LüD : 10,00  
L u A : 14,00  
Br : 3,00  
Tiefk : 0,90/1,70

ETICHE AUF EICHE 1940 NEU AUFGETRANKT  
KUTTER TAKELUNG: GAFFELSEBEL KLÜVER, FOLK, 65m<sup>2</sup>  
MOTOR: MWM 2 ZYL. DIESEL 2475, 1171 iBERANT

ALS SEGELKUTTER GELAUF, DAHER AUSGEZEICHNETE SEGELEIGENSCHAFTEN -  
AUCH AN DER KREUZ! MEHR FÄCHER PREIS TRÄGER. BEI WIND BEHÄLTEN  
HANDIG ZU SEGELN. GUT ZU MANÖVRIEREN (UND KEINE LIEGERATZ PROBLEME!)  
GERÄUHLICHE KÄUTE (STERNHOE)  
VOLL AUSGEBÜSTET UND IN SEGELFERTIGEM ZUSTAND (WIRD STÄNDIG GEGEGERT)

WEGEN VERGÄSSLICHKEIT - SCHWEREN HERZENS

ZU VERKAUFEN

PREISIDEE : 48000 LIEGERATZ FLENSBURG AUSKÄUFFE TEL 04634/9171  
BESICHTIGUNG U. PROBESEGELN NACH VEREINBARUNG 0461/27496

© NATÜRLICH WEDER EIN „OLDIE“

RAJNER PRUSS  
GUTTBERG 11/11F Aukt. 85

Zum Verkauf werden angeboten:

- FK "MAREN" von Odense  
Hai-Typ 14,57 x 4,83 m, gebaut 1934  
bei Kjeldsen, Esbjerg, Eiche auf Eiche,  
guter Zustand, Fahrtcertifikat bis 1990,  
67 PS 1-Zyl. Tuxham, liegt DK.
- "LYNGØR", norweg. Gaffelketch, Colin-Archer-  
Typ, 42' x 14,5', ehemaliger Lotsenkutter,  
gebaut 1915 in Lyngør, 100 PS Volvo Diesel,  
liegt Oslo (war beim Schlei-Treffen)
- "AMANDA", norweg. Gaffelketch, 36' x 11',  
gebaut 1917 in Risør, 50 PS BMC, liegt Oslo
- "SPENNER", norweg. Gaffelketch, Colin-Archer-  
Typ, ca. 12 m, ehemaliger Lotsenkutter, gebaut  
1905 in Risør, fast alles neu (Spanten, Deck,  
Planken, Motor 106 PS Volvo, Segel), liegt Oslo.

Preisforderungen um DM 100.000,— ("AMANDA" auf  
Anfrage).

Auskünfte durch Gaffelfreund Uwe P. Griem, Am  
Rehm 25, 207 Ahrensburg, Tel. 04102-52667.

das Lütt-Volk von der  
"GALATEA von Buxtehude" und  
der "GRETA"



Neuwertige Kauschen aus Restbeständen der Segelma-  
cherei Aug. Meyer in Finkenwerder gegen angemessene  
Spenden zugunsten der DGzRS abzugeben. Telefonisch  
melden bei Jo Kähne 040/742 87 21 oder an Bord der  
'Betty' zu bekommen. Folgende Größen: 6, 8, 10, 12  
und 16 mm Ø verzinkte Spitzkauschen oder 12 mm Ø  
Messing-Rundkauschen - je ca 150 - 200 Stk.

PAULA PULCHRA

Diese alte Jungfer sucht einen  
neuen Liebhaber! Gaffelfreunde,  
die Preisvorstellungen um 7500 DM  
für angemessen halten, melden  
sich bei Peter Weber, 2 HH 50,  
Suttnerstr. 40 - 040 4390858  
Das hat sie: neue Segel, kleine  
Kajüte, riesiges Cockpit, Schwert,  
Persenn, PS = 2 dicke Riemen



"PANELE" ist (nun leider doch)  
zu verkaufen

★  
kräftiger, kleiner Langkieler,  
pottticht, fehlerfrei und gesund,  
ideales Einhand-Boot,  
praktisch und stilvoll  
eingerrichtet für 2 Personen,  
voll ausgerüstet f. kl. Küstenfahrt,  
6 x 2 x 0,75 m  
fällt auch problemlos trocken,  
Einbaumotor "Vire" 7 Ps, Benzin,  
und alles, was dazugehört,  
von der Leuchtpistole bis z. Beiboot,  
einschl. Wasserliegeplatz  
Wedel für 1981  
DM 10.000  
Fried Hammer (040)-603 49 70



**traditionelle  
Yacht  
aus Stahl**

9,84 m  
3,20 m  
0,65 m  
Tiefgang

**Schokker**

45  
m<sup>2</sup>



**SCHOKKERJACHT DE "ISERN JUFFER"**

Bauwerft Kooijman en de Vries  
voll eingerichtet und ausge-  
rüstet ab Hamburger Yachthafen  
(Wedel) zu chartern.

Bedingung: Besitz des SBF  
Das ideale Gaffelschiff für  
die Revierfahrt und die Nord-  
seewatten.  
Schreiben/anrufen

Semperstraße 60 III.  
2000 Hamburg 60  
Tel.: 270 09 72

**Bernd Peschka**

Zu verkaufen: "Jaider" Typ Sneeker meer  
7,25 x 2,10 x 1,00 m aus Mahagoni (Leisten-  
bauweise), war ursprünglich gaffelgetakelt,  
hatte Peitschenmast.  
DM 3000,- (da was dran gemacht werden muß)  
Tel.: 737 59 51 (Holger)  
0401



**Bernd Alm**

SCHIFFSBILDHAUER

Raderweg 36  
Tangstedt/Kade  
Tel. 040/6071572  
Werkstatt:  
Ewer MOEWE

**WoodenBoat**



\$15 U.S. one year—6 issues  
\$16 U.S. Funds—Canadian  
& Overseas Surface mail

**SUBSCRIBE**

Your payment must accompany order. Please print clearly

My name \_\_\_\_\_

Address \_\_\_\_\_

City \_\_\_\_\_ State \_\_\_\_\_ Zip \_\_\_\_\_

1 yr  2 yr

renewal/extension (please attach your mailing label)

**Gift Subscriptions**

(Please include your name and address above if you are entering gift subscriptions)

Name \_\_\_\_\_

Address \_\_\_\_\_

City \_\_\_\_\_ State \_\_\_\_\_ Zip \_\_\_\_\_

1 yr  2 yr  renewal/extension

Name \_\_\_\_\_

Address \_\_\_\_\_

City \_\_\_\_\_ State \_\_\_\_\_ Zip \_\_\_\_\_

1 yr  2 yr  renewal/extension

Should we send a gift card?  yes  no

From \_\_\_\_\_

Check enclosed  Visa  Mastercharge

Bill me (first issue will be sent on receipt of payment)

Card No. \_\_\_\_\_

Expires: \_\_\_\_\_

Cardholder: \_\_\_\_\_

If you would like to phone in a credit card order, call  
(207) 359-4651. Please allow 6—8 weeks for delivery of first issue.

Mail to: **WoodenBoat Subscription Dept.**  
P.O. Box 4943  
Manchester, New Hampshire 03102

032

**Obst von der Oste**

Bei Gaffelfreund Gerd König könnt Ihr Äpfel  
und Birnen bestellen und kaufen, die nicht  
mit Chemikalien traktiert sind und reif  
gepflückt werden.

Adressé: Gerd König  
Itzwörden 298  
2171 Geversdorf  
Tel: 04752/7014

**Suchmeldung!!!!**

Beim Wintertreffen hat Friderike Ring bezahlt  
für 80, sich als neues Mitglied angemeldet  
und die Adresse nicht angegeben. Leider gab es  
für sie deswegen kein Pckfall. Bitte melden  
beim Sekretariat oder bei Ulla Stumpf  
2211 Wewelsfleth

WICHTIGER TERMIN-WICHTIGER TERMIN

Die "2.Flensburger-Rum-Regatta" für Veteranensegler findet 1981 am 30./31.Mai, dem Wochenende vor Pfingsten statt. Pfingsten ist das Treffen des dän.Verbandes in Ker-teminde. Also: vorgemerkt und vorbereitet. Diese Regatta ist die größte deutsche Veranstaltung für Traditionssegler auf der Ostsee!

Verein Museumshafen Flensburg e.V.

WEITERE SCHIFFE ZUM VERKAUF  
=====

Bei Michael Kiersgaard in Troense stehen verschiedene Rumpfe - Kutter und Frachtsegler - zum Verkauf.

ELFRIEDE aus Haseldorf ist zu verkaufen. Sie ist ein verlängerter Giek-Ewer und wurde 1904 bei Jacobs in Mooregge gebaut. Wem VB 18.000 realistisch klingen, der meldet sich bei Max-Horst Wunder.

MATADOR II - Hamburg - ist ein Binnenmotorschiff. DM 60.000 sind hier die Verhandlungsgrundlage. Auskunft erteilt Gaffelfreund Walter Lexau (Werft Lexau).



**MUSEUMSHAFEN  
OEVELGÖNNE e.V.**  
VEREINIGUNG ZUR ERHALTUNG  
SEGELNDER BERUFSFAHRZEUGE  
2 Hamburg 52 · Oevelgoenne 42 · 880 73 77

**BEITRITTSERKLÄRUNG**  
=====

Ich möchte/wir möchten gerne Mitglied im 'Museumshafen Oevelgönne e.V.' werden und damit die Zwecke der Vereinigung fördern:

Name/Firma .....

Beruf/Branche ..... geb.am .....

Straße .....

PLZ/Ort ..... Telefon .....

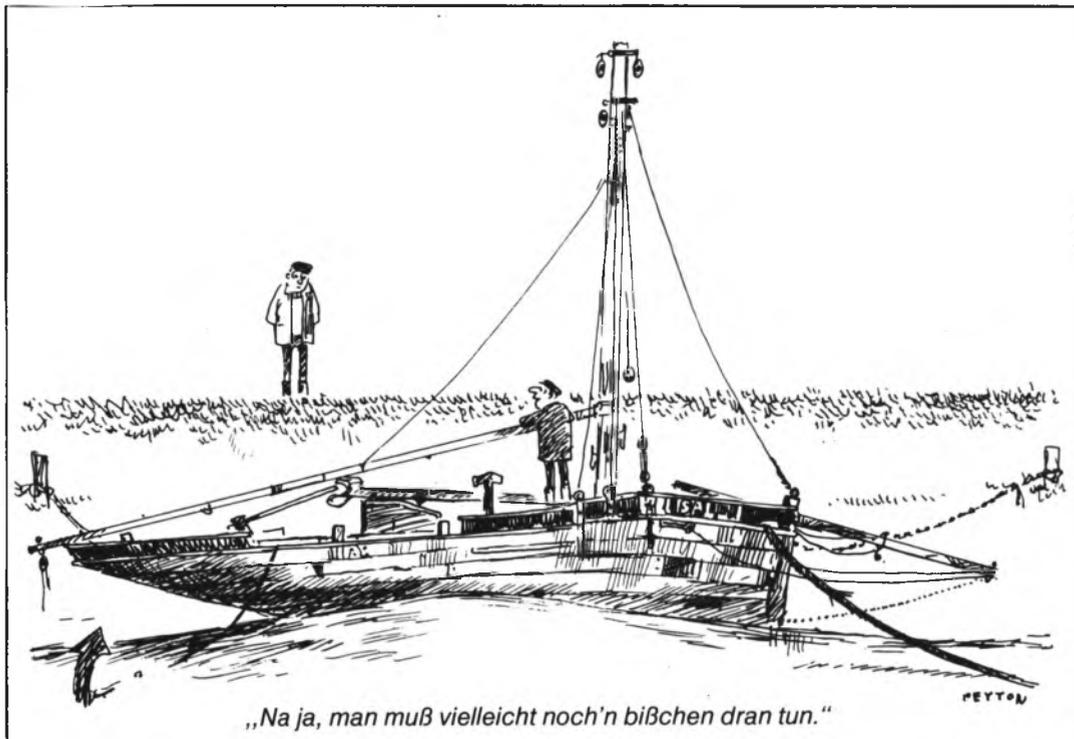
**Mitgliederbeitrag:**  
Ich zahle/wir zahlen DM ..... als jährlichen Mitgliederbeitrag. (Mindestbeitrag DM 60,- ; für Firmen und Institutionen DM 120,-)

Bitte lassen Sie über meinen Förderbeitrag eine steuerabzugsfähige Spendenquittung ausstellen.

Datum:.....

Unterschrift:.....

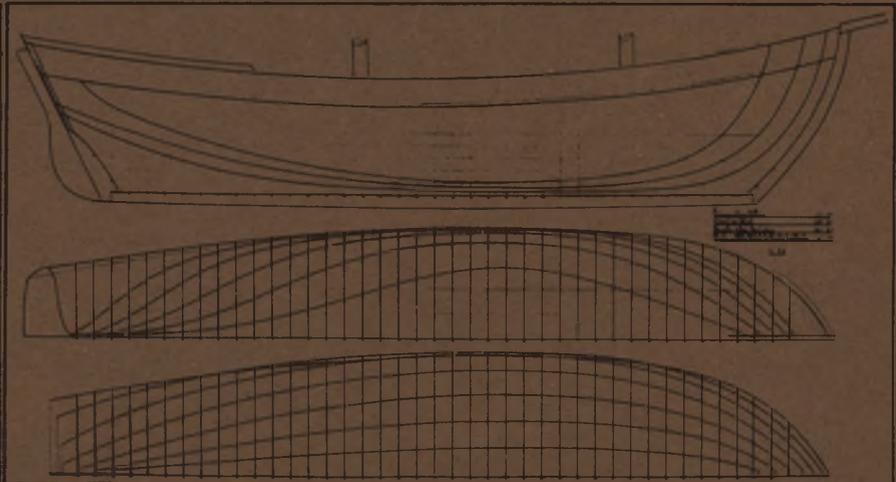
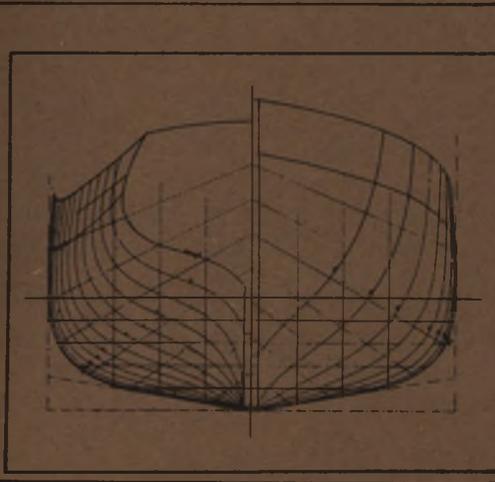
Diese Beitrittserklärung bitte senden an die Vereinigung zur Erhaltung segelnder Berufsfahrzeuge - Museumshafen Oevelgönne e.V.: Oevelgönne 42 in 2000 Hamburg 52, T:880 73 77



„Na ja, man muß vielleicht noch'n bißchen dran tun.“

# HERMINE: GESCHICHTE UND DATEN

Schiffsart	Hölzerne Schoner-Galeas (Jachtschoner)			Liegt auf	1979
Unterscheidungs- signal	Beim Bau RNGT	Totstiel			
Name	HERMINE	ETNA	SEVA	Verbleib	Als schwimmende Hulk aufliegend nahe bei Stockholm. Der jetzige Eigner Jan Garnus kaufte den Rumpf für 5000 SKr. Er ist z.Zt. Soldat und verfügt nicht annähernd über die zur Restaurierung nötigen Geldmittel. Er ist u.U. verkaufsbereit.
Heimathafen	Hamburg	Hamburg	Segeen	Veränderungen nach dem Bau	Abgerigt und motorisiert. Roof und Ankerspill entfernt. Stauhaus nachträglich wieder entfernt. Hohe Aufbauten über der Großluke.
Eigner mit Anschrift	1. Heinrich Bardenhagen, Grans. 1904 - 1907	1. Hans Rönns 1907-1917.	6. Anton Olsson 1934-1949	Was ist an Deck noch original	Der Rumpf ist mit seinen Inbälzern und wohl auch Teilen der Beplankung noch im alten Zustand. Erneuerungsbedürftig: ca. 80 % der Beplankung, Vorsteven mit Kantapanten, Deck und Decksbalken, Segelschiffsaufbauten.
Länge	2. Hans Rönns, Erfde b. Schleswig.	4. Claus Jess 1917-1926.	7. Gunhild Olsson 1949-1957	Herkunft dieser Angaben	Kresse S. 8, 233. Bomann, selbst.
Breite	5. Wilb. H. Beck- Umbeannt in: s.o.	5. Wilb. H. Beck- mann. 1926-34.	8. Bror Johansson 1957-1960	Es sind weitere Unterlagen vorhanden bei Amtsgericht Hamburg, Werft Behrens.	
Haupttiefe	22,03 x 6,20 x 2,90 m.		9. Bror Johannsons Erben 1960-1961	Eigene Unterlagen	Div. Aufnahmen SW und Color 6 x 6 und KB, Total & Detail. Repro der Bauzeichnung. Detailvermessung im Notisbuch IV S. 116 ff.
Vermessung	82 887		10. Frank Karlsson, Rönnsang. 1961-1962.		
Maschine (Hersteller, Baujahr, Leistung)	Hilfsmotor 1925: 25 PS. 1979: Maschine entfernt		Ab 1962 'Luftfahrzeug' 11. Sandvika Kappseglinge Selakap. 1962-64.		
Bauort	Finkenwerder		12. J. B. Persson, Sandvik 1964-1965.		
Werft	Joachim Behrens		13. Bo Hedberg 1965-72. Stockholm		
Baujahr	1904		14. Märta Lindgren 1972 - 1975.		
Ursprüngliche Takelung	'Schoner-Galeas'		15. Kimsarina Fritids- fartyg A/B. 1975-76.		
Ursprüngliches Fahrtgebiet	Küstenfahrt		16. Jan Garnus, Stockholm. 1976 - ?		



Nach diesen Riszeichnungen wurde die "HERMINE" 1904 auf der Werft von Joachim Behrens in Finkenwerder gebaut. Die für einen Frachtsegler sehr eleganten Linien lassen auf gute Segel Eigenschaften schließen.

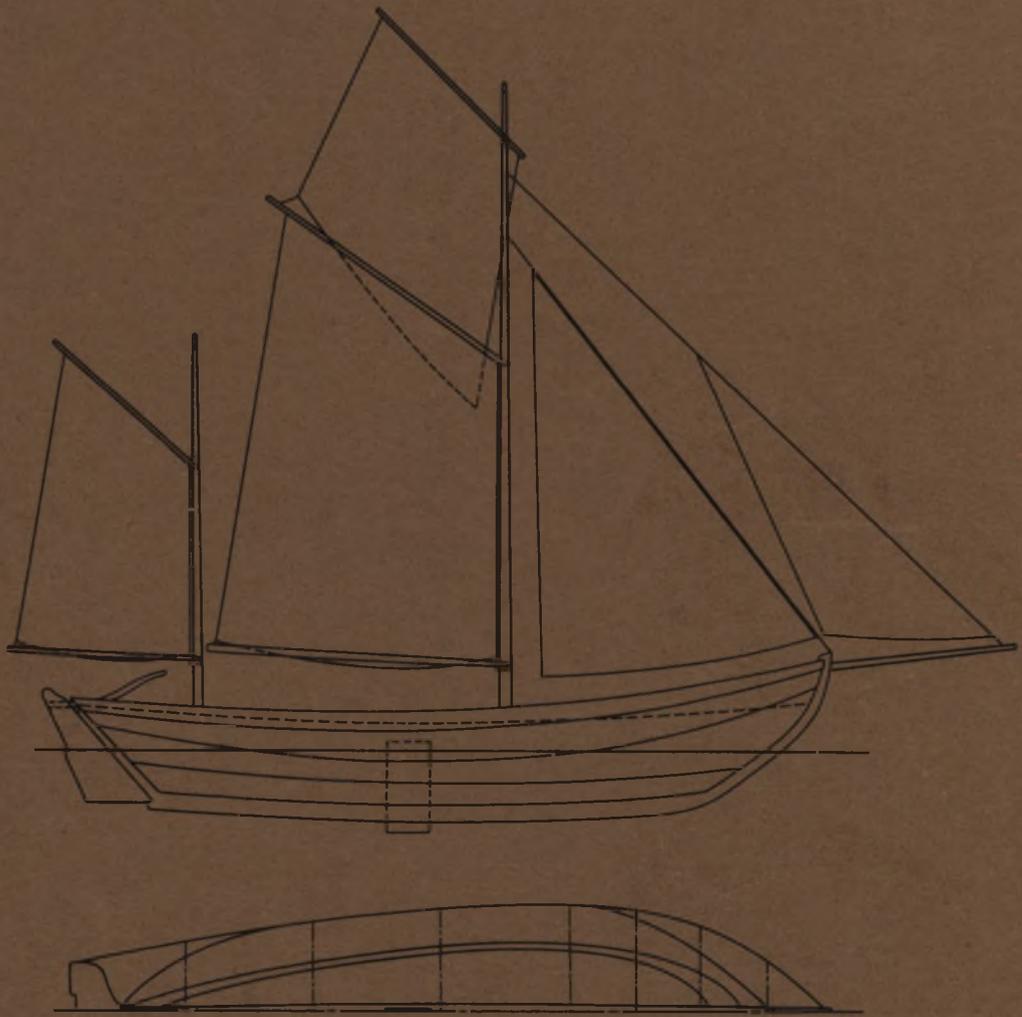


Figure 80 *Katrina*. German "ewer" type fishing ketch of the lower Elbe, circa 1870. Note straight line section double-chine hull form with dagger board. The lower part of the hull was a fish tank or wet well