PIEKFALL

Mitteilungsblatt der Freunde des Gaffelriggs

NR. 19 APRIL 1980

Großer Bericht über GRETA von Finkenwärder

Mit Sonderteil 'Hermine'

INHALT

Das dickste PIEKFALL, das es je gab!

	Seite
In eigener Sache	2
Elbfischkutter HF 452 GRETA von Finkenwärder	3
Die grüne Seite Es geht um die Zukunft des Wattenmeeres	13
JARBUEN II - eine Colin Archer Unser Nordland-Korrespondent Uwe Griem berichtet	14
Die Scharpie-Jolle Ein Beiboot mit Lugger-Rigg	16
Die Werft FRIEDRICH DAWARTZ Ein Schiffbaubetrieb mit Tradition und Zukunft stellt sich vor	17
WILD DUCK Recherchen über ein 96-jähriges Leben	20
Literaturhinweise Gaffelspezifisches für unsere Schiffs-Leseratten	24
Jachtschoner WEGA Oder: Hammonia, wann wachst Du endlich auf?	25
Seefischerei mit Segelfahrzeugen Ein Raubdruck für den Connoisseur	27
Die Groninger Pufftjalk Ein nicht ganz jugendfreier Beitrag Da wiehert der lüsterne Amtsschimmel	28
Die Herausforderung Ein Regattavorschlag um das "Blaue Schienenband" von Oland	32
Museumshafen FLENSBURG Eine Idee setzt sich durch	34
Museumshafen OEVELGÖNNE Schiffsbelegung 1980	37
Sowie: "Port Arthur" (das "Goldene Halfter" für den Amtsschimmel ist bald fällig)	39
Humor & Hermann, ein Buchtip	41
Rechtsfragen Joachim durchleuchtet den Paragraphendschungel	42
Veranstaltungen Freuden-Meier's Festkalender	46
Schleitreffen 1980	49
Anzeigen Die Fundgrube für Gaffelfreunde	50

BELOHNUNG AUSGESETZT,

wenn folgende Personen sich freiwillig dem Redaktionskomitee stellen: Mitarbeiter fürs PIEKFALL.

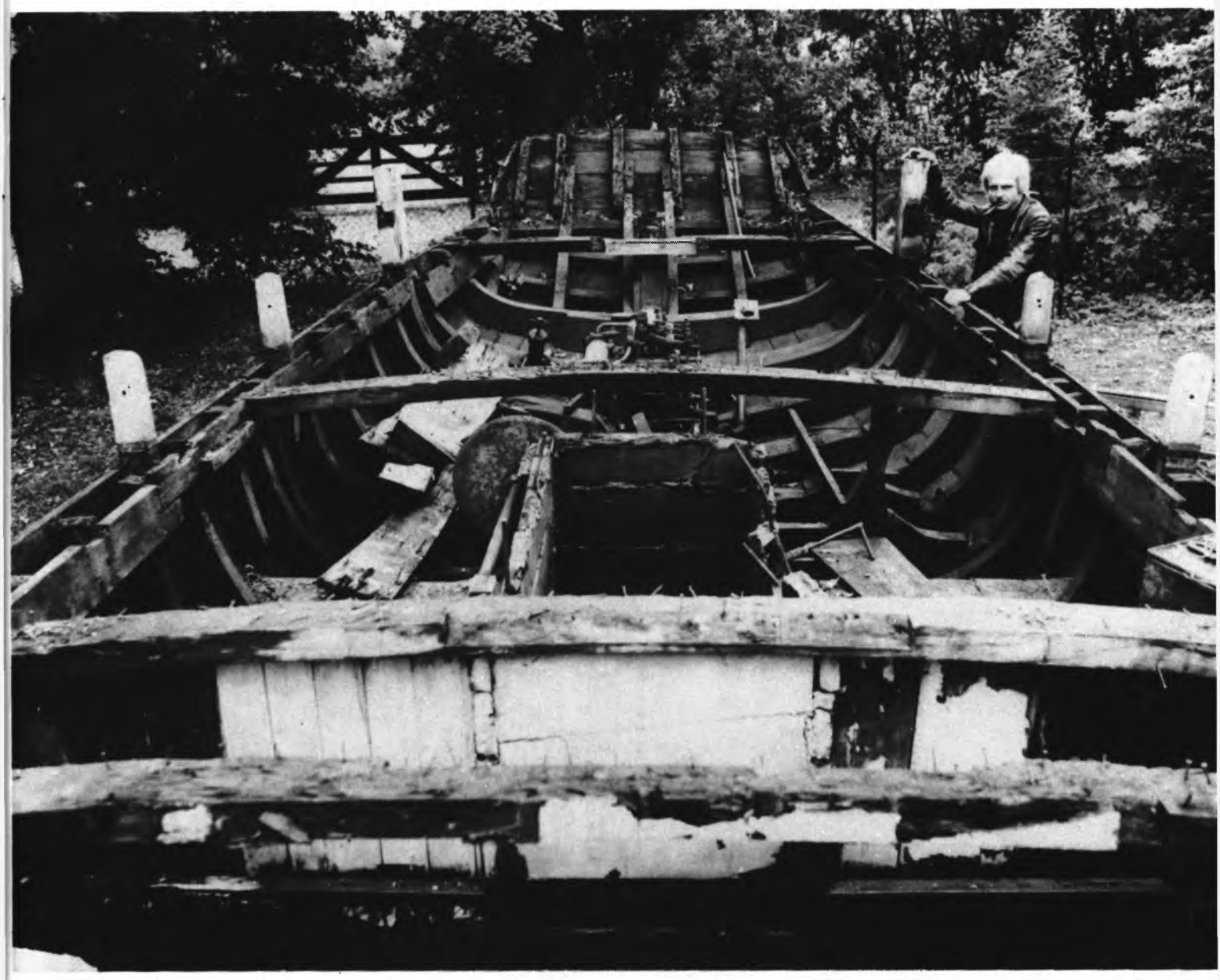
Die Belohnung wird nicht nur bei lebenslanger Überantwortung erteilt, sondern auch schon bei ein- bis zweitägiger Zwangsarbeit in den Diensten der Redaktion, aus denen man dann, ohne Schaden für den bürgerlichen Leumund, ohne weiteres wieder entlassen werden kann. Allerdings sind Rückfall-Täter erwünscht. Die Bewährungshelfer unserer Redaktion haben ein wachsames Auge auf jedwede berichtenswerten Aktivitäten, Vorkommnisse & Ideen und werden den Schlüsselfiguren mit restriktiven Maßnahmen drohen, falls sie nicht zum Verfassen geeigneter Beiträge bereit sind!

In jedem Falle wird als Gratification für Beiträge auch der allerkleinsten Art eines oder mehrere der unten beschriebenen Hefte, auf Wunsch auch alte PIEKFALL-Nummern (sofern noch vorhanden) übersandt.

Ein abhängiges und voreingenommenes Komitee wird für die entsprechende Prämierung sorgen!

Eine Bitte der Redaktion: Zuschriften, die mit Schreibmaschine getippt werden, sollten maximal 14 cm breit sein. Wir können dann gehörig Kosten einsparen, weil dadurch die Verkleinerung des Textes vereinfacht wird.

Elbfischkutter HF 452 GRETA von Finkenwärder



Im Herbst 1976 entdeckte ich, auf der Suche nach einem Beiboot, in Finkenwerder auf dem Werftgelände von J.Behrens den Elbfischkutter HF 452-GRETA von Finkenwärder-. Vergessen und verwahrlost zwischen Gerümpel, wartete er auf seine letzte Stunde. Ich war sofort begeistert, jedoch dauerte es über ein Jahr, bis ich das Schiff von seinem Besitzer, dem Fischer Willi Hustedt erwerben konnte.
Dem Wiederaufbau ging das Abwracken voran. Mit Brechstange, Hammer und Meißel wurde die "Blumenerde" von noch gesundem Holz getrennt. Eine sehr deprimierende Arbeit! Fast hätte ich das Handtuch geschmissen, zumal Freunde und Bekannte (sogen. "Gucker") mit hähnischem Grinsen dem Schiff und mir keine Chance gaben.

Doch mit Idealismus allein ist es nicht getan.Mit meinen zwei linken Daumen konnte ich recht wenig anfangen! Zum Glück kannte ich einen Holzbootsbauer,der mir zeitweilig unter die Arme griff und mich in drei Jahren zum "Handwerker" machte. Wie oft ich mir auf dei Daumen gehauen habe oder vor Rückenschmerzen kaum mein Fahrrad besteigen konnte "geht auf keine Kuhhaut". Gott sei Dank gab es auch Tätigkeiten, die mit keinen Schmerzen verbunden waren, nämlich das Aufstöbern von Fotos und Zeichnungen, jedoch war das nicht weniger mühsam. Für meine Arbeit am Kutter erhielt ich nützliche historische Fotos im Austausch gegen eigene von Joachim Kaiser und Herbert Karting.

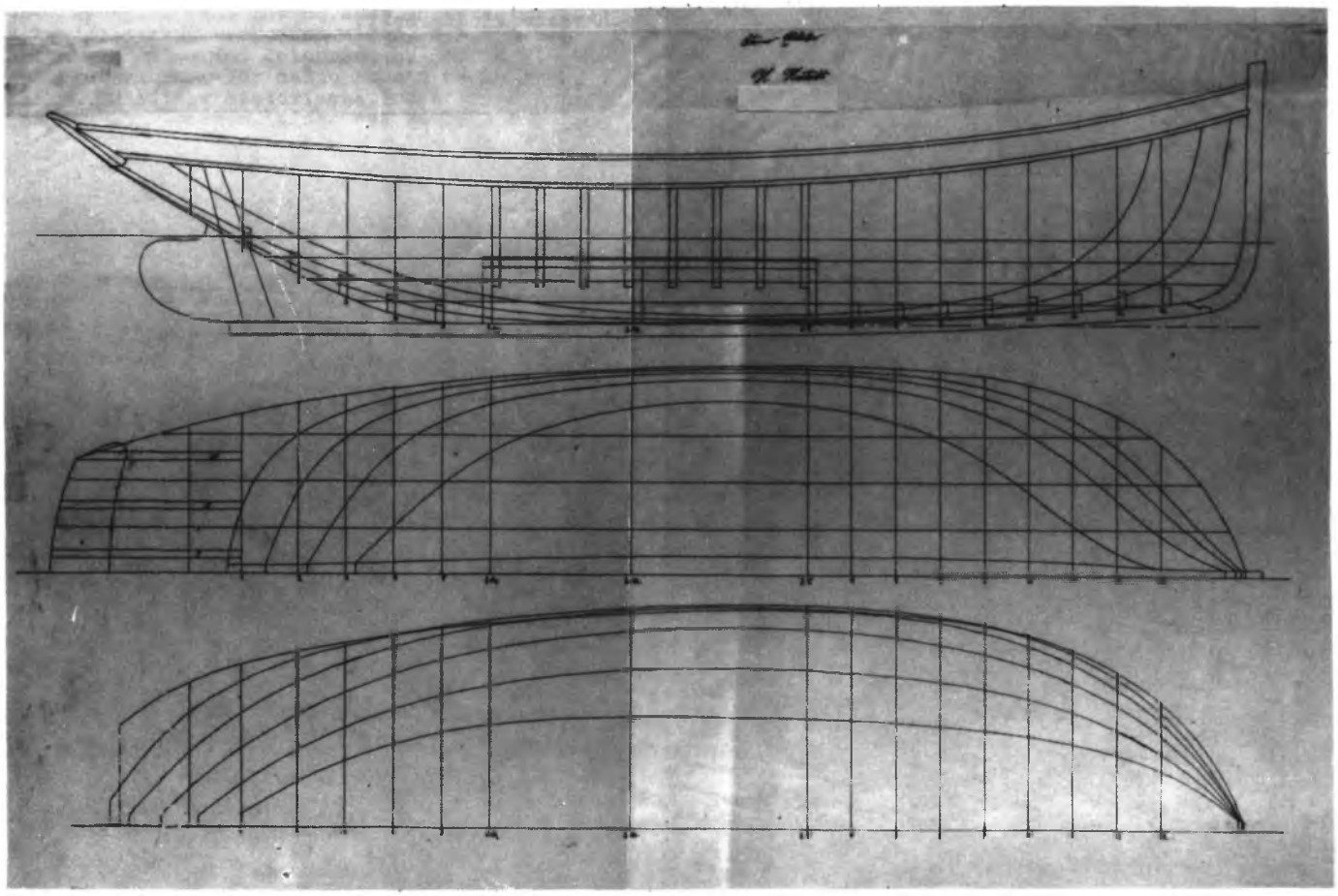
Familienfotos von Willi Hustedt

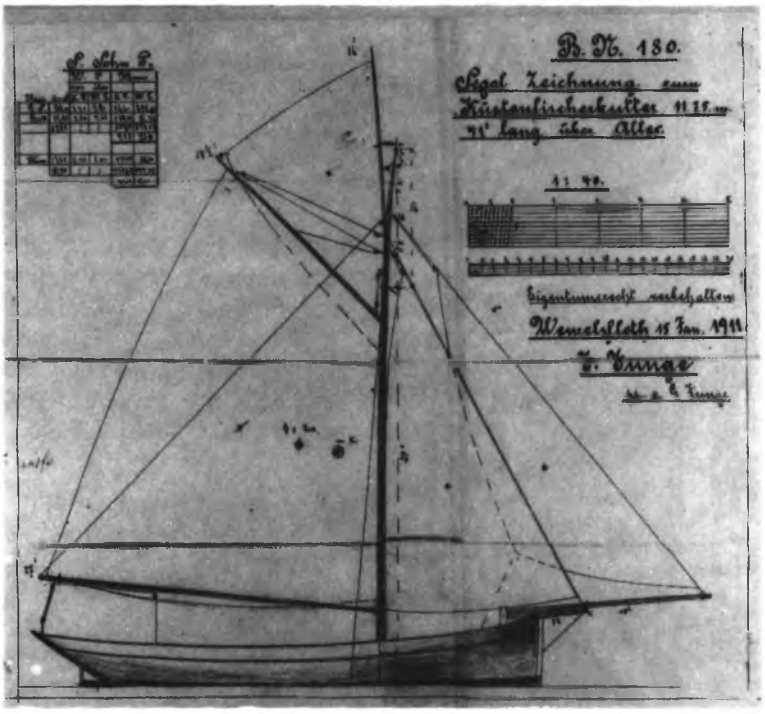
Im Fischereihafen Altona

Die eigentliche Arbeit begann mit 7 neuen Spanten, die ins Vorschiff gezogen werden mußten. Nach Vorlage der Bauzeichnung kamen die neuen Decksbalken an ihren Platz. Durch Fertigstellung des Decks konnte sich das Schiff halbwegs sehen lassen. Die interessanteste Arbeit begann mit dem Aufplanken: in 3 bis 4 Stunden wurden die einzelnen Planken weichgekocht (gesteamt). Etliche Planken wurden auf diese Weise angepaßt und gebogen. Das Kalfaten, Pechen und Malen waren nur noch reine Fleißarbeit.

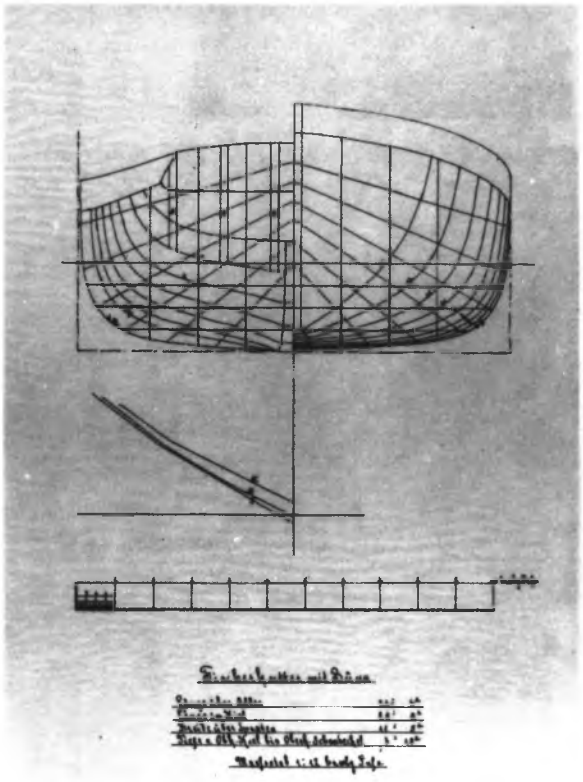
Kaum zu glauben, aber doch wahr: für diesen nur 10,5 Meter langen Kutter verarbeiteten wir 8 cbm Eiche, zwei cbm Afzelia und sage und schreibe 7000 feuerverzinkte Nägel!

Originalzeichnungen der GRETA von Finkenwärder





Segelriß von G. Junge

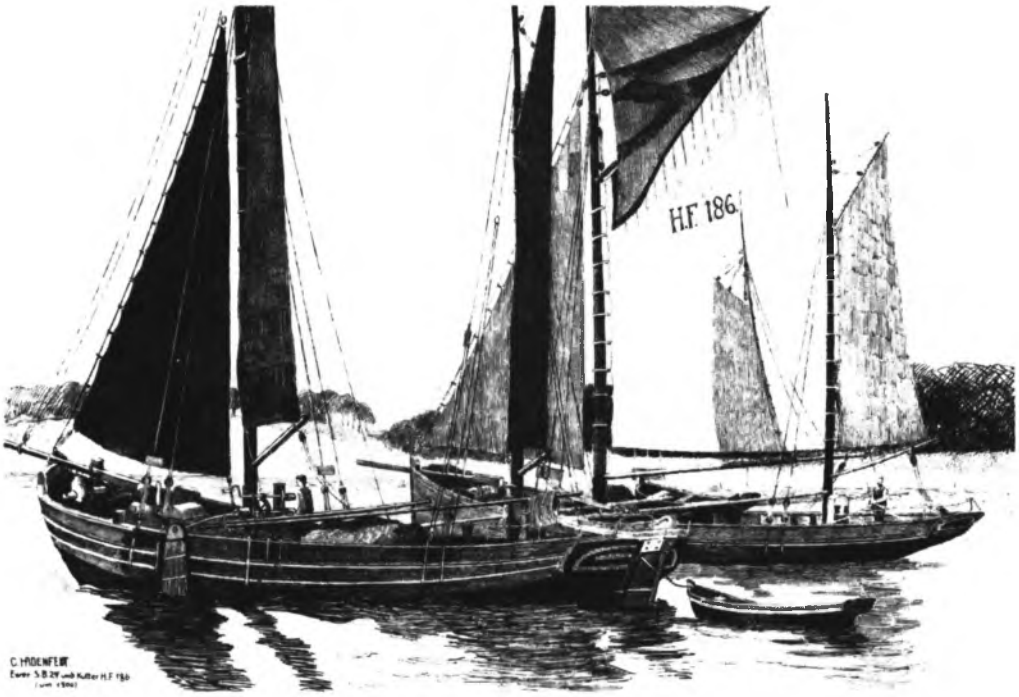


Zu meinen Freunden gehörte nicht nur ein Bootsbauer sondern auch ein Segelmacher, der - was für ein Segen - vor seiner Meisterprüfung stand. Mein Großsegel wurde sein Meisterstück. Da ich auf eine originalgetreue Besegelung großen Wert lege, sind alle Segel, auch die übrigen, von mir in Handarbeit aus Kerntuch (Flachs) angefertigt worden.

Bis auf den Einbau des Motors, das Takeln und das Anbringen der Beschläge (Innenausbau erfolgt später) ist der Elbfischkutter endlich reif für den 2. Stapellauf. Der erste fand auf der Werft von Joachim behrens auf Finkenwärder am 14. April 1904 statt.

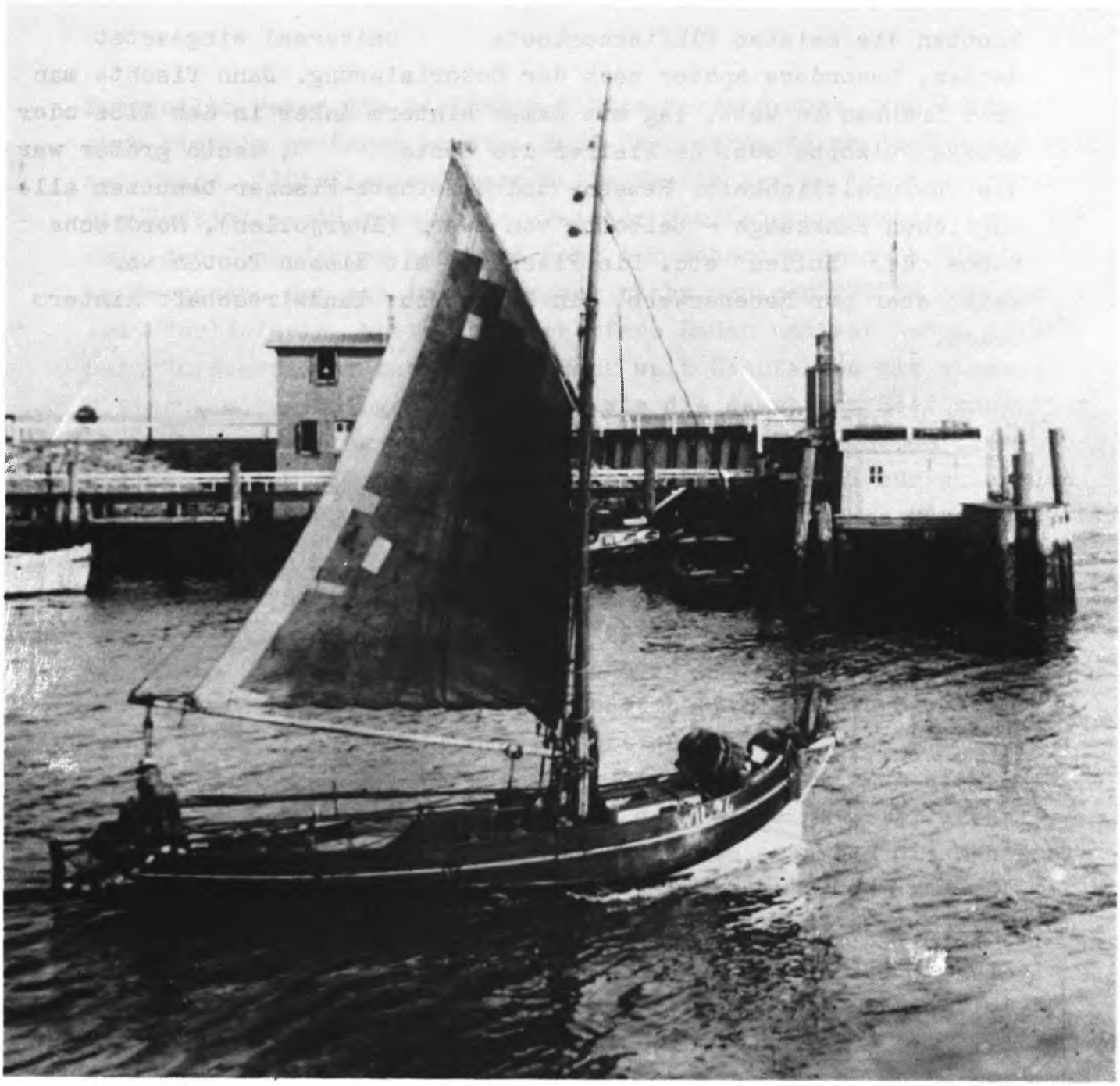
3 1/2 Jahre Arbeit - endlich segeln! Oder? Die ganze Familie mit Schöpfeimern unter Deck?

Der zweite Stapellauf des Elbfischkutters "GRETA von Finkenwärder" ist für Juni 1980 vorgesehen. Freunde des Gaffelriggs und Museumshafen Oevelgönne freuen sich, diesem Fest den geeigneten Rahmen zu bieten und eine hervorragende restauratorische Einzelleistung würdigen zu können.



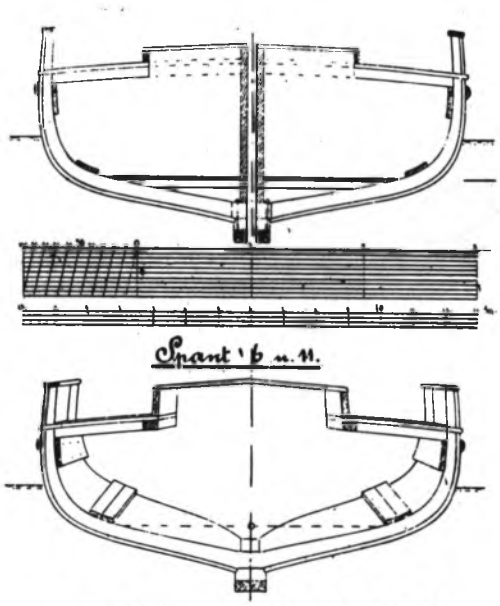
'Lüttfischerei'

Neben den bekannten Seefischereifahrzeugen gab es auf der Elbe hunderte von kleineren Flußfischerfahrzeugen, über deren Geschichte und Typenvielfalt wenig bekannt ist. Die Bestimmung und Unterscheidung der Typen, deren Merkmale untereinander häufig verschwimmen, ist aus heutiger Sicht oft nicht einfach. Die Elbfischer sahen täglich die allerunterschiedlichsten Schiffe vorbeilaufen, von denen manche Anregung in einen Neubau mit eingegangen sein mag. Für diese stark ortsgebundene Schiffahrt spielten die natürlichen Gegebenheiten des heimatlichen Hafenpriels und die der hauptsächlich befischten Reviere eine besondere Rolle. So konnte die Elbfischerei bis zuletzt nur mit flachgehenden (nicht unbedingt flachbodigen) Fahrzeugen betrieben werden, während die Seefischerei längst zum scharfgebauten Kielschiff übergegangen war.

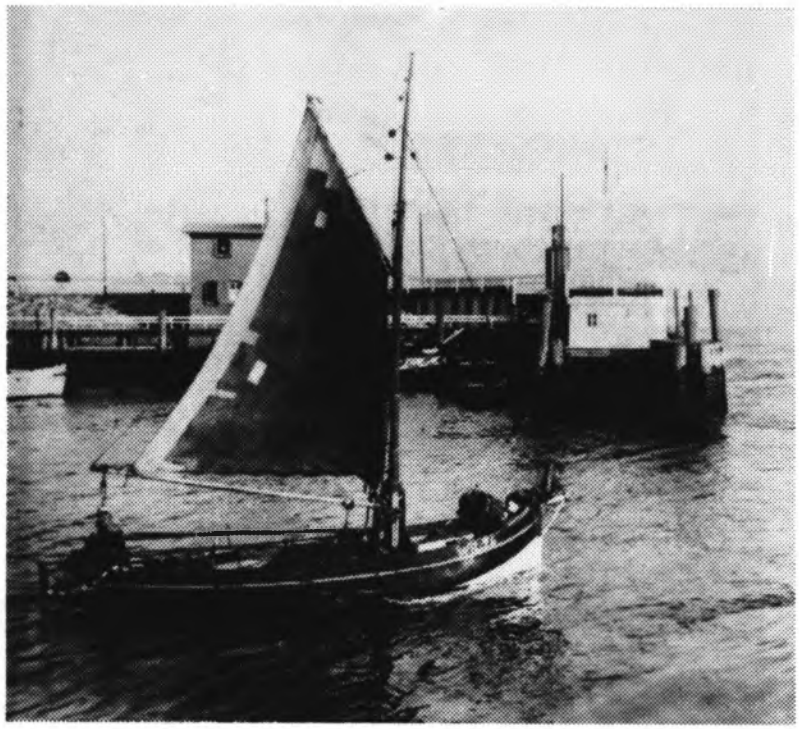


Bestimmte Heimatorte und bestimmte Fangmethoden ergaben Bevorzugungen bestimmter Fahrzeugtypen. Die Altenwärder Fischer, die vorwiegend Hamenfischerei betrieben, ließen sich meist einmastige Ewer ('Stintewer') bauen, verwendeten daneben aber auch flachgehende Kutter, die in Einzelfällen sogar Seitenschwerter trugen (!), und auch Buttjollen. Die Buttjolle hatte ihren Ursprung eigentlich in Finkenwärder, wo sie von den dortigen Werften für einheimische und auswärtige Fischer gebaut wurde. Während die Ewer ganz gedeckt waren, reichte das Deck der Buttjollen nur bis zum Mast; unter dem kleinen trapezförmigen Aufbau verbarg sich die Kajüte, die bei allen Fischern stets im breiten Vorschiff untergebracht war. Achtern waren die Buttjollen offen, mittschiffs hatten sie eine Bünn. Ihr Arbeitsgebiet war die Niederelbe und das Watt, wo mit Stellnetzen Plattfische gefangen wurden. Grundsätzlich aber

konnten die meisten Elbfischerboote universal eingesetzt werden, besonders später nach der Motorisierung. Dann fischte man auch Krabben im Watt, lag mit Hamen hinterm Anker in der Elbe oder setzte Aalkörbe aus. Je kleiner die Boote , desto größer war die Uneinheitlichkeit. Reusen- und Smietnetz-Fischer benutzen alle möglichen Fahrzeuge - Beiboote von Ewern (Ewerjollen), Nordische Kähne oder 'Bullen' etc. Die Fischerei mit diesen Booten war meist aber nur Nebenerwerb, ein Zubrot zur Landwirtschaft hinterm Deich.



Querschnitte zu Abb. 27. Maßstab 1:60.



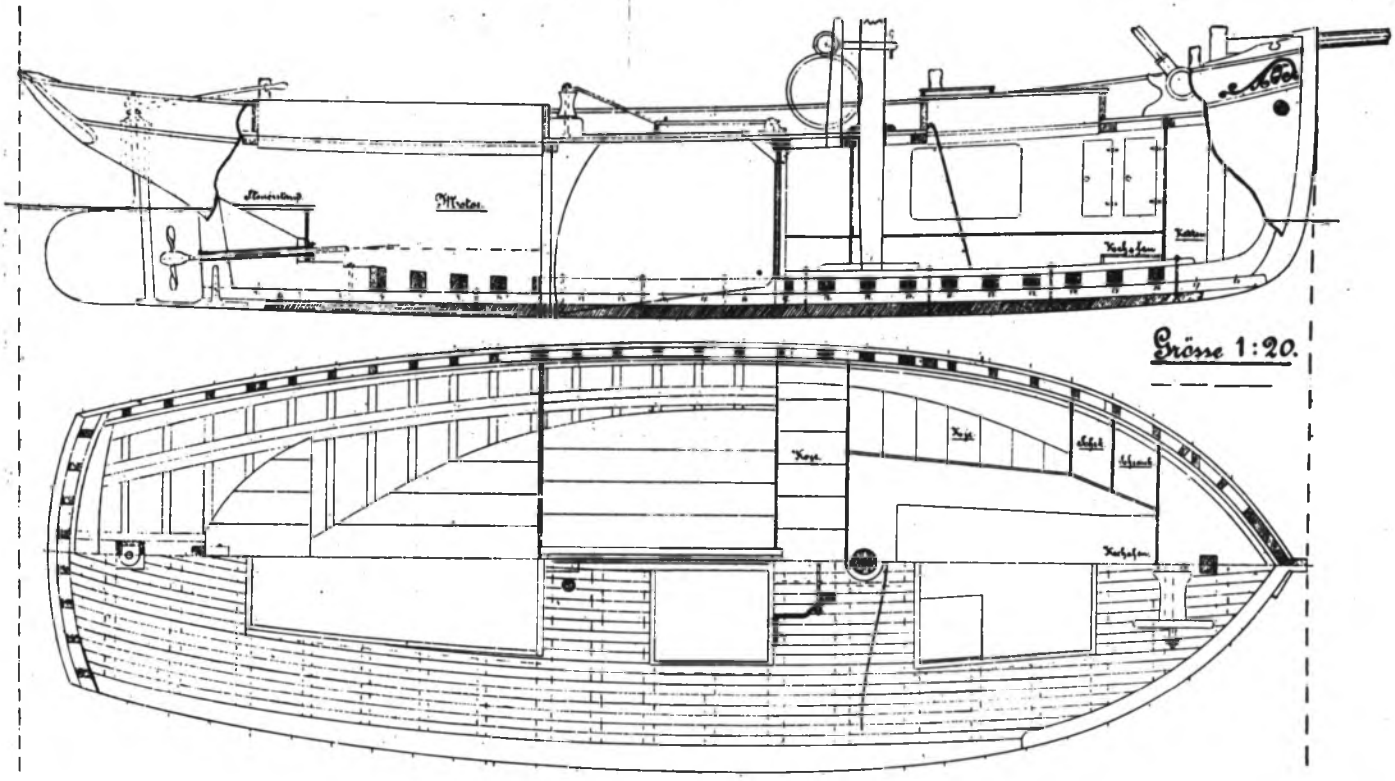
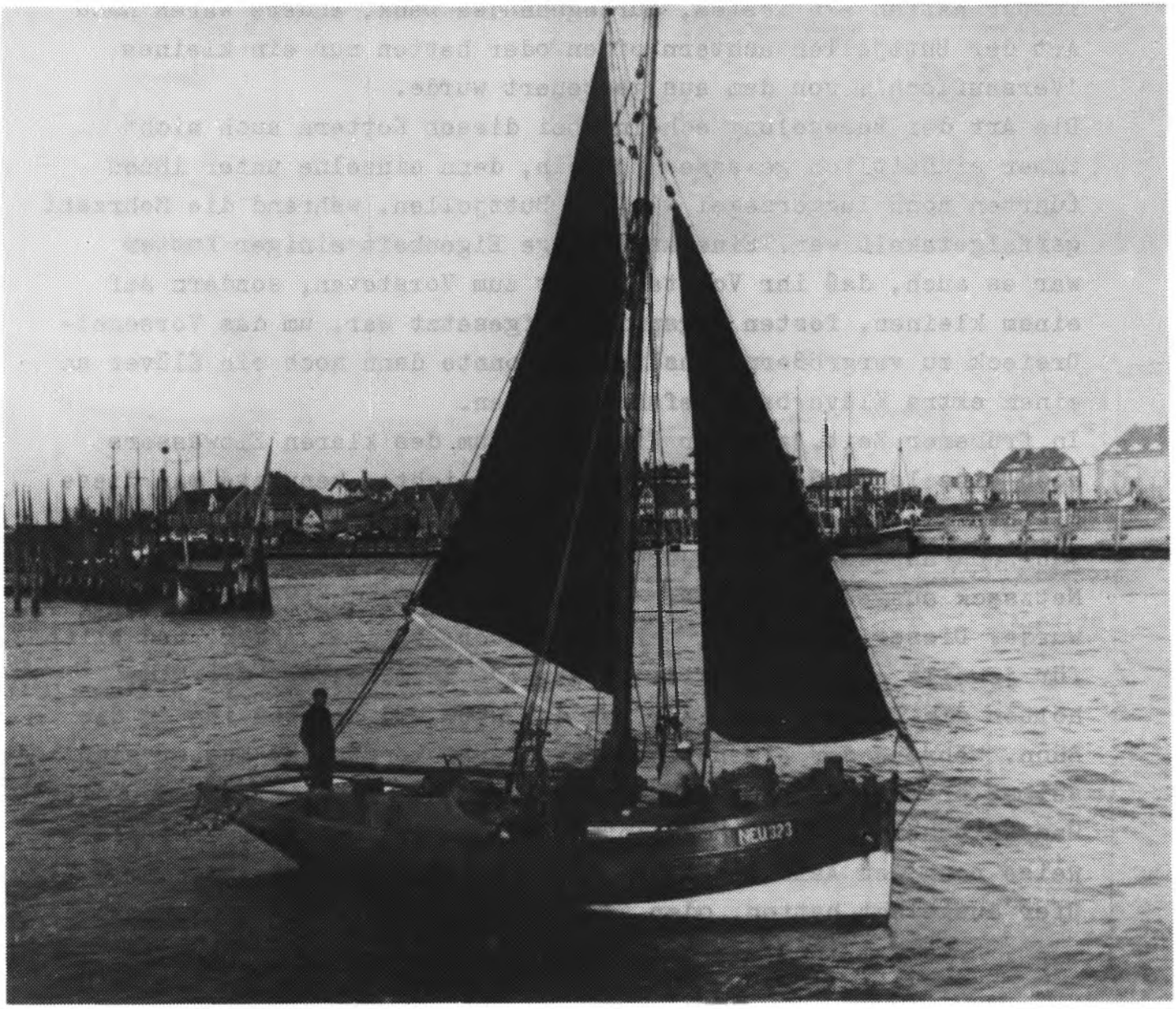


Abb. 27. Einrichtungspläne eines Krabbenkutters mit Hilfsmotor. Maßstab 1:60.
Entworfen und gebaut von J. Junge, Wewelsfleth.

Buttjollen waren die kleinsten Elbfischerfahrzeuge, von denen man sich richtig ernähren konnte. Zwei Mann waren da an Bord - Schipper und Junge. "Lüttfischer" sagten die Seefischer zu ihnen.- Obwohl die Buttjolle ein recht erfolgreicher Fahrzeugtyp gewesen ist, kam seit den 90er Jahren mehr und mehr der schärfer gebaute Elbfischkutter in Gebrauch. Der sah im Hauptspant nicht weniger völlig aus als seine Vorläuferin, hatte aber schärfere Enden und war meist größer. Sein Vorsteven war gerade, das Heck weit überfallen mit einem kleinen Kutter-Spiegel, gerade so wie die damaligen Seefischkutter, aber eben einmastig und nur 9-12 Meter lang. Zwar hatten diese kleinen Kutter einen Kiel, aber dieser war manchmal nur unter den glatt durchgeplankten Rumpf gebolzt (Loskiel). Andere waren richtig auf Kiel gebaut. Allerdings reichte dieser Kiel als Lateralplan nicht aus; die flachgehenden Kutter hatten immer ein eisernes Mittelschwert, das in der Bünn gefahren wurde. Die meisten Kutter hatten ein festes, durchgehendes Deck, andere waren nach Art der Buttjollen achtern offen oder hatten nur ein kleines 'Versaufloch', von dem aus gesteuert wurde.
Die Art der Besegelung scheint bei diesen Kuttern auch nicht immer einheitlich gewesen zu sein, denn einzelne unter ihnen führten noch Luggersegel wie die Buttjollen, während die Mehrzahl gaffelgetakelt war. Eine auffällige Eigenheit einiger Kutter war es auch, daß ihr Vorstag nicht zum Vorsteven, sondern auf einem kleinen, festen Bugspriet aufgesetzt war, um das Vorsegel-Dreieck zu vergrößern. Zusätzlich konnte dann noch ein Klüver an einem extra Klüverbaum gefahren werden.
In früherer Zeit, als der Fischreichtum des klaren Elbwassers noch eine lohnende Lüttfischerei ermöglichte, benutzte man diese kleinen Kutter auch zur Hamenfischerei. Diese wird vom ankernden Fahrzeug ausgeübt: Dicht überm Boden wurde vom Kutter ein großer Netzsack ausgesetzt, dessen Öffnung durch Rundhölzer gespreizt wurde. Dieser Hamen hing teils am Kutter, teils am Anker, und blieb für jeweils eine halbe Tide im Wasser. Beim Kentern der Tide holten die Fischer den Fang aus dem Netz und setzten ihn in die Bünn. Während der eigentlichen Fischerei konnte der Kutter sich selbst überlassen bleiben. Mit ihrem großen Arbeitsboot, das die Hamenfischer immer mitschleppten, konnte die Besatzung beispielsweise nach den Aalreuse sehen, die manche noch zusätzlich am Ufer ausgelegt hatten, oder auch an Land fahren und einkaufen,

denn die Hamenfischerei wurde meist tagelang, manchmal zwei Wochen vom gleichen Platz ausgeübt. Später lohnte die Hamenfischerei immer weniger, weil das Elbwasser sich im umgekehrten Verhältnis zur 'Lebensqualität' an Land verschlechterte. Nur größere Kutter waren noch mäßig rentabel, die an jeder Seite einen großen Hamen aussetzen konnten. Etwa zehn dieser Hamenkutter arbeiten noch heute; ihre Besatzungen und Eigner sind allesamt engagierte Umweltschützer. Allerdings ist die Verdrossenheit unter ihnen so groß, daß manche von ihnen in andere Küstenländer auswandern wollen, die noch nicht so sehr vom Fortschritt heimgesucht sind.
Als die GRETA 1904 in Finkenwärder vom Stapel lief, gab es in der Elbe noch Lachse und Störe, die von Segelfahrzeugen aus gefangen wurden...



Es geht um die Zukunft des Wattenmeeres

Das Wattenmeer vor Husum soll eingedeicht werden

Von Ralf Behrens

HAMBURG. – Hoch im Norden, vor den Deichen, sit es längst nicht mehr ruhig und idyllisch. Wo heute noch Priele (Wasserarme) das Watt durchziehen, grasen morgen Kühe. Wo heute auf der Welt zum Teil einzigartige Tiere leben, sterben morgen eventuell genau diese Tiere aus. Sience Fiction?

Leider nicht, sofern die Eindeichungsprojekte in der Nordstrander Bucht und bei Rodenäs in die Tat umgesetzt werden. Eindeichung bedeutet: den bereits bestehenden Deichen wird ein weiterer Damm vorgelagert, der eventuelle Sturmfluten schon im Watt abfangen soll. Damit wären die Küstenbewohner zwar noch besser gegen nasse Überraschungen geschützt als bisher. Eine Erhöhung der vorhandenen Deiche würde jedoch 1. den gleichen Schutz bieten; 2. 2,4 Millionen DM weniger kosten als diese Eindeichungen; und 3. die Hälfte der nordfriesischen Salzwiesen- und Schlickwattgebiete vor der drohenden Zerstörung bewahren. Nebenbei bemerkt: Die beiden Eindeichungsgebiete stehen (noch) unter Naturschutz, die ökologische und biologische Bedeutung dieser Wattflächen ist also bekannt.

Der Autoaufkleber der Wattschützer

Watt – was ist das schon?

Wenn Wattgebiete tote, brachliegende Landstücke wären, hätte niemand etwas gegen Eindeichungspläne. Doch Salzwiesen und Schlickwatt sind mehr. Allein in der Nordstrander Bucht würde beim Abdeichen eine biologische Reinigungskapazität für die organischen Abfälle einer 3,5-Millionen-Stadt verloren gehen. Gerade im Watt liegt eine Zone höchster Produktion sogenannter Bio-Masse. Um eine so gewaltige Reinigungskapazität erreichen zu können, werden pro Jahr und Hektar Wattfläche etwa 2000 Kilo Kleinstlebewesen erzeugt. Nur im tropischen Regenwald und in Mangrovensümpfen werden ähnliche Zahlen erreicht; das Watt gehört zu den Zonen mit der höchsten Kleinstlebewesenproduktion der Welt. Von diesen Lebewesen ernähren sich die Jungtiere der allseits gern gegessenen Nordseefische. Darüber hinaus sind die Fische der Grund für das Vorkommen von Seehunden an Nordfrieslands Küste. Gar nicht zu reden von den insgesamt etwa 190 000 Seevögeln, die mit den Wattgebieten in den Eindeichungszonen ihre Brutgebiete verlieren würden. Auf einen Schlag würden etwa tausend Tier- und Pflanzenarten zum Aussterben verurteilt. Einmal ausgestorbene Tierarten sind nie wieder zu ersetzen, die Schäden, die eventuell durch solche Maßnahmen verursacht werden, können unabsehbare Folgen haben. Ein Ersatz für den eingedeichten Lebensraum der Wattiere und Pflanzen kann nicht geschaffen werden, Ausgleichsgebiete sind nicht mehr vorhanden. Nach der Verdeichung sollen zwar Vögelreservate mit Süßwasserteichen geschaffen werden, doch Süßwasser und Salzwiesenflächen sind zwei verschiedene Dinge.

Ein Geschäft mit der Angst

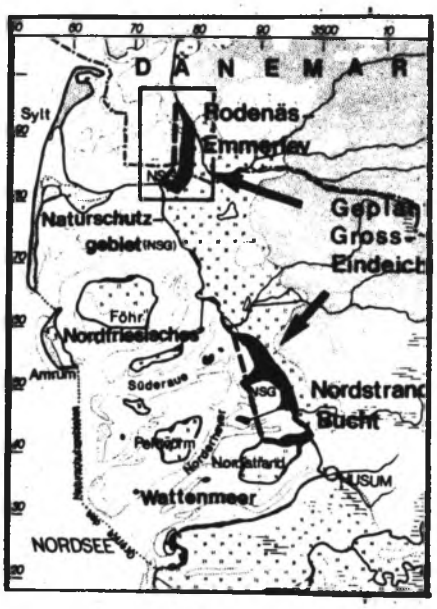
Bei Rodenäs bauen zwei Regierungen an einem Projekt. Die Dänen sind bereits eifrig am Hochschaufeln des Dammes zur Watteindeichung. Im nördlichen Teilabschnitt werden die Bauarbeiten mit aller Energie vorangetrieben. In Dänemark wurde zuvor ein Gesetz verabschiedet, das die Eindeichungstrasse festlegte. So stand die Bundesrepublik angeblich vor einer Zwangslage. Immerhin lohnt sich die Eindeichung für die Dänen ja nur, wenn der Damm auf BRD-Gebiet weitergebaut wird. Die Folge Dänemark und BRD schlossen einen Staatsvertrag, in dem das dänische Eindeichungsgesetz sanktioniert wurde. Um die Bewohner der Küste für dieses Vorhaben zu gewinnen, wiesen die Ministerien immer wieder auf die größere Sicherheit vor Sturmfluten nach der Eindeichung hin. Dabei haben die bestehenden Deiche selbst bei der bis dahin größten Sturmflut in der Geschichte des Wattenmeeres, im Jahre 1976, gehalten. Verschwiegen wird aber gern, daß die deutsch-dänische Deichbaukommission die gleiche Sturmflutsicherheit bei einer Deicherhöhung alternativ zur Vordeichung feststellte. Daß dies obendrein den Steuerzahler 2,4 Millionen DM weniger kosten würde, wurde schon erwähnt.

Ein Interesse an der Vordeichung hat also nur die landwirtschaftliche Lobby in Schleswig-Holstein und Dänemark.

Die Lobby legt los

Auf dänischer Seite werden 1 300 Hektar neuer Ackerboden hinzugewonnen, auf westdeutscher bei Rodenäs immerhin 550 Hektar. Ein Hektar neu gewonnener Ackerboden hat einen Marktwert von DM 50 000, für die Landwirtschaftskalkulatoren also ein Geschäft in Höhe von 90 Millionen DM. Davon, daß für die dort dann angebauten Erzeugnisse mit hoher Wahrscheinlichkeit EG Subventionen gezahlt werden müssen (Milchprodukte, Viehfutter), soll hier aber noch gar nicht die Rede sein.

Bleibt abschließend nur die Frage, wer mehr zu sagen haben soll: die Agrarier-Lobby oder die warnenden Biologen, Ökologen und Bürger der dänischen und schleswig-holsteinischen Nordseeküste.

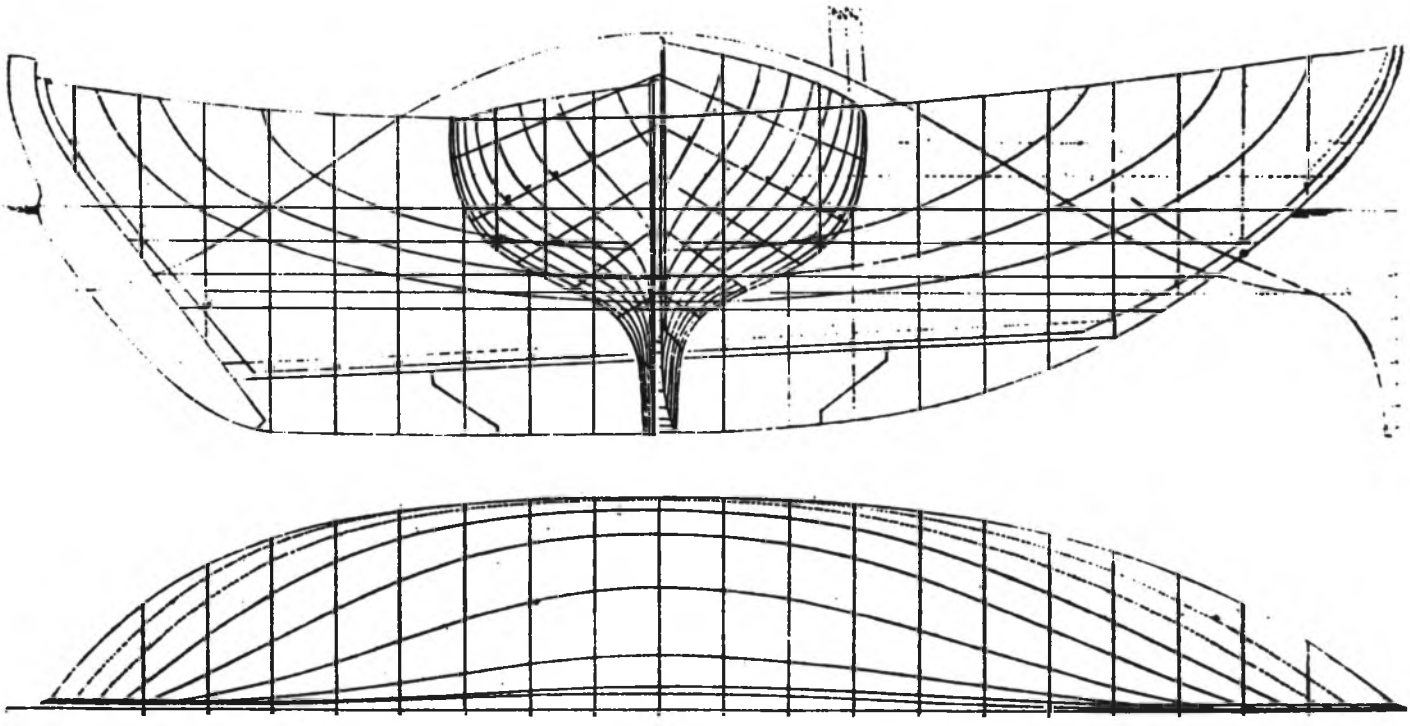


Aber nicht nur die Ökologen und Biologen sollten ein Interesse an der Erhaltung des Wattengebietes an unserer Küste haben.
Gerade wir Segler sollten die letzten Gebiete, die nicht vom Massentourismus erschlossen, nicht von der Industrie zum Müllplatz gemacht worden sind, mit schützen. Haben wir doch gerade hier ein ideales Revier. Zusätzlich ist es außerdem die Heimat vieler Plattbodenschiffe - und ist es noch heute. So muß gerade für die Freunde des Gaffelrigg der Plan der Eindeichung verhindert werden. Meiner Meinung nach genügt es nicht, bloß alte Segler zu erhalten. Sie sind nur erhaltenswert, wenn auch ihre natürliche Umwelt so intakt wie möglich bleibt.
Interessenten für weiteres Material über die Eindeichung wenden sich bitte an:

Schutzstadion Wattenmeer.
Königstraße 11
2370 Rendsburg
Tel.: 04331/22260

Bernd Peschka

The long gaff and tops'l yard should be noted in Jaerbuen's ample spread of canvas.



Jaerbuen II is a typical Colin Archer boat—hollow-lined and of light displacement.

JARBUEN

JÆRBUEN II

(ex Nanna, ex Trold, ex Gannet, ex Mitra)

17 t – Kutteryacht / Spitzgatter

13,3 x 4,10 x 2,20

Konstrukteur und Erbauer:

Colin Archer, Larvik/Norwegen 1898

Eigner: Aud und Uwe Griem

Frühe Erlebnisse oder Erfahrungen prägen ja bekanntlich oft die spätere Einstellung zu den Dingen. So danke ich es einem gütigen Geschick, daß ich vor Jahren auf der Segelschule in Glücksburg Gelegenheit hatte, die Segel- und Seeigenschaften moderner Kunststoffboote mit denen der guten alten Padua-Jollen zu vergleichen. Diese schweren, geklinkerten Kieljollen mit ihrem langen Lateralplan waren in ihren Bewegungen unvergleichlich ruhiger und kursstabiler. Spätere Erfahrungen mit unserem ersten Spitzgatter, dem 10 m-Kutter SØRLANDET (frühe Gaffelfreunde werden sich vor allem an den urigen Bolinder-Einzylinder Glühkopf Diesel erinnern) hatten diesen Eindruck bestätigt.

Wir waren gerade drauf und dran, aus den USA einen der legendären norwegischen Rettungskutter zurückzukaufen, als wir 1974 unser Traumschiff fanden.

In Portugal wurde eine originale 43' Colin Archer Yacht angeboten. Der beigefügte Riss zeigte einen Rumpf mit schönem Sprung. Die Linien des Unterwasserschiffes ähnelten sehr stark denen von Colin Archers Lotsenbooten und versprachen bessere Leichtwindeigenschaften als die Rümpfe der Rettungskutter, die ja speziell für hartes Wetter und Wintereinsatz gebaut worden waren. Das Schiff war mir schon in einem der Hiscock-Bände aufgefallen.
Mit klopfendem Herzen und Bargeld für eine eventuelle Anzahlung in der Tasche bestieg ich das nächste Flugzeug nach Lissabon – keine Minute zu früh, wie sich später zeigen sollte. Denn obwohl das Schiff etwa 50 km von Lissabon entfernt, abseits der Stadt Setúbal auf einer kleinen Fischkutterwerft am Rio Sado zwischen den bunt bemalten einheimischen Fahrzeugen versteckt lag, hatten es schon mehrere Interessenten entdeckt. Zu meinem Glück war es aber keinem von ihnen gelungen, die Adresse des Eigners ausfindig zu machen.

Doch nun zum Schiff selbst: Es bot einen recht traurigen Anblick. Das Ruder war abgenommen, die Pinne abgebrochen, die Segel verrottet, Wanten und Stagen durchgerostet. Die gesamte Ausrüstung und das laufende Gut fehlten. Offenbar durch eine Unachtsamkeit war die Yacht auf dem Rio Sado gesunken. Der Rumpf stand noch teilweise voll rötlich schlammigem Wasser. Die leeren Wassertanks waren dabei aufgeschwommen. Beim Aufslippen hatte man das Boot dann noch umgeworfen, wobei auf der Steuerbordseite zwei Planken zu Bruch gegangen waren.

Trotzdem war es Liebe auf den ersten Blick. Der Rumpf war gesund, die 1 1/2 '' starken Planken (unter Wasser Eiche, über Wasser norwegische Föhre) auf gute alte Art mit Wachholder-Nägeln an den kräftigen gewachsenen Doppelspanten befestigt. Nach dem ersten Abwaschen zeigte sich, daß auch die schöne alte Einrichtung keinen größeren Schaden genommen hatte.

Nachdem ich mit dem Eigner, einem jungen Portugiesen, handelseinig geworden war, wurden sofort die wichtigsten Instandsetzungsarbeiten in Angriff genommen. Es war bereits März geworden und das Schiff musste schnellstens wieder ins Wasser, denn die rasch ansteigenden Frühjahrstemperaturen hätten leicht zu einem Austrocknen und Reißen der Eichenplanken führen können. Die folgenden Wochen, in denen ich praktisch mit den Bootsbauern auf der kleinen Werft am Strand lebte, waren äußerst interessant. Die natürliche Gastfreundschaft dieser Leute, ihr handwerkliches Geschick und ihr tägliches Leben haben mich sehr beeindruckt.

Unsere Hoffnung, das Schiff ein paar Wochen später nach Deutschland überführen zu können, wurde durch die Revolutionswirren durchkreuzt. Der Verkäufer hatte die Yacht per Handschlag von der früheren aus fünf Personen bestehenden Eignergemeinschaft gekauft und war nicht als rechtmäßiger Eigner registriert. Die früheren Eigner hatten das Land verlassen und waren nicht aufzutreiben. Die Unterlagen des A.N.L. (Yachtklub von Lissabon) waren verschwunden und verschiedene Behörden des neuen demokratischen Portugal stritten sich darum, wer künftig für die Registrierung von Sportfahrzeugen zuständig sein sollte. Man hegte wohl den Verdacht, daß ich als Strohmann illegal Vermögenswerte der Voreigner aus dem Lande schaffen wollte, was in solchen Zeiten wohl durchaus vorkommen soll.
Kurz gesagt: Es vergingen 2 1/2 Jahre und fünf weitere Reisen nach Portugal bis nach unbeschreiblichem Papierkrieg und Einsatz eines Anwalts die Ausfuhrgenehmigung erteilt wurde und ich zwei Tage vor Heiligabend 1977 die Verladung unseres guten Stückes auf einen norwegischen Frachter überwachen konnte.

Ohne die selbstlose Mithilfe von lieben Freunden aus Portugal, Irland, Schweden und Norwegen wären wir wohl kaum soweit gekommen. Obwohl das Schiff während der Liegezeit in Portugal regelmäßig überwacht wurde, ließen Yachties alles mitgehen, was nicht niet- und nagelfest war. Die extra angeschafften kräftigen Festmachertrossen verschwanden eine nach der anderen, ebenso wie die Batterie der automatischen Lenzpumpe, Fallen wurden abgeschnitten und ein Haverist war schon auf der Suche nach einem neuen Mast. Ich kann nur jeden warnen, sein Schiff längere Zeit in einem der von solchen "Seglern" frequentierten Häfen ohne ständige Aufsicht liegen zu lassen. (Im letzten Sommer verschwanden allerdings auch in Heiligenhafen Teile des stehenden Riggs!)

Inzwischen macht die Restaurierung erste zaghafte Fortschritte. In ein paar Jahren werden wir wohl auch die jetzt vorhandene Hochtakelung wieder durch das ursprüngliche schöne Gaffelrigg ersetzen können.

Vielleicht interessiert es noch, daß "JÆRBUEN II" eine der größten von Colin Archer gebauten Yachten war. Bis 1931/32 war sie unter wechselnden Eignern in Norwegen zuhause. Bis etwa 1950 wurde sie in England von dem Norweger Hans Landstad gesegelt, der sie dann an eine Bankiersfamilie nach Portugal verkaufte.
"JÆRBU" ist die Bezeichnung für einen Einwohner der Küstenlandschaft Jæren im äußersten Südwesten Norwegens, der Heimat Landstads.

"JÆRBUEN II" hat ihren ständigen Liegeplatz in Lübeck. Nach dem Einbau einer vernünftigen Hilfsmaschine hoffen wir, jetzt auch auf eigenen Planken an dem einen oder anderen unserer Treffen teilnehmen zu können.

DIE SCHARPIE-JOLLE

Das kleinste und billigste Fahrzeug, mit dem man Segelsport betreiben kann, ist wohl dasjenige, welches unsere Abb. 22 zeigt, ein Boot, das bei der Schuljugend in den Potsdamer Gewässern sehr beliebt ist. Es entspricht in seinen Abmessungen dem Beiboot einer mittelgrossen Yacht. Zur Erzielung von guter Tragfähigkeit und Stabilität bei der geringen Länge besitzt es eine grössere Breite als $^1/_3$ der Länge. Nach Anbringung zweier Kufen unter dem flachen Boden und einer dritten als Ruder kann das Boot auch im Winter als Segelschlitten benutzt werden. Eigenartig sind seine eckigen Querschnittsformen, während bei den übrigen Booten, die wir als Beispiele hier anführen, stets gerundete Spanten angewendet sind; Fahrzeuge von solchen Formen werden „Scharpies" genannt. Verwendet werden dieselben überall dort, wo es auf Erzielung eines möglichst niedrigen Preises ankommt. Der querschiffs horizontale Boden ist nach den Enden etwas nach oben gebogen, darauf werden Spiegel und Vorsteven aufgesetzt und die rechtwinklig oder etwas nach aussen fallenden Seitenwände aus breiten Planken angebracht; Spanten und Bodenwrangen bestehen aus geraden Kanthölzern. Die Kosten für ein derartiges Boot mit Segel, Ruder, Riemen, Kufen und Schwert betragen etwa 120 M. Wegen seiner einfachen Bauweise kann jeder junge Anfänger im Segelsport, der nur einige Handfertigkeit besitzt, es sich in den langen Winterabenden für etwa die Hälfte des Baupreises herstellen.

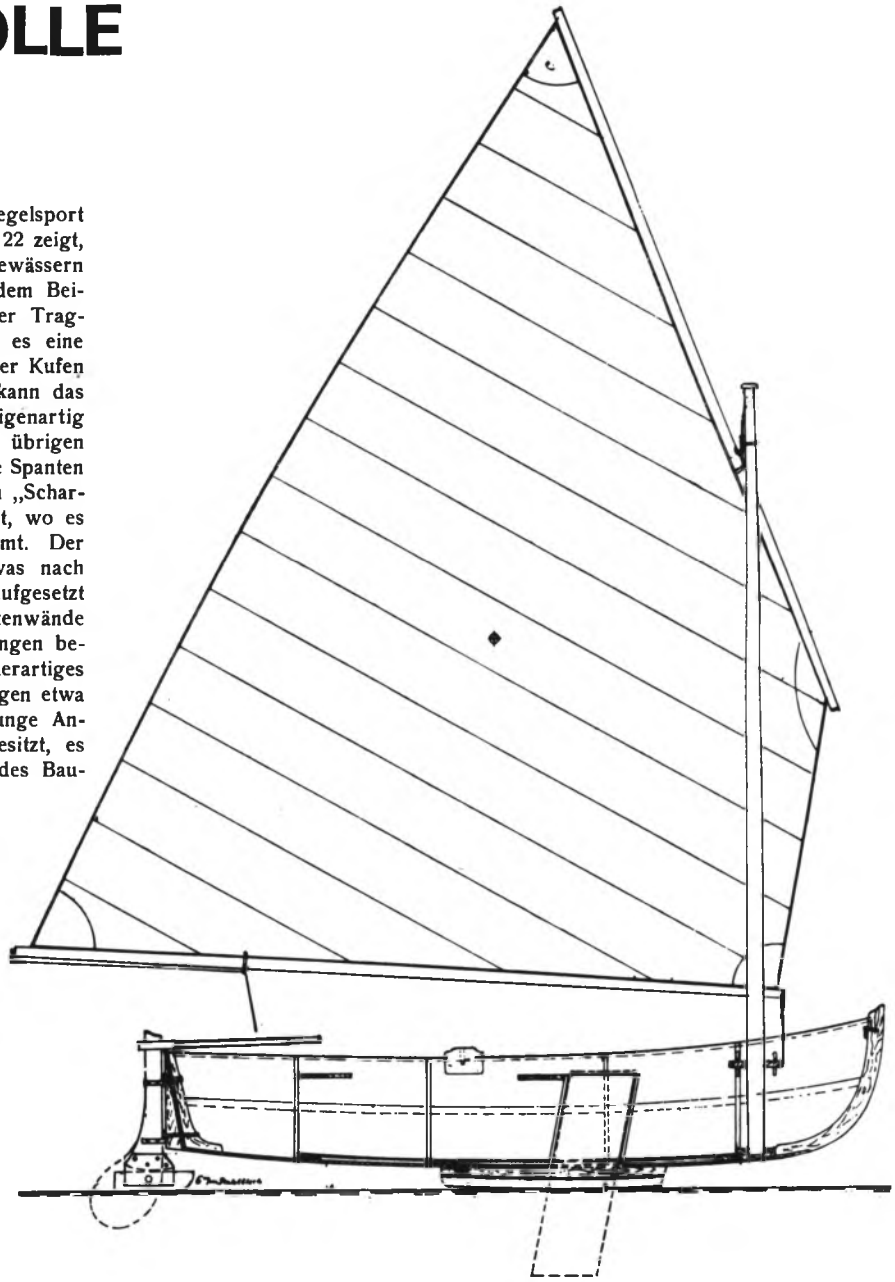
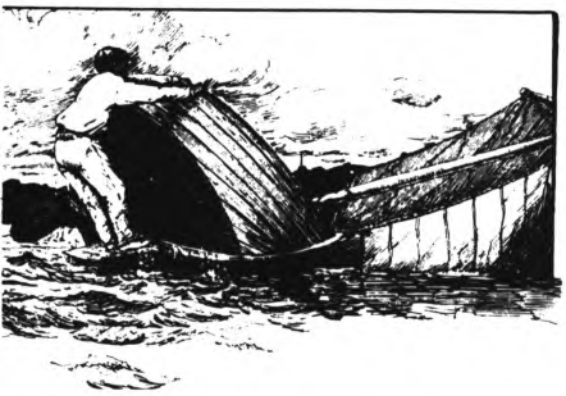
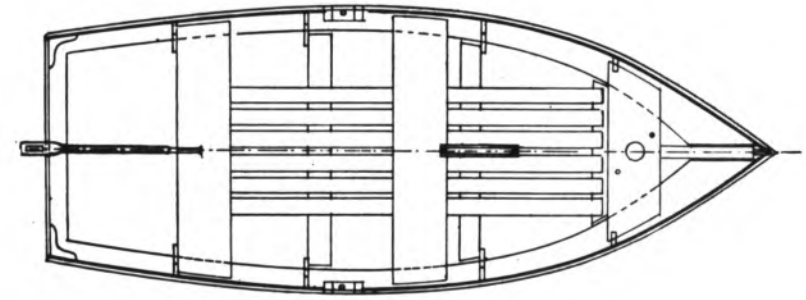


Abb 22 b.
Segelriss und Längsschnitt einer kleinen Scharpie-Jolle.
(Entworfen von Dipl. Ing. Lottmann, Wilhelmshaven, und seit 1905 über 20 mal gebaut.)
Mas-stab 1 : 30 m.
Grösste Länge 3,35 m, grösste Breite 1,28 m, Tiefgang mit Schw. 0,60 m, Segelfläche 9,00 qm.





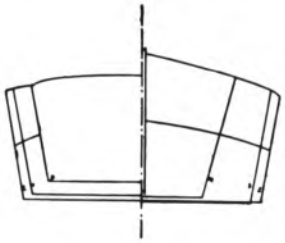
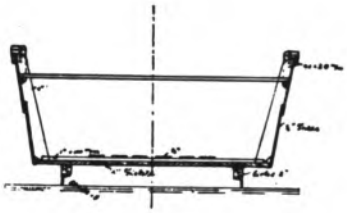


Abb. 22 b.
Draufsicht, Hauptspant und Spantenriss der Scharpie-Jolle.
Masstab 1 : 30



Friedrich Dawartz SCHIFFS- UND BOOTSBAUEREI · TÖNNING

Inhaber: ERICH DAWARTZ
gegr. 1740
Telefon Tönning 529

Die Werft von Fack Wwe. in Tönning um 1895. Links eine Harener Emspünte, rechts zwei Eiderschniggen auf Slip. Facks Witwe verkaufte die Werft 1910 an Friedrich Dawartz.

Die Werft von Erich Dawartz 1978 beim Stapellauf des Pfahlewers THULE. Dies war der 293. Neubau seit 1910.

Serie

Norddeutschlands letzte Holzschiff-Werften

Die Werft von Dawartz in Tönning

Der Holzschiffbau hat in Tönning eine lange, wenn auch wechselvolle Vergangenheit. Seit 174o ist die Existenz einer Schiffswerft belegt, aus der die heute noch bestehende nach vielen Eigentumswechseln hervorgegangen ist. Eine Helling zur Reparatur von Schiffen hat es schon viel früher gegeben in Tönning; auch in den folgenden Jahrzehnten nach der Gründung sind überwiegend Reparaturen ausgeführt worden, ohne daß es für die Werft zu einer Blütezeit gekommen ist. Die kam erst nach der Eröffnung des Eiderkanals 1784, mit dem der Hafen von Tönning sprunghaft an Bedeutung zunahm. Lebhafte Neubautätigkeit setzte um 184o ein: Kutter, Schoner, Galioten, Kuffen und Schniggen entstanden für einheimische und auswärtige Auftraggeber. 1884 übernahm Hermann Fack die Werft, ein Bruder des Itzehoer Werftinhabers Heinrich Fack (auf dessen Werft 19o7 u.a. der Besan-Ewer MOEWE gebaut wurde). Fack beschäftigte zeitweise bis zu 18 Leute auf der Werft. Nach seinem frühen Tod 1895 führte Witwe Fack mit einem Werkmeister den Werftbetrieb noch bis 191o fort. Dann verkaufte sie an Friedrich Dawartz, der schon seit 19o3 auf der Werft gearbeitet hatte. Unter dessen Regie wurden nun viele Fischkutter gebaut, insgesamt 4o für Tönninger, 12o für Büsumer Fischer. Das größte jemals hier gebaute Holzschiff entstand 192o: Ein Dreimast-Gaffelschoner von 5oo Tonnen Tragfähigkeit.

Erich Dawartz, Jahrgang 193o, übernahm 1954 die Werft von seinem Vater. Damals lief der Kutterbau noch gut; 1959-62 arbeiteten noch 16 Mann auf der Werft. Der Flutschaden 1962 fiel mit dem Beginn schlechter Zeiten für die Kleinschiffahrt zusammen, und Dawartz entließ fast alle seine Leute. Lange Jahre hat er dann allein mit seiner Frau und gelegentlich angeworbenen Hilfskräften immer wieder mal einen Sportkutter gezimmert und viele Reparaturen gemacht. Als Tochter Regina aus der Schule kam, war sie erst bei einem Friseur in der Lehre, doch die Eltern waren der Meinung, daß sie da nichts Rechtes lerne, und ließen sie das Bootsbau-Handwerk lernen. Damit dürfte die Werft von Dawartz die einzige sein, bei der jemals Frauen die Mehrzahl der Beschäftigten ausgemacht haben!

Mit dem Bau des Pfahlewers THULE für Werner Ehmke scheinen bessere Zeiten für die Werft gekommen zu sein. Weitere traditionelle Neubauten folgten: Ein Colin-Archer-ähnlicher Kutter für einen

ehemaligen Gaffelfreund aus Bremen und die im letzten Heft beschriebene Eiderschnigge für unser neues Mitglied K.F.Steen, Hamburg. Der nächste Neubau ist wieder ein Sportfischerkutter, dann ist ein verkleinerter Nachbau des in München aufgestellten Fischer-Ewers HF 31 MARIA im Gespräch für einen Kieler Interessenten. Daraus könnte man schließen, die Werft habe auf Jahre hinaus zu tun. Aber es ist im Gegenteil verblüffend zu sehen, mit welchem Tempo ein paar gut aufeinander eingespielte, tüchtige Zimmerer einen Rohbau hochziehen. Inzwischen ist Dawartz'Schwiegersohn als Lehrling mit eingetreten, wodurch das Arbeitstempo noch zügiger geworden ist.
Nebenbei werden in Tönning auch allerlei Reparaturen ausgeführt, die manchmal auch schon halbe Neubauten sind. Interessant ist auch, daß Dawartz recht günstig große gewachsene Masten hergestellt hat, zum Beispiel für Egon Heinemanns JOHANNA und für den ehemaligen Finkenwerder Hochseekutter ASTARTE aus Bremerhaven. Für die 21 m lange ASTARTE lieferte Dawartz die gesamten Rundhölzer - 2 Masten, 2 Bäume, 2 Gaffeln, Klüverbaum und Toppsegelspieren für runde 2o ooo Mark (nach Zeichnung, ohne Beschlag).
Neubauten zimmert Dawartz am liebsten aus Kambala, auf Wunsch auch aus Eiche (was teu rer ist). Alle Neubauten dieser Werft zeichnen sich durch übersolide, schwere Bauweise aus. Obwohl auch in Tönning die Preise steigen, kann dieser Familienbetrieb mit seinem günstigen Lohnniveau immer noch sehr günstig bauen. Für Reparaturen oder Neubauten von Gebrauchssegler-Typen von ca. 1o - 18 Metern ist die Werft von Dawartz bestens zu empf ehlen.

Im Schuppen der Werft Dawartz in Tönning entsteht der Pfahlewer "Thule" (Sommer 1978)

WILD DUCK Hamburg

1884 - Karl Benz mühte sich mit der Erfindung des Automobils ab, das frischgebackene deutsche Kaiserreich verleibte sich die Kolonien Togo, Kamerun und Namibia ein, ohne die Bewohner lange zu fragen, und England genoß seine victorianische Epoche.

Bleiben wir in England! Königin Victoria saß seit nunmehr 47 Jahren auf dem Thron. Sie lebte ihren Untertanen die vielzitierte Prüderie vor, die Briten allerdings immer dann vergaßen, wenn es darum ging, die ökonomischen Strukturen der Kolonien draußen sowie die billigen Arbeitskräfte der heimischen Industriezentren hemmungslos auszunutzen.

Zwei vergleichsweise bescheidene Zeugnisse jener maßlosen Epoche liegen zur Zeit bei Gaffelfreund und Werftbaas Günter Muche in Allermöhe, die Kutteryachten "ARVON" und "WILD DUCK". Die substantielle Restaurierung der ARVON ist abgeschlossen, und Eigner Henning wird den PIEKFALL-Lesern sicher einmal darüber berichten wollen.

An der WILD DUCK sollen jetzt ebenfalls umfangreiche Arbeiten durchgeführt werden. Das bisherige Leben der alten Dame kann der geneigte Leser folgenden Zeilen entnehmen.

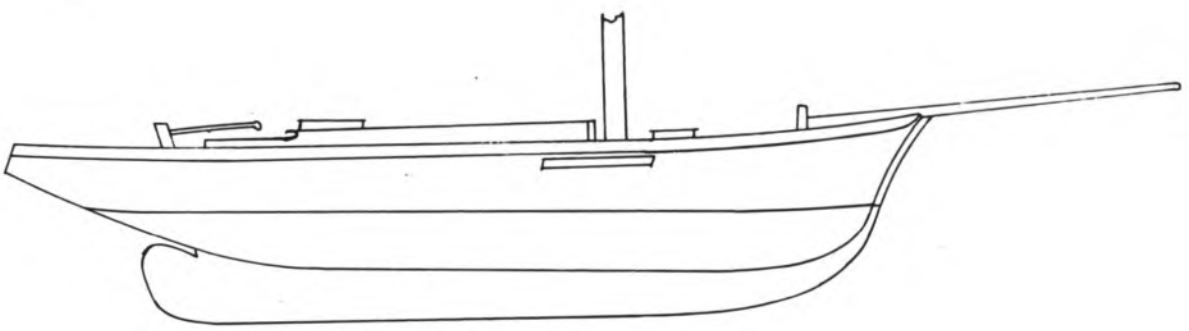
Beim Kauf des Bootes in England wurde uns neben dem üblichen Vertragsformular lediglich eine Abschrift der letzten Eintragung in das britische Schiffsregister ausgehändigt. Sämtliche Dokumente waren angeblich nicht mehr verfügbar. Nun sind die Engländer noch nicht in dem Ausmaß den Segnungen der Wegwerf-Gesellschaft verfallen wie die Kontinentaleuropäer. Irgendwas mußte sich doch finden lassen!

Wir begannen unsere Recherchen mit einem Besuch von Blackwall, jener Halbinsel in der Themse, auf der die WILD DUCK gebaut worden ist. Zur Blütezeit des Empire war Blackwall einer der bedeutendsten Schiffbauplätze in Europa - das National Maritime Museum in Greenwich hat diesem Werftgebiet besondere Räume gewidmet. Heute wird diese verwahrloste Gegend von der rauhbeinigen Elite der Londoner Dockarbeiter bewohnt. In den sechziger Jahren gab es hier fast einen Aufstand: aus Verdruß über die trägen Gewerkschaften und katastrophale Lebensbedingungen erklärten die Arbeiter ihr Blackwall kurzerhand zur sozialistischen Republik mit Namen "Isle of Dogs", "Insel der Hunde", sowie sämtliche Gesetze und Institutionen des Vereinigten Königreiches für null und nichtig. Es kostete die Politiker Ihrer Majestät viel Geduld, um das Gelände zu "repatriieren".

In einer Kneipe erkundigten wir uns dann am Threse nach der Bauwerft WATKINS & Company. Die Leute waren angenehm verblüfft darüber, daß sich welche vom Kontinent für ihre verruchte Gegend interessierten. Durch eine Fahne von Gin und Ale erzählte ein älterer Docker, daß von der Werft nichts außer einem schlecht florierenden Schrottbetrieb übrig geblieben ist. Folglich verblaßte unser Traum von Dokumenten, Zeichnungen und einem Halbmodell.

Zurück in Hamburg verlegten wir uns darauf, die Briten bei ihrer Ehre als sammelwütige Dokumentatoren vergangener Glorie zu packen. Mit Erfolg!

Nacheinander antworteten uns auf unsere brieflichen Anfragen: National Maritime Museum, Lloyd's Registe of Shipping, John Leather, HM Customs and Excise, General Register Office of Shipping and Seamen, The Royal Thames Yacht Club. Sollte dieses PIEKFALL sic einmal nach England verirren, so bedanken wir uns für die umfangreichen Recherchen hiermit bei Miss Chapple und den HerrenWarren,Falconbridge, Upham, Leather, Tyrrell,Haworth.



Form No. 9.

CERTIFICATE OF BRITISH REGISTRY.

SIGNAL LETTERS OF THE INTERNATIONAL CODE — J M B P

HONI SOIT QUI MAL Y PENSE — DIEU ET MON DROIT

CANCELLED

PARTICULARS OF SHIP.

Official Number of Ship.	Name of Ship.	No., Date, and Port of Registry.	No., Date, and Port of previous Registry (if any).
89,566	"Wild Duck"	77 in 1884 London	✓

Whether British or Foreign Built.	Whether a Sailing or Steam Ship, and if a Steam Ship, how propelled.	Where Built.	When Built.	Name and Address of Builders.
British	Sailing	Blackwall London	1884	Watkins & Comp.y Orchard Yard Blackwall

			Feet.	Tenths.
No. of Decks	One	Length from fore part of Stem under the Bowsprit to the Aft side of the Head of the Stern Post	30	1
No. of Masts	One	Main breadth outside of plank	9	4
Rigged	Cutter	Depth in hold from Tonnage Deck to Ceiling at Midships	5	1
Stern	Square	Depth in hold from Upper Deck to Ceiling at Midships in the case of Ships of three decks and upwards	—	—
Build	Carvel	Length of Engine Room (if any)	—	—
Galleries	None			
Head	None			
Framework	Wood			

CANCELLED

PARTICULARS OF ENGINES (if any).

No. of Engines	Description.	Whether British or Foreign Made.	When made.	Name and address of Makers.	Diameter of Cylinders.	Length of Stroke.	No. of Horses power (nominal)
—	—	—	—	—	—	—	—

PARTICULARS OF TONNAGE.

GROSS TONNAGE.	In Register Tons.	In Cubic Metres.	DEDUCTIONS ALLOWED.	No. of Tons.
Under Tonnage Deck	9.43		On account of Space required for propelling power	
Closed in Spaces above the Tonnage Deck (if any)			On account of Spaces occupied by Seamen or Apprentices, and appropriated to their use, and kept free from Goods or Stores of every kind, not being the personal property of the crew. These Spaces are the following, viz.:—	
Space or Spaces between Decks				
Poop				
Forecastle				
Round House				
Other Closed in Spaces, if any, as follows: Cabin top	.43			
Gross Tonnage	9.86			
Deductions, as per Contra				
REGISTER TONNAGE	9 86/100	27.90	Total Deductions	

CANCELLED

I, the undersigned Registrar of Shipping at the Port of London, hereby certify that the Ship, the Description of which is prefixed to this my Certificate, has been duly surveyed, and that the above Description is true; that Graham Robinson whose Certificate of Competency or Service is No. ✓ is the Master of the said Ship; and that the Name, Residence, and Description of the Owner and Number of Sixty-fourth Shares held by him are as follows:

Name, Residence, and Occupation of the Owner.	Number of Sixty-fourth Shares.
Graham Robinson of 50 Warden Road, Haverstock Hill, London Member of the Royal Thames Yacht Club	Sixty four

CANCELLED

Dated at Custom House London the 30th Day of May (Two Thousand) eight hundred and Eighty four.

T. Mallows — Registrar of Shipping.

"Notice.—A Certificate of Registry is not a Document of Title. It does not necessarily contain notice of all changes of ownership, and in no case does "it contain an official record of any mortgages affecting the ship."

In case of any *change of ownership* it is important for the protection of the interests of all parties that the change should be *registered* according to law.

Should the Vessel be lost, sold to Foreigners, or be broken up, notice thereof, together with the Certificate of Registry, if in existence, should immediately be given to the Registrar of Shipping at the Port of Registry under a Penalty of £100 for default.

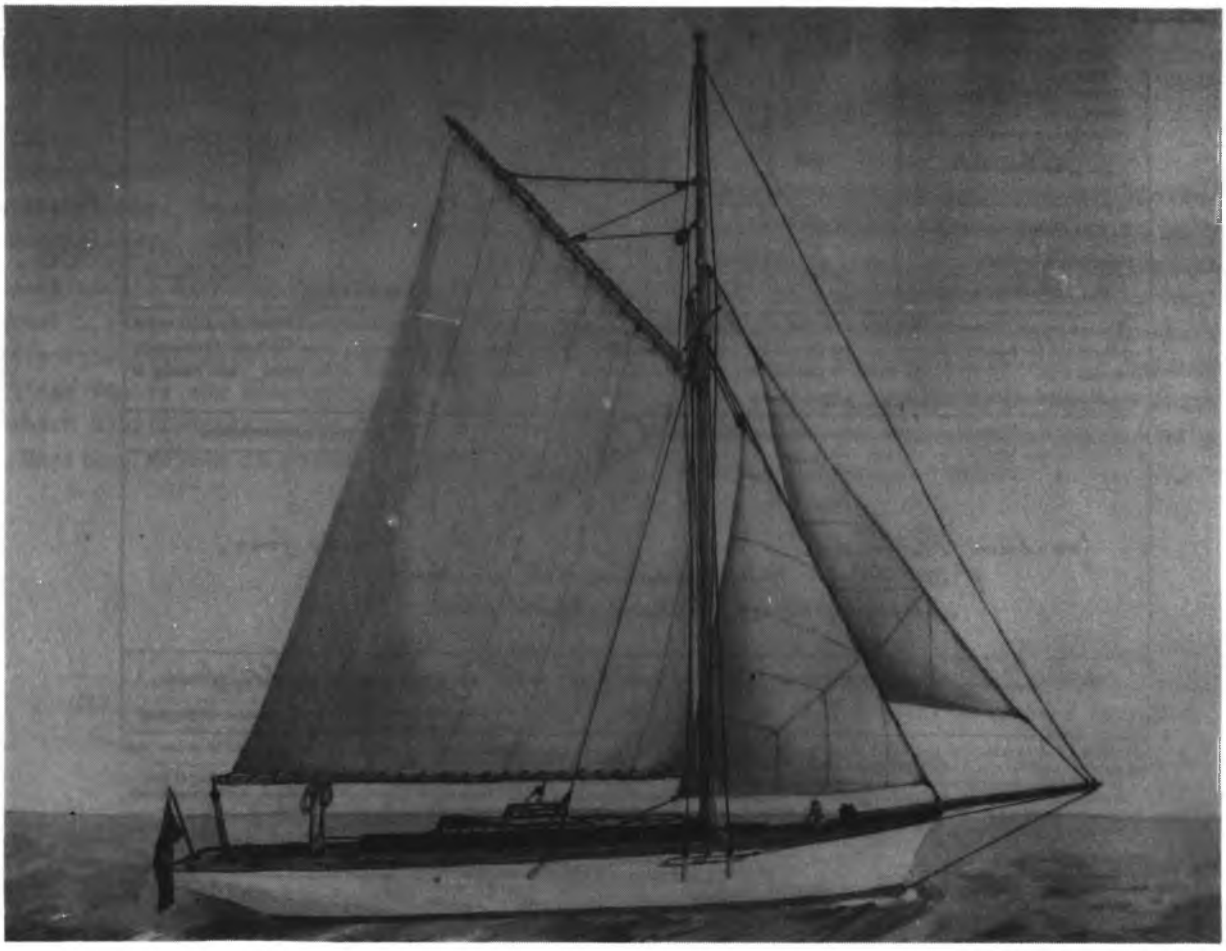
For further information apply to the Registrar of Shipping, at any Custom House.

F&T 3000 3—82 [4-85] 189 (No. 481.)

Aus den eingegangenen Informationen geht hervor: am 30. Mai 1884 wurde die WILD DUCK unter der Nummer 89566 erstmals in das britische Schiffsregister eingetragen und in Lloyd's Yacht Register des gleichen Jahrens verzeichnet. Sie ist folglich als Yacht gebaut worden. Graham Robinson hieß der erste Eigner und er war nach Auskunft des Royal Thames Yacht Club Mitglied der Admiralität und so durfte er den Blue Ensign - eine der drei Flaggen des englischen Marinewesens - zeigen. Daß er dem Gaffel-Virus anheim fiel, ist nicht verwunderlich. Damals litt der größte Teil der segelnden Welt ohne einschneidende Schäden an dieser Seuche - nur auf den gleichnamigen Inseln machte sich die Bermuda-Pest zwischen Top und Deck breit um dann nach dem Ende des ersten Weltkrieges den Globus zu infizieren. Technische Daten und Abmessungen der ersten Stunde wollen die Gaffelfreunde bitte der Abbildung entnehmen.

Als Baumaterialien kamen Teak für die Planken, Steineiche für die Spanten, Kupfer für die Vernietung, Pitch Pine für das Deck, Spruce für Mast und Spieren, Gußeisen für den Kiel, Esche für die Ruderanlage zur Anwendung. Daß der Eigner sich für das teure Teakholz entschied, braucht nicht zu verwundern: Burma mit seinen Teak-Wäldern war britische Kolonie und hatte gefälligst zu liefern, was dem Luxus im Mutterlande dienlich war. Schließlich waren sich die Metallarbeiter im Mutterland Ihrer Majestät auch nicht zu schade ganze Yachtrümpfe aus massiver Bronze zu schmieden, um diese Monstren dann im darauffolgenden Jahr wieder einschmelzen zu müssen, nur weil der Eigner eine Wette verloren oder auf einer Regatta den zweiten Platz statt des ersten erreicht hatte. Ein Glück, daß die WILD DUCK nicht aus Bronze war! Es hat ihr das Leben gerettet. Unter den Signalbuchstaben JMBP hielt ihr Mr. Robinson dann bis 1901 die Treue. Er hatte sich ohnehin mit reichlich gesellschaftlichen Pflichten beladen; war er doch Mitglied in folgenden Clubs: Minima, Norfolk and Suffolk, Royal Thames, Thames Sailing, Great Yarmouth, Yare Sailing. Die Segel ließ Mr. Robinson bei Lapthorn & Ratseys sowie Dyson herstellen.

1901 ging die WILD DUCK in den Besitz von Mr. J.A. Robinson über. Der Name riecht nach Erbschaft. Sein Engagement bescherte der Yacht immerhin noch die Mitgliedschaft in 3 Clubs: Eastern of England, Royal Norfolk and Suffolk, Royal Yorkshire.



Der nächste Eigner hielt es nur zwei Jahre mit der alten Dame aus: Nigel Walker von 1910 bis 1912. Allerdings nahm er an dem Boot gravierende Veränderungen vor. 1911 wurde die erste Maschine installiert: eine 2 - Zylinder Benzinmaschine der Firma Bergius L&E Company, Gloucester. Diese Motorenanlage blieb bis 1959!!!!! in der WILD DUCK. Eine Benzinmaschine, wohlgemerkt.

Wie dem auch sei, diese Installation zwang zu einer Verlängerung des Aufbau, wodurch das "Cockpit" erheblich an Geräumigkeit einbüßte. Gleichzeitig wurde die Propellerwelle an Backbord neben dem Kiel durchgeführt. Das macht die Mannöver nicht gerade zu einem Vergnügen. Erwähnenswert bleibt der Umstand, daß der Kiel um gut einen Meter verlängert wurde. Es läßt sich leider nicht mehr nachvollziehen, ob mit diesem Umbau nur das Ruder zugunsten der Maschine verlagert oder die ungeheure Luvgierigkeit gedrosselt werden sollte. Wenn letzteres zutrifft, dürfte der Kiel wohl schon nach der ersten Segelsaison verlängert worden sein.

Mr. Archibald H. Reed erwarb das Boot 1912um es nach einem Jahr, 1913, an den Leutnat G.E. Meltby abzutreten. Während seiner Eignerschaft war das Boot bis 1919 in Southampton registriert. Nach Beendigung des ersten Weltkrieges wurde die WILD DUCK wieder in London registriert und hatte folgende Eigner: 1919 Mr. Wormacott, 1920 Sir Hugh P. Allen, 1927 Mayor Beale, 1929 Mr. Owen-Edmunds, 1932 Mr. Clay, 1934 Mr. Davies, 1936 Mr. Helmen, 1939 Mr. Revett, (1947 Capt. Revett läßt bei Cranfield neue Segel herstellen), 1955 Mr. Sorley, 1956 Mr. Parkinson, 1958 Mr. Clark. Dieser Herr läßt die Maschine auswechseln: Eine Hercules Mammoth 2 -Zylinder Diesel-Maschine wird eingebaut.

1960 erwirbt Mr. Clive G. Hull das Boot und legt es in seinen neuen Heimathafen N. Fambridge. In diesem Jahre wird erstmals in den Registern darauf hingewiesen, daß Sir H.P. Allen im Jahre 1923 das klassische Yachtheck hat absägen lassen. Um 2 Fuß. Die WILD DUCK wird nun statt mit 10 Themsetons mit 9-86 im Register angegeben.

1966 wechselte Mr. Hull den Heimathafen, und so liegt die Yacht bis 1974 in Maylandsea. Der letzte britische Eigner, Mr. Nigel Collingwood, kauft das Boot 1972 und läßt es bis zu unserer Übernahme ziemlich verkommen. So.

Die abgebildete Register-Urkunde wurde uns übrigens im Original von einer Schiffsbehörde in Cardiff, Wales zugesandt. Wir fühlen uns seither verpflichtet den 30. Mai 1884 als Geburtstag der WILD DUCK jährlich zu feiern. Noch heute ziert ein zylindrischer Beschlag den Ruderschaft mit der gravierten Inschrift " WILD DUCK 1884". Immerhin ist es ein Beleg dafür, daß unter 19 Eignern der Name nie gewechselt wurde.

LITERATUR

Über dänische Fahrzeuge:

Christian Nielsen: Danske bådtyper, 152 S.
Verlag Høst & Søn, Kopenhagen

Es werden 41 für den dänischen Bootsbau charakteristische Fahrzeuge abgebildet und beschrieben, die Christian Nielsen in den Jahren von 1939 bis 1952 im Auftrag des Handels- und Seefahrtsmuseums, Kronborg, vermessen hat . Eine gute Übersicht.

Kaj Lund: Vinden er vor (1), 159 S.
Zu beziehen durch Nyboder Boghandel,
Store Kongensgade 114, DK-1264 KØBENHAVN K
Dkr. 96,—.

Fotos in Farbe und Schwarz-Weiß von 43 restaurierten Segelfahrzeugen mit Daten und Beschreibung.

Über norwegische Fahrzeuge:

Gøthe Gøthesen: Norske Båter Bd. I:
Skagerrak-kysten, 140 S
Grøndahl & Søn Forlag A.S. Oslo, 1977

Gøthesen zeigt an Beispielen die Entwicklung von den offenen Fischerbooten der norwegischen Skagerrak-Küste über Lotsen- und Rettungskutter bis zum modernen Spitzgatter.

John Leather: Colin Archer and the Beaworthy
Double-Ender, 167 S
Stanford Maritime Ltd., London

Ein wichtiges Buch für den Liebhaber der legendären norwegischen Spitzgatter. John Leather stellt Beispiele von Lotsenbooten, Yachten, Rettungskuttern, Polarschiffen und Fischereifahrzeugen vor. Interessant ist auch die Zusammenstellung von Yachttypen aus aller Welt, die in den vergangenen fünfzig Jahren nach diesen Vorbildern entstanden sind.

Tor Borch Sannes: Colin Archer skøytene og lystbåtene 295 S
Norsk Maritim Forlag A/S, Oslo

Borch Sannes gliedert sein Buch ähnlich wie John Leather, ist aber in einigen Bereichen ausführlicher und bringt viele interessante Risse und Abbildungen, die bisher noch nicht veröffentlicht wurden.

Tor Borch Sannes: Colin Archer skipene 191 S.
Bokhandlerforlaget A/S, Oslo

Hier berichtet Borch Sannes über die größeren von C.A. gezeichneten Segler, wie Schoner, Barken, Briggs und die Polarschiffe.

– und wenn das immer noch nicht genug Literatur über Spitzgatter ist:

Erling Tambs: Hochzeitsreise – aber wie !
F.A. Brockhaus, antiqu.
(englisch: The Cruise of the Teddy)
Jonathan Cape, antiqu.

" Kreuzfahrten des Grauens, Edition Maritim, Hamburg 1979

Ralph Stock: The Cruise of the Dreamship
W. Heinemann Ltd.,
London 1927 (antiqu.)

Vito Dumas: Auf unmöglichem Kurs,
Delius Klasing 1978

Erling Brunborg- RUNDØ (Weltumseglung 1957-60)
Carl Emil Petersen: Cappelen, Oslo, 1960

C.E. Petersen: Segelabenteuer Arktis
Delius Klasing 1980

" Farvel Rundø
(Rundø's letzte Reise ins Grönlandeis) Cappelen 1979

R. Knox-Johnston: A World of my own

Über englische und amerikanische Fahrzeuge:

John Leather: Gaff Rig 268 S.
Granada Publishing Ltd., London

Dieses sehr interessante Buch enthält eine Fülle von Informationen und Abbildungen über gaffelgeriggte Fahrzeuge vom Catboot bis zum Schoner.

John Leather: A Panorama of Gaff Rig 112 S.
Barrie & Jenkins, London

Eine Sammlung herrlicher Fotos mit erläuternden Texten. Ein Augenschmaus.

Robert Simper: Scottish Sail 96 S.
David & Charles (Holdings) Ltd.
Newton Abbot, Devon

Historische Aufnahmen und Beschreibung Schottischer Segelfahrzeuge.

Roger Finch: Sailing Craft of the British Isles
180 S.
Colins, London

Eine Übersicht über die kleineren Gebrauchssegler Englands zu Beginn dieses Jahrhunderts. Gute Fotos und Zeichnungen.

John Lewis: The Repair of Wooden Boats 95 S.
David & Charles, Newton Abbot,
Devon

Hervey Garret Smith: Boat Carpentry 178 S.
Van Nostrand Reinhold Co.,
New York

Einführung in den Gebrauch von Werkzeugen und Materialien im Bootsbau.

Howard I. Chapelle: Boatbuilding 624 S.
W.W. Norton & Co. Inc., New York

Ein umfangreiches Handbuch über den Bau hölzerner Boote. "Boatbuilding" wird im angelsachsischen Raum oft als Bibel des Bootsbaus bezeichnet.

Howard I. Chapelle: American Small Sailing Craft
363 S.
W. W. Norton & Co. Inc., New York

Wie der Titel sagt: Eine gute Übersicht über die amerikanischen Kleinsegler.

Howard I. Chapelle: The American Fishing Schooners
1825 - 1935 690 S.
W.W. Norton & Co. Inc., New York

WOODEN BOAT
P.O. Box 78
Brooklin, Maine 04616 - USA

Sauber gemachte Zeitschrift. Erscheint jeden 2. Monat und berichtet über Bau und Restaurierung hölzerner Fahrzeuge (ca. US $/16,— pro Jahr).

The Mariner's Catalog
Camden, Maine 04843 - USA

Bisher erschienen die Kataloge No. 1 bis 7. Eine Fundgrube zum stundenlangen Schmökern über alles, was mit Wasserfahrzeugen zu tun hat: Werkzeuge, Ausrüstung, Literatur etc. etc.

Über holländische Fahrzeuge:

Jaap A.M. Kramer und Wim de Bruin: Plezierig varen – ronde en platbodemjachten
Uniebosk, Bussum/
Interdijk b.v. Schiphol-oost

Dies ist sicher nur eine kleine subjektive Auswahl. Wer weitere Buchtipe hat, möge sie bitte für die nächsten Ausgaben des PIEKFALL aufschreiben.

JACHTSCHONER »WEGA« ex »HERMINE von HAMBURG«

Auf den nächsten Seiten wird über ein ungewöhnliches und erhaltenswertes Segelschiff berichtet, das für jeden Einzelnen von uns zu groß, zu teuer, zu arbeitsaufwendig ist. Man kann diese Seiten also lesen, ohne dauernd das Gefühl zu haben, sich rechtfertigen zu müssen, daß man selbst dieses Schiff mit eigenen Mitteln nicht retten kann - es bräche jedem von uns das Genick.

Für diesen Schoner müssen andere Wege beschritten, andere Eigner gefunden werden. Und es ist ja nicht undenkbar, daß dies gelingen könnte. Erste Voraussetzung ist es daher, daß möglichst viele Leute davon wissen und sich Gedanken darüber machen. Gibt es vielleicht nicht irgendwelche Verbände oder Unternehmen, die solch einen Schoner als Übungs-, Schul- oder Repräsentations-Fahrzeug sinnvoll einsetzen könnten? Eins ist sicher: Sollte dieses Projekt einmal verwirklicht worden sein, so werden die Eigentümer und viele andere vor Stolz platzen, daß so ein schönes und geschichsträchtiges Segelschiff gerettet worden ist. Doch so, wie das Schiff jetzt aussieht, kann sich niemand recht etwas darunter vorstellen, werden nur die hohen Kosten gesehen.

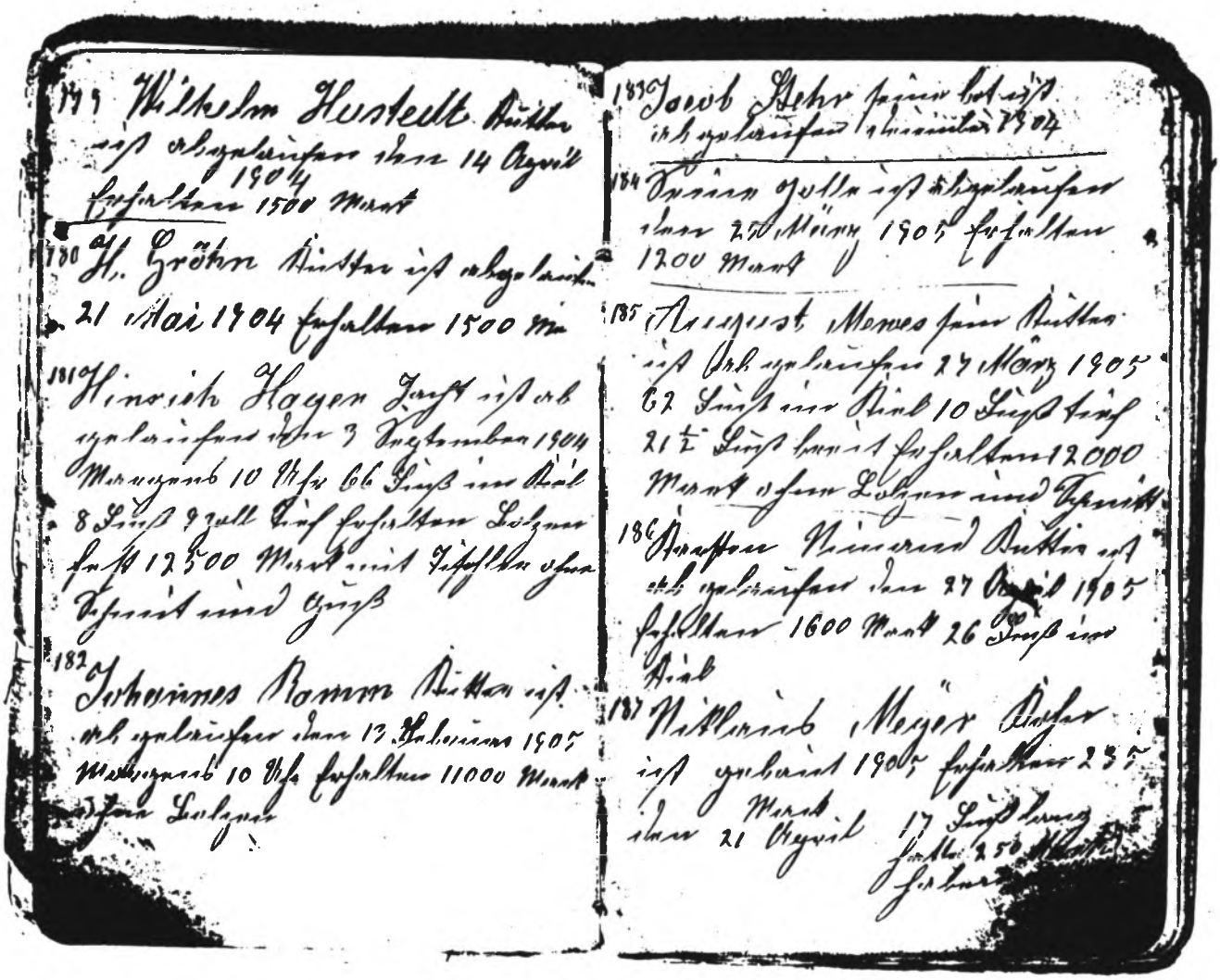
Die Hansestadt Hamburg, der es wirklich gut anstände, gerade dieses alte Hamburger Schiff zu retten und wieder in Fahrt zu bringen, hat ihre eigenen Traditionen: Wenn alte Schiffe Geld kosten und keins einfahren, so werden sie verkauft, abgewrackt, bestenfalls verschenkt. Gelingt es den neuen Eignern dann, die betreffenden Fahrzeuge wieder aufzupolieren, dann ist das Wehgeschrei in Hamburg groß (siehe PASSAT, siehe SEUTE DEERN (Bremerhaven) siehe HF 31 MARIA / Deutsches Museum in München).

So hält man denn in sturer Blindheit in Hamburg nach einem 'Windjammer' Ausschau, der nicht zu kriegen ist, es sei denn durch ein Wunder. Für einen kleinen, hölzernen Frachtsegler, und sei er für Hamburg noch so bedeutungsvoll, haben diese Leute keinen Sinn.

Von dieser Seite sowie vom offiziellen Hamburg ist keine Hilfe zu erwarten. Vielleicht weiß aus unseren Kreisen jemand Rat?

Durch das Angebot eines Hamburger Reeders, den Rumpf kostenlos als Deckslast von Stockholm nach Hamburg mitbringen zu lassen, halten sich die Einstandskosten sehr im Rahmen. Mit Kauf, Kran und Pallholz dürfte der Rumpf in Hamburg etwa 2o ooo Mark kosten. Doch dann geht's erst wirklich los...Die Schätzungen für das fertig restaurierte Schiff liegen bei 65o ooo Mark.

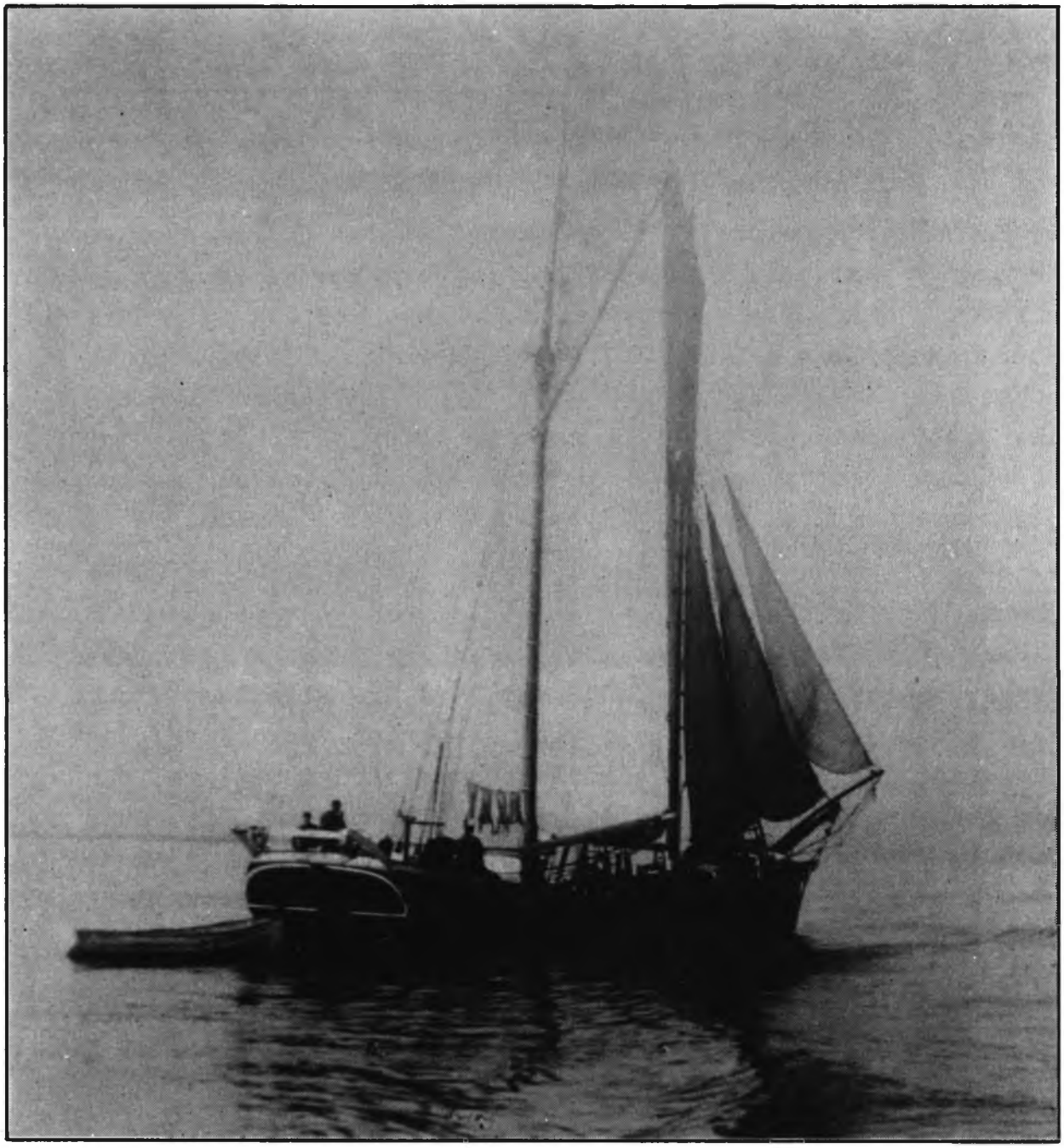
Viel Geld? Für die Erneuerung des Stehenden Guts am Großmast der PASSAT sind 5oo ooo Mark veranschlagt worden. Der Hamburger Windjammer-Verein verfügt übrigens über ca 4oo ooo Mark Barmittel, weiterhin gibt es Zusagen etwa über die gleiche Summe, wenn einmal ein passendes Schiff gefunden werden sollte. Hört man allerdings, daß nur für die Renovierung der Passat 2,5 Mio benötigt werden, daß die Renovierung der SEUTEn DEERN Bremerhaven 3,5 Mio Mark gekostet hat, dann weiß man nicht, ob man dem Windjammerverein überhaupt Erfolg bei seiner Schiffs-Suche wünschen sollte...



Aus dem Auftragsbuch von Joachim Behrens (184o-191o): Eintragungen zu den Neubauten GRETA (Bau Nr. 179) und HERMINE (Bau Nr. 181). Im Wortlaut:

179 Wilhelm Hustedt / Kutter ist abgelaufen den 14.April 19o4 Erhalten 15oo Mark.

181 Hinrich Hagen (Bardenhagen!) / Jacht (Jachtschoner!) ist abgelaufen den 3.September 19o4 Morgens 1o Uhr. 66 Fuß im Kiel, 8 Fuß 9 Zoll tief. Erhalten bolzenfest 12 5oo Mark mit Tischler ohne Schmit und Guß.



Der letzte hölzerne Frachtsegler Hamburger Herkunft existiert noch in Schweden

DER LETZTE HÖLZERNE FRACHTSEGLER HAMBURGER HERKUNFT EXISTIERT NOCH IN SCHWEDEN

Über Hamburger Segelschiffe ist in den letzten Jahren viel geredet und geschrieben worden. Doch bei der Diskussion über eindrucksvolle Großsegler wird gern übersehen, daß das Gros der hamburgischen Segelschiffsflotte aus kleinen und kleinsten Frachtseglern bestanden hat. Letzte Exemplare dieser keinesfalls unbedeutenden Fahrzeuggruppen am Leben zu erhalten, ist eine ebenso wichtige Aufgabe wie die Bemühungen, einen Hamburger Windjammer zurück in seinen alten Heimathafen zu holen.

Daß in der Gegenwart noch einer jener hölzernen Frachtschoner vorhanden ist, die noch in den ersten Jahren unseres Jahrhundert auf Hamburger Stadtgebiet gebaut worden sind, ist schon eine außergewöhnliche Entdeckung. Daß der 75 Jahre alte Rumpf in keinem guten Zustand mehr ist, wird niemanden verwundern. Doch die grundsolide Bauart des ehemals wunderschönen Seglers lohnt immer noch den hohen Aufwand einer Neuverzimmerung. Die heute noch aktive Holzschiffwerft von Jochen Behrens in Hamburg-Finkenwerder, wo der Schoner 1904 gebaut worden ist, würde sich dieser Aufgabe mit Freuden annehmen.

Im 'Museumshafen Oevelgönne e.V.' wurde manches alte Schiff gerettet, indem man Privatleute zu Ankauf und Restaurierung motivierte, ihnen beratend beistand und Liegeplätze bereitstellte. Doch bei der Größe dieses Objekts (der Schoner ist 24 Meter lang im Rumpf) und der hohen anfallenden Kosten (über 500 000 Mark) ist dieser Weg nicht gangbar. Außerdem erscheint uns dieses Schiff bestens dazu geeignet zu sein, nach erfolgter Restaurierung zum Beispiel Hamburger Jugendgruppen oder Gästen der Stadt einmal diesen Aspekt hamburgischer Geschichte nahe zu bringen. Der 'Museumshafen Oevelgönne e.V.' ist bereit, ein solches Projekt in jeder Weise zu unterstützen und mittragen zu helfen (z.B. Abschluß von Kaufverhandlungen, Überführung, Rekonstruktionspläne, Bauaufsicht, Liegeplatz und Betrieb des fertigen Schiffes).

Hölzerner Schoner WEGA von Sandvik ex HERMINE von Hamburg

Bugpartie: Von der Rumpfform her entspricht WEGA den klassischen Frachtseglern der Ostsee, die erst als einmastige Jachten, dann als Jacht-Galeassen und zuletzt als Jacht-Schoner zum Küstenhandel dienten. Seit der Jahrhundertwende bedienten sich mehrere Werften an der Elbe dieser vorher ort-untypischen Bauform.

Heckpartie: Kennzeichnend für die Jacht-Form ist das schöne herzförmige Spiegelheck mit außen hängendem Ruder. Im Achterschiffsbereich war das Deck angehoben (Quarterdeck); darunter befand sich die Kajüte des Schiffers.

Seitenansicht: Deutlich ist zu sehen, daß die feine Linienführung des Rumpfes trotz des schlechten Gesamtzustands unverändert ist. Ein schwächer gebautes Schiff hätte nach 75 Jahren längst 'Kopp un Mors dolhangen loten', wie man an der Küste sagte - ein Buckel mittschiffs wäre ein Zeichen für locker gewordene Verbände.

Eigner Jan Garnum an Bord seines alten Schiffes. Der fast mittellose Soldat hatte den Rumpf 1976 billig erworben und beabsichtigte, an Bord zu leben und dabei den Rumpf schrittweise zu restaurieren. Doch angesichts der hohen Kosten hat er sich entschlossen, diesen Plan lieber aufzugeben...

Schiffs - Daten

Liegt auf 1979

Schiffsart	Hölzerne Schoner-Galeaß (Jachtschoner)		
Unterscheidungs-signal	Beim Bau RNGT		Zuletzt SKUR
Name	HERMINE	EMMA	WEGA
Heimathafen	Hamburg	Hamburg	Smögen
Eigner mit Anschrift	1.Hinrich Bardenhagen, Cranz. 19o4 - 19o7 2.Hans Rönna, Erfde b.Schleswig. Umbenannt in: s.o.	3.Hans Rönna 19o7-1917. 4.Claus Jess 1917-1926. 5.Wilh.H.Beckmann.1926-34.	6.Anton Olsson 1934-1949 7.Gunhild Olsson 1949-1957 8.Bror Johannson 1957-196o 9.Bror Johannsons Erben 196o-1961 1o.Frank Karlsson, Rönnang. 1961-1962. Ab 1962 'Lustfahrzeug' 11.Sandviks Kappseglings Selskap.1962-64. 12.J.B.Persson, Sandvik 1964-1965. 13.Bo Hedberg 1965-72. Stockholm 14.Märta Lindgren 1972 - 1975. 15.Kimarina Fritidsfartyg A/B. 1975-76. 16. Jan Garnum, Stockholm. 1976 - ?
Länge			
Breite	22,o3 x 6,2o x 2,9o m.		
Raumtiefe			
Vermessung	82 BRT		
Maschine (Hersteller, Baujahr, Leistung)	Hilfsmotor 1925: 25 PS. 1979: Maschine entfernt.		
Bauort	Finkenwerder		
Werft	Joachim Behrens		
Baujahr	19o4		
Ursprüngliche Takelung	'Schoner-Galeaß'		
Ursprüngliches Fahrtgebiet	Küstenfahrt		
Verbleib	Als schwimmende Hulk aufliegend nahe bei Stockholm. Der jetzige Eigner Jan Garnum kaufte den Rumpf für 5ooo SKr. Er ist z.Zt.Soldat und verfügt nicht annähernd über die zur Restaurierung nötigen Geldmittel. Er ist u.U. verkaufsbereit.		
Veränderungen nach dem Bau	Abgeriggt und motorisiert. Roof und Ankerspill entfernt. Steuerhaus nachträglich wieder entfernt. Hohe Aufbauten über der Großluke.		
Was ist an Deck noch original	Der Rumpf ist mit seinen Inhölzern und wohl auch Teilen der Beplankung noch im alten Zustand. Erneuerungsbedürftig: ca. 8o % der Beplankung, Vorsteven mit Kantspanten, Deck und Decksbalken, Segelschiffsaufbauten.		
Herkunft dieser Angaben	Kresse S. 8,233. Bomann, selbst.		

Es sind weitere Unterlagen vorhanden bei Amtsgericht Hamburg, Werft Behrens.

Eigene Unterlagen

Div. Aufnahmen SW und Color 6 x 6 und KB, Total & Detail.

Repro der Bauzeichnung.

Detailvermessung im Notizbuch IV S.116 ff.

Joachim Kaiser
Tel. 737 35 83
205 Hamburg 80
Ochsenwerder Elbdeich 217

Angelegt: 16.XI.79

H I S T O R I S C H E P H O T O G R A P H I E N

Jachtgaleaß HELENE, Hamburg. Dieses kleinere Schwesterschiff der HERMINE wurde 19o3 bei Behrens in Finkenwerder gebaut. Auftraggeber war Hermann Heinrich Oelkers, Finkenwerder. Vermessen war HELENE zu 67 BRT, die Abmessungen betrugen

21,15 x 6,1o x 2,22 m.

Oelkers hat sein Schiff 33 Jahre lang selbst gefahren, bevor er es an einen anderen Finkenwerder Schiffer verkaufte.-

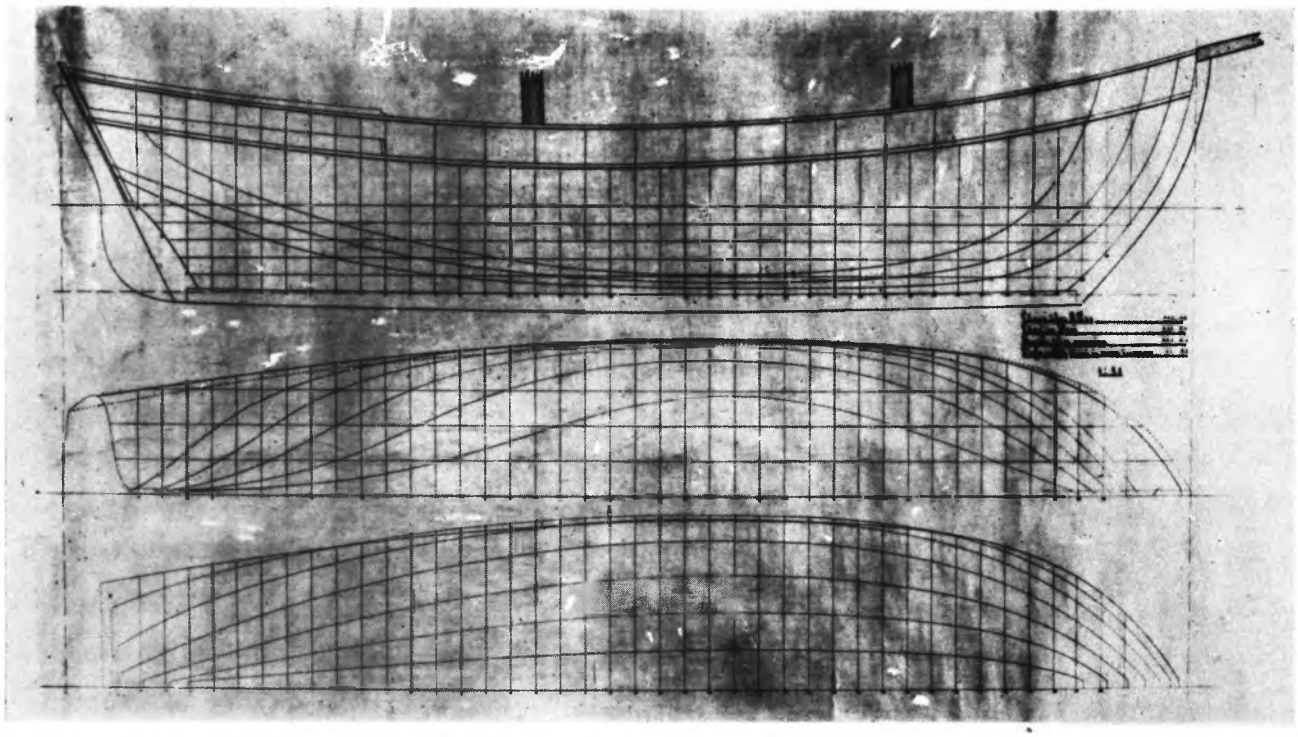
Ebenso wie die HERMINE hatte HELENE ein kleines Deckshaus (Roof) und auf dem Achterdeck einen niedrigen hölzernen Kajütaufbau (Hütte). Gesegelt wurde das Schiff von nur drei Mann.

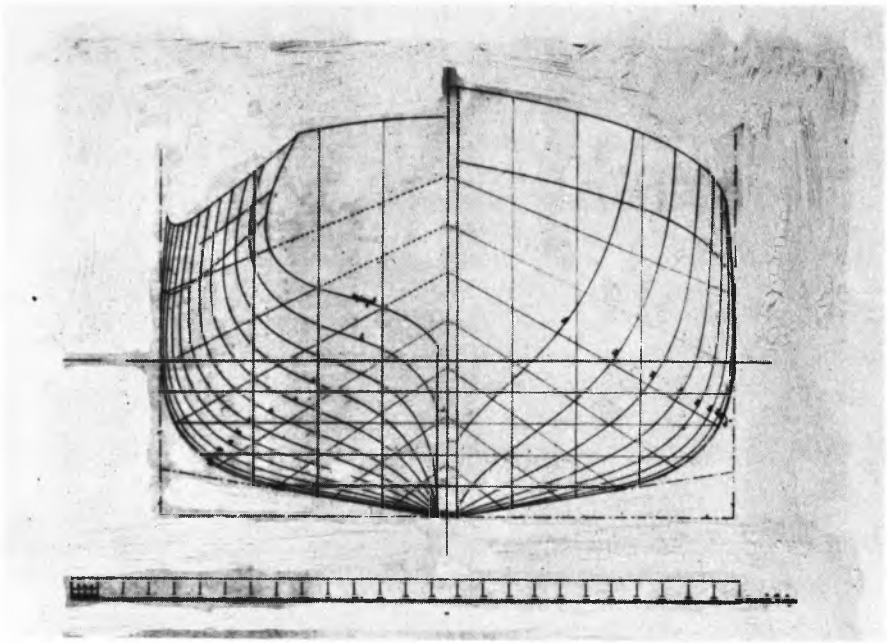
Aufnahme: 26.VII.1932.

Hölzerne Schoner-Galeaß von Typ und Größe der WEGA ex... HERMINE vorm 1. Weltkrieg auf der Elbe (möglicherweise kann es sich sogar um dieses Schiff handeln).

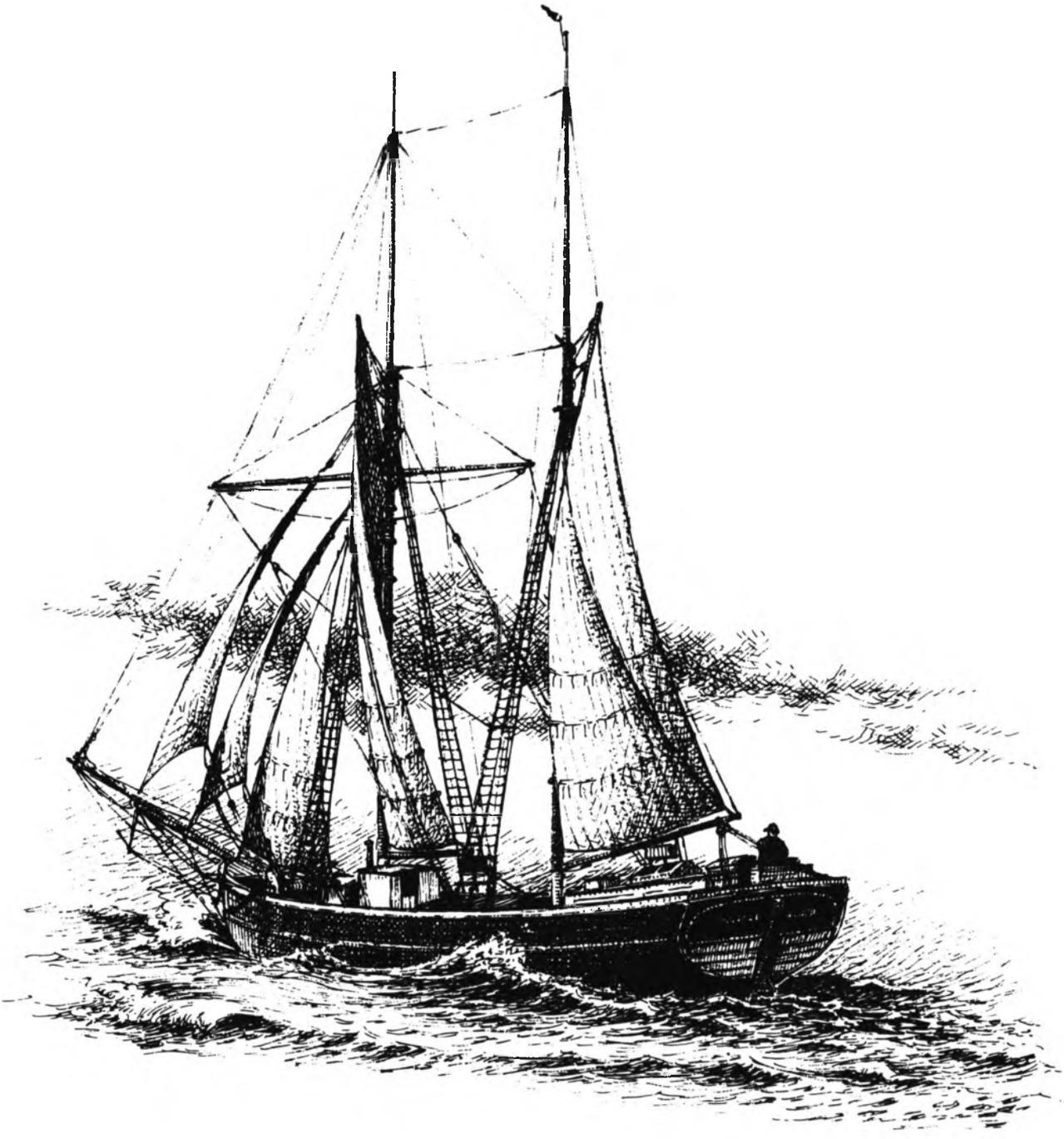
Wegen der Konkurrenz der stählernen Segler, vor allem aber der Maschinenfahrzeuge, gerieten die kleinen hölzernen Segler bald ins wirtschaftliche Abseits. 19o5 wurde in Hamburg das letzte hölzerne Frachtsegelschiff gebaut; HERMINE war das vorletzte Schiff und ist der einzige heute noch erhaltene hölzerne Hamburger Frachtsegler.

Bauzeichnung (Linienriß) des Schoners HERMINE von 1904





Nach dieser Zeichnung wurde auf der Werft von Joachim Behrens der Schiffskörper der HERMINE gezimmert. Die ausgewogene Linienführung läßt lange Schiffbautradition und das feine Formempfinden des Konstrukteurs erkennen.



Hiermit annonciert die Redaktion des PIEKFALLs einen wunderbar gelungenen

RAUBDRUCK

aus der ehemals lesenswerten Seglerzeitschrift DIE YACHT, Jahrgang 1917.
Gegenstand unseres Interesses ist natürlich nicht das Regattawesen von 1917, sondern eine Artikelserie mit der Überschrift

Seefischerei mit Segelfahrzeugen.

In gut verständlichen Beschreibungen werden darin die verschiedenen Fangmethoden und die teilweise daraus resultierenden Unterschiedlichkeiten der Fahrzeugtypen vorgestellt. Die Bebilderung zeigt unter anderem Risse diverser Ostseefahrzeuge (dänische Kutter), Nordseefischer (Heringslogger), Seefischerfahrzeuge von der Elbe (Ewer, Kutter-Ewer und Kutter), Wattfischer (Krabbenkutter), eine Weserjolle und eine von Gustav Junge konzipierte Angel-Ketsch, die wegen Kriegsausbruch nicht mehr gebaut worden ist.
Insgesamt eine Menge interessanter Informationen, die in der späteren Segelschiffs-Literatur nur wenig Niederschlag gefunden haben.
Da der reguläre Verkauf dieser widerrechtlich erstellten Druckschrift uns nur Scherereien bringt, werden die noch vorhandenen Exemplare als 'Dankeschön' für die Mitarbeit am PIEKFALL oder für generöse Spenden versandt. Von diesen beiden Möglichkeiten, in den Besitz der beschriebenen bibliografischen Rarität zu kommen, wird hoffentlich fleißig Gebrauch gemacht werden!

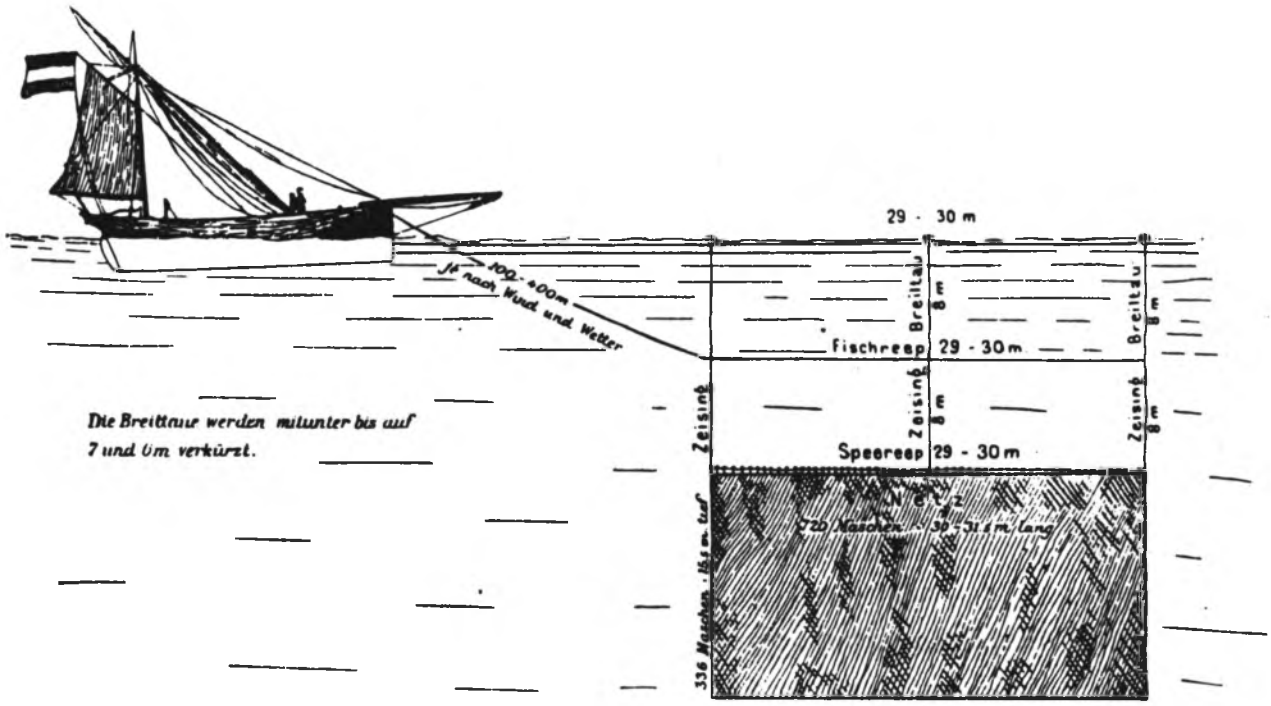


Abb. 1. Nordsee: Heringstreibnetz.

'Streiflichter aus der Schiffahrtsgeschichte'

Serie, 57zigste Folge:

DIE GRONINGER PUFFTJALK

Es war im Jahre 1904, als ein junger, aus dem deutschen Hinterlande stammender Schiffer bei der hamburger See-Berufsgenossenschaft vorstellig wurde mit der Erklärung, er wolle sich ein Segelschiff vom Typ einer Groninger Pufftjalk bauen lassen. Eine in Frage kommende Werft habe er schon gefunden, nun wolle er gern mal wissen, mit welchen Sicherheitsbestimmungen er bei seinem Vorhaben rechnen müsse. Der angesprochene Beamte aber wand sich sehr und entgegenete: Da müßten sich die verantwortlichen Sachbearbeiter erst einmal untereinander abstimmen, man würde ihm dann schriftlich einen Katalog entsprechender Auflagen zustellen, denn so einfach ginge das ja nun nicht...Mißmutig zog der ungeduldige Schiffer wieder ab.

Blitzschnell machte das Gerücht über das ungewöhnliche Projekt die Runde im Haus der See-Berufsgenossenschaft, und im Gesicht so manches verhärmten Beamten zeichnete sich die Vorfreude auf die eilig anberaumte Sitzung ab. Der Andrang war dann entsprechend groß, da jede Abteilung hier meinte mitreden zu müssen. Überall wurde nervös geraucht, als der Bürovorsteher die Sitzung eröffnete und fragte, was die einzelnen Abteilungen denn nun für sicherheitsrechtliche Bedenken hätten und welche Auflagen sie zu erteilen gedächten. Übereifrig redeten alle zugleich los, der Vorsteher aber erteilte zunächst dem Stabilitäts-Experten das Wort.
Also von der Stabilität her, führte dieser aus, seien da kaum Bedenken, vorausgesetzt natürlich, die Tjalk werde gehörig mit Ballast versehen. Das Gewicht der vemutlich kammerartigen Einbauten, dazu schätzungsweise 100 Personen von durchschnittlich 70 kg Gewicht - das wäre ja nichts für so eine Tjalk, nein, da bestünden keine Bedenken. Aber es sei ja so, daß das Fahrzeug zur Verrichtung seines eigentlichen, erwerbbringenden Zwecks vermutlich im Hafen liegen werde, und Tjalken neigten nun einmal dazu, wenn sie keine Segel führen, sich unter entsprechenden Bedingungen sehr aufzuschaukeln. Es wäre ja nicht auszuschließen, daß das Fahrzeug sich durch bestimmte rythmische Bewegungen im Schiffsinneren aufschaukeln würde, er habe das nachgerechnet...also kurz und gut, die Tjalk müsse mit übergroßen Kimmkielen zur Dämpfung etwaiger Rollbewegungen versehen werden, dies sei die einzige Auflage aus seiner Abteilung.

"Hier möchte ich gleich anknüpfen", sagte nun der Sachbearbeiter für Bemastung und Takelung, und räusperte sich mehrmals. Die besagten Rollbewegungen, führte er aus, könnten ja zur Gefährdung von längsseits liegenden anderen Segelschiffen oder Kränen auf der Pier führen. Die Tjalk dürfe nur einfache Pfahlmasten haben, denn bei Salingen und Eselshäuptern oder auch bei einer Breitfockrah bestünde die Gefahr, daß diese sich in den Riggen nachbarlicher Schiffe verhaken oder diese beschädigen könnten. - Eilig brachte der Protokollführer auch diese Auflage zu Papier.

Nun kam man auf die Inneneinrichtung zu sprechen. Maximal 5o Boxen, so schlug der Sicherheitsexperte vor, sollten zugelassen sein. "Und die eisernen Schiffswände müssen gehörig abisoliert werden, sonst greift das ganze Schwitzwasser noch den Stahl an!", warf der eifrige junge Schiffbau-Assessor ein. Verhindert werden müsse, so dozierte der Sicherheitsexperte, daß der Schiffer die Boxen aus Profitgier zu eng bauen läßt. Wenn auch manche gerade dies für besonders gemütlich gehalten hätten, so wurde doch die Höhe der Boxen mit mindestens der dreifachen Höhe eines mittleren Beckenhubs festgelegt, zuzüglich mindestens 1o Zentimeter für die Matratze, denn man müsse ja auch mal an die armen Mädchen denken, die sich da tagtäglich abschuften müßten. Nachdem auch die Breite der Niedergänge und Notausgänge geklärt war, meldete sich der schon ungeduldig gewordenen Maschinenbau-Experte zu Wort.
Unverantwortlich sei es, so stieß er hervor, nicht auch an eine ausreichende Feuersicherheit zu denken. Was könne da alles passieren? Man stelle sich nur einmal vor, daß da irgendwo Kolben und Buchsen heißliefen - was wäre dann??? Unbedingt müsse nach seiner Auffassung eine automatische Berieselungsanlage eingebaut werden. Und die solle so funktionieren: Im Achterschiff werde eine kleine Dampfmaschine aufgestellt, deren Kessel bei den Hafeneinsätzen des Schiffes stets unter Druck stehen müsse. Bimetall-Relais in den einzelnen Boxen sollten dann für thermoelektrische Einschaltung der dampfgetriebenen Löschwasserpumpe sorgen etc etc. Beeindruckt schwiegen die anderen Kollegen. Daß sie selbst nicht daran gedacht hatten!

"Damit sind aber die großen rechtlichen Probleme noch nicht ausgeräumt", setzte nun der Hausjurist an. Welchen rechtlichen Status sollen die 5o Damen eigentlich an Bord haben, wenn die Tjalk unterwegs ist? Sind sie als feste Mannschaftsmitglieder zu verstehen? Dann müßten sie auch ordnunggemäß angemustert werden. Außerdem sei

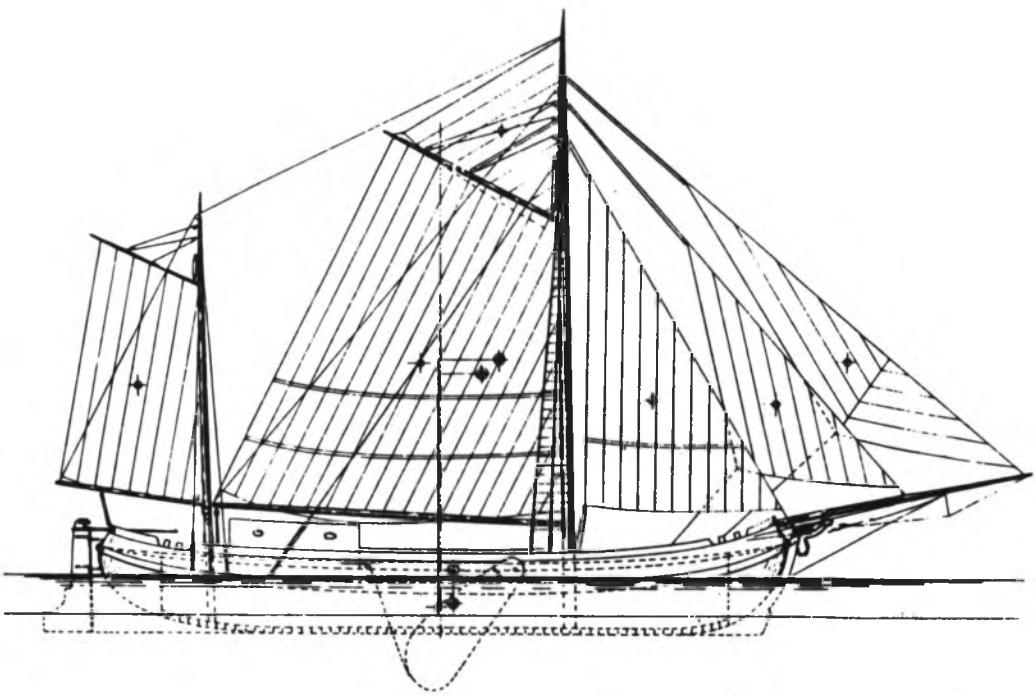
bei einer so großen Besatzung die Mitnahme eines Bordarztes gesetzlich vorgeschrieben. -"wäre ja wohl ohnehin sehr anzuraten"- warf der Bürovorsteher ein. Und der Jurist fuhr fort: Außerdem müsse dann im Dreiwachen-Rythmus gearbeitet werden. Und als was, bitte sehr, sollten die Damen in der Musterrolle eingetragen und versichert werden? Ein genüßliches Schmunzeln lag auf den Gesichtern, als diese Frage diskutiert wurde...

Als nach mehrstündiger Sitzung der Auflagenkatalog immer weiter angeschwollen war, kam man zur Frage der periodischen Besichtigungen. "Besichtigungen im Betrieb!" forderte einer, was den Beifall der ganzen Runde fand. "Der Vorstand wird sich persönlich um das Funktionieren aller Arbeitsabläufe an Bord kümmern und sich vom Schiffsführer in diese gehörig einweisen lassen!", formulierte der Bürovorsteher so auffallend flüssig, daß man den Verdacht haben konnte, er habe über diesen Punkt insgeheim schon lange nachgedacht. Aber da hatte er etwas schönes angerichtet! "Und wieso wir denn nicht?", ereiferten sich seine Untergebenen. Und der socialdemokratische Betriebsrat sagte ihm auf den Kopf zu, hier sollten wieder obrigkeitliche Privilegien geschaffen werden, wogegen man sich notfalls durch Anzettelung eines Generalstreiks zu wehren wisse. Er fordere, daß alle Beschäftigten des Hauses an dieser genauen Inspektion teilzunehmen hätten. "Dann könnte man ja unser ganzes Haus der passiven Bestechlichkeit verdächtigen", sperrte sich der Vorstehen. "Von wegen passiv, wir werden es den Mädels ganz schön -" doch da wurde der übereifrige Assessor wieder vom Betriebsrat unterbrochen, der den Schlichtungsvorschlag unterbreitete, das Ganze doch im Rahmen eines Betriebsausflugs zu absolvieren. Dies fand den Beifall aller Beteiligten, und vorbehaltlich der Zustimmung des Schiffers wurde beschlossen, die sonst alle zwei Jahre anfallenden genauen Betriebsbesichtigungen der Tjalk halbjährlich durchzuführen. "Insgesamt", so schloß der Vorsteher die Versammlung,"stellt dieses ehrgeizige Projekt hohe Anforderungen an die technischen Möglichkeiten unserer Zeit. Wir dürfen froh sein, hieran mitwirken zu können!" (Hierbei wird deutlich, wie unkritisch man damals noch jeder Art von technischem Fortschritt gegenüber stand!)

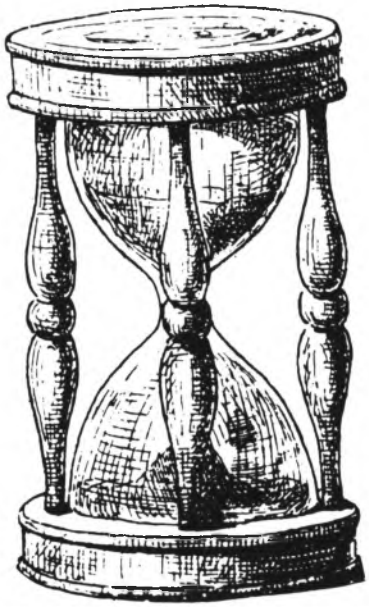
Doch lange solle die Vorfreude nicht dauern. Kaum waren die vielen Auflagen dem angehenden Schiffer postalisch zugestellt worden, da kam er auch schon empört bei der Berufsgenossenschaft angelaufen. Jetzt seien die Herren ja wohl völlig verrückt geworden mit ihren Vorschriften, polterte er los. Man sei ja bereit, sich einiges gefallen zu lassen, aber das hier gehe wirklich zu weit. Ob sie ihn denn zum besten halten wollten? Er gebe ja zu, daß sein binnenländischer Akzent manchmal schwer zu verstehen sei, aber er könne beschwören,

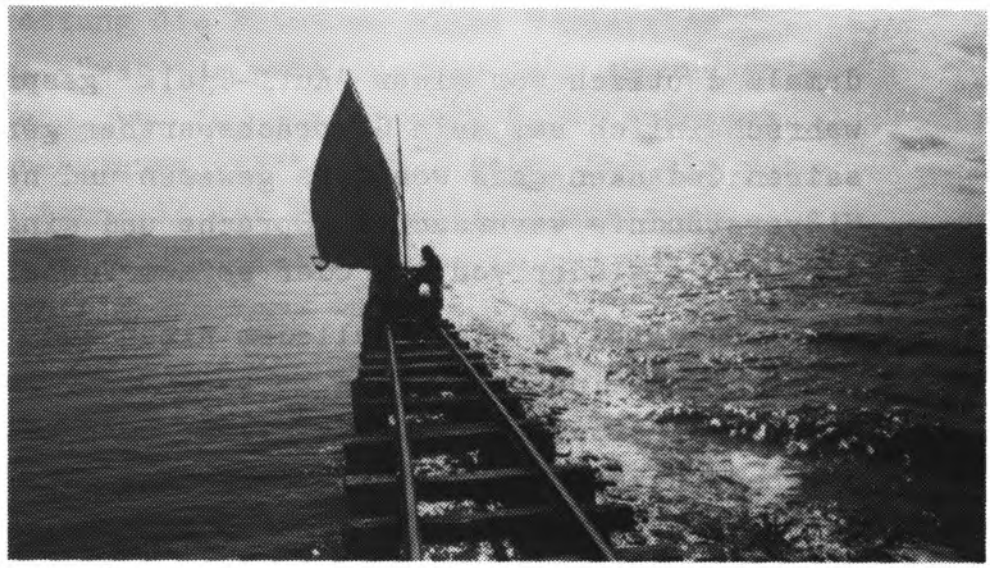
damals deutlich von einer 'Kuff-Tjalk' gesprochen zu haben - wahrscheinlich sei sein Gesprächspartner gerade mal wieder mit seinen Gedanken ganz woanders gewesen und habe damit dies üble Mißverständnis verursacht...Sprachs und ging seiner Wege, ohne daß man je wieder von ihm oder seinem Vorhaben gehört hätte.

Aber wer weiß, ob hinter alledem nicht doch die Absicht gesteckt hat, tatsächlich eine Puff-Tjalk zu bauen? Wir Nachgeborenen können das nicht mehr eindeutig feststellen. Dann hätte die deutsche See-Berufsgenossenschaft wieder einmal mit ihrer Vorschriften-Geilheit ein kühnes unternehmerisches Projekt zu Fall gebracht, wie es in der Schiffahrtsgeschichte nicht seinesgleichen gehabt hätte. Wie es nun auch immer gewesen sein möge - jedenfalls ist deshalb nie eine Groninger Puff-Tjalk gebaut worden! Leider, - kann man da aus unserer Sicht nur sagen. Denn was wäre das für eine überaus reizvolle Aufgabe gewesen, so ein Schiff einmal in allen Einzelheiten originalgetreu zu restaurieren und mit neuem Leben zu erfüllen!

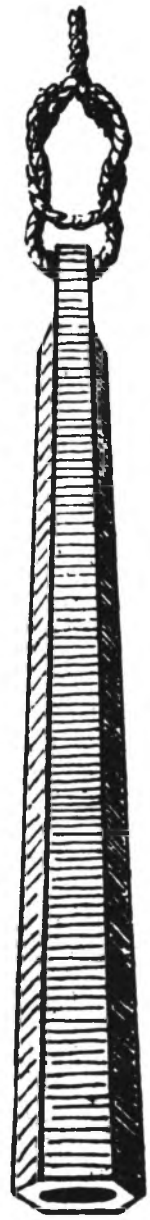


Groninger Kufftjalk von 1904





Segel-Lore nach Hallig Oland. Kapitän „Tante Magda" 4. 7. 52



Die Herausforderung.

Von der nordfriesischen Hallig Oland schrieb uns der dort ansässige und tätige Junglehrer und Wattensegler Pauli Sahlmüller:

"...würde ich als interessierter Laie gern meinen Beitritt erklären. Die Voraussetzungen für einen 'Gaffelfreund' kenne ich weiter nicht. Sollte ein entsprechendes Boot dazugehören, kann ich nur auf unseren Jollenkreuzer PADUA verweisen: Baujahr 192o, aber hochgetakelt. Sollte es ein gaffelgetakeltes 'Fahrzeug' sein, kann ich mit unserer Lore dienen:

Baujahr:	197o
LüA:	2,5o m
Br.ü.A.:	1,2o m
Material:	Fichtenholz
Motor:	6 PS Ilo
Segel:	1 altes Gaffelsegel von der XENOPHON (die Pauli vorher gehört hat).

Leider kann man, aus verständlichen Gründen, mit diesem Fahrzeug nicht an den Aktivitäten des Vereins bertreffs Herbsttreffen, Pfingsttreffen, Gemüseregatta etc etc teilnehmen. Wenn aber jemand glaubt, eine Regatta mit seinem Schiff gegen meine Lore gewinnen zu können, so stelle ich mich jederzeit der Herausforderung. Mit einer Einschränkung: Die Strecke ist festgelegt - Oland-Langeneß oder Oland - Dagebüll..."

Bildunterschrift

Seit 1927 ist Hallig Oland durch einen Damm mit dem Festland verbunden; später wurde der Damm bis Langeneß weitergeführt. Auch heute noch kann dieser Damm nur durch Loren befahren werden. Fast jede Hallig-Familie hat heute eine Benzin- oder Diesel-Lore. Früher gab es nur wenige Loren - die berühmteste aber war die Segellore von 'Käptn Magda'. Magda fuhr regelmäßig zum Festland und kaufte dort alles ein, was man vorher bei ihr bestellt hatte. Fehlte der Wind oder kam er ungünstig, so wurde die Lore geschoben. Magda hat den Lorendienst unter Segeln bis ins hohe Alter fortgesetzt. Unser ehrenwertes Mitglied Pauli Sahlmüller ist seit Magdas Tod der erste, der wieder eine Segellore in Betrieb gesetzt hat. Und die ist sogar gaffelgeriggt!

Sechs Monate Verein Museumshafen Flensburg

Nach dem Vorbild des Vereins "Museumshafen Oevelgönne" und beeinflußt von der "Schiffergilde" in Bremerhaven haben wir uns am 29. September 1979 zusammengetan und den Verein "Museumshafen Flensburg e.V." gegründet.
Die Mitglieder des Vereins sind Eigner (in alphab.Reihe) der Schiffe:
"Anna-Lisa von Flensburg"
"Dora af Raa"
"Frieda von Hadersleben"
"Gulle"
"Nordlys"
"Tykke Venn".
Im November 1979 haben wir uns mit unseren Schiffen im Flensburger Hafen der Öffentlichkeit vorgestellt. Im Januar 1980 wurde die vom Mitglied Rainer Prüß gezeichnete Grafik der Vereinsschiffe in mehreren 100 Exemplaren verteilt. Am 29.2.80 fand eine gut besuchte öffentliche Veranstaltung (unter Mitwirkung von Joachim Kaiser) statt.
Nach dem anhaltend guten Presseecho ist am 8.3.1980 der Antrag bei der Stadt Flensburg gestellt worden, einen Museumshafen zu genehmigen, für 1980 zunächst "auf Probe". Bislang hat die CDU-Fraktion in einer öffentlichen Erklärung das Vorhaben befürwortet, bei den anderen Fraktionen ist von einer positiven Einstellung auszugehen. Das Ergebnis der Ausschußberatungen muß abgewartet werden.
Fernziel des Vereins ist es, den Museumshafen in der Nähe des unmittelbar am Hafen im Aufbau befindlichen Flensburger Schiffahrtsmuseums zu plazieren.
Der Verein wird mit zwei Schiffen, der "Dora" und "Frieda" am 791. Hafengeburtsatg teilnehmen. Für das Wochenende 31.5./1.6.1980 ist die 1.Flensburger-Rum-Regatta für Veteranenschiffe geplant. Die Zustimmung der Stadt Flensburg liegt noch nicht vor. Der Termin sollte jedoch vorgemerkt werden.
Am Schiffstreffen in der Schlei und dem anschliesenden Windjammertreffen in Kiel werden alle sechs Schiffe teilnehmen.
Wer Interesse am Mitmachen hat oder an einen Liegeplatz im Museumshafen Flensburg denkt, der wende sich an:

Geschäftsführer Martin Horn
Holstengang 8,239 Flensburg
Tel.:0461/26960, tgs.:0461/4091

oder an mich

Jürgen Klette -Vorsitzender-
Dorfstr.21 2395 Gremmerup
Tel.:04634/480 (die Nummer aus dem letzten Mitgliederverzeichnis ist überholt!).

j.kl.

FLENSBORG AVIS
Sydslesvig-udgaven

Montag, den 3. März 1980

Wir brauchen nur ein Stück Wasser im Flensburger Hafen

Verein „Museumshafen Flensburg" stellte sich der Öffentlichkeit vor – Fünf Pluspunkte – Reklame für den Heimathafen

„Flensburger Rum-Regatta" sei doch eine schöne Bezeichnung, meinte der Vorsitzende des „Museumshafen Flensburg", Jürgen Klette, am Freitagabend in „Flensborghus". Zum ersten Mal stellte sich der Verein der Öffentlichkeit vor, nachdem man schon früher mit einer Vorstellung der Traditionssegler auf sich aufmerksam gemacht hatte. „Was wir zu bieten haben, ist viel", meinte Klette, „was wir brauchen, ist nur ein Stück Wasser im Flensburger Hafen. Dafür wollen wir selbstverständlich zahlen."

Neben der Forderung nach einem Museumshafen für die Fördestadt — und natürlich auch für die eigenen Schiffe — habe man selbstverständlich mit eigenen Initiativen aufzuwarten, die auch für die Stadt recht attraktiv seien. Zwar habe man bis jetzt den Schritt ins Rathaus noch nicht unternommen, „schließlich wollen wir erst einmal zeigen, wer wir eigentlich sind", aber die Stimmung der verantwortlichen Flensburger sei eigentlich gar nicht schlecht, wußte Jürgen Klette, schippernder Jurist mit eigenem Frachtsegler, im vollbesetzten Saal zu berichten.

„Fünf Pluspunkte sprechen für uns", sagte der Vorsitzende den vorwiegend rauschebärtigen Teilnehmern: Erstens sei so eine Sache „etwas optisch Feines" Man möge sich doch einmal vorstellen, daß mitten im Hafen hohe Masten aufragen, die Seglern gehören, die zum Teil 100 Jahre alt sind. Dies sei ein Bild. Zweitens komme der „museale Aspekt" zu seinem Recht. „An Land hat man längst gemerkt, daß alte Häuser schön sein können. Da schlägt man keine Schnörkel mehr ab. So ein altes Segelschiff, das als Nutzfahrzeug jahrein jahraus unterwegs war, ist eine weitaus größere Seltenheit!" Auf dem Wasser sei nämlich alles vergänglicher.

Drittens fahre jeder Eigner für Flensburg Reklame: Alle sechs Schiffe, die zum „Museumshafen" gehören, tragen am Heck als Heimathafen „Flensburg". „Da kann man doch gleich sehen, wo wir herkommen!"

Unter anderem beabsichtige der Verein, an der diesjährigen Windjammerparade in Kiel im ganzen Verband teilzunehmen. „Wenn die Stadt uns dann noch freundlicherweise Stadtflaggen zur Verfügung stellt, führen wir Flensburg auch noch im Top!"

Viertens habe der Verein eine eigene Jugendabteilung. „Im Sommer geht es dann mit einem ordentlichen Sack voller Mitsegler rund Okse-Øer".

Fünftens müsse er die Finanzen ansprechen, meinte Klette „Heute und auch in Zukunft kommen wir selbstverständlich für unsere eigenen Schiff auf. Schließlich gehören die uns ja auch!" Was da an Kosten für Tonnen oder Dalben auf den Museumshafen zukommen, werde man aus eigener Tasche bezahlen. „Wir wollen nicht versuchen, die Kosten abzuwälzen. Für das, was wir vorhaben, soll die Stadt keinen Pfennig bezahlen. Faßt man alles zusammen, profitiert die Stadt eigentlich nur von uns."

Bislang sei man nur auf freundliche Unterstützung gestoßen, berichtete der Vorsitzende. Mit allen Traditionssegler-Vereinigungen pflege man besten Kontakt. Besonders gut sei die Beziehung zu Dänemark. Dort seien inzwischen rund 260 „Fahrzeuge in Holz", [illegible] Schiffahrt kü[illegible] „Die [illegible] haben uns zugesichert, daß sie auch bei uns aufkreuzen wollen, wenn unser Museumshafen eingeweiht wird. Die können ruhig alle kommen, denn auf der Förde ist Platz genug."

Der nächste Knüller, den man in petto habe, sei eine ganz besondere Regatta: „Die Flensburger Industrie hat uns auf diese Idee gebracht." „Flensburger Rum-Regatta" soll diese Wettfahrt heißen. Ende Mai könne sie stattfinden, vorausgesetzt die Verwaltung habe nichts dagegen.

Im Verlaufe des weiteren Abends stellte der „Vater der deutschen Traditionssegler-Bewegung" Joachim Kaiser den Museumshafen Hamburg-Oevelgönne vor. Lachstürme begleiteten einen von ihm kommentierten Film von der Einweihung dieses Hafens. Auch dort habe ein strahlender Bürgermeister an Bord eines Schiffes gestanden und die Bevölkerung habe gejubelt, meinte der Hamburger Journnalist.

Jürgen Klette sprang sofort ein: „Einen solchen Platz versprechen wir selbstverständlich auch dem Flensburger Oberbürgermeister. And.

FLENSBURGER NACHRICHTEN

Montag, 3. März 1980

„Museumshafen Flensburg" – eine Attraktion, die die Stadt „keinen Pfennig kosten soll"

Verein verfügt bereits über sechs alte Segler, die zwischen 50 und 95 Jahre alt sind
„Wenn die Stadt mitspielt", soll Ende Mai die 1. Flensburger Rum-Regatta stattfinden

„Bisher haben wir mit Absicht noch keinen Antrag an die Stadt gestellt, denn wir wollen erst zeigen, was wir sind und was wir selber können", erklärte Jürgen Klette, der Vorsitzende des Vereins „Museumshafen Flensburg", der sich am Freitagabend im „Flensborghus" einem großen Publikum vorstellte. Sechs alte Segler aus Holz und Stahl werden von den Vereinsmitgliedern in Fahrt gehalten, und für diese sechs alten Schiffe wünscht sich der Verein einen Liegeplatz — möglichst am Hafenwestufer in unmittelbarer Nähe des im ehemaligen Zollpackhof geplanten Schiffahrtsmuseums. „Die Stadt soll keinen Pfennig zahlen müssen", sagte Klette, die Vereinsmitglieder wollten nicht irgendwelche Kosten abwälzen, sondern seien sogar bereit, Pachtzinsen für die Wasserfläche zu zahlen. Sie wollen nur ihre alten attraktiven Schiffe gemeinsam an einem Platz festmachen können und damit Flensburg zu einer weiteren Attraktion verhelfen.

Initiator zur Gründung des Vereins war Jürgen Klette. Sein Berufsweg führte ihn im vergangenen Jahr nach Flensburg — und mit ihm und seiner Familie trat selbstverständlich auch sein Schiff, der Besan-Ewer „Anna-Lisa von Wilster", die Reise nach Norden an. Auf der Suche nach einem Liegeplatz für sein Schiff fand er Kontakt zu den Eignern anderer alter Schiffe, die in Flensburg und Umgebung lagen. Und sehr schnell kam der Gedanke auf, nach den Vorbildern der Museumshäfen Hamburg-Oevelgönne und Bremerhaven einen solchen Hafen auch in Flensburg zu schaffen. Am 29. September 1979 erfolgte die Gründung des Vereins „Museumshafen Flensburg".

Ein solcher Hafen habe fünf Pluspunkte, meinte Klette:

- **Ein Museumshafen sei optisch „eine feine Sache".**
- **Der Verein würde privat einen kleinen Sektor aus dem Bereich Denkmalschutz übernehmen. An Land sei die Entwicklung so weit, daß Wertvolles erhalten werde, aber bei der Erhaltung von Wasserfahrzeugen sei die öffentliche Hand einfach überfordert, „weil das bannig viel Geld kostet".**
- **Alle Schiffe haben als Heimathafen Flensburg, auch sein Besan-Ewer sei auf „Anna-Lisa von Flensburg" umgetauft worden. Da die Eigner oft Einladungen zu Veranstaltungen mit Veteranenschiffen erhielten, falle dann auch immer ein kleiner Glanz auf Flensburg zurück.**
- **Es soll Jugendarbeit betrieben werden nach dem Vorbild der Schiffergilde Bremerhaven. Ziel sei es, im Sommer „mit einem Sack voller junger Leute" zum Beispiel zu den Ochseninseln zu segeln.**
- **Als letzten, aber nicht unwichtigsten Pluspunkt nannte Klette die Tatsache, daß der Verein selbst die Anlagen erstellen wolle und „die Stadt nicht einen Pfennig zahlen soll".**

Besonders, was die Werbung für Flensburg anbelangt, so stehen schon einige Aktionen fest. Die Flensburger Schiffe sind zum Hamburger Hafengeburtstag eingeladen, der im Mai begangen wird. Zwei Schiffe werden fahren. Wie Klette erklärte, werden auch sechs Schiffe Mitte Juni an der Windjammerparade in Kiel teilnehmen.

Gute Kontakte bestehen zwischen dem Flensburger Verein und dem dänischen Veteranenschiff-Verband, der rund 260 Fahrzeuge zählt. Dieser Verband habe die Gründung des Flensburger Vereins sehr begrüßt. Für Ende Mai ist ein gemeinsames Treffen vorgesehen, und es soll — sofern die Stadt mitspielt — dann vielleicht sogar eine 1. Flensburger Rum-Regatta stattfinden. Kontakte bestehen bereits auch mit dem Flensburger Museum, dem Verein zur Förderung eines Flensburger Schiffahrtsmuseums und dem Verein, der sich die Erhaltung und erneute Infahrtnahme der „Alexandra" zum Ziel gemacht hat. Bei der Versammlung wurde dem „Museumshafen Flensburg" vom zweiten Vorsitzenden der IG Norderstraße „jede nur erdenkliche Unterstützung" zugesagt.

Dem Argument, daß ein Museumshafen in den Sommermonaten, wenn die meisten Besucher in der Stadt seien, ja durchweg verwaist sei, wollte Klette nicht widersprechen. „Die Schiffe sind nun mal in Privatbesitz", meinte er. Die Eigner wollten natürlich als Entschädigung für die viele Arbeit auch Fahrten, und das naturgemäß meist im Sommer unternehmen. Aber er wies auch darauf hin, daß das Vorhandensein eines Museumshafens sicherlich auch für viele fremde Veteranenschiffe ein Anziehungspunkt sein werde. „Und die würden dann bestimmt in den Sommermonaten die Lücken füllen."

Wie so ein Museumshafen aussehen könnte, wurde eindringlich durch den 1. Vorsitzenden des Museumshafens Hamburg-Oevelgönne, den Hamburger Journalisten und Schiffsschriftsteller Joachim Kaiser, in einem Filmbeitrag und durch Dias deutlich gemacht. Klar wurde den Zuschauern aber durch Kaisers Beitrag und bei der Bild-Vorstellung der Flensburger Schiffe auch, wieviel Arbeit, Idealismus, aber auch Geld notwendig ist, aus den beim Kauf meist recht verkommenen Veteranen solche Schmuckstücke zu machen, wie es die Flensburger Schiffe zum großen Teil sind. mei-

Geplante Schiffsbelegung ab Saison 1980:

Schiffsname Heimathafen Untersch.-Signal	Schiffstyp Takelung Segelfläche	Bauj./Baumat. Bauort Bauwerft	Länge Breite Tiefg.	BRT NRT PS	Name des Eigners und Telefon Anschrift jetziger Schiffsliegeplatz
1) M U S E U M S S C H I F F E					
JOHANNA Neumühlen	Frachtewer Besanewer	1903/Stahl Elmshorn J.Thormählen	17,54 4,86 1,00	36,75 28	Egon Heinemann (523 90 23/880 55 81) Kööliner Weg 16, 2000 Norderstedt Museumshafen/Finkenwerder
CATARINA Hamburg DHMF	Fischerewer Besanewer 120	1889/Eiche Hamburg-Neuhof Johann Brandt	16,10 5,25 1,20	13,3 86	Wolfgang Friederichsen (880 80 81) Oevelgönne 107, 2000 Hamburg 52 Museumshafen/Finkenwerder
TIGER Hamburg	Schleppdampfer	1910/Stahl Hamburg Jannssen+Schmilinsky	15,98 4,82 	38,07 240	Museumshafen Oevelgönne e.V. Oevelgönne 42, 2000 Hamburg 52 Museumshafen
OTTO LAUFFER Hamburg	Dampfbarkasse	1928/Stahl Hamburg Stülcken	15,50 3,88 1,65	33,6 147	Museum f.Hamburgische Geschichte Holstenwall 24, 2000 Hamburg 36 Museumshafen/Rugenberger Hafen
ELBE 3 Hamburg	Feuerschiff	1888/Stahl Vegesack Lange	45,10 7,20 3,80	256 300	Museumshafen Oevelgönne e.V. Oevelgönne 42, 2000 Hamburg 52 Museumshafen
2) Restaurierte V E T E R A N S C H I F F E					
ANNA Otterndorf	Frachtewer Besanewer 162	1910/Stahl Wewelsfleth Junge	18,00 4,10 1,10	 40	Uwe Kröncke (742 96 89) Westerdeich 16, 2103 Hamburg 95 Museumshafen/Otterndorf
AURORA Altona DJKA	Fischkutter Kutter 120	1934/Eiche Rügenwalde F.Götz	13,00 4,50 1,60	15,95 11,54 20	Volker Meier (48 89 90) Hohelufthaussee 120, 2000 Hamburg 20 Museumshafen/Finkenwerder
DELPHIN Hamburg DA 9061	Mutte Kutter 100	1930/Eiche West-Rhauderfehn Wiese	14,30 3,66 1,00	 86	Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne Oevelgönne 10, 2000 Hamburg 52 Museumshafen/Finkenwerder
DIE VERÄNDERUNG Hamburg	Frachtewer Besanewer 60	1952/Stahl Mooregge Jacobs	10,40 3,00 0,85	 12	Joachim Kaiser (737 35 83) Ochsenw.Elbdeich 217, 2050 Hamburg 80 Museumshafen/Allermöhe
FORTUNA Oevelgönne DAFO	Skutsje Gaffel-Slup 100	1914/Stahl Holland unbekannt	15,79 3,35 0,60	17,70 13,16 36	Volkwin Marg (880 79 52) Oevelgönne 52, 2000 Hamburg 52 Museumshafen/Bleichenfleet
FRIEDA Hamburg	Fischkutter-Hai Gaffel-Kutter	1925/Holz Dänemark unbekannt	13,50 4,15 1,70	 	Rainer Ullrich (45 97 73) Magdalenenstr.53, 2000 Hamburg 13 Museumshafen/Brunsbüttelkoog
GRETA Finkenwärder	Fischkutter Gaffelkutter 75	1910/Eiche Finkenwerder J.Behrens	10,50 3,55 0,80	 40	Uwe Lütgen (880 13 64) Grünebergstr.9, 2000 Hamburg 50 Museumshafen
MOEWE Hamburg	Frachtewer Besanewer 150	1907/Stahl Itzehoe Heinrich Fack	17,70 4,10 1,00	31 28	Bernd Alm (607 15 72) Rader Weg 36, 2000 Tangstedt Museumshafen/Allermöhe
ROSINANTE Hamburg	Ijsselaak Gaffelkutter 100	1909/Stahl Moerdijk/NL	14,65 4,00 0,60	 16	Ilo v.Waltershausen (04104/3424) Pfingstholzallee 4, 2055 Aumühle Museumshafen/Allermöhe
3) Arbeitsschiffe					
HEIN	Festmacherboot	1952/Stahl	7,00	25 PS	Museumshafen (Eignergemeinschaft)
FIETE	Übersetzboot	Stahl	3,50		Museumshafen

Seite 2

Schiffsname Heimathafen Untersch.-Signal	Schiffstyp Takelung Segelfläche	Bauj./Baumat. Bauort Bauwerft	Länge Breite Tiefg.	BRT NRT PS	Name des Eigners und Telefon Anschrift jetziger Schiffsliegeplatz
4) V E T E R A N S C H I F F E , die restauriert werden und für den Museumshafen in Frage kommen:					
ASGARD Hamburg	Frachtlogger ? 2-Mast-Schoner 347	1881/Eiche England	23,65 5,39 2,60	49,35 32,26 40	Rando Wolff (745 95 38) Nincoper Str.27, 2104 Hamburg 96
AUGUSTE Hamburg	Frachtewer Giekewer	1900/Stahl Elmsborn Kremer	16,45 4,00 1,00	 58	Helmut Lanoker (832 33 21) Randowstr.7, 2000 Hamburg 53 Freihafen
CATHARINA Hamburg	Frachtewer Besanewer	1895/Stahl Boizenburg E.Niemand	17,47 4,11 1,00	27,5 	Klaus + Gunter Riese (46 51 18) Lehnbartzstr.6, 2000 Hamburg 20 Allermöhe
EDEN Hamburg	Frachtewer Besanewer	1898/Stahl Elmsborn Kremer	18,66 4,17 1,00	35 75	Jan Rohde Wendenstr.126, 2000 Hamburg 26 Hochwasserbassin (Hamburg 26)
EULE Tollerort	Frachtewer Besanewer	1895/Stahl Boizenburg E.Niemand	17,93 4,14 	29 70	Bernd Schmiel (480 75 12) Hans-Much-Weg 12, 2000 Hamburg 20 Kohlenschiffbafen
HOOP OP WELVAART Oevelgönne	Tjalk Gaffel-Kutter 90	1883/Stahl Lekkerkerk/NL Duivendijk	13,08 3,65 0,60	 2x30	Eignergemeinsch. Thönnessen/Schnell Oevelgönne 42, 2000 Hamburg 52 Museumshafen
MALTON Hamburg	Kutter 2-Mast-Schoner	1949/Kiefer Norwegen unbekannt	15,00 4,70 1,70		Christian Bauer (45 16 61) Feldbrunnenstr.15, 2000 Hamburg 13 Allermöhe
MARIE Altona	Galeaß Gaffel-Ketch 180	1898/Eiche Faaborg/DK Rasmus Möller	18,00 5,00 1,85	33 120	Gerhard Ibel (82 98 72) Karl-Jacob-Str.40, 2000 Hamburg 52 Bornholm/DK
NORDSTERN Hamburg	Heckschiff Gaffel-Ketch	1905/Stahl Hoogesand/NL Hendrik Kröse	18,88 5,11 	48 65	Henning Hille (05821/2474) Medinger Str.18, 3188 Bad Bevensen Billwerder Bucht
OBERBAURAT SCHMIDT Hamburg	Feuerlöschboot	1928/Stahl	16,50 3,60 1,47	 120	Museum f.Hamburgische Geschichte Holstenwall 24, 2000 Hamburg 36 Travehafen/Ellerholzdamm
PERLE Oevelgönne	Frachtewer Giekewer	1907/Stahl Ütersen Sohedelgarn	15,00 4,66 1,00	 92	Wilhelm Kirsch (31 57 24) Rambachstr.1, 2000 Hamburg 11 Kohlenschiffbafen
VANADIS Hamburg	Zollkutter 2-Mast-Schoner	1980/Eiche Troense/DK Eigenbau	18,00 5,00 1,80	 105	Uwe Kutzner Löwenstr.3a, 2000 Hamburg 20 Svendborgsund-Troense/Dänemark
VIKING II Hamburg	Kutter Gaffel-Ketsch	1938/Holz Sagväg/Norwegen unbekannt	18,97 4,70 2,60	35,64 23,76 120	Ludwig + Roland Riepert (390 96 93) Eulenstr.61, 2000 Hamburg 50
5) V E T E R A N S C H I F F E, die längere Zeit als Gastlieger im Museumshafen liegen wollen:					
ACTIV Altona DGVM	Frachtschoner 3-Mast-Schoner 500	1952/Eiche Svendborg/DK Ring Andersen	27,35 7,10 2,40	127,82 75,66 230	Volkwin Marg (880 79 52) Oevelgönne 52, 2000 Hamburg 52 Svendborgsund-Troense/DK
CARMELAN Alt-Duvenstedt	Kutter Gaffel-Ketsch	1927/Holz			Hagen Weihe (04338/269) Dorfstr. ,2371 Alt-Duvenstedt Rendsburg
CAROLA Travemünde DKDP	Galeaß Gaffel-Ketsch 200	1900/Eiche Nyköbing/DK Swanberg	17,24 5,00 1,84	33 17,5 148	Hans-Edwin Reith (38 16 12) Pallmaille 118, 2000 Hamburg 50 Travemünde
DUENNA Hamburg DIBQ	Austern-Smack 2-Mast-Schoner 230	1903/Holz Essex/GB Aldous Brotbers	14,60 3,60 1,80	18,5 14 48	Egon Heinemann (880 55 81) Oevelgönne 52, 2000 Hamburg 52 Andraitx/Mallorca
GALATHEE Hamburg DIFG	Kutter Gaffel-Ketsch 180	1920/Holz Skagen/DK S.J.Nipper	18,67 4,55 1,90	30,28 7,35 170	Peter Schymansky (04151/3620) Düsternhorst 8, 2053 Schwarzenbek Kiel
JAERBUEN II Lübeck	Kutterjacht Gaffel-Kutter 120	1898/Holz Larvik/N Colin Archer	13,30 4,10 2,20	25,6 0,26 	Uwe Griem (04102/2667) Am Rehm 25, 2070 Ahrensburg Lübeck
NOSTRA Hamburg	Logger Gaffel-Ketsch	1895/Stahl Vegesack Bremer Vulkan	22,80 5,80 		Klaus Freudenhammer (Eignergemeinsch.) Horner Weg 205b, 2000 Hamburg 74 Kohlenschiffbafen
TRYGVASON Altona DGTG	Logger Gaffel-Ketsch 320	1907/Holz Rosendal/N Rosendal-Werft	23,70 5,80 2,80	49,70 130	Hasko Scheidt (Eignergemeinschaft) Iroldstieg 7, 2000 Hamburg 56 Kiel

„PORT ARTHUR"

"Willst Du Undank ernten, so brauchst Du nur etwas Gutes tun!" - so lautet ein altes friesisches Sprichwort. Und so ähnlich ging es auch dem Museumshafen Oevelgönne in den ersten Jahren seiner Existenz. Da wollen ein paar Idealisten die Hansestadt Hamburg um einen Hafen bereichern, mit dem die ehemals große Segelschiffs-Tradition dieser Stadt dokumentiert wird - und bekommen von offizieller Seite haufenweise Knüppel zwischen die Beine geworfen.
Die Schwierigkeiten, mit denen der Museumshafen zu kämpfen hatte, um ein paar Quadratmeter sonst nicht nutzbarer Wasserfläche pachten und mit alten Schiffen belegen zu können, lassen eigentlich nur die Schlußfolgerung zu, daß der Hamburger Hafen unter fürchterlicher räumlicher Enge leidet und zu den ärmsten Deutschlands zählt. Und wenn man andererseits das Tempo sieht, mit welchem sich Hamburgs Hafenerweiterung in die grünen Marschen hineinfrißt, so ist die Erweiterung des Museumshafens um 3-4 Plätze dagegen nicht einmal ein erbärmlicher Krebsgang, der mit enormen Anstrengungen verbunden gewesen ist. Das Feuerschiff ELBE 3, das seit Jahresbeginn einen vorläufigen Platz im Museumshafen gefunden hat, dürfte das erste in Hamburg festmachende Schiff gewesen sein, dessen Eigner selbst den Nachweis führen mußten, daß die Festmacherklampen an Land ausreichend stark sind, um es zu halten...
Wenn einer von uns Schippern harmlosen Gemüts seinen alten Kahn etwa am Anleger Neumühlen zu vertäuen wagte an einem Platz, der ihm frei zu sein schien, so konnte er böse Überraschungen erleben. Denn großzügig war die Hansestadt Hamburg bisher nur im Gebrauch von Strafzetteln, auf denen etwa zu lesen stand "...wenn Sie Ihr Fahrzeug nicht umgehend entfernen, wird es kostenpflichtig abgeschleppt..." Dazu natürlich Bußgeld satt. Unterzeichnet waren diese Freundlichkeiten stets mit 'Hafenamtsleiter West Arthur P.'* (in Hafenkreisen 'McArthur' genannt). Dessen besondere Vorliebe für den Museumshafen trug diesem inzwischen den Spitznamen 'Port Arthur' bei.
Inzwischen bemüht sich der Museumshafen, das Kriegsbeil möglichst tief zu vergraben. Zum ersten Mal scheint eine wirksame Förderung der Stadt in Aussicht zu stehen: Für das Feuerschiff soll ein geeigneter Liegeplatz entstehen, drei weitere Pfähle im inneren Hafenteil sollen neue Liegeplätze schaffen, und auf die Nutzungsgenehmigung der gesamten westlichen Innenseite des Anlegers kann gehofft werden. Dann kann der Ordner 'McArthur' mit den vielen Strafzetteln wohl geschlossen werden.-

Hamburg, den 20.6.1979 10 00

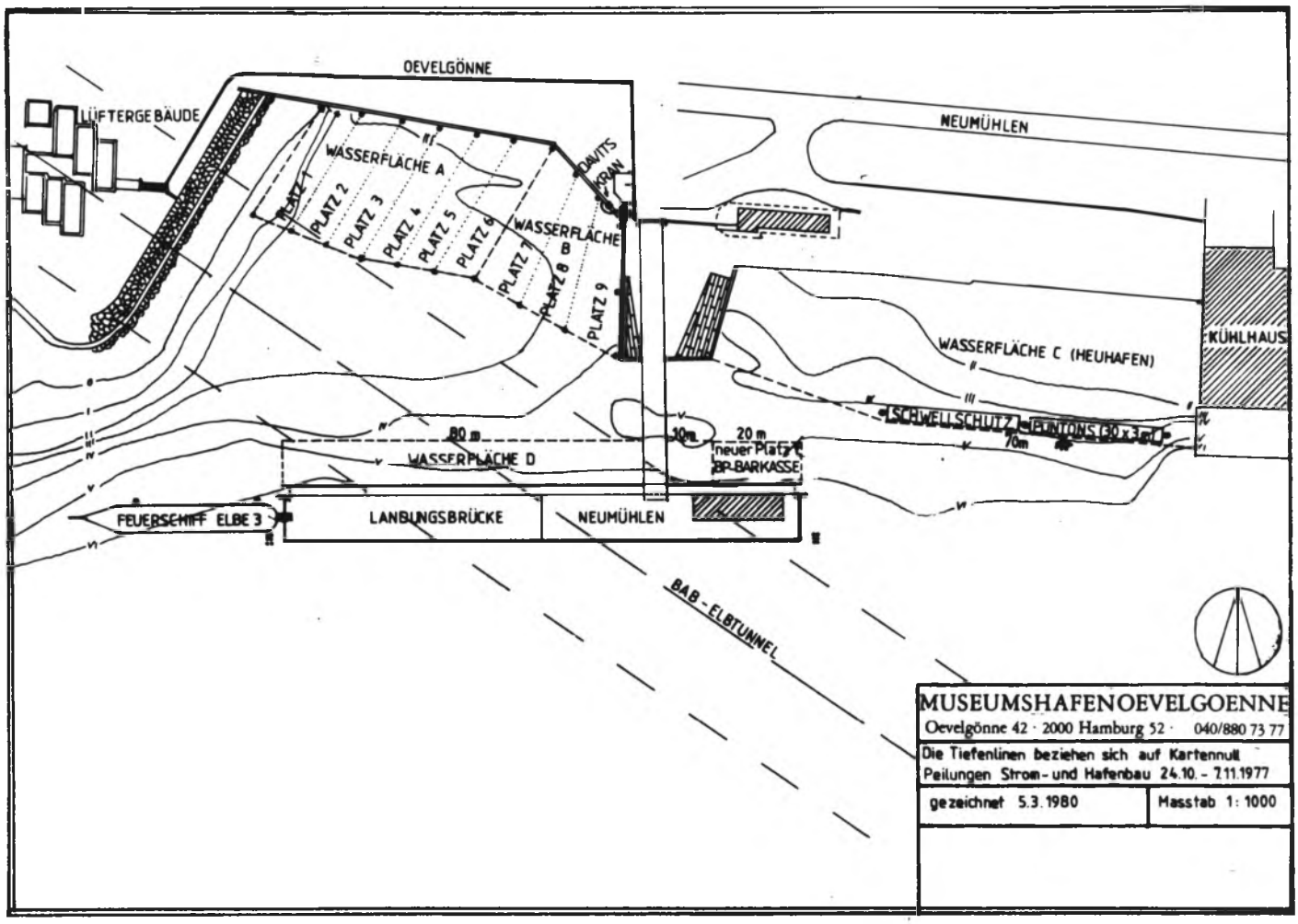
Gem. §17 HG ist das Liegen an den Landungsanlagen ohne Genehmigung nicht gestattet. Sie sind verpflichtet, den Liegeplatz umgehend zu räumen. Sollten Sie dieser Anordnung nicht binnen 24 Std nachkommen, werden wir von unserem Recht gem.§ 60 HG Gebrauch machen, und das unberechtigt an der Landungsanlage liegende Sportboot auf Ihre Kosten nach Baubüro Brook
Harburger Str. 15
schleppen ~~und dort an Land setzen lassen~~.

Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Landwirtschaft
Amt für Hafen, Schiffahrt und Verkehr
Hafendirektion
- Oberhafenamt -
2000 Hamburg 11, Johannisbollwerk 6

Johannisbollwerk 6

Pfeiler
3+9/2/869

Eigentlich war an dieser Stelle eine ätzende Glosse vorgesehen: ein Gedächtnisprotokoll über ein Gespräch mit jener hafenbehördlichen Autorität, die sich nicht scheut die eigene Dienststelle durch einen weißbemützten und unfähigen Trunkenbold auf dem Anleger NEUMÜHLEN vertreten zu lassen, eine Person, die ohne jede Befugnis Museumsschiffe betritt, sich lallend, gröhlend und torkelnd an die Wanten klammert und vor aller Augen über Bord uriniert. Oder haben diese skandalösen Zustände System? Sollen die Besucher vielleicht glauben, daß solch flegelhaftes Benehmen zum Lokalkolorit des Museumshafens gehört?



Wußten Sie schon...

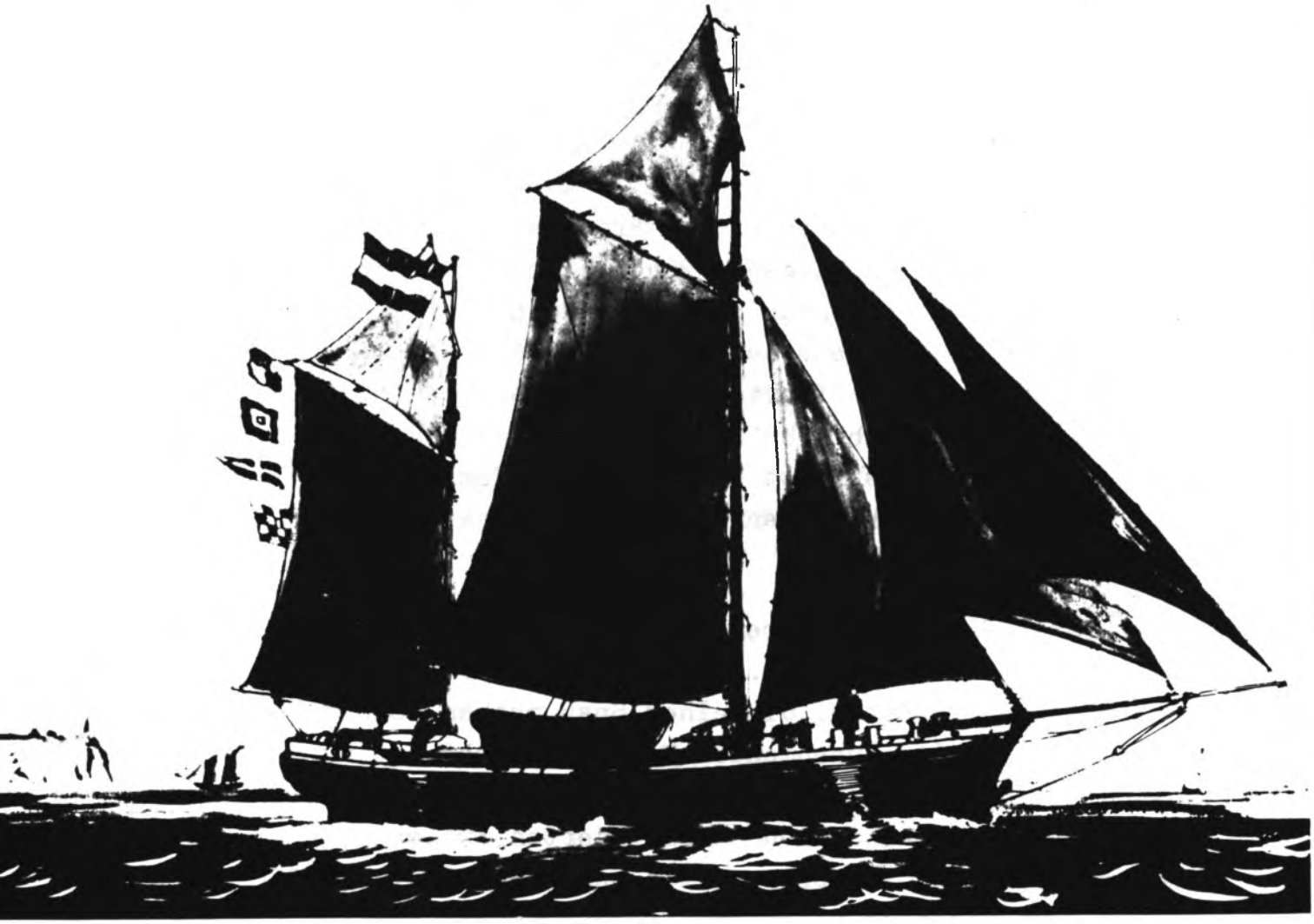
...daß nach bisher unbestätigten Gerüchten die Werft von Jonny Eimers in Wischhafen für ihre Ewer-Neubauten das Warenzeichen 'Jonnys Eimer' eintragen lassen will?

...daß eine Torfmutte (wie z.B. DELPHIN) keinesfalls mit einer Dorfnutte verwechselt werden sollte?

Hermann

aus Wewelsfleth

© Copyright 1979 by Rundschau KG, Itzehoe
Autor: Herbert Karting, Oldendorf



Deutschlands letzter hölzerner Frachtewer

von Herbert Karting

RECHTSFRAGEN

Liebe Mitglieder!

Die wachsenden Schiffsgrößen in unseren Reihen bringen Fragen und Probleme mit sich, die mit der erforderlichen Restaurierungs-Sachkunde nichts mehr zu tun haben. Manche unter uns sehen sich mit ihren großen Schiffen vor Probleme gestellt, die der normale Yachtsegler nicht hat, und die auch unsere berufssegelnden Vorfahren nicht oder nicht in dieser Form hatten. Die richtigen Antworten und Lösungen zu finden, ist für den unvorbelasteten Einzelnen oft außerordentlich schwierig oder zumindest verwirrend. Da es eigentlich keine Verbände oder Zeitschriften gibt, die sich speziell dieser Problematik annehmen, soll hier angeregt werden, das PIEKFALL zu einem entsprechenden Forum zu machen. Nur sind dessen bisherige Mitarbeiter nur sehr bedingt in der Lage, selbst zu all diesen Rechtsproblemen Auskunft zu geben. Deshalb wird hier zur allgemeinen Mitarbeit aufgerufen - wir wissen, daß viele unter uns schon zu halben Rechtsexperten auf bestimmten Teilgebieten geworden sind. Unser Vorhaben geht besonders diejenigen an, die ihre Schiffe gewerblich nutzen oder dies vorhaben, und sei es nur teilweise. Auf diesem Gebiet herrscht eine beträchtliche Rechtsunsicherheit. Manche gewerblichen Schiffsbenutzer meinen, Patentlösungen für all diese leidigen Rechtsprobleme gefunden zu haben - in Wirklichkeit aber hat ihr vermeintliches Erfolgsgeheimsnis nur darin bestanden, daß die umgangenen Behörden oder Körperschaften bisher keinen Wind davon bekommen haben. Zu Recht sollte man mit einem allzu lauten Meinungsaustausch (z.B. in der YACHT) vorsichtig sein, denn das würde die uniformierten Herren auf den blaugestrichenen Motorbooten natürlich erst richtig mobil machen. Das PIEKFALL dagegen als internes Blatt birgt diese Gefahren nicht; wer trotzdem noch Befürchtungen hat, kann ja hinter seiner Zuschrift annonym bleiben...

Die meisten Probleme ergeben sich aus der Tatsache, daß Deutschland der Ort des Geschehens ist. Bekanntlich sind hier die meisten Dinge geregelt oder verboten, die einem Spaß machen können, leider auch auf dem Wasser (in zunehmendem Maße). Erlaubt ist nur, was nicht ausdrücklich verboten ist, und dies herauszufinden, ist meist nicht einfach. Zu den nachfolgend geschilderten Fragen gilt es, die für jedermann zwingenden Vorschriften und ihre mögliche Erfüllung aufzuzeigen, auf Gesetzeslücken und Umgehungsmöglichkeiten (legale) hinzuweisen. Hier sind wir für jeden noch so kleinen Beitrag dankbar!

Joachim Kaiser

Erstes Problem für den Eigner eines größeren Fahrzeugs ist die gesetzliche Registierungspflicht. Bei Seeschiffen liegt die untere Grenze bei einem Rauminhalt von 5o m^3, bei Binnenschiffen ist sie geringer. Wann muß man eine Neuvermessung vornehmen lassen, in wie weit reichen alte Meßbriefe aus? Was kostet eine Vermessung, wo wird sie beantragt?
Alle vermessungspflichtigen Fahrzeuge werden auf dem Seeschiffsregister bzw. Binnenschiffsregister amtlich eingetragen. Und damit können viele Probleme ihren Anfang nehmen. Mit der Eintragung ins Binnenschiffsregister bekommt man nämlich automatisch die Berufsgenossenschaft auf den Hals, auch wenn das Schiff als 'Yacht' registriert wird. Dies ist beim Seeschiffsregister nicht der Fall.
Vorsicht bei der Einfuhr von Schiffen aus dem Ausland - führt man sie als Lustfahrzeuge ein und läßt sie entsprechend registrieren, so wird die Einfuhr-Umsatzsteuer fällig (13 % ?). Und die Kosten für ein als Yacht registriertes Schiff können später nicht von der Steuer abgesetzt werden, auch wenn dieses beruflich genutzt wird. Wer weiß Genaueres darüber?
Was für Chancen haben zum Beispiel Künstler, Schriftsteller, Forschungsreisende oder andere Freiberufler, die Kosten für ihr Schiff steuerlich absetzbar zu machen? Ist es beispielsweise möglich, mit der Gattungsbezeichnung 'Bereisungsfahrzeug' registriert zu werden oder wie auch immer, um mit dem Einanzamt klarzukommen?
Es es auf diese Weise beispielsweise möglich, weiterhin abgabenfreies Dieselöl zu beziehen, für welche Fahrzeuge ist dies überhaupt noch möglich? Und wie ist das mit entsprechendem Heizöl (es soll ja immer noch Leute geben, die das teure Zeug einfach verbrennen)?
Eng zusammen mit einer Registrierung hängt die Einrichtung einer 'Seefunkstelle' - wenn man sich also ein UKW-Sprechfunkgerät anschaffen will. Kann jemand mal diesen ganzen Leidensweg aufzeigen, vom internationalen Seesprechfunkzeugnis bis hin zum geeignetsten Platz zur Installation der Antenne?
Auch ja, der Vorschriftenwald hat sich ja wieder mal verdichtet bei den ballistischen Geräten an Bord. Wie kriegt man eine Signalpistole (legal, nicht auf dem Schwarzmarkt), wie die Munition oder auch nur Raketen etc.? Wann gibts damit im Ausland Schwierigkeiten?
Es sei nur nebenbei darauf hingewiesen, daß man in Dänemark beim Dorfkrämer ohne weiteres eine Schrotflinte kaufen kann nebst Munition, mit der illegalen Einfuhr nach Deutschland aber empfindliche Strafen riskiert! Kennt sich da jemand aus?

So richtig los gehen die Schwierigkeiten erst, wenn man Charter fahren will oder überhaupt sein Schiff gewerblich nutzen will. Relativ harmlos ist es noch, wenn man sein Schiff als Kleinfischerfahrzeug für nebenberufliche Fischerei einsetzen will, für manchen sicher ein ganz reizvoller Aspekt. Wer weiß darüber Näheres?
Doch das heißeste Eisen ist die Charterfahrerei. Herrn Paschburg mit seiner SEA CLOUD verdanken wir, daß auf diesem Gebiet viele schlafende Löwen geweckt worden sind, und so manch einem, der bislang unbehelligt fahren konnte, zittern jetzt die Knie.
Ist Ausflaggen nun wirklich die einzige Chance? Was fordert die See-Berufsgenossenschaft, was das Bundes-Verkehrsministerium (BVM), wenn man legal unter deutscher Flagge mit Gästen segeln will? Und sind diese Auflagen überhaupt zu erfüllen, werden Ausnahmen gemacht?
Ist dieser Vorschriftenberg beispielsweise durch Gründung eines gemeinnützigen Vereins zu umschiffen, welche Konsequenzen hat dies auf etwaige Gewinne?
Kommt man durch mit der sogenannten 'bare boat charter', indem man also nur das Schiff vermietet ohne 'Personal' (und selbst nur so aus Spaß als Schipper mitsegelt)?
Welche Sicherheitsausrüstung ist zwingend für welche Art von Schiffen? Was ist eigentlich der internationale Schiffs-Sicherheitsvertrag, welche Schiffe müssen ihn erfüllen?
Gibt es für kleinere Charterschiffe eine Möglichkeit, bei den 'Bestimmungen über die gewerbliche Nutzung von Kleinfahrzeugen' unterzukriechen und den behördlichen Segeln zu bekommen? Diese Verordnung ist eigentlich für Tretboot-Vermieter etc. gemacht worden, doch soll es einem unserer Mitglieder gelungen sein, da hineinzukommen.

Und dann die Sache mit den Patenten. Glücklich, wer eins hat und auch noch segeln kann - die meisten unter uns können nur segeln und haben kein Patent. Werden da Ausnahmen gemacht und unter welchen Voraussetzungen? Wie ist das mit der Mannschaft, die dann gemustert und versichert werden muß?

Manch einem wird es schon übel hochkommen, wenn er nur von diesen Problemen mit der deutschen Flagge liest. Aber ist Ausflaggen nun wirklich das Ende aller Probleme? Von Panama kann nur gesagt werden, daß diese Rose nicht ohne Dornen, bei näherem Hinsehen wohl nicht einmal eine Rose ist...Was gibt's denn noch für Segelschiffs-freundliche Flaggen? Wie werden dort Registrierung, Patentfragen etc.

gehandhabt? Was können einem die deutschen Behörden tun, wenn man mit irgendeiner bunten Flagge fröhlich vor der Haustür auf und ab segelt?
Die sogenannten Billig-Flaggen haben ihren schlechten Ruf nicht immer ohne Grund. Dem Übermaß an Vorschriften bei uns steht dort oft ein völliger Mangel an Beaufsichtigung entgegen. Und für ein Charterschiff mit seinem hohen Sicherheitsrisiko ist das ja nun auch nicht ganz das Richtige. In wie weit kann man sich dafür einer Klassifikationsgesellschaft unterstellen (Lloyds, Germanischer Lloyd, Büro Veritas, Norske Veritas)? Was kostet eine 'Klasse' in etwa, welche Vorteile hat sie (z.B. 30% weniger Versicherung)?
Was gibt's überhaupt zu Versicherungen zu sagen? Hier kann jeder von seinen guten oder bösen Erfahrungen berichten, ohne von erbosten Gesellschaften wegen Geschäftsschädigung belangt zu werden...

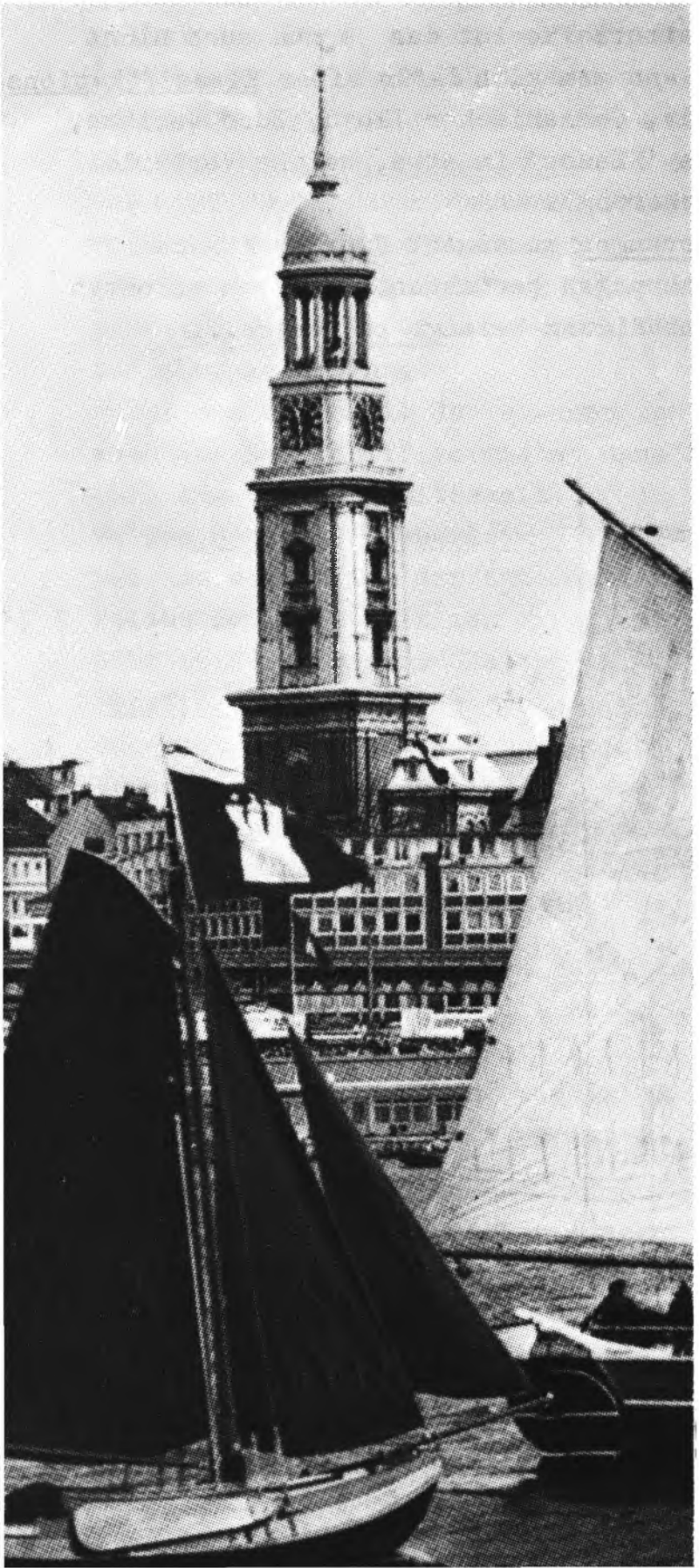
Unser besonderer Dank gilt Klaus v.F., der ohne jeden Zwang als gelegentlicher Mitsegler die Redaktion mit alten Vignetten zur Verschönerung des PIEKFALLS beliefert. An solchen Rand-Enthusiasten sollten sich einige Mitglieder mal ein Beispiel nehmen!

9. 10. 11. Mai

Veranstaltungen

Hamburger Hafengeburtstag!

Die geplante Regatta von Cuxhafen wird wegen der ungünstigen Gezeiten nicht von Cuxhaven sondern irgendwo elbauf begonnen, in der Nähe Pagensand. Genauere Informationen gehen den angemeldeten Schiffen durch die Festleitung zu.



FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
BEHÖRDE FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR UND LANDWIRTSCHAFT

DER SENATOR

Master and Owner of
[redacted]
Herrn [redacted]

Hamburg, den 15. Februar 1980

Sehr geehrter Herr [redacted]!

Hiermit möchte ich Sie sehr herzlich einladen, anläßlich der Feier des 791. Hafengeburtstages mit Ihrem Schiff nach Hamburg zu kommen.

Wie Sie vielleicht wissen, hat Kaiser Friedrich Barbarossa am 7. Mai 1189 einen Freibrief ausgestellt, der den Hamburgern das Recht gewährte, "mit ihren Schiffen, Waren und Leuten vom Meer bis in besagte Stadt (Hamburg) frei von allem Zoll und aller Ungeldforderung hin und zurück zu verkehren".

Dieses Ereignis, das uns als die Geburtsstunde des Hamburger Hafens und als entscheidende Voraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt in den folgenden Jahrhunderten gilt, feiern wir jährlich unter großer Anteilnahme der Bevölkerung aus der näheren und weiteren Umgebung.

In diesem Jahr ist für die Zeit vom Freitag, dem 9. Mai, bis Sonntag, dem 11. Mai, wiederum ein großes Programm mit einer Fülle von Veranstaltungen vorgesehen. Einer der Höhepunkte soll ein "Treffen alter Segelfahrzeuge" sein. Dies haben wir uns so vorgestellt:

Allgemeines Sammeln der von See kommenden Segler im Amerikahafen in Cuxhaven am Freitag, dem 9.5.1980 (Hochwasser in Cuxhaven 07.31 Uhr).

- auf -

Gemeinsames Segeln elbabwärts nach Hamburg mit der gegen 14.00 Uhr einsetzenden Nachmittagsflut. (Der Hafenkapitän rechnet mit einer Reisezeit von 8 - 10 Stunden; Hochwasser in Hamburg 23.49 Uhr). Liegeplätze in Hamburger Hafen werden kostenlos zur Verfügung gestellt.

Am Sonnabend, dem 10.5.1980, Segelschiff-Korso auf der Norderelbe vor der Stadtkulisse. Sammeln auf dem Revier zwischen Blankenese und Finkenwerder.

- 2 -

HAMBURG 11 · ALTER STEINWEG 4 · FERNRUF 34 91 26 33 (DURCHWAHL)
DRAHTANSCHRIFT: MERCURBEHOERDE · FERNSCHREIBER: 02 11180

- 2 -

Im Hamburger Hafen ist Ihnen ein großer Empfang sicher; mehr als 100.000 Zuschauer werden Ihnen von den Ufern und Brücken aus zuwinken. Am Abend des 10. Mai würden Sie und Ihre Besatzung dann bei der großen Hafengeburtstagsparty in der "Kesselschmiede" von Finkenwerder unsere Gäste sein.

Mit der Durchführung der Veranstaltung haben wir die Carlheinz Hollmann Produktion, Wandring 20, 2125 Luhmühlen, beauftragt, die das Treffen alter Segelfahrzeuge in enger Zusammenarbeit mit dem Museumshafen Oevelgönne e.V., Oevelgönne 42, 2000 Hamburg 52, organisieren wird.

Ich wäre Ihnen daher dankbar, wenn Sie Herrn Hollmann im Laufe der nächsten vier Wochen mitteilen würden, ob Sie teilnehmen.

Im Falle Ihrer Teilnahme bittet Herr Hollmann darum, ihm auch die Anschrift des Eigners sowie Namen, Heimathafen, Anzahl der Besatzungsmitglieder, Länge, Breite und Tiefgang des Schiffes aufzugeben. Weitere Details werden Sie dann von den beiden Veranstaltern erfahren.

Ich brauche wohl nicht zu betonen, daß ich mich über eine Zusage sehr freuen würde.

Mit freundlichen Grüßen

Jürgen Steinert

S T A D T S T A D E

G R U S S W O R T

der Stadt Stade

Die Seglervereinigung "Freunde des Gaffelriggs" führt ihr diesjähriges Pfingsttreffen in Stade durch.

Wir hoffen, daß möglichst viele alte Segelschiffe Kurs auf unsere schöne und traditionsreiche Hansestadt nehmen werden und daß die teilnehmenden Besatzungen sich hier wohlfühlen.

Stade im April 1980

(Dabelow)
Bürgermeister

(Dr. Schneider)
Stadtdirektor

24. 25. 26. Mai

Pfingsttreffen in der Hansestadt Stade

Sonnabend, 24. Mai, Eintreffen der Schiffe
HW Stade 12.41 Uhr
Am Nachmittag plant die Stadt einen kleinen Empfang. Eine persönliche Einladung der Stadt geht demnächst an alle Schiffseigner. Abends gemeinsamer Umtrunk an Bord der Schiffe oder einem Lokal geigneter Größe.

Sonntag, 25. Mai, Mit dem HW um 13.47 Uhr laufen die Schiffe gemeinsam aus und segeln an einen friedlich-freundlichen Platz, der noch zu finden und vorzuschlagen ist.

Nach Auskunft des Hafenlotsen hat die Schwinge einen Wassertiefen bei mittl. HW von 3 Meter bis zur Sinfonie und von 2,5 Meter bis Stade.

GROSSER SCHIFFS - FLOHMARKT in STADE !

STADT GLÜCKSTADT
DER MAGISTRAT

POSTANSCHR. STADTVERWALTUNG POSTF. 1140 2206 GLÜCKSTADT

An den
Museumshafen Oevelgönne e.V.
z.Hd.Herrn Tönnessen
Oevelgönne 42

2000 Hamburg 52

Auskunft erteilt: Herr Ziebell | Zimmer: 40
Vorwahl: 04124 | Fernsprecher: 2011 | Nebenstelle: 40

DATUM UND ZEICHEN IHRES SCHREIBENS | UNSER ZEICHEN: Zi/Me | DATUM: 3.April 1980

Betr.: Glückstädter Matjeswoche 1980

Hallo Freunde des Gaffelriggs !

Es ist wieder einmal so weit ! Die Vorbereitungen zur Glückstädter Matjeswoche 1980 sind bereits angelaufen.

Und, nach dem Erfolg des vergangenen Jahres dürfen die Oldtimer der Freunde des Gaffelriggs nicht fehlen. Ja, wir können wohl behaupten, dann würde eine ganz besondere Attraktion in unserem Programm fehlen.

Deshalb dürfen wir Sie heute recht herzlich zur Teilnahme an der diesjährigen Gemüseregatta Glückstadt-Hamburg einladen.

Eine Änderung gegenüber dem Vorjahr ist jedoch mitzuteilen:

Das Fest wird noch größer, weil nicht nur die Glückstädter Matjeswoche stattfindet, sondern gleichzeitig der Schleswig-Holstein-Tag des Kreises Steinburg in Glückstadt veranstaltet wird. Eine breite Veranstaltungspalette wird den sicherlich zahlreichen Besuchern geboten.

Durch diese Zusammenlegung mit dem Schleswig-Holstein-Tag mußten wir den zunächst vorgesehenen Termin verändern.

Schleswig-Holstein-Tag und Glückstädter Matjeswoche finden in diesem Jahr in der Zeit

vom 13. - 15.6.1980

statt. Wir haben uns vorgestellt, daß Sie bereits Ihre Regatta am Sonnabend, dem 14.6.1980 ansetzen werden. Die Gezeiten liegen so günstig, daß die Regatta bereits am Sonnabend vermittags begonnen werden könnte und die Fahrzeuge bereits am frühen Nachmittag in den Heimathafen einlaufen könnten.

Die Sieger der Regatta werden wir mit originellen Preisen auszeichnen.

Wir hoffen, daß Sie wieder so zahlreich wie im vergangenen Jahr, vielleicht noch einige mehr, dieser Einladung folgen werden.
Das gesamte Festprogramm geht Ihnen zu gegebener Zeit mit gesonderter Post zu.

Bis zu einem baldigen Wiedersehen in Glückstadt verbleiben wir

mit freundlichen Grüßen
gez. Dr. Bruhn

Alstervergnügen 1980
5.–8. Juni

An den
Museumshafen Oevelgönne e.V.
Herrn Michael Tönnissen
Oevelgönne 42

2000 Hamburg 52

Lieber Michael Tönnissen,

wir möchten noch einmal daran erinnern, daß das "Alstervergnügen 1980" näher rückt und wir uns sehr freuen würden, wenn so viele Oldtimerschiffe aus dem Museumshafen wie möglich, am diesjährigen "Alstervergnügen" teilnehmen werden.

Wir werden in diesem Jahr wiederum dafür sorgen, daß es Aktivitäten auf dem Wasser gibt, die dem Museumshafen finanzielle Unterstützung zukommen lassen.

In der Hoffnung recht bald von Ihnen zu hören und mit freundlichen Grüßen

Eberhard Möbius

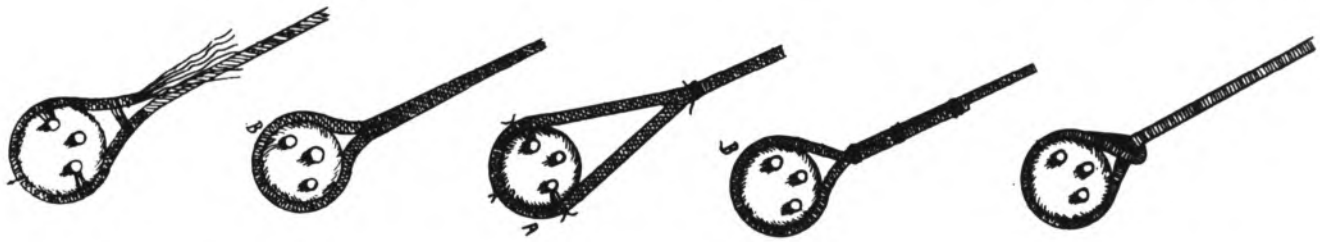
Hamburg, den 6. März 1980 / K.Kr.

* SONNTAG VORMITTAG ist der VORSCHLAG des Festkomitees !

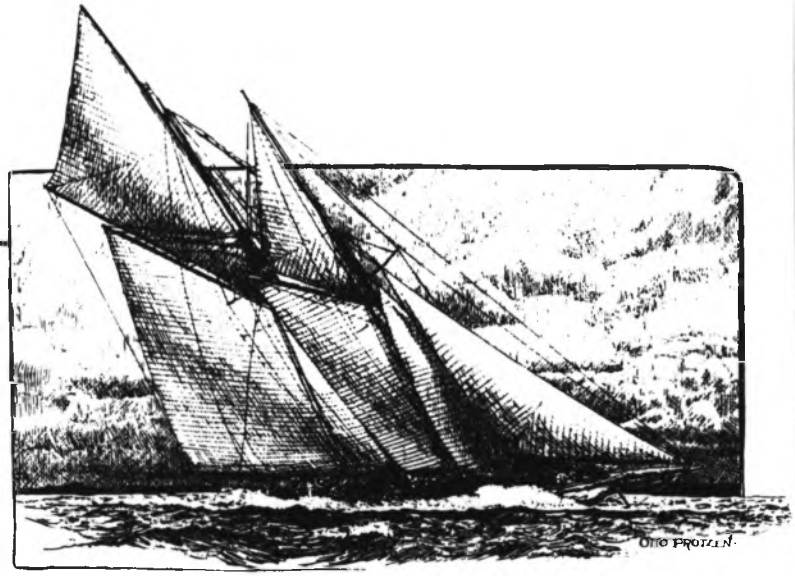
Treffen und große Gemüseregatta von Glückstadt nach Oevelgönne. 13.-15.6.1980
Gezeiten in Glückstadt:
Freitag: HW 16 26 NW 23 36
Sonnabend: HW 17 07 NW 11 52
Sonntag: HW 17 47 NW 12 31

Einteffende Schiffe können bis zu 2 Stunden vor HW in den Innenhafen verholen, also Freitag ab ca. 14 30, Sonnabend ab ca 15 00 und 16 00.
Start am Sonntag um 12 Uhr. Ziel Oevelgönne Museumshafen, dort Verkauf des herangesegelten Gemüses. Das Gemüse wird den Freunden des Gaffelriggs von der Firma Nordgemüse bzw. ihrem Inhaber Herrn Krogmann in großherziger, fördernder Weise gestiftet. Der Erlös fließt in die Kasse unserer Vereinigung zu treuen Händen von Ulla Stumpf.

Die Gemüse-Regatta, DIE ATTRAKTION DER



ES RUFT DIE SCHLEI



Programm des 1.Internationalen Treffens von Veteran- und Museumsschiffen
auf der Schlei
Am 12.7.1980 beginnt auf der Schlei ein gemeinsames Treffen von Skandinaviern,Holländern und Deutschen ausgerichtet von den "Freunden des Gaffelriggs".
Geplanter Verlauf:

Sonnabend 12.7.1980
Eintreffen der Teilnehmer vor der Schleimündung bis zum späten Nachmittag,Gemeinsames Segeln nach Kappeln. Liegeplätze sind ausreichend vorhanden,wir werden im Südhafen liegen,dazu kommen ausreichend Ankerplätze dem Südhafen gegenüber.
Abends 2oUhr 3o Eröffnungsveranstaltung im Strandhotel (unmittelbar bei den Liegeplätzen)
Ansprachen,Klönschnack,Essen,Trinken,Feiern.....

Sonntag 13.7.1980
Gemeinsames Segeln nach Schleswig.
Liegeplätze in Schleswig sind reserviert.

Montag 14.7.1980
Kulturtag
Landfall mit Beibooten in Haithabu,Besichtigung des Geländes.
Besichtigung der Fischersiedlung Holm.
Führung und Erläuterungen zu den Ausgrabungs und Restaurierungsarbeiten des Wikingerschiffes im Museum Gottorf (angefragt).
Abends diverse Belustigungen.

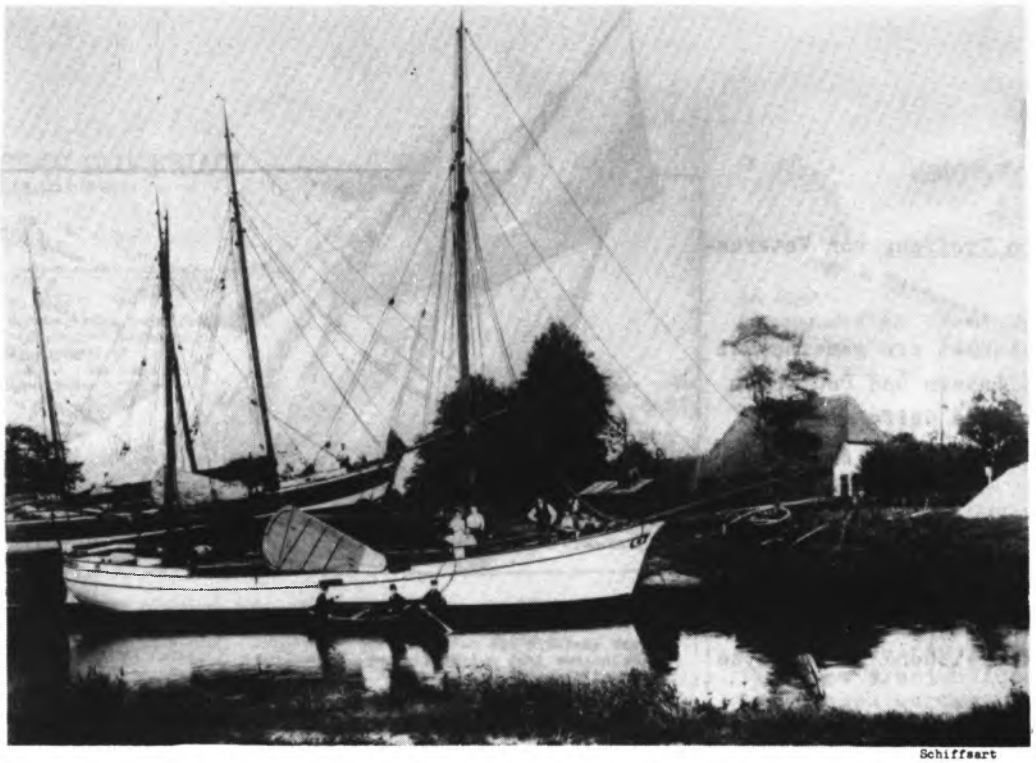
Dienstag 15.7.1980
Gemeinsames Segeln nach Kappeln.
Gelegenheit zur Besichtigung des Ortes,zur Proviantierung (Transit) etc.
Rührende Abschiedsszenen!

Mittwoch 16.7.198o
Geschwaderfahrt zum Start der Op.Sail 1980
Abends Treffen auf der Reede von Holtenau oder am Kai von Thiessen.

Im Anschluß an dieses Treffen besteht die Möglichkeit,gemeinsam nach Amsterdam zu segeln.Hier werden die Teilnehmer der Regatta Skagen-Amsterdam am 6.8. erwartet,sodaß wir ausreichend Zeit haben,auf verschiedenen Wegen dorthin zu gelengen.
Wer dann noch nicht genug hat,kann an der gemeinsamen Rückfahrt nach Bremerhaven teilnehmen,wo am 13.8. das Windjammertreffen beginnt,das bis zum 17.8. dauern wird.

Das Schleitreffen ist eine Veranstaltung aller Gaffelfreunde,es wird um rege Beteiligung gebeten und um aktive Mitarbeit am Programm des Treffens.
Anmeldungen sind dringend erwünscht.
Anfragen und Anmeldungen zum Treffen bitte an:

Uwe Griem Am Rehm 25 2o7o Ahrensburg
Axel Strothmann Mühle 2341 Wittkiel
Thomas Kaiser Schäferkampsallee 39 2ooo Hamburg 6



Vom Schiffer Diedrich Schnackenberg aus Bremervörde erreicht uns die Nachricht, daß er seinen schönen Ewer FRIEDRICH verkaufen will. 1979 hatte Schnackenberg hintereinander zwei Herzinfarkte und muß sich nun zur Ruhe setzen.
FRIEDRICH ist einer der letzten Elbewer aus der gewerblichen Fahrt, deren Restaurierung noch lohnen würde. Das Schiff ist bestens im Zustand, wenn auch etwas unglücklich verbaut (verlängert und achtern hochgesetzt). Neben der WINDSBRAUT von Kiel ist er der letzte erhaltene Ewer der Stader Werft, vormals D.Ropers. Diese Ewer sollen auf der Elbe die schnellsten Segler unter den Fracht-Ewern gewesen sein. Bekannt ist dies unter anderem von der hier abgebildeten META, gebaut 19o8-11 bei Ropers Ww.
Hierzu schreibt Schnackenberg: "FRIEDRICH segelte noch schneller als META. Wenn ich da noch dran denke, Vater wartete in Hamburg immer so lange mit dem Abfahren, bis die anderen Segler vorbei waren. Es waren damals noch in der Tide 2o Segler, aber zur Lühe waren die anderen alle achteraus, welche noch bald zu Blankenese..."
Schnackenberg würde sich sehr freuen, wenn sein Ewer wieder restauriert wird.
Seine Preisvorstellung: 34 ooo Mark.
Diedrich Schnackenberg, Amselstr. 9, 214o Bremervörde-Hesedorf.

Schiffs - Daten In Fahrt 1975 1977

	Beim Bau	Zuletzt
Schiffsart	sBEw	
Name		FRIEDRICH
Heimathafen		Bremervörde
Eigner mit Anschrift	Klaas Saul Hechthausen	D.Schnackenberg Bremervörde seit 1947
Länge	19,8o m	26,7o m
Breite	5,o9 m	5, o9 m
Raumtiefe/ Seitenhöhe / Tiefgang		1, 6o m
Vermessung (t/m³/BRT)	8o tons	122 tons
Maschine (Hersteller, Baujahr, Leistung)	HMG 2 Zyl. 1927	Jetzt 3. Masch. 6o PS MODAG
Bauort		Stade
Werft		Ropers
Baujahr		191o, August Preis 9000 Mark
Ursprüngliche Takelung		Besan-Ewer
Ursprüngliches Fahrtgebiet		Küste
Verbleib		Binnenschiff Fährt mit Frau
Veränderungen nach dem Bau		Verlängert. Laderaum verlängert und erhöht. Achtern hochgesetzt
Was ist an Deck noch original		
Herkunft dieser Angaben		Eigner, selbst

Es sind weitere Unterlagen vorhanden bei

Eigene Unterlagen Fotokopie Baukerbuch. Neg. Fotos 1972 Glückstadt 1974 bei Jever

MICHAEL THÖNNESSEN

OEVELGÖNNER SCHIFFSAUSRÜSTER

Ausrüstung für die tradionelle Segelschiffahrt

Oevelgönne 42 • 2000 Hamburg 52 • 040/3830 75 77

OPERATION-SAIL-1980

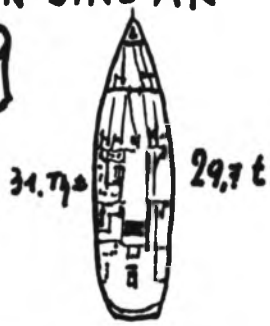
— STA-REGATTA —

KIEL-BORNHOLM-GOTLAND
KARLSKRONA-ÖRESUND
KATTEGAT-FREDRIKSHAVN
RUND-SKAGEN-AMSTERDAM

FÜR TRAINEES UNTER 25 JAHREN SIND AN BORD DER

EQUINOXE
TS
G·113

ENGL. HOCHSEEKUTTER
GAFFEL-GETAKELT —
15.00 X 4.50 X 2.50 - 200 qm
SEGEL - 4 KAJÜTEN —
9 KOJEN - UKW-FUNK.



NOCH EINIGE KOJEN FREI!

TERMINE:-

13. BIS 27. JULI (KARLSKRONA)
28. BIS 10. AUGUST (AMSTERDAM)

ZWISCHENZEITLICHER CREW-WECHSEL IN FREDERIKSHAVN MÖGLICH

KOST UND LOGIS PRO WOCHE DM 250.-

BALDMÖGLICHSTE ANMELDUNG ERBETEN ZWECKS OPTIMALER CREW-ZUSAMMENSETZUNG.

HANS-WERNER MEYER
THERESIENSTIEG 4
2000 HAMBURG 76
TELEF. 2208147 ODER
8503054 (LENSCH)

Dieses Viertel ist zu kaufen!

"ANNA-LISA von FLENSBURG" ist Deutschlands erster restaurierter Frachtewer. Stapellauf 1906 Länge: 20 m, Breite: 5 m. Heimathafen ist Flensburg. Der Wert des Schiffes wird mit DM 100.000 beziffert. Gesucht wird eine echte Partnerschaft.
Wer Interesse hat, wende sich an die Eigner: Elisabeth & Jürgen Klette 2395 Gremmerup 21 Tel.: 04634/480.

Tuna

Marstal Jagt, Baujahr 1872, 18,5 X 5,5 m, Rumpf und Maschine O.K., teilweise restauriert, Maschine 135 PS Scania Vabis, gegen Gebot an Liebhaber

Hans-Joachim Hascher

Schwachhauser Heerstr. 237a
28oo Bremen 1

Tel.: 0421/21 71 21
21 10 88

WILD DUCK Hamburg

Nach reiflicher Überlegung steht sie nun doch zum Verkauf. Gesucht wird ein begeisterter Gaffelfreund, der dieses einmalige Schiff einer gründlichen Restaurierung unterzieht. Die WILD DUCK soll in gute Hände geraten. Die Preisvorstellungen liegen - je nach Übernahme der einzelnen Ausrüstungsgegenstände - zwischen 18.000 und 24.000 DM.
Die Reisen, welche wir in den letzten Jahren mit der "Wild Duck" unternommen haben, haben gezeigt, daß das Schiff ein seegehender und schneller Segler ist (2. Preis der Gemüseregatta 1979).

Für Interessierte hier ein paar Daten:
Lüa 11,80 + Bugspr., Büa 3,oo, 5 Kojen, WC, 1 Satz Segel von Ratsey, Kombüse, Farymann R30M Diesel, PRM Getriebe, Rumpf: Teak + P/Pine auf Eiche, Aufbau aus Teak, Kiel aus Gußeisen, Diverses Trimmblei, S + L Ankerwinsch, Lampen, Lot usw.usw.

Einzige Bedingung: der Name WILD DUCK muß erhalten bleiben. Schließlich hat er seit 1884 alle Eigner überdauert.

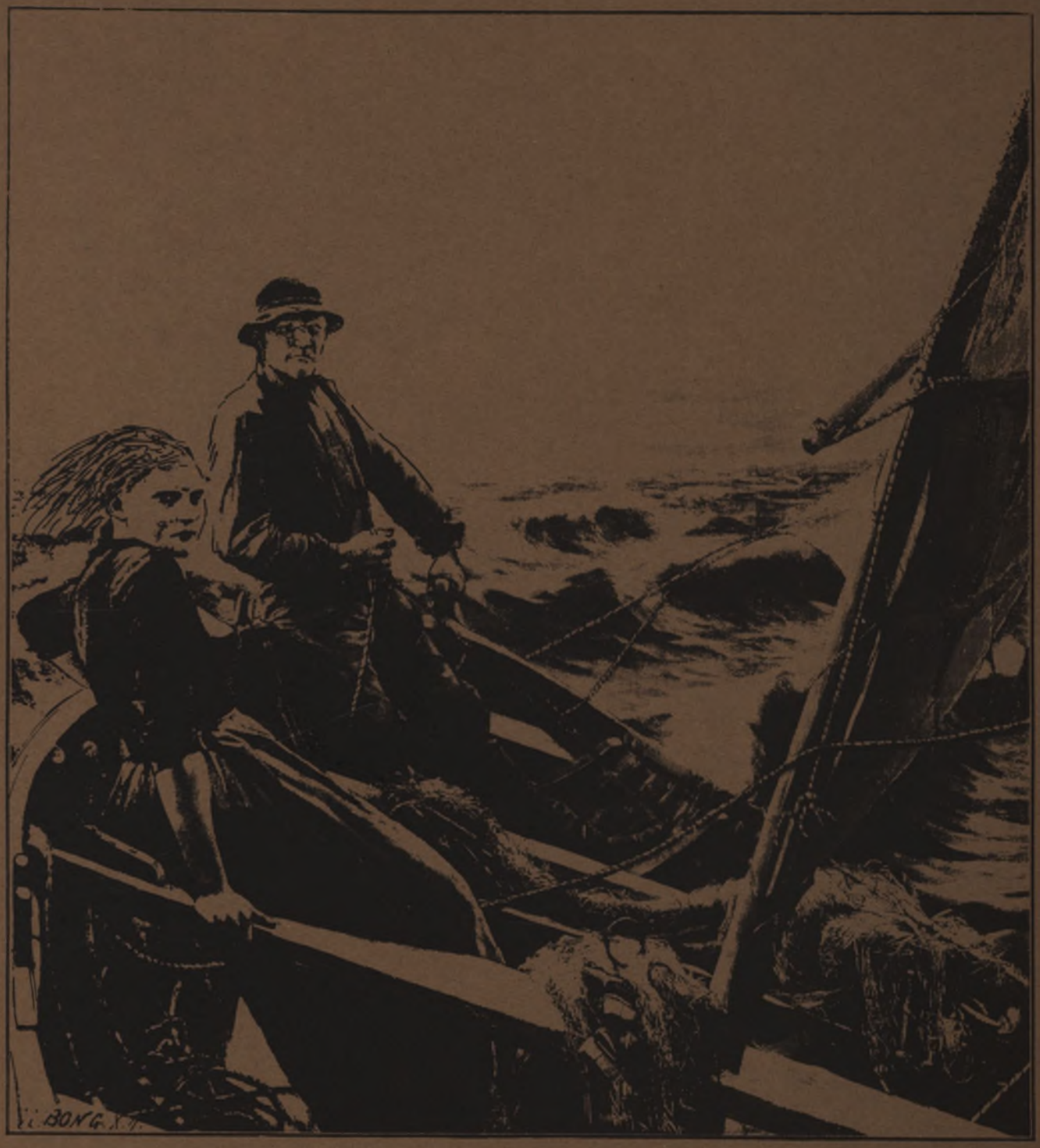
Interessenten wenden sich an :

Thomas & Sigrid Kaiser

Schäferkampsallee 39
2000 Hamburg 6
Tel (040) 410 22 26

Für Leute mit Sportbootführerschein !
Für Leute ohne eigenes Schiff !

Unser Boot steht Euch zur Charter zur Verfügung :
9,81mSchokker (Stahl) Werft Koijman & de Vries (Deil).
Besonders geeignet für die Watten !
Melden bei B.Peschka Semperstraße 60
2000 Hamburg 60 Tel. 040/ 270 09 72

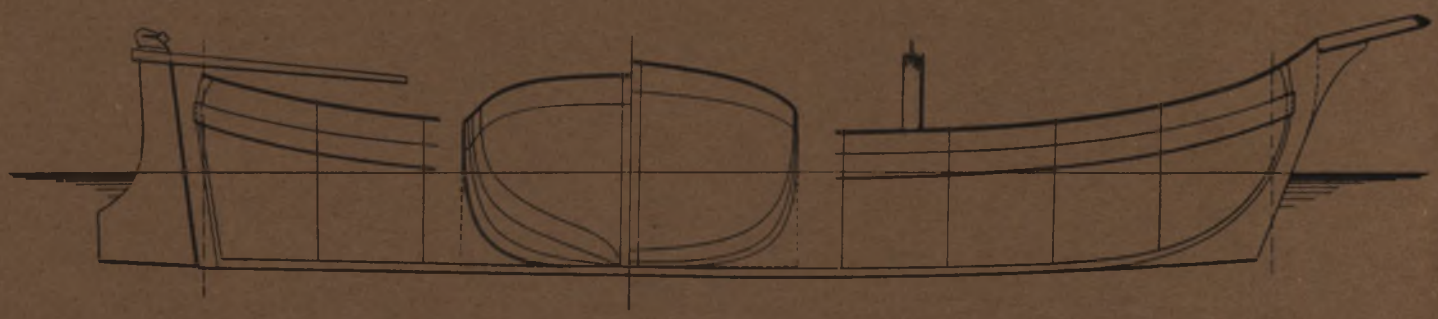


Zum Schluß der beliebte Wettbewerb im PIEKFALL

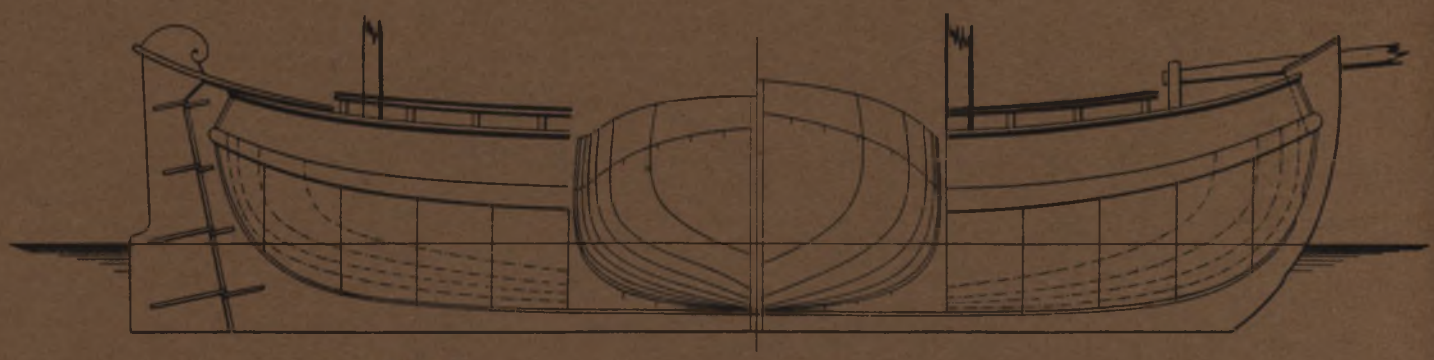
Gesucht werden humorvolle Bildunterschriften zu dieser Abbildung. Die besten 5 Einsendungen werden von der fidelen Redaktion ausgewählt und durch eine Veröffentlichung im PIEKFALL Nr. 20 honoriert. Einsenden an: Th. Kaiser, Schäferkampsallee 39, 2ooo Hamburg 6. Für schreibfaule Gaffelfreunde hier die Telefonnummer: (o4o) 41o 22 26

Das Bild zeigt drei der bis zum Beginn dieses Jahrhunderts in einer Vielzahl von Typen entstandenen Fluß- und Küstensegler des norddeutschen Raumes. Anders als in Ländern wie z. B. den Niederlanden, wurden aus diesen Booten, die aus den Bedingungen ihrer Fahrtgebiete entstanden sind, kaum Entwicklungen im Jachtbau der neueren Zeit sichtbar.

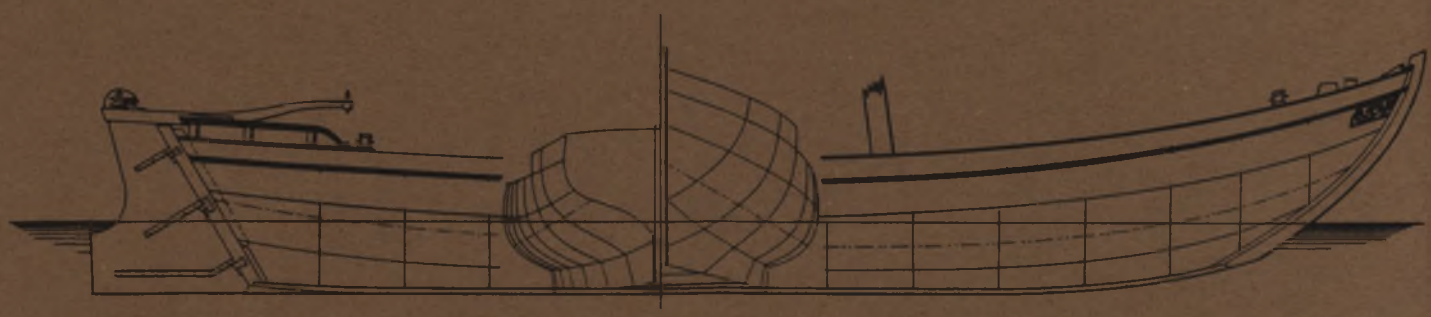
Die Risse sind entnommen aus „Pfingstblätter des Hansischen Geschichtsvereins" 1929.



Eiderschnigge



Kuffetjalk



Rah-Ever