PIEKFALL

Mitteilungsblatt der Freunde des Gaffelriggs

JULI '80 NR. 20

PIEKFALL's meinungsbildender Beitrag zum Wahljahr

sowie: Buttjolle, Schokker, Nachrichten....

PIEKFALL

IMPRESSUM

Zentralorgan der
FREUNDE DES GAFFELRIGG

rücksichtslos - informativ - begehrt

Redaktionskollektiv

Ulla Stumpf - Finanzen
Michael Thönnessen - Museumshefan Oevelgönne
Joachim Kaiser - Schiffshistorisches Glossen
Dietmar Schmidt - Druck und Papier
Thomas + Sigrid Kaiser - Umbruch Grafik

Anschrift (NUR PIEKFALL)
Thomas Kaiser, Schäferkampsallee 39
2000 Hamburg 6
040/410 22 26

Richtigstellung!!!!!!!!!

Im PIEKFALL Nr.19 ist auf Seite 40 ein "Ticket" (Räumung eines Liegeplatzes) abgedruckt, unterzeichnet von Herrn Pfeiler. Da hat es nun gerade den Falschen erwischt! Also, die Redaktion weist mit großem Nachdruck darauf hin, daß Herr Pfeiler mit keiner der zum Thema Museumshafen glossierten Personen identisch ist. Im Gegenteil, er ist uns sehr gewogen. Leider stand uns vor Drucklegung kein anderes Ticket zur Verfügung (oder auch besser so). In jedem Falle: tut uns aufrichtig leid, Herr Pfeiler!!! Passiert nicht wieder!

INHALT

In eigener Sache	1
Buttjolle	2
Schokker	5
Ein Künstler	11
Die Pehrs-Werft	14
Der Pfahlewer	20
Veranstaltungen	22
Aufruf	23
Frhr.v.Maltzan	24
Anzeigen	26
Buchtip	27
Stade	28
Rum-Regatta	29
Gemüse-Regatta	31
Grüne Seiten	34
Nordstrand 1	35
Bissiges	35

IN EIGENER SACHE

Freunde des Gaffelriggs

1973 schlossen sich in Hamburg rund hundert Segler und Schiffseigner zu einer losen Interessengemeinschaft zusammen. Man hatte sich zum Ziel gesetzt, das Segeln mit traditionell geriggten Booten und Schiffen in unseren Revieren zu fördern. Wichtig hierfür sind die Weitergabe von Informationen über Instandsetzung und Pflege alter Bootskörper, Unterstützung bei Umbauplänen von Rumpf und Rigg, die Erschließung günstiger Materialquellen und nicht zuletzt Informationen über noch erwerbbare und umbaufähige Seglerrümpfe.

Möglichkeiten zur Kontaktaufnahme untereinander ergeben sich auf unseren Treffen, die regelmäßig dreimal im Jahr abgehalten werden. Das Wintertreffen (Termin: Jeweils am 2.Februar-Wochenende) findet meist in Hamburg statt; es werden dort Bilder und Filme gezeigt, neue Schiffe und Projekte vorgestellt.

Jeweils zu Pfingsten trifft man sich mit Schiffen oder auch zu Fuß - im Museumshafen Oevelgönne oder einem anderen Hafen, um die Saison mit einem Segelschiffstreffen zu beginnen.

Das Herbsttreffen findet traditionsgemäß in Glückstadt statt (Jeweils am 1.Oktober-Wochenende); es wird dort die Regatta 'Rhinplatte Rund' ausgerichtet, woraufhin abends eine Reihe ausgefallener Preise zur Verteilung kommt.

Die "Freundes des Gaffelriggs" sind kein eingetragener Verein, eine formelle Mitgliedschaft, Vorstand usw. gibt es nicht. Jeder Interessierte kann der Vereinigung beitreten, der Besitz eines gaffelgeriggten Schiffes ist dabei keine Vorraussetzung. Als Jahresbeitrag werden z.Zt. 20.- erhoben. Wer Lust hat zum Mitmachen, sollte sich an eins der aufgeführten Mitglieder wenden - wir würden uns freuen, neue Freunde zu finden!

Das PIEKFALL - Mitteilungsblatt für die Freundes des Gaffelriggs erscheint viermal im Jahr. Es enthält Informationen über verschiedenste Aktivitäten im In- und Ausland, vor allem über geplante Treffen unserer Vereinigung und ausländische Segelschiffstreffs. Veröffentlicht werden Erlebnis- und Erfahrungsberichte, Nostalgisches und Umweltkritisches, Sachkundiges und Unernstes, Annoncen und Kochrezepte usw.

Wer das PIEKFALL beziehen möchte, der zahle seinen Beitrag (DM 20.-) an Ulla Stumpf - Tel:04829/279 Dammducht 8, 2211 Wewelsfleth

(Das Konto der Vereinigung: Nr. 104/056466 bei der Verbandssparkasse Wilster - BLZ 222 520 50 Die Verbandssparkasse Wilster hat das Postscheckkonto Nr.4701-204)

Anschrift der PIEKFALL-Redaktion: (für Berichte, Annoncen usw.) Thomas + Sigrid Kaiser Schäferkampsallee 39, 2000 HH 6

Weitere Mitglieder:

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

Dietmar Schmidt / Fläschner-Druck (Druck PIEKFALL und Schiffshistorisches) Grindelhof 59, 2000 Hamburg 13

Joachim Kaiser - Tel:040/737 35 83 Ochsenwerder Elbdeich 217, 2050HH80 (Schiffshistorisches und Schiffsumbauten etc.)

Uwe Griem - Tel:04102/526 67 Am Rehm 25, 2070 Ahrensburg (Sommertreffen 1980 auf der Schlei)

Axel Strothmann - Tel:04642/25 93 2341 Wittkiel - Mühle (Schleitreffen)

Volker Meier - Tel:040/48 89 90 Hoheluftchaussee 120, 2000 HH 20 (Schiffstreffen Elbe)

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

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

Herbert Karting,Am Hang 9, 2211 Oldendorf - Schiffahrtsgeschichte, Restaurierung

BUTTJOLLE

Buttjolle auf der Elbe in Höhe von Oevelgönne.
Das Luggersegel des nachgeschleppten Boots
(nicht im Bild) ist als Beisegel gesetzt worden.
Zeitpunkt der Aufnahme: 8. Oktober 1932

B u t t j o l l e. Sie ähnelte in ihrer Bauform der Aaljolle sehr, war aber im Vorschiff gedeckt (Abb. 18). Der Schiffskörper war völliger und fester gebaut, ein ausgesprochenes Schwerwetterschiff, das weniger von den Altenwerder als von den Finkenwärder, Altonaer und einige auch von den Blankeneser, Cranzer und Borsteler Elbfischer benutzt wurde. Die Buttjolle war besonders in der Wasserlinie breiter als die Aaljolle und hatte außerdem stets eine Bünn (Abb. 19). Die Hauptabmessungen einer 1888 gebauten Buttjolle betrugen:

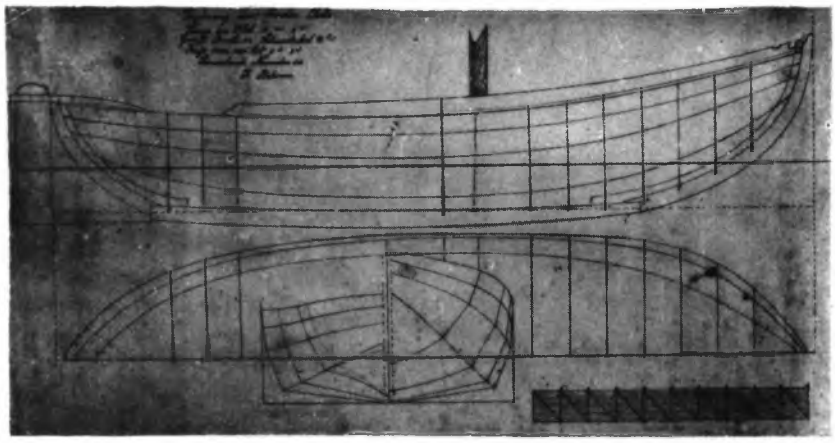
Länge über Alles	7,81 m	Konstruktionstiefe	0,48 m
Länge i. d. CWL	6,42 m	Freibord	0,52 m
Größte Breite	2,57 m	Seitenhöhe	1,00 m
Breite i. d. CWL	2,46 m		

Der Formenunterschied zwischen der alten Aaljolle und der Buttjolle wird am deutlichsten in den Verhältniswerten:

	Buttjolle	Aaljolle
α	0,802	0,718
β	0,815	0,720
L/B	2,61	3,28
B/T	5,13	4,56

An Bord einer Buttjolle. Der Kencht sieht die flachen Stellnetze durch, mit denen auf den Elbmündungs-Sänden Butt gefischt wurde. Rechts vom Fischerknecht erkennt man binnenbords den hölzernen Schwertpoller, an dem das Seitenschwert befestigt war. In der Bildmitte unten ist ein Teil des Bünns zu sehen. Foto: Geo Wolters, ca. 1905.

Sie zeigen uns deutlich die Überlegenheit in der Form als Segelschiff. Am 9,60 m hohen Mast fuhr ein sehr hohes, spitzes Luggersegel mit dem Unterliek an einem Baum. Nur das Schothorn und der Hals waren an dem Baum befestigt, der aber an dem Segel hing und durch eine zweischeibige Halstalje, deren unterer Block auf der Segeldücht eingehakt war, gehalten wurde. Den leicht nach vorn geneigten Mast hielt nur ein Vorstag, an dem ein Stagfocksegel fuhr. In das Großsegel konnte man vier Reffs stecken.



Konstruktionszeichnung einer Buttjolle, welche von einem Verwandten Joachim Behrens' zu Übungszwecken angefertigt worden ist - Kleinfischerboote dieser Art sind immmer nur nach Mallen ohne Zeichnung gebaut worden. Die dargestellte Jolle ist im Rumpf etwa 7,9o m lang und 2,57 m breit. Sie konnten Seitenschwerter oder auch ein Mittelschwert haben. Datum des Entwurfs: November 1888.

Buttjolle mit Boot längsseits. Unter dem hohen Großsegel ist ein Stück des kleinen Bootssegels zu erkennen, das man als Leichtwettersegel mit beigesetzt hat. Aufnahme: Geo Wolters, ca. 1905.

Als man 1924/25 die Brücke über die Süderelbe nach Altenwerder baute, mußte man sämtliche Buttjollen mit einem Mastkoker für einen Klappmast versehen. Der flachen Rumpfform wegen mußte man ein Seitenschwert beim Segeln benutzen, das man später durch ein Mittelschwert ersetzte. Diese Fahrzeuge trugen sehr zur Belebung des schon an sich früher bunten Bildes der Elbe bei. Waren Unterwasserschiff und Bergholz geteert, so setzten sie sich gegen die bunte „Bost", den Bugkeil, das Bodenstück, das aus dem Wasser herausragte, wie bei den Altenwerder Ewern scharf ab. Dieser Bugkeil war weiß, rosa, hellgrün, zuweilen auch hellblau gestrichen. Der Anstrich der Oberplanke und des Bergholzes erfolgte mit Harpois oder Standöl auf das rohe Holz, oft mit einem weißen Streifen zwischen beiden. Manchmal malte man auch das Setzbord, die Ruderpinne und die Lukendeckel grün. Zum Aussetzen des Garnes schleppten die Buttjollen ein großes Boot von ⅔ bis ¾ der eigenen Länge mit.

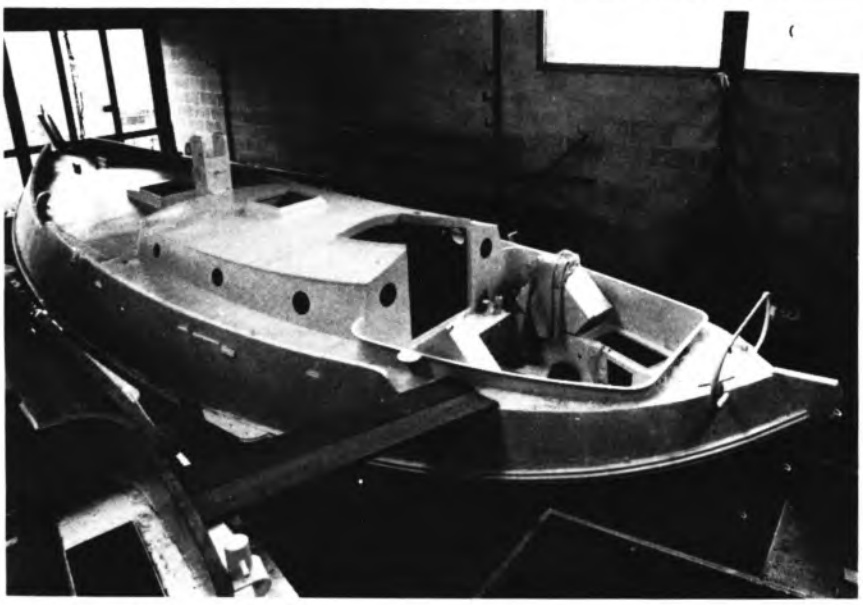
Buttjollen aus Altenwärder (?) segeln abwärts vorm hohen Elbufer (Nienstedten). Im Hintergrund ein hölzerner Besan-Ewer. Aufnahmedatum unbekannt (Postkarte).

DER SCHOKKER

Dieser Artikel über den Schokker dürfte eigentlich nicht im Piekfall erscheinen, da dieser holländische "Visserman" kein solches Fall führt. Die Gaffel (diese ist also immerhin vorhanden) wird nur mit einem Großfall gefahren.
Weitere besondere Charakteristika dieser Schiffsgattung lassen ihn schnell von anderen Plattbodenschiffen unterscheiden:
steiler gerader Steven - etwa 45° - mit einer Doppelung an Steuerbord am oberen Teil des Stevens, zwischen den beiden Hölzern befindet sich eine Scheibe, über die der Anker - meist einen Draggen - gefahren wurde; schmale Bodenfläche an der eine breit auslaufende Planke, das "Neerboord" anschließt; das Boisel über dem Bergholz fällt nach innen, sodaß das Boisel am geraden Steven so einfach nicht auslaufen kann; hier ist das besondere Merkmal des Schokkers, die Gillung eingebaut, eine viertelkreisförmige Rundung, an der öfter Bärenzähne - "Beretanden" - angebracht waren. Der Achtersteven ist ebenfalls gerade, fällt aber lange nicht so weit ein wie der Vorsteven. Der Schokker ist übrigens immer spitzgattig gebaut, wobei das Heck stark angepiekt ist, d.h. die Spannten des Achterschiffs sind S-förmig ausgelegt.

Der Schokker kam hauptsächlich in der früheren Zuiderzee vor, es gab aber auch Exemplare in der Nordsee. Dieser letzgenannte Typ war in der Regel ganz gedeckt und wurde oft als Lotsen- und Rettungsfahrzeug benutzt. Am Costwal der Zuiderzee traf man meist kleinere, halbgedeckte Fischerfahrzeugean, der eigentliche Schokker war in etwa 15 m lang und kam zwischen Enkhuizen und Lemmer in einem breiten streifen der Zuiderzee vor. Man fischte auf der "Zuiderzee met de wonderkuil op haring en ansjovis".

Zur Entstehung des Namens gibt es zwei hauptsächliche Theorieen.
Die eine leitet den Namen von der Insel Schokkland ab, an der in der Tat eine große Anzahl Schokker lagen.
Die zweite Theorie erklärt den Namen mit dem alt-holländischen Wort "scholken", d.h. aufeinanderfolgende schwere Seen mit weichen Bewegungen auffangen. Diese Erklärung besitzt darum so große Überzeugungskraft, weil auch andere Fischerfahrzeuge aus den Niederlanden ihren Namen von Segeleigenschaften her besitzten.
Von dem aus Eiche gebauten hölzernen Schokker gibt es heute nur noch einen - den UK 110 - der 1883 in Kuinre bei Fledderus gebaut wurde. Nach einer umfassenden Renovierung des Rumpfes liegt es heute im Zuiderzeemuseum in Enkhuizen (alle drei Dinge, Schokker, Museum und Enkhuizen sind unbedingt einen Abstecher wert).
Eine Variante des Schokkers, die "bons" oder Vollenhover schuit, ist



Schokkerjacht,

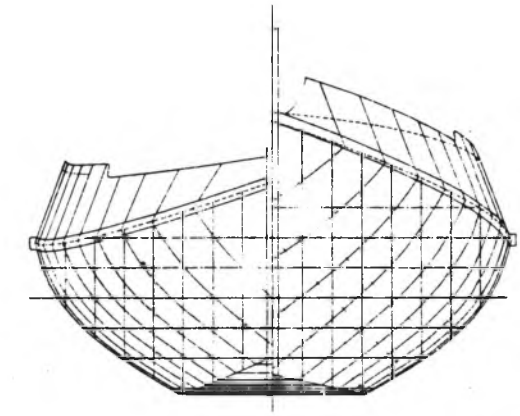
Werft Kooijman en de Vries

ebenfalls noch in einem Exemplar erhalten geblieben - sie liegt seit 1958 im Museum in Enkhuizen. Die dritte Variante des Schokkers, dies sollte noch erwähnt werden, ist die"pluut".
Ein stählerner Schokker - der MD 3 - Heimathafen ebenfalls zur Zeit Enkhuizen, in der Größe und Ausführung der Nordseeschokker, läuft heute als Fahrtenschiff und kann mit Schiffer gechartert werden.
Die Besegelung eines Schokkers bestand in früherer Zeit aus einer Fock, einem Sprietsegel und oft noch einem Druilmast, ein kleiner Mast in Höhe des Helmstoks, der aber nicht bei jedem Wetter gefahren würde. Auch"Kluiver" sind auf Schokker früherer Art schon eingesetzt worden. In der weiteren Entwicklung des Riggs wurden in der Regel Gaffelsegel gefahren, der Druilmast als Zusatz blieb weiterhin möglich.
Der Steckmast wurde ohne Wanten gefahren, wobei der Mast nach achtern geneigt war. Der wantenlose Mast war die Sicherheitseinrichtung der Fischer, denn bevor das Schiff kenterte, ging der Mast über Bord.

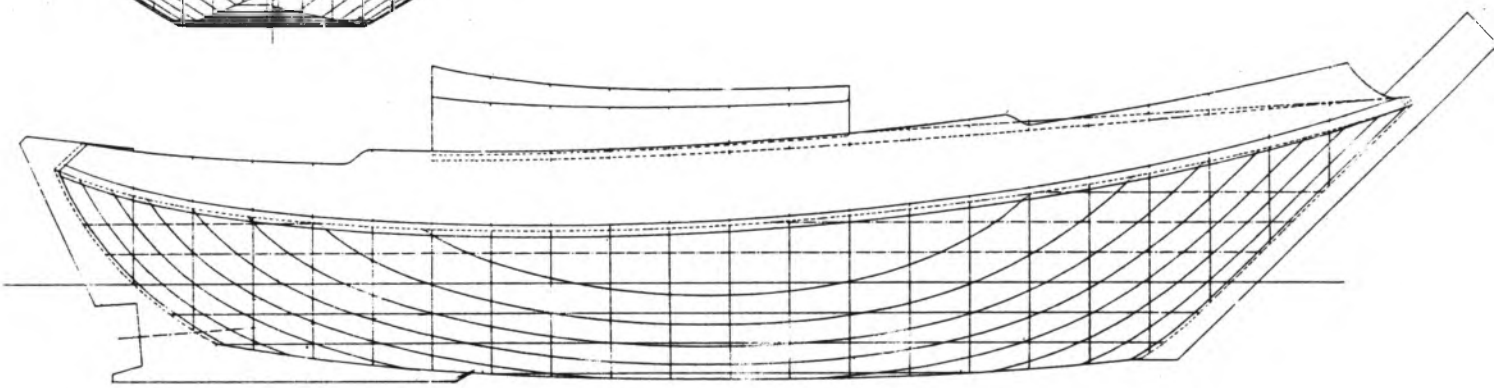
Dem Schokker und seinen Varianten wird eine große Seetüchtigkeit und leichte Handhabung nachgesagt, für Fischereifahrzeuge notwendige Tugenden. Für uns der Ausgangspunkt unserer Suche nach einem Schiffstyp. Und der Schokker entsprach deshalb am meisten unseren Wünschen. Allerdings kam für uns aus finanziellen Gründen ein orginaler Nachbau nicht in Frage, weshalb wir uns für eine Schokkerjacht entschieden haben.

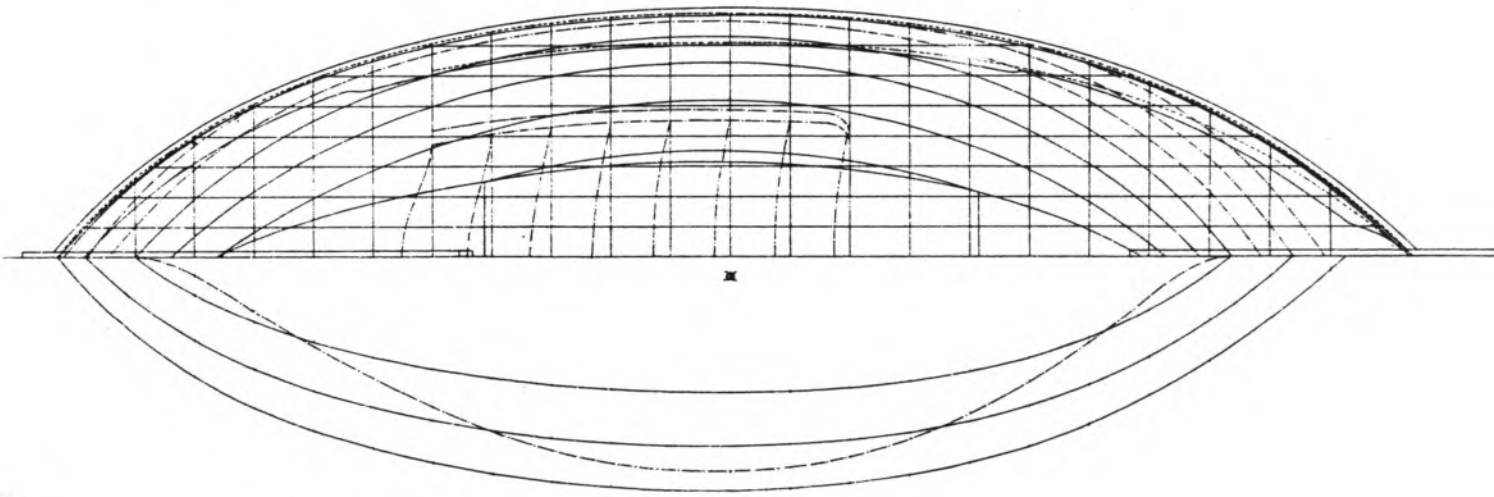
Solche Schokkerjachten werden in letzter Zeit von mehreren Werften in Holland hergestellt. Dabei sind alle möglichen Größen und Varianten entstanden, aus denen wir diesen Typ aussuchten. Es ahndelt sich um die von H. Vreedenburgh entworfenen und von Koijeman en de Vries gebauten 9,84m und 10,75m Schokkerjachten. Diese kleine Werft in Deil an der Linge baut diese Typen aus Stahl mit der holländischen Kajüte in den traditionellen Linien; aber so angelgt, daß das Bootauch für Fahrtensegler geeignet ist.
Auf unserer Überführungstour von Deil nach Hamburg im März dieses Jahres konnten wir die Segeleigenschaften bei jedem Wetter und in allen Lagen auskosten. Nicht nur die immer geforderte Höhe konnten wir erreichen, er lief auch gute Meilen und reagierte auf Böen sehr ruhig. Mit dem Schiffstyp sind wir also rundum zufrieden.
Im Vergleich der Risse und Linien vom UK 110 und unserem erscheint der Jachtschokker von Vreedenburgh allerdings um einiges schlanker im Vor- und Achterschiff. Doch exestieren noch wenige andere Zeichnungen von anderen Bauten, die ebenfalls schlanker als der UK 110 ist.
Doch ist die ranke Form sicherlich ein Kompromiß an die Jachtform.
Am Rigg wurde von Vreedenburgh nichts wesentlich geändert, da aber der Mast jetzt klappbar ist, sitzen heute Wanten am Mast. Die Rüsteisen sind etwas hinter dem Koker gelegen. Für holländische Verhältnisse ein sicherlich notwendiger Kompromiß.

von B. Peschka und C.Burchard



Schokkerjacht, Entw. H.Vreedenbourgh





Bemerkungen

Zur Umsetzung der Linien und Formen eines alten Berufsfahrzeugs in eine "Traditionelle Yacht".

Im April 1956 veröffentlichte die Zeitschrift "Waterkampioen" die Risse einer 9,84 m großen Schokkerjacht "Albatros", sowie die Ausführungen ihres Konstrukteurs H. Vreedenbourgh. Dieser modernisierte und verkleinerte Schokker ging schließlich bei Kooijman en de Vries in Serie und ist seither dutzendemale verkauft worden.

Die Diskussion um diese "Traditionelle Yacht" vom Typ Schokker, muß damals unter niederländischen Freunden alter Schiffe recht"stürmisch" gewesen sein! Das kann man aus Publikationen zu dem "Albatros"-Entwurf zwischen den Zeilen herauslesen. Bis auf den heutigen Tag ist noch die "alte Dünnung" von jenem Streit zu spüren, obwohl längst schon der große Erfolg der Konstruktion und die enorme Popularität dieses altholländischen Jachttyps den "Reformisten" recht gegeben hat, - gegenüber den "Dogmatikern".

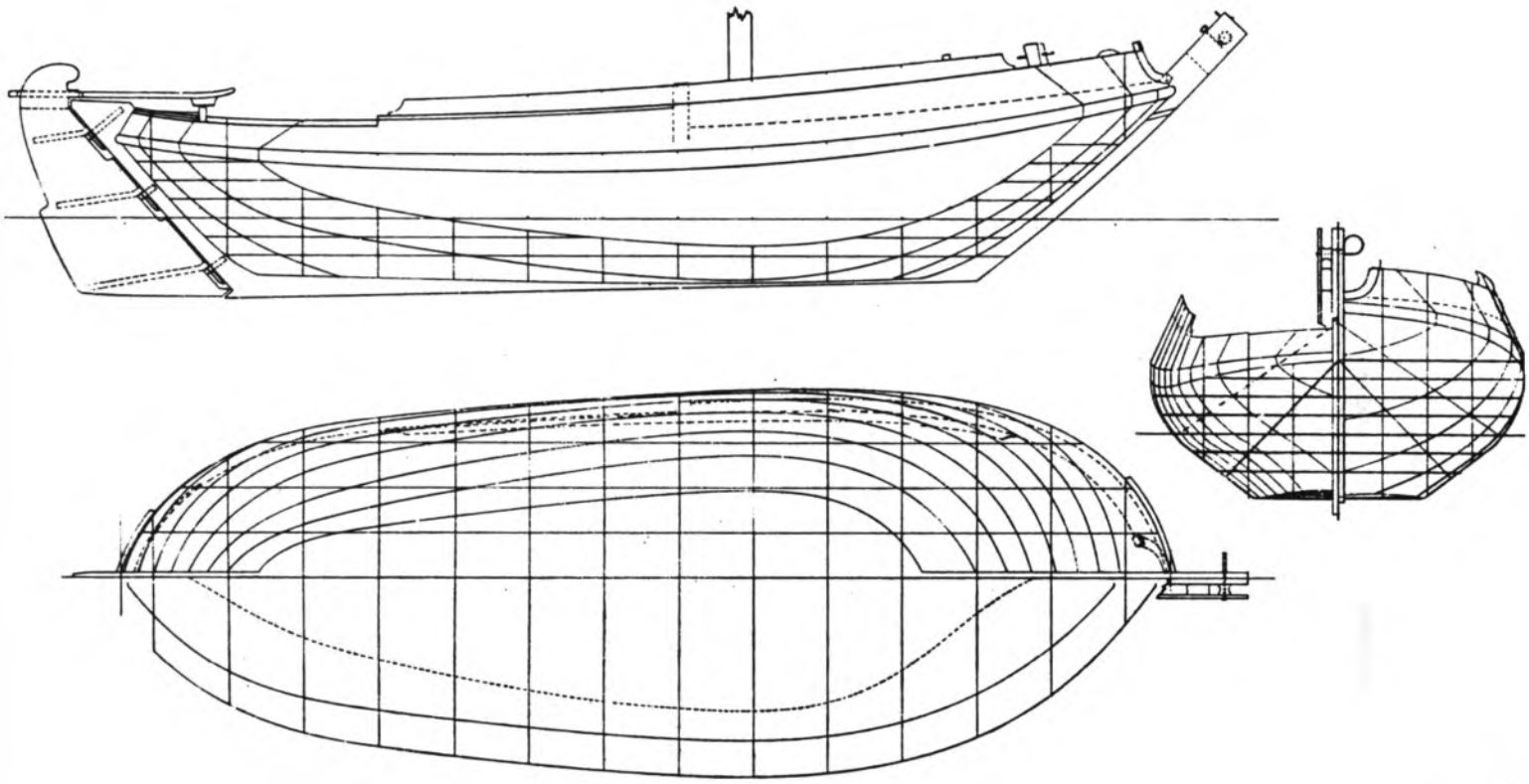
Erst in jüngster Zeit ist nun wieder ein allgemein beachteter Entwurf einer 11 m - Schokkerjacht auf der bekannten Werft Henry Engelaer in Beneden Leeuwen entstanden (1978). Diese letzte Konstruktion lehnt sich stärker an die alten Formen: B reitere Schultern vorn im Rumpf, Tropfenförmiger Wasserlinienverlauf, kräftigerer Sprung im Vorschiff, der platte Boden vorn ohne Sprung. Unter Wasser jedoch auch hier einige Eigenheiten, die es früher beim Schokker nicht gegeben hat: Loskiel mit Ballast und Vorfuß. Die Segeleigenschaften dieser Engelaer-Konstruktion sollen angeblich in jeder Hinsicht der bewährten Konstruktion von Vreedenbourgh gleichkommen. Doch in der kurzen und steilen See des Wattenmeeres und der Strommündungen, wird sich eine vorn völlig gebaute Schokkerjacht wohl eher feststampfen, als eine solche, mit verjüngten Wasserlinien.

Damit sind wir bei der wichtigsten Voraussetzung für Erfolg oder Mißerfolg j e d e r "Traditionellen Jacht": Eine solche Jacht muß gut und schnell segeln. (Tut sie das nicht, sieht sie alt aus!)

Das alte Berufsfahrzeug

Heute existieren nur noch wenige originale, als Berufsfahrzeug gebaute Schokker: Die für den Lotsen- und Rettungsdienst konstruierten stählernen Schokker MD 3 und KL 26; daneben der als Lustjacht stilgemäß gebaute "Witte Oliphant". Alle hölzernen Fischerschokker sind vergangen, - bis auf den einen, im Enkhuizener Zuiderzeemuseum aufgebahrten - pardon - aufbewahrten UK 11o von 1883, dessen Linien wir hier wiedergeben.

Schokker UK 11o

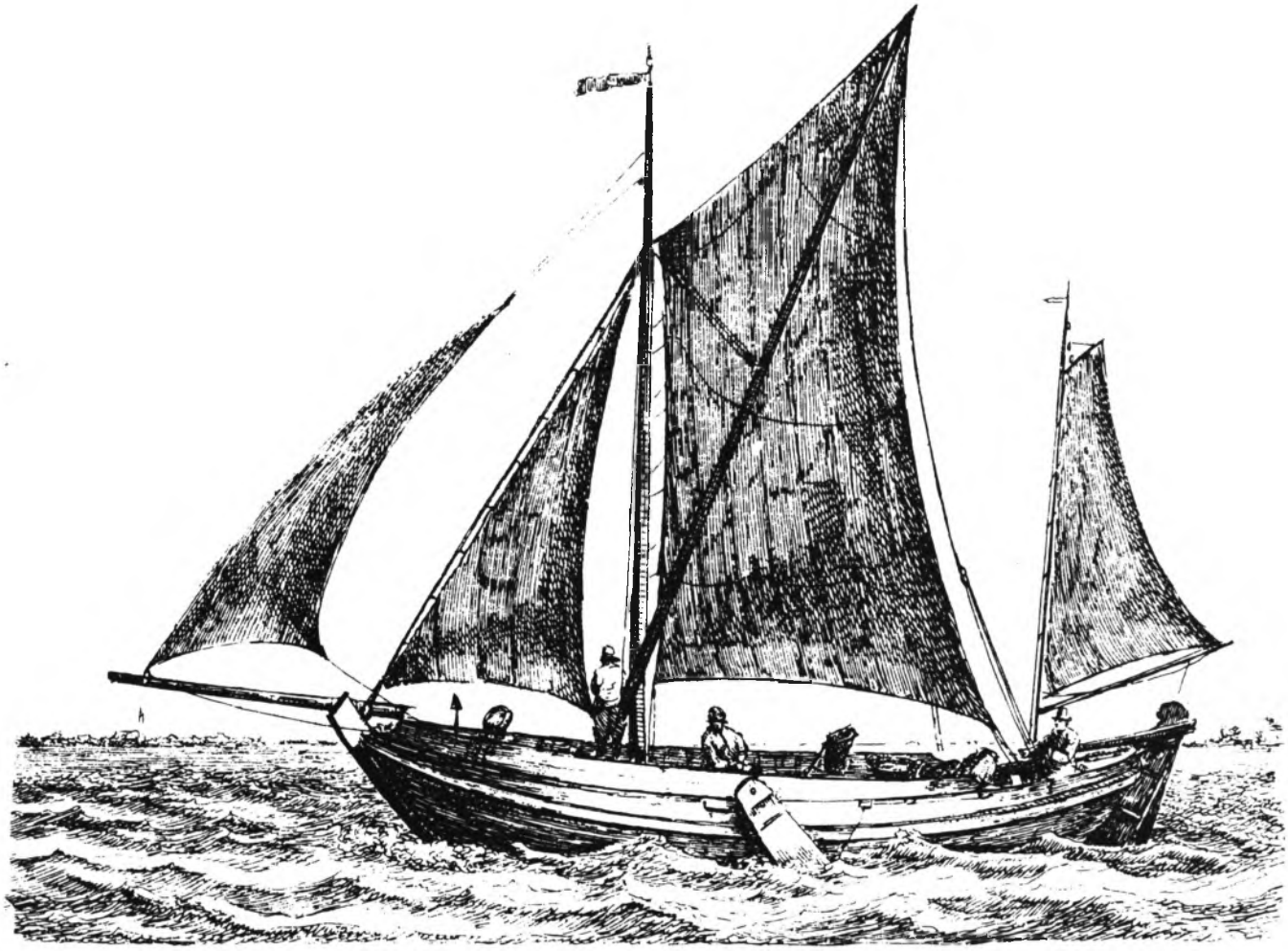


Diese Linien kennzeichnen den Endpunkt einer Entwicklung, die sich bis in das frühe Mittelalter zurückverfolgen läßt und, nach neueren archäologischen Forschungen der Niederländer und auch des Deutschen Schiffahrtsmuseums in Bremerhaven, noch weiter zurück, über Römerzeit und über alteingesessenen keltischen Schiffbau, bis hin zu den frühesten (kogge- und ewerartigen) Bauern- und Fischerbooten aus der mittleren Steinzeit.

Die Bezeichnung "Schokker" ist aber erst gut 200 Jahre alt; sie soll sich auf die ehemalige Zuiderzee-Insel Schokland beziehen. Offene Fischerboote des gleichen Typs, sind davor als "schuit" (Schute) bezeichnet worden. "Urker schuiten" lassen sich bis ins 17. Jahrhundert nachweisen (Petrejus, Oude zeilschepen en hun modellen, 1961).

Augenfälligste Merkmale dieser "Schuten", waren von altersher:

- Gerader oder ganz leicht gekrümmter Vorsteven mit Fall nach vorn.
- Gerader Achtersteven mit weniger Fall nach achtern.
- Platter, karweelgeplankter Boden. Der platte Boden ist schmal, der Tiefgang deshalb recht groß. Der Boden ist achtern, nicht jedoch vorn, nach oben gebogen.
- Kantige Kimm.
- Stark lehnende und leicht gekrümmte Bordwände mit Kraweelplanken.
- Oberhalb eines massiven Bergholzes sitzt ein Breiter Gang (Ndl. boeisel, sprich: bujsl), der in typisch niederländischer Bauart zum Deck hin einfällt. (Diese Planke ist aus der sogen. "Nachentechnik" zum Höherplanken von bestimmten Einbäumen sehr früh schon herausentwickelt worden; der"breite Gang" ist ein kennzeichnendes Bauelement bei vielen niederländischen und niederdeutschen Plattbodenschiffen geblieben).
- Die größte Breite ist vorn; scharfes Achterschiff.
- Bis 1850 Sprietbesegelung. Danach Gaffeltakelung mit kurzer, gerader Gaffel; schließlich Krummgaffel-Takelung.
- Tropfenförmiger, (spitzgattiger) Wasserlinienverlauf, jedoch bemerkenswert schärfer im vorderen Rumpf-Bereich, als andere Fahrzeuge von der Zuiderzee (etwa der Botter).



F een Schokker (1789) 8

Schiffbaugeschichtliche Vorläufer

Im Mittelalter war bei den Friesen der Boots- und Schiffstyp der Kogge das universale Gebrauchsfahrzeug. Abkömmlinge dieses Bootstypus sind sowohl die große, seegehende Hansekogge, wie auch die in handwerklicher Kogge-Tradition gezimmerten dänischen "Kåg"-Boote (vergleiche Christian Nielsen, "Danske Bådtyper") und ebenso die gut überlieferte niederländische "Kaag". Alle niederländischen Autoren stellen einen direkten Bezug zwischen der alten Kaag un dem heutigen Schokker her.

Zur Geschichte der Kogge ziehe der (spätestens an dieser Stelle langsam ermüdende)Gaffelfreund die Broschüre heran: "Kogge, Kahn und Kunststoffboot. 1o.ooo Jahre Boote in Deutschland", von Detlev Ellmers, Geschäftsführender Direktor des Deutschen Schiffahrtsmuseums in Bremerhaven. Diese Broschüre ist eine typische Gelehrtenschrift: Chaotisch-verschachtelt in der Form, aber erschöpfend im Inhalt! Mit "deutscher Gründlichkeit" wird hier wissenschaftliche Systematik in die Geschichte des nordeuropäischen Holzbootsbaus seit dessen Anfängen im Mesolithikum gebracht.

Die friesische Kogge ist demzufolge ein Plattbodenschiff - kein Kielschiff - mit kantiger Kimm, mit Kraweelbeplankung im Boden, aber den Skandinaviern entlehnte Klinkerbeplankung auf den steil nach außen lehnenden Bordwänden; mit geraden, sowie fallenden Vor- und Achtersteven; mit scharfem Achterschiff und mit der größten Breite vorn im ersten Drittel.

Der oben erwähnte direkte Nachfolger dieser friesischen Kogge, die "Kaag", fand in den Niederlanden im 17. Jahrhundert allgemeine Verbreitung. Der Name selbst dokumentiert die Abkunft.

Kaagen sind damals beim Leichtern der großen Seeschiffe weit draußen auf der rauhen und flachen Zuiderzee eingesetzt worden, weil sie gute See- und Segeleigenschaften besaßen. Ihrem Einsatz entsprechend, wurden sie bald schon fülliger, mit breiterem Plattboden und auch zeitweise mit steilerem Steven gezimmert. (Im 18. Jahrhundert wurde dieser Schiffstyp schließlich von Tjalken-förmigen Fahrzeugen beim Leichtern verdrängt. Der alte Name "Kaag" jedoch, wurde auf diese großen Tjalken übertragen; - ein Wirrwarr von Bezeichnungen! Dazu Kupferstiche von G. Groenewegen, Verzameling van 84 Stuks Hollandsche Schepen, Rotterdam 1789, Reprint.) Kaagen sind allerdings auch zum Fischfang auf der Zuiderzee verwendet worden!

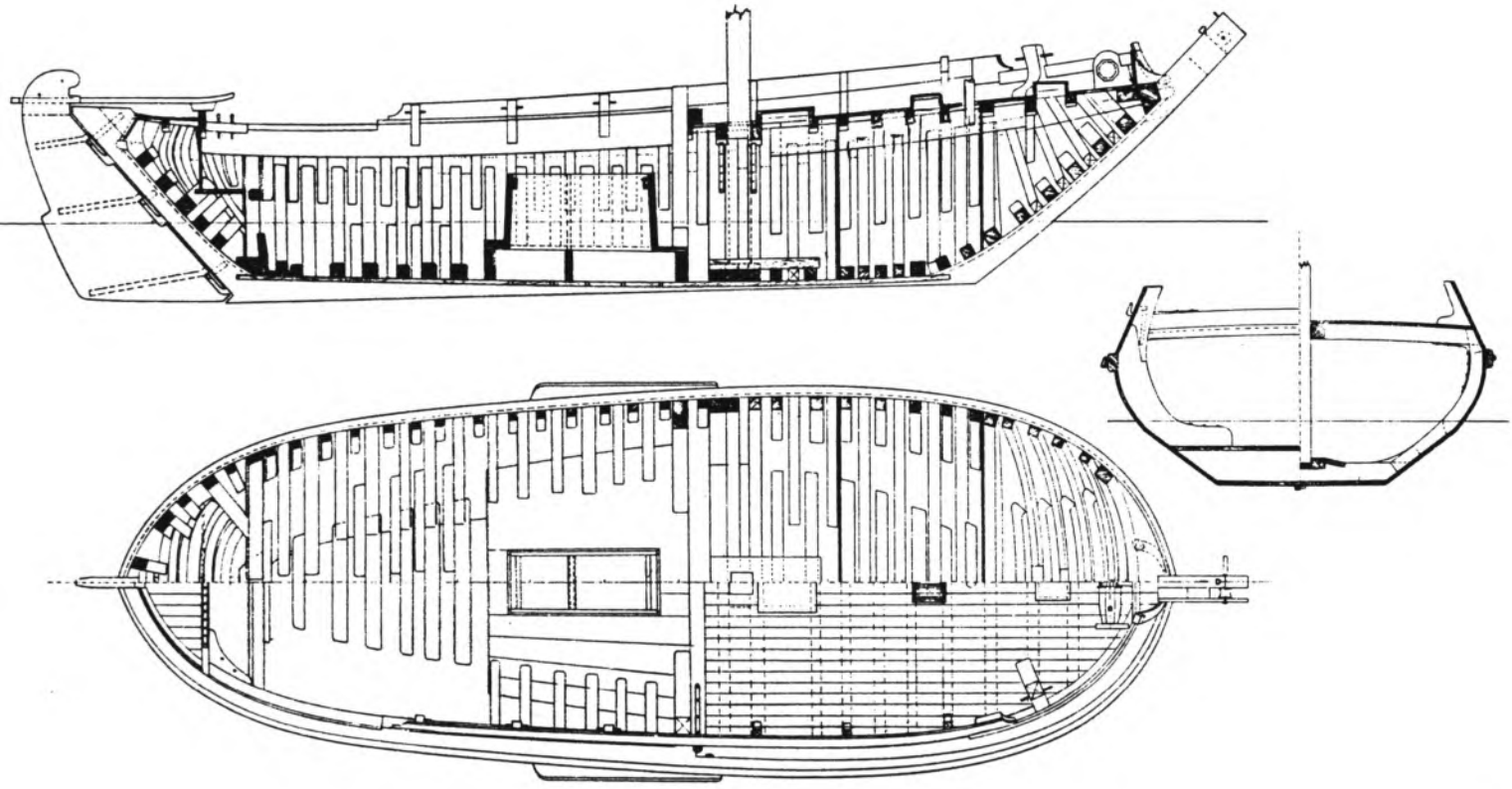
Im wesentlichen übereinstimmend sind also die Strukturen von rezentem Schokker, mittelalterlicher Kogge und von der Kaag des 17. Jahrhunderts. Zur Geschichte der Kaag: J. van Beylen, Schepen van de Nederlanden, Amsterdam 197o.

Darüber hinaus haben bei der Entstehung der frühen "Urker schuiten" gewiß noch mehrere andere, der Kogge/Kaag "verwandte" Bootstypen, Pate gestanden.

Die alten, friesischen Fischewer waren ebenfalls spitzgattige, offene Bünnkähne, besaßen denselben geraden, fallenden Steven, ein scharfes (oder "gepiektes") Achterschiff und einen schmalen, platten Boden; sie zeigten vergleichsweise schlankere Linien auch im Vorschiff, und sie trugen einen Pfahlmast mit Sprietsegel.

Ein anderer noch existenter uralter Bootstyp, dem Ewer mindestens sehr stark "benachbart", ist der Punter. Diese heute kleinen Boote sehen jetzt noch unserem Vierländer Grabenkahn zum Verwechseln ähnlich.

Schokker UK 110



Resumée

Der niederländische Schiffbau ist in seiner Entwicklung weit besser dokumentiert, als unser deutscher. Der glänzenden gesellschaftlichen Entwicklung der Niederlande vom 16. bis 18. Jahrhundert, entsprach auch ihre führende Rolle im Schiffbau. Auf jeden Fall haben es die ndl. Schiffszimmermeister immer schon ganz ausgezeichnet verstanden, die alten und bewährten Konstruktionsformen dem jeweils neuen Zweck anzupassen und vorsichtig zu modifizieren. Auch haben sie es gut verstanden, einzelne, besondere Merkmale von unterschiedlichen Bootstypen so miteinander zu verschmelzen, daß für den neuen Zweck ein neuer Schiffstyp daraus entstanden ist, - der dann wieder allgemeine Verbreitung finden konnte.

Niemals jedoch führte der technische Fortschritt im alten Bootsbau zum völligen Bruch mit dem Überlieferten! Die Entwicklung verlief vielmehr mit verblüffender Stetigkeit und Beharrlichkeit. Und wiewohl heute der industrielle Fortschritt letztlich das Schicksal des alten, vor-wissenschaftlichen Handwerks fast gewaltsam besiegelt hat, sind die niederländischen Fahrensleute und auch die Plaisir-Segler, der alten Schiffahrt in stärkerem Maße herzensverbunden, als es in manch anderen Schiffahrtsnationen der Fall ist. Die Niederländer haben auch konsequenterweise viele vorindustrielle, handwerkliche Bootsbau-Überlieferungen wenigstens in der Sportschiffahrt und im "Traditionellen Jachtbau" lebendig erhalten können!

Die Vreedenbourgh'sche Schokkerjacht, ist ein schönes Beispiel für die Bewahrung und zugleich die Fortführung einer ungebrochenen kulturellen Tradition.

Demgegenüber ist in Deutschland nicht ein einziger Jachttyp aus unseren vielen und schönen, alten Berufsfahrzeugen entwickelt worden! (Von den "Lustkuttern" der Kaiserzeit einmal abgesehen).

Erst in jüngster Zeit verstärken sich die Bemühungen einzelner deutscher Werften, aus dem Elbewer eine komfortable Fahrtenjacht herauszuentwickeln, die in ihrer Gestalt mit der Schiffbautradition nicht bricht, sondern - im Gegenteil - sie sucht!

Viel - sehr viel - könnte man dabei von den Niederländern lernen.

---

1) Ronde-en platbodemjachten, Redaktion T. Huitema, Amsterdam 1962

2) J. van Beylen, Schepen van de Nederlanden, Amsterdam 197o

3) E. W. Petrejus, Oude zeilschepen en hun modellen, Bussum 1961

4) P. J. V. M. Sopers, Schepen die voorbijgaan, Amsterdam 1974

5) J. van Beylen, De Hoogaars. Geschiedenis en bouw, Bussum 1978

6) H. Speerstra, De laatste echte schippers. Binnenvaart onder zeil, Bussum 1976

7) J. van Beylen, Zeeuwse visserschepen van de Ooster- en Westerschelde, Amsterdam 1964

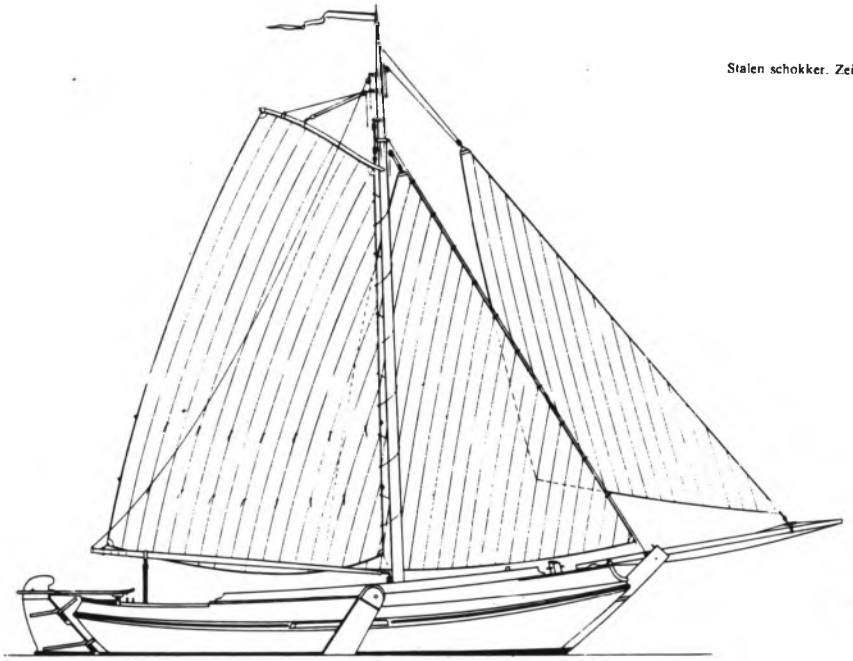
8) H. A. H. Boelmans Kranenburg, Achter de branding. De visserij van de Nederlandse kustplaatsen, Bussum 1977

9) Th. Lehmann, Het tuigen van schonerschepen, Van Kampen en Zoon, Amsterdam

10) Theo Leeuwenburgh, Het bruine schuiten boek, Baarn 1978

11) F.R. Loomeijer, Met zeil en treil, 1980

Schokker UK 11o



Stalen schokker. Zeilplan, ontwerp Ir. H. Vreedenburgh

GRETA-Schiffer Uwe Lütgen

Ihre Anfänge verlieren sich in der Antike, Höhepunkte erlebte sie im Mittelalter: 'Die Hinterglasmalerei, eine Kunstform, die heute nur noch wenige beherrschen. Uwe Lütgen ist einer dieser Künstler.

An der Verandatür der Wohnung im Hamburger Elbvorort Nienstedten klebt ein Zettel: „Bilder zu verkaufen — wällen sie nach den Wert — zwei bis fünf Mark".

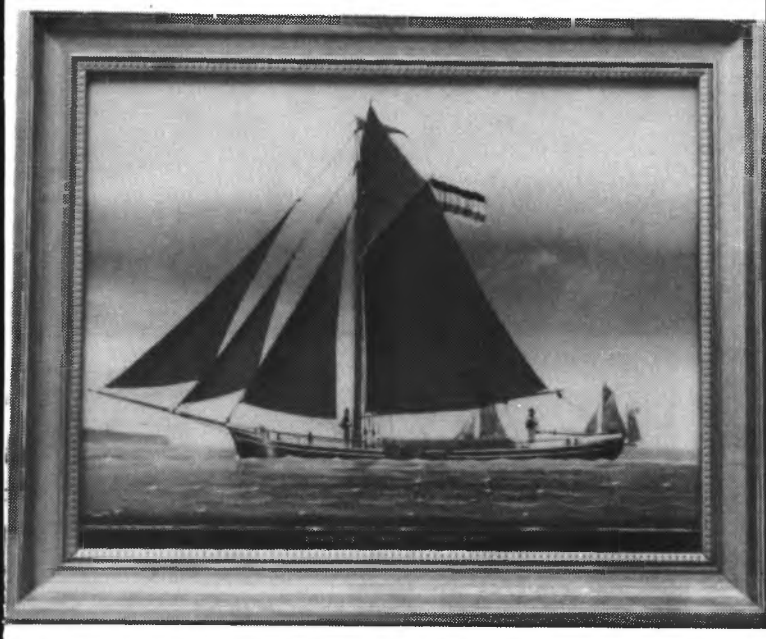
Sven (8), Sohn des Hauses, öffnet die Tür, erklärt zu dem selbstgeschriebenen Schild, daß er Taschengeld benötige, und daß sein Vater schon auf uns warte.

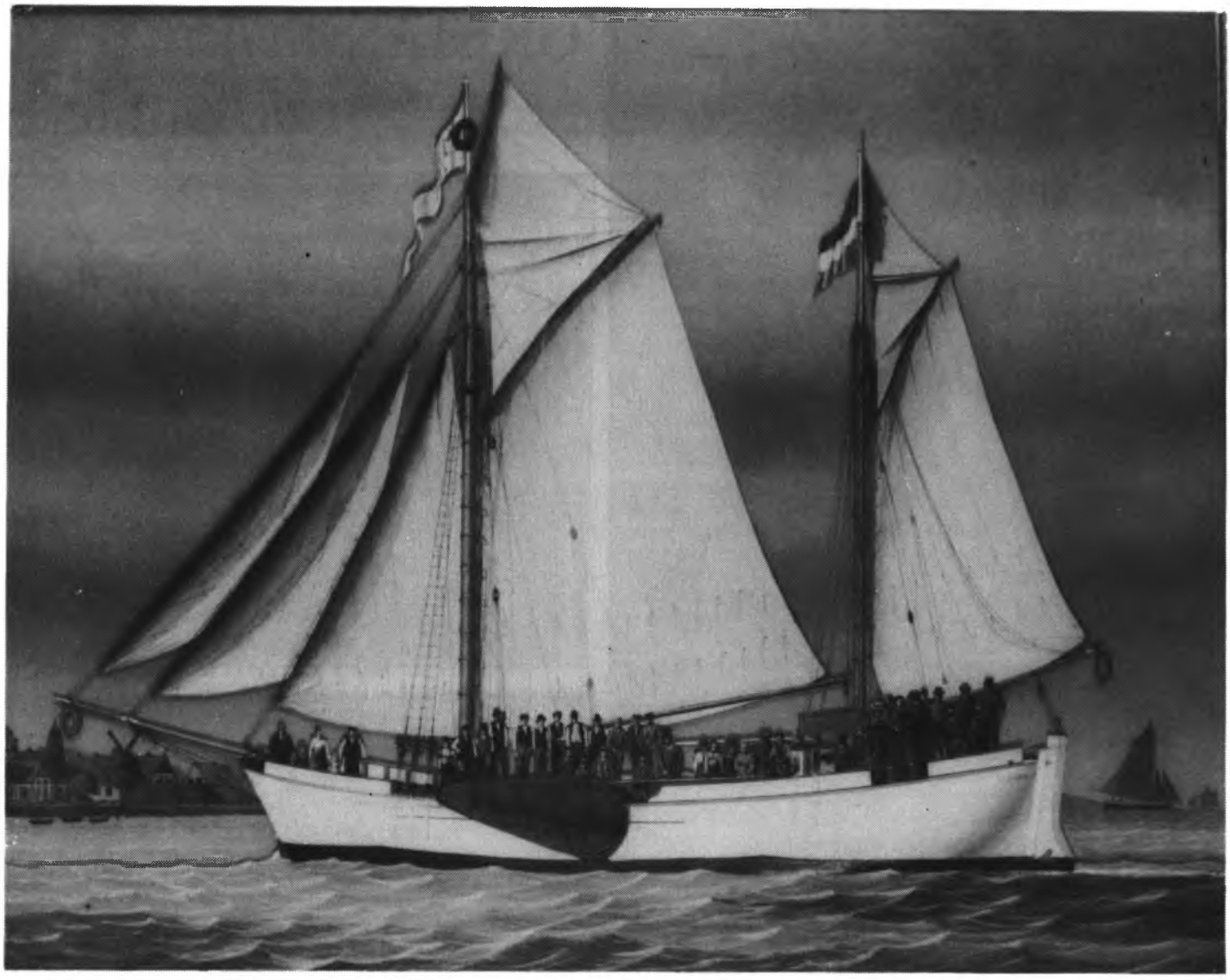
Uwe Lütgen, 32jähriger Hamburger Kunstmaler mit blondem Strubbelhaar, hockt vergnügt zwischen Büchern, Bildern, Farbtöpfen und Antiquitäten und betrachtet glückselig zwei wunderschöne, handgenähte Segel für seinen Elbefischkutter. Dabei klärt er uns — begleitet vom unermüdlichen Geschnatter zweier Wellensittiche — über die echte Lohfarbe auf. „Die ist nämlich nicht rotbraun, sondern nußbraun, so wie auf meinen Bildern."

Während Frau Elke den Kaffee auf einem alten Kapitänstisch serviert, zeigt uns Uwe Lütgen seine Kunstwerke. Wer noch nie bewußt ein Hinterglasbild betrachtet hat, muß annehmen, ein normales, unter Glas gerahmtes Gemälde anzuschauen. Erst auf den zweiten und genaueren Blick wird er feststellen, daß das Motiv auf die Rückseite einer Glasscheibe gemalt wurde. Dabei geht die Maltechnik den umgekehrten Weg wie bei der Leinwandmalerei. Zuerst werden die Details des Vordergrundes seitenverkehrt und mit lichtundurchlässigen Farben auf das Glas aufgetragen; es folgen die räumlich und vom Betrachter aus gesehen nächsten Flächen und schließlich der Hintergrund.

Daß es sich bei der Hinterglasmalerei um eine Kunstform handelt, deren Ursprünge bis in die Antike zurückgehen, wird kaum vermutet. Im Mittelalter malte man hauptsächlich Heiligenbilder und Wappen, ging später auf die Bauernmalerei über, und erst zu Beginn des 19. Jahrhunderts widmeten sich die Künstler intensiver der maritimen Hinterglasmalerei, wobei Schiffsporträts und Hafenansichten auch nur in Hafenstädten geschaffen wurden. Schwerpunkt dieser speziellen Malart war damals Ostende in Flandern, später Antwerpen, aber auch in Deutschland wurden bis ins 20. Jahrhundert hinein Hinterglasbilder hergestellt.

Uwe Lütgen hat vor einigen Jahren die naive Schönheit dieser Maltechnik wieder für sich entdeckt. Genaue Informationen über





Hölzerne Galiot: Stapellauf mit vierzig Personen an Bord.

Technik und Material erhielt er gelegentlich der Restaurierung eines Schiffsporträts von Petrus Weyts (Holländer, 1799—1855), einem der namhaftesten Hinterglasmaler, und über die einschlägige Literatur. Es folgten erste eigene Versuche mit recht unterschiedlichen Erfolgen. Uwe Lütgen war weder mit der in Fachbüchern angegebenen Grundierung des Glases noch mit den empfohlenen Farben einverstanden.

„In jahrelanger und mühseliger Kleinarbeit habe ich mir eine neue Grundierung erarbeitet; sie ist ebenso wie die genaue Zusammensetzung der Farben mein Betriebsgeheimnis", meinte er nicht ohne Stolz.

Kein Betriebsgeheimnis hingegen ist, daß, um nach der Reinigung und Grundierung des Glases mit der eigentlichen Malerei beginnen zu können, auf jeden Fall eine Werkzeichnung mit der genauen Darstellung des Schiffes benötigt wird. Diese Werkzeichnung wird unter das Glas gelegt und genau nachgezeichnet. Zu bedenken ist, daß beim Hinterglasmalen zum einen spiegelverkehrt, zum anderen auch noch in Negativform gemalt wird.

So skizziert man zunächst diejenigen Teile, die sich im Vordergrund befinden, das heißt, Striche und Flächen, die nicht mehr von anderen Strichen und Flächen gekreuzt oder abgedeckt werden.

Höchste Konzentration ist Vorbedingung

Nehmen wir einmal das Segel eines Schiffes: Zuerst zeichnet man alle Linien wie Nähte, Reffbänder und -leinen. Dann kommen die Schatten, die auf dem Segel sichtbar sein müssen, und erst zum Schluß wird über diese Linien und Schatten hinweg die Farbe für das Segeltuch aufgetragen. Kleinere Fehler können manchmal noch mit der Radiernadel korrigiert werden.

Diese Technik erfordert neben handwerklichem Geschick auch ein ausgeprägtes Maß an Konzentrationsfähigkeit. Ruhe bei der Arbeit ist unbedingt Voraussetzung. Und gerade damit hapert es augenblicklich bei Uwe Lütgen. Er mußte sein Atelier abgeben, alldieweil es der Stadt Hamburg gefiel, just an dieser Stelle eine neue Straße zu bauen. Selbstverständlich wurde sofortige und unbürokratische Hilfe versprochen. Von der versprochenen Abhilfe ist jedoch seit mehr als sechs Monaten trotz unverdrossener Behördengänge nichts zu spüren. Und

daß es sich hier um eine Existenzfrage handelt — denn gerade für die Hinterglasmalerei benötigt man ein Atelier mit entsprechendem Oberlicht —, scheint niemanden zu interessieren.

Glücklicherweise ist Uwe Lütgen ein sehr vielseitiges Talent, dessen Karriere keinesfalls mit der Malerei begann. Vielmehr verdiente er sein erstes Geld bei der christlichen Seefahrt, sattelte dann „der widrigen Umstände wegen" um auf eine Bäckerlehre, um nach einer abgeschlossenen Lehre bei einer Hamburger Firma für Film-, Bühne- und Messebau als Theatermaler am Hamburger Schauspielhaus endlich und immerhin gleich für acht Jahre festen Boden unter die Füße zu bekommen. Durststrecken

Fortschritte müssen immer wieder kritisch begutachtet werden, Fehler sind nahezu irreparabel.

überwindet er auch heute noch als Altsaxophonist bei der bekannten Hamburger Oldtime-Jazzband „Blackbirds of Paradise". Aber nicht die Musik, sondern das Malen ist sein Beruf, dem er endlich wieder ungestört nachgehen möchte.

Daß seine Bilder unter anderem in den Ausstellungsräumen des Hamburger Antiquitäten-Zars Eduard Brinkama hängen und neben echten Joh. Holst, Alfred Jensen und anderen Kostbarkeiten die Wände in der Elbchaussee-Villa des Hamburger Juristen und Kunstsammlers Winfried Helms schmücken, erfüllt ihn mit berechtigtem Stolz. Nur — vom Stolz allein kann er mit seiner Familie nicht leben.

Uwe Lütgens Hinterglasbilder haben schon heute eine ganz persönliche Ausstrahlung und lassen eine gekonnte Maltechnik erkennen. Hinzu kommt eine bemerkenswerte Tiefenwirkung. Er benutzt für ein Bild nicht etwa nur eine, sondern zwei, manchmal sogar drei Scheiben. Auf der ersten erscheint beispielsweise nur das Schiff mit dem Wasser, während der Hintergrund mit anderen kleineren Schiffen auf die zweite und dritte Scheibe gemalt wird. „Man kann auf diese Weise eine fast plastische Tiefe erreichen", schwärmt Lütgen.

Hinsichtlich der Motive ist auffallend, daß er sich hauptsächlich mit der Kleinschiffahrt in der Hinterglasmalerei befaßt. Die großen Segelschiffe seien zwar faszinierend, und er habe sie anfangs auch häufiger gemalt, „aber die kleinen Ewer, Kutter und Frachtensegler haben ein ganz persönliches Fluidum. Sie wirken nicht so grandios, sondern strahlen eher Wärme und Gemütlichkeit aus."

Doch nicht nur die Oldtimer werden verewigt. Unsere modernen Kunststoffyachten eignen sich für die Technik der Hinterglasmalerei besonders gut, wirken sie doch, weil ganz genau und mit allen Einzelheiten nachgezeichnet, eher wie eine Fotografie denn wie ein Gemälde.

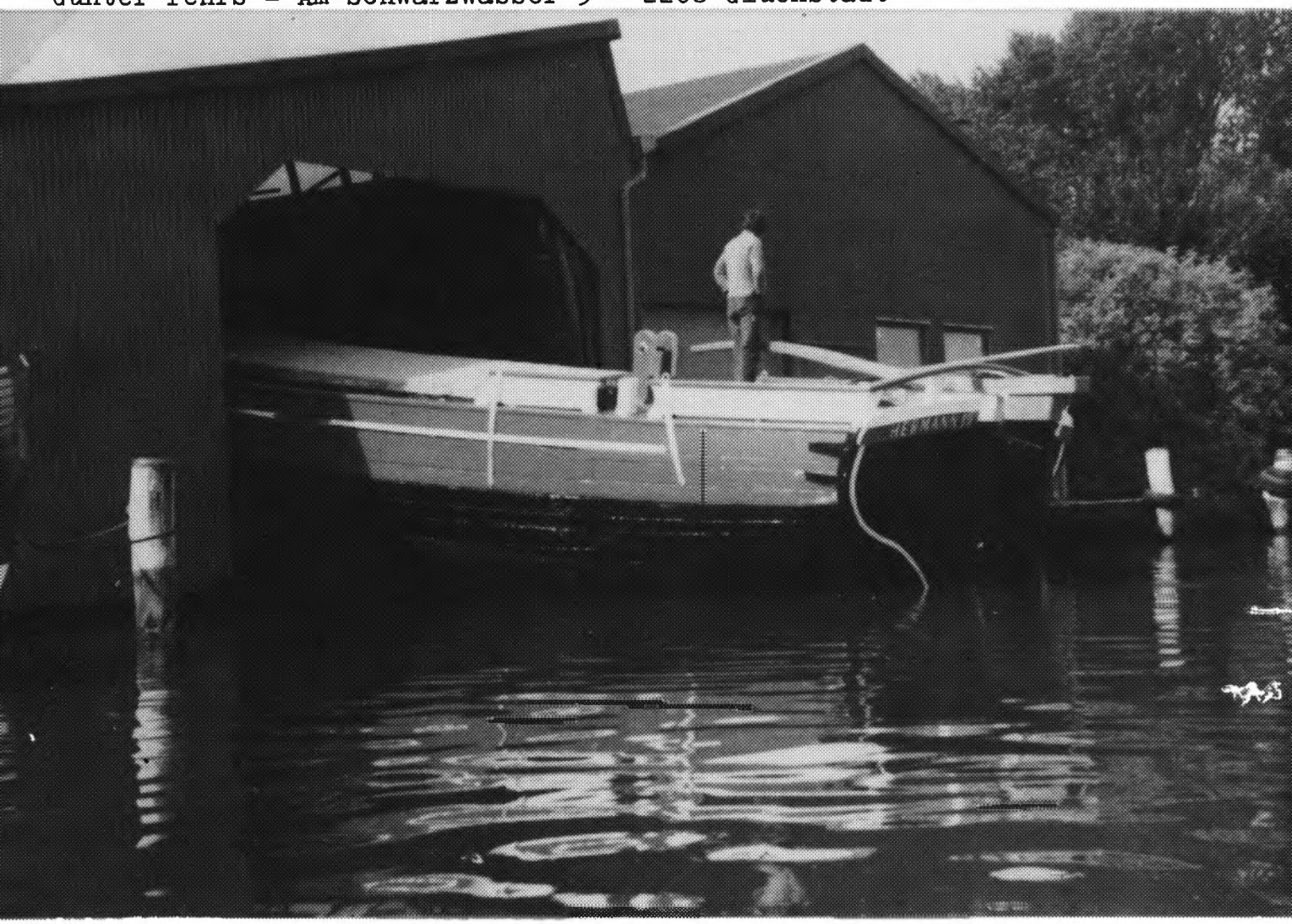
Und das eigene Schiff im Kleinformat als Hinterglasbild an der Wand, täglich mit liebevollen Blicken gestreichelt —, das ist schon eine Kostbarkeit.

Text: Anita Rehder
Fotos: Nils Bahnsen

Norddeutschlands letzte Holzschiff-Werften

DIE WERFT PEHRS

Günter Pehrs - Am Schwarzwasser 3 - 2208 Glückstadt



Zweiter Stapellauf des Ewers "HERMANN" im August 1978 auf der Werft von Günther Pehrs.

Die Werft von Günther Pehrs in Glückstadt

Die Schiffszimmerei in Glückstadt hat eine lange Tradition, die sich sicherlich bis in die Anfangsjahre der Stadt um 1616 zurückverfolgen ließe, würde man die betreffenden Archivalien einmal durchforsten.

In meinen Unterlagen fand ich einen ersten Hinweis auf den Glückstädter Schiffbau für das Jahr 1681, als der dortige Schiffbauer Peter Giesseln für den Apotheker(!) Johannes Bretthauer einen "kleinen Fischerkahn" zimmern sollte.

169o wurde für die Königliche Flotte die Jacht "HAVFRUEN" gebaut, ein Schiff für 12 Kanonen und 55 Mann Besatzung, dem 1693 ein Schwesterschiff namens "GLASJAGTEN" folgte.

Ein "Skibstömmer Mester Johann Meinerts" wird 173o in Kieler Akten für Glückstadt erwähnt. Derselbe Meinerts zeigte 1787 an, daß er 35 Gesellen und 2 Lehrburschen, "mithin 37 an der Zahl anjetzo in Arbeit" habe. Damals bildete die Grönlandfahrt die wichtigste Grundlage der Glückstädter Werften. Im gleichen Jahr 1787 erhielt der Glückstädter Schaluppenbauer Claus Seemann vom Reeder Siemens das Zeugnis, daß die von ihm gebauten " 5 grönl. Chalouppen und dito Jollen zur größten Zufriedenheit ausgefallen und sowohl in Absicht der Arbeit als in Facon überaus gut befunden".

1799 wurde in Glückstadt noch eine weitere Werft errichtet. "Die commercirenden Bürger Friderich Schröder und Hermann Tiedemann hatten die Erlaubnis erhalten, vor dem "dortigen Hafendeich" einen solchen Betrieb anzulegen. Im Nächsten Jahr hatte diese Werft bereits 1o Gesellen und 4 "Burschen", neben einem Meister.

Peter Meinerts Betrieb wurde nach seinem Tod um 18o5 von dessen Witwe und Sohn weitergeführt. 1816/17 hatte der "Schiffsbau-Meistergesell" Hermann Both drei alte "zum Aufhauen bestimmte" Segelschiffe hier "von oben bis unten ganz neu verzimmert" und zu Grönlandschiffen eingerichtet.

Die Meinertsche Werft wurde 1833 von H.Branmann jun. erworben. Damals besaß die Baustelle vier Helgen. 1856 kaufte sie Johannes Schröder, seit 1874 besaß sie Hermann Trede, von dem sie 1882 August Both erwarb. 1887 ging der Betrieb an die Holzhandlung Gehlsen, doch blieb August Both Geschäftsführer. In den Meßbriefen wird weiterhin Both und nicht Gehlsen als Erbauer angegeben. 1919 verkaufte Gehlsen seine Holzschiffswerft an H.Tiedemann, der hier die "Norddeutsche Werft" gründete, um damit Glückstadt zum Mittelpunkt des Küstenschiffbaues zu machen. Die hochgesteckten Ziele konnten allerdings nie erreicht werden, und schon 192o ging die Firma mit Millionenschulden in Konkurs. Spätere Eigner waren dann eine Hamburger Firma L.Heyden, die hier hauptsächlich Küstenschiffe mit Motoren ausrüstete, danach Kuhlmann, Temming, und -drei Generationen lang- die Familie Brockmüller. Seit fast vier Jahren steht auf diesem traditionsreichen Platz nun die "Glückstädter Binnenschiffswerft", ein leistungsfähiger Betrieb, der jede Art von Reparaturen an Schiff und Maschine vornimmt. Für Gaffelfreunde mit stählernen Schiffen sicher keine uninteressante Adresse.

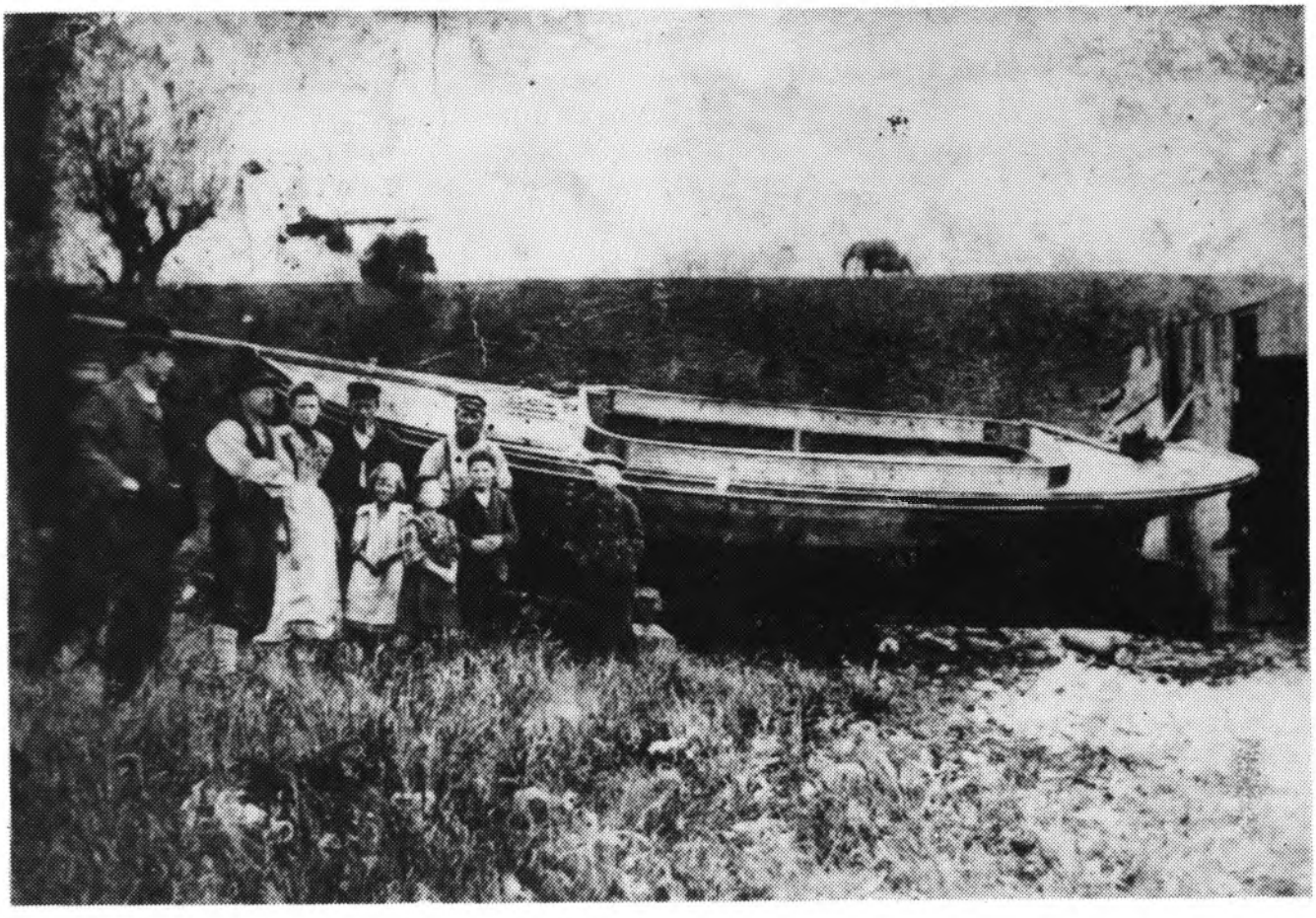
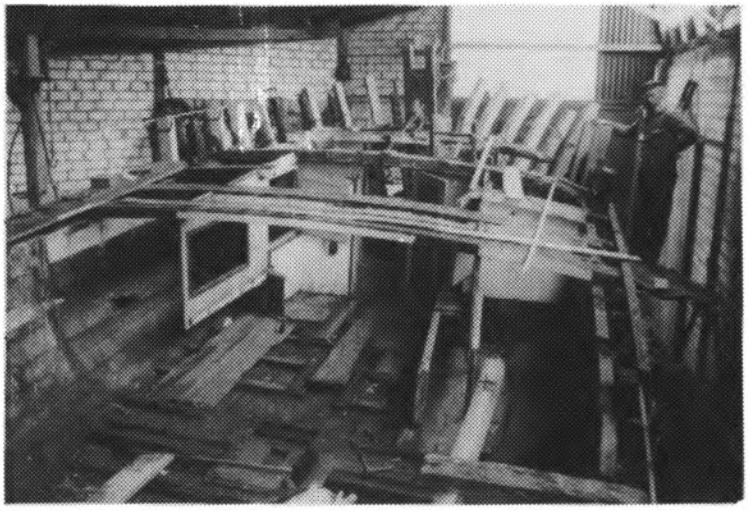


Abb.1:
Rechts mit Bart Julius Both vor einem zu reparierenden "Lustkutter" um 191o.

Gehlsen-Werft in Glückstadt 1911
Neubau des Schoners "ELISABETH"
(Pfeil: Lehrling John Pehrs 1910-1914)

Nach diesem Streifzug in die Vergangenheit nun endlich zu der Werft, von der hier eigentlich die Rede sein sollte, die Bootswerft von Günther Pehrs. Die Keimzelle dieses Betriebes lag am sog. toten Rhinarm, dort, wo jetzt die Yachtwerft von Willi Asmus liegt. Hier hatte der Schiffszimmermann Julius Both, ein Bruder des oben erwähnten August Both 1885 eine kleine Ewerwerft gegründet. Außer zwei Frachtewern entstanden hier hauptsächlich kleine Ewerboote und Elbfischer. Ansonsten wurden überwiegend Reparaturen ausgeführt. 1899 verlegte Julius Both seinen Wohnsitz hinter den Elbdeich zwischen Schwarzwasser und Rhin und begann hier wieder mit dem Reparaturgeschäft. Hauptkunden waren die Gemüsebauern aus den "Wildnissen", die hier ihre Rhinewer überholen liessen. Vereinzelt wurden aber auch kleinere Neubauten abgeliefert, wie "Lustkutter" oder Elbfischkutter.
1923 starb Julius Both. Zwei Jahre später übernahm John Pehrs, der bei Gehlsen den Beruf des Schiffzimmermanns erlernt hatte, das Gelände, um nun seinerseits wieder einen Werftbetrieb einzurichten.

Von Julius Boths Zimmerplatz war kaum mehr als ein kleiner halbverfallenener Schuppen übriggeblieben, so daß völlig neu begonnen werden mußte. Es entstand ein neues Bauernslip zum Aufholen der Rhinewer sowie ein größerer Bootsbauschuppen, und bald konnte auch der Neubau von kleinen Fahrzeugen wie Ewerbooten oder Ruderkähnen in Angriff genommen werden.



" H E R M A N N " glich anfangs einem Wrack

Abb.2:

Rhinewer " J O H N " bei John Pehrs auf Slip um 1933.

Nach der Machtübernahme zu Beginn des "Tausendjährigen Reiches" ging es mit dem so hoffnungsvoll begonnenen Betrieb bergab. John Pehrs hatte sich mit den neuen Machthabern nicht anfreunden können, weigerte sich sogar, die Flagge mit der "Wollhandkrabbe", wie er sagte, zu setzen und mußte später sogar seinen Betrieb schließen, nachdem man ihn eingesperrt hatte.

Erst nach dem Kriege konnte die kleine Werft wieder eröffnet werden, und wieder wurden die bewährten kleinen Holzboote gebaut. Reparaturen an diesen Booten und an den noch immer fahrenden Rhinewern waren jedoch das Hauptgeschäft. Die Ewer jedoch wurden immer weniger, und die nun langsam anlaufende Kunststoffwelle machte den Holzschiffbauern das Leben immer schwerer.

1961, zu einer Zeit als kaum noch jemand Holzboote haben wollte, übernahm Günther Pehrs die von seinem Vater bereits abgemeldete kleine Werft und ging mit zäher Energie an den Weiterbau. Das bisher von der Stadt gepachtete Gelände konnte gekauft werden, der Betrieb wurde modernisiert, doch konnten die nächsten Jahre nur unter großen Schwierigkeiten überwunden werden.

Günther Pehrs geradem und anständigem Charakter, seiner grundsoliden Art und vor allem seiner handwerklichen Tüchtigkeit ist es zu verdanken, daß er bald über einen Kreis fester Stammkunden verfügte, die ihm regelmäßig ihre Boote zum Überholen brachten. Daneben werden Tischler- und Zimmerarbeiten für die Binnenschiffswerft ausgeführt. Vereinzelt werden auch Neubauten gezimmert: stäbige eichene Elbfischer mit Spiegelheck, kleinere Boote und Kähne. Da aber diese Neubauten kaum kostendeckend zu liefern sind, ist es nicht einfach, bei Pehrs ein neues Schiff zu bestellen. "Ich seh mir den Mann genau an", erklärt der Baas. "Gefällt er mir, kriegt er sein Schiff. Es wird dann auch ein besonders gutes." -Worauf man sich verlassen kann!

Eine ganz besonders hervorragende Leistung vollbrachte die Werft bei der Restaurierung des hölzernen

Günther Pehrs (links) und seine Leute bei den ersten Arbeiten am Ewer " H E R M A N N "

Besanewers "Hermann", der ein fast völlig neues Oberwasserschiff erhielt. Mit viel Liebe und Gespür für althergebrachte Bauweise und -Form hat Günther Pehrs aus dem alten Wrack ein wahres Schmuckstück gemacht.

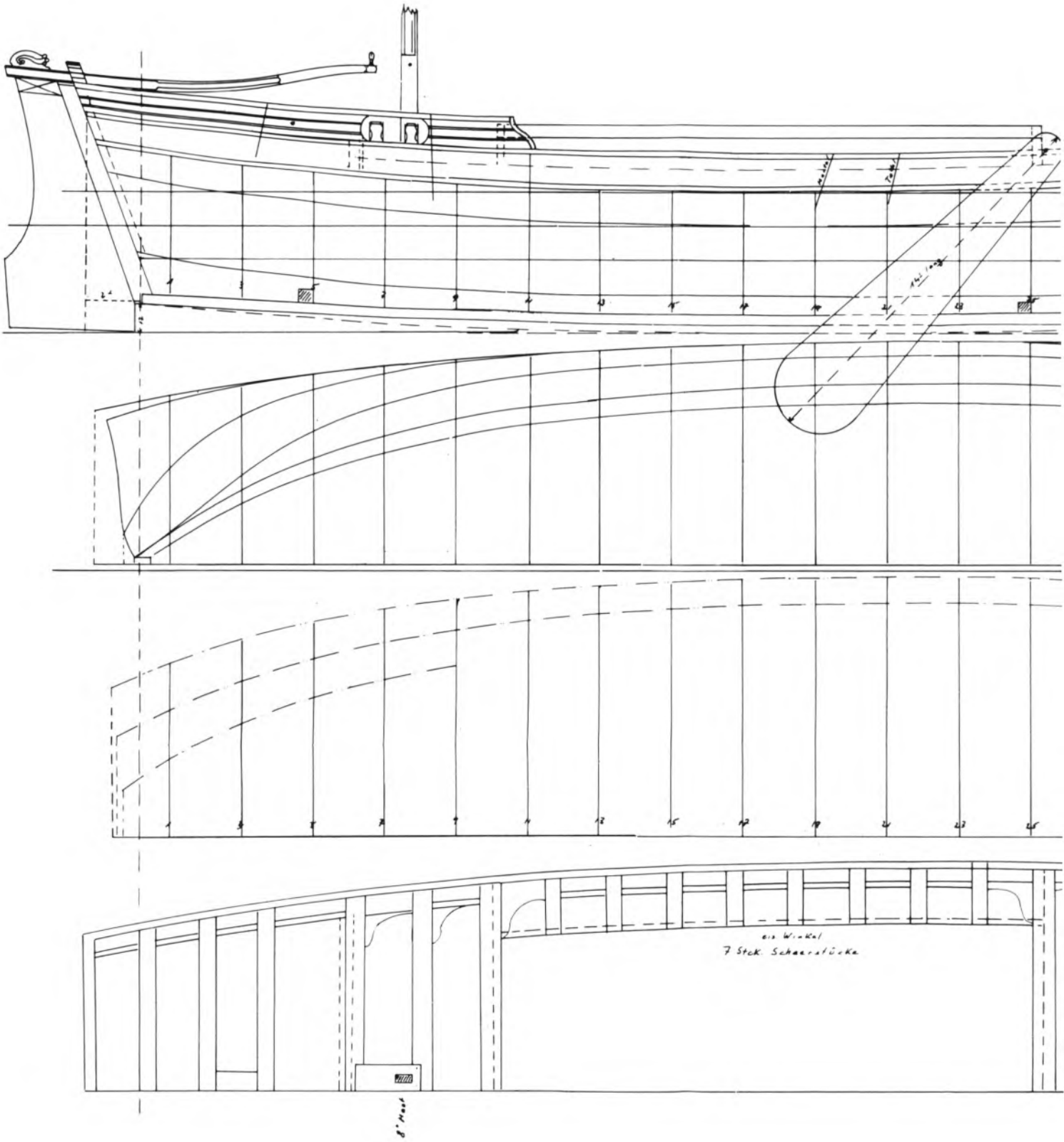
Die Pehrs-Werft ist heute ein gesunder Betrieb, wo neben dem Meister vier Gesellen für erstklassige und solide Ausführung aller Art von Schiffszimmermannsarbeiten sorgen. Ein Aufsatz wie der vorliegende dürfte so garnicht im Sinne seines bescheiden gebliebenen Eigners sein, der die Meinung vertritt: "Ein ordentlicher Werftbetrieb betreibt keine werberische Marktschreierei. Das ist ein Privileg der Bananenverkäufer!"

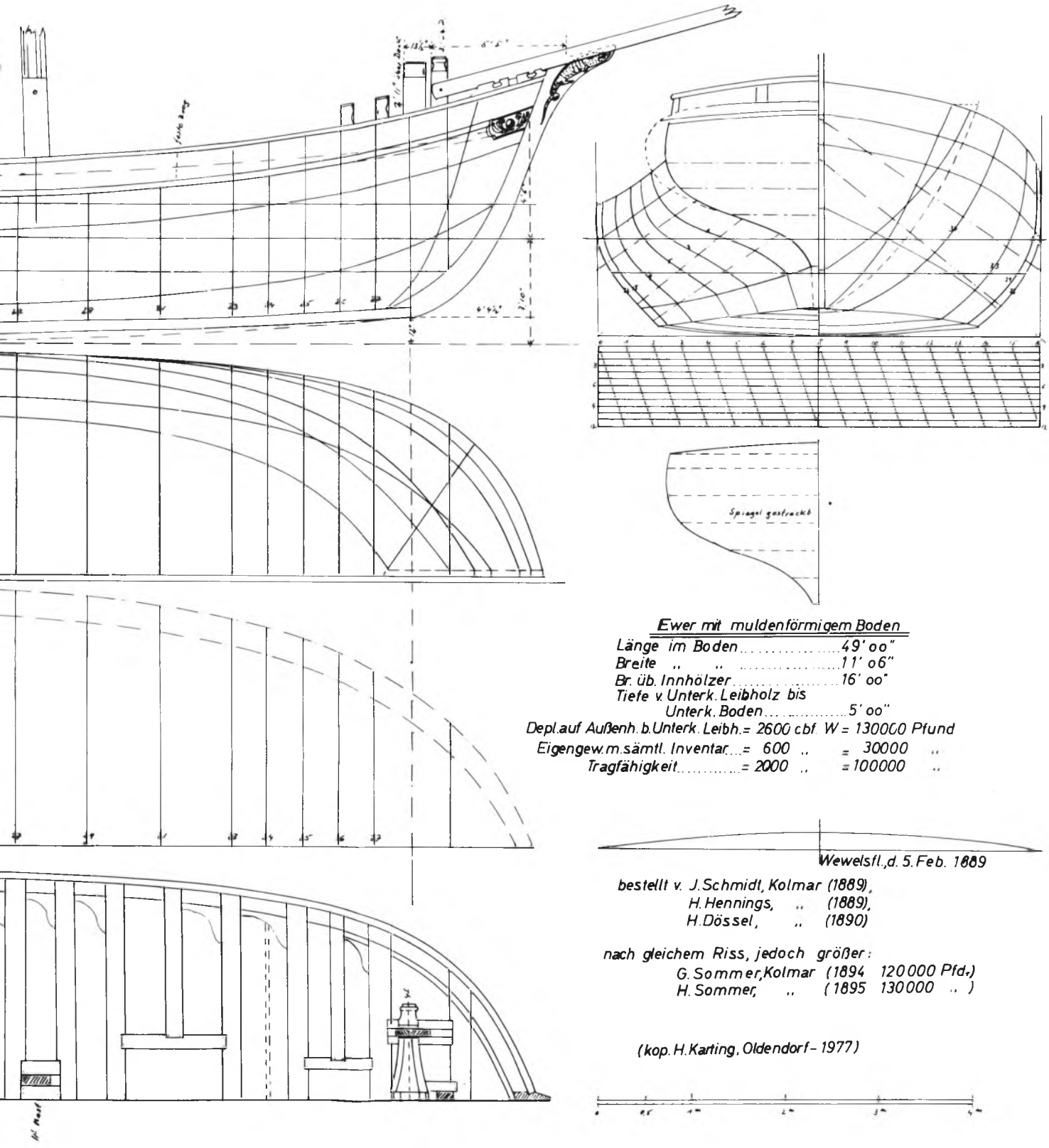
Ich hoffe, er wird mir verzeihen.

Herbert Karting, Oldendorf

Zeichnung eines hölzernen Besan Ewers

Konstruiert von J. Junge 1889





Ewer mit muldenförmigem Boden

Länge im Boden ..... 49' oo"
Breite „ „ ..... 11' o6"
Br. üb. Innhölzer ..... 16' oo"
Tiefe v. Unterk. Leibholz bis
Unterk. Boden ..... 5' oo"
Depl. auf Außenh. b. Unterk. Leibh. = 2600 cbf. W = 130000 Pfund
Eigengew. m. sämtl. Inventar ... = 600 „ = 30000 „
Tragfähigkeit ..... = 2000 „ = 100000 „

Wewelsfl., d. 5. Feb. 1889

bestellt v. J. Schmidt, Kolmar (1889),
H. Hennings, „ (1889),
H. Dössel, „ (1890)

nach gleichem Riss, jedoch größer:
G. Sommer, Kolmar (1894 120000 Pfd.)
H. Sommer, „ (1895 130000 „)

(kop. H. Karting, Oldendorf - 1977)

Wörtliche Übersetzung aus:
P. Le Comte, Schepen en vaartuigen, 1831.

Abbildung 43.

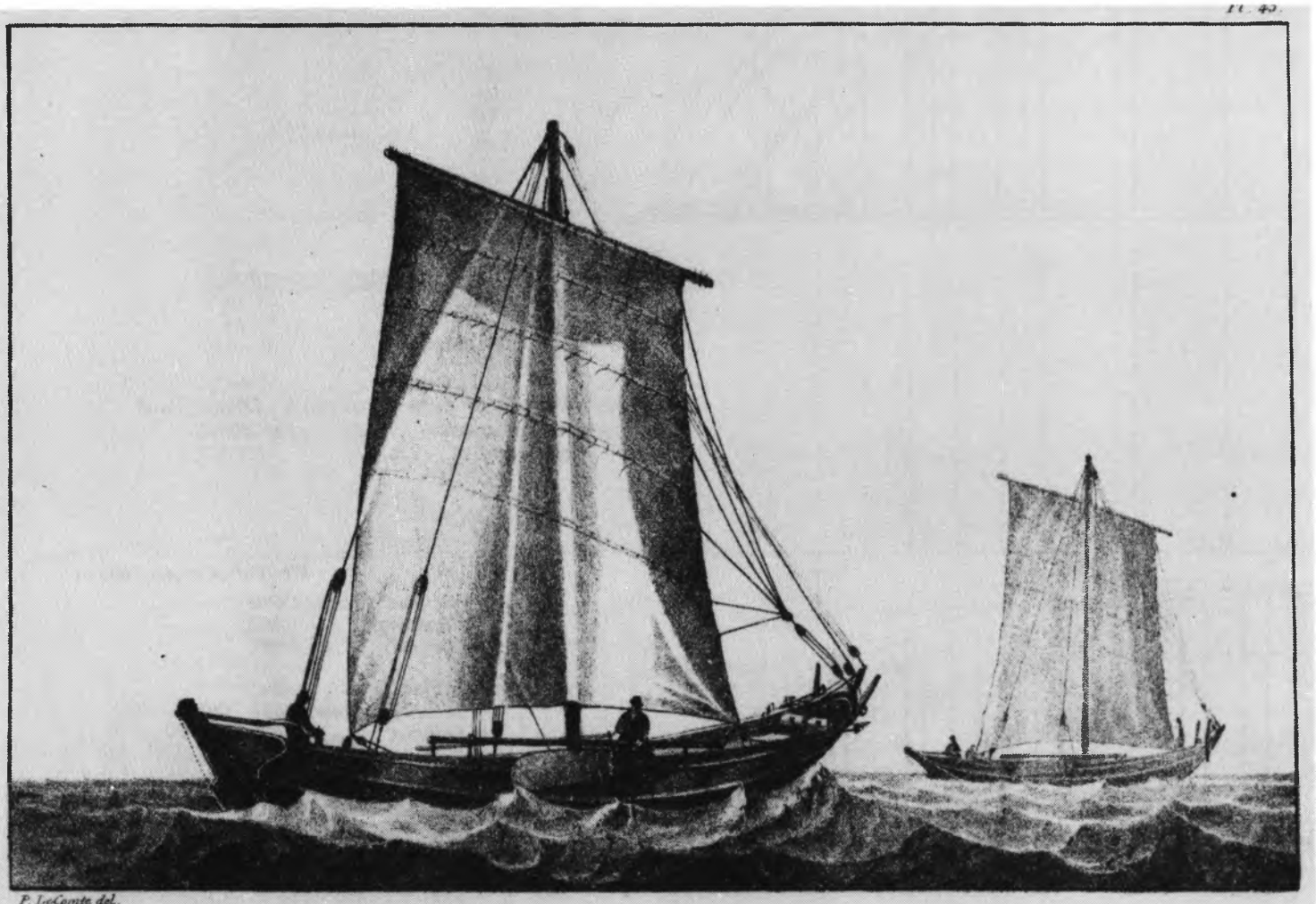
Ein EWER.

Die Ewer sind Fahrzeuge, welche in Teufelsbrück und Blankenese beheimatet sind. Sie werden in Finkenwerder gebaut, gegenüber von Hamburg. Es sind alles Bünnschuten und zum Fischfang geeignet; jedoch fahren die meisten in der Handelsschiffahrt, mit Stückgut, Getreide usw., nach Holland, Emden, zur Ostsee und nach England. Ihre Größe ist von 36 bis 44 Tonnen. Gewöhnlich ist der Schiffer und Steuermann Eigner von dem Fahrzeug, wobei [er und] hinzugefügt ein Junge, die ganze Besatzung ausmachen. Man hat gewegerte und ungewegerte Ewer. Das Innere von dem Fahrzeug besteht aus dem Raum, wo achtern in demselben, ein Kabelgestell [-gatt] gezimmert ist, und vorn ein Logis mit zwei festen Kojen, Bänken, Schränkchen und dem Herd.

Ihr Tiefgang ist, leer, 3 1/4 Fuß (oder 9,19 niederländische Palm [=Handfläche, Dezimeter] und beladen 5 bis 5 1/2 Fuß (oder 1,415 bis 1,556 ndl. Elle). Sie haben zwei Anker an Bord von 56 bis 86 Ndl. Pfund Gewicht, und drei Draggen von 35 bis 5o Ndl. Pfund, sowie zwei schwere Taue von 6 bis 7 Zoll. Das Rigg besteht aus einem Mast mit einem Rah-Segel und einer Stagfock, auf dem Vorsteven niedergehend. Bei Stille oder flauer Kühlte, verwenden sie noch einen Klüver [schmale Breitfock] und einen kleinen Klüver, welche mit einer Spiere vorn über den Steven ausgefahren werden. So auch, beim Segeln vor dem Wind, gebrauchen sie die erwähnten Vorsegel als Leesegel, und werden alsdann mit der Wannerspiere seitlich des Rah-Segels ausgebäumt. Das Rah-Segel ist mit drei Reffs versehen, mit Zeisingen oder Reffbändseln und einem Reff mit Gattchen, für eine Reihleine, das Notreff genannt. Sie segeln 3 1/2 Strich am Wind; auf diesem Kurs gibt es kein Fahrzeug, das höher laufen kann. Um vor oder mit raumem Wind zu segeln, sind sie weniger geeignet und es muß schon eine kräftige Bries sein, wenn sie sieben Meilen Fahrt laufen; bei schlechtem Wetter verkleinern sie das Rah-Segel durch das Einbinden der Reffs. Wenn das Notreff eingebunden wird dann weht es einen gewaltigen Sturm, wann man beinahe kein Schiff mehr unter Segel halten kann. Der Ewer ist überall bekannt als einer der kühnsten Seebauten; nicht minder sind dessen Besatzungen als unerschrockene Seeleute bekannt. Sie führen alle die dänische Flagge. Gewöhnlich geschieht die Überfahrt von Amsterdam nach Hamburg in 3 bis 5 Tagen, [mal] schnell und [mal] langsam; auch, wenn alles mitläuft, haben sie es in 48 Stunden geschafft.

Wenn sie fischen, machen sie von Riemen Gebrauch und rudern, auch sind außerdem die Masten umlegbar eingerichtet, um in Hamburg durch die Brücke zu kommen; wenn sie kreuzen, segeln sie auf dem einen Bug mit dem Rah-Segel auf dem Mast und auf dem anderen Bug frei von demselben; sie schiften nie.

Die von mir dargestellten Ewer sind am Winde segelnd mit dem vollen Segel (oder ohne Reffs). Der in der Ferne liegt mit killendem Segel in der Wende, nach der Natur gezeichnet.



Een Ever

Modell eines Blankeneser Pfahlewers von 1764 im Altonaer Museum (1945 durch Kriegseinwirkung verlorengegangen). Der Originalewer war etwa 13 Meter lang.

SAIL KARLSKRONA 1980
25.–28. Juli

Im Jubileumsjahr 1980 wird Karlskrona die grosse Ehre erwiesen, Etappenziel der Windjammer-Regatta zu sein, die am 17. Juli in Kiel startet. Die Segelschiffe runden Gotland, ehe sie am 24. oder 25. Juli Karlskrona anlaufen. Das Rennen wird "Sail Karlskrona" genannt. Am Morgen des 28. Juli, wenn die Schiffe die Stadt verlassen, findet eine Windjammerparade statt. Welcher schöne Anblick, wenn sich der Sund zwischen Tjurkö und Aspö mit schwellenden Segeln füllen wird. S.M. der König übernimmt die Schirmherrschaft über "Sail Karlskrona". Prinz Bertil wird die Preisverleihung vornehmen und die Ehrenbezeigung der paradierenden Windjammer entgegennehmen.

Bei dem Aufenthalt der Schiffe in Karlskrona wird im Handelshafen und Kriegshafen eine vergangene Zeit wieder zum Leben erweckt – Mast an Mast wird in den Häfen zu sehen sein – Vollschiffe, Barken, Schoner, Yachten und eine Vielzahl von anderen Segelschiffen. Um noch mehr den Hauch der Vergangenheit zu unterstreichen, wird ein Zug mit einer Dampflokomotive auf der Strecke Verkö–Karlskrona Handelshafen verkehren. Auf Verkö wird ein Parkplatz in Ordnung gestellt.

17.	Juli	"Sail Karlskrona" startet von Kiel aus
25.–27.	Juli	Karlskrona
28.	Juli	Auslaufen aus Karlskrona
30.	Juli	Einlaufen in Fredrikshamn
1.	Aug.	Start nach Skagen
6.–12.	Aug.	Amsterdam
13.	Aug.	Abschluss der Regatta

Im Anschluß an SAIL KARLSKRONA veranstalten die schwedischen Gaffelsegler ein Freundschaftssegeln und Treffen in Simrishamn. Nach der großen Karlskrona-Parade am 28.Juli klinkt sich die Gaffelflotte aus den 'Windjammern' aus und segelt gemeinsam nach Simrishamn. Dort wird am 29./3o.Juli allerlei los sein mit 'Sailors Dinner'und Preisverteilung etc. Die Anmeldefrist zu diesem Treffen ist schon abgelaufen, wenn dieses PIEKFALL erscheint; vielleicht entfällt ja damit auch die Teilnahmegebühr von 75 Kronen...Trotzdem würden sich die Schweden sehr freuen, wenn einige unserer Schiffe teilnehmen könnten!

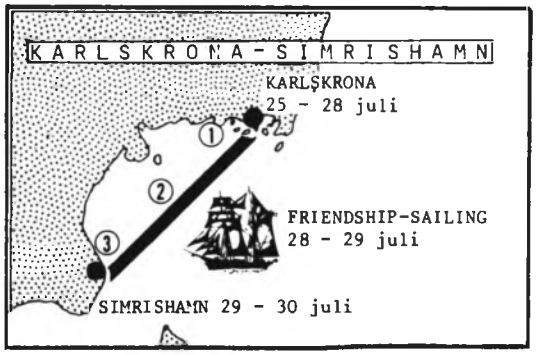
ADVANCEAPPLICATION - HARBOUR FEES - SERVICE - CONTACTING MEMBER

The amount of attending vessels is limited due to mooringspaces and we therefore demand advanceapplication and payment. If the application is cancelled before 1980-06-30 the fee will be paid back.

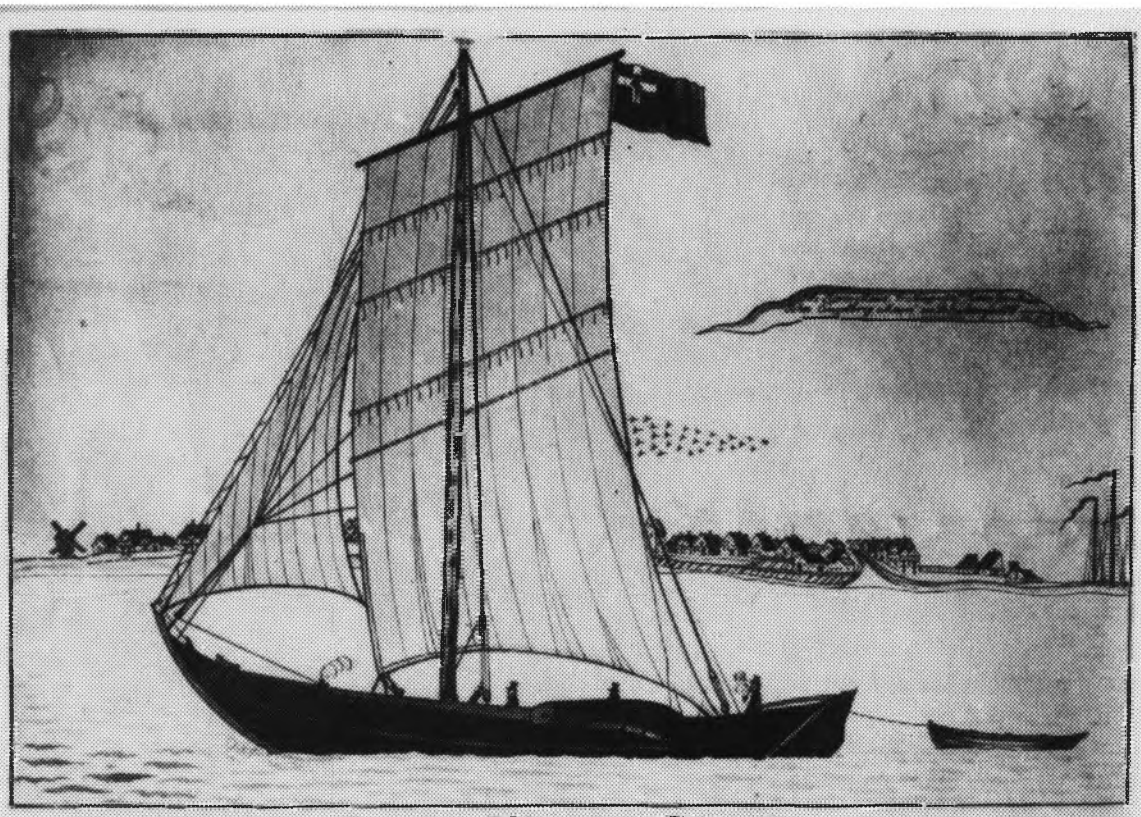
All vessels that have got their application acknowledged please note following at the mooringplaces:

- No harbourfee.
- In Karlskrona it´s not possible to connect electricity or freshwater at the mooringplaces.
- Limited harbourdepth - see chart and page 6.
- In Simrishamn you can get electricity at mooringplaces. Freshwater and garbagecontainer at quay.

KARLSKRONA: Eva Loberg/Hans Lundin Phone: 00946 - 454 175 22.
- " - Contacting vessel: EMMA of Karlshamn.
SIMRISHAMN: Froste Persson Phone:00946 - 414 142 51.
- " - Contacting vessel: SARPEN of Simrishamn. VHF-S I L J.



SVERIGES SEGELFARTYGSFÖRENING
Box 22536, S-104 22 Stockholm 22. Postgiro: 18 65 18 - 7



Blankeneser Pfahlewer mit Rahsegel.
1818

Aquarell

MITARBEIT ERWÜNSCHT ! (?)

Das Redaktions - Kollektiv bittet dringend um Hilfe bei der Herstellung und beim Versand von **PIEKFALL** ! Diese zeitraubenden, aber einfach notwendigen Arbeiten sind bei den letzten Ausgaben des Heftes praktisch an ein, zwei Leuten hängen geblieben. Dieser Zustand ist **veränderungswürdig** . Von Seiten unseres Sekretariats erhielt PIEKFALL nur schleppend eine Unterstützung; jedoch bahnt sich offensichtlich auch hier eine Wandlung an.

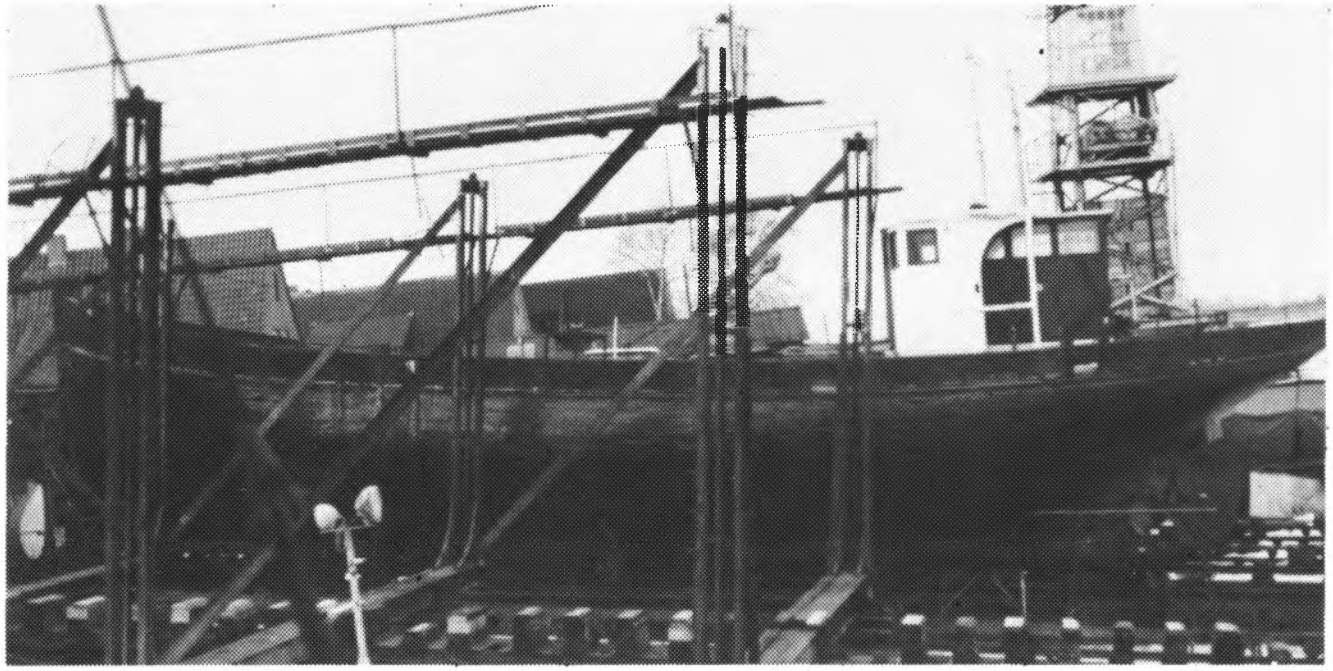
Da das Redaktions - Kollektiv sich redlich müht, auch zu realisieren , was es sich vorgenommen hat, zeigt sich nun auch bei vielen Freunden eine größere Bereitschaft zur Mitarbeit. Solchen Sprüchen, wie " Für PIEKFALL ? Nee ! Davon kann ich nicht leben", ausgesprochen in Oevelgönne von einem Mitglied der " Freunde des Gaffelriggs " vor Jahr und Tag, - begegnet man nur noch selten. Selbst alte Fischer, Fahrensleute und Handwerker wollten heute gerne in unserem Heft aus ihren Erinnerungen berichten und uns ihre wertvollen Dokumente vorübergehend zur Verfügung stellen. Wir wollen auch solche Reportagen bringen, nur bedarf es dazu der verbindlichen Mitarbeit all jener Gaffelfreunde, die in der Beschäftigung mit historischer Schiffahrt und altem Schiffbau in erster Hinsicht die kulturelle (volkskundliche und heimatkundliche) Tätigkeit erblicken und nicht nur eine solche für den Eigennutz. Denn " davon leben ", von diesem PIEKFALL " leben ", wird man garantiert nicht können.

Unsere verstärkte thematische Arbeit schafft aber einen wachsenden Berg an technisch - organisatorischen Erledigungen, wie: Tippen, Botengänge (Post, Fotograf, Lichtpauserei,...) ,Besuche und kleine Besprechungen, sowie schließlich das Weiterverarbeiten des selbstgedruckten Heftes (das Eintüten, Adressieren, Frankieren, Aufgeben bei der Post etc.). Diese notwendige Arbeit am PIEKFALL sollte sinnvoll auf mehrere Freunde verteilt werden.

Wer hier mitmachen will, melde sich bitte bei Michael (" Tjalken - Thönne "), tel. 8807377 und beweise seine guten Absichten durch Offenbarung von Namen, Anschrift und Telefonnummer.

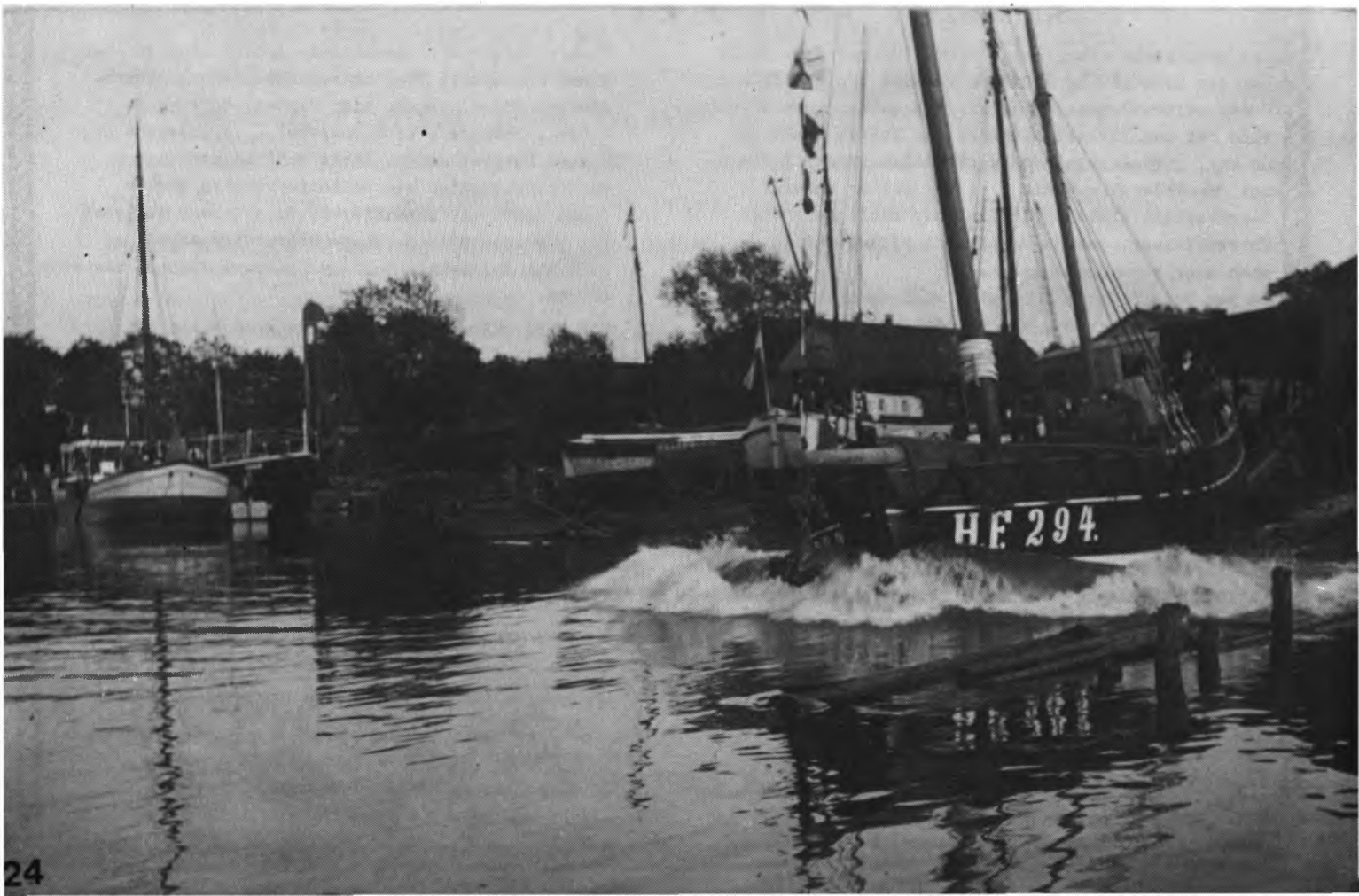
Nun sind wir aber gespannt ... !

Die Redaktion



Präsident Freih. v. Maltzan.... am Ende?

Der Bau von hölzernen Hochseekuttern in der alten Seglerform - steiler Steven, überhängendes Heck mit flachen Spiegel - endete allgemein schon vorm Ersten Weltkrieg. Wohl das letzgebaute Fahrzeuge dieser Form liegt heute in Wischhafen und sieht einem ungewissen Schicksal entgegen. Der alte Kutter PRÄSIDENT FREIHERR v.MALTZAN ist außer der ASTARTE (Bremerhaven) heute der letzte Finkenwerder Hochseekutter mit Segelschiffsformen, der an unseren Küsten noch existiert. Ursprünglich ist der Rumpf kein reiner Segler mehr gewesen - 1928 bei Sietas in Neuenfelde aus Eichenholz erbaut, hatte der Kutter von Anfang an eine Maschine nebst Steuerhaus und dazu ein niedriges Galeassen-Rigg. Mit rund 22 Meter Länge und 6,6o m Breite war er einer der größten und breitesten unter den Kuttern alter Form.



dies dem Kutter anzusehen wäre. Der Rumpf macht einen vernachlässigten Eindruck, ist allerdings von außen/ oben weit schlechter als von innen/unten. Der Gesamtzustand ist gar nicht so schlecht, nur macht die Größe des Schiffes und die Summe der vielen an sich undramatischen Reparaturen eine Restaurierung zu einer recht aufwendigen Angelegenheit. Der Erfolg wäre allerdings ein bildschönes, stolzes und absolut hochseetüchtiges Schiff.
Kurz gesagt: Der jetzige Eigner ist der Sache nicht mehr gewachsen und möchte sich von dem alten Freiherrn trennen.
Interessenten wenden sich bitte direkt an den Eigner:

Udo Klesen
Holtermannstr. 22
216o Stade
Tel: o4141/65 1o7

Gebaut

1928	gebaut bei Sietas/Cranz
1928 - 1934	HF 294 Paul A. Fock + Schwager H. R. Holst
1934 - 1967	NC 274 (Cuxhaven) Jonny H.H. Lohse
1967 - 1969	Wischhafener Yacht Club
1969 - 1972	in Berlin
1973 - ????	Udo Klesen, Stade

Auftraggeber waren die Seefischer Fock und Holst aus Finkenwerder; das Fischerzeichen war HF 294. Lange ist der Kutter nicht in Finkenwerder geblieben - 1934 wurde er nach Cuxhaven an Seefischer Jonny Lohse verkauft und trug fortan das Fischerzeichen H.C.274. Etwa 1937 wurde der Bünn entfernt, vermutlich weil der Kutter nicht mehr für den Frischfischfang eingesetzt werden sollte. Bis 1967 blieb er in der Fischerei aktiv, inzwischen schon mit der dritten Maschine (MAK 4 Zyl. 12o PS, Baujahr 1946). Dann wurde er an den Wischhafener Yachtclub verkauft. Der gab ihn zwei Jahre später weiter an irgendwelche Chaoten, die den Kutter nach Berlin brachten und dazu den alten Pitchpine-Mast absägten (!). 1972 kam das Schiff, mittlerweile von innen ganz leer, abgesehen von der Maschine, wieder zurück nach Wischhafen. Den jetzigen Eigner, der den Kutter seit 1972 hat, haben diverse Werften und Werkstätten um einiges Geld erleichtert, ohne daß

In Rendsburg liegt eine Tjalk, die zum Verkauf stehen soll.
Maße des Schiffes ca. 19 x 5 m. Komplett ausgerüstet mit Rigg, Seitenschwertern, Maschine (60 PS) und Hilfsdiesel, Beiboot etc.

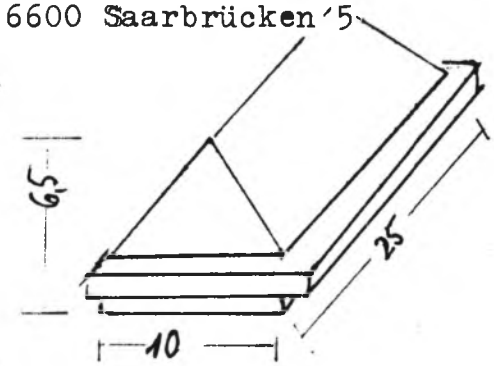
Liegeplatz: Ueckerwerft in Rendsburg
Preis ca. 35.000 - 40.000 DM
Auskünfte von H.-P. Feddersen - Niebüll

Nach umfangreichen Instandsetzungsarbeiten steht die Galeasse MARIE von Altona wieder zum Verkauf. Interessenten wenden sich an Volkwin Marg, Oevelgönne 52, 2 HH50

NACH DEM SCHLEI - TREFFEN

wollen einige flachgehende und plattbödige Schiffe (Rosinante, Lethe, Likedeeler etc.) zum nordfriesischen Wattenmeer segeln, um zwischen Halligen und Sänden den häufigen Veranstaltungen der Gaffelfreunde zu entfliehen. Lehrer Pauli's Segellore auf Oland kann dabei besichtigt und auf Siegeschancen für ein Rennen um das blaue Schienenband von Hallig Oland eingeschätzt werden! Wer kommt mit uns ins Wattenmeer? Wo steckt die TIMPETE?

Frische Decks-Glasprismen aus Skagen zum Selbstkostenpreis abzugeben. Maße siehe unten. Anzahl begrenzt, nur 8Stück.
Zu beziehen über privat bei Joachim Feyerabend
Große Weyersbergstr. 4
6600 Saarbrücken 5



DIE SCHIFFERGILDE BREMERHAVEN e. V.
lädt Eigner, Besatzungen und Freunde traditioneller Segelschiffe ein zum
Windjammer-Treffen 1980
vom 14. bis 17. August 1980
in der Seestadt Bremerhaven als Abschluß der offiziellen STA-Regatten.

Veranstalter des Windjammer-Treffens ist die Stadt Bremerhaven, die 1986 offizieller Regatta-Hafen der Sail Training Association (STA) für die Regatten Newcastle – Bremerhaven – Göteborg ist.

Anmeldungen zum Windjammer-Treffen 1980 an die Schiffergilde Bremerhaven e. V., van-Ronzelen-Straße 2, 2850 Bremerhaven, Telefon (0471) 4 45 02.

Schiffe, Reeder und Kapitäne aus dem Kreis Steinburg

Verlag Rundschau KG.

Die vorliegende Arbeit ist eine Zusammenstellung von Aufsätzen, die ich bisher teils in der Norddeutschen Rundschau, teils in der Zeitschrift Deutsche Küstenschiffahrt veröffentlichen konnte. Meine Absicht war, mit dieser Artikelfolge den Leser auf einen Berufszweig aufmerksam zu machen, der viel zum industriellen Aufschwung seiner engeren Heimat beigetragen, ja, diesen überhaupt erst möglich gemacht hat. Man denke nur an die Entwicklung der Zementfabriken in Itzehoe und Lägerdorf, die Lederwerke in Krempe, Wilster und Kellinghusen oder die Holz- und Papierindustrie in Glückstadt, die alle ohne eine florierende Schiffahrt nicht hätten existieren können. Nun kann das Buch aufgrund seines geringen Umfangs natürlich keine umfassende Darstellung des gesamten Schiffahrtgeschehens des Kreises Steinburg beinhalten: dafür bedürfte es einer ganzen Reihe von Bänden. Es soll vielmehr durch möglichst ausführlich dargestellte Einzelschicksale eine Vorstellung von den Aufgaben und Leistungen unserer alten Kleinschiffahrt geben.
An dieser Stelle möchte ich den vielen Angehörigen von Schifferfamilien danken, die mir großzügig und uneigennützig mit Auskünften, Unterlagen und Fotomaterial behilflich waren. Sie alle hier aufzuführen ist nicht möglich, doch hoffe ich, meinen Dank auch im Text zum Ausdruck gebracht zu haben. Die Eigentümer der Originalfotos sind darüber hinaus im Bildnachweis namentlich aufgeführt.

Zu danken habe ich ferner den Amtsgerichten in Itzehoe und Hamburg, dem Seeamt in Hamburg, weiter den Stadtarchivaren in Itzehoe und Wilster und dem Kreisarchivar des Steinburger Kreisarchivs für die bereitwillige und verständnisvolle Hilfe bei der Auswertung ihrer umfangreichen Aktenbestände.
Sollten nun Heimat- und Familienforscher einige neue Erkenntnisse gewinnen, oder sonstige an der Schiffahrt interessierte Leser einige beschauliche Stunden beim Durchblättern dieser Seiten finden, so ist meine Arbeit nicht umsonst gewesen.

Für Ergänzungen und kritische Hinweise bin ich dankbar.

Oldendorf, im Juli 1977

Herbert Kurtz

STADE

Erstmals trafen sich die Freunde des Gaffelrigg zu ihrer legendären Pfingstbegegnung in Stade, einer ehemaligen Hansestadt. Stade - ehedem eine schwedische Gründung - war seit jeher militärisches Brimborium (siehe Zeughaus) gewöhnt. Daß allerdings die sonst so friedfertigen Gaffelfreunde mit einem Pulverfäßchen dem Bürgermeister ihre Aufwartung machen, versetzte die Honoratioren denn doch in Erstaunen. Festorganisator Volker Meier scheute sich dann auch nicht eines Winks mit der Gaffel: Brücke sprengen - alten Hafen fluten - Museumshafen gründen!

Stade wird es sich leisten können. Hat doch die massive Industrieansiedlung an der Schwingemündung Dank hoher kommunaler Steuereinnahmen das Stadtsäckel gehörig anschwellen lassen.

Im übrigen waren die Gaffelfreunde gerngesehene Gäste, der Kantorist der St. Cosmas - Kirche brachte auf Veranlassung der Stadtväter ein extra Orgelkonzert für die Teerjacken.

Rum-Regatta: Halb Flensburg war auf den Beinen

Ein Bild wie in alten Tagen – 32 Segelveteranen am Start – Rumfässer für die Sieger – Oberbürgermeister: „Einen Platz im Hafen finden!"

Flensburger-Rum-Regatta, vergangener Sonnabend, 13 Uhr: Dramatische Wolkenbildung, prächtig angestrahlt von der gleißenden Sonne, doch kaum ein Lüftchen regt sich. Der Flensburger Hafen ist wie ausgestorben. Nur an der Schiffbrücke drängeln sich die Schnaps- und Butterwütigen. Auf dem Festplatz in der Nähe des Zollpackhofes riggt ein Mann Rumfässer auf. Die aufgetakelten Fässer sind das Wahrzeichen dieser Wettfahrt.

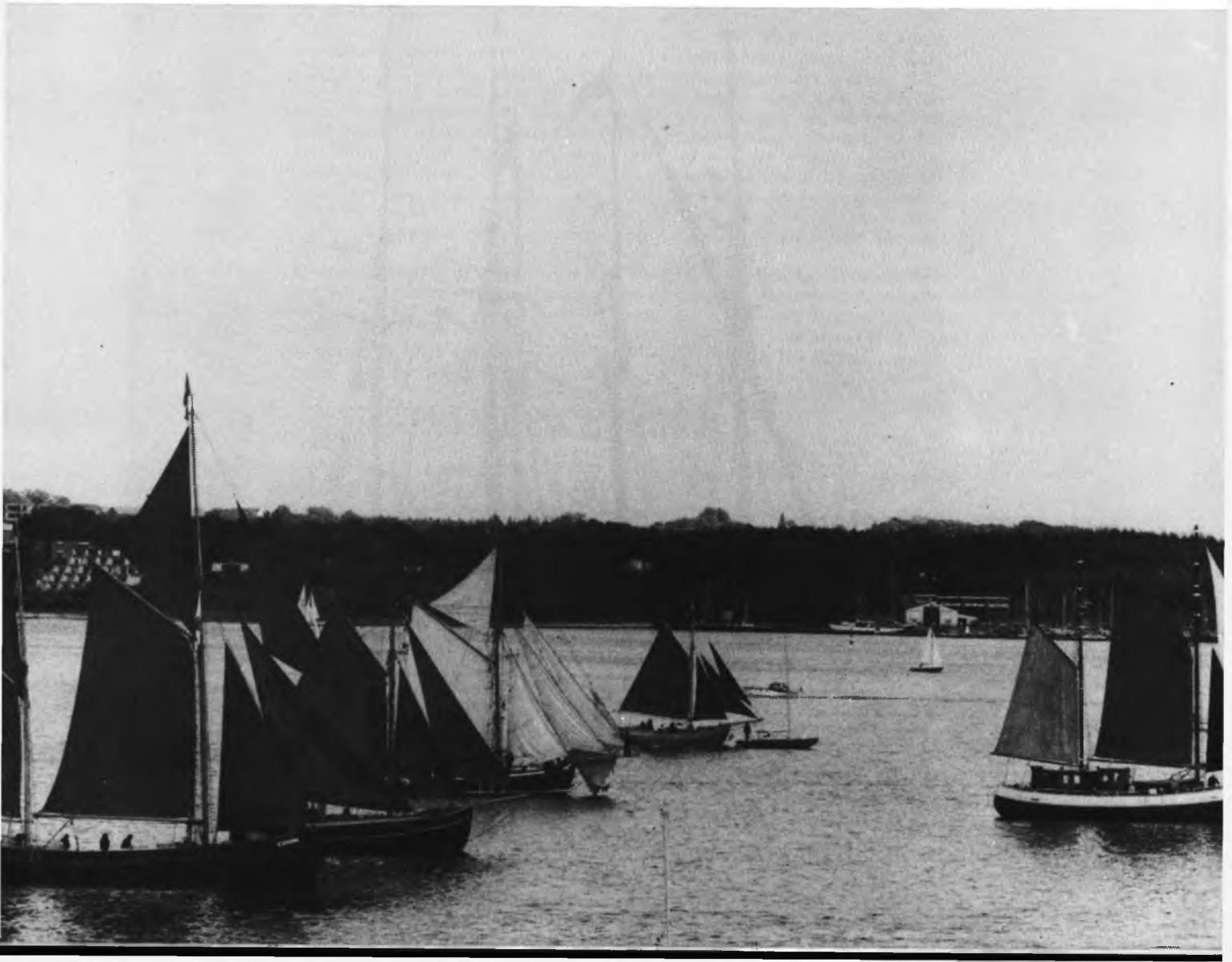
Da geht ein sattes Brummen durch den Hafen. Eine Motoryacht — groß wie ein Fördedampfer — legt an, Fernseh- und Zeitungsleute gehen an Bord. Die „Isle III" nimmt Kurs auf das Regatta-Feld bei Egernsund. Auf Werfthöhe jaulen zwei Motoren auf, je 495 Pferdestärken, natürlich turbogeladen, zeigen, was in ihnen steckt. Mit 20 Knoten jagt der teure Traum über die Innenförde. Ein gewaltiger Swall läßt verschlafene Segler auf- und abschaukeln. Vorbei geht es an prachtvollen Veteranenschiffen, die den Sammelplatz noch nicht erreicht haben.

Eine viertel Stunde später geht die „Ise III" längsseits. Neben der „Anna Lisa von Flensburg", dem stählernen Besanewer des Vorsitzenden vom „Museumshafen Flensburg", Jürgen Klette, wirkt sie leicht fehl am Platze. Zu krass ist der Unterschied: Auf der einen Seite Luxus in Mahagoni, Leder und Messing, auf der anderen ein handfester Oldtimer, 1906 vom Stapel gelaufen. Maximal 200 Quadratmeter Segelfläche kann das Schiff an den Wind bringen. Fehlt dieser, sorgt ein Drei-Zylinder-Diesel mit 60 Pferdestärken für Fahrt.

23 Schiffe sind gemeldet worden, einige sind immer noch unterwegs. Da ist die „Jensine", gebaut im Jahr 1852, und immer noch seetüchtig. Da sind die „Elinor" und die „Carmelan", die „Ellida", die „Dora af Raa" und wie sie alle heißen: schwimmende Antiquitäten, für die ihre Eigner die ganze Freizeit opfern. Zu tun gibt es immer genug. Solche Schiffe sind nicht unbedingt pflegeleicht.

Noch dümpeln die Last- Zoll- und Fischereisegler bedächtig in den Wellen. Dazwischen liegen alte Yachten wie die „Ingorata", „Akka" oder „Angeln". Auf dem Wasser geht es zu wie auf einem Volksfest. Schaulustige haben sich auf alles gemacht, was auch nur irgendwie Planken ähnlich sieht. Vom Schlauchboot mit einem Handmixer-Motor über das Paddelboot bis zum Surfbrett ist jeder Typ vertreten, überall Neugierige.

Inzwischen ist die angesetzte Startzeit verstrichen. Man will nicht zu spät kommen. So wird kurzerhand entschieden „Unter Motor zu den Ochseninseln!" Kommandos hallen über das Wasser, Anker werden gelichtet, wütende Außenborder rufen in die Gegenwart zurück. In Reihe laufen die alten Schiffe zum neuen Startfeld.



So etwas hat die Förde seit Ende der Segelschiffzeit nicht mehr gesehen. Jedem ist klar, daß hier ein Außergewöhnliches Ereignis stattfindet Nur wenige Stunden später wird Oberbürgermeister Dr. Bodo Richter versprechen: „Wir werden schon einen Platz im Hafen für Sie finden!"

Statt der gemeldeten 23 Schiffe sind sogar 32 gekommen, eine Fragebogen-Aktion sichert zu, daß alle im nächsten Jahr wieder dabei sind, vorausgesetzt die Rum-Regatta findet wieder statt.

Um die Flensburger nicht unnötig warten zu lassen, soll nur eine kurze Strecke unter Wettfahrtbedingungen gesegelt werden, schließlich müssen hinterher die gestifteten Preise der Rum-Häuser Hansen, Andresen und Sonnberg gerecht vergeben werden.

Quer über die Förde spannt sich der Bogen der Regatta-Teilnehmer. Die Plünnen werden hochgezogen Tiefes Rot und schmutziges Weiß recken sich gegen den Himmel. Die „Wollin von Laboe" zeigt den pommerschen Greifen, die „Ingorata" den Segel-Oldies, was eine Harke ist. Vor 57 Jahren gebaut, war sie damals ein Leckerbissen für Wett-Segler. Sie wird die Fahrt gewinnen, schnellstes Schiff im ganzen Feld und Sieger in der Klasse der Yachten- Zoll- und Fischereifahrzeuge.

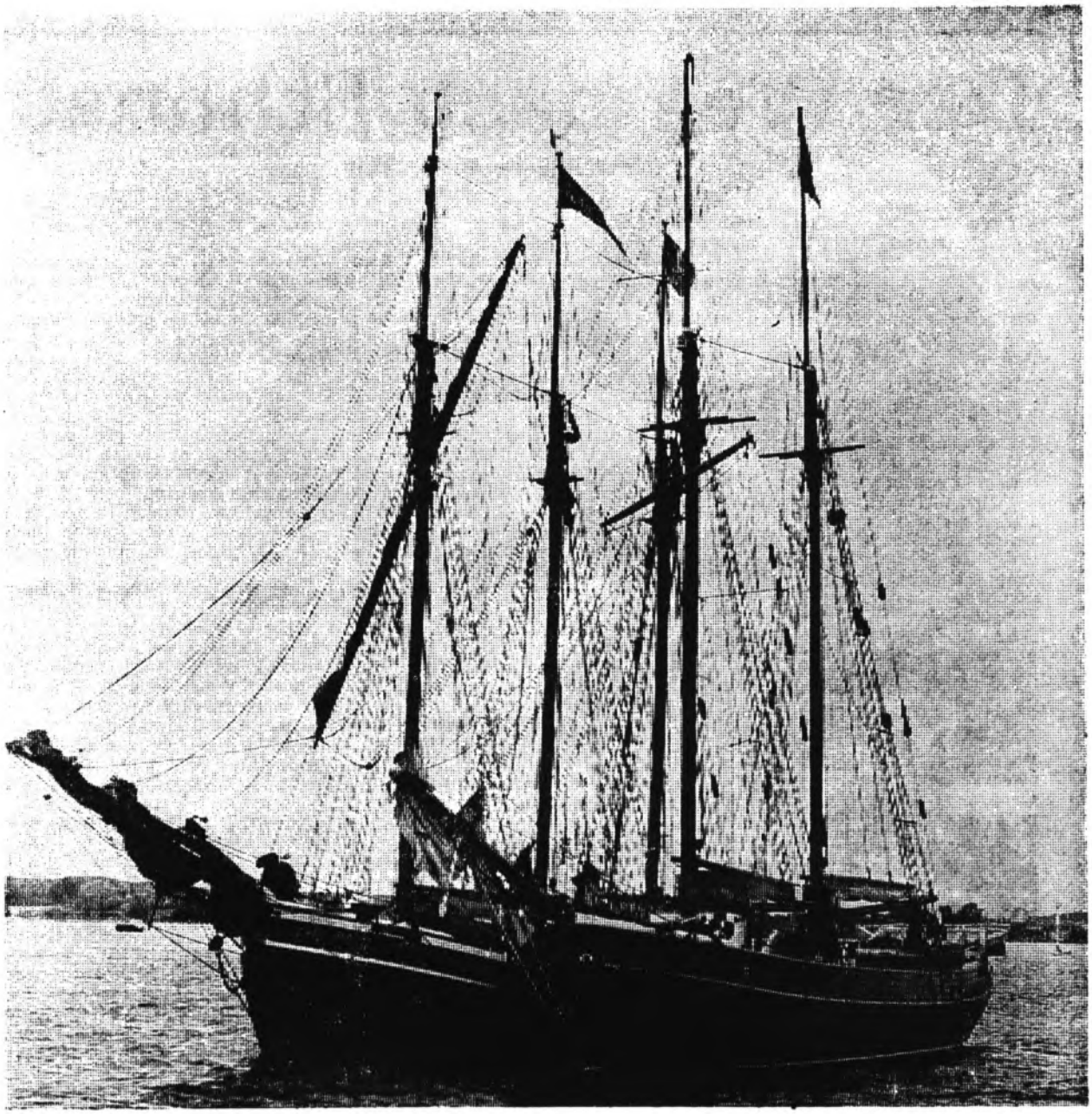
Schnellster Frachter wird die „Muller" aus Grasten. Dafür gibt es ein Fäßchen von dem Stoff, der die Fördestadt berühmt gemacht hat. Die uralte „Jensine" erhält ebenfalls Hochgeistiges, genauso wie die „Elinor" aus Kopenhagen, als größtes Schiff mit rund 36 Meter Länge über alles. Auf der „Angeln" und der „Hissøy" ist der Teufel los. 26 Kinder aus dem Rheinland jubeln, daß ihre Begleiter ebenfalls Flüssiges mit nach Hause nehmen können.

Um 17 Uhr sollen die ersten Schiffe einlaufen. Halb Flensburg ist auf den Beinen, um das prachtvolle Bild miterleben zu können. Da schreien Babies in ihren Kinderwagen, Bubies werden über die Köpfe gehalten, Greenhorns und Seebären stehen dichtgedrängt nebeneinander Ja, das ist schon 'was!

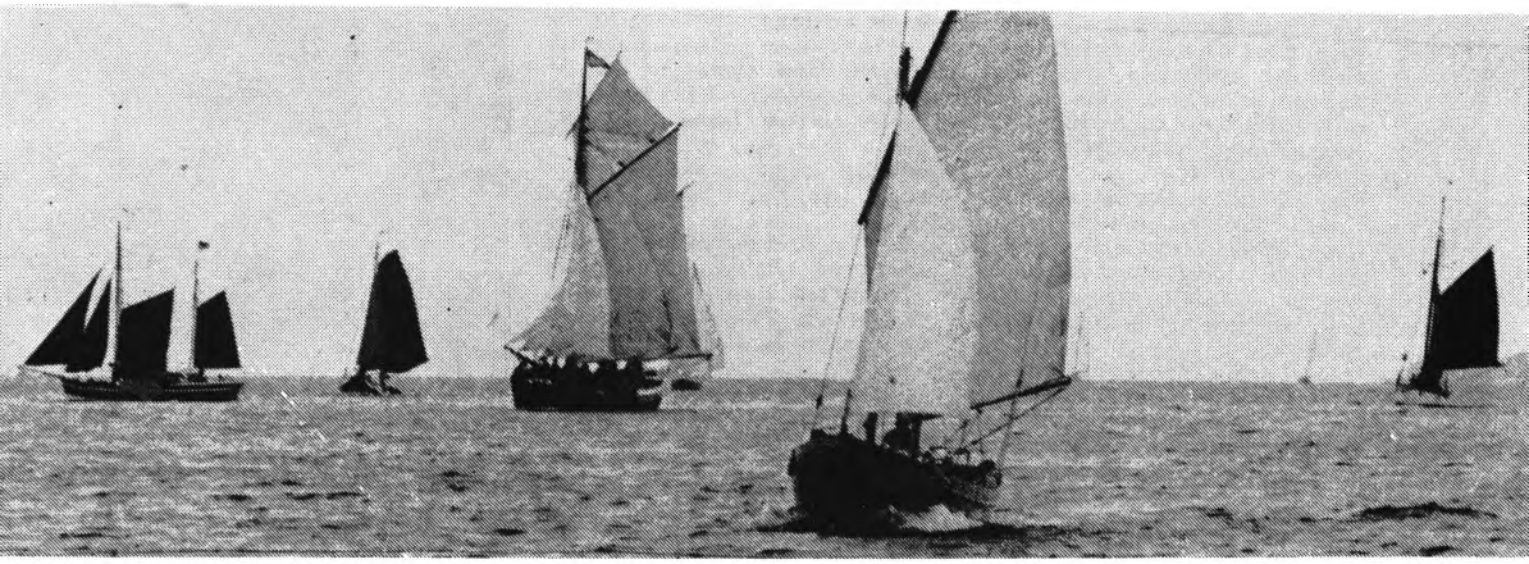
Als erstes Schiff läuft die „Anna-Lisa von Flensburg" ein, im Top steht stolz die Stadtflagge, an Bord lächelt die Gattin des Oberbürgermeisters. Unter vollen Segeln, aber mit verräterischem Brummeln passiert das Schiff das Heer der begeisterten Schaulustigen. In der Plicht der „Tykke Ven" winkt Dr. Jutta Glüsing, die das Schiffahrtsmuseum einrichten soll. Die Husbyer Feuerwehrkapelle spielt, als gelte es Wind in die Segel zu blasen, jeder ist begeistert.

Ein Flohmarkt bringt über 700 Mark ein. Der Überschuß geht zu je einem Drittel an den Förderverein des Schiffahrtsmuseums, an die „Alexandra"-Leute und die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger. Der sensationelle Erfolg dieses Oldtimer-Treffens läßt die Leute bis spät in die Nacht am Hafen tanzen.

Initiator Jürgen Klette, Staatsanwalt mit Seebeinen, stellt fest: „Es hat alles geklappt!" And.



Die Gemüse-Regatta



So berichtet die Glückstädter Lokalpresse

Gemüsetransport wie vor 200 Jahren

Der Windjammer lebt

Glückstadt. Zuerst sah es fast so aus, als ob die ganze Gemüseregatta Glückstadt/Hamburg sprichwörtlich ins Wasser fallen sollte: der Vormittag machte alle Anstalten, sich einzuregnen. Trotz des miesen Wetters hatten doch alle Skipper gute Laune und begrüßten uns sehr freundlich: „Also, wenn ihr gute Aufnahmen machen wollt, dann wärs nicht verkehrt, wenn einer von euch auf der ‚Fortuna' mitfährt. Sie ist unser schnellstes Schiff, und die Crew kann's sich schon mal erlauben, eine Extra-Runde zu drehen."

Wir nahmen das Angebot an und informierten uns erst einmal über diese Veranstaltung: Wie schon im vergangenen Jahr sollte auch diesmal Glückstädter Blumenkohl und Kopfsalat (freundlicherweise von der Firma Nordgemüse gespendet) nach Hamburg – genauer gesagt nach Hamburg-Øvelgönne – gesegelt und hier zum Verkauf gebracht werden.

Øvelgönne ist der Museumshafen der zwölf Gaffelsegler, die von Glückstadt aus starteten, und dort hatte man auch vor, den Markt durchzuführen. Der Erlös des verkauften Gemüses kommt der Erhaltung des alten Hafens zugute.

Wie uns die Skipper mitteilten, gründete sich die hier demonstrierte Freundschaft zwischen Bauern und Skippern auf jene Tage, als die Elbe noch große Bedeutung als Handelsverbindung hatte. Um zu zeigen, daß die Freundschaft auch in der Gegenwart aufrecht erhalten wird, nahmen die Bootseigner eine Gruppe von Gästen mit auf die Reise.

Auf die einzelnen Ewer verteilt, verfolgten sie mit Begeisterung die Segelkünste der Skipper. Und als gegen Mittag schließlich doch die Sonne die Oberhand über den Regen gewann, hellten sich auch die letzten dunklen Mienen auf.

Bei den Schiffen handelt es sich teilweise um echte Museumsstücke, andere wurden original nachgebaut. Die „Fortuna" beispielsweise lief 1914 vom Stapel und gehörte zuletzt dem Glückstädter Schiffseigner Jakob Both.

Wir fragten nach dem Selbstverständnis der Segler und erfuhren, daß es sich keineswegs um verklärte Romantiker, sondern vielmehr um Bürger handelt, die klar sehen, daß das Elbwasser trüber wird. Für sie gilt der Grundsatz, den Schiffsmotor erst dann anzuwerfen, wenn wirklich die absolute Flaute herrscht.

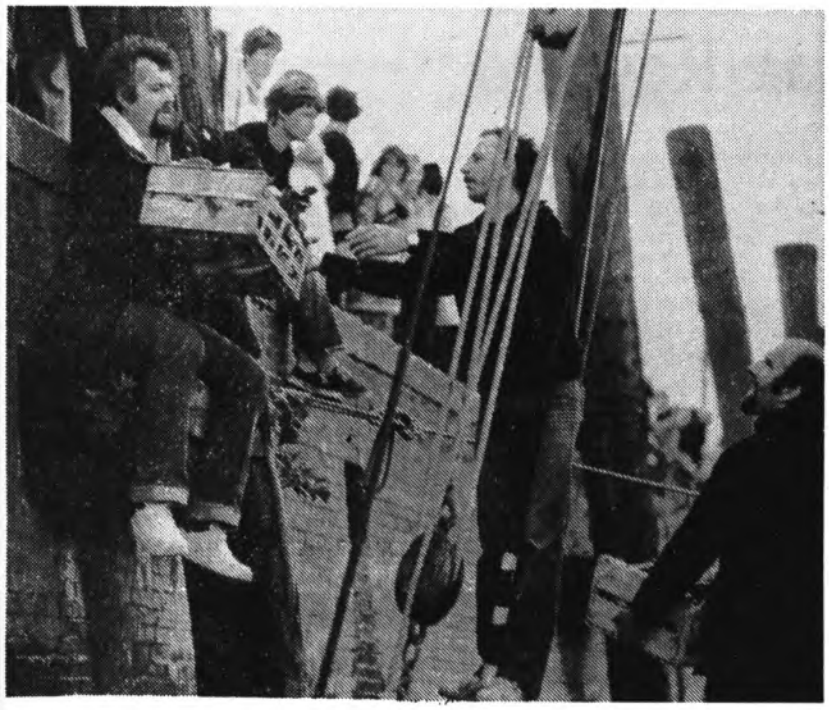
Nicht unerwähnt lassen wollen wir auch, daß eine Menge harte Arbeit notwendig ist, ehe ein derartiges Schiff regattafest ist. Ständig müssen die Planken, die Masten imprägniert, müssen Taue und Winsch (Winden) überprüft werden, damit die ganze Sache auch funktioniert. „Bei uns kann praktisch jeder Käpt'n werden, vorausgesetzt, er engagiert sich für unsere Sache."

Unverständlich bleibt, warum der „Museumshafen Øvelgönne e. V." so wenig Förderung seitens der Stadt Hamburg erfährt, steht es doch außer Zweifel, daß hier ein wichtiges Stück Geschichte bewahrt wird. Wohltuend zu wissen: Die Ewer in „schwimmende Restaurants" zu verwandeln – daran denkt hier niemand.

Bislang wurde das Wissen des Vereins durch großzügige Spenden aus der Bevölkerung getragen. Was könnte mehr beweisen, daß hier ein öffentliches Interesse besteht: Windjammer lebt!

Ein Umdenken in den Rathäusern wäre den sympathischen Seglern indes wirklich zu wünschen.

Olaf Plotz
Ralf Tooten

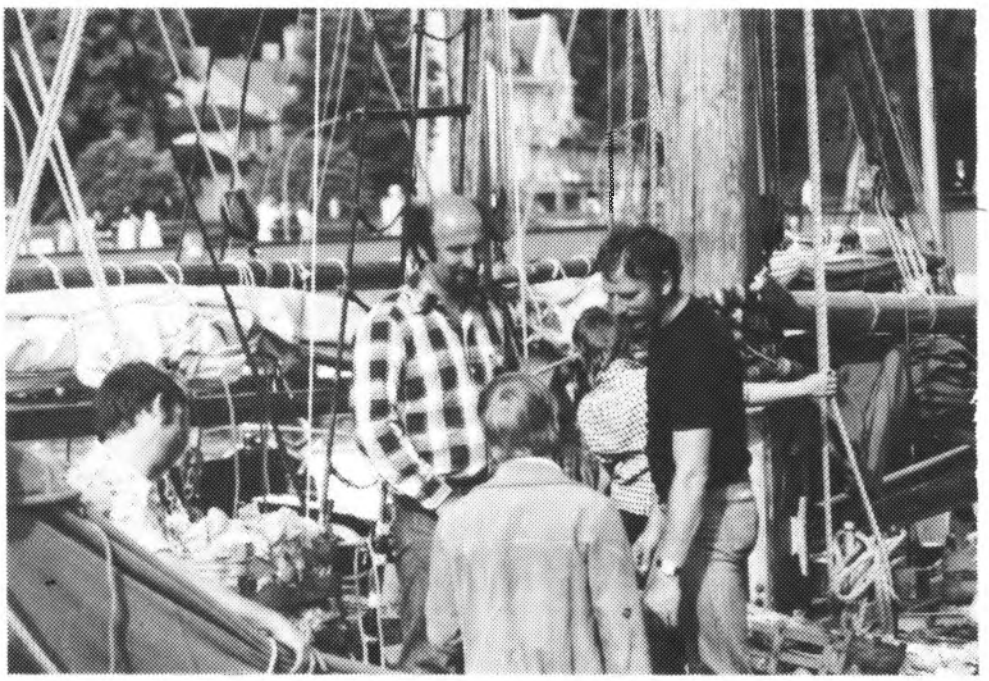


.... und das hier hat das Hamburger Abendblatt verzapft

Von Glückstadt bis Wedel hatten die „Oldtimer zu Wasser" guten Wind, doch dann hieß es „Flautenschieber" spielen. Die „Austernmark" schaffte es in dreieinhalb Stunden bis zum Övelgönner Museumshafen Foto: BERND UHLIG

Ein Faß Matjes für den Sieger

„Eigentlich kostet Spitzkohl 'ne Mark. Aber, weil Sie es sind..." Der „Glückstädter Kopf" — von Jo Kähne aus Finkenwerder so angepriesen — ging für 50 Pfennig weg. Kähne, Eigner des 1906 gebauten Schlickrutschers „Austermark", war der erste, der am Sonntag im Övelgönner Museumshafen festmachte und damit die Gemüseregatta 1980 gewann. Sein Preis: ein Faß Matjes. Acht „Oldtimer zu Wasser" hatten sich beteiligt und waren gegen Mittag von Glückstadt Richtung Hamburg geschippert, beladen mit Spitz- und Blumenkohl, Kohlrabi und Salat. Für einen guten Zweck — den Övelgönner Museumshafen — wurden dann Sehleute zu Kaufleuten. Sie kauften günstig: drei Kohlrabi für eine Mark, acht Blumenkohlköpfe für fünf Mark. Insgesamt wurden 1350 Mark eingenommen.. bre



WATTENMEER KUTTERAKTION 1980

WATTENMEER KUTTERAKTION 1980

Die Wattenmeer-Kutteraktion ist Teil des Wattenmeer-Projektes der "International Youth Federation for Environmental Studies and Conservation (IYF)", einem internationalen Zusammenschluß von Jugendgruppen, die sich mit der Erforschung und dem Schutz der Umwelt beschäftigen.

Folgende IYF-Organisationen arbeiten an diesem Projekt: "Nederlanse Jeugdbond voor Natuurstudie (NJN)" und der "Allgemeen Christelijke Jeugdbond voor Natuurstudie an Natuurbescherming (ACJN)" in den Niederlanden, der "Deutsche Jugendbund für Naturbeobachtung (DJN)" in West-Deutschland sowie "Natur og Ungdom (NU)" in Dänemark.

Weitere nationale und internationale Umweltschutzgruppen sind aufgerufen, an der Aktion teilzunehmen.

ZIELE

1. Schaffung eines öffentlichen Bewußtseins für den einmaligen ökologischen Wert des Wattenmeeres und für die zahlreichen Umweltprobleme dieser Region; dabei soll besonders die internationale Tragweite dieser Probleme dargestellt werden.

2. Einflußnahme auf die Regierungsvertreter der Niederlande, der Bundesrepublik Deutschland und Dänemarks, um alle notwendigen Maßnahmen zum Schutz des Wattenmeeres und die zu diesem Zweck notwendige internationale Zusammenarbeit zu veranlassen.

DURCHFÜHRUNG

Es wird ein Kutter gechartert, der die gesamte Wattenmeerküste von Den Helder bie Esbjerg mit einer internationalen Besatzung junger Umweltschützer entlang fährt.

Auf dem Kutter wird eine Ausstellung über das Wattenmeer und seine Probleme gezeigt, die für die Öffentlichkeit in jedem angelaufenen Hafen zugänglich ist. An jedem besuchten Ort werden verschiedene öffentliche Veranstaltungen in Zusammenarbeit mit lokalen Gruppen organisiert.

ÖRTLICHE VERANSTALTUNGEN

Ein weites Spektrum von Aktivitäten ist entlang der Route geplant: Naturkundliche Führungen für Touristen und Einwohner, Podiumsdiskussionen und Treffen mit Kommunalpolitikern und interessierten Gruppen, Konzerte, Informationsstände, Straßentheater und Film-Vorträge.

BESONDERE AKTIONEN

Gewaltfreie Demonstrationen gegen bestimmte Umweltbedrohungen, wie umweltbelastende Industrien, militärische Übungen und Eindeichungsprojekte werden vorbereitet.

FORSCHUNGSPROJEKTE

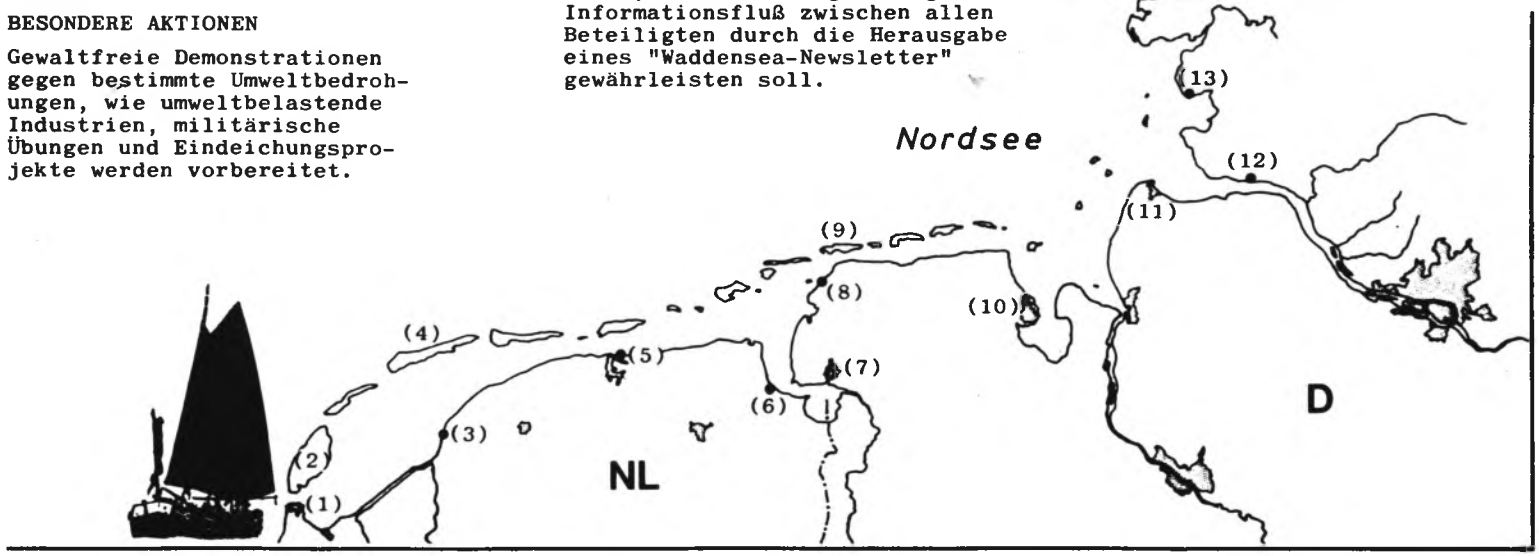
Während der Aktion sind von den IYF-Mitgliedsorganisationen verschiedene naturkundliche Lager geplant, um sich mit dem empfindlichen Ökosystem Wattenmeer zu befassen. Eine meereskundliche Arbeitsgruppe soll die Auswirkungen von Verschmutzungen auf die marine Umwelt untersuchen.

VORBEREITUNGEN

Nationale Vorbereitungsgruppen sind in allen drei Ländern gebildet worden, um Kontakte mit allen interessierten Organisationen herzustellen, ein Aktionsprogramm auszuarbeiten, an die nationale und regionale Presse heranzutreten und Informationsmaterial zu erstellen. Ein internationales Koordinierungstreffen ist für den Frühling geplant. Die Vorbereitungen werden von einem Projekt-Koordinator überwacht, der einen regelmäßigen Informationsfluß zwischen allen Beteiligten durch die Herausgabe eines "Waddensea-Newsletter" gewährleisten soll.

VORLÄUFIGE FAHRTROUTE

12.07. Rotterdam
13.07. Den Helder (1)
14.07. Texel (2)
15.07. Harlingen (3)
16.07. Terschelling (4)
17.07. Lauwersoog (5)
18.07. Delfzijl (6)
Emden (7)
19.07. Emden
Norddeich (8)
20.07. Norddeich
Norderney (9)
21.07. Wilhelmshaven (10)
22.07. Cuxhaven (11)
23.07. Cuxhaven
Brunsbüttel (12)
24.07. Büsum (13)
25.07. Husum (14)
26.07. Husum
27.07. Wyk/Föhr (15)
28.07. Wyk/Föhr
29.07. List/Sylt (16)
30.07. Rømø (17)
31.07. Ribe (18)
01.08. Fanø (19)
(14) Esbjerg (20)
02.08. Esbjerg



WATTENMEER-RESOLUTION

Wir betrachten das Wattenmeer mit seinen Inseln und Küsten auf Grund seines außergewöhnlichen ökologischen, landschaftlichen, kulturellen und sozio-ökonomischen Wertes als ein einzigartiges Ökosystem internationaler Bedeutung. Die Erhaltung dieses Gebietes ist eine Notwendigkeit für die Gegenwart und für kommende Generationen.
Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung, Lärmbelästigung, Landgewinnung und Eindeichungen, Industrialisierung in großem Maßstab, sowie intensive Nutzung durch den Fremdenverkehr sind ernst zu nehmende Bedrohungen für das gesamte Wattenmeer.

Daher fordern wir:

- die Anerkennung des herausragenden Wertes und der internationalen Bedeutung des Wattenmeeres in seiner Gesamtheit,
- den vollständigen Schutz der für das Wattenmeer charakteristischen Fauna und Flora sowie der natürlichen Lebensräume unter besonderer Beachtung der Nahrungs-, Rast- und Brutgebiete der Vögel und Seehunde,
- die Wiederherstellung und den Schutz der Luft-, Wasser- und Bodenqualität und die Respektierung der Abgeschiedenheit dieses Gebietes,
- die Wiederherstellung und Erhaltung des dynamischen und offenen Charakters dieser Landschaft einschließlich ihrer traditionellen menschlichen Elemente,
- die Aufgabe aller großen Industrieprojekte und Eindeichungsvorhaben und die Einstellung aller militärischen Übungen,
- die Ergreifung aller Maßnahmen, um sicherzustellen, daß der Fremdenverkehr keine Umweltschäden verursacht und
- den Schutz und die Förderung von Klein- und Mittelbetrieben, die mit der natürlichen Umwelt in Einklang stehen und zum kulturhistorischen Wert des Gebietes beitragen.

Wir fordern die Regierungen der Niederlande, der Bundesrepublik Deutschland und Dänemarks auf, alle für die Erhaltung des Wattenmeeres notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, sowie die zu diesem Zweck notwendige internationale Zusammenarbeit voranzutreiben.

(Diese Resolution soll von möglichst vielen Organisationen und Einzelpersonen unterzeichnet werden. Nach Ablauf der "Wattenmeer Kutteraktion 1980" wird sie an die verantwortlichen nationalen und internationalen Behörden übergeben.)

UNTERSTÜTZUNG GESUCHT

Jedes Hilfsangebot ist willkommen! Wenn Sie Vorschläge für Aktionen haben, technische oder finanzielle Hilfe anbieten können oder wenn Sie bereit sind, auf andere Weise (z.B. abschnittsweise Begleitung des Kutters mit Booten, musikalische Darbietungen) zum Erfolg unserer Aktion beizutragen, wenden Sie sich bitte an:

Andreas Hagge
König-Heinrich-Weg 45a
D-2000 Hamburg 61

Tel. 040/552 18 03

Geldspenden können auf das Postscheckkonto des DJN-Hamburg Nr. 334387-204 PschA Hmb (Stichwort "Kutteraktion") überwiesen werden.

Architekten-Bund zur Industriepolitik

Die Elbe nicht mit Betrieben vollstellen

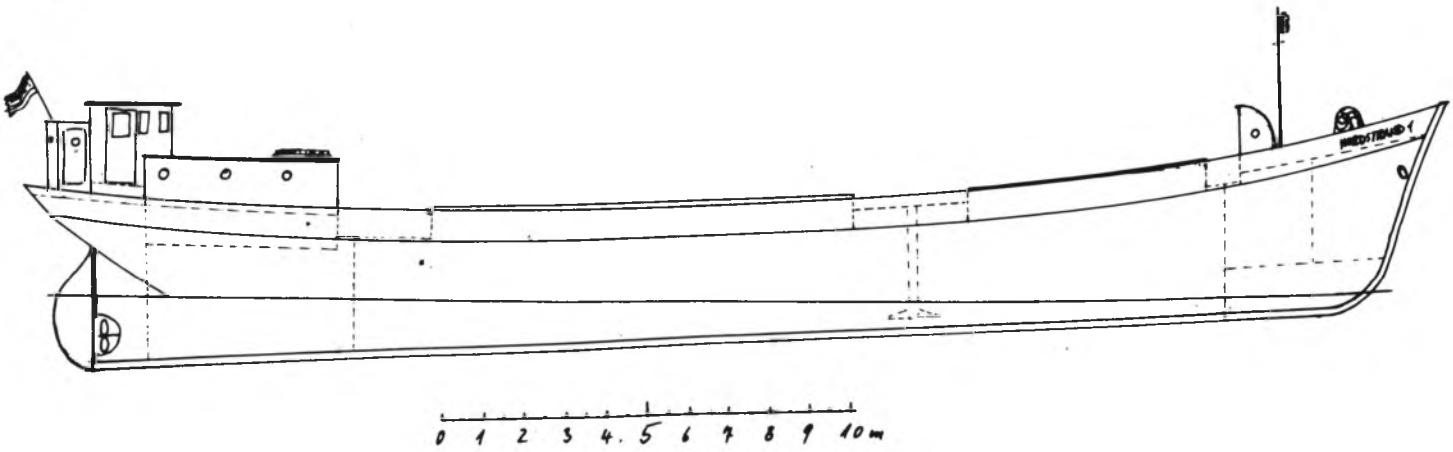
HAMBURG (ddp).— Vor einer drohenden Zerstörung des Niederelberaumes haben Architekten und Landschaftsarchitekten gewarnt. Der Zustand und der Entwicklungstrend der Niederelbregion würden immer bedrohlicher, erklärte der Präsident des Bundes Deutscher Architekten, Volkwin Marg, vor der Presse in Hamburg. Den verantwortlichen Politikern der Küstenländer warfen die Architekten schwere Versäumnisse vor. „Die Gesamtlast, die unsere Zivilisation durch Bautätigkeit, Technik und Chemie und anderes ganz allgemein ihrem natürlichen Umfeld auferlegt, ist bis heute nicht entfernt errechnet worden," heißt es in einer Grundsatzerklärung, die zusammen mit einem Manifest mit dem Titel „Rettet den Unterelbraum" veröffentlicht wurde.

Die Architekten forderten, eine unabhängige Kommission von Sachverständigen für den Niederelbraum zu bilden, die den Parlamenten jährlich einen Situationsbericht mit Empfehlungen vorlegt und darüber hinaus den Parlamenten für Beratungen zur Verfügung steht. Der Kommission sollten weitgehend Einspruchsmöglichkeiten bei solchen Projekten eingeräumt werden, deren Auswirkungen Ländergrenzen überschreiten können. „Es ist unverzüglich ein Umwelt-/Ökologiekonzept für den Niederelberaum aufzustellen, das zwischen den Länderregierungen im Benehmen mit der Bundesregierung abzustimmen und der Offentlichkeit vorzustellen ist", heißt es in dem Manifest.

Die Architekten sahen sich durch mehrere Einzelmaßnahmen zu der Warnung veranlaßt. Die Eindeichung der Elbmarschen führe zu einem Verlust von Feuchtgebieten mit internationaler Bedeutung für die Vogelwelt. Die zunehmende Industrieansiedlung bringe erhebliche Belastungen von Boden, Wasser und Luft mit sich. Die Lebensgrundlagen für Mensch, Tier und Pflanze sowie die Lebensgemeinschaften und das Erscheinungsbild von Landschaften und Architekturen seien heute nicht vorauskalkulierbaren, einschneidenden Veränderungen preisgegeben. „Wenn wir Probleme von heute vor uns herschieben, belasten wir künftige Generationen mit einer gefährlichen Hypothek", erklärte Marg.

Den Politikern hielt er vor, Kenntnisse über ökologische Bedingungen seien nur in Ansätzen vorhanden. Regierungen, Parlamente und Gemeinden hätten in Einzelfall-Entscheidungen Tatsachen geschaffen, die sie in Zugzwänge brächten. Die Elbe als Grenzfluß zwischen verschiedenen Ländern habe die Landschaft zum Opfer von wirtschaftlicher Konkurrenz und Kompetenzwirrwarr gemacht. Es gebe keine gemeinsamen Zielsetzungen. Planungen und Maßnahmen seien weder einem gemeinsamen Konzept verpflichtet noch aufeinander abgestimmt.

Unter der Rubrik 'WAHNSINNIG GEWORDEN' ist zu vermelden, daß Birgit Soldwedel und Joachim Kaiser sich auf einer Zwangsversteigerung einen 35 Meter langen Kümo gekauft haben. Das Objekt ist runde 5o Jahre alt, verlängert, reich an Beulen und rostigen Platten. Geplant ist der Umbau des Schiffes zum Frachtschoner.



Diese beiden Beiträge stehen nur aus technischen Gründen auf der gleichen Seite. Ehrlich!

An dieser Stelle wieder unser beliebtes "Da wiehert die Gaffel"! Gesucht wird ein passender Untertitel zu dieser harmonischen Segelszene. Die beste Zuschrift findet wieder lobende Erwähnung im PIEKFALL 21.

Wußten Sie schon...

...daß auf der AURORA von Altona die erste Ausfahrt im Jahr nicht Ansegeln, sondern Anfeudeln heißt?

...daß bei den 'Freunden des Gaffelriggs' zwar penible stilistische Überwachung der Fahrzeuge praktiziert wird, daß unseretwegen aber jedermann mit seiner privaten kleinen Gaffel tun und lassen kann, was er will?

Die Auflösung aus Nr.19

Ulla Stumpf: Sei doch nicht so mucksch! Es schadet deinem Kopftuch bestimmt nicht, wenn ich es als Sturmsegel setze.

Abb. 76. 1 : 100.

Länge	9,00 m	Tiefe	1,15 m
Breite	2,80 „	5 PS-Motor.	

Abb. 77. 1 : 50.

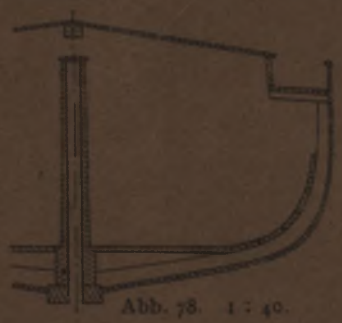
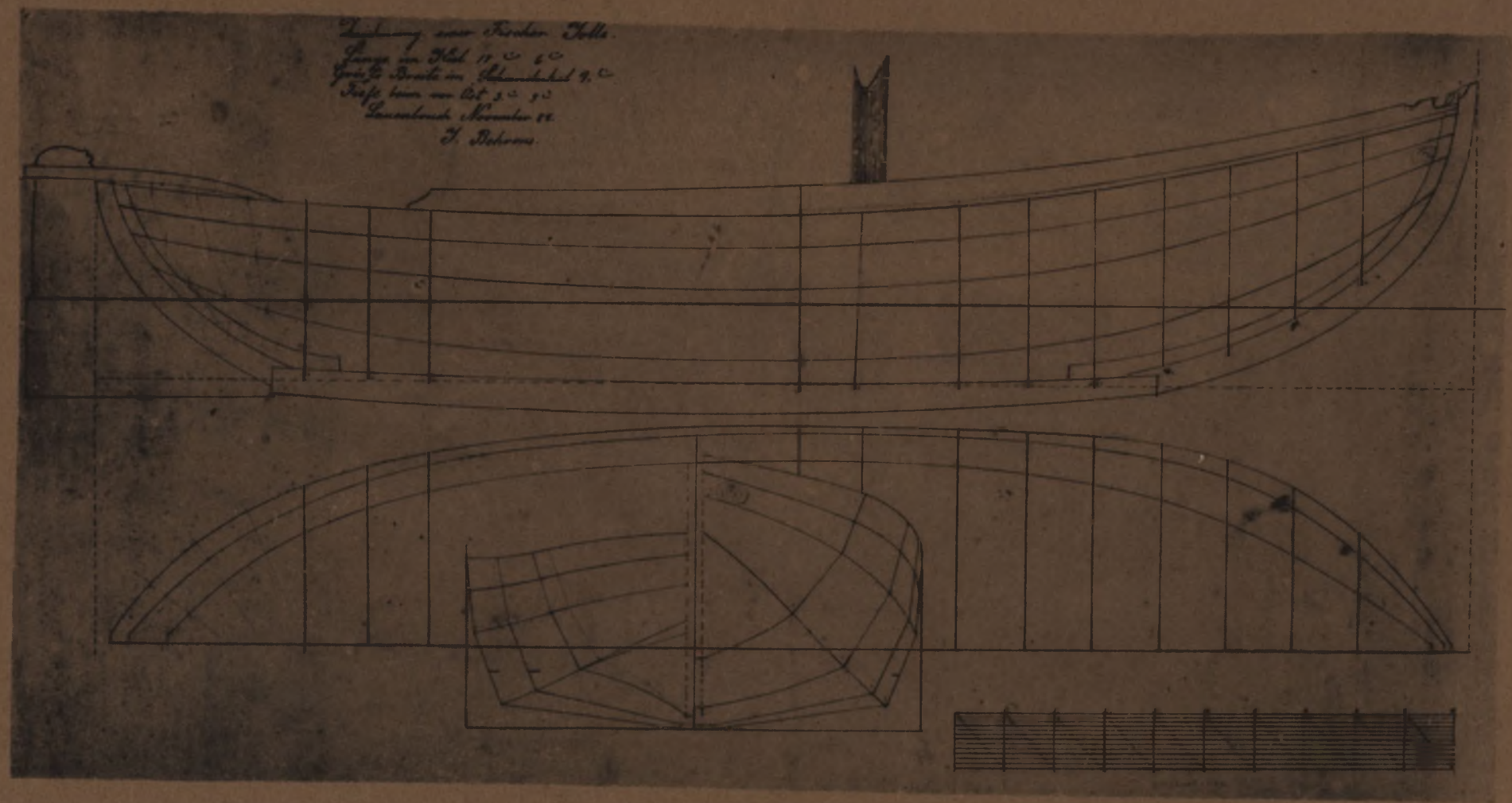


Abb. 78. 1 : 40.

Abb. 76 bis 78. Krabbenfischer für die Unterelbe von W. Hatecke

Das dargestellte Fahrzeug ist von W. Hatecke in Dornbusch (Kreis Stade) für Krabbenfischer. Das Boot ist breit und flach mit geringem Tiefgang gebaut, damit es bei Festkommen gerade liegen bleibt. Es segelt gut und wird bei jedem Wetter gebraucht. Ein 5 PS-Einzylinder-Benzinmotor erteilt dem Boote eine Geschwindigkeit von rd. 6 Knoten.


Zeichnung einer Fischer Jolle.
Länge im Wasserlinie 11 m 60
Größte Breite im Wasserlinie 4 m
Tiefe hinter am Heck 3 m 50
Lauenburgh November 88
F. Behrens.