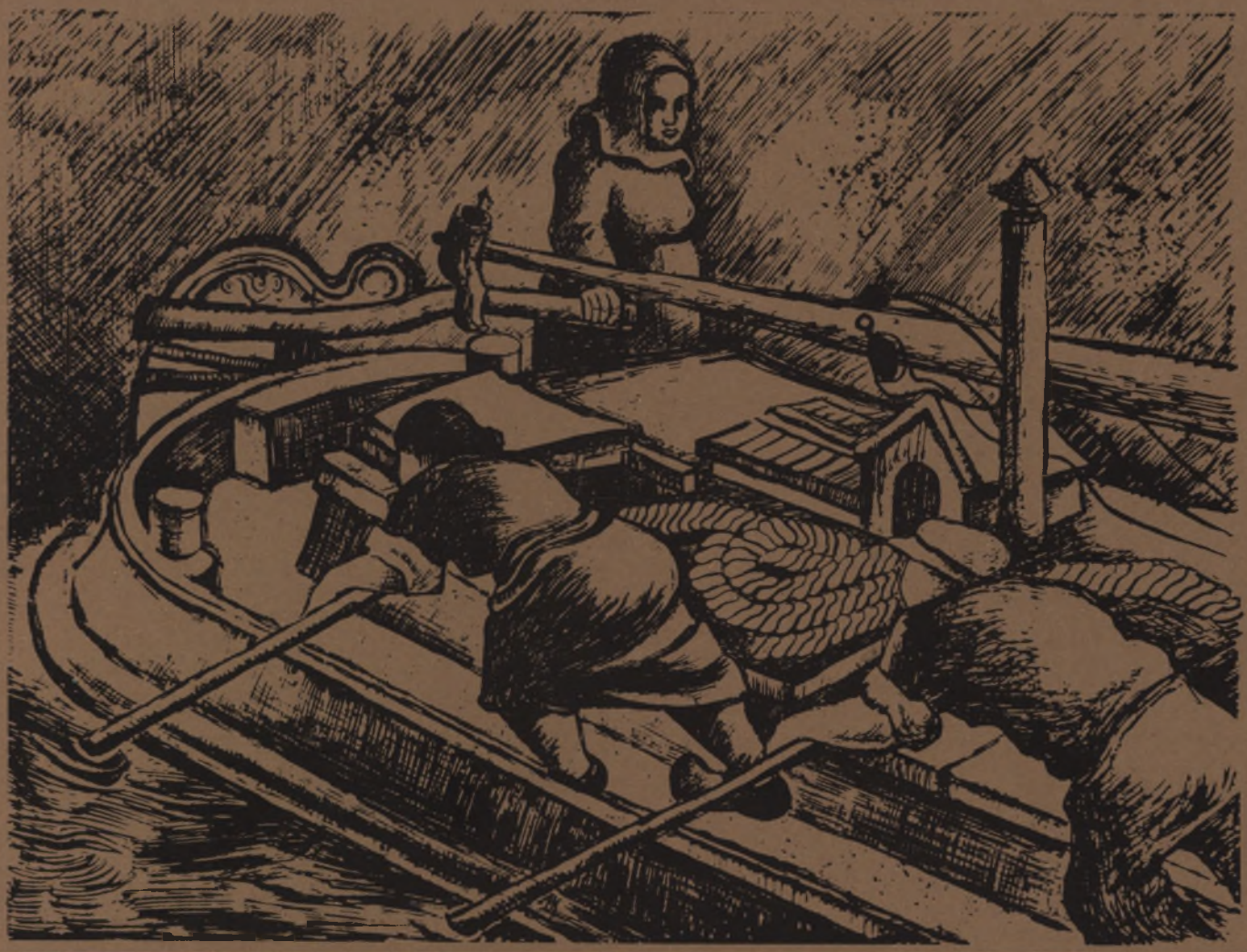
PIEKFALL

Mitteilungsblatt der Freunde des Gaffelriggs

No. 25 Juli 1983



Das Störfischerboot – neu: Greta und Jankea – Werften: Hatecke & Stöhlker

PIEKFALL

Mitteilungsblatt für die Mitglieder der Vereinigung
"Freunde des Gaffelriggs"
Oevelgönne 42 - 2000 Hamburg 52

Redaktion (neben vielen Einsendern):
Dietmar Schmidt (Druck)
Werner Schulz (Umbruch und Illustration)
Michael Thönnessen (Umbruch)
Hans-Peter Baum (Schreibdienst und Versand)
Herbert Karting (Schiffskundliches)
Joachim Kaiser

P I E K F A L L Heft 25 - Juli 1983

INHALTSVERZEICHNIS:

Seite 2 Das Störfischerboot aus Wewelsfleth
von Herbert Karting

Seite 6 Chronik der Werft Hatecke in Freiburg/Elbe
von Henry Steckmeister

Seite 11 Hatecke-Neubau Schoner "JOHANN EHLERS"
von Detlef Zschoche

Seite 13 "GRETA" von Flensburg
von Günter Wulf

Seite 17 Ein Drama - M.S. SOKNDAL
von Herbert Steiner

Seite 19 Haffsegler "BERTHA"
von Herbert Karting

Seite 23 Windjammer für Hamburg

Seite 25 Gewerbliche Segelschiffahrt in Holland
von Frits Loomeijer

Seite 33 Vom Pechen
von Volker Meier

Seite 34 Bootsbau wie vor 100 Jahren - Werft Stöhlker/Cranz
von Dietmar Schmidt

Seite 36 Vom Wasser

Seite 37 Rumregatta 1983 in Flensburg
von Horst Richter

Seite 43 Tjalk "JANKEA"
von Klaus Prasse

Seite 47 Neues aus Ditzum/Ostfriesland
von Jörg Zabel

Seite 49 Einladung zum Sommertreffen 1983 nach Bremerhaven

Seite 50 Einladung zum Herbsttreffen 1984 nach Hamburg

Seite 52 Zum Verkauf: AURORA von Hamburg

Seite 55 Neuerscheinung aus der Reihe PIEKFALL-Sonderdrucke

Seite 58 Ein Leserbrief

Die Vereinigung "Freunde des Gaffelriggs" ist ein lockerer Zusammenschluß von Eignern, Seglern und Sympathisanten traditionell geriggter Segelfahrzeuge aller Größen. Wenn auch die Erhaltung und die Restaurierung alter, originaler Segler bzw. der Rümpfe im Vordergrund steht, so sind auch die Eigner von Neu- oder Nachbauten als Mitglieder willkommen.

Möglichkeiten zur Kontaktaufnahme untereinander ergeben sich durch das Mitteilungsblatt PIEKFALL und die Treffen, die mindreimal im Jahr stattfinden: Das Wintertreffen (Mitte Februar in Hamburg), die Rumregatta (auf der Flensburger Förde) und das Herbsttreffen auf der Elbe mit der traditionellen Regatta "Rhinplatte Rund".

Die "Freunde des Gaffelriggs" - ins Leben gerufen 1973 - sind kein eingetragener Verein, eine formelle Mitgliedschaft, Vorstand, Mitgliederversammlungen, Ausschußsitzungen usw. gibt es nicht. Jeder Interessierte kann der Vereinigung beitreten, der Besitz eines gaffelgetakelten Schiffes ist dabei keine Voraussetzung. Als Jahresbeitrag werden zur Zeit DM 20,- erhoben. Man erhält dann die Einladungen zu den Treffen und das PIEKFALL zugeschickt.

Das PIEKFALL - Mitteilungsblatt für die Mitglieder der Vereinigung "Freunde des Gaffelriggs" erscheint ca dreimal im Jahr und berichtet über restaurierte Schiffe, historische Schiffstypen, Umbauten, in- und ausländische Schiffstreffen, Werften, Materialquellen und vieles mehr. Das PIEKFALL lebt von den Beiträgen aus dem Kreis der Mitglieder. Wer Lust hat, mitzumachen, findet hinten im Heft eine Mitglieder-Anmeldekarte oder fordert eine an oder wendet sich bei bestimmten Fragen direkt an eins der folgenden Mitglieder:

Peter Gold (Mitgliederkartei und Kasse) Tel:040/39 36 23
Fischers Allee 87 - 2000 Hamburg 50

Dietmar Schmidt (PIEKFALL)
Meister-Franke-Str.33 - 2000 Hamburg 60

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

Rainer Ullrich (Museumshafen Flensburg) Tel: 040/50 33 01
Alsterberg 18 - 2000 Hamburg 63

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

Uwe Griem (Skandinavienkontakte) Tel: 04102/5 26 67
Am Rehm 25 - 2070 Ahrensburg

Herbert Karting Tel: 04821/7 67 61
Am Hang 9 - 2211 Oldendorf

Joachim Kaiser Tel: 04124/71 62
Am Hafen 29 - 2208 Glückstadt

Wilhelm Schollmeyer (Oldtimerhafen zu Lübeck) Tel: 04509/18 14
Bachstelzenweg 7 - 2401 Groß-Grönau/Lübeck

Hennig Goes (Schiffergilde Bremerhaven) Tel: 0471/4 45 02
von Ronzelen-Str.2 - 2850 Bremerhaven

KONTO

Postscheck Hamburg Nr. 11 8848-200

Das Titelbild zeigt einen Holzschnitt des Buxtehuder Malers Hermann Martens.

Nachruf auf

EGON HEINEMANN

Geb.7.8.1933, gest.19.4.1983

Er selbst war kein Mann der großen Auftritte, hat eher still im Hintergrund gewirkt: Da aber hat er einiges geleistet, was gerade in unseren Kreisen große Beachtung gefunden hat. Mit den alten Segelschiffen hatte er es, schon lange bevor es Gaffelfreunde und Museumshäfen gab. Zuerst war es die naiv-exakte Darstellungsweise auf alten "Kapitänsbildern" gewesen, die den Segler und Repro-Fachmann fasziniert hatte. Als er sich endlich in einer Keller-Werkstatt selbständig gemacht hatte, wurde aus der Faszination der Kalender "Chronik der Seefahrt". Auf Anhieb erfolgreich und seither in 18 Jahrgängen erschienen, hat dieser Kalender sozusagen das Kapitänsbild salonfähig gemacht. Von diesem Erfolg angestachelt, gründete Egon Heinemann 1965 seinen Verlag, der auch den Namen "Chronik der Seefahrt" trug (später Verlag Egon Heinemann). Zuerst fast ganz in Eigenarbeit, später unter Hinzuziehung anderer Betriebe enstanden nun weitere Kalender und erste Buchveröffentlichungen Die Liebe zu alten Schiffen griff nun auch aufs Privatleben über: Früher begeisterter Regatta- und Hochseesegler, erwarb Heinemann 1970 in England die Brigantine DUENNA. Dieses Schiff war 1903 als einmastige Austernsmack in Brightlingsea gebaut und 1964-67 von einem Neuseeländer komplett umgebaut worden. Mit der DUENNA nahmen die Heinemanns an diversen Windjammer- und Gaffeltreffen teil; das Schiff bewährte sich auf langen Reisen. 1972 trafen sich auf einem dänischen Gaffelsegler-Treffen in Marstal, an dem auch die DUENNA teilnahm, Egon Heinemann, als Mitsegler Joachim Kaiser und Volker Meier, damals noch mit der WAHONDA. Man beschloß, in der BRD eine ähnliche Organisation ins Leben zu rufen, woraufhin sich auf dem ersten Wintertreffen Anfang 1973 die "Freunde des Gaffelriggs" formierten.

1974 erschien in Heinemanns Verlag nach langer Vorarbeit Joachim Kaisers Buch über die hölzernen Ewer, illustriert mit dem schönen Aquarellen von Christian Hadenfeldt. Von diesem Buch sagte er später gern, daß es sein liebstes gewesen und geblieben sei, sowohl von der Aufmachung, als auch vom Thema und von den Schiffen her. Wieder mündete seine Faszination in konkreten Schritten: 1973 schon erwarb sein Verlag die Hulk des Ewers INGEBORG von Wilster. 1903 auf der Werft von Thormählen in Elmshorn als stählerner Besan-Ewer mit Holzboden erbaut, hatte der Rumpf die letzten 11 Jahre ohne Pflege als Werftligger in Glückstadt aufgelegen. Heinemann plante von Anfang an eine originalgetreue Restaurierung des 18,5 m langen Rumpfes, um später im Laderaum ein kleines Museum einzurichten. Trotz größter Schwierigkeiten wurde dieses ehrgeizige und größtenteils uneigennützige Projekt verwirklicht: Im Frühjahr 1978 lief der Ewer unter dem Namen JOHANNA in Allermähe zum zweiten Mal vom Stapel. Seither hat das vorbildlich restaurierte Schiff seinen festen Liegeplatz im "Museumshafen Oevelgönne".

Auch an der Gründung dieser Vereinigung war Heinemann maßgeblich beteiligt und war die ersten vier Jahre bis 1980 ihr 1.Vorsitzender, anschließend 2.Vorsitzender bis zuletzt.

Auch sein Verlag stellte sich zunehmend auf Lesepublikum mit unserer Interessenlage um: Neben Joachim Kaisers Buch über die stählernen Ewer erschienen 2 Nachdrucke von Szymanskis Standardwerken über die deutsche Kleinschiffahrt. Erwähnenswert auch zwei neue Kalender - seit 1978 erschien "Küsten-Szenerie" mit historischen Photografien, vorwiegend aus dem Kleinschiffahrtsmilieu. 1980 kam "Renaissance der Segelschiffahrt" dazu, ein Kalender mit Farbfotos von Segelschiffstreffen etc, in dem auch viele unserer Schiffe abgebildet wurden.

Immer mit neuen Projekten, der Führung seines Betriebes und des Verlages beschäftigt, hat Egon Heinemann wenig Muße gehabt, sich seiner eigenen Schiffe zu freuen. Auch ein 1976 zuerst aufgetretenes Krebsleiden hat ihn nicht davon abbringen können, sich weiterhin voll und ganz seinen selbstgestellten Aufgaben zu widmen. Obwohl die DUENNA seit 1979 im Mittelmeer stationiert war, hat er die Erholungsmöglichkeit auf seinem Schiff viel zu wenig genutzt. Ende 1982 verschlimmerte sich das Leiden so sehr, daß er nur noch vom Krankenbett aus agieren konnte, bis zuletzt an eine Heilung glaubend. Am 19.April ist er in seiner Wohnung in Oevelgönne gestorben; seine Urne wurde von Bord der JOHANNA aus in der Elbmündung beigesetzt.

Schiffe und Verlag unterstehen jetzt Gisela Heinemann; zur Zeit wird das Erscheinen der oben genannten Kalender für 1984 vorbereitet.-

Das Störfischerboot aus Wewelsfleth

Herbert Karting, Oldendorf

Bis in unser Jahrhundert hinein bediente man sich an der Unterelbe im Bereich Glückstadts für die Störfischerei eines besonderen Boottyps. Es waren kravel gebaute Spitzgattboote mit rundem Vor- und geradem Achtersteven von 6,oo-7,oo m Länge, 2,oo-2,3o m Breite und einer Seitenhöhe von o,9o-1,oo m.

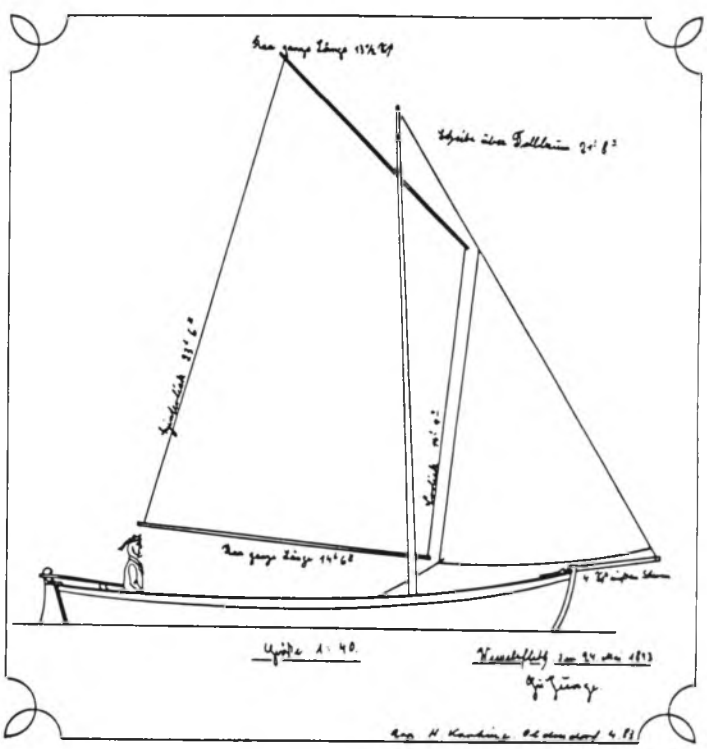
Die Zeichnung eines solchen Fahrzeugs, "wie sie in den Jahren 185o bis 19oo für die Elbe gebräuchlich", ist uns von Gustav Junge überliefert. Sie ist als Nummer 1oo im Junge-Archiv des Deutschen Schiffahrtsmuseums in Bremerhaven erhalten.

Diese Boote, die, wie Junge schrieb "teils mit Mittelschwert, teils mit hohem Kiel gebaut wurden, hatten als Takelung hohes Raasegel und kleines Focksegel, oder Raasegel ohne Baum". Sie galten als ausgezeichnete Segelboote und sind von der Junge-Werft mehrfach gebaut worden.

Unser Boot, das für einen Störfischer aus Ivenfleth an der Störmündung bestimmt war, hatte folgende Abmessungen: Lüa 7,4om; LCWL 6,75m; Büa 2,45m; T o,9om; Tfg o,55m. Die Besegelung bestand aus Luggersegel und Stagfock. Als Schwert diente, wie den Maßen der Zeichnung zu entnehmen ist, ein Steckschwert von ca. 8o cm Breite. Der Mast hatte eine Höhe über Dollbaum von 6,6om, er war um 3° nach hinten geneigt. Die Länge der beiden Rahen ist mit 4,15 m bzw. 3,85 m angegeben. Das Luggersegel, dessen Vor- und Hinterliek 4,2o m bzw. 6,7o m Länge hatten, war an diese beiden Bäume angereiht. Der Fußpunkt der Fock saß an der Nock des 1,15 m langen Klüverbaums. Stehendes oder laufendes Gut ist auf der Segelzeichnung nicht angegeben. Dessen Kenntnis durfte der Konstrukteur voraussetzen. Vermutlich wurde der Mast beiderseits durch ein loses Want gestützt. Die Oberrah wurde über eine Scheibe, die 4o cm unterm Topp saß, geheisst. Ein einfacher Taustropp, evtl. mit Klotjes, diente als Rack. Die Fock wurde lose, also ohne Stag, gefahren.

Die Abmessungen des Kieles betrugen im Mittschiffsbereich 13 x 13 cm. Er verlief von achtern bis etwa zum Mittelspant gerade, lief dann in langsam ansteigender Kurve in den runden Vorsteven über. Dieser war unten 18 cm und oben 12 cm stark, seine Breite entsprach der des Kieles. Der gerade Achtersteven besaß eine Neigung von 13°, er war unten 22 cm und oben, wie der Vorsteven, 12 cm stark. Beide Steven waren mit dem Kiel durch Hakenlaschen verbunden. Die innere Verstärkung des Kiels bestand (zumindest im Bereich des Schwertkastens) ferner aus einem mächtigen Kielschwein von 21 x 15 cm, dem noch ein Oberkielschwein von 13 x 11 cm aufgesetzt war. Der Schwertkasten selbst wurde in seinem oberen Bereich seitwärts durch eine 5 cm starke Ruderducht gestützt. Die Spanten hatten eine Tiefe von 7 - 9 cm, ihre Breite ist der Zeichnung nicht zu entnehmen. Beplankt war das Boot in Kravelart mit 2½ cm starken Planken. Den obersten Gang bildete ein klinkerartig angebrachtes Setzbord von von ca. 23 cm Höhe, dessen zwei hölzerne Scheuerleisten von 2 x 4 cm Schutz- und Zierfunktion zugleich übernahmen. Ein massives Dollbord von 12 x 9 cm saß auf den Spantköpfen und schloß oben bündig mit dem Setzbord ab. Außer der erwähnten Ducht gab es noch eine weitere im Vorschiff, die eine Breite von 3o cm hatte, ferner die 4o cm breite Mastducht, die in der Vorderkante eine halbkreisförmige Aussparung zur Aufnahme des Mastes hatte, sowie im Heck einen Sitzplatz für den Rudergänger. Das Ruder, dessen Form an eine halbierte Birne erinnert, war mit Ruderbacken und geschnitztem Ruderkopf verziert.

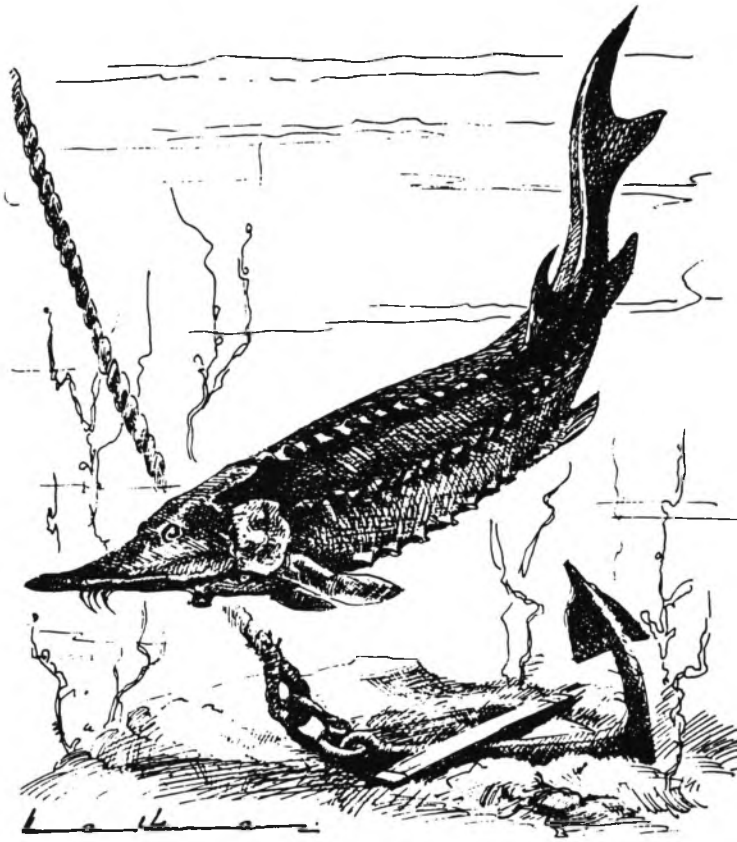
Die hohlen Wasserlinien lassen einen schnellen Segler erwarten. Die Völligkeitsgrade hat Timmermann mit δ=o,449; β=o,713; φ=o,63o und ψ=5,oo errechnet, womit er zu dem Schluß kommt, daß "diese es als ein für die Elbeverhältnisse stabiles und genügend völliges Fahrzeug ausweisen".



Die Störfischerei hatte nur eine kurze Saison. Gefischt wurde von Anfang April, wenn der Stör flussaufwärts wanderte, um seine Laichgründe aufzusuchen, bis zum 2o.Juni, dem Beginn der Schonzeit. Es wurde ein einwandiges Treibnetz mit einer Maschengröße von 1o bis 12 cm im Quadrat verwendet. Es hatte eine Länge von ca. 5o m und ging 6 bis 8 m tief. Am oberen Rand befanden sich sogenannte Pümpel, Holzschwimmer, die das Netz an der Oberfläche hielten. Das untere Ende war nicht beschwert, um das Netz leicht über den Grund gleiten zu lassen. Seiner Schwimmer wegen nannte man das Netz Pümpelgarn. Das Ende des Netzes war mit einer Boje versehen, die entweder frei im Wasser trieb, oder vorn im Boot lag. So trieb man mit der Ebbe langsam den Fluß hinab. Bevorzugtes Fanggebiet der Glückstädter Störfischer war das Nordufer der Elbe zwischen der Störmündung und Schelenkuhlen. Hatte sich nun ein Stör mit Kopf und Kiemen im Garn verfangen, sausten die Pümpel in die Tiefe und zeigten die entsprechende Stelle an. Meist konnte man schon an den wilden Bewegungen der Schwimmer erkennen, wie groß die Beute war. Aus Leibeskräften wurde nun zu den nächsten noch an der Oberfläche tanzenden Pümpeln gerudert und von dort das Garn Hand über Hand eingeholt. Mit dem Hauer, einem starken Stielhaken, den man in den Rücken des Fisches schlug, wurde dieser mit kräftigem Schwung ins Boot befördert. Sodann klarierte man das Netz, um es sogleich wieder auszusetzen. War das erledigt, bohrte man das Tier an, um zu sehen, ob es sich um einen der besonders begehrten Rogener handelte, oder "nur" um einen Milchner. Der Fisch bekam dann einen Tampen durch die Kiemen gezogen und wurde an Backbord ausgesetzt und dort festgemacht. Aussetzen und einholen des Netzes erfolgte stets an der Steuerbordseite. Die Besatzung eines solchen Bootes bestand aus zwei Mann. Zur Fortbewegung bediente man sich neben der Segel zweier 16-Fuß-Riemen, sowie eines kürzeren Riemenpaares, welches beim Arbeiten mit dem Netz von dem im Steven sitzenden "Maat" bedient wurde.

Störe konnten gewaltige Größen erreichen. 1883 wurde das größte Exemplar, ein Bursche von 83o Pfund Gewicht, in der Elbe gefangen. Ein anderer, bei Glückstadt ins Netz gegangener Fisch, hatte bei einer Länge von 2,7o m noch knapp 4oo Pfund auf die Waage gebracht. Dieses Exemplar lieferte 65 Pfund Kaviar.
Die Tiere wurden in großen Mengen gefangen. Von Johann Albers aus Ivenfleth, der zusammen mit seinem Bruder Peter ein Boot besaß, sind folgende Ergebnisse überliefert:

1873:	37 Störe	(18 Rogener,	19 Milchner)	
1874:	25 "	16 "	9 "	
1875:	52 "	23 "	29 "	
1876:	64 "	41 "	21 "	2 "leere"
1877:	17 "	1o "	7 "	
1878:	24 "	9 "	15 "	

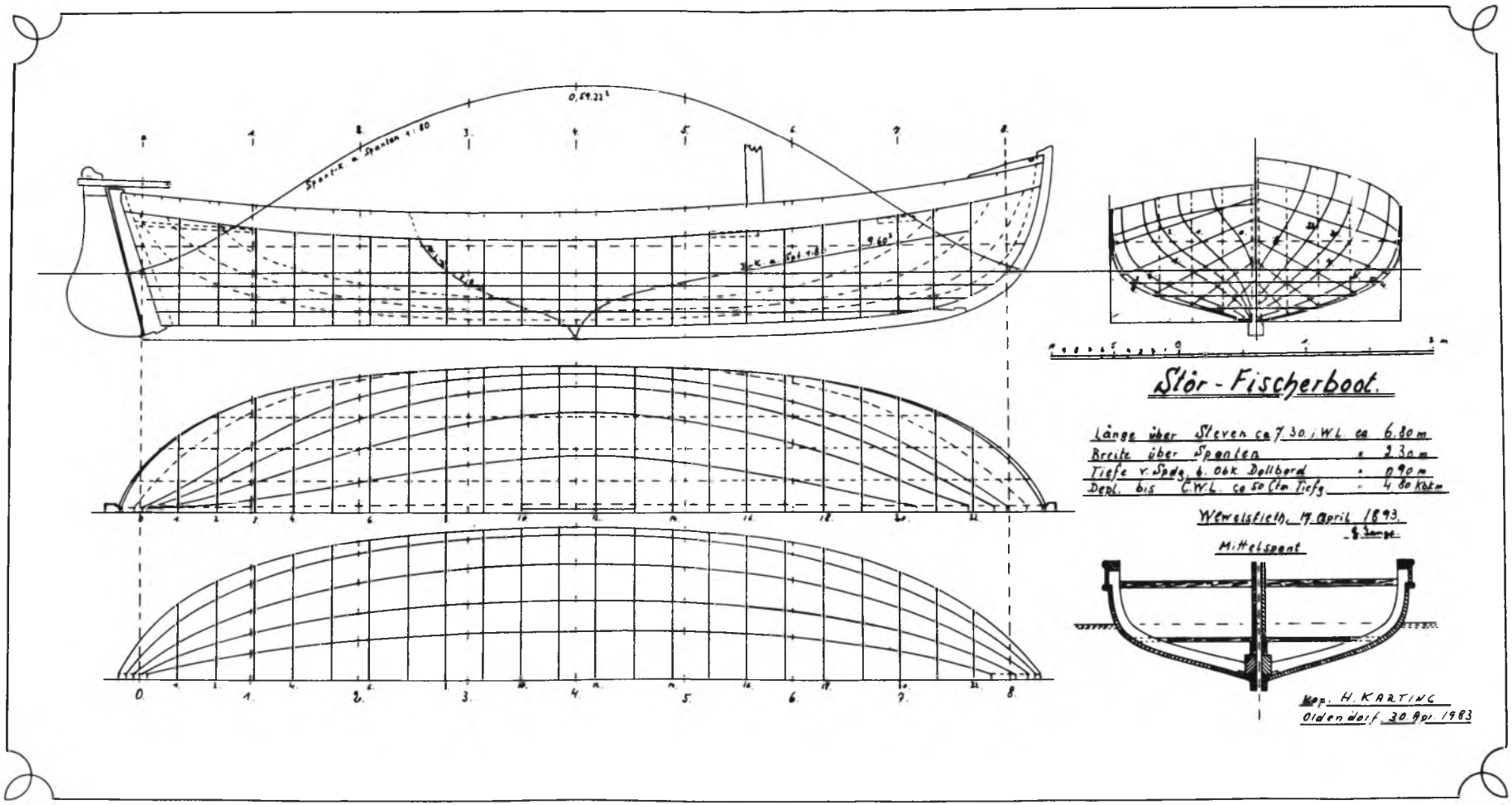


Und Krischan Kahl, der Störkönig von Glückstadt, erzählte: "Corl Pehrs un ick fung jedes Johr son Bo bit 1oo Störn".
188o waren in Ivenfleth noch 2o, in Glückstadt 1o, und in Kollmar 8 Boote zum Störfang eingesetzt. Es wurden zeitweise so viele Fische angeliefert, daß ihr Fleisch kaum absetzbar war. Die sparsamen Marschbewohner nutzten diesen Umstand in solchem Maße aus, daß deren Dienstboten per amtliche Verordnung davor bewahrt werden mussten, diese Speise öfter als zweimal wöchentlich vorgesetzt zu bekommen. Johann Mohr, der am Glückstädter Binnenhafen einen Gasthof mit vorzüglicher Küche besaß, hatte das Problem der Konservierung auf besondere Weise gelöst. Die Störe wurden hinter seinem Haus am Bollwerk lebend angeleint und erst im Bedarfsfall geschlachtet.

Mit zunehmender Industrialisierung und der damit einhergehenden Verschmutzung des Wassers starben diese Riesenfische auf der Elbe bald aus.
Der letzte Stör wurde 1921 in Glückstadt gelandet. 1954 soll das letzte Tier auf der Eider ins Netz gegangen sein.

(Quellen: Anmerkungen zur Zeichnung Nr.1oo von Gustav Junge; Wanda Oesau: Glückstadts Störfischerei; div.Zeitungsberichte in der "Norddeutschen Rundschau; Aufzeichnungen v.H.Nitzsche, Borsfleth; Timmermann: Handbuch der Seefischerei Nordeuropas)

Das Störfischerboot
Von 1893



Das Bild zeigt keine rundspantige Störjolle, sondern eine knickspantige Aaljolle aus Altenwerder beim Auswerfen des grobmaschigen Störgarns. Störnetze wurden grundsätzlich an Steuerbord ausgebracht. Deutlich sieht man die hölzernen Pümpel, die anzeigten, wenn sich ein Stör im Netz verfangen hatte. Foto: Altonaer Museum in Hamburg

Kleine Chronik der Bootswerft H. u. J. Hatecke in Freiburg

Mit Stolz kann die Werft von Jürgen Hatecke in Freiburg an der Unterelbe auf eine über hundertjährige Familientradition zurückblicken.

Im Jahre 1861 gründete der Schiffbaumeister Barthold-Hermann Hatecke, der 1838 in Wester-Wanna bei Cuxhaven geboren wurde und in Harburg bei Meister Rencke den Beruf des Schiffszimmermanns erlernt hatte, in Freiburg am Bassin die Werft an der Stelle, wo sie noch heute liegt.

Hauptsächlich wurden in dieser Zeit Reparaturen an Frachtseglern ausgeführt, die währenddessen auf der Freiburg-Reede vor Anker lagen. Der Werftbaas schaffte dann sein Werkzeug und Material sowie seine Leute mit Booten zu den Ankerplätzen. Der Holzschiffbau stand in diesen Jahren noch in hoher Blüte, und es war deshalb auch keine Seltenheit, daß ein hölzener Besan- oder Giekewer von einem Elbschiffer in Auftrag gegeben wurde.

Als Barthold-Hermann Hatecke im Jahre 1893 verstarb, befand sich die Werft schon seit einigen Jahren unter der Leitung seines Sohnes Hermann Hatecke, der 1876 in Freiburg geboren wurde. In dieser Zeit von 1900 - 1914 begann sich das Ende der großen hölzernen Segelschiffepoche bereits ganz deutlich abzuzeichnen. Seit der Jahrhundertwende bis zu Beginn des 1. Weltkrieges wurden hier etliche hölzerne Barken, Vollschiffe und Schoner abgewrackt. Stumme Zeugen aus dieser Zeit sieht man noch allenthalben auf der Werft, wenn man sich

aufmerksam in den Schuppen umsieht: Schwere Brechstangen, klobige Klaubäume, überdimensionale Kneifzangen und riesige mehrscheibige Blöcke, die in ihrer Glanzzeit die Weltmeere befahren hatten, und nach dem Abbruch dann und wann noch mal als Flaschenzüge verwendet wurden.

Außer den Abwrackarbeiten waren aber immer genug Reparaturen zu verrichten. Neubauten von Fischer- und Ewerbooten, die auf der Hatecke-Werft in Freiburg gebaut waren, erfreuten sich einer allgemeinen Beliebtheit und wurden daher stromauf stromab immer gerne gerade auf dieser Werft in Auftrag gegeben.

Heinrich Hatecke, der im Jahre 1905 als Sohn des Hermann Hatecke und als Bruder von zehn weiteren Geschwistern geboren wurde, hat in den Jahren 1920 - 1924 auf der Werft von Gustav Junge in Wewelsfleth an der Stör das Schiffbauhandwerk erlernt.

Ganz besonders möchte ich an dieser Stelle einmal die Jugendlichen unter den Gaffelfreunden ansprechen und sie einmal ersuchen, sich vorzustellen, unter welch erschwerlichen Umständen diese damalige Lehre zu bewerkstelligen war. Die körperlich schwere Arbeit auf der Werft (seinerzeit wurde fast ausschließlich mit Handwerkzeug das Holz aufgesägt und mit Axt und Dexel bearbeitet) sowie die schwierigen winterlichen Bedingungen, wo ein schmächtiger Lehrling seinerzeit einzig und allein die Möglichkeit hatte, seine vor Kälte starrenden Hände an einer eigens dafür aufgestellten Eisenkiepe auf Beinen, die mit glühenden Koks angefüllt war, für einen Augenblick aufzuwärmen, damit er wieder Hammer und Nägel halten konnte.

An den sommerlichen - oder besser gesagt - eisfreien Wochenenden ruderte oder segelte bei günstigem Wind der damalige Lehrling in einem offenen Boot von Wewelsfleth über die Elbe nach Freiburg und zurück zur Arbeitsstelle am Sonntagnachmittag. Wer die Unterelbe vor der Störmündung kennt, vermag sich leicht vorzustellen, daß er häufig völlig durchnäßt ankam. Sonnabend war noch ein ganzer Arbeitstag; und solange der Eisgang auf der Elbe zu stark war, entfielen die Heimfahrten ganz.

All diese harten Bedingungen, die man heute kaum noch nachempfinden kann, haben aber dem Schiffbauer Heinrich Hatecke nichts anhaben können, sondern ihn vielmehr geformt und für seinen künftigen, gewiß nicht immer leichten Lebensweg ungeheuer gefestigt und widerstandsfähig gemacht, ohne die Liebe zu diesem schönen, bis in unsere Tage erhalten gebliebenen Beruf auch nur im geringsten zu schmälern. Alle Handwerkzeuge wie Hobel, Sägen u.s.w. hat er sich in seiner kurzen Freizeit als Lehrling eigenhändig angefertigt. Sie sind noch heute in einer Schiffszimmermannskiste, vom Senior wie ein Schatz gehütet, für alle Interessierten zu besichtigen.

Wenn man den alten Herrn heute einmal zufällig beobachtet, wie er mit einer prüfenden Handbewegung über ein Stück Holz streicht, oder wenn man während eines Gesprächs mit ihm feststellt, mit welchem Interesse der alte Herr noch immer bei der Sache ist, fällt es nicht schwer zu verstehen, warum Heinrich Hatecke sein ganzes Leben dem Bootsbau verschrieben hat.

Heinrich Hatecke, der heutige Senior, der seit 1968 im Ruhestand lebt, hat die Werft während seines Berufslebens mit Umsicht, Fleiß und allergrößter Zuverlässigkeit gegenüber seinen Kunden ganz im Sinne seiner Altvorderen weitergeführt und einen zweiten Bootsschuppen gebaut. Den alten hölzernen ersten Schuppen am Bassin hat er durch einen neuen, größeren gemauerten ersetzt. Außerdem wurde in diesen Jahren die Slipanlage am Bassin - wie sie auf alten Fotos noch zu sehen ist - abgerissen und zum Hafen hin verlegt. Diese Maßnahme war notwendig geworden, da die Gemeinde Freiburg beschlossen hatte, statt der beweglichen Klappbrücke zwischen Hafen und Bassin eine neue feststehende Brücke zu bauen, weil die alte das Zeitliche zu segnen drohte.

Als Heinrich Hatecke im Jahre 1931 die väterliche Werft übernahm, war der Freizeitsport "Segeln" inzwischen so populär geworden, daß nicht nur Ewerboote sondern in zunehmendem Maße auch Jollenkreuzer und Kieljachten in Auftrag gegeben wurden.

Im Jahre 1935 absolvierte Heinrich Hatecke seine Meisterprüfung in Hamburg. In der verhältnismäßig kurzen Zeit bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges konnten immerhin sechs Krabbenkutter an Brunsbütteler, Neufelder und Friedrichskooger Fischer vom Stapel laufen. 1935 wurde das erste von vielen nachfolgenden 7 - 12 m langen Helgoländer Börtebooten gebaut. Obwohl das erste im Jahre 1935 erbaute Boot - wie mir der Senior unter Schmunzeln erzählte - ohne jeglichen Zeichenriß dieses Schiffstyps, ausschließlich unter Zuhilfenahme einer simplen Fotografie zustande kam.

Im Laufe der Kriegswirren kam Heinrich Hatecke in Marseille in französische Gefangenschaft, wo man es sehr gut verstanden hat, aus den Fachkenntnissen des "Prisonier d'Allemagne" Profit zu schlagen. Die obersten französischen Offiziere seiner Gefangeneneinheit ließen sich Motor- und Segeljachten von ihm bauen. Sie waren von der Qualität der Ausführung so begeistert, daß sie ihn nach der allgemeinen Entlassung seiner Kameraden noch ein halbes Jahr länger dortbehalten haben.

Als Heinrich Hatecke nach fünfjähriger französischer Gefangenschaft endlich wieder zu seiner Familie nach Freiburg zurückkehren konnte, hielt das Schicksal einen äußerst schweren Anfang für ihn bereit. Das wertvolle Eichenholz, das noch vor Kriegsbeginn eingelagert wurde, hatte sich in Wohlgefallen aufgelöst. Das Ergebnis dieser schnöden Tat konnte jedoch nicht von Erfolg gekrönt sein und gereichte seinem unrechtmäßigen Eigentümer bis heute nicht zu nachhaltigem Ansehen.

In den 50er Jahren wurden noch drei Krabbenkutter abgeliefert, und der Bau von Börtebooten wurde wieder fortgesetzt. Bis heute sind insgesamt 48 Börteboote gebaut worden. Während sie vor dem Kriege noch mit Mast und Segel ausgerüstet waren, wurden in die Nachkriegsbaunummern ausschließlich Dieselmotoren eingebaut.

Im Jahre 1958 berichteten die Tageszeitungen von der Atlantiküberquerung des Dr. Lindemann mit einem Colin Archer; es war ein Neubau von Heinrich Hatecke.

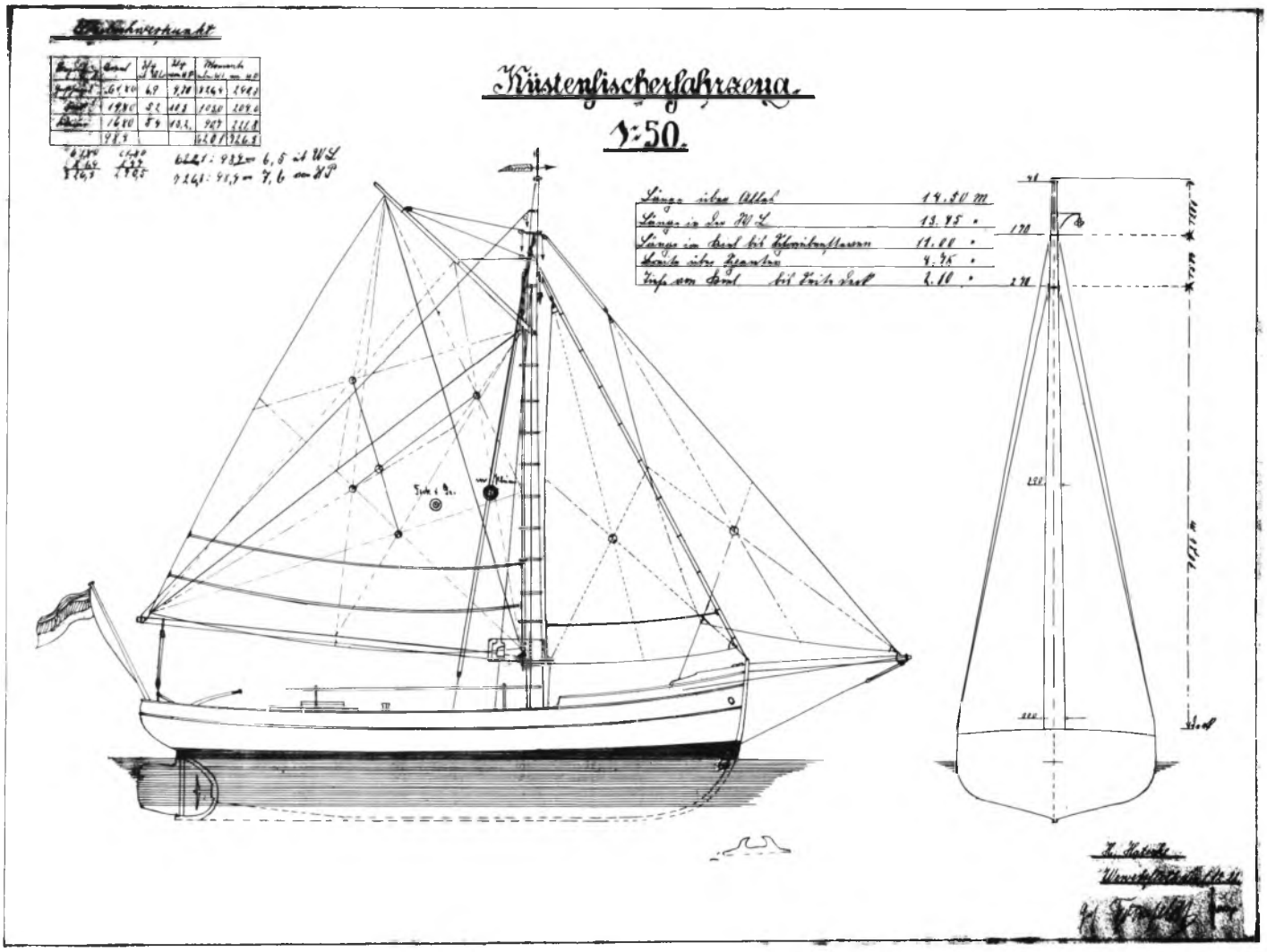
Mit einem 8 Mann starken Stamm von Mitarbeitern wurden jährlich ca. 50 Ewerboote gebaut; außerdem Angelboote undPaddelboote, die bis in die Schweiz, Luxemburg, zum Bodensee und nach Berlin versandt wurden. Ein altes Fotoalbum - in dem fast alle Neu- und Umbauten enthalten sind - zeigt sehr anschaulich die vielfältigen geleisteten Arbeiten. Jedes einzelne Bild läßt beim Senior-Baas die Erinnerungen wieder wach werden, und immer wieder erfährt man zu jedem Schiff eine eigene lebendige Schilderung über seine Entstehungsgeschichte. Dabei spürt man die Beziehung dieses Mannes zu seinen geschaffenen Werken, worin er sein ganzes Können und Wissen verkörperte.

Nach einem so erfüllten Berufsleben konnte Heinrich Hatecke am 1.1.1968 seinen Betrieb an seinen Sohn Jürgen Hatecke übergeben.

Im Jahre 1934 wurde Jürgen Hatecke in Freiburg geboren. Nach derLehre im väterlichen Betrieb von 1951 - 1953 wurde die Gesellenprüfung abgelegt. Im Anschluß an die Lehre hat Jürgen Hatecke auf verschiedenen Werften seine Fertigkeiten vertieft und neue Erfahrungen gesammelt: Bei namhaften Werften wie Michelsen am Bodensee, Steheli in Altnau in der Schweiz, Abeking und Rasmussen in Lemwerder und bei der Stülcken-Werft in Hamburg.

Seit April 1956 arbeitete Jürgen Hatecke wieder im Betrieb seines Vaters, um sich auf die Meisterprüfung vorzubereiten, die er am 12. Oktober 1959 in Hamburg bestanden hat.

Am 1. Januar 1968 übernahm der jetzige Werftbesitzer in vierter Generation den väterlichen Betrieb und führt ihn mit Fleiß und Umsicht, mit seiner freundlichen offenherzigen Art gegenüber seiner Kundschaft bis zum heutigen Tage. Es herrscht ein guter Geist in diesem Unternehmen, der sich vom Meister bis auf den kleinsten Lehrling überträgt. Da hier eine erstklassige Handwerksarbeit geleistet wird, die



inzwischen bis weit über die bundesdeutschen Grenzen hinaus bekannt ist, wird den Lehrlingen hier eine sehr solide Ausbildung zuteil, die einigen von ihnen schon wiederholt den Titel des Bundessiegers im Bootsbau-Wettbewerb eingebracht hat.

Den Freunden des Gaffelriggs ist die Werft nicht unbekannt, denn hier entstanden "Lethe von Wewelsfleth" (Wolfram Stumpf) und "Ida von Glückstadt" (Peter Hecht). Beide Schiffe erfreuen sich allgemeiner Beliebtheit, weil sie für ihre Größe relativ viel "Schiff" bieten.

Nachdem "Forelle von Kollmar" (Henry Steckmeister) sich hier einer zweijährigen "Verjüngungskur" unterzog, was von anderen Werften sehr skeptisch und mißmutig abgelehnt worden war, scheint es sich herumgesprochen zu haben, daß man hier mit einem todkranken Veteranenschiff am besten aufgehoben ist, weil man hier neben der handwerksgerechten Bedienung auch die nötige moralische Unterstützung bekommt, die man gerade dann sehr nötig braucht. Inzwischen konnte sich auch Kutter "Fahrewohl" (Jörgen Bracker) von den "heilenden Händen" dieser Bootsbauer überzeugen, denn das neue Deck und die neuen Aufbauten sowie Klüver, Mast, Schandeckel und Innenspiegel stehen ihm gut zu Gesicht.

Nach "Forelle von Kollmar" liegt nun der Kutter "August-Ipsen" (Karl-Heinz Pfeiffer) auf Slip, der hier einen neuen Innenausbau erhält, und im Graben wartet bereits ungeduldig der Ostseekutter von Thomas Gieß, der im Anschluß an diese Werftzeit ins Mittelmeer verholt werden soll.

Währenddessen entsteht im großen Werftschuppen der bereits aufgeplankte Neubau eines 15 m langen Schoners, den zwei traditionsbewußte Brüder hier in Auftrag gegeben haben. Ebenfalls ein Oldtimer, wenn man will, denn der Riß wurde schon vor dem Kriege von dem amerikanischen Schiffbaukonstrukteur Fenwick C. Williams aus Marblehed, Massachusetts, gezeichnet. Es ist die erste Baunummer nach diesem Plan. Wer es möglich machen kann,

sollte sich diesen Leckerbissen nicht entgehen lassen und unbedingt einmal nach Freiburg fahren, um diesen s c hönen Schiffskörper zu betrachten.

Im vorigen Jahr wurde der Umbau des ehemaligen Glückstädter Dreimastschoners "Landkirchen" von der Werft Jürgen Hatecke vollendet. Außer Masten, Stengen, Klüver und sonstigen Spieren aus Oregon-Pine, wurde hier der gesamte Innenausbau der Passagierkabinen ausgeführt. Dazu sollte allerdings gesagt werden, daß das Umbau-Konzept nicht von Hatecke stammt und er über die Neugestaltung des ehemals schönen alten Schoners nicht nur glücklich gewesen ist. Die "Landkirchen" segelt seitdem mit Urlaubern in der karibischen See.

Neben den altbewährten Angelkähnen und Ewerbooten aus Eichenholz, die immer noch nach altem Modell hergestellt werden, werden auch Motorboot- und Yachtfreunde voll und ganz zufrieden gestellt.

Abschließend möchte ich den Hateckes am Bassin weiterhin viel Erfolg wünschen, so daß eines Tages Rainer Hatecke, der auch schon seinen Gesellenbrief in der Tasche hat, die Werft

übernehmen und im Sinne seiner tüchtigen Ahnen weiterführen kann, um die Liebhaber althergebrachter Holzschiffbaukunst begeistern und zufriedenstellen zu können.

Henry Steckmeister

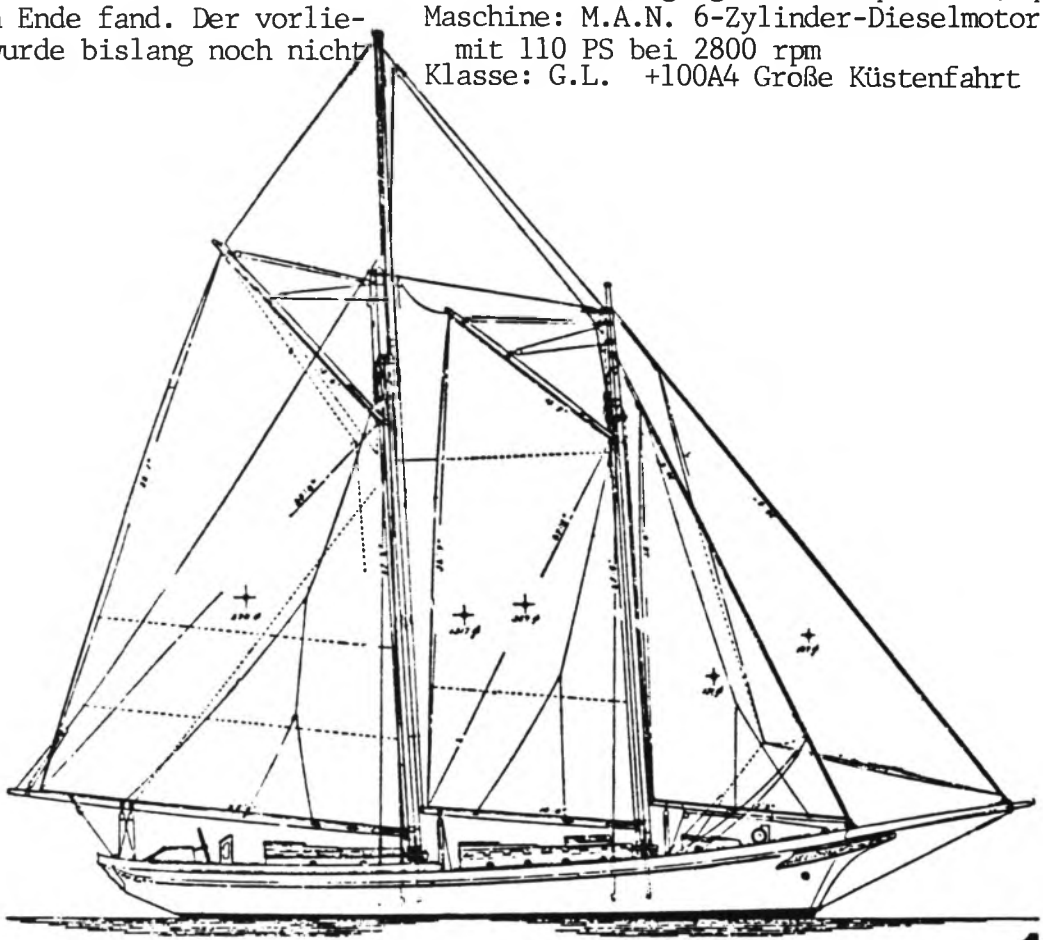
Johann Ehlers

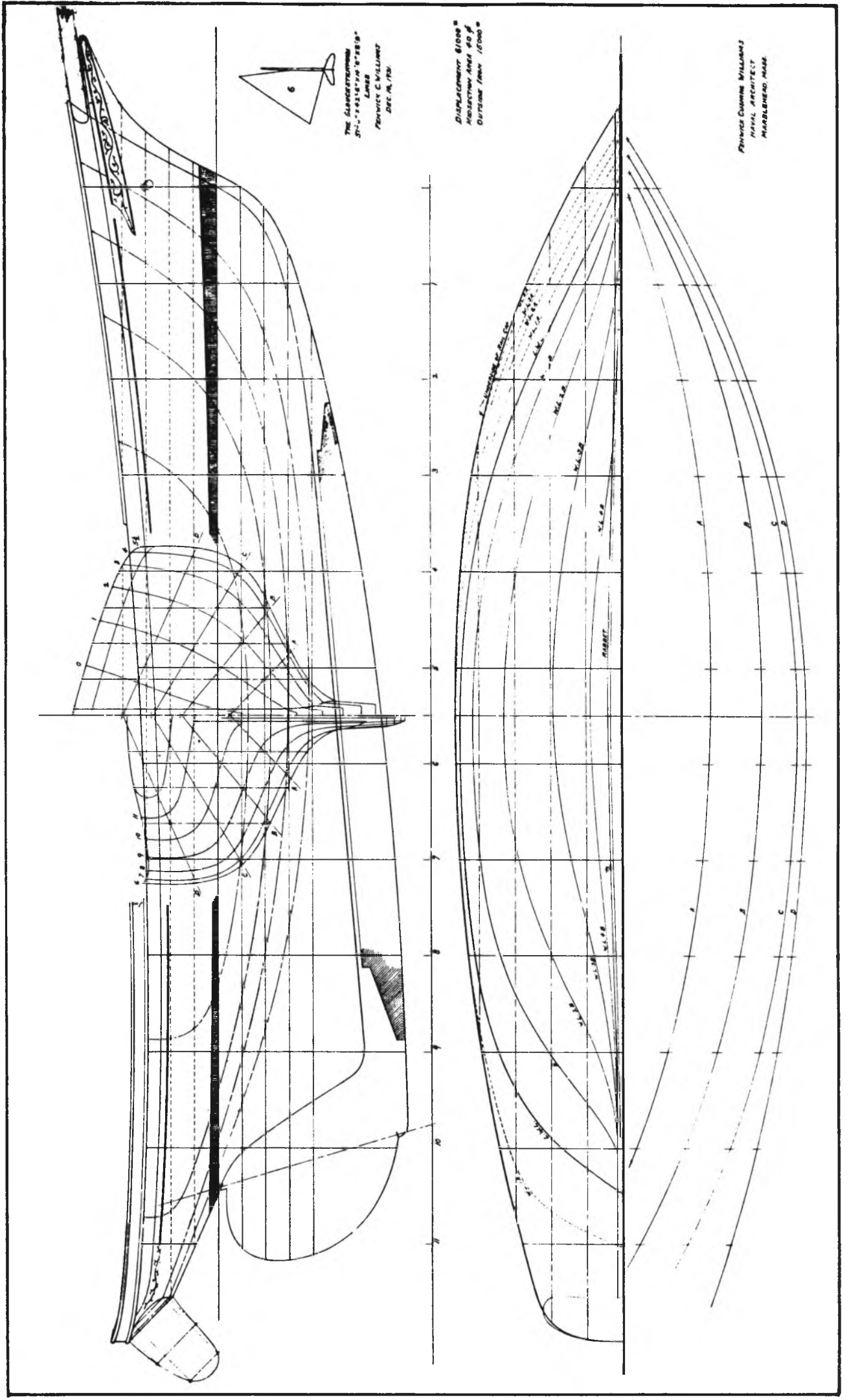
Am 11.Juni 1983 ist in Freiburg/Elbe bei der Werft Heinrich Hatecke und Sohn der Schoner-Neubau mit der Bau-Nr.3051 auf den Namen "JOHANN EHLERS" getauft worden und vom Stapel gelaufen. Der Zweimastschoner wird jetzt am Werftsteg aufgeriggt und ausgerüstet.

Es handelt sich um den Nachbau eines amerikanischen Fischerei-Schoners der "Fredonia"-Klasse. Gezeichnet von Fenwick C.Williams, Marblehead, USA. Unter Aufsicht des Germanischen Lloyd gebaut nach den Vorschriften des G.L. über den Bau und die Klassifikation hölzerner Seeschiffe. Rumpf und Aufbauten sind aus Cambala, die Verbände aus Eiche/ Cambala und das Deck aus Teak gebaut. Die Masten und Spieren sind hohlverleimt aus Oregon-Pine. Mit 51' 6'' handelt es sich um ein Schiff der unteren Größenkategorie der amerikanischen Fischerei-Schoner, die für den Einsatz auf den Neufindlandbänken gebaut wurden. Die erfolgreichen Vorbilder "Nellie Dixon" (1888) und "Fredonia" (1889) vermassen rund 112' an Deck. Diese von Edward Burgess entworfenen Schwesternschiffe bestimmten die vorletzte Entwicklungsstufe des nordamerikanischen Fischerei-Seglers, der mit den großen Knock-About-Schonern der Jahrhundertwende sein Ende fand. Der vorliegende Williams-Riss wurde bislang noch nicht gebaut. Er ist eine enge Anlehnung an die "Fredonia". der damaligen Wave-Line-Theory folgend, kennzeichnet diese Schoner der scharfe Verlauf von Vor- und Achterschiff bei kurzen Überhängen und relativ großer Breite, ferner der Klippersteven, der geringe Freibord mittschiffs und das erhöhte Quarterdeck mit einem ovalen Spiegel. Die klein unterteilte Segelfläche wurde an einem niedrigen Rigg gefahren, dessen Stengen im Winter gestrichen wurden.

Schiffsdaten:

Auftraggeber: Partenreederei
S/S "JOHANN EHLERS", Hamburg
Ekkehart & Detlef Zschoche
Länge an Deck: 51'6'' (15,70m)
Länge Wasserlinie: 42'6'' (12,95m)
Größte Breite: 14'0'' (4,27m)
Tiefgang: 8'0'' (2,44m)
Verdrängung: 31,5t - Aussenballast 7,5t
Segelfläche: 1709 sq.ft. (158,7qm)
Groß: 589 sq.ft.(54,7qm)
Schonersegel: 359 sq.ft.(33,6qm)
Baumfock: 171 sq.ft.(15,9qm)
Klüver: 189 sq.ft.(17,6qm)
Großtopsegel: 115 sq.ft.(14,4qm)
Fisherman-Stagsegel: 246 sq.ft.(22,6qm)
Maschine: M.A.N. 6-Zylinder-Dieselmotor mit 110 PS bei 2800 rpm
Klasse: G.L. +100A4 Große Küstenfahrt




FENWICK C. WILLIAMS
DISPLACEMENT 61000#
MIDSECTION AREA 40 ft
OUTSIDE IRON 15000#
FENWICK CUSHING WILLIAMS
NAVAL ARCHITECT
MARBLEHEAD, MASS.
RABBET

Von ›GRETA‹ bis ›GRETA‹

über die Restaurierung eines Finkenwerder Fischkutters

Im Jahre 1904 ließen zwei Brüder aus Blankenese bei der Schierhorn - Werft an der Elbe einen Fischkutter bauen.

1924 kaufte der Fischer Hustedt den Kutter und vererbte später die "Greta" an seinen Sohn, Arndt H. Dieser benutzte den Kutter wie sein Vater zum Fischfang. Die Greta hatte zu dieser Zeit noch keinen Motor. Um 1945 wurde die "Greta"von dem jüngeren Bruder des Arndt H., Jacob H. , instandgesetzt. Die Heckpartie mußte total erneuert werden und die Planken wurden insgesamt erneuert. Ein Motor wurde eingebaut und das bis dahin offene Schiff bekam ein Deck mit einem Motoraufbau und zwei Ladeluken rechts und links neben der Bünn. Das runde Heck wurde aus Kosten - und aus "Modegründen" spitz (Entenheck). Die Schwertkonstruktion im Bünnbereich wurde beibehalten. Nach dem Umbau hat Jacob H. auch noch einige Jahre mit der "Greta" gefischt.
1963 kaufte der Schiffbauingenieur, Ernst Moritz Arndt aus Hamburg Wedel, die "Greta" und taufte sie auf den Namen seiner damaligen Verlobten auf "Inga" um. Ernst Moritz Arndt veränderte den Rumpf und den Aufbau.Er machte die Bünn dicht und baute aus dem Bünnraum eine Kajüte. Auf das Mitteldeck setzte er einen Yachtaufbau. Das bis dahin gefahrene Luggersegel nähte A. zu einem Gaffelsegel um. Das Steckschwert wurde durch ein Klappschwert ersetzt, das über eine Winsch am Mast aufgeholt werden konnte. Im Mai 1972 verkaufte A. das Schiff an unseren

Die GRETA von Finkenwärder , FIN 20 , mit dem alten runden Heck und dem offenen Mittelschiff . (Aus dem Familienalbum der Hustedts, ca 1925 .)

Gaffelfreund, Kay Greiser, der die "Inga" in "Magellan" umtaufte. Kay G. segelte mit seiner Magellan nur eine Saison - und weil das Geld für die fälligen Reparaturen des Decks und der Stützen fehlten, tauschte er die "Magellan" gegen einen modernen intakten Segler ein. Neuer Besitzer wurde im Herbst 1972 Paul Kostrewa, zu der Zeit wohnhaft in Weeseby an der Schlei. Kostrewa ließ durch den Zimmermann seiner Baufirmaeinen großen Sperrholzaufbau anstelle der trad. Vorderkajüte und d. Yachtaufbaus aufbauen. Später legte K. noch auf das alte Deck und auf den Aufbau ein dünnes "Teakstabdeck" (äußerlich war das der Aufbau, den man bis 1982 auch auf der Tykke Venn bewundern konnte). Alte Decksteile und rotte Stützen wurden in ihrem schlechten Zustand belassen. K. baute das Schwert aus und ersetzte es durch eine festinstallierte Eisenflosse. Diese war mit 8 Bolzen am alten Kiel befestigt- 6 Bolzen im Bünnbereich ohne verstärkende Spanten !!
In diesem Zustand wurde die "Magellan" Ende der 7oer Jahre von Gunter Silke, Flensburg, aus einer Konkursmasse ersteigert. Gunter S. begann mit notwendigen Reparaturen, wie z.B. Erneuerung des Mastfußes incl. Spanten.
Ende 1979 kaufte ich in einer Eignergemeinschaft mit Jürgen Falk, Flensburg, die "Magellan" und taufte sie auf den Namen "Tykke Venn" um. Nach einigen Veränderungen an der Takelage segelte ich die "Tykke Venn" bis Ende 1982. Die Eisenflosse verursachte immer stärkere Leckagen und das Deck war auch nicht mehr abzudichten. Eine gründliche Reparatur war nicht mehr aufzuschieben. Nach längeren Überlegungen und verschiedenen Kostenvoranschlägen entschied ich mich, die Werft Michaelsen und Sohn mit den Restaurierungsarbeiten zu beauftragen. Die Sonderburger Werft hat viele Vorteile. Alle einfacheren Arbeiten konnten von mir und meinen zahlreichen Helfern selbst ausgeführt werden. Der Seniorchef übernahm für alle Arbeiten die "Bauaufsicht". Michaelsen hat früher selbst ähnliche Schiffe auf seiner Werft gebaut. Er konnte bei den Ausführungen auch auf einen Riß zurückgreifen den ich im Altonaer Museum bekam. Die Schwertflossen konstruktion wurde durch einen "Wiegenfußkiel"ersetzt damals eine sehr häufig gebaute Variante zum Schwert.

Als fester Ballast wurden ca. 65o Kg Blei in den Eichekiel eingegossen. Der Vordersteven wurde im Unterwasserbereich etwas angespitzt, um bessere Segeleigenschaften zu erreichen. Die beiden unteren Plankengänge zum Kiel wurden erneuert. (in Kiefer, um eine bessere Dichtigkeit gegen die Eicheplanken zu erreichen) . Das Eisenruder wurde wieder durch ein Holzruder ersetzt.

Nach dem Abriß der alten Sperrholzkajüte und des Decks stellte ich fest, daß von der alten Konstruktion oberhalb der obersten Planke (wie vorausgesehen) nichts mehr zu gebrauchen war. Schanndeck, Stützen, Poller, Decksbalken, Deck und Aufbauten mußten neu. Mit Ausnahme der Decksplanken (dafür wurde "Kalmar"Kiefer genommen) wurde zum Bau ausschließlich Eiche verwendet. Die Werft in Sonderburg leistete saubere,

GRETA mit dem neuen " Entenheck " und dem geschlossenen Deck .

INGA mit dem alten umgenähten Luggersegel und mit dem von E.M.Arndt erstellten Kajüt - aufbau (ca. 1964) .

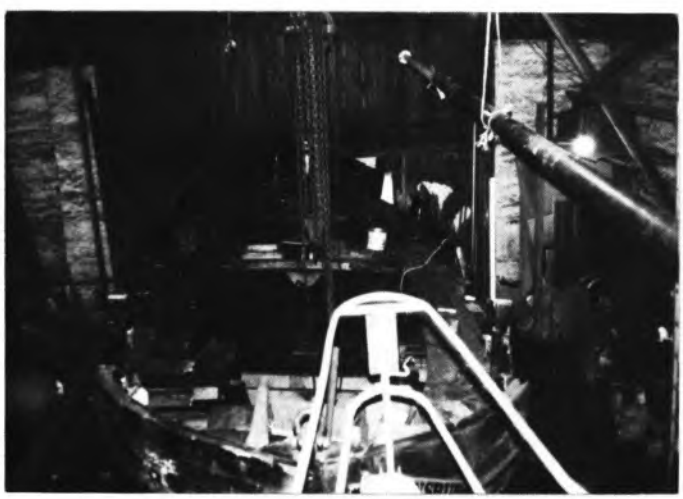
schnelle und gute Arbeit. Im Dezember 1982 war die Kielkonstrution fertig, die Decksveränderungen waren Ende Januar 1983 abgeschlossen. Die Vorderkajüte hat ihr ursprüngliches Aussehen erhalten, der Laderaum entspricht zwar nicht dem Original, stellt aber einen durchaus vertretbaren Kompromiß dar, der auch damals hätte passiert sein können.

Zum Kalfatern - auch beim Deck - wurde Baumwolle bzw. Hanf und Teer benutzt. Das neue Holz wurde mit Leinöl, Leinölfirnis und Benar konserviert.Außenanstrich mit "Farvolin". Alle Beschläge schmiedete mein Dorfschmied - anschließend wurden sie tauchverzinkt.
Damit der Laderaum nicht allzu dunkel ist, wurden im Deck noch Lichtprismen eingelassen.
Bis auf den Innenausbau ist die ab 1.Mai1983 "Greta" Flensburg , fertig. Nach der Rumregatta wird nach und nach der Innenausbau folgen müssen - das wird allerdings mehr Zeit brauchen..... ... !

Günther
Wulf

Decksgestaltung mit den neuen Aufbauten
(Mitte Februar 1983)

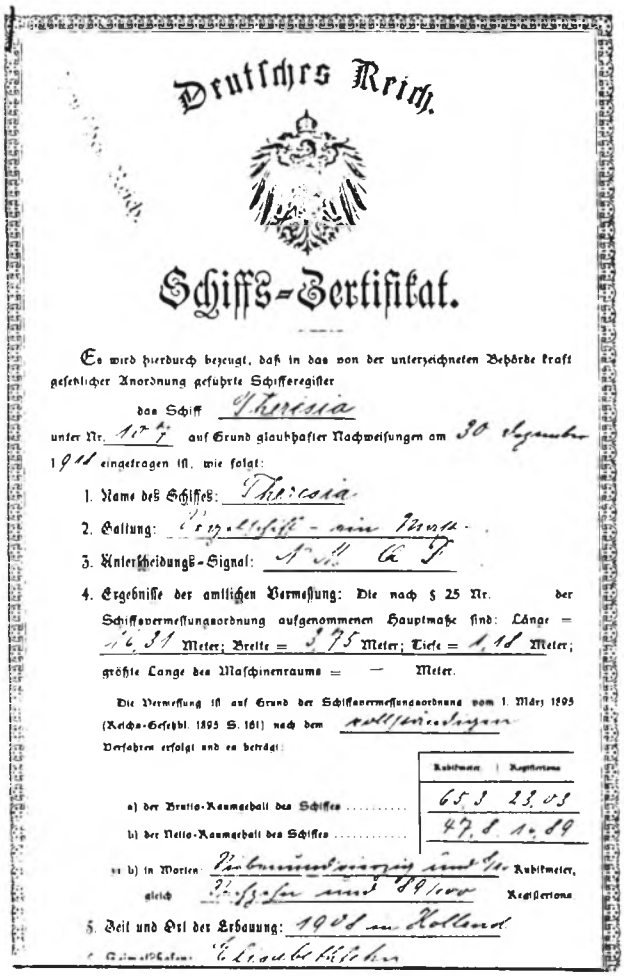
Die Überreste der TYKKE VENN nach dem Ent - fernen von Aufbauten und Schanz (Nov. 1982).



"GRETA" vorm. Tykke Venn u.a.
techn. Daten :

Länge ü.D.	:	1o m
Breite	:	3,13m
Tiefgang	:	1,45m
Mastlänge ü.Deck	:	12,5 m
Segelfläche insges. ca.	:	64 m^2
Baujahr	:	19o4
Werft	:	Schierhorn Werft, Cranz
Bauart	:	Eiche / Eiche (Deck: Kiefer)
Motor	:	MWM - 2 Zyl. Diesel 16 PS , Bj. 1946

Für die Richtigkeit der Angaben im Artikel "Von Greta bis Greta " zeichnet Günther Wulf, Schulstr, 1 , 2394 Hürup . Sollte jemand Korrekturen oder weitere Informationen über die "Greta" haben, schreibt bitte oder ruft mich einfach an.



Deutsches Reich.

Schiffs-Zertifikat.

Es wird hierdurch bezeugt, daß in das von der unterzeichneten Behörde kraft gesetzlicher Anordnung geführte Schiffsregister

das Schiff Theresia

unter Nr. 117 f. auf Grund glaubhafter Nachweisungen am 30 September 1911 eingetragen ist, wie folgt:

1. Name des Schiffes: Theresia
2. Gattung: Segelschiff - ein Mast -
3. Unterscheidungs-Signal: N S K G
4. Ergebnisse der amtlichen Vermessung: Die nach § 25 Nr. der Schiffsvermessungsordnung aufgenommenen Hauptmaße sind: Länge = 16,31 Meter; Breite = 3,75 Meter; Tiefe = 1,18 Meter; größte Länge des Maschinenraums = — Meter.

Die Vermessung ist auf Grund der Schiffsvermessungsordnung vom 1. März 1895 (Reichs-Gesetzbl. 1895 S. 161) nach dem Vollschätzungsverfahren erfolgt und es beträgt:

	Kubikmeter	Registertons
a) der Brutto-Raumgehalt des Schiffes	65,3	23,05
b) der Netto-Raumgehalt des Schiffes	47,8	1,89

zu b) in Worten: Vierundzwanzig und 89/100 Kubikmeter, gleich Zwei und 89/100 Registertons

5. Zeit und Ort der Erbauung: 1908 in Holland
6. Heimatshafen: Emdenkoog

7. Eigentumsverhältnisse.

Laufende Nummer	Namen, nähere Bezeichnung und Nationalität der Reeder.	Schiffspartien.	Erwerbsgrund.
1	Klüver Gerd für einen Kolonialwaren und Delikatessen in Ostertappe Kaufmann Hermann Bürger	1	Neubau

Über vorstehende Eintragung wird dieses Zertifikat erteilt. Zugleich wird bezeugt, daß dem Schiffe Theresia nach dem Gesetze vom 22. Juni 1899 (Reichs-Gesetzbl. S. 319) das Recht, die Reichsflagge zu führen, nebst allen Rechten, Eigenschaften und Privilegien eines deutschen Schiffes zusteht.

Emden, den 30. September 1911

Amtsgericht

Wiegenfußkiel von vorne gesehen , das neue "Stevenknie" ist auch zu erkennen (Dez.1982) .

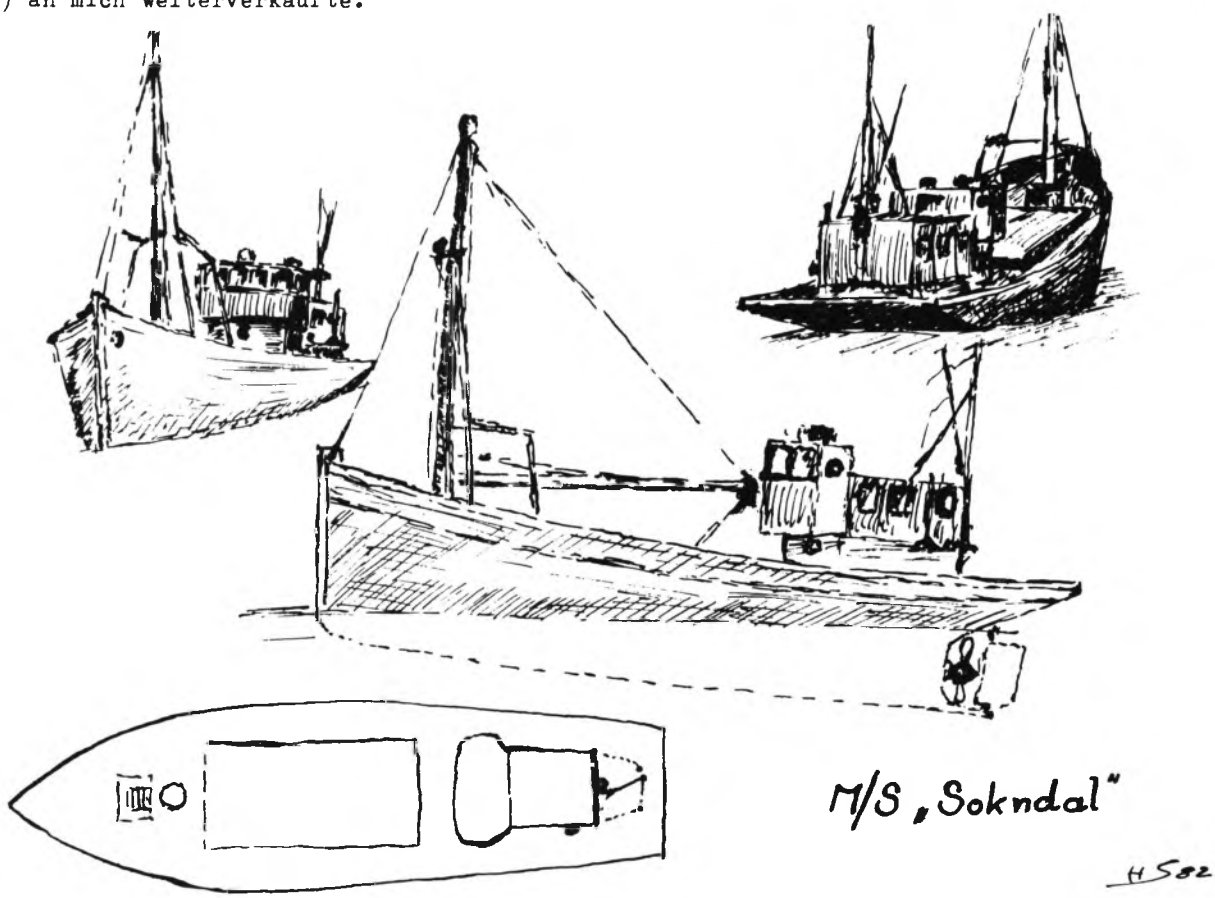
Die Konstruktion des neuen Decks (Jan. 83)

Ein Drama !

Vor zwei Jahren, im April 1980, erfüllte sich für mich ein 10 Jahre alter Traum: ich besaß ein Schiff. Es war dies ein 20 Meter langer, 6 Meter breiter Holzkutter, Eiche auf Eiche, der 1901 in Brixham, im England, als Logger getakelt vom Stapel lief.
Auf Umwegen kam das Schiff dann um die 30iger Jahre herum nach Norwegen, wo es 1936 zu einem Motorschiff umgebaut wurde. Das Rigg verschwand, an seine Stelle trat ein großes Ruderhaus mit Logis achtern und ein Glükopfdiesel der Maschinenfabrik Wiechmann, 60 PS star, füllte mit seinem einen Zylinder und dem riesigen Schwungrad den Maschinenraum fast vollständig aus.
Seit dieser Zeit befuhren seine mehrmals wechselnden Besitzer mit der heutigen 'Sokndal' die Küste und die Fjorde ganz Norwegens, bis es 1980 von seinem letzten norwegischen Besitzer, Herrn Holm aus Bergen, an Herrn Ulrich Falk aus Bremen veräußert wurde, der es wenig später (für den 3-fachen Preis, den er bezahlt hatte) an mich weiterverkaufte.

Als es im Juli 1980 von mir und einem Helfer aus Neustadt geholt werden sollte (das Schiff lag mittlerweile in Haugesund), stellten sich zahllose Schwierigkeiten ein, die sämtlich auf unsere Unerfahrenheit im Umgang mit den alten Motoren zurückzuführen waren. Schließlich, nach vier arbeitsintensiven und nervenverzehrenden Wochen, mußte die M/S 'Sokndal' mit Maschinenschaden (die Hauptlager waren beide ausgelaufen) in Kristiansand bei P. HØIVOLDT'S Mek. Versted stehen, oder besser, liegen bleiben und wir fuhren frustriert und unverrichteter Dinge mit großem finanziellem Schuldenberg nach Neustadt zurück.

Zwei Jahre lang hatte ich nun regen Briefwechsel mit der Werft, in dem ich immerfort versicherte, das Schiff sobald als möglich, - sowohl finanziell als auch fachmännisch möglich -, nach Deutschland zu holen. Bereits im August '81 wollte man die 'Sokndal' in einem der Fjorde versenken und nur meine dringenden Bitten brieflich, wie auch telefonisch, die ich an den technischen



Direktor der Werft, Herrn Torgensen, richtete, verhinderten - und dafür danke ich im besonderen Herrn Torgensen - daß das Schiff auf 300 Meter Wassertiefe seinen letzten Liegeplatz nicht gefunden hat.
Im Juli dieses Jahres löste ich nun mein Versprechen bei der Werft ein und fuhr mit einem sehr versierten Seemann und dessen Matrosen, beide Berufsseeleute und ausgezeichnete Maschinenschlosser, nach Kristiansand, um das Schiff flott zu machen und nach Deutschland zu überführen.
Der Anblick, der sich uns bot, war trostlos - die zwei Jahre Liegezeit hatten tiefe Spuren im Holz der Sokndal zurückgelassen. Deck und besonders Bug, waren dermaßen ausgetrocknet von Sonne und Wind, daß man am Bug fast die Hand zwischen die Verplankung schieben konnte, und das bis hinab zur Wasserlinie.
Nun folgten drei Wochen intensivster Arbeit. Die beiden Seeleute nahmen die ganze Maschine in Schwerarbeit auseinander, reinigten sie, ergänzten sie, gossen neue Lager, drehten diese enstprechend aus, setzten die Maschine wieder zusammen, ölten - schmierten - törnten - und nach zwei Wochen lief sie wieder mit dem vertrauten, stampfenden Geräusch des Einzylinders. Ende der zweiten Woche kamen wir auf Slip und begannen mit dem Kalfaten und Streichen. Auch hier bewiesen die Männer ihr Können und ihre Erfahrung. Die Nähte wurden kalfatert und mit Asphalt zugeschmiert. Am Bug wurde zu beiden Seiten je 6 m^2 Blech zur zusätzlichen Abdichtung angebracht, mit Teerfilz unterlegt. 3 Anstriche bekam das Unterwasserschiff, zwei über der Wasserlinie.
Nach 5 Tagen (5 !) war das Schiff soweit, daß es vom Slip konnte. Nun wurde mit der Maschine noch einmal Probe gelaufen - 10 Stunden ließen wir sie bei unterschiedlicher Belastung laufen - und sie lief !
Es dauerte einige Zeit, bis wir Diesel und Schmieröl gebunkert hatten, schließlich aber konnten wir am Donnerstag, den 8.7.82 bei guter Sicht und für norwegische Verhältnisse ruhigem Wetter (3 - 4 Windstärken) in Richtung auf Skagen auslaufen.
An dieser Stelle eine kurze Beschreibung der M/S 'Sokndal': das Schiff ist also als Logger, - mit geradem Steven - gebaut und mit einem steil nach innen abfallenden Spiegelheck. Durch den schweren Glühbrenner liegt das Schiff sehr Hecklastig und der Spiegel ist vom Wasser aus schlecht einzusehen. Auf Land ragt der Spiegel ca. 3 - 4 Meter über das Ruderblatt und ist äußerst schwer zugänglich. So konnte es vielleicht passieren, daß eine der Nähte am Heck von uns beim Kalfatern nicht entdeckt wurde. Jedenfalls drang während der Fahrt Wasser in den Maschinenraum ein. Einer der Seeleute kontrollierte zwar ständig die Maschine, wie auch die Bilge, mußte dann auch zu der Motorlenzpumpe noch zusätzlich die andere Pumpe laufen lassen, gab uns jedoch erst Bescheid, als die Maschine schon schwerer zu laufen begann, bis sie endlich ganz stehen blieb - Wasser im Motor über die tiefsitzenden Luftklappen.
Nun rächte es sich, daß wir kein Funkgerät an Bord hatten, denn während der Motorraum weiter Wasser übernahm und bereits im Laderaum die Brühe schwappte, gelang es uns 9 Stunden lang nicht, die Aufmerksamkeit eines anderen Schiffes durch Raketen und Knallkörper auf uns zu lenken. Gegen 2 Uhr nachts wurden wir von einem kleinen Fischkutter aufgebracht, der sofort über Funk den Seenotrettungskreuzer von Kristiansand beorderte und diesem Funkpeilung gab. 4 Stunden später lagen wir wieder an derselben Pier, von der wir endgültig losgemacht zu haben glaubten.

Das Schiff steht also wieder in Kristiansand. Mir ist sowohl das Geld ausgegangen, als auch die Zeit, - jedoch noch nicht ganz die Puste. Ich sehe aber nun nicht allzuviele Möglichkeiten, da eben die nötigen finanziellen Dinge nicht gegeben sind, um all das zu bezahlen, was nötig wäre, zu tun.
Vielleicht hat jemand von den Lesern größeres Interesse, als Partner oder Teilhaber an dem Schiff mitzuarbeiten. Oder es weiß jemand von den Lesern Rat, auf welchem Wege das Schiff am ehesten seinen Bestimmungsort -Neustadt in Holstein- erreichen kann. Auch Tips und Hinweise in Bezug auf eine neue Maschine, wären sehr hilfreich, da der Einzylinder einfach zu schwer ist und herausgenommen werden soll.
Sollten sich für mich keine Perspektiven ergeben, bin ich gezwungen, das Schiff zu veräußern, was ich mehr als ungern tun würde, zumal es schwierig sein dürfte, einen Käufer zu finden.
Abschließend meine Adresse, falls sich jemand noch ausführlicher informieren möchte:

Herbert Steiner
Rosengarten 46
2430 Neustadt/OH
Tel.: 04561/3428 (nach 18 Uhr)
04561/7227 (bis 17 Uhr)

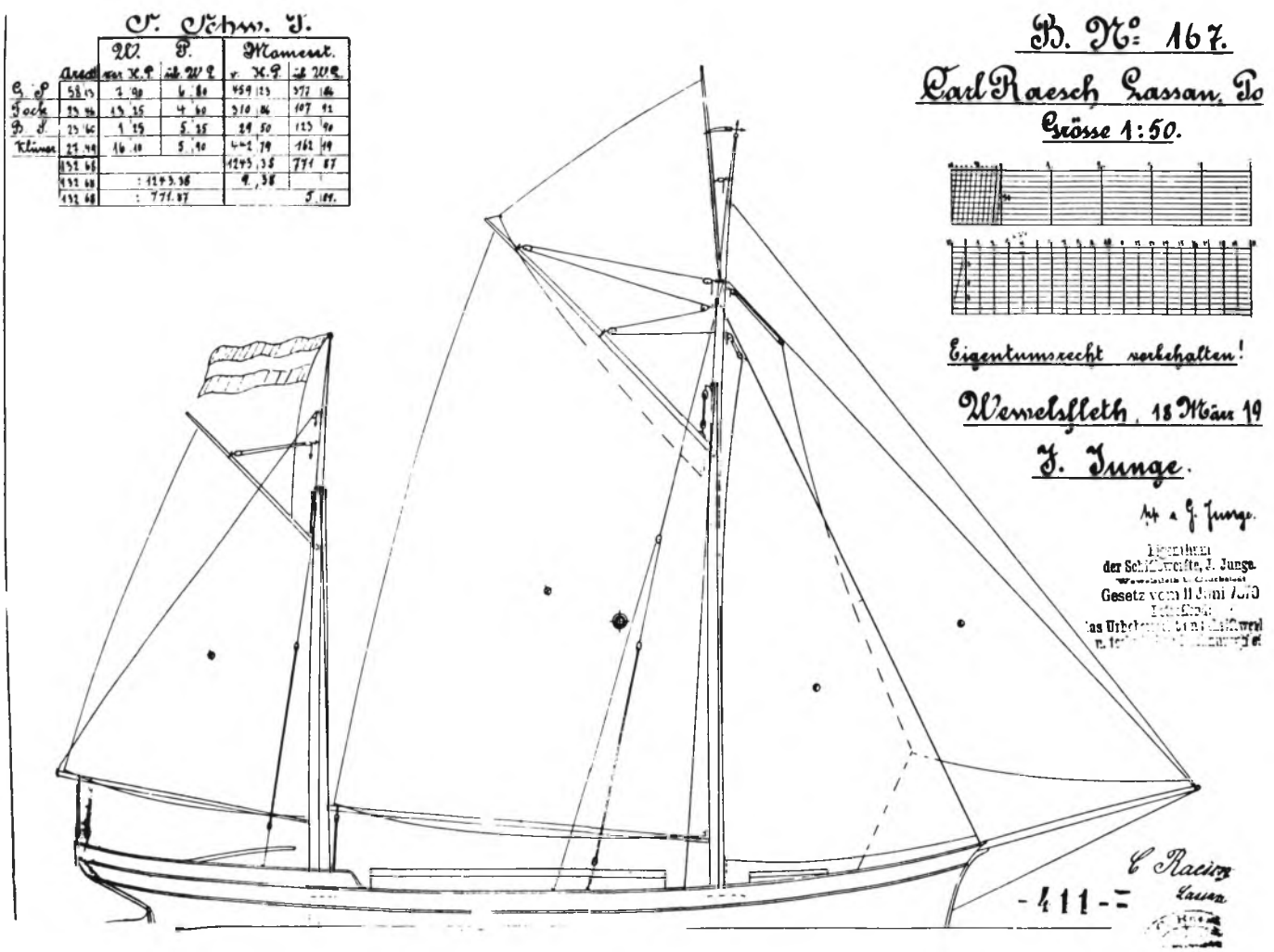
„Bertha", ein Haffsegler von der Unterelbe

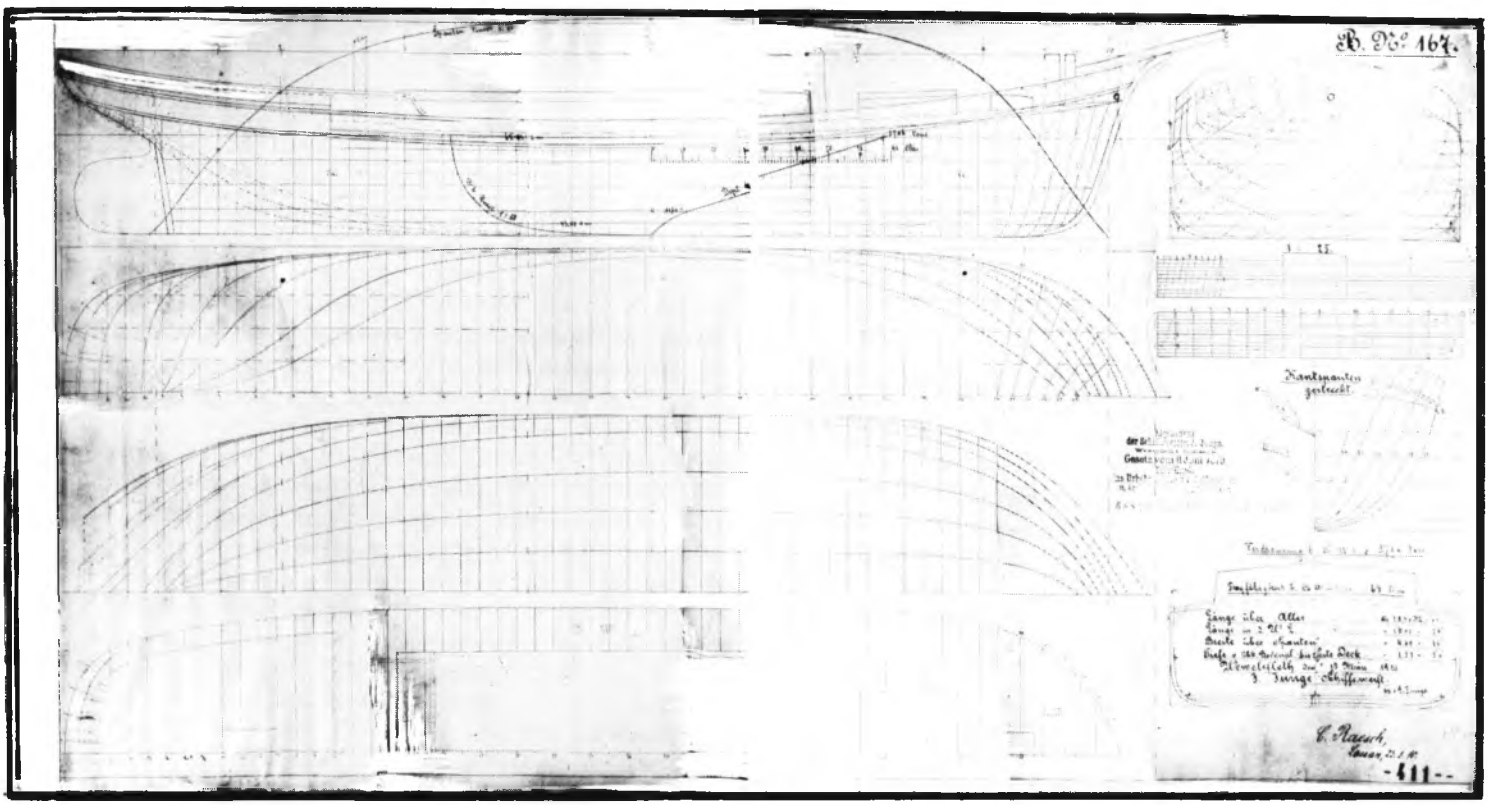
Herbert Karting, Oldendorf

Rund 1oo der 24o von der Junge-Werft in Wewelsfleth im Laufe ihrer sechzigjährigen Geschichte gebauten Fahrzeuge waren Frachtsegler. Mit Ausnahme zweier Schiffe war diese ansehnliche Flotte ausnahmslos von Eignern an der Unterelbe in Auftrag gegeben worden. Diese beiden "Outsider" waren ein Frachtmotorlogger, der 1898 für einen Rostocker Fischgroßhändler gebaut wurde, sowie ein eisernes Heckschiff für einen Brennstoffhändler aus Lassan an der Peene. Der Baugeschichte dieses letztgenannten Fahrzeugs soll hier nachgegangen werden.

Wohl gab es in den Jahren vor dem ersten Weltkrieg an der pommerschen Küste eine ganze Reihe leistungsfähiger Holzschiffswerften, doch wollte sich jemand ein Stahlschiff bauen lassen, so war er auf Werften an der Nordseeküste angewiesen -zumindest was den Bau kleiner Küstenfahrzeuge anging. Die Wewelsflether Werften und ihre Produkte hatten sich mitlerweile auch an der Ostseeküste einen guten Ruf erworben: waren doch inzwischen etliche ehemalige Elbsegler dorthin verkauft worden und hatten sie sich hier zur allgemeinen Zufriedenheit gut bewährt.

So wandte sich während des Winters 19o9/1o CARL RAESCH, Besitzer einer Baustoff-, Brennmaterial- und Futtermittelhandlung in Lassan, an Gustav Junge, um sich einen ca 6o t tragenden Frachtsegler zur Versorgung seiner Firma konstruieren zu lassen. Der Werftherr machte sich sogleich an die Arbeit und liess auf seinem Zeichenbrett ein anmutig geformtes Heckschiff entstehen mit ausgeprägtem Sprung, Klippersteven und Segelschiffsheck. Das Quarterdeck bestand aus Holz, es hatte eine feste Reling erhalten, die sich nach vorn bis zur Großluke erstreckte und somit dem Rudergänger seitlichen Schutz gewährte. Die Decksaufteilung entsprach der bei Schiffen dieser Art und Größe üblichen: im Vorschiff das hölzerne Klapperspill, gefolgt von Logiskappe, Kistluke, Großmast und Ladewinde. Der Großluke folgte der Besanmast, vor dem Kajütsdeck befand sich der Steuerstand mit dem Kompass. Ein großes Skylight sorgte für Licht und Luft in der Kajüte, ein Schiebeluk an der Steuerbordseite bildete den Niedergang zu derselben.





Die Abmessungen des Fahrzeugs hatte Junge wie folgt festgelegt: Lüa 18,3o m; LWL 16,oo m; BaSp 4,6o m und T 1,57 m. Hieraus ergab sich eine Tragfähigkeit von 64 tons und eine Verdrängung von 87 tons.

Die Besegelung bestand aus Großsegel (58,1 qm), Fock (23,5 qm), Besan (23,6 qm) und Klüver (16,1 qm). Das Großtoppsegel wurde bei der Momentenrechnung nicht berücksichtigt. Es ist überliefert, daß später noch ein Besantoppsegel hinzukam, und daß der große Klüver gegen zwei kleinere ausgewechselt wurde.
Da der Neubau in einem von Brücken nicht behinderten Fahrwasser eingesetzt werden sollte, waren Klappmasten nicht vorgesehen. Als Flachbodenschiff hatte es jedoch Seitenschwerter erhalten.
Die Zeichnungen, von Junge am 18.März 191o fertiggestellt, lagen schon fünf Tage später dem Auftraggeber zur Begutachtung vor und wurden von diesem, versehen mit leichten Änderungswünschen, unterschrieben zurückgesandt. So wünschte RAESCH das Vorschiff im Unterwasserbereich etwas mehr vorgezogen, was nicht nur einen schärferen Spantverlauf erbrachte, sondern die Kursstabilität günstig beeinflusste. Diese Maßnahme hatte die gleiche Wirkung wie ein vorgeklotztes Totholz, wie man es bei hölzernen Schiffen oft verwandte. Das Heck hingegen wurde um ca einen Fuß verkürzt, wodurch das Hinterschiff etwas völligere Gestalt bekam.

Nachdem sämtliche Vorarbeiten erledigt und die fix und fertig zugeschnitten in Hamburg bestellten Bleche geliefert waren, konnte Anfang Juni 191o der Kiel gelegt werden. Bereits drei Wochen später waren "alle Platten verschroben" und das Nieten konnte beginnen.

Da der Auftraggeber den Neubau rechtzeitig zur Getreideernte in Händen haben wollte, wurde mit Hochdruck, zeitweilig mit zwanzig Mann, daran gearbeitet. Die Vertragsparteien standen während dieser Zeit in stetem Briefkontakt zueinander. Junges Briefkopien sind glücklicherweise erhalten geblieben. So schrieb er am 7.Juli u.a.: "Betr.Kappe für Kajüte kann ich Kappe mit Türen nicht empfehlen, da dieselben recht bald klapprig werden. Dann ist es besser, ein ausnehmbares Stück vorn in die Schiebekappe zu nehmen.
Die Sitzbänke werde ich in gewöhnlicher Höhe von 2o Zoll machen... Ein Klinkerboot habe ich für Sie bestellt, es wird etwas teurer als ein gewöhnliches Boot. Über Blöcke und Dreht habe ich eine Aufstellung noch nicht gemacht. Die einscheibigen Blöcke kosten mit gebuchsten Pockholzscheiben 2o Pfg.pr.Zoll, die Beschläge kosten 1,5o Mark p.Stück...".
Mitte August 191o konnte Junge melden, "daß Ihr Neubau nunmehr ganz beplattet und vernietet ist, und lade ich Sie hiermit ein, wenn es interessiert, den Bau in Augenschein nehmen zu wollen. Das für Sie bestimmte Boot ist bereits per Bahn in Glückstadt eingetroffen... Die inneren Tischlerarbeiten sind auch bereits in Angriff genommen."
Ende August schrieb der Seniorchef, Johann Junge: "Nach Rücksprache mit meinem Sohn gedenkt er das Schiff in ca. 14 Tagen bis 3 Wochen fertigstellen zu können, wenn nicht unvorhergesehene Hindernisse dazwischentreten... Stagen und Wanten werden fertiggemacht und aufgebracht, sobald die Masten stehen. Vom Segelmacher erhielt ich Brief, daß er mir die Segel nächstens zustellt..."

Nachdem das Fahrzeug nun mit Riesenschritten seiner Vollendung entgegensah, reiste CARL RAESCH in der ersten Septemberwoche nach Wewelsfleth, um zusammen mit dem ebenfalls angereisten Schiffer SPONHOLZ, der die Führung des Seglers übernehmen sollte, die Restarbeiten zu beaufsichtigen. In der bereits fertiggestellten Vorderkajüte bezogen die beiden Quartier. Der Stapellauf, bei dem der Neubau den Namen " B E R T H A " erhielt, fand Mitte September statt.

Inzwischen hatte man sich nach einer Ladung von Hamburg zur Ostsee umgesehen, jedoch nichts passendes gefunden. Da die Zeit drängte, "und es dem Herrn Raesch nicht schnell genug geht, in Hamburg eine Ladung zu bekommen", ging die "BERTHA" am 22.Septem-

darf ich wohl daraus schließen, daß Sie mit Ihrem Bau den richtigen Ort und die richtige Stelle getroffen haben..."

Der mit der Führung der "BERTHA" beauftragte Kapitän SPONHOLZ, bisher ausschließlich vertraut mit den gut kreuzenden Kielschiffen der Ostsee, scheint mit dem plattbodigen Schiff nicht sogleich klargekommen zu sein, was Junge zu einem weiteren Brief veranlasste, dessen Inhalt auch für heutige Gaffelsegler interessant sein dürfte:
"... Es berührt uns unangenehm, daß Sie noch nicht nach Wunsch mit der Bertha segeln. Sie dürfen bei dem Schiff ohne Kiel die Schwerter nicht zu sehr anholen beim Wind, und müssen gut volle Segel halten,

△ Lassan in Pommern, wo die „BERTHA" 42 Jahre lang zuhause war. (Postkarte aus den dreißiger Jahren).

ber 1910 leer nach Lassan ab. Für die Überführung wurde eine Versicherung über 10000 Mark abgeschlossen, was dem Baupreis entsprach.

Nach einer guten und schnellen Reise bei überwiegend westlichen Winden war der Segler bereits am 25. September in Lassan eingetroffen. Den Reisebericht quittierte Junge wie folgt: "Es gereicht uns zur großen Freude, daß die Bertha Ihren, sowie allgemeinen Beifall gefunden hat, und danke ich Ihnen bestens dafür, solches ausgesprochen zu haben, und

damit das Schiff auch Fahrt macht. Sie können dann zwar nicht die Höhe wie ein Kielfahrzeug halten, segeln aber schneller und holen dadurch ein. Wenn das Schiff nicht genügend auf dem Ruder liegt, müssen Sie darauf achten, daß die Schwerter ja ganz heruntergelassen möglichst weit nach vorn liegen, wenn Sie mit dem Klüver arbeiten. Sollten Sie später einmal ein neues Besansegel haben müssen, so muss es ein Kleid breiter gemacht werden. Zu dick ist das Schiff hinten nicht, da es sich gleichlastig trägt, im Gegenteil leer hinten etwas tiefer

liegt als vorn, trotz der größeren Belastung durch Großmast, Anker und Ketten. Um die Abdrift zu vermeiden, gibt es noch ein Mittel. Es können noch Kimmkiele angebracht werden, die den Tiefgang nicht vergrößern. Wenn dieselben ca. 6-7 m lang angebracht werden mit ca. 1o cm Abstand von der Kimm, so ergibt das ca o,7 - 1,o qm Fläche in festem Wasser, was die Abdrift hindert, und, richtig angebracht, auch das Segeln bessert. Schon mehrfach haben wir diese Kiele mit Erfolg angebracht. Das Ruder soll nicht in Lee liegen und auch nicht in Luv, da es sonst immer die Fahrt hemmt..."

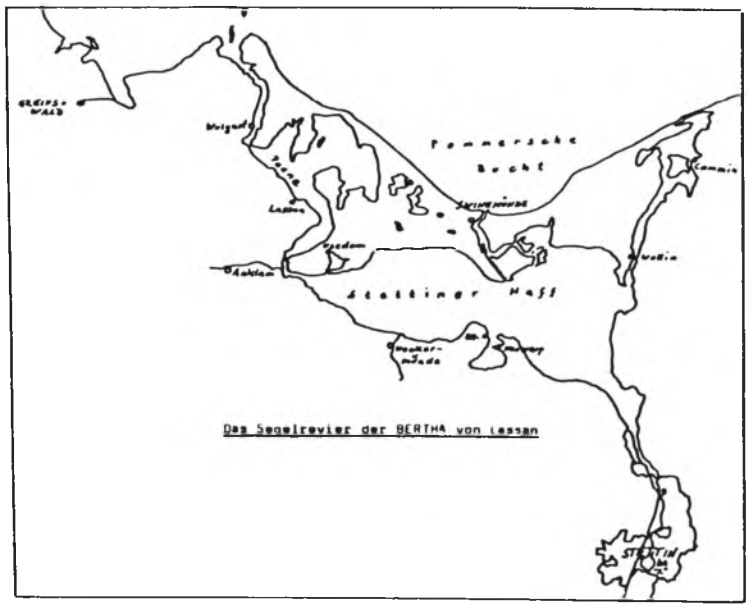
Auch über Unterhalt und Pflege wusste der Werftherr einiges zu sagen:
"...Wegen des Winterlagers teile ich Ihnen noch mit, wenn Sie dort Süßwasser haben und der Grund nicht salpeterhaltig ist, wird es dem Schiff nicht schaden, einige Wochen auf Grund zu liegen... Sie können das Schiff ruhig mit einer Ladung, die es vertragen kann, einfrieren lassen." Zur Pflege meinte er "daß Sie das Schiff unter den Bauchdielen mit Teer, Farbe oder Oel ausstreichen können. Da Ihr Schiff aber immer auf flottem Wasser liegt, können Sie gern Cement nehmen. Der Cement darf nicht mit Sand gemischt, sondern muß ganz dünn mit Wasser angerührt werden, und dann müssen Sie den Boden und auch die Bauchstücke mit einem großen Maurerquast oder Pinsel überstreichen. Vorher muß natürlich das Eisen von Ruß rein sein, auch darf kein Oel oder Farbe am Eisen sein. Der Cement muß dünn aufgetragen werden, derselbe verbindet sich steinhart mit dem Eisen. Alle neuen eisernen Schiffe sind im ersten Jahr rußig. Im Raum und unter Deck können Sie mit einer Bleimennigfarbe malen, oder auch mit gekochtem Leinoel streichen. Vorbedingung bei allem Malen ist, daß das Eisen von Dreck und Ruß befreit ist. Seien Sie unbesorgt, wenn sich mal Ruß zeigt: dort im frischen Wasser hält das Schiff 8o bis 1oo Jahre, wenn nur einigermaßen auf Malen geachtet wird..."

Nach dieser Lektion scheinen sich Eigner und Schiffer mit den Eigenheiten des ihnen ungewohnten eisernen Plattbodenschiffes angefreundet zu haben. Jedenfalls hörte man nichts Gegenteiliges mehr darüber. Die "BERTHA" diente ihrem Eigner treu und zuverlässig mehr als vierzig Jahre lang und wird in dieser Zeit wohl kaum einen Hafen Pommerns zwischen der Peenemündung und Stettin ausgelassen haben. Lediglich aus ihrer Anfangszeit ist ein trauriges Ereignis zu vermelden, als der Matrose WILLY WEGNER aus Bernsdorf/ Krs.Ueckermünde im Mai 1914 über Bord fiel und ertrank.

In der Erinnerung alter Schiffer galt die "BERTHA" stets als außerordentlich wohlgepflegt und gutaussehend. Man scheint Junges Ratschläge offensichtlich ernst genommen zu haben.

Bis 1952 fuhr der kleine Frachter noch ohne Maschine! Zu dieser Zeit dürfte er der letzte kommerzielle Segler unter deutscher Flagge gewesen sein. Mit seinen sieben Segeln wird er neben all den Steamern und Motorschiffen wie ein Wesen aus anderer Zeit gewirkt haben.

Nach dem Tode von RICHARD RAESCH, der das Fahrzeug von seinem Vater übernommen hatte, ging der Segler in den Besitz der WITWE HERFURTH aus Lassan über. Schiffsführer war zuletzt BENNO SCHULTZ aus Usedom. Als die Kohlenfahrt zwischen Stettin und Lassan 1945 eingestellt werden musste, wurde "BERTHA" in der wilden Fahrt beschäftigt.



Das Segelrevier der BERTHA von Lassan

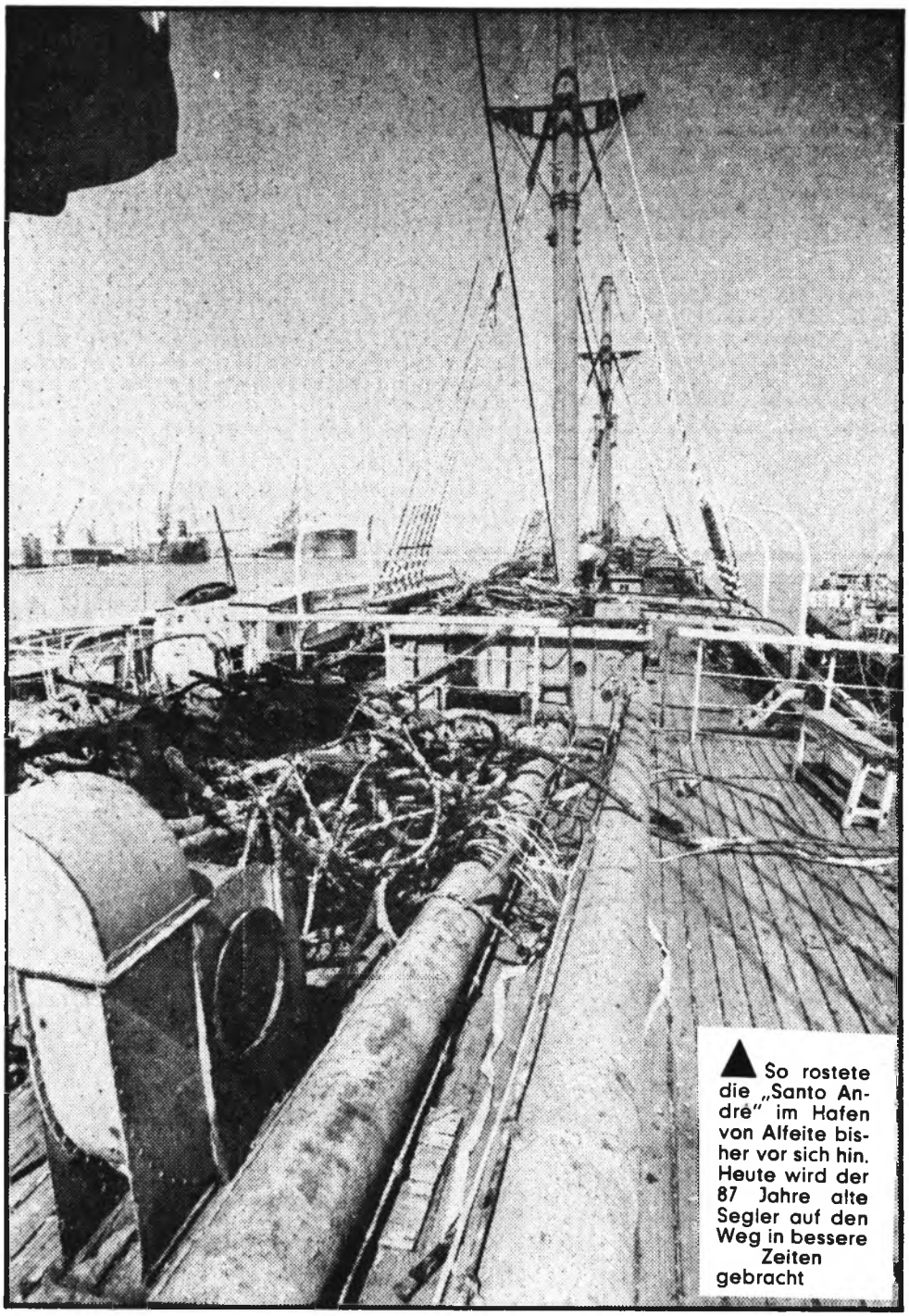
1953 erwarb Schiffer KARL LABAHN aus Wolgast das Schiff, baute einen 2o-PS-Deutz-Glühkopf ein, verzichtete hinfort auf Besan und Klüver, und nahm so die Frachtfahrt wieder auf. Der kleine Motor wurde noch bis 1957 durch Großsegel und Fock unterstützt, dann war es auch damit vorbei. Der Rest der Takelage kam an Land, als die beiden Luken durch eine große durchgehende Lukenöffnung ersetzt wurde. 1963 legte LABAHN seinen Frachter auf.

1966 wurde "BERTHA" an einen Lotsen aus Greifswald verkauft, der daraus ein Wohnschiff machen wollte. Bald darauf wurde das Gefäß aber wegen seines "verwahrlosten Zustandes" aus dem Greifswalder Hafen geworfen. Bei Ludwigsburg an der Dänischen Wiek zog man den Rumpf auf Land, um ihn dort (um 1974) auszuschlachten. Die leere Hülle soll dort heute noch den Strand verzieren.

Da könnte nur noch ein ostdeutscher Gaffelfreund helfen!

Bertha als Hulk 1975

Renovierung kostet noch sieben Millionen Mark



▲ So rostete die „Santo André" im Hafen von Alfeite bisher vor sich hin. Heute wird der 87 Jahre alte Segler auf den Weg in bessere Zeiten gebracht

HAMBURGER ABENDBLATT
28. APRIL 1983

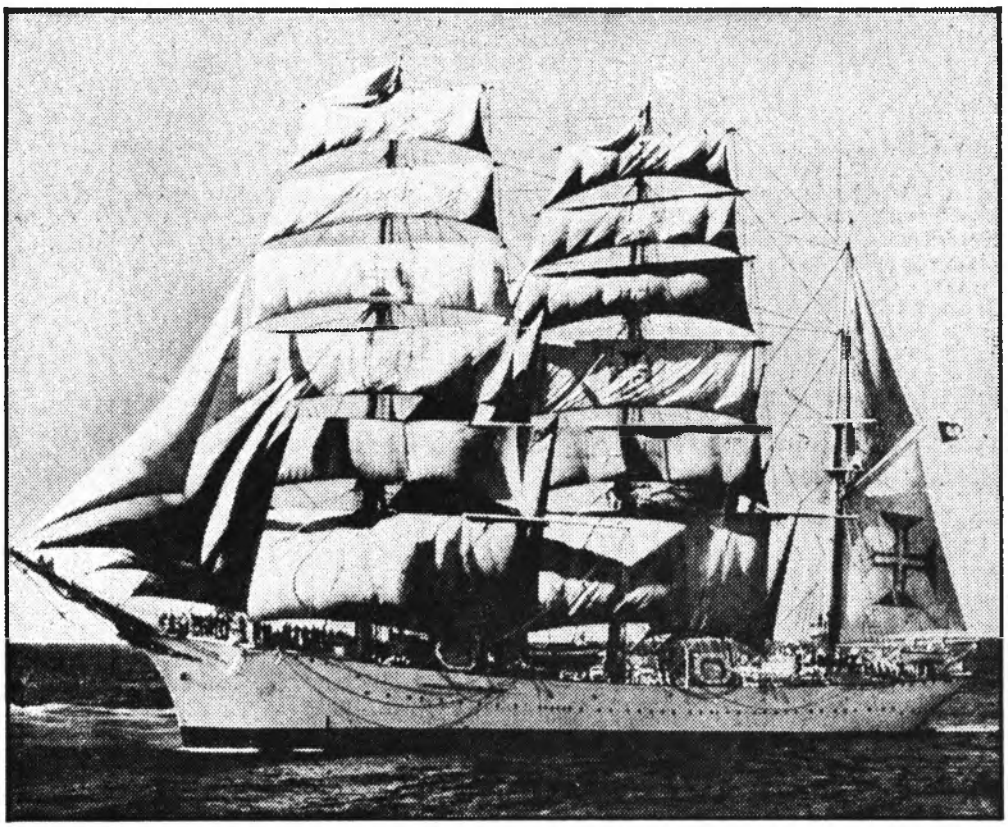
Die Zähigkeit von Wilhelm „Fiete" Schmidt (82), Vorsitzender des Vereins „Windjammer für Hamburg e.V.", hatte endlich Erfolg. Vor acht Jahren wurde der Segler „Santo André" erstmals zum Verkauf angeboten. Gestern, nach vielen gescheiterten Verhandlungen, ist der Verein mit der Regierung Portugals einig geworden. Im Hafen von Alfeite bei Lissabon liegt schon der Schlepper „Baltic" von der Bugsier-Reederei längsseits, um Hamburgs neuen Windjammer auf den Haken zu nehmen und sicher heimzuholen.

Für ihren „Auftritt" beim Hafengeburtstag – wenn das Wetter keinen Strich durch die Rechnung macht, soll's am 8. Mai sein – wird die Santo André mit weißer Farbe herausgeputzt. 21 Jahre lag sie als Versorgungs- und Depotschiff der portugiesischen Marine im Hafen von Alfeite. An ihrem Äußeren wurde seither nichts getan. Sie fristete ihr Dasein als Hulk, wie der mastlose Rumpf eines ehemaligen Seglers genannt wird.

Zwar bekommt die portugiesische Regierung für den abgetakelten historischen „Pott" keinen Pfennig. Ein Geschenk an den Windjammer-Verein ist es aber trotzdem nicht. Er liefert der dortigen Marine als Gegenleistung ein Ausbildungs-Segelschiff für 15 bis 20 Kadetten seeklar an die Pier.

Dieses Schiff steht inzwischen zur Verfügung. „Fiete" Schmidt konnte es von dem Mönchengladbacher Steinmetz und Grabsteinhersteller Franz Gerads erwerben. Es ist der Stahl-Gaffelschoner „Anne-Linde", 1976/77 auf der Phönix-Werft in Westerbrok/Holland gebaut. Das Schiff liegt im jugoslawischen Hafen Pula vor Anker und wurde bis Anfang vorigen Jahres an Crews verchartert, die Aktiv-Urlaub machen wollten. Weil es sich für den Eigner aber offensichtlich nicht rentierte, bot er den Segler zum Verkauf an. Mit dem Preis von 180 000 Mark und den Ausstattungswünschen Portugals kostet die „Anne-Linde" etwa 350 000 Mark. Das Geschenk zum Hafengeburtstag wird also mit einem Tauschgeschäft bezahlt.

Hamburgs künftiges Museumsschiff hat eine wechselvolle Geschichte. Was da 1896 auf Jungfernfahrt ging, wurde bald als einer der schönsten Segler der Welt gerühmt: das Vollschiff „Rickmer Rickmers", gebaut auf der Bremerhavener Rickmers-Werft. Der elegante Dreimaster war hauptsächlich als Handelsschiff in der Ostasienfahrt unterwegs. Bei der Ausreise meistens mit Kohle beladen, brachte die „Rickmer Rickmers" auf dem Heimweg Reis und den damals



Ein Bild aus glanzvollen Tagen: Die „Santo André", als sie noch „Sagres I" hieß. Segelfläche 3500 m², Länge über alles 97 m, Breite 12,20 m, Tiefgang 6 m, 1980 BRT, Baujahr 1896

so begehrten Bambus mit. Später ging sie auch auf Salpeterfahrten.

1905 geriet die stolze weiße Dame in einen schweren Sturm. Dabei wurde die Takelage so schwer beschädigt, daß die Reederei Rickmers aus dem Vollschiff eine Bark machte (kleinerer hinterer Mast und geringere Besegelung). Sieben Jahre später bekam die Rickmer Rickmers einen neuen Eigner. Sie hieß jetzt „Max", fuhr aber weiter Salpeter. 1916, auf der Heimreise von Chile, lag sie im Hafen von Horta auf den Azoren, als Portugal in den Krieg eintrat und die Bark beschlagnahmte. Fortan fuhr sie als Frachter „Flores" unter Portugal-Flagge. Schließlich machte man 1924 aus dem schmukken Segler das Schulschiff „Sagres" für die portugiesische Flotte, bis es 1962 von der „Sagres II" abgelöst wurde. Seither ist es das schwimmende Marine-Depot „Santo André".

Der Verein „Windjammer für Hamburg" spielt mit dem Gedanken, die neue Hafen-Attraktion wieder auf den ursprünglichen Namen zu taufen. Aber bis dahin ist noch ein langer Weg. Mit drei Jahren wird gerechnet. Der Segler muß von Mastspitze bis Kiel restauriert werden. Fünf bis sieben Millionen Mark erwartet der Verein dafür an Kosten. Die wollen erst mal zusammengebracht sein.

Denn finanzielle Nöte gab es schon bei dem Vorhaben, den 1933 im Schneesturm in der Ostsee gesunkenen Laeisz-Großsegler „Plus" zu bergen und als Windjammer-Denkmal nach Hamburg zu holen. Das 1884 bei Blohm + Voss gebaute Schiff liegt vor der finnischen Küste auf Grund und wurde dem Verein von Finnland geschenkt. Bisher konnte die Plus jedoch noch nicht gehoben werden. „Das ist aber nur aufgeschoben", sagt der alte Meister des Schiffbaus, „Fiete" Schmidt. „Jetzt ist erst mal die Santo André dran, denn die schwimmt wenigstens!"

So wird der Verein denn auch kräftig die Werbetrommel rühren – wie Anfang des Jahres noch für das gesunkene Laeisz-Schiff. Die Hamburger Bevölkerung ist dabei gefordert. „Eine Fünf-Mark-Spende von Frau Müller oder Herrn Schulz wäre für uns schon ein Riesenerfolg", sagt Stefan Lipsky, Pressesprecher des Windjammer-Vereins, „denn die an der historischen Seefahrt interessierten Geschäftsleute in Hamburg sind ohnehin bei der Stange."

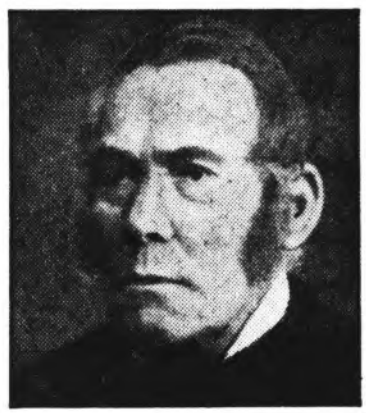
Und vor allem werden Idealisten gesucht, die sich mit Arbeit ins Zeug legen. Wenn die Santo André bei HDW an die Werft gegangen ist, freut man sich über jeden, der mit einem Hammer erscheint, um „Rost zu kloppen" oder an und unter Deck aufräumt – also rein Schiff macht. Einfach so, aus Spaß an der Freud. der 82jährige „Fiete" Schmidt will dabei eigenhändig kräftig mit zupakken: „Ich werde dann den Vormann spielen. Wär' doch gelacht, wenn ich die Jungs und Deerns nicht mitreißen könnte."

Für die Liegezeit in der Werft ist auch daran gedacht, einen Ponton um das Schiff herum anzubringen, damit die Barkassen der Hafenrundfahrten hier anlegen können. So sollen sich die Hamburger – und auch die Hamburg-Touristen mit dem neuen Windjammer-Denkmal vertraut machen.

INGE DOSE-KROHN

Der Mann, der dem Schiff den Namen gab

Der Helgoländer Rickmer Clasen Rickmers (1807–1886) gründete am 15. Juni 1834 in Bremerhaven die Firma Rickmers, die heutige Rickmers Rhederei AG, Rickmers Werft und Rickmers Linie mbH. Knapp drei Monate später wurde der erste Bau kielgelegt – eine Schaluppe von 18 Fuß, Grundstock einer später weltbekannten Schiffswerft. R. C. Rickmers' zweitältester Sohn Peter baute neben vielen anderen Seglern 1896 auch ein Dreimast-Vollschiff, das er auf den Namen seines Vaters „Rickmer Rickmers" taufte. Zwar gab es noch drei Segler mit dem Namen des Gründers. Aber sie hießen „R. C. Rickmers". Das Schiff mit dem ausgeschriebenen Vornamen gab es nur einmal.



Rickmer Clasen Rickmers

Die Charterfahrt unter Segeln in Holland

Tjalk STÂNFRIES von der "Zeilvloot Staveren" , ein vor - bildlich restauriertes Schiff , segelt unter friesischer Flagge in der Charterfahrt auf Ijsselmeer und Waddenzee.

Gaffelfreunde,

aus den Niederlanden erreichte uns ein ausführlicher und langer Brief von dem Journalisten und Schriftsteller Frits R. Loomeijer. Frits schreibt für die Berufsschifferzeitung "SCHUTTEVAER" und betreibt eigene Forschungsarbeit zur Schiffahrtsgeschichte, speziell zur Historie der Tjalken; sein neuestes Buch heißt "M e t z e i j l e n t r e i l, d e t j a l k i n b i n n e n - e n b u i t e n v a a r t ", 1982 (hfl. 55,-). Frits ist Eigner des Küsten-Motorseglers JÜTLAND ex HANS I, Werft van Diepen. Er wohnt inzwischen an Bord und arbeitet an der Restaurierung des Schiffes. Die JÜTLAND hatte Joachim Kaiser hier an der Elbe entdeckt und ihm vermittelt.

Frits ist Mitbegründer der BBZ ("Belangen Vereniging Beroeps Zeilschippers"), der Berufsgenossenschaft der holländischen Segelschiffer, sowie des neuen Klassifikationsbureaus für Segelschiffe, "Bureau Zeilwesen".

Liebe Freunde,

in meinen mangelhaften Deutsch, mit alles, was man mit Kasusendungen falsch machen kann, schreibe ich diesen Brief .... Viel zu lang hab ich hiermit gewartet, aber Joachim hat hoffentlich erzählt, dass ich die Absicht hatte, ein neues Artikel für PIEKFALL zu schreiben über die Holländische Segelfahrt. Hier geht es dann endlich los.

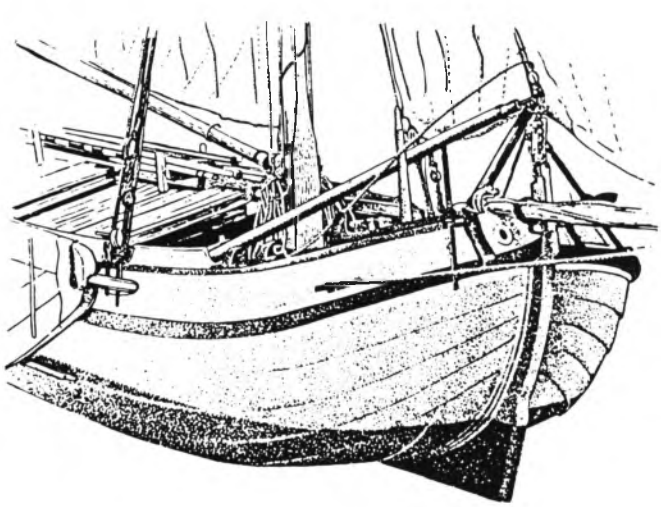
Leider muß ich sagen, daß in unserem Land die hoffnungsvolle Entwicklung, welche ich 1981 beschrieben habe, Platz gemacht hat dem Streit. Streit zwischen den Schiffern, von denen eine Gruppe nicht mit den Behörden zusammenarbeiten will (mit Wasserschutzpolizei, S.I. = scheepvaart inspectie, vergleichbar der SBG, und mit kommunalen Behörden) - und von denen eine andere Gruppe (bis jetzt die Majorität, organisiert in der BBZ, der Berufsgenossenschaft von Berufssegelschiffern) bereits seit drei, vier Jahren, wie ich meine, mit gutem Erfolg diese Zusammenarbeit praktiziert.

Aber in Holland hat noch nie eine Schiffer-Organisation existiert ohne Streit, und ich betrachte diese Entwicklung als einen notwendigen, historischen Prozeß, an dem man erkennen kann, daß die Segelfahrt langsam "erwachsen" wird. Doch ist das meine persönliche Meinung; und bevor ich weitere politische Dinge sage, die manche Leute in Holland bis in die Gardinen hochjagen, versuche ich erst einmal mehr oder minder objektiv die Geschichte der Berufssegelfahrt in Holland darzustellen.

Ende der sechziger Jahre fing es an. Unsere alten Binneschiffe wurden zu hunderten zu den Abwrackwerften geschleppt, aufgrund eines umfassenden Sanierungs-Programms mit relativ hohen staatlichen Verschrottungsprämien. Die kleinen Schiffe, wie die Bolpramen, Tjalken usw. von 50 - 120 ton waren die ersten. Dann folgten die größeren Tjalken, Klipper, Aaken usw. von 100 - 200 ton.

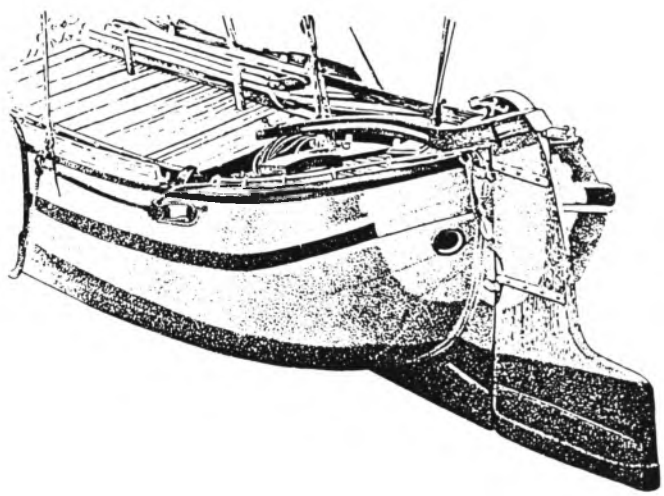
Amsterdam war damals das Hippy-Zentrum der Welt und jedermann weiß, daß die Grachten voller alter Wohnschiffe waren. Diese Subkultur, die sich natürlich nicht auf Amsterdam allein beschränkte, bildete die eine Seite der Basis, woraus das Engagement für alte Schiffe entstanden ist.

Seit Mitte der fünfziger Jahre existierte in Holland ein Verein "Stamboek Ronde en Platbodem Jachten", dessen Ziel es war, alte Plattbodenyachten zu erhalten. Er hatte seinen Ursprung in einem Freundeskreis, der sich mit Friese Tjotter, Friese Jachten und Boeiers (sprich: Bujer) beschäftigte. Das ursprüngliche Ziel ging etwas verloren, als sich in den sechziger Jahren der Wassersport von einem elitären Hobby zum Massensport wandelte. Um 1967 schließlich sprachen bereits viele Leute, die sich damals ernstlich um historische Schiffe kümmerten, nur noch vom "Blazerclub", wenn sie das "Stamboek" meinten.



Die vom "Stamboek" wiederum betrachteten jene jungen Leute, damals mit langen Haaren, die sich mit den schnell aussterbenden Fisch-Botter beschäftigten, als schmutzige Hippies.

So bestehen um 1970 drei Strömungen. Einmal die "Stamboek"-Leute mit yachtmäßig gebauten Schiffen, wovon die meisten allerdings inzwischen Neubauten waren, mit teilweise häßlichsten Exemplaren; aber eine Gruppe unter ihnen restaurierte mit viel Anstrengung und viel Geld immer noch die schönen holz- und stahlgebauten Yachten.



Daneben gab es die damals schon gut organisierten "Botter-Freaks", die innerhalb von 10 Jahren rund 45 Botter buchstäblich vor dem Untergang gerettet haben.

Eine dritte Gruppe war damals noch nicht so deutlich auszumachen, aber es war eine Mischung von Aussteigern, modischen Mitläufern und solchen Personen, die wirkliches Interesse an alten Schiffen besaßen. Romantik, Subkultur und Segelfreude waren die Kennzeichen.

Seit damals hat sich alles eigentlich sehr schnell geändert. Die Botterleute sind zwar bis heute eine separate Gruppe geblieben, jedoch für die Geschichte der Charterfahrt sind sie wichtig: Um die Kosten der Restauration tragen zu können, begannen sie, die Schiffe an Freunde und Verwandte zu vermieten. Gegen Freundschaftspreis natürlich. Schnell wurde deutlich, daß hier eine Nachfrage bestand, von Studenten usw. Inzwischen waren auch einige Tjalken unter Segel gebracht worden, und auch diese Schiffe wurden auf die gleiche Art vermietet.

Die Charterfahrt war geboren.

In sehr schnellem Tempo wurde die Flotte aufgebaut. Die Leute waren ausnahmslos Hobbyisten. Stiegen die Kosten zu hoch, so fingen sie mit der Charterfahrt an. Der Markt wuchs und war ganz frei. Die Hafenbehörden und die S.I. waren darüber nicht gerade enthusiastisch, doch sie besaßen auch keine gesetzliche Handhabe, etwas dagegen zu tun. So war es möglich, daß in dem Jahrzehnt von 1970 - 1980 eine Flotte von 150 Schiffen gebaut werden konnte, die jeweils von April bis Oktober berufsmäßig genutzt wird.

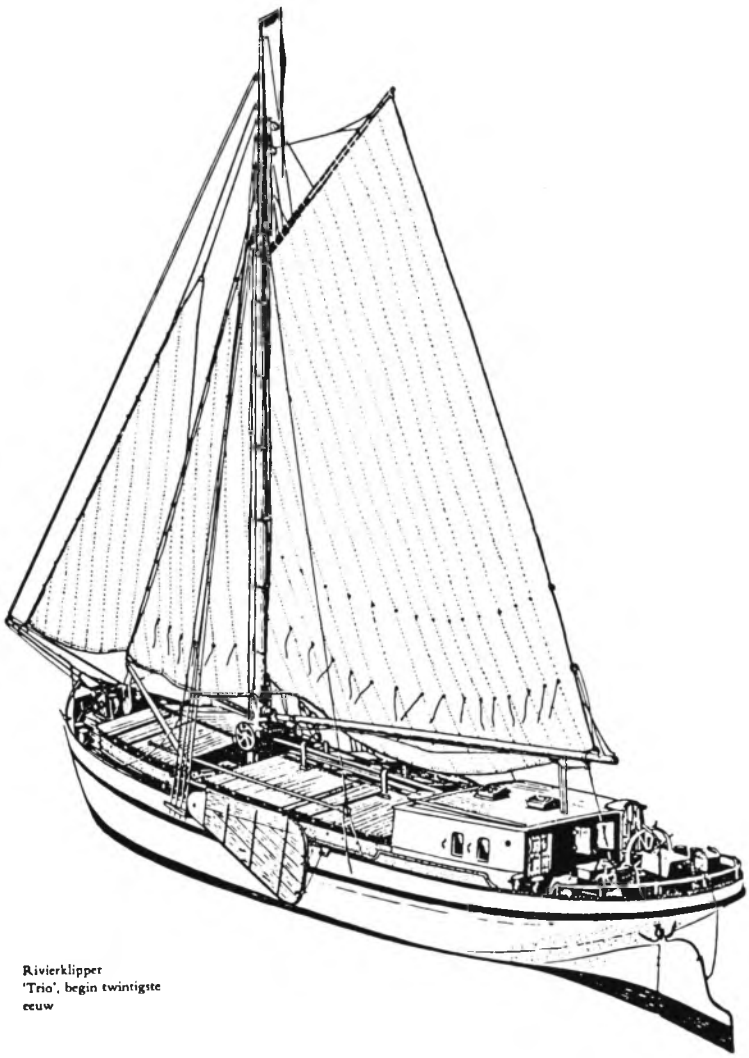
Die Leute waren nicht, wie Herr Kai Krüger in der "YACHT" Nr. 5, 1983, schreibt,"ausgeflippte, linksgewirkte Oldi-Fans vom Ijsselmeer, mit freischwebenden Bärten und Busen" (Mein Gott, wohl so wie die Schwarzen in Afrika interessant zu begaffen sind für Leute vom Lions-Club auf Safari-Tour !) - sondern dies waren im allgemeinen hart arbeitende junge Männer und Frauen. Man soll dies natürlich auch nicht idealisieren, doch ist es logisch, daß einer sehr viel Energie und Ausdauer mitbringen muß, wenn er kein Geld hat und eben mal 'ne 120 ton-Tjalk oder Klipper aufbauen will. Auch trennte sich in dem Maße, wie die Charterfahrt professionell wurde, - ab etwa 1973 - die Spreu vom Weizen: Flippies und modische Mitläufer wurden durch die Schiffe selbst ausselektiert.

Die zweite Phase dieser Entwicklung setzte, wie ich das sehe, nun ein. Die Schiffer organisierten sich und es entstanden, meist kooperativ, Charter-Makler. Heute gibt es am Ijsselmeer Charterbureaus in Enkhuizen, Staveren, Harlingen, Ijlst, Kampen, Zwartshuis, Hoorn und Muiden. Auch in Zeeland ist eine Genossenschaft aktiv.

Der Markt wuchs immer noch, und so ging es auch mit der Flotte. Dutzende wiederhergestellter Schiffe kamen in Fahrt. Nicht alle für die professionelle Charterfahrt. Heute gibt es eine mindestens gleich große Zahl von Segelschiffen, die hauptsächlich als Wohnschiffe gebraucht werden. Diese fahren Charter ausschließlich in der Hochsaison. Die wesentlich andersartige Nutzung dieser Fahrzeuge ist eine der Quellen des heutigen Streites. Aber darauf komme ich noch zurück.

Im Jahre 1974 wurde die "Landelijke Vereniging tot Behoud van het Zeilend Bedrijfsvaartuig" (die Landesvereinigung zur Bewahrung des Segelnden Berufsfahrzeuges) gegründet. Die Mitgliederzahl wuchs schnell, doch blieb die LBV bis vor einigen Jahren eine ziemlich kraftlose Organisation. Zu viele Mitglieder mit gar zu unterschiedlichen Interessen waren der Grund für diese Schwäche.

Im Jahre 1978 wurde deshalb die "Belangen Vereniging Beroeps Zeilschippers" (BBZ) gegründet, die Interessengemeinschaft der Berufs-Segelschiffer. Ihre Absicht war es, eine Gewerkschaft für Berufssegelschiffer und Eigner zu sein und deren soziale Interessen zu verteidigen. Von Anfang an war das Gespräch mit den Behörden über alle möglichen Sachfragen die wichtigste Arbeit gewesen. Ausgangspunkt der BBZ ist also nicht das historische Schiff - was für die LBV noch gilt - sondern die existenziellen Interessen der Berufsschiffer.



Rivierklipper
'Trio', begin twintigste eeuw

Bis heute (1983) ist die berufliche Charterflotte auf etwa 175 Schiffe angewachsen. Circa 15 davon sind Seeschiffe (Schoner, Logger). Das typische holländische Charterschiff ist eine Tjalk oder ein Klipper von rund 150 ton. Umgebaut und eingerichtet für etwa 18 - 22 Personen. Fahrtgebiet Ijsselmeer, Wattenmeer und vielleicht auch die Dänischen Belten. Aufbaukosten ca. 150 - 200.000,- Gulden. Bruttoeinkommen ca. 80.000,-- hfl.

Es ist durchaus möglich, im Charterbetrieb mit solch einem Schiff über die Runden zu kommen. Mit zusätzlichen Einkünften in den Wintermonaten ist es möglich, das Schiff nach etlichen Jahren frei zu fahren.

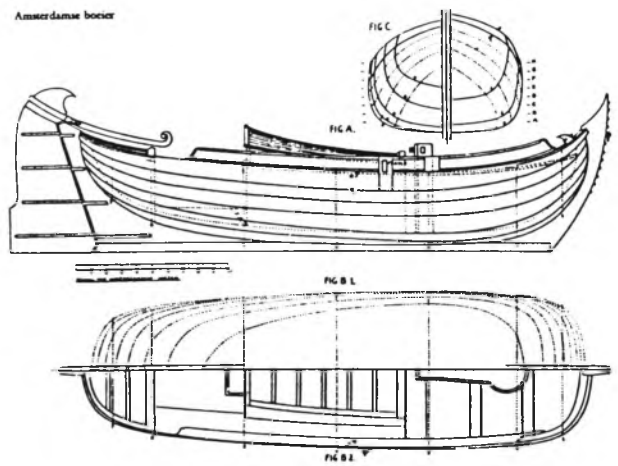
"Lustig ist das Charterleben..." : Zahlende Gäste vor dem Mast , - beim Kauen , Schlucken und Knipsen ...

Auch unter deutscher Flagge fahren alte Segler in holländischen Gewässern : Zweimastschoner ZUIDERZEE und Dreimastschoner SEPHA VOLLAARS in Groningen 1980 .

Enkhuizen 1983 : Charterschiffe warten auf ihre Gäste Vorne die Galeass CECILIE , im Hintergrund der Logger MARIE CELESTE und der schonergetakelte , ehemalige Kutter EENHORN .

Die individuelle Charter existiert heute kaum noch. Seit einigen Jahren sind alle wirklichen Berufssegelschiffer einem Charterbureau angeschlossen. Diese Bureaus kassieren 10 - 15 % vom Bruttopreis.

Rückblickend können wir feststellen, daß innerhalb von 10 Jahren eine professionelle Flotte entstanden ist, die von Anfang April bis Mitte Oktober unterwegs ist. Daneben gibt es noch hunderte von Schiffen im Aufbau. Und bestimmt 200 Schiffe (die Flotte der Aaken und Botter mitgerechnet), die bereits als segelndes Hausboot oder als Lustboot in Fahrt sind.



So viel noch zur Politik:

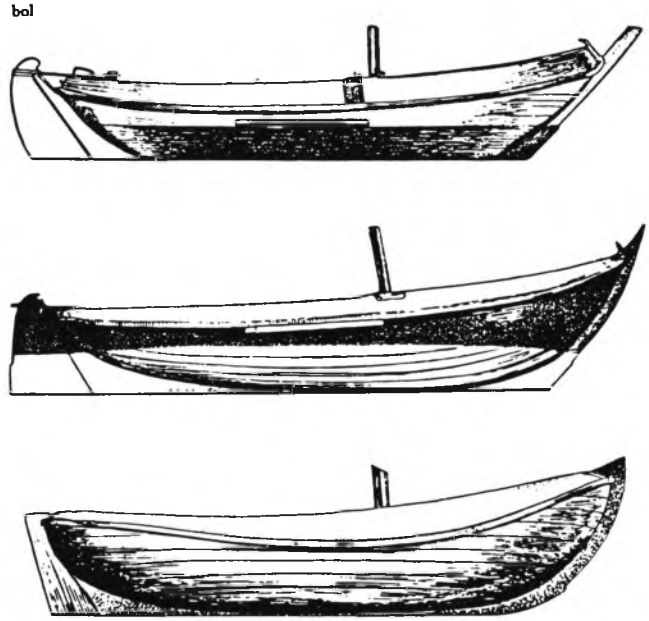
In Sachen Schiffahrt ist Holland immer ein relativ freies Land gewesen. Die Charterfahrt konnte überhaupt existieren, weil die Behörden nichts dagegen tun konnten oder tun wollten. Aber wo nun eine gut organisierte, neue Betriebsbranche entstanden ist, war auch die Zeit gekommen, dieser Branche Zwänge aufzuerlegen. Das hat natürlich den Schiffern nicht gut gefallen, aber die BBZ hat es sich zur Pflicht gemacht, alle Maßregeln für die Mitglieder so günstig wie möglich zu beeinflussen. Seit diesem Sommer ist es soweit, daß Charterschiffe ein Zertifikat besitzen müssen, welches die Eigner dazu berechtigt, bei den Bürgermeistern der Hafenorte am Ijsselmeer einen Fahrterlaubnisschein zu beantragen. Dieser Schein ist bloß eine Formalität - das heiße Eisen aber ist das Zertifikat !
Das Papier erhält nur, wer sein Schiff inspizieren läßt vom ... und nun begegner wir dem unvergleichlichen aber auch sehr umstrittenen ... neuen Klassifikationsbureau "BUREAU ZEILWESEN" (B.Z.). Das Büro ist von Leuten aus der BBZ gegründet worden. Wasserschutzpolizei und S.I. (= SBG) haben beide eine Stimme im Aufsichtsrat - und damit hat das B.Z. einen offiziellen Status erhalten.

Diese Regelung hat viel Kritik unter den Schiffern ausgelöst. Nach bester holländischer Schiffer-Tradition wird dabei sehr auf die Person und nicht auf die Sache gezielt. Es führt zu weit, diese Details zu erklären, aber man kann darin einen roten Faden entdecken. In der BBZ spielen jene Schiffer, die von den anderen als "arriviert" betrachtet werden, eine Hauptrolle. Sie haben - in den Augen der Kritiker - natürlich ein Interesse daran, durch strenge Reglementierung den Markt abzuschirmen. Nur deswegen hielte es die BBZ mit den Behörden, und darum würde das BZ wiederum von den Behörden anerkannt !

Ja, ja, so geht das hin und her, aber ich glaube, daß die Organisation stark genug ist und daß sie die historische Entwicklung auf ihrer Seite haben wird. Damit will ich sicher nicht den Eindruck erwecken, als ob die historische Entwicklung so günstig sei für alte Schiffe. Ein gutes und wirtschaftlich rentables Charterschiff sieht ganz anders aus als ein Museumsschiff. Nach und nach vertragen sich diese beiden Ausgangspunkte (Charter contra Museum) auch nicht mehr.

Man wird hierbei zu einem Kompromiß kommen müssen. Ohne blühende Charterfahrt wäre es in Holland, genau so wenig wie in Deutschland oder Dänemark, niemals möglich gewesen, so viele alte Schiffe zu erhalten. Nun aber ist eine Entwicklung zu beobachten, bei der die Schiffer nur noch an's Geschäft denken. Romantik und geschichtsbewußtes Denken haben Platz gemacht dem ökonomischen Denken.

Schepen van de Zuiderzee: schokker, botter en Wieringer bol



Die Zahl der restaurierten alten Frachtsegler wächst in Holland rapide . Hier liegen im "Päckchen" gleich vier Schiffe , die in ihren ursprünglichen Zustand zurück - gebaut werden . Von links nach rechts : Zwei Klipper , eine Tjalk , ein Steilsteven in Groningen 1981 .

Nun gut, diese Skizze ist schwarz-weiß:

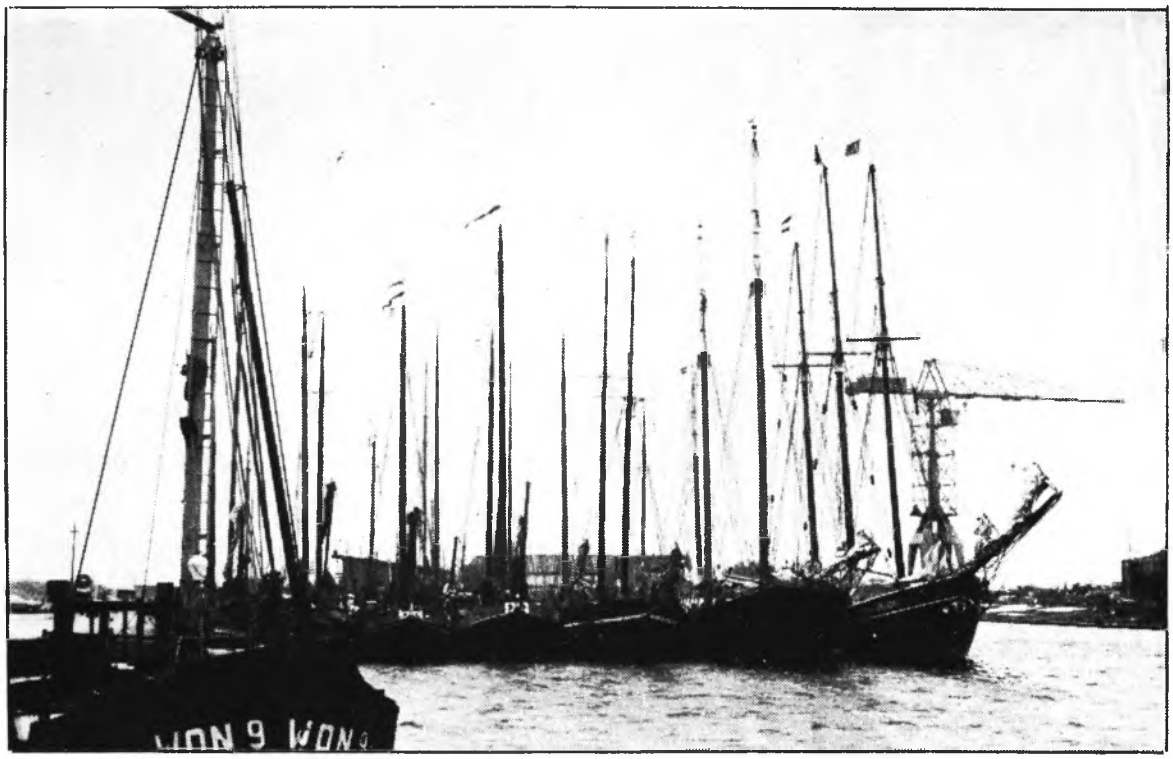
In unserer Flotte haben wir sehr schöne und sehr häßliche Charterschiffe. Im allgemeinen will ich jedoch ein positives Urteil fällen. Wo sonst in aller Welt sieht man an einem einzigen Freitagabend dreißig, vierzig große Segelschiffe im Hafen ? ! Nicht etwa mühsam zueinander gebracht für eine Regatta, sondern weil sie auf neue Passagiere warten. Das ist wunderschön und einzigartig in der Welt ! Zum Glück haben auch die Behörden das begriffen, und die Regelungen, die bereits in diesem Jahr sowie in den kommenden Jahren im Hinblick auf ein Schiffahrtsgesetz im E.G.-Verband in Kraft treten, sind prinzipiell "segelschiff-freundlich". Der Grund ? Weil Holland Holland ist, und weil viele hundert Schiffer in den letzten 10 Jahren bewiesen haben, daß man mit alten Schiffen "safe" fahren kann - beruflich oder zum Vergnügen.

... Ich hoffe, daß ihr mit diese Tekst etwas anfangen kann. Es ist natürlich ein subjektive Tekst und über dieses Thema ist viel mehr zu schreiben.

Das will ich gerne machen aber wenn es mir auskommt. Viel Zeit habe ich nicht aber ich will, wie gesagt, gerne ein Beitrage liefern.

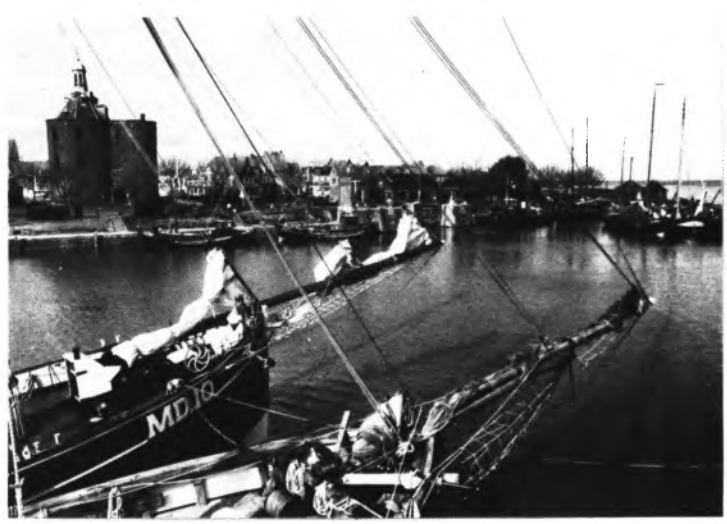
Viel Glück damit,

Frits



Die Charterfahrt mit historischen Segelschiffen hat in den letzten Jahren ein enormes Wachstum erlebt. Eine eindruckerweckende Schiffsflotte befährt das Ijsselmeer, die Wattensee und Nord-und Ostsee. Dieses Foto wurde in Makkum gemacht, nicht etwa bei einem speziellen Treffen, sondern auf einem Wochentag im Mai. Zu sehen sind fünfzehn Schiffe, darunter ein Dreimastschoner, ein Lugger, ein Zweimastgaffelschoner, Tjalken und Klipper von 40 bis fast 200 to.

Botter - Treffen auf dem Ijsselmeer , Sommer 1980 . Mit diesen Fischerbooten begann einst in den späten Sechzigern die "Studentencharter" .



Historische Segelschiffe gehören heute zum Bild eines jeden Hafens am Ijsselmeer : Enkhuizen 1981 .

◁ Steuerfrau auf kleiner Fahrt in einer Regatta

Volker Meier

Notizen über das ganz neue Vergnügen , frisch kalfaterte Plankennähte zu pechen .

Der Herbst 82 war sonnig und AURORA segelte - leicht leckend - von einer langen Finnlandfahrt zurück , nach Umdeborg zu Ivan Larsen , um dort aufgeslippt zu werden . Es wurde eine schöne Woche dort auf dem Slip , warm und fast windstill . Ivan schlug alle Nähte unter Wasser nach und fand auch einige Leckstellen , teils noch von der üblen FULTON-Ramming im Herbst 81 stammend . Pechen und malen wollte ich selber .

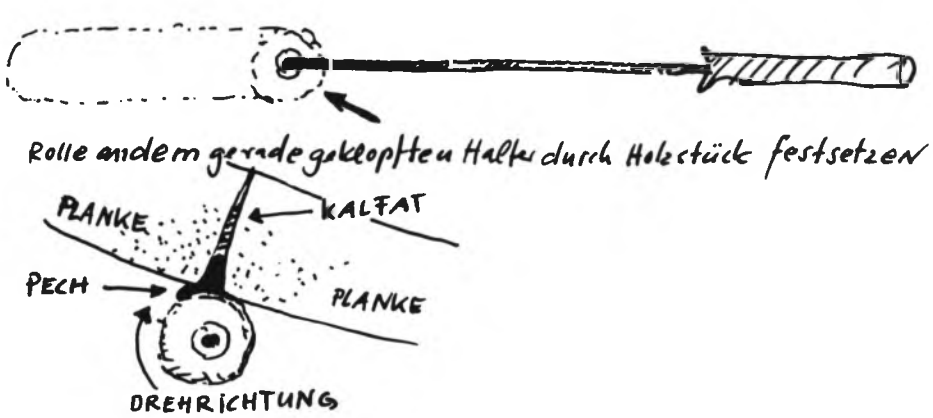
Meine jahrelangen Erfahrungen mit dem Pechen der Nähte sind höchst unerfreulich , weniger das Pechen als das dann notwendige Abkratzen der übergemalten Planken . Die auf den Werften benutzten Pechpinsel oder Pechbürsten hinterlassen nach einer riesigen Pechplantscherei und Tropferei handbreite Pechstreifen , die mühsam abgekratzt werden müssen .

Unsere ersten üblen Erfahrungen stammen aus der Zeit in Friedrichskoog , wo AURORA von meinem Freund Peter Bieritz restauriert wurde . Auf der Werft dort stand in einem riesigen , schwarzen Pecheimer ein von den Werftleuten aus einem Holzprügel , einem alten Bierkronenkorken und aus Baumwollgarn hergestellter Monsterpinsel. Ein Gerät von mittelalterlichem Aussehen , - vermutlich ein aus der Hochblüte der Dithmarscher Seeräuberei stammendes , sicher sehr wirkungsvoll als Brandfackel beim Entern hanseatischer Kauffahrer benutztes Gerät ...
In Dänemark werden solche Monster auf den Werften auch hergestellt , Ivan Larsen baute mir einen aus Kalfathanf .

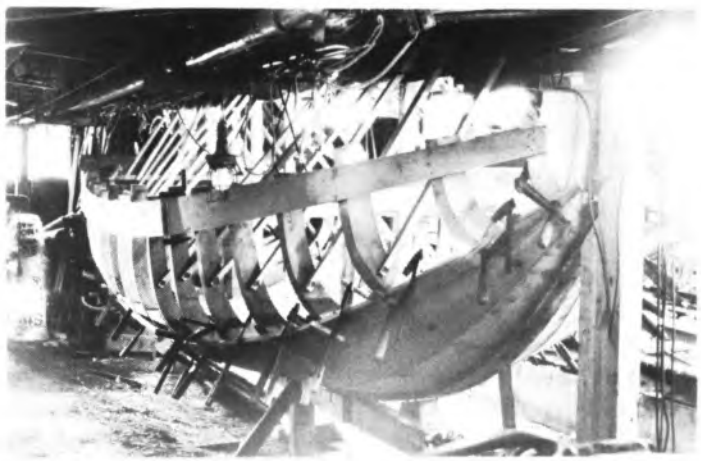
Bevor ich damit die übliche Schweinerei anrichten konnte , fand ich neben dem Pechtopf im Windenhaus von Umdeborg das non plus ultra , die elegante Lösung des Problems , in Form einer einfachen Farbrolle am gerade gebogenen Rollenhalter . Die Farbrollen gibt es aus Lammfell (nicht geeignet , verbrennen im Pech) und aus Polyester , diese halten die Hitze aus . Die Polyesterfellrollen kann man in zwei Größen kaufen , für unsere Schiffsgrößen ist die kleinere sinnvoll . Das Einbringen des Pechs ist mit diesen Rollen ein Vergnügen und auch da , wo die Nähte über Kopf gepecht werden müssen , ist es leicht .

Die Rolle wird beim Pechen langsam gedreht und dabei die Plankennaht entlang geführt . Auf der Rolle bildet sich ein kleiner Pechsee , der die Naht füllt .

Das Kratzen ist immer noch unerfreulich , am besten man setzt eine Schutzbrille auf und zieht den ältesten Overall an , bei dem die Ärmel unten dichtgebunden werden . Die Pechstreifen entlang der Nähte sind jedoch sehr schmal und lassen sich deshalb leicht kratzen . Für AURORAs Unterwasserschiff brauchte ich eine dieser Rollen ; das dänische Schiffspech , was ich in Umdeborg benutzte , läßt sich besser verarbeiten und auch leichter kratzen als das deutsche . Das bei uns käufliche Pech kommt aus dem Bereich Dachdecken etc. und hat eine gummiartige , klebrige Konsistenz , die das Nachkalfatern nicht gerade erleichtert . In Dänemark wird das Schiffspech unter einer Bezeichnung verkauft , die man wie " B e i t " ausspricht .



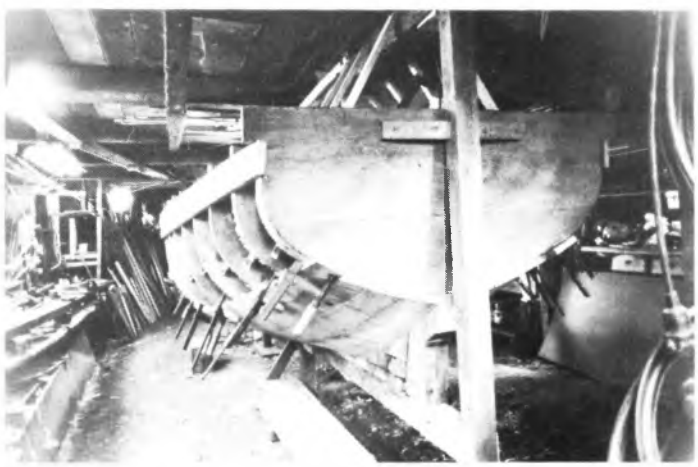
Bootsbau wie vor 100 Jahren



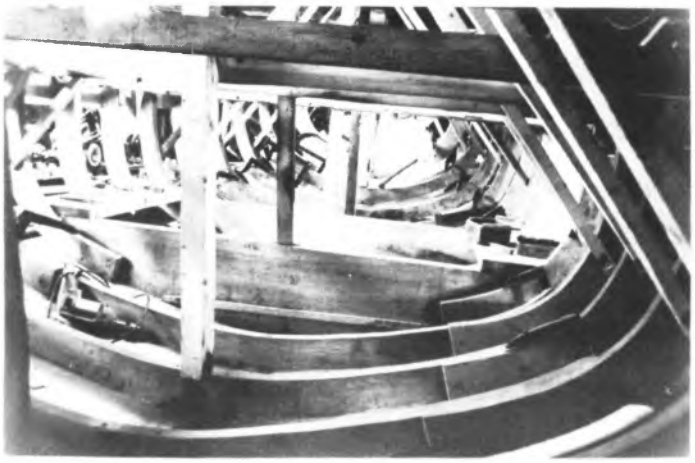
Auf der kleinen Werft von Meister Paul Stöhlker in Cranz an der Este , (der alten Schierhorn - Werft) , entsteht ein 5,5 m großer nordischer Kahn mit Bünn für Uwe Lütgen . Den Linienriß dieses rundspantigen Kahns hatten wir im PIEKFALL Nr.21 gezeigt .

Alles Holz dieses Neubaus wird nach vollendeter Arbeit mit einem Gemisch aus Standöl und Xylamon (hell) gründlich getränkt werden ; die Bilge natürlich mit Carbolineum . Gutes Standöl ist klares , reines Leinöl , das mindestens zwei Jahre lang gestanden hat und das aus erster Pressung stammt . Danach wird ein Schlag Leinölfirnis folgen (mit 3% Sikkativ) , und zum Abschluß ein , zwei Lagen Benaröl oder Klarlack . Unterhalb der Wasserlinie kommt Black varnish . Die Plankennähte werden nicht kalfatert ; kein Blatt Papier paßt irgendwo dazwischen .

Der neue Kahn wird mit einem Bünnschwert ausgestattet . Auch ein Motor-einbau ist vorgesehen , wird aber erst erfolgen , wenn Uwes Sprößlinge das Wriggen beherrschen . Ein echtes , braun gelohtes Luggersegel , - die Finkenwerder sagen dazu "steil gepiektes Rahsegel" , - das genau zu der Größe des Neubaus paßt , hat Uwe auf irgend - einem Finkenwerder Dachboden aufgestöbert .



Der größte Teil der Spanten aus krummgewachsenem Eichenholz lagerte 40 Jahre im Schuppen der alten Werft v.Cölln in Finkenwerder . Das Plankenholz stammt hingegen von der Holzhandlung und Sägewerk Johannes Brüggmann in Poßmoor bei Horneburg im Alten Land ; die Eichenbretter haben dort mindestens 10 Jahre trocken gelagert . Bei Brüggmann ist auch noch reichlich Krummholz für den Bootsbau vorrätig .



Dieser große " nuur'sche Kohn " soll der letzte Neubau auf der Cranzer Werft sein , - meint der Meister Stöhlker . Seit der Werftgründung im Jahr 1861 sind hier Boote aller Art und Größe bis 10 m - Elbfischkutter entstanden (siehe GRETA von Flensburg) . Öfter schon haben wir im Spaß gemeint : Den Cranzer Werftschuppen sollte man ja als Denkmal schützen doch dürfte man dann auf keinen Fall vergessen , zusammen mit der Werft auch den M e i s t e r rechtzeitig unter Denkmalschutz zu stellen ! Denn n a c h ihm wird es hier an der Este wohl niemanden mehr geben , der mit dem gleichen hohen Maß an fachlichlichem Wissen und Können , dem gleichen beharrlichen Fleiß und der glei - chen Liebe zum alten Bootsbauerhandwerk -- zur Bootsbau k u n s t müßte es heißen ! -- solch einen rundspantigen , nordischen Kahn noch zimmern kann .

Der Neubau dieses Nordischen Kahns von Meister Paul Stöhlker wird im Museumshafen Oevelgönne einen würdigen Liegeplatz haben .

(Foto : "Jogi" Werner Schultz)

Vom Wasser...

„Das Hamburger Elbe-Wasser erfreut sich seit langem großer Beliebtheit als Trinwasser. Das Elbwasser hat eine etwas gelbliche Farbe, welche aber, wenn es geschöpfet ist, in den Gläsern und Flaschen weniger wahrgenommen wird. Nur ist es alsdann hellweißer als das Brunnenwasser. Dann, wenn sich der Schnee und das Eis der böhmischen und schlesischen Gebirge auflöset und die herabstömenden Bergströme viele fremde Theile mit sich fortschwemmen, wird es dick und rötlich. Doch hält eine solche Periode selten lange an, auch kläret es sich bald ab, wenn es in den Gefäßen eine Zeitlang gestanden hat. Nach einer Vergleichung mit den andern Wassern der Stadt ist das Elbwasser das reinste und hat den wenigsten Zusatz von fremden Bestandtheilen. Wer daher einmal an dieses Wasser gewöhnet ist, kann anderes, besonders das viel schwerere und kältere mancher Brunnen nicht vertragen.

Manche, am Hafen oder an den großen mit dem Hafen in Verbindung stehenden Knälen wohnende Leute, lassen es daher eine Stunde vor der eintretenden Ebbe, womöglich mitten auf dem Fahrwasser schöpfen, weil es alsdann am reinsten ist, und seihen es durch einen Tropfstein. Doch ist dieses eigentlich nicht nötig, da es nur einen unbedeutenden Niederschlag giebt, welcher sich bald selber setzt. Selbst das Wasser aus den entfernteren nicht gar zu engen und verschlammten Kanälen ist ganz geruchlos und hat keinen Nebengeschmack, wenn es nur zur rechten Zeit geschöpfet wird."
(HÜBBE, 1824)

★

„Die Hamburger Wasserleitung, welche ihr Wasser direkt aus dem Elbstrom oberhalb Hamburgs bezieht, entbehrt bis jetzt einer Central-Filteranlage. Die im Flusse vorkommenden Lebewesen können daher ebenso wie die im Wasser suspendierten Mineralteilchen und organischen Detrituspartikelchen direkt in das Röhrensystem der Leitung eintreten. Dass ein Theil der solcherweise in das unterirdische Kanalnetz gelangten Organismen trotz der veränderten Lebensbedingungen nicht zu Grunde geht, ist den Bewohnern Hamburgs allgemein bekannt, da vereinzelte Wasserasseln und Flohkrebse in den Küchen und Hausleitungen keine Seltenheit sind, und namentlich die Zu- und Abflussöffnungen der Reservoirkasten auf den Hausböden häufig genug durch Aale, Leitungsmoos und dergleichen verstopft werden.

Trotz dieser Wahrnehmungen kann man nicht behaupten, dass das Vorkommen lebender Organismen in der Leitung als erheblicher Übelstand oder gar als schwer zu ertragende Kalamität allgemein empfunden wird."
(KRAEPELIN, 1866)

★

20 Jahre später wies Kraepelin (1886) dann schon mehr als 60 Arten nach: Neben dicken Krusten von Dreissena, Cordylophora und Bryozoen eine große Anzahl von Krebsen und Schnecken. Weiterhin kamen regelmäßig Aal, Stichling, Quappe und Flunder vor. Die Anzahl der Fische war insgesamt relativ hoch, denn der Senat klagte 1882 über die zu große Menge von Fischen im Trinkwasser und in den „Mittheilungen des Senats an die Bürgerschaft vom 31. 1. 1883 betreffend die Verlegung der Schöpfstelle der Stadtwasserkunst an die neue Norderelbe" wurde der dringende Wunsch geäußert, „Massnahmen zur Vermeidung der grossen Zahl von Fischen in den Leitungen der Stadtwasserkunst zu ergreifen".

★

Fische gab's also reichlich. Nach einer Firmenchronik verarbeitete e i n e bekannte Fischfirma allein in einem Jahr 1850 in der Unterelbe gefangene Störe (jeweils 1–2 m lang!). Noch 1902 wurden 2209 Lachse (1–1,2 m lang!) gefangen. 1912 waren 1100 Berufsfischer in Vereinen und Genossenschaften organisiert. Die unterelbische Fischerei ernährte als Gewerbe rund 1200 Familien und schuf Volksnahrung im Werte von 1,5 Mio. (Gold)Mark, nach heutigem Geld etwa 40–50 Mio. DM!)
(BLANKENBURG, 1912)

(Sämtliche Zitate aus: 100 Jahre Elbe-Wasser, eine Studie über die biologischen Verhältnisse in der Elbe von 1842–1943, Hamburg 1982)

aus "SVAOe-Nachrichten" JCS

RUMREGATTA FLENSBURG 1983

Für die Crew der ALVEKONGEN begann die Regatta bereits am Mittwoch Nachmittag, als wir in Berlin unsere Griffel oder sonstigen Werkzeuge fallen ließen, um uns auf das übliche 5-Stunden-Race nach Laboe zu machen. Noch in der Nacht sind wir ausgelaufen, wobei sich der Eigner wie üblich hinter Bülk - nachdem alle Segel oben waren - in die Koje verzog, unter Hinterlassung schlauer Anweisungen.

Nach einem kleinen Abstecher nach Aalesund und einer Übernachtung im Dyvig sahen wir dann am Freitag Nachmittag hinter der Sonderburger Brücke bald die AURORA, die von Süden kommend auch in die Flensburger Förde segelte. Der UKW-Kontakt klappte sofort, und Volker meinte keck, wir müßten uns schon ganz schön anstrengen, um ihn noch einzuholen. Sofort nahmen wir die Verfolgung auf, überholten dabei die PHÖNIX, die als Neuerung eine Kajüte von Schanz zu Schanz aufweist (mit echten Gewächshausfenstern), und noch andere Gaffelschiffe.

Erst kurz vor dem Hafen hatten wir den gewünschten Erfolg, und während wir AURORA passierten, wurde das Regattatraining mit einer wichtigen letzten Übung abgeschlossen: den Sektkorken über die Gaffel schießen.

In Flensburg war schon viel Stimmung; die Zuschauer drängten sich am Kai, und jedes einlaufende Schiff wurde mit viel Hallo begrüßt. Als besonderes "Bonbon" war der See-Ewer PETRINE zu bewundern, wohlgemerkt in fahrfertigem Zustand, wenn auch noch ohne **Besegelung.**

Abends im Festzelt war Gafflerschwoof, mit vielseitiger Hitparadenmusik (von 1955 bis heute) und norddeutscher Folklore, die von zackigen Trinksprüchen der Clipper-Crews pointiert bzw. übertönt wurde. Nach Ende der offiziellen Veranstaltung ging es - wie üblich - auf den verschiedenen Schiffen weiter, was man am Morgen meist an den Gesichtern, im Extremfall aber auch am Gipsarm erkennen konnte.

Nur mühsam kamen demzufolge die Regattavorbereitungen in Gang: Auf AURORA rasierte sich Volkers Vater, danach schlug Volkers älterer Bruder den Regattaklüver an, bis beim Ablegen wieder Volker selber am Ruder war. Auch Günther von der FRIEDA stand neben sich, während vom Zustand der eigenen Mannschaft lieber nicht berichtet werden soll.

Vor dem Ablegen erfolgte noch der obligatorische Uhrenvergleich, damit auch alles zum 11-Uhr-Start klappte. Als Start- und Zielschiff diente die RUTH, deren Eigner aus einem abwrackreifen Schrotthaufen einen traumhaft schönen Kutter restauriert haben, leider noch ohne Besegelung.

Da ein kräftiger Südwest wehte, und ALVEKONGEN vor dem Wind vergleichsweise langsam ist, wurde als Geheimwaffe das sogenannte 'Weiße Ungeheuer', eine Kleinigkeit von 62 m^2, vorbereitet.

Zur allgemeinen Verblüffung konnte man eine Viertelstunde vor dem Start die RUTH mit Volldampf zurück in den Hafen laufen sehen. Das Feld war bereits weit verstreut, teilweise schon in Lee dessen, was man für die Startlinie halten durfte.

Derweilen meldete AMPHITRITE über UKW, daß sie in einer ihrer beider Schrauben einen Tampen hätte und deshalb nicht am Wettsegeln (!) teilnehmen könnte.

Mit Verspätung erschien RUTH wieder auf ihrer Startposition, nur auf einen halbwegs pünktlichen Startschuß wartete man vergebens. Entnervt und wider alle Funkdisziplin brüllte Horst ins UKW: "Also wird nun gestartet oder was?" Ulli von der FRIEDA (= Regattaleitung), ebenso genervt: "Jaja, ihr hektischen Berliner, es geht ja gleich los!" Rätselhafte Böllerschüsse, ohne die vorgesehenen gleichzeitigen Flaggensignale, komplettierten das Durcheinander. So sind wir eben zur RUTH gesegelt und haben hinübergebrüllt:"Dürfen wir schon?" "Jaaa!" - Na, denn los!

Zum ersten Mal in seinem Leben hatte der Eigner der ALVEKONGEN <u>ausführliche</u> Anweisungen zum Segelsetzen gegeben (und zwar vorher!). Das 'Weiße Ungeheuer' ging ohne Katastrophen hoch, und damit hatten wir quasi in den nächsten Gang geschaltet und rauschten bei 6 Bft. von achtern mit Rumpfgeschwindigkeit ab. Aber auch zahlreiche andere Schiffe, die sonst mehr in der Gegend rumdriften, entwickelten erstaunliche Geschwindigkeiten. Endlich einmal ein halbwegs geschlossenes Feld! Vor uns lag die ANNA LISA von Jürgen Klette; noch nie haben wir einen so schnellen Ewer gesehn.

Zum Filmen überholten wir ihn relativ dicht, waren schon vorbei, und wurden von der ANNA LISA natürlich jetzt abgedeckt. Da erinnerte sich Jürgen Klette, daß er auch schon mal den Regattateil der 'Yacht' gelesen hatte, und mit zufriedenem Schmunzeln luvte er uns hoch in Richtung Ochseninseln. Selbst freundliche Hinweise, daß wir doch wahrlich nicht gegen ihn und in seiner Klasse segelten, halfen nicht, und wir mußten uns irgendwie aus seinem Windschatten herausmogeln. Schönen Dank, Herr Staatsanwalt.

Die Wendetonne und damit die Kreuz nahte. Unsere härteste Konkurrenz, Uwe Griem mit JAERBUEN, lag kurz vor uns. Glücklicherweise hatten wir einen alten Regattahasen am Ruder, der raffiniert unter allen Schiffen die Tonne rundete und uns damit weit nach vorne brachte. Nun, auf der Kreuz bewies JAERBUEN trotz unserer Anstrengungen ihre größere Schnelligkeit und ging mit gebührendem Abstand vor uns über die Linie.

Nachdem wir die RUTH als erstes Gaffelschiff gerundet und unser Nummerngirl präsentiert hatten, war leider bei der hochqualifizierten Mann- und Frauschaft blitzartig der Dampf raus, und unter Sektgebrüll war niemand mehr willens, ordentlich an den Schoten zu ziehen.

Das Nummerngirl beim Zieldurchgang

Wir segelten dem Feld entgegen, das weit über die Förde verteilt gegen den abflauenden Südwest ankreuzte. Mit verhaltenem Stolz zeiteten wir das nächste Gaffelschiff, die AURORA, 22 Minuten nach uns. Aber die Windverhältnisse waren für ALVEKONGEN auch gradezu 'maßgeschneidert'; ohne die lange Kreuz hätte das Ergebnis wohl anders ausgesehen.

Muschelbefreit, segelte FRIEDA wesentlich besser als im Vorjahr, und auch die schöne GRETA, die vormalige TYKKE VENN, lag in hervorragender Position. Am erstaunlichsten war, wie sich die dickbauchige ABSALOM am Wind vorne behauptete.

Auch die beachtlichen Am-Wind-Eigenschaften der SEUTE DEERN bewunderten wir. Später sahen wir sie, zusammen mit einem Fischkuuter-Yacht-Nachbau, bei dem verzweifelten Versuch, über die Ziellinie zu driften. Nun wurde es auch verständlich, warum AMPHITRITE mit blockierter Maschine nicht zur Regatta antreten konnte.

Dahinter kämpften immer noch wakkere Gaffelesen fair um die Plätze.

Im Hafen machten wir zusammen mit GRETA, FRIEDA und ABSALOM noch etwas Schausegeln, damit auch das pp. Pubklikum auf seine Kosten kam. Das originellste Operettenschiff hatte sich inzwischen als Trostpreis den besten Platz an der Pier gesichert, so daß NORDLYS nur römisch-katholisch dazwischengequetscht ihre hervorragenden Lachsbrötchen verkaufen konnte.

Jetzt war auch zu erfahren, daß das schöne Ewerboot AUGUSTE/Lühe kurz vor den Start von einer Lemsteraak unter dänischer Flagge gerammt worden war; nur knapp war sie vor dem Absaufen gerettet worden.

Bei der abendlichen Preisverteilung gab es leider keine Rumfäßchen mehr (wir hatten schon genau geplant, wo es aufgestellt werden sollte), sondern "nur" eine 3-Liter-Kurflasche.

Die AURORA als Klassensieger konnte nur mittels nachträglicher unkonventioneller Finanzierungsmethoden des Startgeldes ihren Preis doch noch entgegennehmen. Die Organisatoren sind für ihren mangelnden Bierernst in dieser Angelegenheit sehr zu loben.

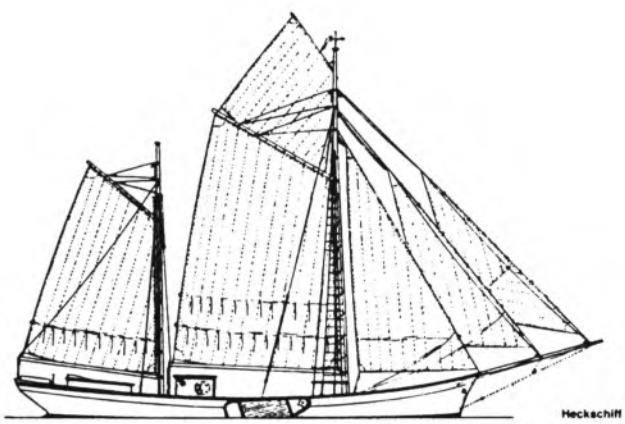
Als das insgesamt schnellste Gaffelschiff erhielten wir zusätzlich ein sehr schönes Nachthaus; diesen Wanderpreis hatte ein Flensburger Budiker mit einer Ader für schöne alte Schiff in diesem Jahr neu gestiftet. Bei ihm konnten wir uns gleich direkt bedanken - mit einer nassen Pudelmütze als Gegengabe, die wir

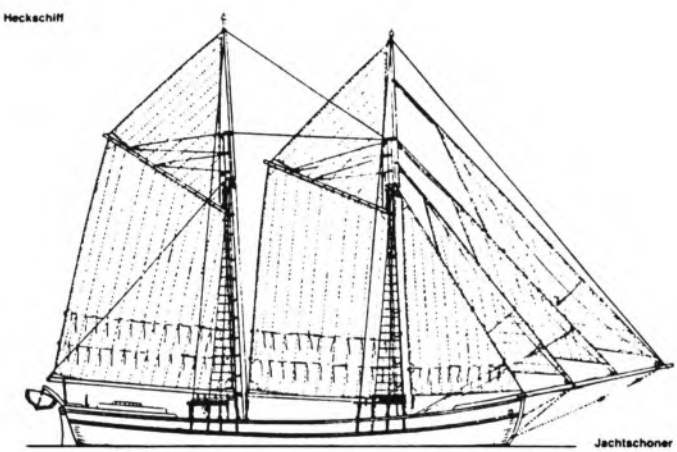
ihm nachmittags vor dem Hafen aus dem Wasser gerettet hatten.

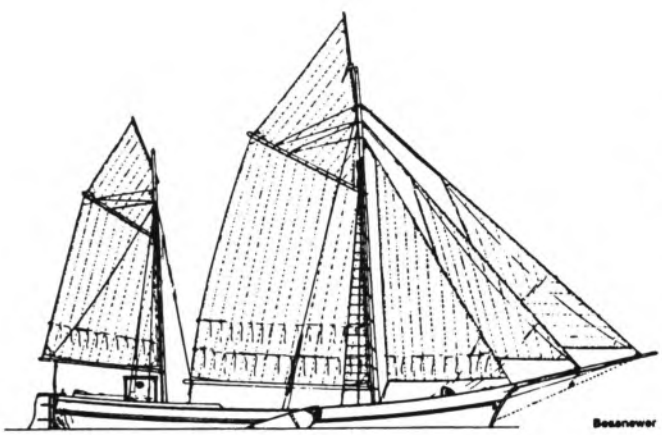
So sind wir natürlich 'gezwungen', auch bei der nächsten Rumregatta wieder dabeizusein und den Preis zu verteidigen; das ist ja auch keine direkt unangenehme Pflicht.

Vielleicht sollte man allerdings bei anhaltend schlechter Ertragslage in der Rum-Branche auch andere Sponsoren hinzuziehen, z.B. Beate Uhse um einige Sonderpreise sowie die ortsansässige Kartei um einige Freipunkte bitten. Für die dann fällige Namensänderung der Regatta liegen bereits verschiedene, jedoch leider nicht druckreife Vorschäge vor.

Für die Bösartigkeiten dieser Ausführungen ist keineswegs die Redaktion des PIEKFALLS verantwortlich zu machen, sondern: Horst Richter und Brigitte Förster aus Berlin
(Anschriften der Redaktion bekannt)


Heckschiff

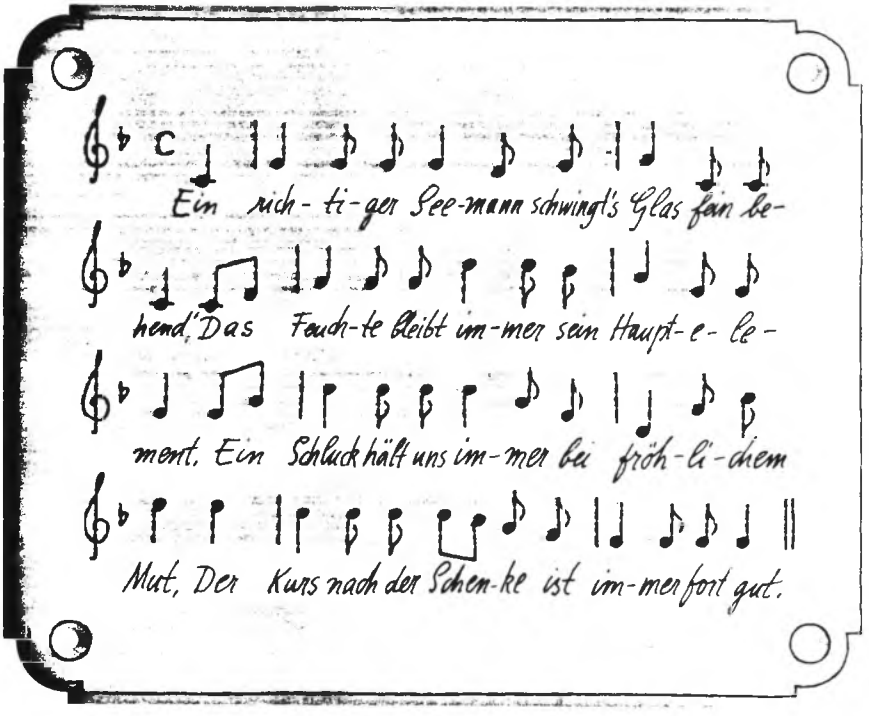

Jachtschoner


Besanewer

DES SEEMANNS TRINKLIED

DEUTSCH: FOREBITTER

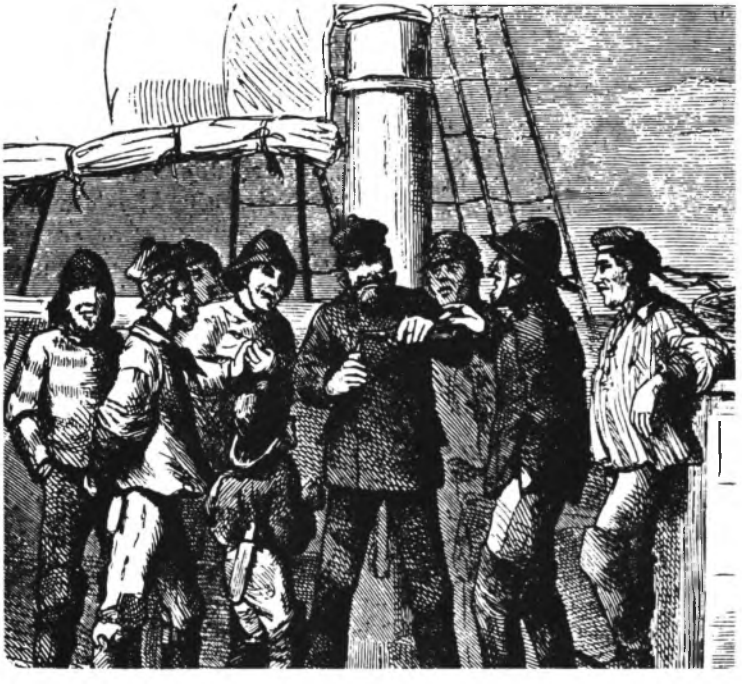
In Deutschland sind Trinklieder bei Landratten ebenso verbreitet wie bei Seeleuten. Soldaten, Studenten, Bauern und so weiter haben alle ihre besonderen Trinklieder.
Im dritten Vers dieses Liedes werden auch die Heizer nicht vergessen, die unten in den glühendheißen Heizräumen der alten, mit Kohle befeuerten Dampfer schufteten. Auch sie wurden durstig, und ein »Köm« oder ein Schnaps half ihnen dabei, die Kohle »doppelt so schnell« in das hungrige Feuer zu schieben, obwohl normalerweise (jedenfalls zu meiner Zeit) eher gesalzener, verdünnter Haferschleim als »Treibstoff« bei der Arbeit genügen mußte.



2. Tiefnächtlich auf Posten kann's öfter wohl sein,
Da pfeift uns der Nord-Ost durch Mark und durch Bein,
Und stürmt er mit Hagel und Schneewirbel rauf,
Dann taut nur der Grog uns den Lebensgeist auf.

3. Und die vor dem Feuer im Kesselraum stehn,
Mocht oftmals vor Hitze das Denken vergehn,
Gibts da ein gut Tröpflein, wirds Auge gleich hell,
Dann schippt sich die Kohle noch einmal so schnell.

4. Und sind wir im Hafen, dann gehn wir an Land,
Und schaun, wo ein Wirtshaus nicht weit liegt vom Strand,
Drin werfen wir Anker am Fäßchen gar bald,
Und trinken und singen, daß alles so schallt.



Tjalk »JANKEA«

Wer vom Tjalkenvirus befallen ist, hat kaum eine Chance auf Heilung. Tja .. ! Mich ließen die Tjalken nicht mehr los ...

Als die "Grönland" im Frühjahr 1980 in der Elsflether-Werft ein neues Deck bekam und wir, die Stammbesatzung, durch Wochenendarbeitseinsätze die Reparaturkosten verringerten, bekam ich von dem dortigen Schiffszimmermeister den Hinweis, daß im Nachbarort Berne ein alter Tjalkenrumpf läge.

Zusammen mit einem Freund machte ich in der kommenden Woche das Schiff ausfindig. Es lag in dem Flüßchen Ollen, in einer idyllischen Landschaft.

Der Eigner, ein Lehrer aus dem Ort, hatte es bis vor sein Haus schleppen lassen und wollte es dort zum Hausboot ausbauen. Ein schwerer Unfall verhinderte sein Vorhaben.

Vier Jahre lang hatte es hier mit offener Ladeluke gelegen. Nur von Zeit zu Zeit wurden die Niederschläge abgepumpt. Im Inneren blühten Schwertlilien.

Das Schiff ist aus genietetem Puttelstahl gebaut. Der Typ Skütsje, eine Tjalkenart. Die Vermessung ergab:
Länge 16.31 m, Breite 3,75 m, Tiefgang 0,45 m.

Das Schanzkleid war vorn und achtern weggebrannt worden, das kleine Roof verrottet. Sie sah sehr lädiert aus. Kein Wunder, denn am bisher tiefsten Punkt ihres Schiffslebens hatte sie als Anleger für Binnenschiffe gedient.

Aber eine Maschine, ein 2 Zylinder 2 Takt Deutz Diesel Typ OMZ 117, Baujahr 1938, 25 PS war eingebaut. Ebenfalls 4 Jahre im Wasser stehend. Der Eigner wollte verkaufen.

Beim nächsten Besuch kamen wir mit Ultraschallgerät und erfahrenem Maschinisten. 40 Werte im Boden gemessen waren nicht unter 5 mm. In der übrigen Außenhaut durchweg 7 mm. Das Deck war schon einmal erneuert worden.
Ich entschloß mich und konnte das Schiff günstig erwerben.

Im August wurde das Schiff verholt. Mit meiner Frau und unseren beiden Kindern kamen wir am ersten Tag bis zur ersten Straßenbrücke. Eine in ihrem Garten arbeitende alte Frau rief uns zu: "Das macht man wieder fertig, da könnt Ihr drauf wohnen ...!"

Der zweite Teil der Überführung, bei dem mir meine Kollegen von der Feuerwehr Bremerhaven halfen, gestaltete sich schon schwieriger: Alte eichene Brückenfundamente mußten unter Wasser abgesägt werden und niedrige Brücken durch Gewichtsverlagerungen unterwunden werden. Ziel war das Sieltor Motzen a.d. Weser.

Der dritte Teil war der aufregendste. Durch Ostwindlage kamen wir zur Niedrigwasserzeit nicht rechtzeitig vor's Sieltor. In der Weser lief seit einer halben Stunde das Wasser wieder auf. Nur inständiges Bitten bewog den Sielwärter (der uns übrigens durch Wassersenkung im gesamten Sielverband außerordentlich geholfen hat), die Sieltore mit Ketten aufzuziehen. Gegen das einströmende Weserwasser schoben wir das Schiff mit 5 Kollegen in die Sielkammer. Nach Schließung der inneren Sieltore stieg das Wasser rasant. Es blieben 3 cm in der Höhe Platz bis zur Betondecke, und das bei auflaufendem Wasser. Nichts wie raus !! Ein Bier danach dämpfte den Schrekken. Eine halbe Stunde später kam Bernd Alm mit seinem Elbewer "Möwe", der uns längsseits nahm und das Schiff gut und sicher nach Bremerhaven brachte ..... Gaffelriggfreunde ..... !

Im Schiffsregister Brake fand ich Unterlagen über das Schiff. Es ist 1908 in Oude Pekela Holland auf der Werft J. Wortelboer gebaut worden. Auftraggeber war ein deutscher Schiffer aus Leer. Ihr erster Name war THERESIA, danach GERTRUD und ZWEI GEBRÜDER, bis sie 1926 auf den Namen JANKEA getauft wurde, den sie noch heute trägt. Im ersten Schiffsbrief steht: Muttschiff aus Stahl, gebaut mit 1 Mast und festem Deck. Raumgehalt 16.89 BRT.

Den Sohn des Schiffers Lübbert Börchers, der 1919 das Schiff fuhr, konnte ich ausfindig machen: Ein 84-jähriger rüstiger Herr, der als Zwanzigjähriger seinem Vater "die Augen ersetzte". Das heißt, beim Alten ließ das Augenlicht nach, und der Junge hatte noch kein Patent.

Das Schiff fuhr zwischen Weser und Ems Torf und landwirtschaftliche Erzeugnisse in die Städte und brachte Schlick, der durch Flußvertiefungen anfiel, zurück. Der Schlick wurde dann auf die abgetorften Flächen gebracht. Bevor 1938 der erste Motor eingebaut wurde, ist das Schiff nur gesegelt oder getreidelt worden. Die Besatzung bestand aus dem Schiffer und einem Jungen.

Erst einmal stand eine Menge Arbeit bevor. Vom Hansestadt Bremischen Amt wurde mir, in der Nachbarschaft zu einer Werft, für zwei Jahre ein Platz auf der Kaje zur Verfügung gestellt. Sehr günstige Voraussetzungen. Die Kummings wurden auf normale Größe gebracht, schlechte oder nicht vorhandene Teile der Schanz erneuert. Danach neues Kollisionschott und Roof erstellt. Montageluke und Mastluke im Deck eingebaut. Der Rumpf wurde von innen und außen gesandstrahlt und spritzverzinkt (kann ich jedem Stahlschiff-Eigner nur raten); 12 Tonnen Kupferschlacke und 120 Liter Flüssigzink waren erforderlich. Beim Sandstrahlen kamen wir, trotz Ultraschallmessung, im Plattboden an verschiedenen Stellen durch. Die Bodenwrangen waren noch gut erhalten.

Ein Schiffbauer riet mir, die Stellen auszubessern; da ich aber günstig Schiffbauplatten bekommen konnte, brannte ich von vorn bis achtern und seitlich bis halb in den Kimmgang die alten Platten Stück für Stück heraus und ersetzte sie durch neue. Die 6 mm-Platten konnten kalt, mit Öldruckpressen an die Rundungen angedrückt, geheftet und verschweißt werden.

Am 10. Juli 1982 wurde das Schiff wieder seinem angestammten Element übergeben. Neben zahlreichen Gästen war auch Friedrich Börchers als Ehrengast anwesend. Er meinte, das Schiff könne jetzt, mit diesem blöden Propeller, wohl nicht mehr wie früher 4 Strich Höhe am Wind laufen. Die außen am Rumpf angebrachte Kühlwasserleitung übersah er geflissentlich. Börchers: "Sieh man zu, daß Du mich bald mit Deinem Schiff besuchst, allzuviel Zeit hab' ich nicht mehr !"

Bei den Arbeiten halfen mit ein Schiffbauer und meine Kollegen. So langsam bekamen wir das Schiff in den Griff.

Im Frühjahr 1982 waren auch beide Seitenschwerter und das Ruderblatt aus Gamballa von mir fertiggestellt worden.

Wenn ich keinen richtigen Mut mehr hatte, sprang meine Frau mit ein, die neben der Versorgung der Familie, Haushalt und Halbtagsbeschäftigung schon genug zu tun hatte, und richtete mich durch ihre tatkräftige Unterstützung wieder auf. Zusammen fuhren wir mit der Schubkarre 12 to Kupferschlakke ab. Auch die gesamten Malerarbeiten machten wir gemeinsam. Ohne sie hätte ich wohl das Handtuch geschmissen.

Rechtzeitig zum Stapellauf war auch die Maschine noch fertig geworden. Zwei Kollegen hatten sie vollkommen zerlegt, Kolbenringe erneuert, Lager ausgegossen und eingepaßt, sowie von Luftstart auf E-Start-Einrichtung umgebaut. Ersatzteile waren bei Deutz nicht mehr erhältlich (Für Hinweise auf Teile der Maschine OMZ 117 wäre ich dankbar).

Der jetzige Stand der Restaurierung:

Klappmast aus Lärche (mit 1 1/2 to. Eisengewicht zum Kontern) steht voll geriggt; Großbaum angeschlagen; Segel 110 qm a.W. in Hamburg bestellt; Roof-Fenster eingesetzt; Innenausbau in Arbeit.

Die JANKEA hat inzwischen ihren festen Liegeplatz im Alten Hafen, in der Anlage der Schiffergilde Bremerhaven. Der Verein bemüht sich, in Verbindung mit dem Magistrat der Seestadt Bremerhaven, in vorbildlicher Weise um den Erhalt und die Restaurierung traditioneller Segler.

Klaus Prasse

Ingeborg und Jürgen Roever

Elmrockstraße 168
2000 Hamburg 55
Tel. 040/87 35 25

An die
Redaktion des Piekfall

Liebe Redaktion,

ich habe vom Ausbau der Etta von Blankenese noch einiges übrig und möchte dieses gerne im nächsten Piekfall bekannt geben. Es sind sicherlich noch einige von uns beim Bauen und haben eventuell Verwendung.

1) diverse Mahagoni Planken 5,5 cm stark in Längen zwischen 4 und 6 Metern unterschiedlicher Breite zehn Jahre luftgelagert insgesamt ca. 1o m3 einzeln oder gesamt abzugeben. Preis pro m3 ca. DM 15oo,--
2) ein Eichen - Klinkerdinghy 2,6o mtr.x1,3o mtr. mit Riemen DM 95o,--
3) braunes neues Toppsegel Kunstoff ca. 6 m3 1/2 Neupreis DM 18o,--
4) Topplaterne Peters & Bay elektrisch klein (Yachtlaterne) Hecklaterne dto je DM 45,--
5) 2 Windhutzen chrom/innen rot grosse breite Form neu - je DM 35,--
6) 10 Schäkel verzinkt 2,5 tons á DM 3,5o Stück.

Für eine Veröffentlichung im Piekfall bin ich dankbar.

Mit freundlichem Gruss

J. Roever

ZU VERKAUFEN:

Kleiner Nordseekutter mit geradem Steven und Spiegelheck, ex 'IDUNA' gebaut wahrscheinlich in Tönning ca. 1936. 12 x 4 x 1,40 m, 6 Zyl. Henschel überholungsbedürftig. Sonst ohne störende Auf- oder Einbauten, total gereinigt, neue Decksbalken. - Liegt auf Land -
Wegen Auswanderung an kurz entschlossenen Käufer günstig abzugeben.

Petra Ebeling . Dolldorf 4 . 3071 Balge
Tel.: 05022/8211

LIV - Spitzgattkutter

Schwedischer Spitzgattkutter "LIV"
Heimathafen: Orust - Gebaut ca. 1910 in Schweden, Werft unbekannt.
Rumpf aus Eiche, Auf- und Einbauten Kiefer
Abmessungen: 9,50 x 3,65 x 1,30
Kuttertakelung, Segelfläche 48 qm
Maschine: 3Zyl. Bolinder-Diesel, 54 PS, Bauj.1964
Das Schiff ist segelfertig ausgerüstet.
(ua. Kompass, 24-Kanal Radio, Lenzpumpen)

VB: DM 25.000,-

Information: Jan Pieter Jamaer
Ringstr. 65, 2300 Kiel 1
Tel. 0431 - 67 25 20

ZUM VERKAUF

Hölzerner Kutterrumpf billig abzugeben ! !

Klaus Prasse , Baumschulweg 30 ,2850 Bremerhaven ,
Tel. 0471 / 813 63 ,
hat für uns einen aufliegenden Kutter gründlich untersucht und macht dazu folgende Angaben :

Im Ort S a n d s t e d t a. d. Weser liegt auf dem Grundstück gegenüber des Hauses S u r w i s c h Nr. 14 , ein 11 m langer Kutterrumpf .

Anfahrt : Autobahn Bremerhaven - Bremen
Abfahrt : Sandstedt - Fähre Brake
Im Ort : Abfahrt links Offenwarder Str. beim Café
Dann rechts Surwisch .

Dieser Kutterrumpf ist im Holz ganz ausgezeichnet ! Der kiel hängt zwar schon durch , doch wird diese Schwäche durch den Einbau eines Kielschweins (das kurioserweise fehlt !) und durch Unterbolzen eines herkömmlichen Wiegenfuß-Kiels leicht wieder behoben . Die Beplankung muß lediglich kalfatert und gepicht werden . Der Vorsteven hat leichten Überhang .

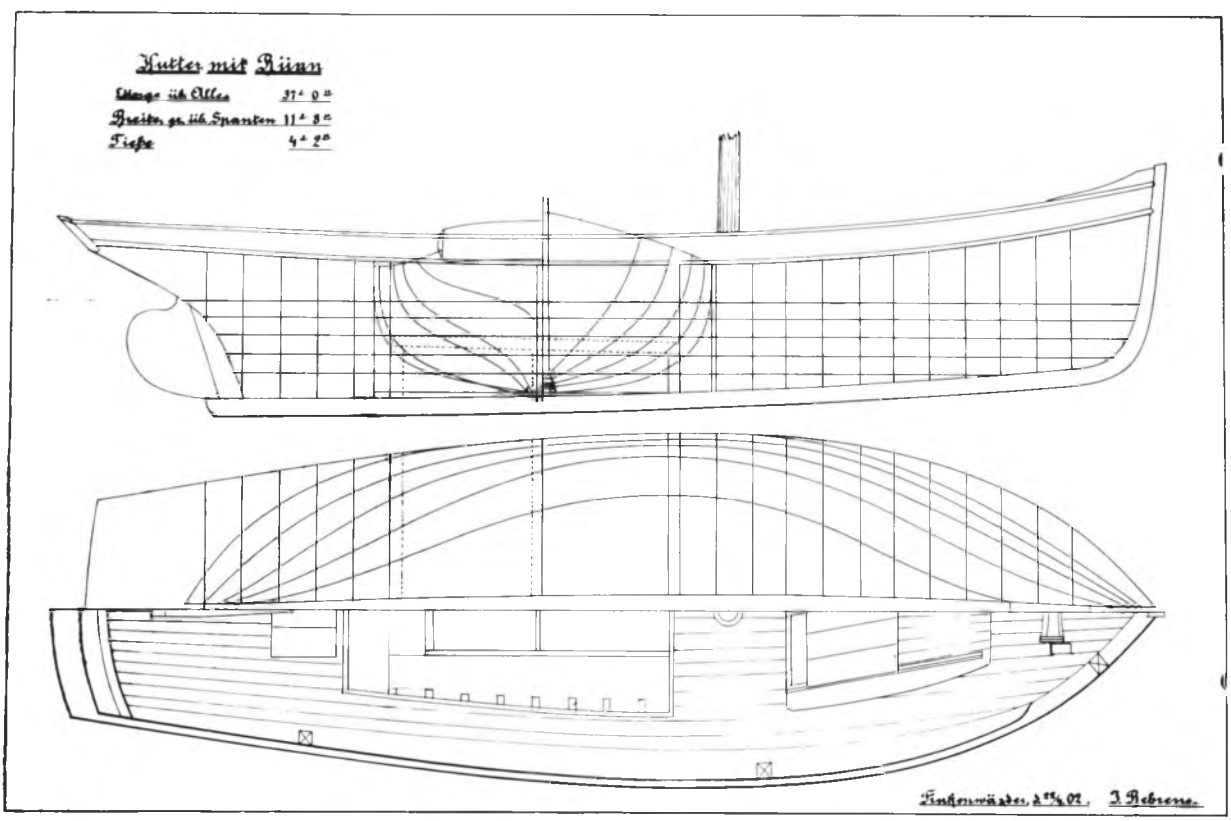
Der Eigner des Kutters , Mitglied der "Schiffergilde Bremerhaven" , ist B o c k e r m a n n aus 2851 Hagen , Tel. 04746/6337 (Nähgeschäft d. Tochter). Er kommt nicht dazu , das Schiff auszubauen . Er hat keine genauen Preisvorstellungen , möchte aber diesen Kutter n u r i n g u t e H ä n d e geben .

Neues aus Ditzum

Aus D i t z u m , gegenüber Emden , tief im Ost - friesischen , schickte uns Gaffelfreund Jörg Zabel folgende Neuigkeiten :

Ein alter 10 m großer Kutter ELKE steht dort zum Verkauf . Deck und Schanz sind total erneuerungsbedürftig und wie die Erfahrung lehrt , auch so allerhand Planken , Spanten und Weger . Das kleine Fischerfahrzeug besitzt die typische niederdeutsche Form aller alten Kutter : steiler und gerader Steven , "pausbackiger" Bug , im Hauptspant flach und breit aber im Achter - schiff mit scharfen Linien gebaut , überhängendes , viereckiges Spiegelheck ; geringer Tiefgang und sehr geringe Raumtiefe . Solche Schiffchen können ohne Probleme wieder mit dem Lugger- oder Gaffelrigg ausge - stattet werden , halboffen oder voll gedeckt , mit flacher Luke oder niedrigem Kajütaufbau zurückgebaut bzw. umgebaut werden , ... und die wahren Kutter - Freaks werden sofort in dem altersschwachen Rumpf der ELKE die schlummernden Möglichkeiten einer stilgetreuen Restaurierung und Besegelung erkennen ! Nähere Einzelheiten zu dem Krabbenkutter ELKE über :

Konrad Kruse , Pfefferstraße , 2951 Ditzum .



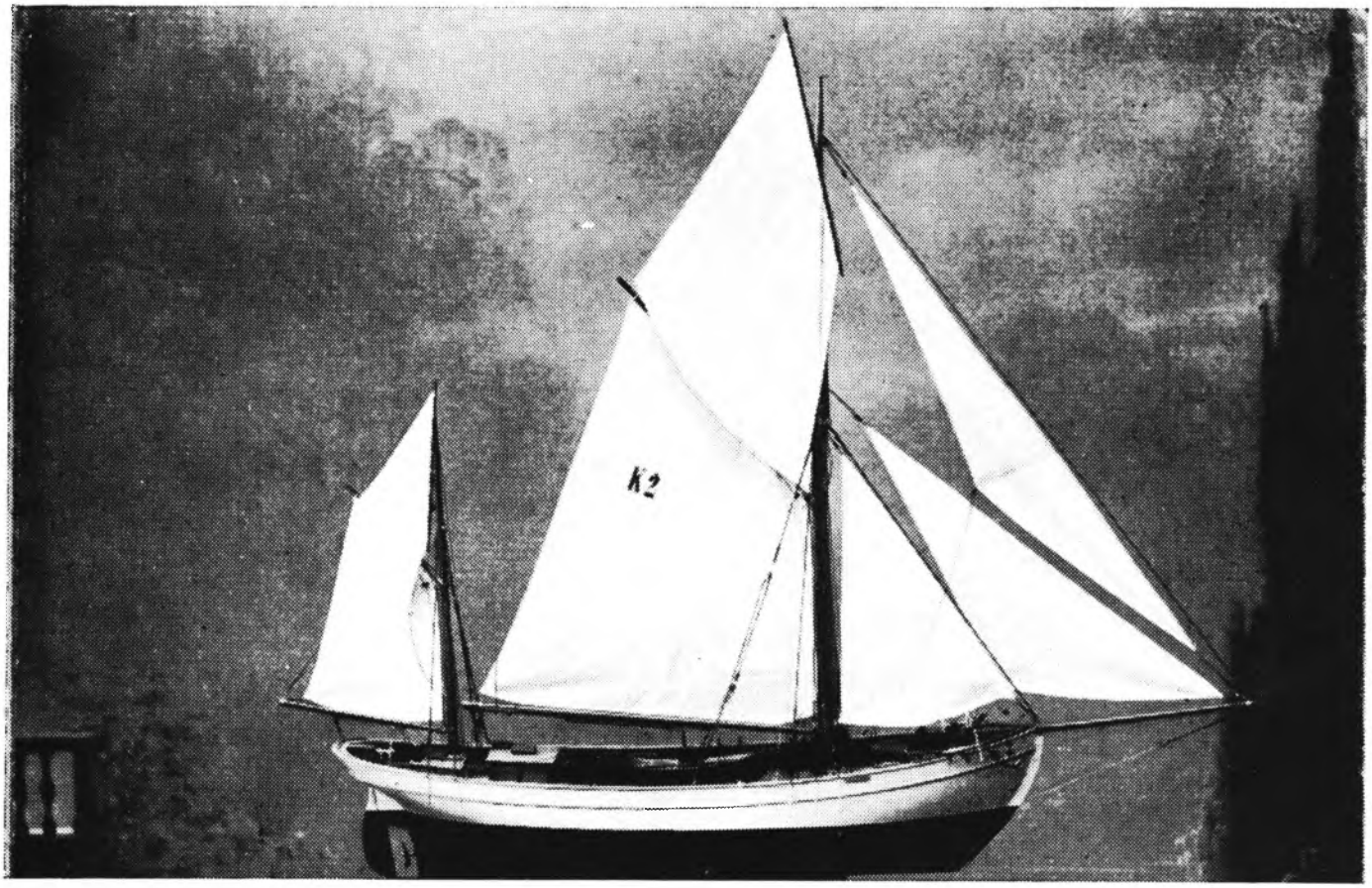


Abb. 15. Spantenmodell des dänischen Fischkutters „Ellen“ K 2
Beseglung (Altonaer Museum)

Ebenfalls in D i t z u m steht bald ein "klassischer Däne" zum Verkauf . Doch lassen wir unseren Freund Jörg Zabel selbst erzählen :

" Und jetzt der absolute Knüller ! ! Du wirst Dich erinnern , daß dort drei Schiffe lagen ... Erinnerst Du Dich an diesen Kutter : weißer Rumpf und hellblaues Schanzkleid ? Es handelt sich um einen dänischen Spitzgatter , um die Jahrhundertwende ursolide Eiche auf Eiche gebaut . Das Schiff kam vor rund vierzig Jahren unter Segeln (!) mit 13 PS Hilfsmaschine nach Ditzum. Der Kutter hat im Unterwasserschiff traumhafte Linien, er wurde jedes Jahr aufgeslippt und gepflegt , wurde jedoch zuletzt nur noch zum Pfähle - Rammen genutzt . Im Schiff steht ein herrlicher , absolut funktionierender , uralter Langsamläufer , der für sich schon sein Geld wert ist . Dieses Schiff steht im Herbst 83 zum Verkauf , ein echter Tip , von dem bislang noch nimand etwas weiß . Falls aber von irgendeiner Seite Interesse besteht , bitte bei mir anrufen ! (Telefon 04902 / 499) ... Kaj Lund hätte glaube ich angesichts dieser älteren Dame seine helle Freude . Ich werde ihm schreiben ... "

In D i t z u m ist echt mehr los als sonstwo an der Nordseeküste ! Jörg Zabel schreibt uns :

" Noch was . Hier ist ein sozusagen historischer Mast billig abzugeben . Circa 13 m lang , ursolide aus Pitchpine und , da früher zum Segeln und Kurren , heute nur noch zum Kurren benutzt ,sehr stark gehalten . Der Mast hat bereits zwei Kutter überlebt , steht jetzt auf dem dritten und wird , obwohl völlig einwandfrei , im Zuge der Neuerung durch einen Stahlmast ersetzt . " (Tel.04902/499 , J.Zabel)

Und schließlich auch wieder aus D i t z u m und von Jörg Zabel kommt die sympathische Einladung an die Gaffelfreunde :

Jeder , der in die Gegend kommt , soll gerne bei Jörg vorbeischauen !
"... dazu bedarf es keiner Einladung ! Auch übernachten kann man bei uns allemal . Für eine Reihe von Schippern und "Bootsbauern" sind wir so eine Art ostfriesischer Stützpunkt , wenn es ums Duschen oder Wäschewaschen usw. geht ." ...
GASTFREUNDSCHAFT in Ditzum in Ostfriesland wird ganz offensichtlich groß geschrieben !
Für alle , die das letzte PIEKFALL nicht gelesen haben , noch einmal die Anschrift :
Jörg Zabel , Sielstr. 13 , 2951 Ditzum
Tel. 04902 / 499

Einladung zum Sommertreffen

SCHIFFERGILDE
BREMERHAVEN E.V.

Gegründet Bremerhaven im Januar 1978

Liebe Freunde!

Flensburg, Hamburg, Bremerhaven. Die Zentren der Traditions-Segler sind gut verteilt. Leider hat das bisweilen auch den Nachteil, daß man wenig voneinander hört. Gemeinsam mit dem Deutschen Schiffahrtsmuseum wollen wir Euch alle deshalb zu einem Sommer-Treffen nach Bremerhaven einladen.

Am Sonnabend, 10. September und Sonntag, 11. September 1983 feiert die Schiffergilde fünfjährigen Geburtstag. Wir wollen das mit einer Hafenfete in unserem Gildehafen neben dem Museumshafen des Deutschen Schiffahrtsmuseums verbinden und bei dieser Gelegenheit dann auch einmal den dann fertiggestellten Hafen und unsere kleine Gilde-Werft vorstellen.

Das Sommer-Treffen sieht außerdem Vorträge, Filme und eine Ausstellung im Deutschen Schiffahrtsmuseum vor. Vor allem aber viel Zeit zum Klönen, Musik und eine Bordparty im Weser-Forum.

Wir hoffen, daß viele von Euch von dieser ersten Einladung der Schiffergilde Gebrauch machen und freuen uns auf den September in Bremerhaven.

Mit freundlichen Grüßen

Hennig Goes
Geschäftsführer

Schiffergilde Bremerhaven e. V.
Van-Ronzelen-Straße 2 · 2850 Bremerhaven
Telefon (04 71) 4 45 02
Städtische Sparkasse Bremerhaven (BLZ 292 500 00) Konto-Nr. 111 9850
Vorsitzender: Werner Lenz · Schatzmeister: Allrich Linneweber
Geschäftsführer: Hennig Goes

HERBST-TREFFEN

DER FREUNDE DES GAFFELRIGG

31.August bis 2. September

1984

in

H a m b u r g

diesmal in Verbindung mit:

5th INTERNATIONAL CONGRESS OF MARITIME MUSEUMS

(ICMM)

1. bis 7. September

1984

in

Hamburg, Lübeck und Bremerhaven

Vorläufiges Programm für den Terminkalender:

Der Museumshafen Oevelgönne, Mitveranstalter des 5 th INTERNATIONAL CONGRESS OF MARITIME MUSEUMS in Hamburg, Lübeck und Bremerhaven, lädt die Freunde des Gaffelrigg zum traditionellen Herbsttreffen nach Hamburg ein. Aus organisatorischen Gründen wird diese Einladung für die Tage vom 31. 8. bis zum 2. 9. 1984 schon jetzt ausgesprochen.

Programmgestaltung: Rainer Ullrich, Tel. :(040) 503301

Wie im Folgenden deutlich gemacht wird, soll das Herbsttreffen mit der Tagung des International Congress of Maritime Museums in Hamburg verbunden werden. Auch das dann fällige Piekfall-Heft soll auf die den Gaffelrigg-Freunden wichtigen Themenpunkte des ICMM eingehen. Wir rechnen schon jetzt mit der Teilnahme zahlreicher Gastschiffe vergleichbarer Organisationen aus anderen nordeuropäischen Ländern.

Anreise: Freitag, 31. August (spätestens am Sonnabendmorgen). Die Besatzungen der Schiffe werden im Museumshafen Oevelgönne / Anleger Neumühlen begrüßt und mit Liegeplätzen versorgt. Bald nach Eintreffen der Schiffe kann - nach beiderseitigem Einverständnis-eine Jury an Bord genommen werden, um für eine Preisverleihung an die am besten restaurierten Schiffe Punkte aufzuspüren.

Am Freitagabend gemütliches Beisammensein der Gaffelfreunde im Festzelt auf dem Ponton oder nahe dem Ponton im Museumshafen Oevelgönne.

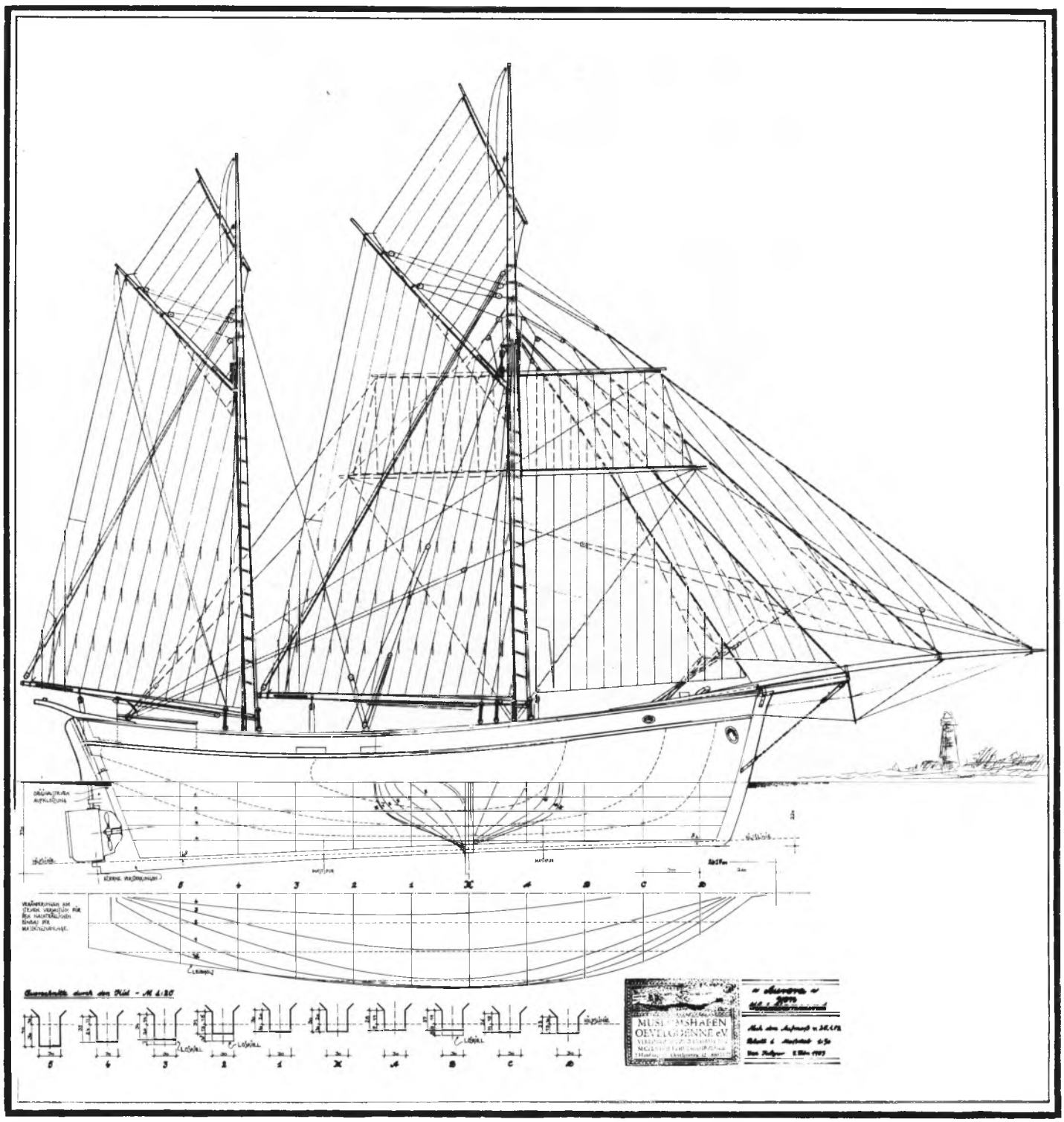
Sonnabendfrüh: Markt von den Schiffen aus. Möglichkeit zur Besichtigung der Schiffe für die Museumsleute des ICMM.

Sonnabandnachmittag: 14.00 - 18.00 Uhr Regatta der Gaffelrigg-Schiffe in Begleitung der Steamer - auch die Stettin kommt! Die Tagungsteilnehmer des ICMM nehmen auf den Begleitschiffen teil, soweit sie nicht sogar teilweise auf die Regatta-Schiffe mit eingeladen werden. Letztere, d.h. die ICMM-Leute, können Wetten auf das schnellste Schiff abschließen. Denn neben den am besten restaurierten Dampfern und seglenden Berufsfahrzeugen sollen sowohl das schnellste Segelschiff überhaupt und das schnellste der restaurierten Segelfahrzeuge prämiert werden.

Sonnabendabend: 20.00 Uhr: Gemeinsame Festveranstaltung für Schiffsbesatzungen und Teilnehmer des ICMM im Altonaer Museum. Speisen und Getränke werden gereicht. Folklore-Veranstaltungen. Preisverleihung durch die Jury an die schö. und schnellsten Schiffe (s.o.).

Sonntagfrüh: Ab 6.00 Uhr Frühstück im Festzelt. Beginn des Hafenkonzerts des NDR und des Oevelgönner Fischmarktes. Möglichkeit zur Besichtigung der STETTIN und des Feuerschiffs ELBE 3, des TIGERS, der OTTO LAUFFER und des Feuerlöschbootes OBERBAURAT SCHMIDT. Ab 10.12 (HW) Abreise.

	Brunsbüttel:				Hamburg St. Pauli:			
	HW	HW	NW	NW	HW	HW	NW	NW
Fr. 31.8.	6.08	18.21	1.03	13.10	8.52	21.06	4.00	16.04
Sa. 1.9.	6.49	19.06	1.41	13.50	9.31	21.49	4.38	16.45
So. 2.9.	7.31	19.52	2.18	14.30	10.12	22.34	5.17	17.28


MUSEUMSHAFEN
OEVELGOENNE eV

MUSEUMSHAFEN OEVELGÖNNE e.V.

VEREINIGUNG ZUR ERHALTUNG SEGELNDER BERUFSFAHRZEUGE

Zu verkaufen: Frachtsegler-Rumpf AURORA von Hamburg

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Mitglieder und Freunde,

wir möchten Ihnen heute einige Informationen über einen sehr gut erhaltenen Fracht-Segelschiffs-Rumpf geben, der unbedingt erhalten und wieder aufgeriggt werden sollte. Durch den Einsatz von einigen sehr aktiven Mitgliedern der Vereinigung und die kostenlose Hilfe der Hamburger Feuerwehr und der Stadtreinigung konnte der Rumpf - eigentlich schon zum Abwracken verurteilt - vom Grund der Este geborgen, gesäubert, vom Schlamm befreit und zur gründlichen Inspektion und Kalfaterung zur Werft gebracht werden. Nach einer umfangreichen Bestandsaufnahme und Aufmaßung steht fest, daß sich der Rumpf in einem ausgezeichneten Zustand befindet und sich die Wiederinfahrtnahme als historischer Segler in jedem Fall lohnen wird.

Da der Verein Museumshafen Oevelgönne wegen seiner Verpflichtung für andere Schiffe finanziell nicht in der Lage ist, die Restaurierung selbst vorzunehmen, suchen wir einen neuen Eigner oder Reeder, der den Rumpf wieder zum Segler aufbauen möchte. Dabei wollen wir, eventuell durch Übernahme der Bauaufsicht, gerne beratend helfen. Nach Möglichkeit soll das Schiff den Museumshafen Oevelgönne als Heimathafen behalten. Die erst 10 Jahre alte Maschinenanlage ist überholt und wieder betriebsbereit, von verschiedenen norddeutschen und dänischen Werften liegen detailierte Angebote vor. Ein ausführliches Informationsheft mit den Linienrißen und Bestandsplänen senden wir auf Anfrage gerne zu. Der Vorstand des Museumshafen Oevelgönne e.V. ist der Auffassung, daß in einer traditionsreichen Schiffahrtstadt wie Hamburg ein weiteres privates Engagement zur Erhaltung eines solch interessanten Segelschiffes gefunden werden müßte.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Thomsen

S C H I F F S D A T E N "A U R O R A" von Hamburg (jetziger Liegeplatz: Museumshafen Oevelgönne)

Rumpflänge: 24,17m Breite: 6,49m Raumtiefe: 2,90m Tiefgang: 3,20m
Raumgehalt: 84,34 BRT (entspricht 238,68m^3) Nettoraumgehalt: 56,27 NRT (entspricht 159,24m^3)
Baujahr: 1875 Bauwerft: Sunnhorland Bauort: Skanevik/Norwegen Baumaterial: Nadelholz
Schiffstyp: Hardanger-Jakt Takelung (geplant): Galeaß (Ketsch)
Maschinenanlage: 4-Zylinder-Dieselmaschine Hersteller: Callesen - Abenra/Dänemark
Typ/Leistung: 422 DO - 180 PS bei 500 Umdr./min Antrieb über Verstellpropeller
urspr.Zweck: einmastiger Frachtsegler für Fischtransporte von den Lofoten nach Süden
letzter Heimathafen: Kristiansund/Norwegen
Umbauten: 1937 wurde das Schiff völlig neu verzimmert und um 10 Fuß verlängert, Beplankung und Wegerung 8 cm
Literatur: (norwegisch) Goethe Goethesen:"Norske Kystens frakte menn"
Verkaufspreis: DM 55.000,- (Bisher entstandene Kosten für die Bergung und Überholung des Rumpfes)

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

Meuterei auf der AURORA?

von Kapitän Kurt Gerdau

In ihren jungen Jahren wurde die 1854 aus bestem Eichenholz in Memel erbaute Bark *Aurora* in ferne Länder geschickt, um Handelsgüter über See zu transportieren. Es blieb der Tüchtigkeit des Kapitäns überlassen, wo und zu welcher Fracht er eine Ladung auftrieb, denn das Netz der Schiffahrtsagenturen war auf die noch recht langsame Postverbindung angewiesen.

Holzschiffe alterten, unter die harten Wetterbedingungen des Atlantiks gestellt, schneller und bekamen wie alte Menschen einen Buckel.

Die Memeler Reederei R. Ranisch, Schwederski & Comp. zog das Schiff rechtzeitig aus der großen Fahrt zurück und setzte es in den letzten Jahren in der Nord- und Ostsee ein.

Bevor die Bark in Memel im Winter 1878 mit einer Ladung Sleepers[1]) beladen wurde, besichtigte der Experte Ranisch den Segler und befand ihn in allen Teilen als durchaus seetüchtig. Er war mit 42000 Mark bei dem Memeler Schiffsversicherungs-Verein versichert worden.

Am 4. Dezember 1878 verließ der Windjammer unter Führung von Kapitän Robert Haman den Hafen. Bevor der Lotsenkutter Nr. 2 den Oberlotsen Flugmacher abholte, unterhielten sich die beiden Seeleute über den milden Winter, der in diesem Jahr wenig Eis gebracht hatte und die Schiffahrt im Baltischen Meer[2]) kaum lähmte.

»Gute Reise«, wünschte er, drückte auch dem Steuermann Siebold die schwielige Hand, und scherzend fügte er hinzu: »Ihr seid ja bald wieder da!«

Kapitän Haman lachte, ihm konnte die Reise nach London nicht schnell genug gehen, hatte er sich doch bei der aufstrebenden Königsberger Dampfschiffsrhederei um eine Stellung beworben.

Schwache umlaufende Winde halfen dem Kapitän, die Bark von der gefährlichen Küste freizusegeln und offenes Wasser zu gewinnen. In der Nacht klarte es auf, und die Temperaturen fielen unter den Gefrierpunkt. Das Spritzwasser fror an Deck, auf dem drei Lagen Sleepers gestapelt lagen.

In der Hansezeit durfte aus Sicherheitsgründen sowohl für den Seemann als auch für den Kaufmann und dessen Ware zwischen dem 11. November und dem 22. Februar kein Schiff in See gehen.

Aber sicher dachten die Matrosen nicht daran. Sie fluchten bei jedem Segelmanöver, weil das Tauwerk vereist und die Segel steif und kaum zu bearbeiten waren. Ihre Hände rissen auf, und die Logis blieben ungeheizt.

Im Sund hinderte Treibeis die Weiterreise, und der Alte beschloß zu warten. Er rechnete mit einem Umspringen des Windes, der das Eis dann in den Belt treiben würde. Er hätte auch einen der auf Kundschaft wartenden Eisbrecher nehmen können, aber seine Entscheidung erwies sich als richtig. Der Wind drehte, und das Eis trieb nordwärts. Am 17. Januar erreichte morgens um 4 Uhr Hirtshals, und der Steuermann glaubte, 9 Seemeilen von der Küste entfernt zu sein. Noch auf seiner Wache verschlechterte sich das Wetter. Die Küste war nicht mehr sichtbar, Schneeschauer und Hagelböen wechselten sich ab. Er lotete und fand nur noch 6 Faden Wasser.

Inzwischen war der Kapitän an Deck erschienen, um seine Wache anzutreten und den Steuermann abzulösen. Als er das Ergebnis der Lotung hörte, ließ er sofort die Rahen backbrassen, um die Fahrt des Schiffes aufzuhalten, aber es war zu spät. Das Schiff stieß auf und saß fest in der Jammerbucht.

Gewohnt, schnelle Entscheidungen zu fällen, ließ er die Deckslast über Bord werfen, um das Schiff zu leichtern. Alle packten zu, und tatsächlich kam die Bark frei. Doch hatte keiner von ihnen an das nicht festgesetzte Ruder gedacht. Es schlug um, und das Schloßholz brach. Bevor es gelang, das Ruder wieder einzuhängen, saß der Segler erneut fest.

Über Nacht blieb die Mannschaft an Bord, war aber am nächsten Morgen nicht mehr zu bewegen, die Pumpen zu bedienen. Das Wasser stand nun vier Fuß hoch im Laderaum. Zwar hatte der Schneefall aufgehört, aber alle Anzeichen sprachen für aufkommenden Wind.

Der Kapitän beriet sich in der Kajüte mit dem Steuermann. Es gab noch Möglichkeiten: Die Luken mußten geöffnet und weitere Ladung geworfen werden. Vielleicht konnte das Schiff auch abgeschleppt werden.

Es klopfte, und der Schiffszimmermann Sakewitz trat ein. »Na, Meister Blau«, brummte der Alte, »was gibt's?« »Wir verlassen das Schiff, Käpt'n. Es hat keinen Sinn mehr. Aus Westen zieht ein Sturm auf, das Schiff ist verloren!«

»Unfug! Es steht nicht gut; aber wir können nicht einfach aufgeben. Es ist unser Schiff. Geht wieder an eure Arbeit. Wir werden weiter leichtern.«

Doch der alte Schiffszimmermann wollte nicht. Er schüttelte energisch den Kopf.

»Wir setzen das große Boot aus und hauen ab. Das wollte ich nur gesagt haben.«

Wütend sprang der Kapitän auf. Sein Gesicht rötete sich, das hatte er noch nicht an Bord erlebt. Er drohte: »Das ist Meuterei, Tim'mann! Ihr wißt, was darauf steht! Ich bring' euch ins Gefängnis! Zu Hause wird sich kein Hund mehr nach euch umdrehen!«

»Das ist mir egal, Käp'ten, für 48 Mark Monatsheuer arbeite, aber sterbe ich nicht!«

Ohne das große Rettungsboot konnten sie nicht an Bord zurückbleiben. Also fuhren die beiden Achterschiffsgäste notgedrungen mit an Land. Sofort nahm der Kapitän Verbindung mit den einheimischen Fischern auf, die auch bereit waren, das Schiff abzubringen, die jedoch, sollte der Versuch mißlingen, für ihre Anstrengungen 2000 Mark haben wollten. Darauf konnte Robert Haman nicht eingehen: »no cure – no pay« (kein Erfolg – kein Geld) war einer der Sätze, die jeder Kapitän im Sinne des Reeders beherzigen mußte.

Es wäre sowieso zu spät gewesen. Als er bei winterlicher Morgenröte am 19. Januar den Strand betrat und hinüber zur *Aurora* blickte, war die Bark, vom Sturm gebeutelt und zersaust, nur noch ein Wrack.

Die Frage, ob eine Meuterei vorgelegen hatte, entschied das Königliche Seeamt in Memel wie folgt:

»Der Zeitpunkt, zu dem die Mannschaft – wenn auch gegen den Willen des Kapitäns – das Schiff mit dem einzigen dafür in Frage kommenden Boot verlassen hatte, war die letzte sich bietende Möglichkeit, das Schiff gefahrlos zu verlassen.«

1) Eisenbahnschwellen.
2) Frühere Bezeichnung für Ostsee.

Neuerscheinung

PIEKFALL

SONDERDRUCK

Kurzer Abriß der deutschen Seefischerei

von

G. Timmermann

Ein Führer durch die Fischereiabteilung des Altonaer Museums.

Hamburg 1939

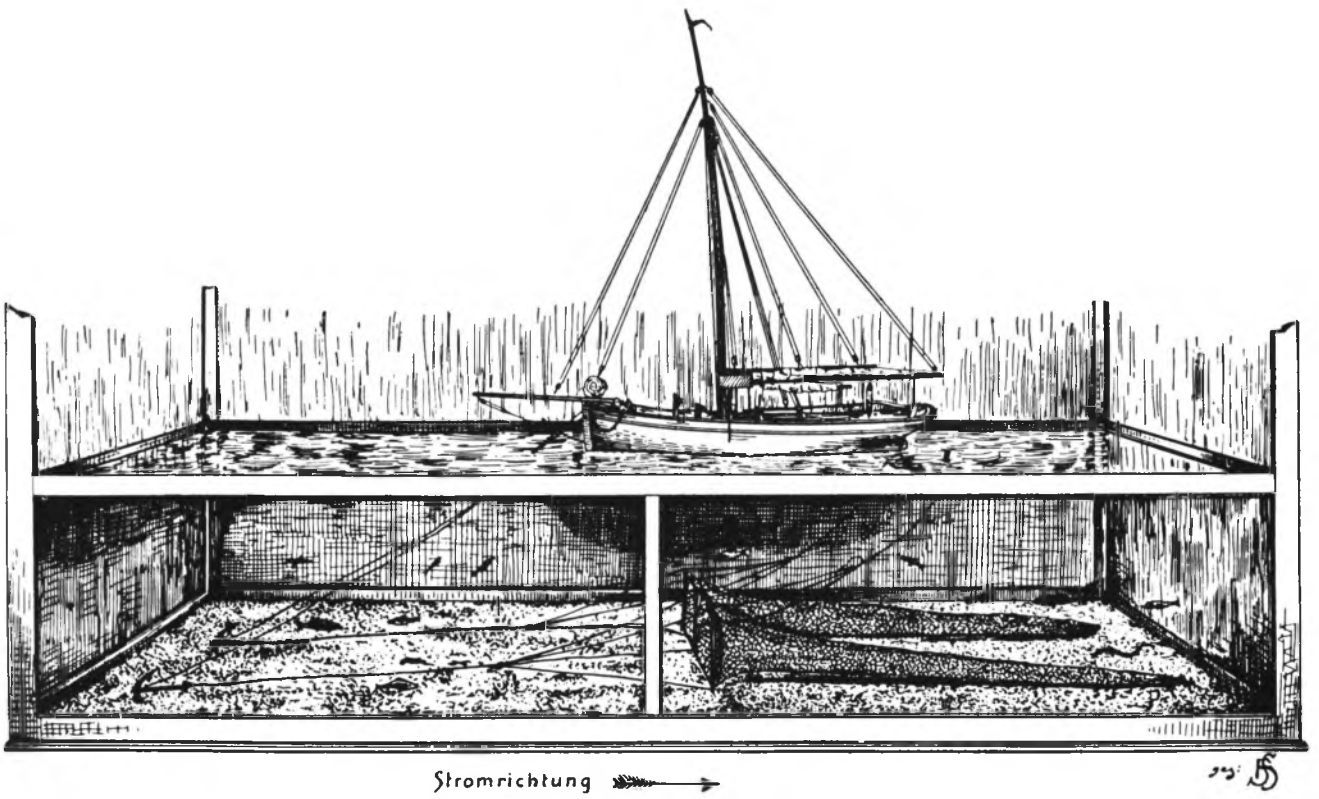


Abb. 4: Hamenfischerei auf der Unterelbe (Mod. 20)

Neuerscheinung aus der Reihe "PIEKFALL"-Sonderdrucke:

Unveränderter vergrößerter Nachdruck für die Freunde des Gaffelriggs mit freundlicher Genehmigung des Autors und des Altonaer Museums in Hamburg, Norddeutsches Landesmuseum.
Die reich und anschaulich mit über 40 Zeichnungen illustrierte schiffskundliche und fischereigeschichtliche Schrift von Gerd Timmermann (Altonaer Museum) beschreibt die Fischfangmethoden und die Fischereifahrzeuge bis zur Einführung des Fischdampfers anhand der Modelle im Altonaer Museum. 64 Seiten, Format DIN A 4.

Gegen Zahlung von DM 10,00 auf das Konto der Freunde des Gaffelriggs, Postscheck Konto-Nr. 118848-200
erhält man das Heft von Peter Gold zugesandt. Stichwort:"Fischereiführer Altona"

VERKAUFSANZEIGEN

"ZEUS" zu verkaufen:

In Lübeck-Travemünde liegt seit einigen Jahren der Rumpf des in Marstal 1906 gebauten Jachtschoners, gut versteckt unter einer Plane. Der Rumpf scheint nicht schlecht zu sein. Die jetzigen Eigner können das Schiff nicht mehr halten und wollen billig verkaufen: 21,00x5,80m, 57 BRT, 135 Skania-Diesel, VB:50.000,-
Armin Mund, Talstr.7-5429 Klingelbach 06486/1249

"URSA" for Sale:

Built from oak in Denmark 1939, Berth:Troense, L 45' - B 16' - D 61/2', 105 HP Renault-Diesel Fully equipped for comfortable living onboard-also in winter. Tel:0045-9-22 59 44

MARITIME BILDER
SCHIFFPORTRAITS UND KÜSTENLANDSCHAFTEN
AQUARELLE · ZEICHNUNGEN · ORIGINAL-RADIERUNGEN

WERNER SCHULTZ
MALER UND GRAFIKER IN FINKENWERDER
ATELIER UND STÄNDIGE AUSSTELLUNG: NESSDEICH 5
BESICHTIGUNG NUR NACH TEL. VEREINBARUNG: 040-743 46 16

Mesan / Besan

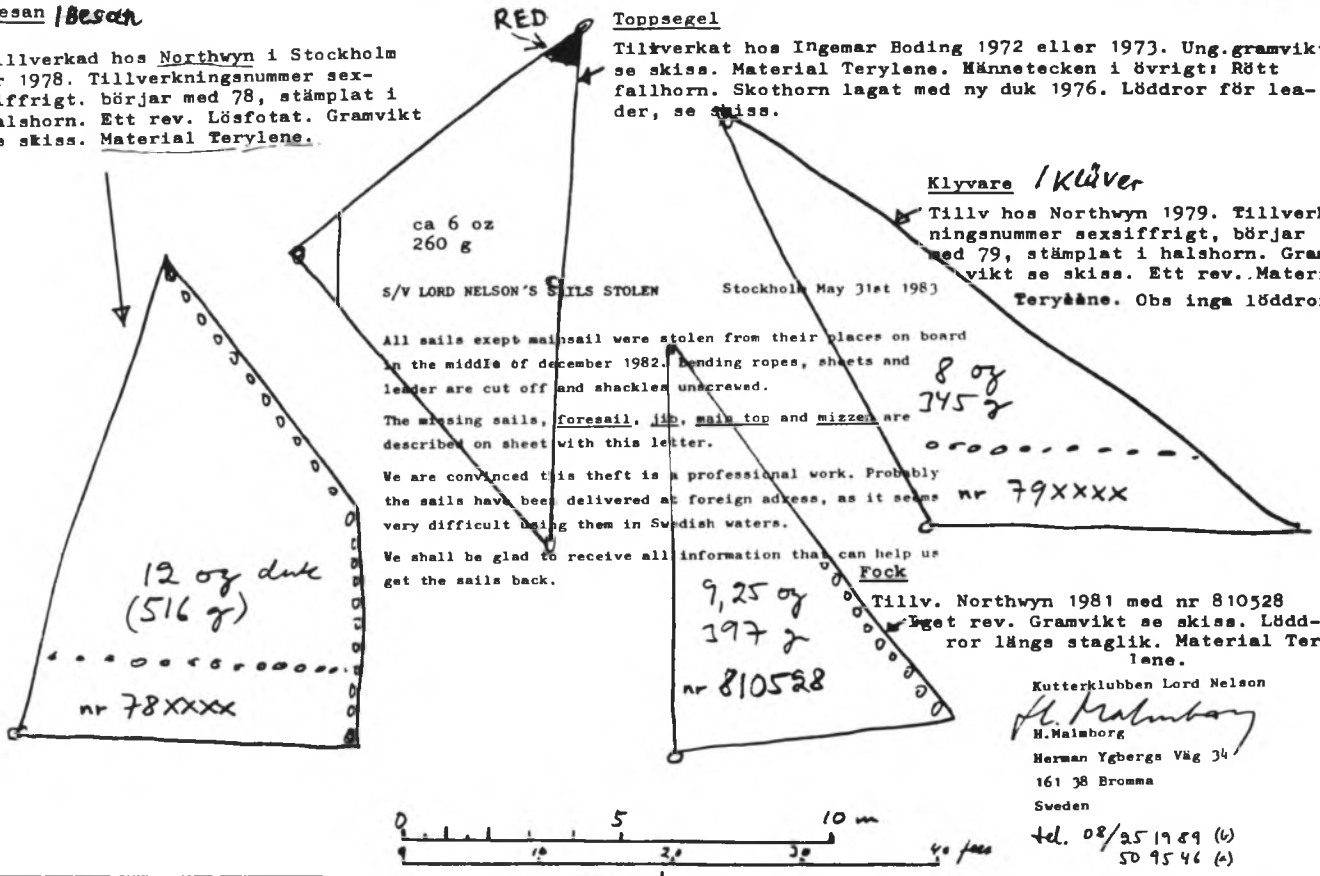
Tillverkad hos Northwyn i Stockholm år 1978. Tillverkningsnummer sexsiffrigt. börjar med 78, stämplat i halshorn. Ett rev. Lösfotat. Gramvikt se skiss. Material Terylene.

Toppsegel

Tillverkat hos Ingemar Boding 1972 eller 1973. Ung.gramvikt se skiss. Material Terylene. Männetecken i övrigt: Rött fallhorn. Skothorn lagat med ny duk 1976. Löddror för leader, se skiss.

Klyvare / Klüver

Tillv hos Northwyn 1979. Tillverkningsnummer sexsiffrigt, börjar med 79, stämplat i halshorn. Gramvikt se skiss. Ett rev. Materia Terylene. Obs inga löddror



S/V LORD NELSON'S SAILS STOLEN Stockholm May 31st 1983

All sails exept mainsail were stolen from their places on board in the middle of december 1982. Bending ropes, sheets and leader are cut off and shackles unscrewed.

The missing sails, foresail, jib, main top and mizzen are described on sheet with this letter.

We are convinced this theft is a professional work. Probably the sails have been delivered at foreign adress, as it seems very difficult using them in Swedish waters.

We shall be glad to receive all information that can help us get the sails back.

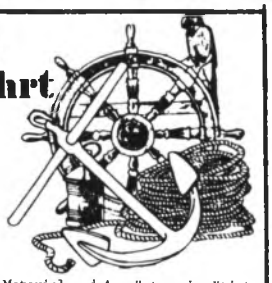
Fock

Tillv. Northwyn 1981 med nr 810528 Inget rev. Gramvikt se skiss. Löddror längs staglik. Material Terylene.

Kutterklubben Lord Nelson

H.Malmborg
Herman Ygbergs Väg 34
161 38 Bromma
Sweden
tel. 08/25 19 89 (b)
50 95 46 (a)

Schiffsausrüstung für die traditionelle Segelschiffahrt liefert preisgünstig:
MICHAEL THÖNNESSEN
Oevelgönne 42
2000 Hamburg 52
Tel: 040/880 73 77



Ich versuche alles zu liefern, was auf alten Segelschiffen an Material und Ausrüstung benötigt wird. Ruft bitte an oder schickt eine Postkarte, wenn Ihr ein spezielles Angebot braucht.
Hier ein paar Beispiele aus dem Lieferangebot:

Blöcke aus Eschenholz, seewasserfest verleimt, kupfergenietet, unbehandelt mit verzinkten Beschlägen, Nylonscheiben und Bolzen aus NIRO-Stahl, ohne oder mit Hundsfott, aus Dänemark

Blocklänge (für Tauwerk-Ø in mm)	3" (8mm-Tau)	4" (12mm-Tau)	5" (16mm-Tau)	6" (18mm-Tau)
einscheibig ohne/mit Hundsfott	19,50/22,25	24,10/27,40	30,50/34,30	38,30/43,60
zweischeibig ohne/mit Hundsfott	24,10/26,80	32,90/36,10	43,60/47,30	55,00/59,80

Duradon-Segeltuch aus gesponnener Polyesterfaser mit dem Aussehen von Baumwolle, Breite 61cm, Gewicht 550g/qm, Farben weiß, rotbraun, segelbraun, DM 17,50/m und DM 13,15/m (ganze Rollen

Fitten aus Pockholz: 200mm lang DM 13,40 | 300 mm lang DM 22,80 | 400mm lang DM 35,50

Holzteer zum Labsalen und zur Holzkonservierung, Kanister a 5 Liter DM 25,00

Hüsing, geteerte Schnur aus Naturhanf, Ø ca 3-4mm, zum Kleeden und viele andere Zwecke
Fisse 500g (ca 70m) DM 5,50 | Rolle 5kg (ca 700m) DM 48.00 | Rolle 8kg (ca 1100m) DM 78,00

Hüsing aus Polypropylen, geteerte Schnur aus Polypropylenfaser, Ø ca 3-4mm. Dieses Hüsing ist unverrottbar, d.h. es braucht nicht gelabsalt zu werden, durch die Teerung läßt es sich sehr gut binden und ist ideal zum Einbinden von Webeleinen, Klotjes usw. Rolle 2kg DM 38.00

Kalfateisen aus Werkzeugstahl, gerade: scharf DM 19,55 | 1 Rille DM 19.95 | 2 Rillen DM 22,95
gebogen: scharf DM 22,60 | 1 Rille DM 23.10

Kalfathammer aus Hartholz mit Eisenringen Ø 65mm, Länge 260mm DM 58,00

Kalfatwerg, 1a-Qualität, geteert pro kg DM 9.80 - in Ballen a 25kg pro kg 7,80 = Ballen 195,00

Kleedkeulen aus Eschenholz Ø 30mm 7,80 | Ø 40mm 10,50 | Ø 50mm 11,90 | Ø 60mm 13,10 | Ø 70mm 14,50

Klotjes aus Pockholz, Loch-Ø 18mm 7,40 | 12mm 9,25 | 16mm 12,00 | 20mm 14,20 | 24mm 16,95

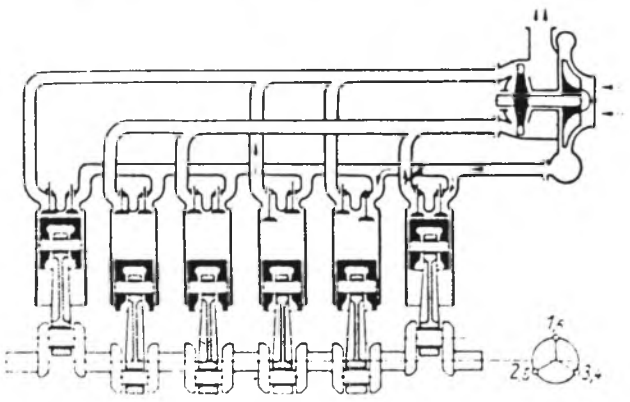
Leinöl und Leinölfirnis zur Holzkonservierung, zum Labsalen u.v.m., Kanister a Liter DM 29,00

Marlspieker aus Werkzeugstahl 150mm 19,80 | 200mm 22,90 | 250mm 26,50 | 300mm 27,70 | 350mm 29,30

Tauwerk aus Hanf-Naturfaser (HA), Manila (MA), Polypropylen-braun (PP) und Perlon/Polyamid(PA) aus Polypropylen-Splitfaser, 3-kardeelig, manilabraun, 220m-Trossen, schwimmfähig, preiswertes Allround-Tauwerk für alle Zweck an Bord

Durchmesser	8 mm	12 mm	16 mm	20 mm	24 mm
Bruchlast pro Trosse	960 kg	2030 kg	3500 kg	5370 kg	7600 kg
(= pro m)	DM 66,00	DM 121,00	DM 198,00	DM 298,00	DM 374,00
	(0,30)	(0,55)	(0,90)	(1,35)	(1,70)
lose pro m	0.40	0,75	1,20	1,75	2,20

Alle Preise inclusive gesetzlicher Mehrwertsteuer, aber exclusive Verpackungs- und Versandkosten
Nur Versand, beziehungsweise Abholung nach telefonischer Rücksprache! Kostenl.Katalog anfordern!



Wenn Sie von Ihrem Motor und der technischen Anlage an Bord etwas länger gute Leistungen erwarten, müßen Sie für regelmäßige Pflege und Wartung sorgen!

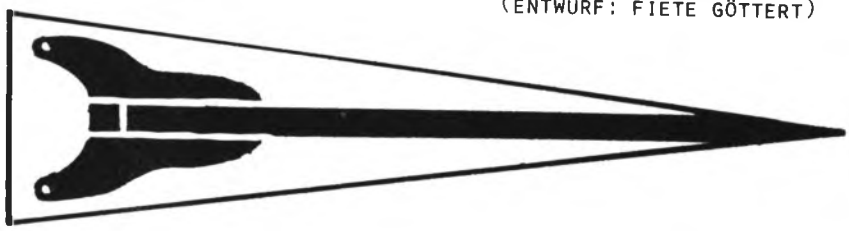
Wir übernehmen Wartung und Reparatur
Weitere Informationen:
040/39 36 23 (Peter)

MOTOREN - YACHTTECHNIK
Beratung - Planung - Reparatur

Gaffelwimpel:

Am 17.Juni bestellte ein Gaffelfreund aus Bremen einen Gaffelwimpel. Leider konntedie Bestellung nicht ausgeführt werden, da weder Name noch Anschrift auf der Postkarte vermerkt waren. Bitte neu ordern!

NEUAUFLAGE DES WIMPELS DER FREUNDE DES GAFFELRIGGS
(ENTWURF: FIETE GÖTTERT)



GRÖSSE 1 30 x 120 CM PRO STÜCK DM 30,00
GRÖSSE 2 60 x 240 CM PRO STÜCK DM 40,00

MATERIAL: WEIßES POLYESTER-FLAGGENTUCH MIT IN SCHWARZ AUFGEDRUCKTER GAFFEL, MIT LIEKBAND, AUGE UND BÄNDSEL. PREISE INCL. MEHRWERTSTEUER, PORTO UND VERPACKUNG!
AUSLIEFERUNG DURCH:

TOPLICHT GmbH
Schiffsausrüstung für die traditionelle Segelschiffahrt
Oevelgönne 42
2000 Hamburg 52
Tel: 040/880 60 77
Telex:213449 topli

Heuerstelle:

Es gibt sie immer noch! Heuerangebote und Heueranfragen bitte einsenden an

Heuerstelle der
"Freunde des Gaffelriggs"
Oevelgönne 42
2000 Hamburg 52

Vermittlung bzw.Veröffentlichung im PIEKFALL nur für die Mitglieder der Vereinigung!

Heuerangebot (Hand gesucht)

Ich bin Eigner des Gaffelschiffes:

Name:

Typ: Baujahr:

Takelung: Segelfl.qm:

Maße: (LxBxT)

und suche:
☐ gelegentlich (z.B. an Wochenenden) Mitsegler,
feste Hand/Hände, die als dauernde/s Besatzungsmitglied/er anheuern
Hand/Hände, die für einen Urlaubs/-Überführungstörn anheuern, Dauer

ca Wochen,vom bis

von/nach
Revier:

Art+Höhe
d.Kosten:

☐ mit Spaß am Segeln und Arbeiten
☐ möglichst mit Vorkenntnissen
☐ möglichst Sport-Patentinhaber

Heueranfrage (Schiff gesucht)

Ich bin Mitglied der "FREUNDE DES GAFFELRIGGS" und möchte gerne:
☐ als Mitfahrer einmalig oder gelegentlich auf einem Gaffelschiff anmustern
☐ als feste Hand zum Segeln+Arbeiten auf einem Gaffelschiff anmustern,
☐ als Besatzungsmitglied für einen Urlaubs/Überführungstörn anmustern.

ca Wochen,vom bis

oder

Schiffstyp
(möglichst):

Revier
(mögl):

Ich habe
☐ einfach nur Lust und möchte das Segeln auf alten Schiffen kennenlernen
☐ schon einige Erfahrungen/Vorkenntnisse gesammelt,
☐ ein Sport-Patent und könnte als Steuermann o.ä. fahren.

Kenntnisse/
Patent:

Vorname
und Name:

geb.
am: Beruf: Telefon:

Straße: PLZ,
Ort:

Mitglieder-Anmeldung:

Wer Mitglied bei den "Freunden des Gaffelriggs" werden möchte und in den Genuß des regelmäßigen Bezuges des PIEKFALL's und der Einladungen kommen möchte, der sollte die nebenstehende Mitglieder-Anmeldung ausschneiden, ausfüllen und absenden an:

"Freunde des Gaffelriggs"
Oevelgönne 42
2000 Hamburg 52

Gleichzeitig müssen DM 20,- als Jahresbeitrag auf das Konto der Vereinigung Nr. 118848-200 Postscheckamt Hamburg eingezahlt werden.
Mitglieder, die umziehen, werden gebeten, ihre neue Anschrift mitzuteilen!

Name: Vorname:

geb. am: Beruf/ Branche:

Straße: Straße:

PLZ, Ort: PLZ, Ort:

Telefon: g=geschäft. p=privat

Mitgl. seit: Funktion:

Beitrag bezahlt 19

Eigner des Gaffelschiffes:

Name: Heimathafen:

Typ: Takelung: Segelfläche: m²

Baujahr: Bauwerft: Baumaterial:

Länge Gesamt m | Länge Rumpf m | Länge CWL m | Breite m | Raumtiefe: m | Tiefgang m

Vermessung: BRT NRT

Kaiser's Bart ...

Deutschlands
führende Yachtzeitschrift

Yacht

YACHT Blumenstraße 37, 2000 Hamburg 60

Redaktion PIEKFALL
Herrn Peter Gold
Fischersallee 87

2000 Hamburg 50

Redaktion

Telefon 040/479013, Telex 0215236

Hamburg, den 13. Mai 1983
hs/na

Sehr geehrte PIEKFALL-Redaktion,

wir ersuchen Sie, den folgenden Leserbrief in Ihrer nächsten PIEKFALL-Ausgabe zu veröffentlichen:

In Ihrem Mitteilungsblatt "Piekfall" lesen wir, daß Sie einen "Raubdruck" aus der Zeitschrift YACHT des Jahrgangs 1917 über Seefischerei mit Segelfahrzeugen annoncieren. Auch ohne Anfrage ehrt es uns, daß Sie so alte Artikel für so aktuell halten, daß sich die Mühe eines Nachdrucks lohnt. Was Sie hingegen kaum ehrt, ist die süffisante Art, wie Sie in einem Nebensatz unsere heutige Arbeit abqualifizieren: "aus der ehemals lesenswerten Segelzeitschrift DIE YACHT". Gerade die Piekfall-Redaktion sollte wissen, wie sehr wir uns in den letzten Jahren bemüht haben, die Idee der Erhaltung alter Gebrauchssegler zu fördern. Unzählige Berichte über erhaltenswerte Schiffe und über Aktivitäten der Gaffelsegler sind erschienen. Mancher Oldtimer würde heute nicht mehr leben, wenn die YACHT nicht auf die Erhaltenswürdigkeit hingewiesen hätte. Vielleicht sollten Sie sich mal die Mühe machen, in die Dokumentationsmappe Ihres Mitglieds Joachim Kaiser zu blicken.

Auch wenn wir verstehen, daß der Blick eines Gaffelsegler-Fans mit der Zeit nur noch zwischen Klau und Piek pendelt, sollten Sie doch nicht übersehen, daß wir auch noch Leser haben, die an den übrigen Bereichen des Segelsports interessiert sind.

Harald Schwarzlose
YACHT-Chefredakteur

Mit freundlichen Grüßen
YACHT-Chefredaktion

H. Schwarzlose

Harald Schwarzlose

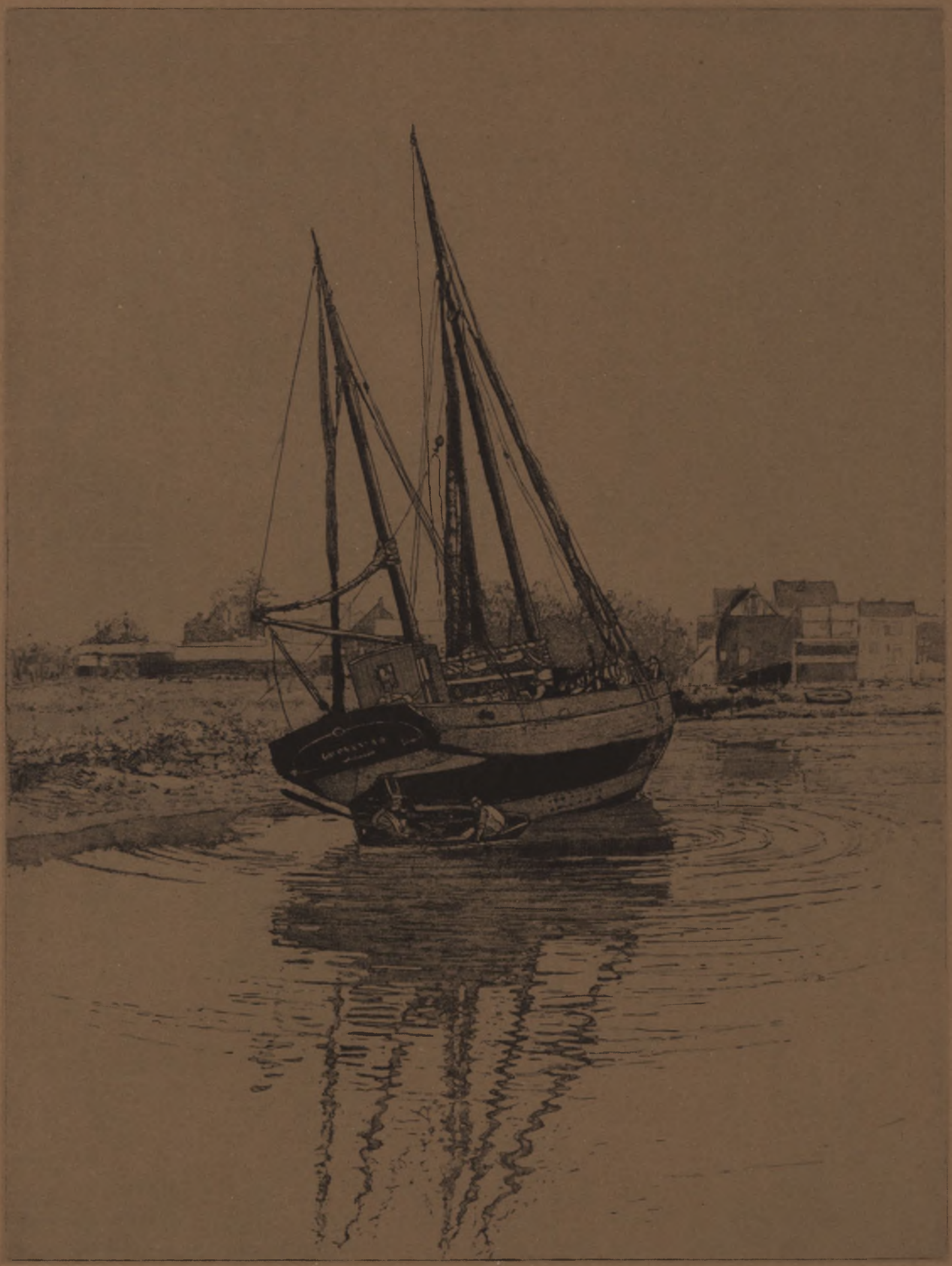
Erneut annonciert die Redaktion des PIEKFALLs einen wunderbar gelungenen Nachdruck aus der "Wochenschrift für Segeln, Motorbootwesen, Yachtreisen und Schiffbau - DIE YACHT", Jahrgang 1917:

Seefischerei mit Segelfahrzeugen.

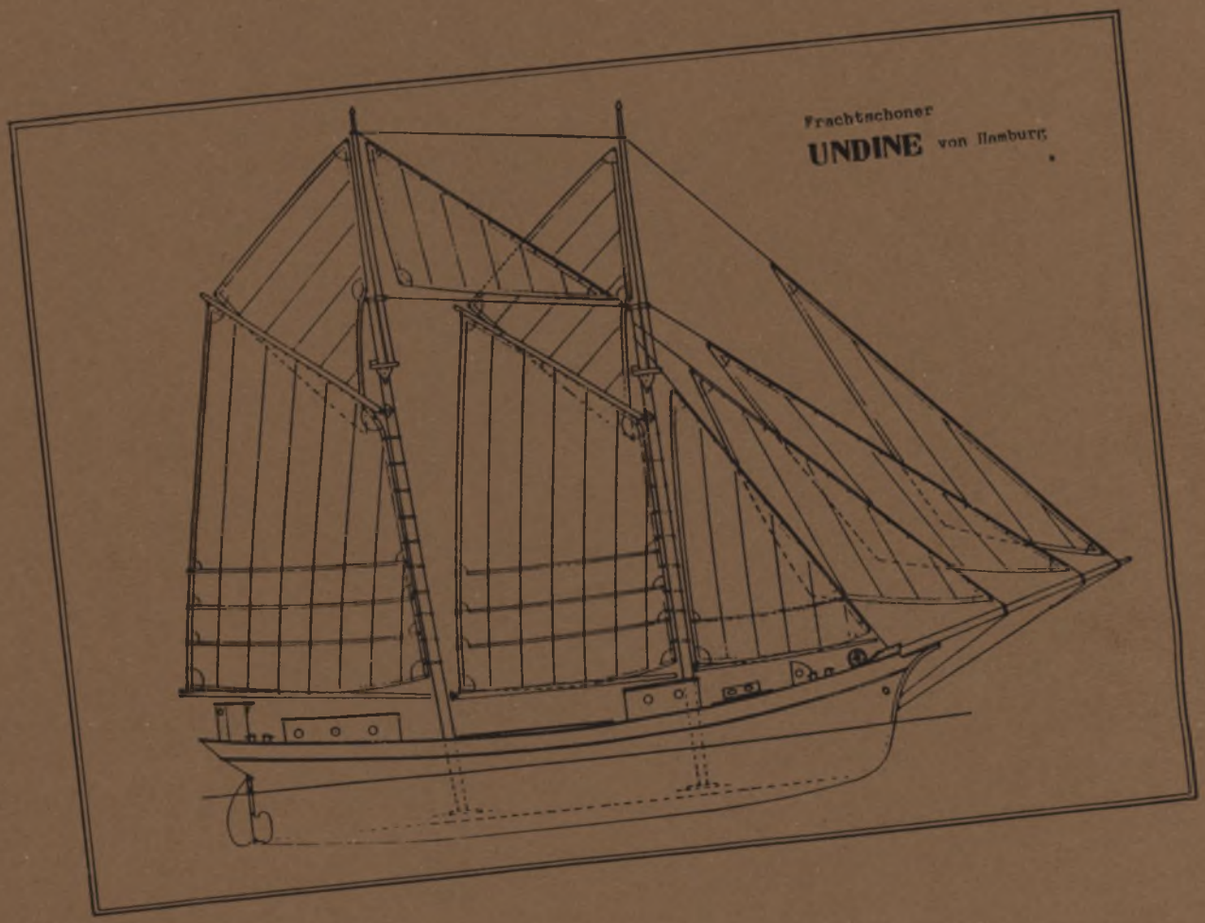
In gut verständlichen Beschreibungen werden darin die verschiedenen Fangmethoden und die teilweise daraus resultierenden Unterschiedlichkeiten der Fahrzeugtypen vorgestellt. Die Bebilderung zeigt u.a. Risse diverser Ostseefahrzeuge (dänische Kutter), Nordseefischer (Heringslogger), Seefischerfahrzeuge von der Elbe (Ewer, Kutter-Ewer und Kutter), Wattfischer (Krabbenkutter), eine Weserjolle und eine von Gustav Junge konzipierte Angel-Ketsch, die wegen Kriegsausbruchs nicht mehr gebaut worden ist. Insgesamt eine Menge interessanter Informationen, die in der späteren Segelschiffsliteratur nur wenig Niederschlag gefunden haben.
Gegen Einzahlung von DM 10,00 auf das Konto Postscheck 118848-200 der "Freunde des Gaffelriggs" - Stichwort (Wichtig!): Seefischerei auf Segelfahrzeugen erhält man das Heft zugesandt.

"ANNA-AUGUSTE" - HF 143 von 1878 Radierung von Werner Schultz

Rüschkanal in Finkenwerder mit Behrens-Werft Radierung von Werner Schultz



Kutter-Ewer "GERMANIA" auf der Aue in Finkenwerder Radierung von Werner Schultz


Frachtschoner
UNDINE von Hamburg