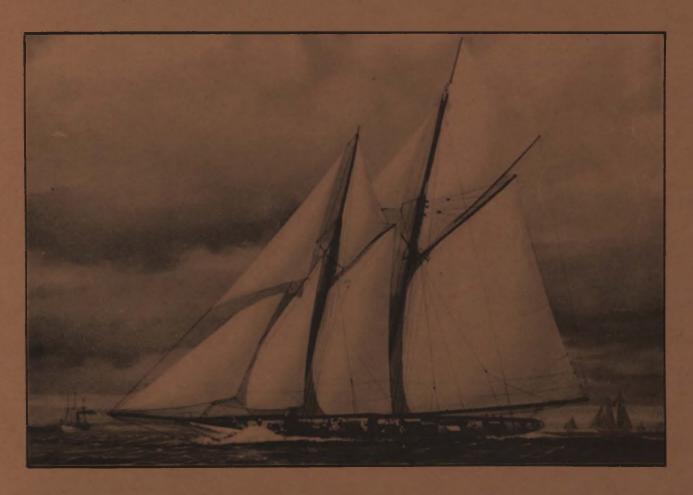


MITTEILUNGSBLATT FÜR DIE FREUNDE DES GAFFELRIGGS HEFT 28 - SEPT.1984







Mitteilungsblatt für die Freunde des Gaffelriggs

Anschrift: Oevelgönne 42 - 2000 Hamburg 52

Das "PIEKFALL" erscheint unregelmäßig (ca dreimal im Jahr - abhängig von den eingesandten Beiträgen) und wird den Mitgliedern der Vereinigung, die den Beitrag in Höhe DM 30,- pro Jahr rechtzeitig zahlen, automatisch zugeschickt!

Also - je mehr Beiträge der Mitglieder in der Redaktion vorliegen, desto eherkann das nächste Heft erscheinen! Das "PIEKFALL" lebt von der aktiven Mitarbeit der Mitglieder!

Konto: Postgiro Hamburg Nr. 118848-200

Redaktionsmitarbeit Heft 28 - September 1984:

Dietmar Schmidt (Druck und Herstellung)
Werner Schultz (Umbruch und Illustration)
Hans-Peter Baum (Schreibdienst und Versand)
Herbert Karting
Michael Thönnessen
Jan Koberstein
Rainer Thönnessen
Werner Ehmke
Rainer Ullrich
und alle Einsender von Beiträgen.



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 mindestens dreimal im Jahr stattfinden: Das Wintertreffen Mitte Februar in Hamburg), die Rumregatta (auf der Flensburger Förde im Frühjahr) 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 30,- erhoben. Man erhält bei rechtzeitiger Einzahlung des Beitrags die Einladungen zu den Treffen und das PIEKFALL zugeschickt. Beitragsrechnungen gibt es nicht!

Das PIEKFALL - Mitteilungsblatt für die "Freunde des Gaffelriggs" erscheint unregelmäßig 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, fordert eine Mitglieder-Anmeldekarte an oder wendet sich bei bestimmten Fragen direkt an eins der folgenden Mitglieder:

Freunde des Gaffelriggs - Oevelgönne 42, 2000 Hamburg 52

Dietmar Schmidt (Redaktion und Druck PIEKFALL) Meister Franke-Straße 33 - 2000 Hamburg 60

Hans-Peter Baum (Schreibdienst PIEKFALL) Tel: 040/37 36 94 c/o Bruno Möller Nachf. - Neuer Wall 34, 2000 Hamburg 36

Peter Gold (Mitgliederkartei und Kasse) Tel: 040/39 36 23

Michael Thönnessen (Museumshafen Oevelgönne) Tel: 040/8 80 73 7 Oevelgönne 42 - 2000 Hamburg 52

Rainer Ullrich (Museumshafen Flensburg) Tel: 040/503301 Alsterberg 18 - 2000 Hamburg 63

Hennig Goes (Schiffergilde Bremerhaven) Tel: 0471/44502 von Ronzelen Straße 2 - 2850 Bremerhaven

Axel Strothmann (Museumshafen Kappeln) Tel: 04642/2593 2341 Wittkiel - Mühle

Wilhelm Schollmeyer (Oldtimerhafen zu Lübeck) Tel: 04509/1814 Bachstelzenweg 7 - 2401 Groß-Grönau/Lübeck

Uwe Griem (Skandinavienkontakte) Tel: 04102/52667 Am Rehm 25 - 2070 Ahrensburg

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

Joachim Kaiser Tel: 04124/7162 Am Hafen 29 - 2208 Glückstadt

Konto der Vereinigung "Freunde des Gaffelriggs" Postgiro Hamburg Nr. 11 8848-200

Inhaltsverzeichnis zum dicksten PIEKFALL, das es je gab:

Seite 3	"PRASIDENDT FREIHERR VON MALTZA	AN"
	wird Museumshafenschiff	

- Seite 4 Der "PRÄSIDENT..." das sind wir von Jörgen Bracker
- Seite 6 Projekt "Präsidendt Freiherr von MAHLZEIT^{M.}, von Matthias Lüntzmann und Kai Freese
- Seite 8 Museumsschiffe in Fahrt: Eisbrecher "STETTIN" Nostalgie unter Dampf von Hans-Georg Prager
- Seite 10 Dampfeisbrecher "STETTIN" von Gottfried Loeck
- Seite 18 Von "ANNA" zu "FRIEDA" Teil l von Uwe Kröncke
- Seite 22 Auf Stipvisite in Ditzum von K.Friedrich Brunner
- Seite 24 'HERMANN' Museumsewer von Itzehoe von Herbert Karting
- Seite 28 "UNDINE" wieder in Fahrt unter Segeln
- Seite 30 Restaurierung des Jachtschoners "HERMINE" von K.B.Kühne
- Seite 34 Takelungsarten vergangener Zeiten: Das Sprietsegel von Horst Menzel

- Seite 47 Die Fischerziege von Herbert Karting
- Seite 52 Vom rundkimmigen Kielewer zum Kutterewer
- Seite 58 Taufrede für Uwes Kahn von Ewald Martens
- Seite 59 Der Störprahm von Herbert Karting
- Seite 62 Zeesenboote von K.Friedrich Brunner
- Seite 64 Die Lühejolle ein Frachtsegler von der Niederelbe, aus der YACHT 1939
- Seite 69 700 Jahre Flensburger Schiffahrt von Gert Uwe Detlefsen
- Seite 74 Neues vom Museumshafen Flensburg
- Seite 76 Tierisch
- Seite 78 Leser schreiben
- Seite 80 Alter Hafen von Stade e.V.
- Seite 81 Anzeigen

Titelbild: Hinterglasmalerei von Uwe Lütgen aus Altonn, darstellend die schottische Schoneryacht CECILIA

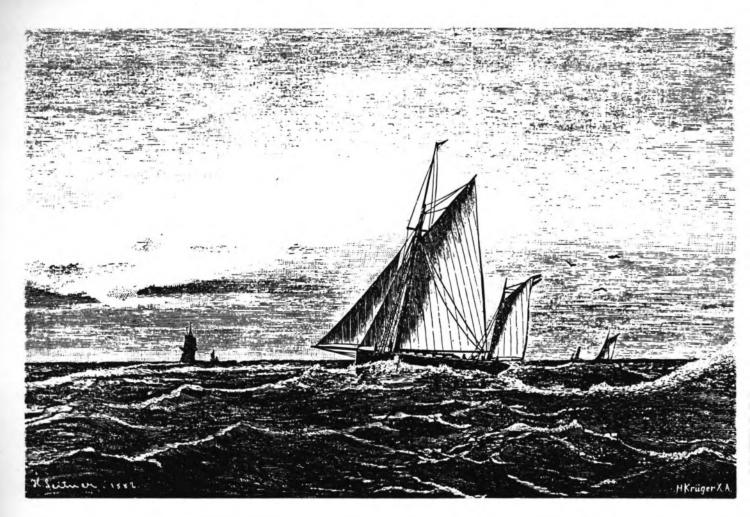






Die Einsicht, daß traditionelle Segelfahrzeuge in unserem schnellebigen Plastic-Zeitalter zu bedrohten Kulturgütern geworden sind, hat sich erfreulicherweise international durchgesetzt. So sind in den vergangenen Jahren in fast allen unseren Nachbarländern Vereinigungen und Clubs entstanden, die sich die Erhaltung und Nutzung dieser Fahrzeuge zum Ziel gesetzt haben. Mögen diese Organisationen auch so unterschiedlich sein wie ihre Fahrzeuge - ein Problem scheint überall dasselbe zu sein: Wenn es nicht gerade um einzelne Prestige-Objekte von national-historischer Bedeutung geht, wie zum Beispiel Lord Nelson's VICTORY oder die CONSTITUTION in Boston, dann sind offenbar selbst in klassischen Seefahrtsnationen öffentliche Organisationen nicht in der Lage, mehr als eine Handvoll alter Seefahrzeuge zu erhalten. Auch Museen können in der Regel nicht mehr als einige wenige repräsentative Einzelstücke konservieren. Um sie in Fahrt zu halten, fehlen ihnen bei allem guten Willen im allgemeinen sowohl die finanziellen als auch die personellen Voraussetzungen.

Will man aber ein altes Fahrzeug nicht "mumifizieren", sondern am Leben erhalten, dann ist das erfahrungsgemäß nur möglich, indem man es in Fahrt hält, und dies wiederum scheint – von wenigen Ausnahmen einmal abgesehen – nur in Privatinitiative und unter großen persönlichen Opfern möglich.



So mancher Eigner erfüllt auf diese Weise eine kulturhistorische Aufgabe, ebenso wie jemand, der ein unter Denkmalschutz stehendes Haus erhält.

Nicht nur bei uns, sondern auch in den meisten anderen Ländern mißt die öffentliche Hand jedoch in dieser Hinsicht mit zweierlei Maß: Wer ein altes Haus erhält, kann mit finanzieller Unterstützung rechnen, nicht aber, wer ein erhaltenswertes Schiff restauriert.

Trotzdem sind im europäischen Raum in den vergangenen Jahren etwa zwei Dutzend große und kleine Vereinigungen zur Erhaltung alter Segelund Dampf-Fahrzeuge entstanden, die zusammen schätzungsweise über 2000 bis 3000 alte Fahrzeuge von der Jolle bis zum Rahsegler vor dem Abwrakken bewahrt haben.

In loser Folge wollen wir im PIEKFALL einige dieser Organisationen vorstellen.



OEVELGÖNNE e.V.

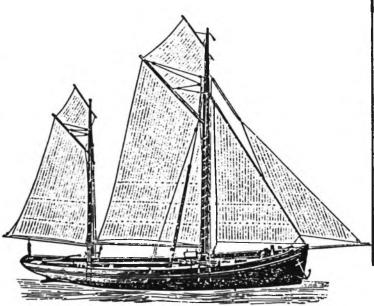
VEREINIGUNG ZUR ERHALTUNG SEGELNDER BERUFSFAHRZEUGE

PRASIDENDT FREIHERR VON MALTZAN** WIRD MUSEUMSHAFENSCHIFF

Im März 1983 entschied sich der Museumshafen Oevelgönne für die Inangriffnahme eines weiteren vereinseigenen Museumsschiffes, und zwar für den Rumpf des Finkenwerder Hochseekutters "Präsidendt Freiherr von Maltzan", der schon seit vielen Jahren in den verschiedensten Häfen vor sich hin rottete, aber dennoch vielen Insidern bei der Vorstellung einer vollendeten Restaurierung dieses Kutters die Augen glänzen ließ. So erwarb denn der Museumshafen Oevelgönne e.V. den heruntergekommenen Rumpf für DM 5.000,-- von Udo Klesen und verbrachte ihn mithilfe einiger Aktiven von Friedrichkoog zur Schiffswerft von Joachim Behrens nach Finkenwerder. Nach den notwendigsten Abdichtungsmaßnahmen konnte dann im März 1984 mit Decks- und Plankenabriß über Wasser begonnen werden, nachdem das Arbeitsamt dem Museumshafen Oevelgönne 2 Stellen aus dem Programm für Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen bewilligte. Unter Anleitung des erfahrenen Bootsbauers und Werftbesitzers Joachim Behrens arbeiten seitdem Kai Freese und Matthias Lünzmann mit großem Engagement an diesem schönen Kutter, unterstützt durch gelegentliche Aktionen eines Förderkreises und vor allem durch die Mitarbeiter der Werft.

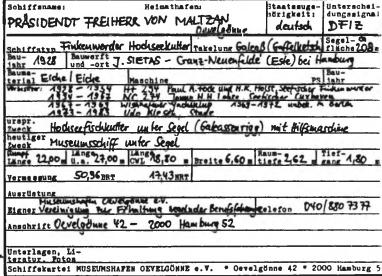
So sind bis heute, allen Zweiflern zum Trotze, fast alle Spanten ausgewechselt und die Beplankung über Wasser neu aufgezimmert; Decksbalken und Deck sollen nun folgen.

Bei dieser Gelegenheit möchte der Museumshafen Oevelgönne allen danken, die sich bislang für dieses Schiff so eingesetzt haben und großzügig Holz, Schrauben, Farben, Ausrüstung etc. spendeten. Im Vertrauen auf zukünftige Unterstützung hofft der Museumshafen Oevelgönne, den Kutter in ca. 2 Jahren in seinen ursprünglichen Zustand zurückversetzt zu haben und das Bild der Museumsschiffe um ein wesentliches Element bereichern zu können.



Finkheiter von E. Kühl in Blankenese.

* Über die Schreibweise des Schiffsnamens finden sich in den verschieden Unterlagen unterschiedliche Angaben diese Version, die wahrscheinlich nicht mit der Schreibweise des Fischereiaufsehers übereinstimmt, ist am Heck des Kutters eingeschnitzt und soll auch in Zukunft benutzt werden.







Der PRÄSIDENT.., das sind wir .

Wir waren stolz darauf, Gerd Kaufmann, der Direktor des Altonaer Museums, und der Unterzeichnende, daß neben uns jemand stand, der ein neues hamburgisches Museum vertrat - ein nicht-staatliches Museum, ein Museum ohne staatliche Zuschüsse: Für den Museumshafen Develgönne sprach Wolfgang friederichsen, als wir gemeinsam den International Congress of Maritime Museums auf dessen Tagung 1981 in Paris nach Hamburg einluden.

Inzwischen hat sich die Fachwelt angesagt, um etwas über die Neuplanung der Schiffahrtsabteilung des Altonaer Museums zu erfahren, die jetzt fertiggestellte Abteilung "Hamburgs Hafen und Schiffahrt" im Museum für Hamburgische Geschicht zu studieren und das gut funktionierende Beispiel des wichtigsten deutschen Museumshafenskennzulernen. Wohl nur hart gesottene Zeitgenossen können es normal finden. daß in einer Zeit der völlig entleerten Staatskassen ein allein vom Enthusiasmus eines Museumsvereins lebendes "Museum" von Tag zu Tag wächst. Wenn es am 1. September 1984 an der Überseebrücke heißen wird "Leinen los" zur großen Parade der Museumsschiffe, die den 5. Internationalen Kongreß der Schiffahrtsmuseen in Hamburg feierlich eröffnen wird, werden die Hamburger nicht ganz ein Drittel aller beteiligten Fahrzeuge stellen.

"Sammeln, Bewahren, Ausstellen" – das sind die drei klassischen Aufgaben eines Museums, die natürlich auch von Mitgliedern eines Vereins wie desjenigen

in Oevelgönne aufgegriffen und mit neuem Leben erfüllt werden konnte. Das meiste hatte schon der "Nestor" dieses Museumhafens, Joachim Kaiser, vorausgedacht, als er der Neugründung den Namen verlieh: "Vereinigung zur Bewahrung segelnder Berufsfahrzeuge". Indessen kann man das "Ausstellen" nicht minder konservativ als das "Bewahren" betrachten und Museumshäfen wie Magazine für Gegenstände abgestorbener Kulturen konzipieren. Die Bewahrung beachränkt eich in solchen Fällen auf das Präparieren für Schauglässr und Vitrinen. Develgönne aber will das funktionale Museum schaffen, will ein besseres Verständnis für Lebens- und Arbeitsvorgänge in der Vergangenheit durch Erhaltung oder Wiederherstellung und Darstellung des Gegenstandss in seiner ursprünglichen Funktion erreichen. Das Museum, das ist nicht der Museumshafen, sondern dort findet es statt, wo immer sich eines der zu ihm gehörenden Schiffe bewegt: im Hamburger Hafen, auf den Watten der Nordsee so gut wis zwischen Schären und Fjorden Skandinaviens.

Das 1888 erbaute Feuerschiff "Elbe 3" und der Hamburger Hafen-Schleppdampfer "Tiger" aus dem Jahre 1910 liegen nicht etwa wie innerlich ausgestorbene Hüllen, gar als Mumien ihrer selbst an der Kette, sondern sind in allen technischen Details voll betriebsfähig erhalten und jederzeit einsatzbereit. Das Restaurieren bedeutet daher eben nicht ein Präparieren "als ob", sondern ein voll verantwortliches Wiederherstellen. Dazu gehören Enthusiasmus und Mut, Überzeugungskraft und die solchen Eigenschaften sich gern hinzugesellende Hilfsbereitschaft, wenn es um Geld oder um Sachspenden geht.
Was wären der "Tiger", die "Otto Lauffer" oder das
feuerlöschboot "Walter Hävernick" ohne den großen
Einsatz der Werft Blohm & Voss ?

Die Wenigsten wissen, wieviel Dreck und Schlamm - meist bei winterlichen Temperaturen - aus einer Schiffsruine herausgaholt, wieviel Rost geklopft und Farbe verstrichen werden muß, ehe die Mitglieder der Vereinigung sich mit eigenen oder gemeinsam restauræten Schiffen stolz vor die Öffentlichkeit wagen können. Und doch ist es gerade das Schöpferische an den kaum zu bewältigenden, selbstgestellten Aufgaben, das auf Vollendung drängt. Und so war es letztlich auch mit dem "Präsidenten....", dem "Präsidendt Freiherr von Maltzan", jenem Hochseekutter, dessen Überreste dank einer kühnen Rettungsaktion in allerdings unsäglich traurigem Zustande, wie im nachfolgenden Beitrag dargestellt, zur Werft von Jochen Behrens nach Finkenwerder überführt werden kannten.

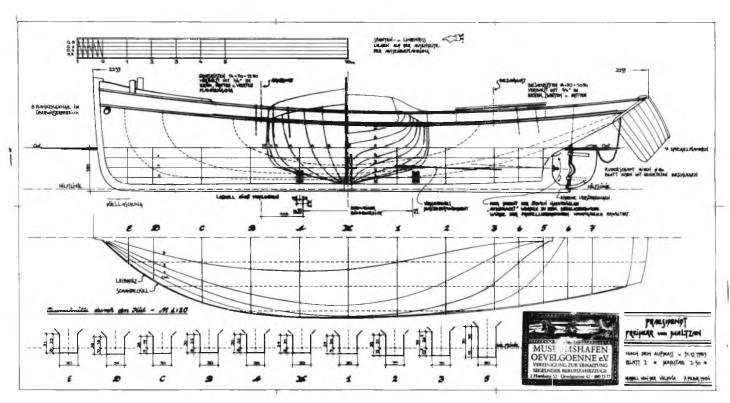
Staunend haben mein Sohn Jacobus und ich in freien Minuten – wir malten gerade das Unterwasserschiff der "Fahrewohl" – zugeschaut, wie Kai Freese und Matthias Lünzmann erst einmal Unkraut gejätet, dann Torfmull abgegraben und schließlich rotte Planken des Decks und der Außenhaut des Kutters mit dem Kuhfuß heruntergebrochen haben und dabai schonungslos die meist durch Splintholz an ihren oberen Enden dem Zerfall schneller preisgegebenen Auflager freilegten. Wie billig das Material 1928 gewählt war! Und schon rasten die beiden Bootsbauer mit frisch

gekochten Planken auf der Schulter quer über die ganze Werft, um sie Augenblicke später sachkundig in den frisch operierten Präsidentenrumpf einzufügen. Wer hat schon das Glück, dergleichen heute irgendwo mitzuerleben? Zum Museumshafen gehört eben nicht allein, Schiffe in Funktion zu erhalten und zu zeigen, sondern auch durch entsprechende Aufgabenstellungen zur Bewahrung handwerklicher Fertigkeiten beizutragen.

Man mag mir mit guter Berechtigung vorwerfen, daß ich, ein Mitglied des Museumshafens, gegen Ende dieses Beitrages ein wenig in Euphorie geraten bin. Dies aber liegt an der vorausgreifenden Phantasie, welche es erlaubt, sich schon jetzt den "Präsident" nach seiner Wiederherstellung an der Seite der "Astarte" vorzustellen. Es gehört mit zu den Betriebsgeheimnissen, mit solcher Euphorie ein bißchen für Ansteckung zu sorgen. Bald hilft und die Feuerwehr, ein andermal sogar die Müllabfuhr, schließlich stellt uns die Firma Reyher-Schrauben weiß Gott keine Selbstverständlichkeit – in Sonderanfertigung hergestellte Schrauben, Muttern und Scheiben, nach Maß für den Präsidentenleib gearbeitet, zur Verfügung.

Ist das noch ein Museum? Der Virus verbreitet sich, wie man sieht, schon weit über die Grenzen der Mitgliedschaft hinaus. Aber die Betroffenen, also jeder, der zum "Maltzan" beiträgt, sagt sich ins/geheim: der "PRÄSIDENT...." – das sind wir.

Jörgen Bracker



PROJEKT'PRÁSIDENDT FREIHERR VON MAHLZEIT'*

Anfang März dieses Jahres wich die Hoffnungslosigkeit des Arbeitslosendaseins von uns. Ein Brief des
Arbeitsamtes flatterte ins Haus mit Vorstellungstermin beim Museumshafen Oevelgönne e.V. Dieser
hatte zwei ABM - Stellen genehmigt bekommen und
suchte nun Bootsbauer für sein Projekt "Präsidendt Freiherr von Maltzan". Ziel dieses Projektes
soll die Restaurierung dieses letzten noch vorhandenen Hochseekutters der einst großen segelnden
Finkenwerder Fischereiflotte sein. Das Vorstellungsgespräch fand im gemütlichen Rahmen "beim Bier" auf
der Bootswerft von Joachim Behrens in Finkenwerder
statt. Hier lernten wir uns das erste Mal kennen.



Wir sind Kai und Matthias, unseres Zeichens gelernte Bootsbauer. Zusammenarbeiten sollen wir mit Joachim Behrens, der uns auf fachlichem Gebiet unterstützt. Eine tolle Sache für uns, denn Herr Behrens besitzt einen großen Schatz an Wissen um die alten Techniken. Hier können wir, während wir arbeiten, auch lernen und uns qualifizieren, was uns sofort zusagte. Der andere Punkt, der uns fasziniert, ist die Vielfältigkeit und das Umfassende der Arbeit.

Wir sollen zu zweit mit Hilfe der Werft einen immerhin 23 m langen Kutter von Grund auf renovieren, und es ist viel zu tun an dem alten Schiff! Vieles muß neu gebaut werden, anderes ausgebessert oder auch nur konserviert werden. Man muß sich be-





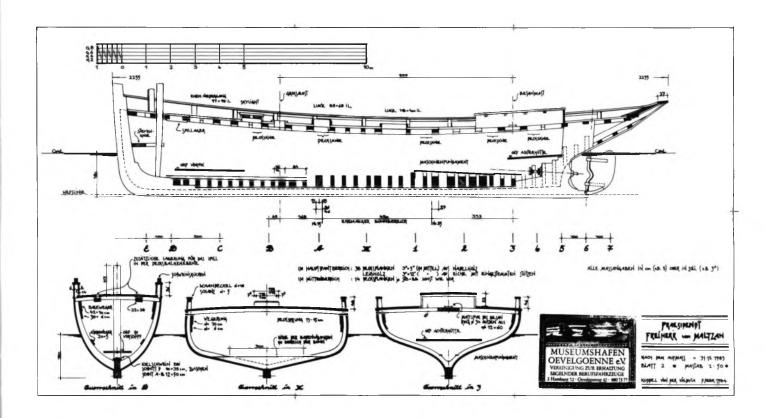
raten, die nächsten Arbeitsabschnitte planen sowie Material und Arbeitszeiten kalkulieren. Wir tragen Verantwortung, und dies gibt unserer Arbeit einen ganz besonderen Reiz. Unter diesen Voraussetzungen sind wir mit vollem Elan an die Arbeit gegangen.

Unser erster Schritt: alle alten, nicht mehr zu gebrauchenden Teile wegreißen, um Platz für den Neuaufbau zu schaffen. Wie die Berserker, bewaffnet
mit Kuhfuß, Schiffbaukeilen und schwersten Mogern
haben wir drei Wochen lang gewütet. Das Resultat
war ein riesiger Berg Brennholz, den man natürlich
im weiteren Verlauf der Arbeiten beim Steamen wieder abbauen kann. Es ist schon toll zu wissen, was



für Kraft und Stärke auch noch in so altem, unansehnlichen Holz steckt. Die Kraft, die man anwendet
und der eigene Erfindungsgeist führt öfters auch zu
lustigen Szenen, wenn man z. B. zu zweit auf dem
Brecheiesen liegt, das Holz nachgibt und man durch
die Gegend purzelt. Wir lachen viel und haben unseren Spaß an der Arbeit.

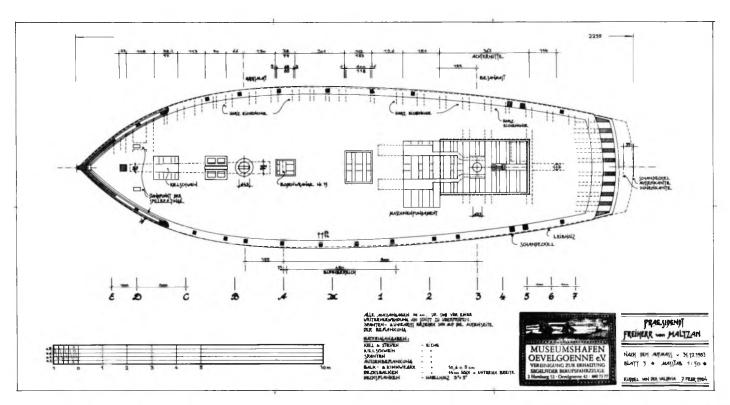
* Ein Spaßvogel hatte zu Beginn der Arbeiten auf den Bug des Kutters "Präsidendt Freiherr von Maltzan" mit Kreide geschrieben: MAHLZEIT



Inzwischen sind 5 Monate ins Land gezogen und man sieht schon, daß wir weiter gekommen sind. Über Wasser haben wir fast alle Spanten ausgewechselt, und es ist auch schon fast neu aufgeplankt. Unser nächster Schritt wird die Erneuerung der Decksbalken sein. Einen weiteren Blick in die Zukunft wollen wir im Moment noch nicht tun, denn es wird ein schweres Stück Arbeit sein, die Decksbalken auszuwechseln, und es wird viel Zeit dabei vergehen.

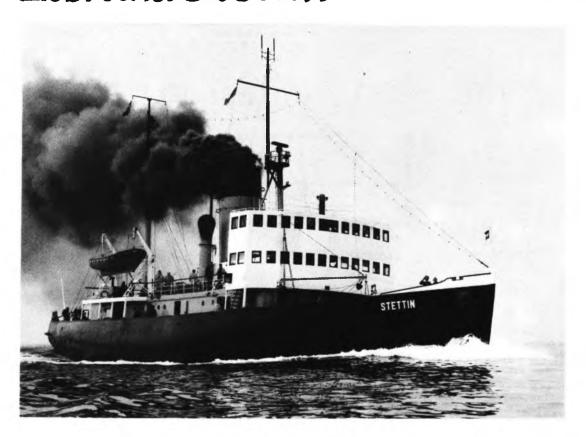
Was man wohl sagen kann: es geht vorwärts, in kleinen Schritten zwar, aber irgendwann gibt es ein neues altes Schiff, das sich bestimmt sehr gut in die kleine Flotte des Museumshafen Oevelgönne eingliedern wird.

Kai Freese Matthias Lünzmann



MUSEUMSSCHIFFE IN FAHRT:

Eisbrecher Stellin nostalgie unter dampf



Bei den großen Treffen der Gaffelrigger ist dieses Schiff wirklich nicht zu übersehen - es war bei der "Cutty Sark Regatta" 1983 ebenso dabei wie bei der Rum-Regatta und der "Operation Sail 84" im Rahmen der 700-Jahr-Feier von Flensburg. Und selbstverständlich nimmt das Schiff auch am Oldtimer-Treffen anläßlich des V.ICMM in Hamburg teil. Das Schiff, won dem die Rede ist, besitzt eine Gaffel lediglich am Achtermast, zum Aufheißen der See-Segel sind nur in Gestalt eines Leckflagge. segels und der beiden Rettungsboot-Segel an Bord. Das Schiff fährt mit Maschinenkraft, jedoch auf ungewöhnliche Weise: Dampfelsbrecher STETTIN ist der letzte kohlegefeuerte Seedampfer, der unter deutscher flagge in Fahrt ist - jährlich etwa sechs Wochen lang. Dieses mit 836 BRT vermessene Flaggschiff der fahrenden deutschen Oldtimer-Flotte, von rund 91 000 Chromnickelstahl-Nieten zusammengehalten, vereinigt mehrere Superlative in sich: Es ist die größte Jacht der Bundesrepublik Deutschland und in Europa, möglicherweise sogar auf der Welt das einzige Schiff, auf dem noch 14 verschiedene Dampfmaschinen in Betrieb sind, während jeglicher Hilfsdiesel mit offizieller Erlaubnis fehlen darf. Vom Dampfankerspill bis zur Dampfrudermaschine, vom Dampfkolben- bis zum Dampfturbogenerator basiert auch der gesamte Hilfsbetrieb auf "Kohledampf". Die Antriebsanlage aber bildet die größte
in Deutschland überhaupt noch vorhandene Kolbendampfmaschine. Die 2200 PSi starke Dreifach-ExpansionsMaschine entspricht genau der klassischen Antriebsanlage von etwa 8000-10 000 BRT großen Überseefrachtern der zwanziger Jahre!
Auch der Heizraum entspricht dem eines Überseedampfers: Zwei Großraum-Flammrohrkessel mit je drei Feuerbuchsen machen es notwendig, daß jeder Heizer pro
Stunde von Hand zehn Zentner Kohle bewegt und "schmeißt"bei 14 km Höchstfahrt sogar eine ganze Tonne. Aber die-

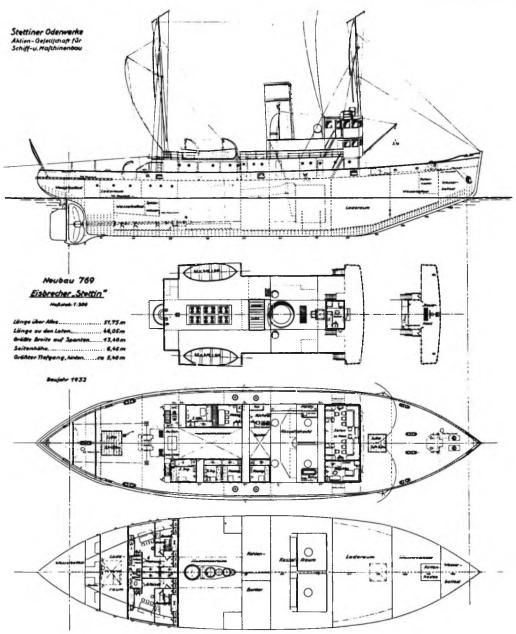
se Fahrtstufe kann sich bei Brennstoffkosten von DM 356.pwo Tonne niemand leisten. Man beläßt es bei 10 km "economy speed", fährt aber nach wie vor mit 14,5 att Dampfdruck. Tägliche Charterfahrten mit 100 Gästen dominieren.

1983 wurde die STETTIN 50 Jahre alt. Und zur Verblüffung der Fachwelt wurde das Schiff mit der Formel
+ 100 A 4 (E +) neu in die Klasse des Germanischen
Lloyd aufgenommen und damit qualitativ hundertprozentig einem Neubau gleichgestellt.

1981 drohte dem Schiff die Verschrottung. Unter dem



Vorsitz des als Seefahrt-Autor bekannten Hans Georg Prager bildete sich spontan der "Förderverein Eisbrecher STETTIN e.V.", dem es tatsächlich gelang, das Schiff zu renovieren, sicherheitsmäßig nachzurüsten und damit pünktlich zur 100-Jahr-Feier der Kieler Woche auf der Bildfläche zu erscheinen. Vor allem das Mäzenat der Großwerft Blohm + Voss machte diese Leistung möglich. Dennoch stecken, wie bei allen "Freunden des Gaffelriggs, Tausende von freiwilligen Arbeitsstunden in dem Schiff, das mit 5,40 m Tiefgang und einer derart komplizierten Maschinenanlage freiwilliges Engagement und Sachkenntnis in hohem Maße erfordert. Gesinnungsmäig gehören die Gaffelrigger und die Dampferleute eng zusammen: Sie reden nicht - sie handeln und schaffen aus eigener Kraft. Der am 31. August an der Hamburger Überseebrücke erwartete Oldtimer fährt mit 25 Mann "Nulltarif"-Besattzung. Von Prager war zu erfahren, daß auf der STETTIN die heftig umstrittenen 35 Stunden schon eingeführt wurden, freilich pro Tag...



GOTTFRIED LOECK

Der Dampfeisbrecher STETTIN



Pommerns Hauptstadt Stettin, die sich auf dem trockenen westlichen, bis zu 25m hoch ansteigenden Oderufer zur größten und bedeutendsten Stadt Pommerns entwickelte, liegt an der letzten möglichen Überquerungsstelle des bis zu 8km breiten, von zwei Flußarmen durchzogenen Urstromtales. Solche geographische Gunstlage wußten die Pomoranenfürsten schon frühzeitig zu schätzen, indem sie hier ihre Burganlage gründeten, die sich später zum Schloß entwickelte. Im Jahre 1243 — Kiel erhielt 1242 Stadtrecht — verlieh Herzog Barnim I. den hier befindlichen zwei deutschen Kaufmannssiedlungen, der Wendensiedlung und dem Burgviertel unterhalb der Burganlage magdeburgisches Stadtrecht.

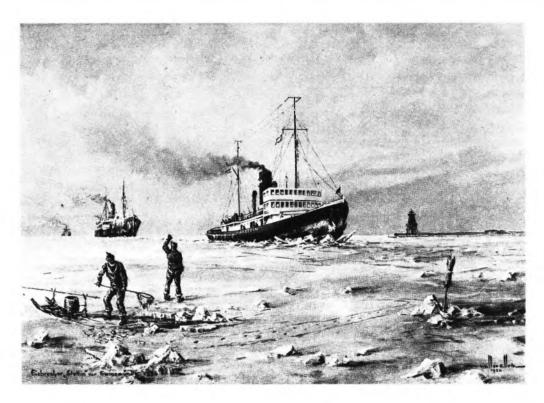
Rückschauend verdankt die Stadt an der Oder dieser geographischen Lage ihre Entwicklung zum bedeutenden Schifffahrts- und Wirtschaftszentrum. Mit einem Güterumschlag von 8,4 Millionen Tonnen schob sich Stettin ab 1936 nach Hamburg an die zweite Stelle unter den deutschen Seehäfen. International war Stettin schon weit früher führender Ostseehafen.

Auf 53°25'N und 14°30' Ost gelegen, ist Stettin nicht nur der südlichste Seehafen der Ostsee. An keiner anderen Stelle der Ostsee können Seeschiffe unbehindert durch Brücken oder Schleusen so tief ins Land einlaufen, um ihre Ladung zu löschen. So reizvoll sich dieser geographische Raum dem Auge auch bietet, navigatorisch sind die Wasserläufe zwischen Stettin und der offenen See schwierig zu durchfahren.

Nördlich der pommerschen Landeshauptstadt geht die Oder schon bald in eine ausladend breite, für den Laien mancherorts fast unübersichtliche Wasserfläche über. Schließlich öffnet sich der behäbige Strom großflächig zum überwiegend seichten Haff. Im Verlauf eines Jahres hat die Oder verständlicherweise eine unterschiedliche Wasserführung. Im Frühjahr können Hochwasser zu verheerenden Überschwemmungen führen. Das Gefälle ist nur gering. Die Winter bringen oft schon vor Weihnachten geschlossene Eisdecken. Im Osten Deutschlands wäre ein winterlicher Schiffsverkehr ohne Eisbrecherhilfe kaum denkbar gewesen. Dank solcher geographisch-klimatischen Gegebenheiten fiel dem führenden Ostseehafen Stettin eine besondere Rolle bei der technischen Entwicklung des "Eisbrechwesens" zu. Die Stadt wurde selbst Heimathafen einer privatwirtschaftlich organisierten Eisbrecherflotte. Stettin wurde Namensgeber jenes Dampfeisbrechers, der bis 1945 Flaggschiff der besagten Flotte war und jetzt als Museumsschiff weiterfährt.

Diese wenigen Hinweise erscheinen mir im Vorspann unseres Themas deshalb so wichtig, weil a) an unseren Schulen auf Heimatkunde nur noch in den seltensten Fällen Wert gelegt wird und b) der Deutsche Osten zudem ausgespart bleibt. Letztlich aber bildet der skizzierte Hintergrund mit die besondere Qualität des Eisbrechers "Stettin".

Bereits 1844 hatte man in Kreisen der Stettiner Kaufmannschaft Überlegungen darüber angestellt, ob man die schaufel-



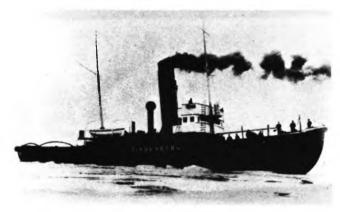
Walter Lietz:
Dampfeisbrecher STETTIN
bei der Arbeit vor
Swinemünde um 1934.
Gemalt 1982 (Das Gemälde
war das letzte Werk des kurze
Zeit später unerwartet verstorbenen pommerschen
Künstlers,und befindet sich auf
dem Eisbrecher STETTIN)
Abbildung nach einer
Farbpostkarte

radgetriebenen "Baltimore Eisbrecher" auch im heimischen Revier einsetzen und nutzen könnte. Zu langes Zögern jedoch verschaffte 1871 Hamburg die große Chance, nach Auftrag durch das "Comité für die Beseitigung künftiger Eissperren auf der Elbe" bei der Reiherstieg Werft unter der Baunummer 320 den ersten klassischen Eisbrecher der Welt mit Schraubenantrieb — "Eisbrecher Nr. 1" — zu bauen. Die Pläne und Berechnungen stammten vom Stettiner Schiffsingenieur C. F. Steinhaus (vgl. Schiff und Zeit, Heft 10, S. 21). Bei Aron & Collnow in Stettin baute man wenig später den Eisbrecher "Trave" für Lübecker Rechnung. Seither entwickelte sich der Bau derartiger Spezialschiffe zu einer unverwechselbaren Stettiner Spezialität, zumal auch die anderen Ostseeanrainer immer mehr solche Eisbrecher benötigten. Russen und Holländer bestellten, neben vielen anderen Auftraggebern, in Stettin ihre ersten Eisbrecher.

In einem am 5./9. Mai 1888 geschlossenen Vertrag, der später durch die Verträge vom 25. Mai 1893 und vom 6./13. Juni 1908 sowie fünf Nachträge abgelöst bzw. erweitert wurde, verpflichtete sich die Stettiner Korporation der Kaufmannschaft gegenüber dem städtischen Magistrat zum Offenhalten des Fahrwassers vom Eingang in den Swinemünder Hafen (beim Ostmolenkopf) bis Stettin. Zur Erfüllung des obigen Vertrages wurden im Winter 1888 die Eisbrecher "Stettin" (I) und "Swinemünde", im Winter 1889 die etwas größere "Berlin" bei der 1851 gegründeten Stettiner Maschinenbau Aktiengesellschaft Vulcan gebaut. Kaiser Wilhelm II. hat 1891 an Bord der "Berlin" den Eisaufbruch miterlebt. Robert Parlow hat dieses spektakuläre Ereignis in einem Gemälde meisterhaft dargestellt.

Die rasch steigende Zahl der Stettin anlaufenden Handelsschiffe, die mit Hilfe der Stettiner Eisbrecher das Revier passierten (1888/1889: 231 Schiffe, 1889/1890: 400 Schiffe), machte den Bau weiterer Spezialschiffe dieser Art wünschenswert. 1905 wurde der oben genannte Vertrag auf den zu dieser Zeit überaus modernen Eisbrecher-Neubau "Pommern" erweitert. Schon im Dezember 1915 lief mit dem Eisbrecher "Hindenburg" ein weiterer Neubau vom Stapel, der jedoch bereits im März 1917 nach einem Minentreffer bei den Aland-Inseln unterging.

Um den Verlust auszugleichen, wurde 1920 der technisch noch ausgereiftere "Hindenburg"-Nachbau "Preussen" in Dienst gestellt. Die weiter wachsenden Verkehrsströme auf der winterlichen Oder, die Zunahme der Schiffsgrößen sowie die besonderen Erfahrungen im extrem strengen Winter



Der Eisbrecher HINDENBURG



Die jetzt wieder wehende Traditionsflagge der Stettiner IHK-Eisbrecherverwaltung (1889–1945)

1928/29 führten zu neuen Überlegungen und Planungen. Die veraltete "Swinemünde" wurde nach Stralsund verkauft, die "Stettin" (I) in "Swinemünde" (II) umgetauft, so daß der freiwerdende Schiffsname "Stettin" auf einen besonders leistungsfähigen Neubau übertragen werden konnte, dessen Abnahmeprobefahrt am 16. 11. 1933 begann. Die "Stettin" (II) wurde zum größten jemals für deutsche Rechnung gebauten zivilen Eisbrecher.

Fünf privat betriebene Eisbrecher der Industrie- und Handelskammer zu Stettin — "Stettin", "Preussen", "Pommern", "Berlin" und "Swinemünde" — hielten bis 1945 unter der Eisbär-Flagge der Stettiner IHK-Eisbrecherverwaltung die Seeschiffahrtsstraße zwischen Stettin und Swinemünde offen. Die freie Ostsee befuhren sie nur in Sonderfällen. Dieser einmaligen und privatwirtschaftlich unterhaltenen Eisbrecherflotte wurde von der Deutschen Reichsregierung die Tarifautonomie zur Festsetzung der Eisbrecher-Gebühren zugestanden.

Die Industrie- und Handelskammer legte — wie schon ihre Vorgängerin, die Korporation der Stettiner Kaufmannschaft — die Gebühren für Eisbrechergeleit und Schleppdienst fest, detailliert nach Nettoraum, Ladung und Zeit. Ab-1932 beispielsweise betrug die Schleppgebühr der Eisbrecher für Schiffe bis zu 500NRT 50Mark, für Schiffe von 1000—2000NRT 80Mark und für Schiffe über 2000NRT 120Mark pro Stunde. Während der Zeit von 17.00 Uhr nachmittags bis morgens 07.00 Uhr erhöhten sich die vorstehenden Sätze um 50%. Die Wahrnehmung des Eisbrecher-

Betriebs wurde aus Gründen einer ökonomischen Betriebsführung der bekannten Stettiner Reederei J. F. Braeunlich übertragen. Diese Zusammenarbeit wurde für beide Seiten ausgesprochen nützlich. Die Kapitäne, Schiffsoffiziere und Schiffsingenieure sowie bestimmte Fachkräfte der Rügen-Bäderdampfer, die im Winter beschäftigungslos auflagen, stellten die Führungskräfte der Eisbrecher. Auf diese Weise wurde Braeunlich von der Notwendigkeit entlastet, sein Personal allwinterlich zu entlassen oder ohne Gegenleistung weiter bezahlen zu müssen. Die Lohn- und Betriebskosten für das Eisbrecher-Personal wurden von der Kaufmannschaft übernommen.

Im Verkehr untereinander verständigten sich Eisbrecher und geschleppte Schiffe mit Hilfe bestimmter Flaggensignale oder durch bestimmte Schallsignale aus den Dampfpfeifen. Hier die wichtigsten Eisbrecher-Signale:

Bedeutung des Signals, wenn es von einem

Eisbrecher Schiff gegeben wird

I. Schallsignale:		
	Ich komme Ihnen zur Hilfe	Ich wünsche Eis- brecher-Hilfe
	Ich gehe voraus, folgen Sie mir!	Ich gehe voraus und folge dem Eisbrecher
	Gehen Sie langsamer!	Ich gehe langsamer
	Ich sitze im Eis fest! Achtung!	Ich sitze im Eis fest. Achtung!
	Gehen Sie Voll- dampf zurück!	Ich gehe Volldampf zurück.
	Folgen Sie mir nicht! Stop!	Ich habe gestoppt.
•	Das Funkgerät besetzen!	_
·	Seien Sie bereit, die Schleppleine zu übernehmen!	Ich bin bereit, die Schleppleine zu übernehmen.

II. Flaggensignale:

Ball am Mast	Gefahr! Auf der Stelle bleiben.	Ich sitze im Eis fest.
Viereckige dunkelblaue Flaggen	Die Anzahl der Flaggen weisen aus, wie viele Schiffe den Eisbrecher strom- abwärts folgen sollen.	n
Dreieckige dunkelblaue Flaggen	Die Anzahl der Flaggen weisen aus, wie viele Schiffe den Eisbrecher strom- aufwärts folgen	1

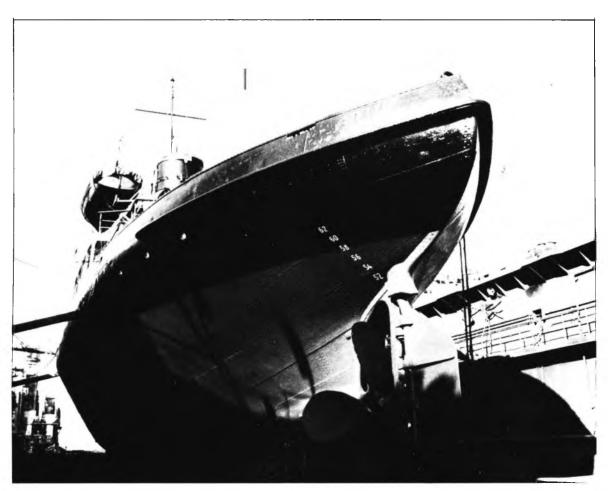
Die Entwicklung des Eisbrecherwesens kann unter dem gestellten Thema nur angerissen werden. Am Beispiel der Stettiner Eisbrecherflotte verdeutlicht die Gegenüberstellung der beiden gleichnamigen Dampfeisbrecher "Stettin" die rasante Entwicklung.

sollen.

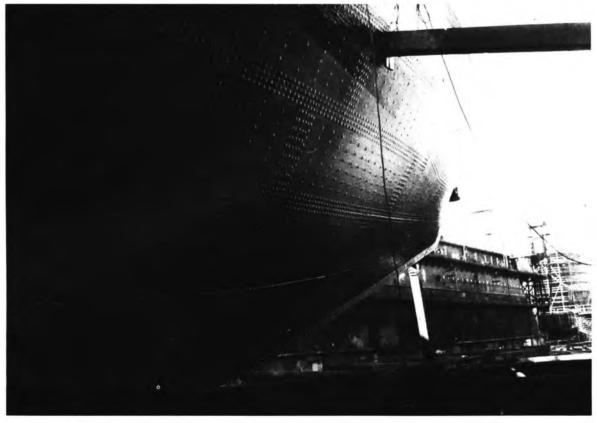
	STETTIN (I)	STETTIN (II)
Baujahr	1888	1933
Bauwerft	Vulcan	Oderwerke
BRT	177.03	836.2
Länge über alles	32 m	51.75 m
Länge in der Wasserlinie	29.40 m	48.50 m
Breite über alles	8. 53 m	13.43 m
Höhe von Ober- kante Kiel bis Hauptdecks- balken	3. 90 m	6.45 m
Tiefgang	3. 75 m	5.4 m
Wasserballast	36 t (ca.)	264.95 t
Bunkerinhalt	50 t Kohle	186 t Kohle
Kohlever- brauch/Std.	450 kg	1.4 t
Besatzungs- stärke	10	22
Fahrgeschwin- digkeit	10 sm	13 sm
Schrauben- durchmesser	2.8 m	4.20 m
Schiffsmaschine	Stehende 2 Zylindr. Verbundmaschine	Vertikale 3 Zylindr. Maschine
Kolbenhub	500 mm	900 mm
U/min	135 (ca.)	98 (ca.)
Kessel	` '	2 Zylindr. Röhren- kessel mit Dampf- dom
Dampfdruck	8 atü	14.5 atü
Heizfläche	130 qm	435.6 qm

Der Schiffbauplatz Stettin besaß unter Fachleuten einen guten Klang. Die bleibenden Beiträge der Stettiner Maschinenbau A.G. Vulcan haben A. Wulle und K. Pittelkow in "Schiff und Zeit", Heft 5, nachgezeichnet. Auch die anderen weltberühmten Werften, wie z. B. die Nüscke Werft oder die Stettiner Oderwerke, verdienen baldige Würdigung.

Stettiner Techniker entwickelten damals jene besonders gelungenen bauchig runden Schiffsrümpfe, die dank solcher Formgebung rechtwinkelige Eispressungen ausschalteten. Auch die noch heute im Eisbrecherwesen weltweit verwandten "Wackeltanks", mit deren Hilfe man sich bei etwaigem Festsitzen im Eis durch Umpumpen von Ballastwasser wieder "freiwackeln" kann, waren eine Stettiner Entwicklung. Die "Stettin" war nicht mehr als reiner Zerdrückeisbrecher anzusprechen, der sich mit seinem stark zurückgekrümmten Löffelbug auf die Eisdecke hinaufschob, manchmal auch mit Volldampf hinauffuhr, bis diese durch das Gewicht vertikal zerdrückt wurde. Das Vorschiff der "Stettin" stellt bereits den Übergang zur heutigen finnischen Form der Eisbrecher dar. Der Vordersteven läuft ein wenig auf die Eisfläche hinauf. Er ist unter Wasser stark abgeschrägt, so daß sich die scharfe Bugspante messerartig ins Eis einschneidet, um sofort etwa 8m vom Vordersteven nach achtern gerechnet mit dem Abknicken von etwa 2m breiten Eisschollen zu beginnen. Die raffiniert ausgeklügelte Rumpfform bewirkt, daß die freigebrochene Rinne vier Meter brei-



Hier ist die bauchig runde Form der Außenhaut zu erkennen, die rechtwinklige Eispressungen unmöglich macht. Im Vordergrund der 4,20 m durchmessende Stahlpropeller und das stählerne Plattenruder



So perfekt und ohne jeden Eisabschliff bieten sich noch heute die Nieten des Unterwasserschiffes dar. Im Bereich des Stützbalkens erkennt man den 8 m weit abfallenden Unterwasser-Schneidsteven der STETTIN. Das Foto entstand beim Eindocken im Febr. 1982

ben	19	_		Tageb	uch i	des Schi	ffes	83	67-	Stelli	'n		auf der Relse von Aspundagenach Kiel
Otember	Winb Richtung	Gidnie	Bettee	Verontier	Eraprotu in Cethus Fult Well	Geftenerter Ruts	Shirift	Mil.	Derti. Ablen- kung	Wahrer Aurs	Jurück- gelegte Scemetlen	Baffen- fenb bei ben Bumpen	Begebenhelten und Bemerhungen über Seegang, Gegelführung, burch bas
1	Diens	1011-	1	2.5-45		64 M	12	uk	400	lionen	*m	her	leven D. Vermille lang ssail
_ 2	D. 1	OUN	1 h	7098	1	w low	Ken	- 11	n 1	fen .	in	ne	men Provident men Wasser
- 8	15 20	Zeis	ren	63	Jehre	or mis	12	suj	Bus	, net	ne	1 2	Mr. Preisen im Ychlory
_ •	mm	20	Ner	arih.	. Hel	it my	_	hel	en	Prondser	. 1	0 5	multiple at . haten Lett noch
		N F	met 10	inche .	200 /	ofd	_	1.0	41.1	,	~	10	
	2130	692	per	- brisk	vee	ren s	27	1 70	Pirt	rio- a	MA	Im	mushins N marti
7					- 7		┼		-		-		
-	din	7	11	7 545-	\vdash		╁				-		
10	CVU I/II	200 (1	L A	3.45	1/2	ilan		11 0	Clar	ino	310	- 3	nany hims
11					Live	14 ATL	27	11	GUI.	1	800	- 1	Ward I Jawa
12							1-				1		
Reta	Rechim Gefa Diftang per _ per Obje Berfetung _	mikurs Befteck rootion		6ml	Erreid	hecie Breite <u>—</u> hie Breite — n.ajtr.Beob.—			Erreich	berie Länge <u>—</u> jie Länge <u>—</u> n.astr.Beob.—			Raption Steuermann Salenkru
13	Dom	an of	ay a	1054		+ Solsi	/ .		- 14		y .		king . 9 the brack die
15	0/0		-	70	2000	Detai	14.00	1. 21	elle	- aus	IV. M.	1-72-77	
40	Te I Ve a	10.1		4			K.	W:		110	1.0	11	
16	Tikley	an	2 10	n 920	n en	- wy	lor.	Mi		wird of	30	#	yex nehmen Preiken wider
16	Treat	lan	1 10		ny en	4 4	7	230	Schle	in the	30	yeil.	yes nehmon Presiden witer
	Frest	an	it f	1.5.45	ny so	Anhe	n		Schle mk	1 90	30	#	neil Geleitzind mil B. Hocker 30 ld H.
17	412	a	1 10 12 15	1.5.45	nin.	Anke Dyehe	n		Schle mki	11 90	30	#	yes nehmon Presiden witer
17	Tres	a y	1 10 mkg	1.5.45	in in	Anke Dyehe	n		Schle mk	11 90	3 0 2 2 2 1/2	#	wit Select sind mit BB. Anker 30 Id H. mit BB. Anker 30 Id H. mit & names hors
17 18	Anh		13 15	1.5.45 and	Bec	Anke Dyehe	n		Schle mki	11 90	3 g	yeil.	neil Geleitzind mil B. Hocker 30 ld H.
17 18 19 20	Anh		13 15	1.5.45	Bec	Anke Dyeke	2	330 vale	Schle ork ork	rit God ht mi	3 p	yeil.	wit Select sind mit BB. Anker 30 Id H. mit BB. Anker 30 Id H. mit & names hors
17 18 19 20	Anh		13 15	1.5.45 and	Bec	Anke Dyehe	2	330 vale	Schle ork ork	11 90	3 p	yeil.	yes nehmun Treithen witer mit Bl. Haker 30 ld H. mit Bl. Haker 30 ld H. mit Amangs hors Inhern 30 ld H.

Seite 123 aus dem 'Tagebuch des Schiffes Eisbrecher STETTIN auf der Reise von Kopenhagen nach Kiel: Dienstag, 8. 5. 45 – Sonnabend, 12. 5. 45 –'

ter ist als die "Stettin" an ihrer größten Breite von 13,43 m. Die Steuerung der Dampfrudermaschine, die das schwere stählerne Plattenruder bewegt, wird durch eine mehrfach im Winkel von 90° abgelenkte, weitgehend freiliegend über Deck geführte Axiometerleitung bewirkt, die noch immer einwandfrei arbeitet. Sie gilt heute als technisches Kuriosum. Die Rudermaschine gibt ihre Zugimpulse wechselseitig über Ketten und Gestänge an den eingeschützt liegenden Ruderquadranten weiter.

Insgesamt ist der Eisbrecher "Stettin" mit 14 einzelnen Dampfmaschinen ausgestattet; denn vom Dampfankerspill und von der Dampfschleppwinde bis zum Dampf-Kesselwindgebläse für den "künstlichen Zug" zur besseren Verbrennung der Kohle ist auch der gesamte Hilfsantrieb ausschließlich auf Dampfbetrieb abgestellt. Das gilt auch für die Stromerzeugung durch einen Dampfkolben- und einen Dampfturbogenerator.

Bemerkenswert ist auch die große Dampf-Fremdlenz- und Bergungspumpe, die pro Stunde 500 t Wasser aus leckgeschlagenen Schiffen heraussaugt. Mit ihrer Hilfe hat die "Stettin" z. B. während des Krieges den als Lazarettschiff eingesetzten Lloyd-Dampter "Berlin" nach einem Minentreffer vor dem Untergang bewahrt und nach Swinemünde einbringen können. Auch die Linienschiffe "Schlesien" und "Schleswig-Holstein" erhielten, wie auch andere Schiffe, Lenzhilfe durch die "Stettin". Die Antriebsanlage erhebt die "Stettin" vor allem zu einem besonderen technischen Kulturdenkmal. Sie besteht im Kern aus einer Dreifach-Expansionsdampfmaschine von 2200 PS indizierten,

d. h. an den Zylindern gemessenen Pferdestärken. Sie arbeitet in ihren im Durchmesser unterschiedlich großen drei Zylindern mit 900 mm Kolbenhub. Über Treib- und Pleuelstangen wird von den Kolben die Kurbelwelle bewegt, die wiederum die Propellerwelle in direkter Kraftübertragung (ohne Untersetzungsgetriebe) mit maximal 115 Umdrehungen pro Minute zum Rotieren bringt. Bei größter Füllung verleiht die Maschine dem Schiff eine Höchstgeschwindigkeit von 13 Knoten.

Die Antriebsmaschine der "Stettin" ist die größte in ganz Deutschland überhaupt noch vorhandene Kolbendampfmaschine. Sie verkörpert die klassische Maschine großer Übersechrachter und Hochseefischdampfer der zwanziger und dreißiger Jahre. Durch einen glücklichen Zufall hat sich dieser ausgereifteste Dampfmaschinentyp noch auf der "Stettin" erhalten.

Auch die Kesselanlage des Eisbrechers entspricht jener von großen Überseedampfern der damaligen Zeit. Nebeneinander liegen zwei große Drei-Flammrohr-Kessel mit künstlichem Zug. Jeder Kessel hat 12 t Wasserinhalt und 436m² Heizfläche. Der Dampfdruck wird auf 14,5 kp/cm² gefahren, was dem alten Begriff von 14,5 atü entspricht. Drei Feuer pro Kessel sind in reinem Handbetrieb schaufelweise zu beschicken. Der Mindest-Kohleverbrauch beider Kessel liegt bei etwa 1,17t pro Stunde. Bei normaler Freiwasserfahrt mit wirtschaftlicher Geschwindigkeit müssen auf der "Stettin" über 20 Zentner Fettkohle, bei Höchstfahrt oder in schwerem Eisbrechereinsatz bis zu 40 Zentner von Hand

bewegt werden. Diese Schwerstarbeit leisten drei Heizer pro Wache bei Raumtemperaturen bis zu 50° Celsius. Auch der Heizraum der "Stettin" (II) ist ein Technik-Denkmal ohnegleichen, würdiges Schlußlicht einer 150jährigen Epoche deutscher Kohle-Dampfschiffahrt.

Etwas mehr als ein Jahr (31. 8. 1932 bis 7. 9. 1933) benötigten die Stettiner Oderwerke an Bauzeit für diese "Stettin". Nach erfolgreich absolvierter Werftprobefahrt (16./17. 11. 1933) wurde das Schiff an die Stettiner Industrie- und Handelskammer übergeben, die auch diesen Eisbrecher fast ausschließlich im Revier zwischen Stettin und Swinemünde einsetzte. Während der Sommermonate lagen die Eisbrecher früher bei der Schlachterwiese, in späteren Jahren im Netzehafen auf.

Der Zweite Weltkrieg veränderte auch den Wirkungsbereich der "Stettin" grundlegend. In zunehmendem Maße wurde sie auch als Hochsee-Eisbrecher oder Seeschlepper eingesetzt. Beim Unternehmen "Weserübung" (Besetzung von Dänemark und Norwegen) nahm z.B. der zu diesem Zeitpunkt noch unbewaffnete Eisbrecher kampflos Kopenhagen ein. Er wurde vorausgeschickt, um ein elektrisches, von Land aus aktivierbares Minenfeld zu erkunden und um dem hinter ihm fahrenden Minenleger und Truppentransporter "Hansestadt Danzig" (mit etwa 1000 Mann an Bord) größere Verluste zu ersparen.

Im Sommer 1940 wurde der Eisbrecher zeitweilig zum Hilfskriegsschiff umfunktioniert. Die Besatzung wurde militärisch eingekleidet und durch weitere Soldaten ergänzt. Die "Stettin" wurde zum Magnetminen-Räumfahrzeug umgerüstet. Die Nichteignung des sehr tiefgehenden Schiffes für diese Spezialaufgabe stellte sich jedoch bald heraus. Nach einem Grundminentreffer am Heck mußte das Schiff repariert werden. Es wurde danach wieder als Eisbrecher eingesetzt, freilich mit Flakbewaffnung und im Dienste der Marine, jedoch wieder mit Zivilbesetzung. Nur das Bordflakkommando bestand aus Soldaten. Nach Beginn des Konfliktes mit der Sowjetunion mußten während der Wintermonate die Nachschubwege zur Ostfront offengehalten werden, so daß sich Einsätze der "Stettin" im gesamten Seebereich zwischen Kiel und Riga bzw. Libau rekonstruieren lassen.

Im Frühjahr 1945 hat sich der Eisbrecher auf besondere Weise im "Unternehmen Rettung" — wie der Stettiner Kapitän Fritz Brustat-Naval in seinem Buchtitel den großen Abtransport der Flüchtlinge aus den deutschen Ostprovinzen über See bezeichnet — bewährt und ausgezeichnet. Bei der ersten akuten Bedrohnung der unteren Oder brach die "Stettin" am 12. 3. 1945 mit 250 Frauen und Kindern an Bord an einer durchgebrochenen sowjetischen Panzerspitze vorbei in den Greifswalder Bodden und nach Stralsund durch. Anschließend übernahm sie den Flakschutz von weiteren Flüchtlingsverschiffungen und Verwundetenverladungen in Vorpommern.

Zwei Tage nach der bedingungslosen Kapitulation, am 11.5. 1945, erreichte das mit 500 vor der sowjetischen Gefangenschaft bewahrten deutschen Soldaten und Wehrmachtshelferinnen vollgepferchte Schiff unter Führung von Kapitän Dittmer die rettende Kieler Förde. Von Kopenhagen Reede kommend, zog die "Stettin" den vollständig kohlelosen Stettiner Eisbrecher "Preussen" mit, der ebenfalls dichtgedrängt voller Menschen war. Sämtliche hölzernen Bodenbretter und Laderaumverkleidungen, diverses Mobiliar waren der Not gehorchend verheizt. Tage vorher war nachts im Sturm die Schlepptrosse gebrochen, aber es gelang den Besatzungen, über die Köpfe der dichtgedrängt am Ober-

deck hockenden Landser hinweg die Schleppverbindung neu herzustellen.

Bereits im Herbst 1945 verlegte der fahrtüchtig gebliebene und nicht als alliierte Kriegsbeute beanspruchte Eisbrecher nach Hamburg, um schon 1946 und erst recht im strengen Winter 1946/47 auf der Unterelbe und im Nord-Ostsee-Kanal wieder Eis zu brechen. Fortan stand der "Heimatvertriebene" im Dienst der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Hamburg, später der WuS-Direktion Nord. In besonders frostreichen Wintern brach die "Stettin" regelmäßig die Gesamtstrecke Hamburg-Cuxhaven und teilweise auch die Zufahrtswege der Deutschen Bucht auf. Als Entlastungs-Eisbrecher tauchte er auch im Nord-Ostsee-Kanal, in der Kieler Förde und der westlichen Ostsee auf. Bis zu ihrer Außerdienststellung im August 1981 war die "Stettin" also vielerorten ein stets verläßlicher und gern gesehener Helfer der Schiffahrt.

Der Deutsche Industrie- und Handelstag, der nach dem Rechtsträgerabwicklungsgesetz das Vermögen der Industrie- und Handelskammer zu Stettin verwaltet, hatte die Lastenausgleichsbank mit der treuhänderischen Verwaltung der "Stettin" beauftragt, die diese bis August 1981 für jährlich 46000DM ans Wasser- und Schiffahrtsamt Hamburg vercharterte. Die dabei erzielten Erlöse dienten der Altersversorgung einstiger IHK-Angehöriger aus Stettin. Weil die Umstellung auf Ölfeuerung —vgl. Dampfeisbrecher "Wal" in Rendsburg — zu hohe Kosten verursacht hätte, wurde das Schiff an die Lastenausgleichsbank zurückgegeben.

Eine Verschrottung des Schiffes im Schätzwert von 106 000 DM schien unausbleibbar. Auf die technischen Einmaligkeiten und auf den sonst sehr guten Allgemeinzustand des Schiffes wurde keine Rücksicht genommen. Des besonderen Kulturwertes der "Stettin" war man sich noch nicht bewußt.

Es ist das Verdienst des aus Ostpreußen stammenden Kapitäns und Schiffahrtspublizisten Kurt Gerdau, bereits 1979 davor gewarnt zu haben, daß der "Stettin" , für die man keine Kohleheizer mehr auftreiben zu können meinte, nur das Schicksal der Verschrottung drohe, wenn nicht beizeiten eine Initiative zur Rettung des Schiffes sichtbar, hörbar und spürbar würde. Als die "Stettin" tatsächlich im Sommer 1981 aus dem Chartervertrag entlassen und an die Lastenausgleichsbank zurückgegeben wurde, wurde sofort wohlüberlegt reagiert. Vier Gutachten unabhängiger und namhafter Fachleute — einer von ihnen war übrigens Kapitän Gerdau - führten dazu, daß das Landesamt für Denkmalspflege in Schleswig-Holstein unter Federführung des Landeskonservators Dr. Beseler unverzüglich die "Stettin" als besonderes technisches Kulturdenkmal unter Denkmalschutz stellte. Damit war die Verschrottung unmöglich geworden, das weitere Schicksal des Schiffes jedoch noch längst nicht geklärt.

Spiritus rector aller Bemühungen um die "Stettin" war der Chefredakteur und Lektor Hans Georg Prager, Fregattenkapitän d.R. und Autor von 18 Büchern. Am 21.8. 1981 wurde in den Räumen der Pommerschen Landsmannschaft in Hamburg und unter dem Mäzenat ihres Hauptgeschäftsführers Wilhelm Hoffmann der "Förderverein Eisbrecher STETTIN" e. V." gegründet. Mit einer Ausnahme gehören zum Vorstand — H. Jeschke, Dr. H.-G. Cnotka, D. Luckmann, H. Hoffmann — und zum ebenfalls aus anerkannten Fachleuten bestehenden Beirat nur Pommern.

Als die "Stettin" zwei Tage vor Ablauf der festgesetzten Räumungsfrist am 29. 9. 1981 aus dem Tonnenhof Wedel/ Holstein abgeholt wurde, hatte H.G. Prager bereits die wohlwollende Unterstützung der Hamburger Großwerft Blohm + Voss AG erreicht, die diesem schwimmenden Denkmal der deutschen Seefahrtsgeschichte und der ostdeutschen Kulturgeschichte für sieben Monate einen gut gesicherten Liegeplatz zum Nulltarif anbot.

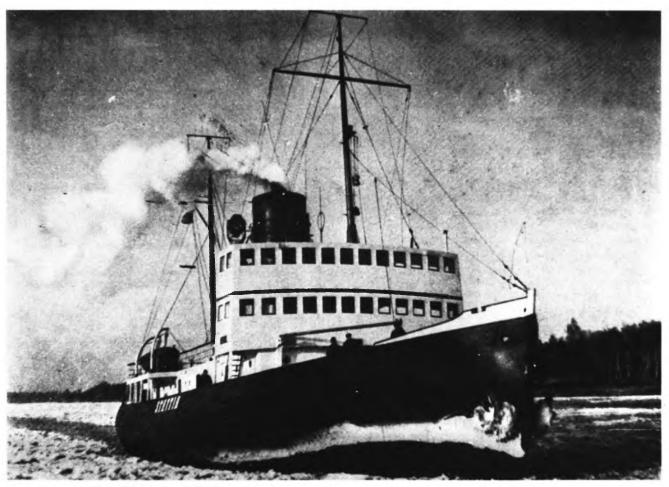
Nach langwierigen Verhandlungen übertrug die Lastenausgleichsbank durch Vertrag die Denkmalspflege und Bereederung des Eisbrechers am 25.1.1982 an den obigen Förderverein. Am 4. 2. 1982 wurde auf der "Stettin" die inzwischen originalgetreu rekonstruierte Eisbärflagge wieder im Achtermast gesetzt, die von 1889 bis 1945 über insgesamt sieben Stettiner Eisbrechern als "Reedereiflagge" geweht hatte. Die Flaggenhissung nahm OKD a.D. Dr. Berger vor, Sohn des langjährigen Ersten Syndikus der Industrie- und Handelskammer zu Stettin, der bekanntlich in dieser Eigenschaft zugleich Chef der Stettiner IHK-Eisbrecher-Verwaltung war.

Mit dem Aufheißen dieser Traditionsflagge (vgl. R. Schmelzkopf, S. 649) begannen weitere vielfältige Aktivitäten. Inzwischen hatten Spendenaufrufe — vornehmlich aus den Kreisen heimattreuer Pommern — etwa 70000 DM zusammengebracht. Erste besonders vordringliche Erhaltungsmaßnahmen und Reparaturen konnten eingeleitet werden, die Voraussetzung für eine weitere Betriebsklarerhaltung und Umgestaltung des Eisbrechers zum fahrklaren schwimmenden Museum waren. Insgesamt mußten rund 330000 DM in Grundkonservierung und Teilumbau investiert wer-

den, weitere 80000 DM in neue Sicherheitsausrüstungen und Betriebsmittel. Darüber hinaus wurden von Industriefirmen Arbeitsleistungen und Sachspenden von knapp 190 000 DM erbracht. Unter ihnen stand Blohm + Voss (86 000 DM) an der Spitze. Die Schiffskonservierungsspezialfirma Heinrich J. P. Mühlhau in Hamburg folgte mit 49 500 DM an zweiter Stelle. Sie weigerte sich, für die Erhaltung "dieses großartigen, liebenswerten Schiffes" auch nur einen Pfennig Bezahlung anzunehmen.

Aber mit einsichtsvollen Mäzenaten allein wäre es nicht getan gewesen. Von freiwilligen Helfern wurden Hunderte von unbezahlten Arbeitsstunden geleistet, um das immerhin fast 50 Jahre alte Schiff "wie aus dem Ei gepellt" zu neuem Leben zu erwecken. Von dem Rügianer und persönlich hart mitarbeitenden Prager bis zur Begeisterung für die Sache motiviert, arbeitete beispielsweise die Marinekameradschaft Hamburg-Harburg mit maximal 40 Frauen und Männern gleichzeitig am Schiff. Abend für Abend und an allen Feiertagen und Wochenenden wurde zugepackt, um das Wunder der Termineinhaltung möglich zu machen. Pünktlich am 14. Juni 1982 wurde die Werftprobefahrt absolviert. Am nächsten Tag begann die triumphale Fahrt des Schiffes zur Hundertjahrfeier der Kieler Woche und im Anschluß daran die Weiterfahrt zum neuen Sommerliegeplatz in Lübeck-Travemünde.

Als die "Stettin" mit ihrer unnachahmlichen Schlepprauchwolke von der repräsentativen Überseebrücke des Hamburger Hafens ablegte, glich der Abschied einem Volksfest. Vier



Dampfeisbrecher STETTIN im Jahre 1938 in der Kaiserfahrt zwischen Swinemünde und dem Stettiner Haff. Damals führte das Schiff einen durchgehenden vorderen Mast und einschwenkbare Rohr-Davits mit hölzernen Rettungsbooten. Der Schornstein war in Gänze schwarz angestrichen

Feuerlöschboote "schossen" Ehrensalut, alle im Hafen liegenden Schiffe veranstalteten ein ohrenbetäubendes Typhonkonzert, und eine gewaltige Menschenmenge winkte dem Schiff hinterher, das 37 Jahre lang in diesem Hafen beheimatet war und das ein Stück Pommern darstellt. Der große Dampfeisbrecher war vor der Verschrottung sicher und vollständig renoviert wieder in Fahrt gekommen.

Nachtrag Juni 1984:

Als Besatzung der STETTIN hat sich seitdem eine große Anzahl qualifizierter Freiwilliger zusammengefunden, sie umfaßt alle Altersgruppen zwischen 17 und 70 Jahren. Um das Schiff mit durchschnittlich 25 Besatzungsmitgliedern zu bemannen, waren 1983 insgesamt 89 Freiwillige aufzubieten, da ja fast alle noch berufstätig sind und den Urlaub für die schwere Arbeit an Bord opfern müssen. Alle erforderlichen Positionen sind mit Patentinhabern besetzt. Neben dem noch nicht 30jährigen Stammkapitän Werner v. Unruh (Patent AG, Zweitstudium der Rechtswissenschaften) fahren die pensionierten Seelotsen Kapitän Wilhelm Rathke und Hans Hoffrogge abwechselnd den Dampfeisbrecher.

Zur Verwunderung des von Hans Georg Prager geleiteten "Fördervereins Eisbrecher STETTIN e. V." konnte im "Abschnitt Maschine" der durchaus problematische Generationswechsel bereits im Sommer 1983 vollzogen werden: Nachdem 1982 der über 73 Jahre alte Alfred Schiko und 1983 der Endsechziger Wolfram Rohde als langjährige Leitende Ingenieure auf Schiffen mit Maschinenanlagen solcher Art die jeweilige Aufsicht übernommen und den Eisbrecher wie-

Benutzte Literatur

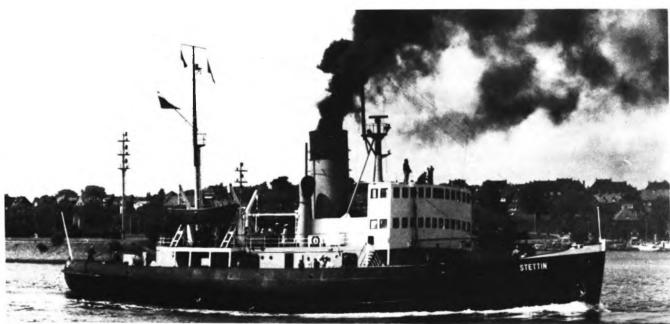
A. Berger: Die Stettiner Eisbrecher 1889—1939, Stettin 1938. — G. Böddeker: Stettin — Werdegang in preußischer Zeit, von schwedischer Festung zum bedeutenden Wirtschaftszentrum und größten Handelsplatz der Ostsee, 1719-1944. In: Schiff und Zeit, Heft 7, S. 29f. - K. Gerdau: Eisbrecher "Stettin" - ein nationales Kulturdenkmal. In: Köhlers Flottenkalender 1983, S. 85 f. — F. Judaschke: Eisbrechwesen im Dienste der Schiffahrt. In: Zeitschrift für Binnenschiffahrt 68 (1936), S. 80f. - Magistrat der Stadt Stettin (Hrsg.): Stettin als Handels- und Industrieplatz, Stettin 1906. — H. G. Prager: Zusammengefaßte Daten und Biographie-Angaben des Schiffes, Hamburg 1982. — Schiffstagebuch der "Stettin" (II). — R. Schmelzkopf: Die deutsche Handelsschiffahrt, 1888—1918, Cuxhaven 1981. - A. Wulle/K. Pittelkow: Superlative aus Stettin — Daten zur Geschichte der Stettiner Maschinenbau A.G. Vulcan. In: Schiff und Zeit, Heft 5, S. 34f. — M. Vollack: Erlebtes Pommern, Kiel 1978. — H. Wendt: Eisbrecher "Stettin" — ein Kulturdenkmal. In: WSP 2/82, S. 16f.

der in Fahrt gebracht hatten und in dem ebenfalls jahrzehntelang einschlägig erfahrenen Endsechziger Bruno Raudys einen Dritten im Bunde hatten, haben schon im zweiten Teil der Fahrzeit 1983 erstmals 35- bis 41jährige Leitende Ingenieure mit ebenso großer Umsicht und Souveränität die Verantwortung übernommen. Als "Chiefs" fungieren seitdem, im Wechsel mit Wolfram Rohde und Bruno Raudys, auch die Ingenieure Hans Schließer, Fritz Droste, Dipl.-Ing. Helmut Rohde und Professor Dipl.-Ing. Klaus-Martin Looks. Als Kesselmeister und Heizraum-Chef fährt - zum dritten Male unter Opferung seines gesamten Urlaubs für diese Nulltarif-Schwerarbeit! - der Stettiner "Profi" Dieter Biebow, als Oberheizer der Schiffsbetreuer Manfred Maraun. Originellerweise wird das Heizer-Personal durch Freiwillige aller Schattierungen ergänzt. Man findet Berufsheizer jeweils durchmischt mit aktiven Stabsoffizieren der Marine, mit Amateur-Eisenbahnern, aber auch mit einem Schuldirektor, einem Staatsanwalt, einem Pastor und einem Professor.

Die auf der STETTIN tatsächlich praktizierte klassenlose Gesellschaft macht linke Ideologen sprachlos. Auch unter dem Deckspersonal findet man Fachkräfte vom gelernten Matrosen bis zum Schlepperkapitän und Kapitän zur See! Die Berufsschiffahrt ist des Lobes voll über die disziplinierte, gut aufeinander eingespielte Besatzung und die hervorragenden An- und Ablegemanöver der STETTIN. Es ist kein Wunder, daß die mit ihrer charakteristischen Rauchwolke weithin sichtbare STETTIN als letzter deutscher Kohle-Seedampfer überall an der Waterkant im Mittelpunkt des Interesses steht.

Zwölf Tage nach ihrem würdigen Abschied aus Hamburg erreichte die "Stettin" am 27. 6. 1982 über See Lübeck-Travemünde, begeistert und lautstark von einem Motoryachtkorso und unzähligen Schaulustigen empfangen. Ihrem eigentlichen Heimathafen war sie wieder ein gehöriges Stück entgegendampft. Seither liegt "die große alte Dame von der Oder" in Travemünde, schräg gegenüber der ehrwürdigen "Passat", um spätestens zur jeweils nächsten Kieler- und Travemünder Woche wieder aktiv ihre unverkennbare Rauchfahne zu setzen. Ihr Winterliegeplatz ist von Ende Oktober bis jeweils Ostern der Hansakai in Lübeck bei der Untertrave-Drehbrücke.

Der Druckär fragt ganz sprachlos: Wird die STETTIN nun unter Roter Flagge dampfen ??
Oh, Freunde!! Hört die Signale:

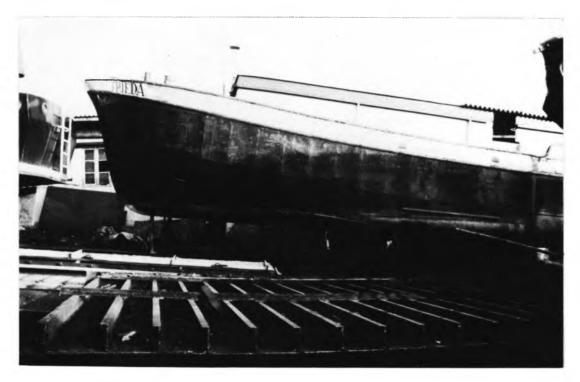


Dampfeisbrecher STETTIN als fahrendes Museumsschiffbei der 100-Jahr-Feier der Kieler Woche im Juni 1982. Ein Dreibeinmast mit Radarpodest und Schwerkraft-Davits mit modernen Kunststoffrettungsbooten verändern das ursprüngliche Aussehen der Vorkriegszeit. Schornstein und Aufbauten tragen den Anstrich deutscher Behördenfahrzeuge.

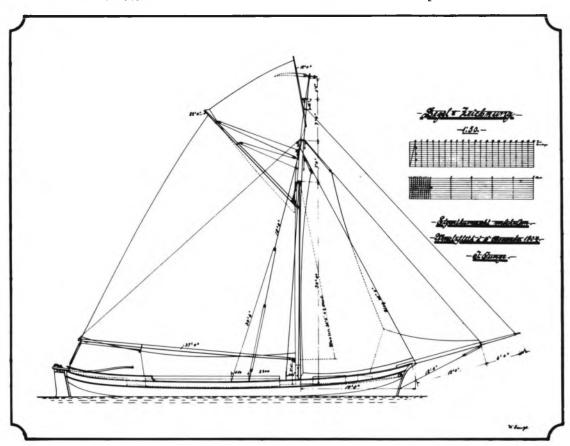
Von »Anna« zu »Frieda«

Uwe Kröncke Teil 1

Vorgeschichte, Erwerb und Restauration eines Ewers in mehreren Folgen



Giekewer F R I E D A von K r e m p e



Als die "Anna von Otterndorf" ihrer Vollendung entgegenging, sagte meine Frau Fete (nicht Fiete) zu mir: "So, jetzt hast Du wohl Dein Lebenswerk vollbracht und ruhst Dich auf Deinen Lorbeeren aus." Ich antwortete: "Wer weiß ..."

Bei mir dachte ich: eigentlich schade, daß die in der Zwischenzeit angelernten Fähigkeiten jetzt wieder verdorren sollten. Andererseits trat ja an Stelle der Arbeit das langersehnte Segeln und für Arbeit ist auf einem Ewer immer gesorgt – und sei es nur die Instandhaltung.

Im Laufe der Zeit zeigte es sich, daß ein Schiff halt doch nur einem gehören sollte, und die bekannten Worte "Kumpanei ist Lumpanei" gewannen für mich immer mehr an Bedeutung. Ein halber norddeutscher Sommer – wir hatten eine monatliche Teilung vereinbart – ist eben trotzdem nur ein halber Sommer und da summt sich so manches zusammen, was zwei völlig verschiedene Menschen eben unterschiedlich sehen.

In Gaffelkreisen hatte es sich herumgesprochen, daß ich mit der gegebenen Situation nicht gerade zufrieden war. Fete und ich wollten uns in Ruhe nach einem kleineren und einmastigen Schiff umsehen, um nicht immer große Besatzung fahren zu müssen.

In der Zwischenzeit hörte ich dann von einem sagenhaften Fang, den der Museumshafen Oevelgönne gemacht hatte. Die Arco-Raffinerie verkaufte dem Museumshafen den ehemaligen Giek-Ewer "Frieda von Krempe", zu der Zeit EJ 12 von Hamburg, zum stolzen Preis von DM 1,--.

Der Vorstand des Museumshafens wollte die EJ 12 an einen Interessenten für DM 1,--,unter der Voraussetzung der originalen Restaurierung,weiterverkaufen. Ilo von Weitershausen war ein Interessent und von vornherein dabei.

Die EJ 12, inzwischen wieder umbenannt in "Frieda", lag dann den lieben langen Sommer 1982 im Museumshafen. Das Wasser in ihrem offenen Raum schwabberte mit dem Schwell des Hafens um die Wette und es wurde nicht ein Handschlag an der "Frieda" gemacht. Im Herbst '82 hieß es, Ilo wollte die "Frieda" nun doch nicht mehr haben. Zu diesem Zeitpunkt bewarb ich mich, nach eingehender Beratung mit meiner besseren Hälfte (diese stimmte erstaunlicherweise zu), um die "Frieda".

Ilo wurde vom Vorstand des Museumshafens aufgefordert, sich bis zum Ende der Bootsausstellung entweder für oder gegen die "Frieda" zu entscheiden. Ilo entschied sich für "Frieda".

Die "Frieda" wurde dann zu Sietas zum Verkürzen gebracht. Als die Verkürzung vollzogen war und man feststellte, daß noch einige andere Stahlarbeiten am Rumpf zu geschehen hatten, rief Ilo mich an und fragte mich, ob ich "Frieda" haben wollte. Ich sagte zu.

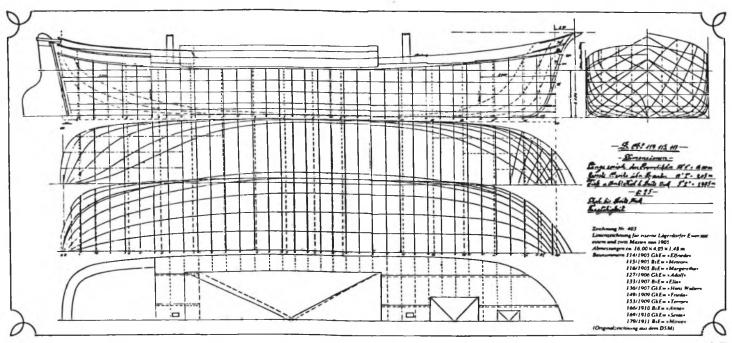
Und so kam es, daß uns die "Frieda" an einem naßkalten Januartag im Jahre 1983 im kleinen Kreis, in der Messe des Feuerschiffes Elbe 3, von den Brüdern Tönnessen, als Vertretern des Vorstands, übergeben wurde.

Ja, und dann ging es los:

Bei der Sietas-Werft wurde zunächst die Hauptluke verkürzt und das Süll auf die alte Höhe abgebrannt. Der nun offene Teil des Decks wurde geschlossen und eine Kistluke installiert. Die Ankerwinsch – ein Rostklumpen – und das Niedergangsluk des Vorlogis wurden entfernt. Ein ordentliches neues Luk wurde an der Originalstelle aufgesetzt. Dieses war aufgrund der Schweißnaht zu erkennen.

Nach Besichtigung des Schiffes stellte sich dann heraus, daß die gesamte Schanz sowie die Hälfte der Stevenbeplattung, 8m in der Kimm an beiden Seiten und ca. 12m² Boden erneuert werden mußten.

Der Sommer '83 war sehr warm und die Granatsplitter, die sich Herr Sietas im Krieg zugezogen hatte, machten sich schmerzhaft





Fall des Ruderhauses auf dem Quarterdeck der Frieda: Auftakt zum großen "Kuchenbudeüberbordfest" Sommer 1983.



bemerkbar. So ging die Arbeit nicht recht voran. Mit Ausnahme des Kuchenbudeüberbordfestes gab es somit auch nichts zu feiern. Dieses Ereignis wurde dann aber auch bei bestem Wetter gebührend begangen. Die Kuchenbude steht bei Nachbar Wolfgang Nau im Garten und soll demnächst seiner Bestimmung – als voll beheizbare Sherrytimebude – übergeben werden.

Zu dem Zeitpunkt hatte ich bereits die Schalkklampen angenietet, und die Luke konnte kurze Zeit später nach "Annabewährter-Weise" halb aufnehmbar, halb fest geschlossen werden.

Gott sei Dank kein Wasser mehr im Schiff und damit konnte man sich an die Rostbekämpfung begeben.

Hier half an den Seiten Wisura-Schiffsbodenöl und am Boden Altöl-Diesel-Gemisch. Am 29.02.84 ging die "Frieda" erst einmal zu Wasser, um für den Lühesandanleger Platz zu machen.

Als ich abends bei der Werft ankam, kam Herr Sietas mir schon ganz verstört entgegen. Die "Frieda" war fast abgesoffen; ein Seeventil war offen gewesen und das im Maschinenraum.

Glück im Unglück: das Wasser hatte nur 10cm <u>unter</u> dem Ansaugkrümmer gestanden. Als ich das Öl abpumpte, war nur ganz wenig Wasser sowohl in der Maschine als auch im Getriebe.

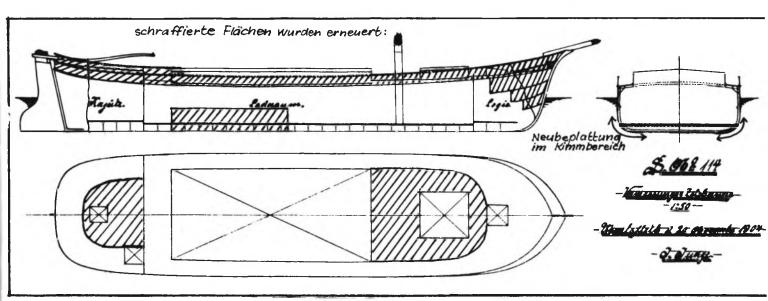
Einige Tage später kam die "Frieda" Wieder auf Slip. Die Seereling und die Ruderanlage wurden noch gefertigt. Bei letzterer wäre Herr Sietas fast verzweifelt, da es einfach mit dem Drehen des Ruders nicht so recht klappen wollte.

Endlich ging es dann wieder zu Wasser und in der Woche vor Ostern brachten mich dankenswerterweise die Schleifs mit der "Anna von der Lühe" bei herrlichem Wetter von der Sietas-Werft bis zum Sperrwerk. Von dort wurde die "Frieda" mit Hilfe der flotten 26 PS des Ewers "Möwe" längsseits zum Kohlenschiffshafen geschleppt.

Bernd, schönen Dank für die schöne Tour!







Seitdem liegt die "Frieda" am Anleger von Niels Pahl. Jetzt bekam ich sie so richtig in die Finger, doch davon vertell ick dat nächste Mol.

P.S. Die Stahlarbeiten führte die Sietas-Werft qualitati gut und preislich gesehen günstig aus.

Nachdem Uue Kröncke bei der Restaurierung des Besanewers "ANNA" schon
eine glückliche Hand und viel Einfühlungsvermögen gezeigt hatte, darf
man sich inzwischen auf sein neuestes
Objekt freuen. Seit geraumer Zeit ist
er nämlich dabei, den letzten erhaltenen Giekewer der Junge-Werft originalgetreu herzurichten. Daß ihm dies
gelingt, wird angesichts der schönen
"ANNA" wohl kaum jemand bezweifeln.

Seine neue alte "FRIEDA" kam vor nunmehr 75 Jahren in Wewelsfleth als Baunummer 149 zu Wasser. Der Ewer war zu
28,2 BRT vermessen, er hatte Abmessungen von 17,0 x 4,1 x 1,4 m und konnte
51 Tonnen laden. Der Preis für den
Schiffskörper betrug seinerzeit 7000,Mark, das Inventar kostete 2000,- Mark,
während die Segel für ganze 540,- Mark
geliefert wurden! Von solchen Preisen
kann man heute nur noch träumen.

Die "FRIEDA" war ihr ganzes Leben lang auf der Unterelbe und im Hamburger Hafen beschäftigt. Bis 1928 als reiner Segler, danach als Motorsegler und endlich als Motorbinnenschiff. Fünfzig Jahre lang gehörte sie der Familie Barkmann aus Krempe, bis sie 1959 an die Ölhandlung Jung in Hamburg verkauft



wurde. 1982 ging "FRIEDA" an den Museumshafen Oevelgönne und weiter an 'uns Uwe'.



"FRIEDA" um 1950 im Brookhafen von Itzehoe. Es ist die einzige bisher aufgetauchte historische Aufnahme des Schiffes. Mit seiner verbeulten Schanz und der rohen Bemalung machte der Ewer schon damals einen recht desolaten Eindruck. Damals würde ihm wohl niemand eine Restaurierung zugetraut haben.

(Sammlung H.Karting)

Auf Stipvisite in Ditzum

Bültjer Werft & Co Inhaber Hinderk Bültjer 2951 Ditsum/Leer Tel. 0 49 02 / 4 13 oder 2 29

Fotos K.F. Brunner Sofrum



"Du könntest 'mal einen Bericht über die Werft in Ditzum machen", schrieb mir Dietmar Schmidt vom "Piekfall". Er dachte wohl, Oatfriesland liegt gleich hinter Bremen. Mitnichten! Wilhelmshaven und Jever, das ist Friesland. Erst, wenn man das Ammerland hinter sich hat, beginnt Ostfriesland, das sagen umwobene. Bei Leer muß man über die Emsbrücke, und dann geht's loa: Bingum, Jemgum, Midlum, Hatzum, endlich Ditzum, das Ende der Welt! Wer jetzt noch weiter fährt, fällt in den Dollart.

Vor dem Siel liegt der Hafen,rechterhand Sport=
bootsnleger,linkerhand 5-6 Kutter,Boote und Holz=
schiffe an Stegen der Werft.Mit einem Blick erfasse
ich einen hölzernen Motorsegler, im Kran hängend,
einen älteren Schuppen,ein Slip mit einem andert=
halbmastigen Schiff mit der niederländischen
Plagge im Top,eine Halle mit Slip und oben auf
Deichniveau eine neue,große Halle.Neben dieser
neuen Halle steht das Wohnhaus.Na,erst einmal rein
und "Guten Tag" gesagt oder Besser "Moin Morrn"!
Mir ist etwas schwummerig zu Mute.Wie würde ich
aufgenommen werden?Von einem Tag zum anderen
hatte sich für mich die Schangs(das ist kein
Schreibfehler!) der Mitfahrt nach Ditzum ergeben.
Ich komme völlig unangemeldet.

Blaue Büx und Jumper, ein von Wind und Sonne gebräuntes Gesicht, Taillenumfang etwa eine Kabel= länge, -das ist der Bootsbaumeister Hinderk Bültjer. -Vorstellung, "Moin Morrn!", ein freundlicher Blick aus blauen Augen, ein fester Händedruck, ein Mann mit dem ich klar kommen würde.

"Ich habe hier noch eine halbe Stunde zu tun", sagt er," Schauen Sie sich man schon um." Das lasse ich mir nicht zweimal sagen! Die Galeasse "Marieje" aus Groningen hatte einen Loskiel bekommen. Einige Meter Planken waren auch erneuert, man kalfatert mit Werg. Im Wasser liegt ein Kutterrumpf, aoll eine englische Smack sein.

Die Außenhaut ist geteert. Die obere Beplank=

ung, Decksbalken, Deck, Lüken und Setzbordstützen

waren erneuert worden. Wenn der Eigner wieder flüssig sein würde, würde es weitergehen. Noch ein Blick überndie Boote an den Stegen, dann gehe ich durch die Halle, in der zwei stählerne Motorboote und einige Holzboote liegen die den Winterschlaf noch nicht beendet haben. Ich steige über eine lange, achtkantig zugerichtete Spiere. Sie könnte ein Mastrohling sein. Ich strebe der neuen, großen Halle auf dem Deich zu, vor der Mast, Baum und Gaffel, alles nagelneu samt der Beschläge,für einen holländischen Klip= per bestimmt, liegen. Die Halle ist quergeteilt. In die hintere Hälfte, die als Winterlager benutzt wurde, werfe ich nur einen kurzen Blick, denn was ich vor mir sehe,fesselt mich!Da liegt ein Schoner im Bau. Uber 18 Meter lang ist er. Der Klüver= baum wird eine Länge von 7 einhalb Metern haben. Den Riß hat Hinnerk Bültjer nach dem Vorbild der amerikanischen Fischereischoner angefertigt. Der Meister fertigt fast alle Risse selbst an. Dieser Schoner ist schon der zweite seiner Art, der bei Bültjer gebaut wird. Die Nummer eins schwimmt im Mittelmeer. Das Modell, vom Eigner, einem Goldschmied, gebaut, steht im Wohnhaus des Meisters. Aufgeplankt bis auf einige Stoppergänge hat der Neubau über Winter gestanden, denn die

Halle war mit lagernden Yachten vollgestopft.

Kiel, Steven, Spiegel, Beplankung, alles aus Eiche. Nichts ist geleimt. Neben dem Schoner liegt ein Kutter von der Themse, fast völlig neu verzimmert wurde. Auf der anderen Seite der Halle liegt eine Yacht zur Reparatur und ein weiterer Neubau, ein Motorsegler mit Kutterlinien. Alles, was ich sehe ist aus Holz.

Inzwischen hat Hinnerk Bültjer etwas Zeit für mich. Sein Großvater war Stellmacher in Ditzum und baute mit seinen beiden Sühnen zusammen auch kleine Fischerboote 1929 gründeten die beiden Brüder die Werft. Mit 21 Jahren schon durfte Hin=nerk Bültjer die Meisterprüfung ablegen, weil es in der ganzen Gegend nur noch einen Meister gab. Als vor 10 Jahren der Onkel starb, kamen für Hin=nerk harte Arbeitsjahre. Heute wird er von seinem Sohn unterstützt, der auch Bootsbaumeister ist. Vater und Sohn machen die Risse für die Neubauten selbst. Der besondere Stotz des Meisters ist seine Yacht, von ihm selbst entworfen und natürlich auch gebaut. Bis jetzt ist sie, auf der Ems noch von keiner Plastikvacht geschlagen worden.



Die Werftbelegschaft besteht aus 15 bis 16 Mann.Der Baas arbeitet mit. Was sich im Büro ab= spielt, ist Familiensache. Die Rümpfe baut Bültjer aus Eiche, die er ausschließlich aus dem Olden= berger Land bezieht.Er kauft Stämme ein, die er dann nach seinem Bedarf einschneidet und 8 Jahre lagert.Seinen Kunden berechnet er z.Z.1500 DM für den Kubikmeter." Un wat köst dei Stünn?", frage ich. " 35.-DM", sagt der Meister, "mehr kann ick nich nehm'. Ick heff ja noch dei Kutters, un dei könt nich mehr betahlen."-Ich glaubss,denn die Hälfte seiner Kundschaft sind Niederländer, und die sind Geschäftsleute.-"Wenn so'n Holländer in Emden een Schip köft hett un fohrt dormit nah Delzijl un kann dat dor för 100 Gulden mehr ver= köpen, denn deit hei dat, und denn hett hei 'n Geschäft makt", meint hinnerk Bültjer. Unterschiede im Preis bei den Kunden? - Werden nicht gemacht! - Ja, so sind die Ostfriesen, und so habe ich sie auch immer kennengelernt, ehrlich und das Wort gilt. Ich glaube, man könnte mit Hin=

nerk Bültjer auch heute noch per Handschlag abschließen, vorausgesetzt, man ist aus dem gleichen Holz geschnitzt.



Wir kommen in's Klönen. Für 100 000 DM erbot sich Bültjer den Papenburgern eine originale Spitzpünte aus Eiche zu bauen. (Das ist doch geschenkt!) Aber nein, bei Meyer haben die Stifte so ein Dings aus Stahl gebaut. Die Beplankung soll aufgemalt worden sein.

Als für die "Grönland" ein neues "altes" Ankersspill benötigt wurde, lieferte Hinnerk Bültjer die Unterlagen. Nur, wenn die Aufträge vergeben werden, soll das Geld "im Lande" bleiben. Dabei fällt mir so macher Pfusch an Holzschiffen ein, den ich hier und da bei wegelang an der Weser gesehen habe. "Wie sieht die Zukunft des Holzboots=und schiff=baues aus?", frage ich. Der Meister hat steigendes Interesse festgestellt. Die Menschen möchten mehr haben als nur einen schwimmenden Untersatz, meint er, etwas, das lebt, das fest ist und das Ge=fühl der Sicherheit und Geborgenheit gibt.

Hoffen wir, daß es so bleibt und da mit auch die Bootswerft von Hinrich Bültjer in Ditzum an der Ems.



Ein Engländer, ein Franzose und ein Ostfriese wandern durch die Wüste und werden von einem Lö= wen verfolgt. Als der Löwe zum Sprung ansetzt, bleibt der Engländer stehen, greift eine Hand voll Sand und schmeißt sie dem Löwen in die Augen. Während der Löwen sich die Augen reibt, flüchten die Drei. Bald hat der Löwe sie wieder eingeholt. Da bleibt der Franzose stehen, greift sich Sand und wirft ihn dem Löwen ins Gesicht. Außer Atem erreichen die drei Wüstenwanderer eine Oase, wo der Engländer und der Franzose auf eine Palme klettern. Der Ostfriese bleibt unten stehen. "Los, komm' schnell rauf!", rufen ihm die beiden zu, worauf der Ossi ganz seelenruhig sagt: "Heff ick mit Sand schmäten oder. Ji?"

29 HBRMANN 29

Museumsewer von Itzehoe

Herbert Karting, Oldendorf

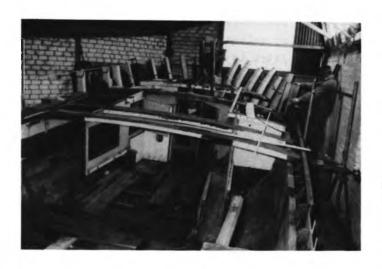
Ein kleiner Rückblick.

Seit genau fünf Jahren steht er nun inmitten Itzehoes und kündet von längst vergangenen Zeiten: "HERMANN", der letzte hölzerne Besan= ewer auf deutschem Boden -wobei Boden wörtlich zu nehmen ist. Unmittelbar neben einem stark besuchten Wochenmarkt in unmittelbarer Nähe des Rathauses aufgestellt, ist "HERMANN" in= zwischen jedem Einwohner ein Begriff geworden. Aus dem Stadtbild ist der Ewer garnicht mehr wegzudenken, und somit werden sich mittler= weile auch die letzten Ratherren damit ange= freundet haben, die das Geschenk seinerzeit wenig begeistert als "Kuckuksei" bezeichneten.

Nach Auskunft aus dem Rathaus werden für den Unterhalt des Schiffes jährlich etwa drei- bis viertausend Mark aufgewendet, wobei die Arbeits: stunden der Stadtbediensteten nicht mitgerech= net sind. So fegt z.B.der Hausmeister des Rat= hauses hin und wieder das Deck von Laub und Staub frei und entfernt die Bierdosen, die durstige Jugendliche dort vergessen haben. Jedes Jahr im November wird "HERMANN" mit einer auf Maß geschneiderten Persenning ab≖ gedeckt, die erst im März wieder weggenommen wird. Diese Maßnahme hat sicher zum immer noch guten Aussehen des Schiffes beigetragen. Man muß sich wirklich wundern, daß der Ewer nach diesen fünf Jahren noch einen so vorzüglichen Eindruck macht. Ein Problem, wenn auch kein besonders großes, sind Kinder und Jugendliche, die immer wieder mit Begeisterung auf dem Schiff herumklettern und dort auch manchmal Schäden anrichten. So hatten sie z.B. in die Abdeckplane ca 20 "Luftlöcher" gebrannt, vom Kajütsoberlicht die Scheiben eingeschlagen und das Schiebeluk aufgebrochen. Das lose(!) an Deck aufgestellte Wasserfaß wird inzwischen wohl irgendeinen Partykeller verschönen. An= sonsten jedoch halten sich die Beschädigungen erstaunlicherweise in Grenzen. Mit gutem Zu= reden hat sich da eine ganze Menge machen las=



So sah "Hermann" im Mai 1977 aus, nachdem er aus Holland gekauft worden war.



"Hermann" in Pehrs' Halle zu Beginn der Restaurierung im Juli 1977.



Im November 1977 lag der Ewer mit neuen Decks, Luken, Verschanzung, Pollern, Kökern wieder im Wasser.

sen.

Die jährlich anfallenden Instandsetzungsarbeit≖ en sind bisher stets von Günther Pehrs ausgeführt worden, der ja seinerzeit das Schiff in Glückstadt restauriert hatte. So wurde z.B.vor zwei Jahren der Rumpf nachkalfatert, 2 Spunde eingesetzt, das ganze Schiff geschliffen, grun= diert und neu gemalt. 1982 brauchten dann nur leichtere Überholungsarbeiten zu erfolgen. In diesem Jahr nun wurden alle Naturholzteile geschliffen und konserviert, die Reling gestrich= en, das Deck mit Karbolineum gemalt, und Klein= teile (Schiebeluk, Skylight etc.) repariert. Leider reichen die zur Verfügung stehenden Mit= tel nicht aus, um, wie ursprünglich vorgesehen, den Ewer nach und nach völlig fertigzustellen. So fehlen immer noch Bäume und Gaffeln, Anker= spill und Ladewinde, und im Schiffsinneren tat sich noch garnichts: Kajüte und Logis fehlen völlig.

Den Transport nach Itzehoe besorgte die Bundes= bahn im September 1978.

Dennoch kann man mit dem Ergebnis zufrieden sein. Es hat sich gelohnt, "HERMANN" zurück: zuholen, zu restaurieren und aufzustellen. Da ist man in Itzehoe feiner raus als im dänischen Struer, wo man sich mit dem Modell des "HERMANN" begnügen muß!



Nachdem "Hermann" anfangs einen provisorischen Standplatz hatte, wurde er im April 1981 end= gültig in einer Anlage beim Itzehoer Rathaus aufgestellt. (Foto vom November 83).



"Hermann aus Wewelsteth - Deutschlands letzter hölzerner Frachtewer" ist der Titel des neuen, im Verlag Rundschau KG erschienenen Text- und Bildbandes von Herbert Karting, den unsere Leser als exzellenten Kenner der Geschichte der heimischen Schiffahrt kennen. Erinnert sei an seine Serie "Schiffe, Reeder und Kapitäne aus dem Kreise Steinburg", die ebenfalls als Buch erschienen ist. Kartings neues Buch ist dem letzten hölzernen Störewer "Hermann" gewidmet, der 1905 auf der Wewelsflether Werft von Claus Witt gebaut wurde und nach abenteuerlicher Odyssee im vorigen Jahre nach Itzehoe heimgeholt wurde, wo er als Denkmal der heimischen Schiffahrt in der Nähe des Rathauses seine vorläufige Aufstellung gefunden hat. In Wort und Bild entwirft Karting ein Bild dieses letzten Zeugen einer einst gewaltigen Frachterflotte, seines Baus, seiner Fahrzeit, seines Niedergangs, seiner Entdeckung im Amsterdamer Hafen und seiner dramatischen Heimholung nach Itzehoe. Ein Stück Geschichte der heimischen Schiffahrt wird hier lebendig. Das Buch ist durch den heimischen Buchhandel zu beziehen und kostet 29,80 DM.

Der in Itzehoe aufgestellte Museumsewer "HERMANN" hat inzwischen einen kleinen Bruder erhalten, der im hohen Norden Däne= marks zu besichtigen ist. Es handelt sich um ein Modell des Schiffes im Maßstab 1:25, welches von Alfred Pedersen, einem ehemaligen Seemann, in zweijähriger Arbeit angefertigt wurde. Pedersen, mit seinen 76 Jahren fast ebenso alt wie das Originalschiff, ist ein begeisterter und begabter Modellbauer. Den "kleinen Hermann" baute er aus Material, das beim Bau des Votivschiffes "Elona" übrigge= blieben war, welches er der Kirche in Struer vermacht hatte. Das "Hermann"-Modell über= reichte er nun dem Museum von Struer als Ge= schenk.

Hier in Struer, einer hübschen kleinen Stadt am Limfjord, war "HERMANN" seit 1932 beheim= atet. Seine Hauptbeschäftigung bestand darin, für die örtliche Ziegelei Mauersteine zu den kleinen und großen Ladeplätzen des Limfjord zu transportieren. 25 Jahre lang war das Fahrzeug hier eingesetzt und somit langsam eine allbekannte Erscheinung geworden. So ist es nicht verwunderlich, daß man sich in Struer ganz besonders darüber freut, daß "HERMANN" als letztes Schiff seiner Art so vorbildlich restauriert wurde. Und wir dürfen uns freuen, diesen Schiffstyp als Modell in einem kleinen Limfjord-Museum erhalten zu sehen.

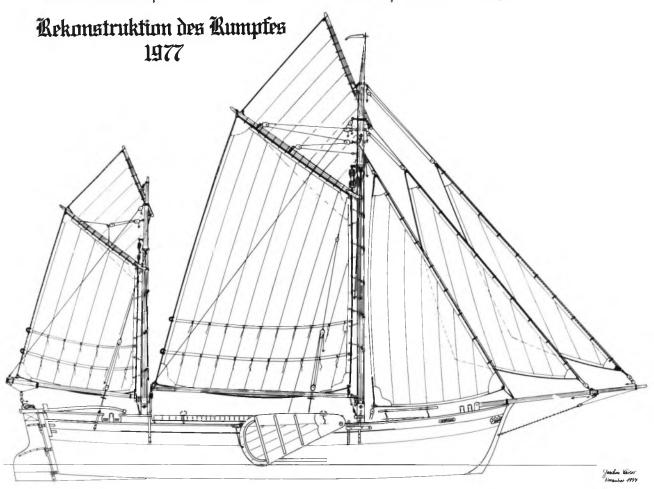


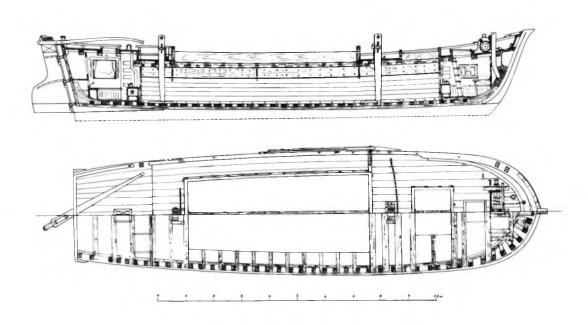
Modellbauer Alfred Pedersen (rechts) bei der Übergebe des Hermann-Modells an Benny Boysen, den Leiter des Strusr-Museums.





Besan Ewer HERMANN uon Wewelsfleth 1905 Mahstab 1:50





Lebenslauf des Besanewers "Hermann"

- 1905 Stapellauf bei Claus Witt, Wewelsfieth.
 Abmessungen: 18,10 × 4,30 × 1,40 Meter, 24,7 BRT, 56 t Tragfähigkeit Eigner: Joh. Jacob Böge, Neuenkirchen/Stör neuer Eigner: Otto Simon Witt, Neuenkirchen neuer Eigner: Christian Marius Matzen, Ekensund (1923 Einbau der ersten Hilfsmaschine von 18 PS)

- 1933 Neuer Eigner: Valdemar Jansen, Struer, später Skive (Limfjord) (1943 Einbau eines neuen Hilfsmotors von 35 PS, Besanmast entfernt)

- neuer Eigner: Theodor Bertias Hansen, Bogo (bei Seeland) neuer Eigner: Henning Christensen, Nysted (Lolland) (Umbau zum Steinfischerfahrzeug) neuer Eigner: Jörn Lentz, Amsterdam
- (Eintfernung fast samtlicher Einrichtungen inkl. der Maschine, Umbau zum "Lustfahrzeug", jedoch vorzeitig abgebrochen)
 1975/78 in Amsterdam aufgelegt
 1977 Ankauf durch den Heimatverband des Kreises Steinburg, Überführung nach Glückstadt, hier Rekonstruktion
 1978 Aufstellung in itzehoe

RESTAURIERUNG DES JACHTSCHONERS

»HERMINE «



(Vortrag, gehalten am 9. März 1984 vor dem S.V.C.)

Als Erstes bleibt die Frage zu beantworten, warum wir uns überhaupt mit der mühevollen Aufgabe des Wiederaufbaues gerade dieses Schiffes befaßt haben.

Der Hauptgrund war natürlich, daß es sich hier um den letzten , in Hamburg gebauten hölzernen Frachtsegler handelt. Ein weiterer Grund war selbstverständlich die sich Ende 1981 plötzlich ergebende Möglichkeit, ein solches Schiff gewissermaßen "frei Haus" geliefert zu bekommen. Ganz abgesehen davon, daß diese und ähnliche Schiffe um und nach der Jahrhundertwende die Küstenfahrt in der Nord- und Ostsee betrieben haben und ständige Gäste auch in den Cuxhavener Häfen waren.

Nicht zuletzt aber haben auf diesen Küstenseglern der Nord- und Ostsee die angehenden deutschen Kapitäne und Schiffsoffiziere, welche nicht auf den wenigen noch vorhandenen Rahseglern unterkommen konnten, ihre Segelfahrzeit absolviert, die früher für den Erwerb der nautischen Patente vorgeschrieben war.

Nun aber zum Lebenslauf unserer HERMINE.

Im Neubauregister der Werft von Joachim Behrens in Finkenwerder – die Werft besteht seit 1840 und existiert noch heute – steht unter der Baunummer 181 verzeichnet:

"Hinrich Bardenhagen Jacht ist abgelaufen den 3. September 1904 morgens 10 Uhr. 66 Fuß im Kiel, 8 Fuß 9 Zoll tief. Erhalten bolzenfest 12 500 Markt mit Tischler ohne Schmit und Guß." Hinrich Bardenhagen aus Cranz behielt das Schiff nur drei Jahre, bis 1907, dann scheint er die Seefahrt aufgegeben zu haben. Er verkaufte HERMINE an Hans Rönna aus Erfde bei Schleswig, und es erfolgte gleichzeitig die Umbenennung in EMMA. Rönna fuhr damit ,bis zu seinem Tode im Jahre 1917, überwiegend in der Ostsee. Seine Witwe ließ das Schiff danach noch ein halbes Jahr mit einem Setzschiffer fahren, verkaufte es dann aber für 25 000 Mark an Claus Jess, Rendsburg.

Die Inflationszeit erlebte das Schiff weniger als reiner Frachtfahrer, als vielmehr auf der Schmuggelroute mit Alkohol und Zigaretten nach Skandinavien. Das brachte soviel ein, daß 1925 auch ein 50 PS Deutz-Hilfsmotor eingebaut werden konnte.

Ein Jahr später stand das Schiff bereits wieder zum Verkauf. Wilhelm Beckmann aus Kiel hieß der nächste Eigner. Er hatte das Kapitänspatent auf Großer Fahrt und mag mit dem für die Große Küstenfahrt zugelassenen Schiff wohl auch Reisen außerhalb von Nord- und Ostsee vorgehabt haben. Doch da gab es für diese Schiffsgröße Ende der Zwanziger Jahre schon nichts mehr zu verdienen. Es blieb nur noch die Küstenfahrt in der Ostsee.

Doch auch hier wurden Anfang der dreißiger Jahre die kleinen hölzernen Schiffe von der zunehmenden Konkurrenz der neuen stählernen Zwei- und Dreimastschoner (von Nobiskrug und Lühring an der Weser) verdrängt. Diese Schiffe waren, mit starken Motoren ausgerüstet und bei einer Tragfähigkeit von 200 bis 300 Ladetonnen, wesentlich wirtschaftlicher zu betreiben als ein kleines Holzschiff.

So entschwand, mit so vielen anderen, auch unsere EMMA, ex HERMINE, 1934 von der deutschen Küste gen Norden und wurde nach 30 Jahren aus dem Hamburger Schiffsregister gelöscht.

Smögen an der schwedischen Westküste wurde der nächste Heimathafen, und auch eine Umbenennung war wieder fällig. Nun stand WEGA – Smögen am Heck. Anton Olsson, der neue Eigner, fand an den langen und zerklüfteten skandinavischen Küsten, besonders an der Schärenküste Bohusläns, vorerst noch genügend Ladung. Er fuhr die WEGA über den 2. Weltkrieg hinaus mit einem 1940 eingebauten stärkeren Motor bis 1949.

Von 1949 bis 1957 noch im Besitz von Olssons Tochter Gunhild, wechselte das inzwischen zum Motorschiff mit Stummelmast und Ladebaum degradierte Schiff bis 1965 in schneller Folge die Besitzer, was erfahrungsgemäß auch hier der Schiffssubstanz nicht gerade zum Vorteil gereichte.

1962 nach Sandvik auf der Insel Oland verschlagen, war schlieβlich Mitte der Siebziger Jahre Endstation auf einer Marina bei Stockholm, wo das schöne Schiff, als Wohn- und Werkstattschiff benutzt, immer mehr verkam.

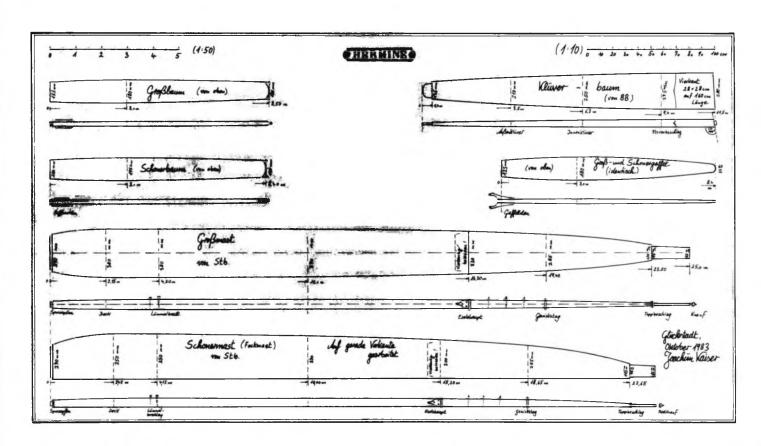
Joachim Kaiser aus Glückstadt, Fachmann für die Küstensegler und Mitglied des "Museumshafens Oevelgönne", entdeckte WEGA ex HERMINE 1981 auf einer Skandinavienreise und stellte die Identität fest.

Mit großem Enthusiasmus wurde sofort ein Rettungsversuch für das Schiff gestartet . Der Museumshafen stellte rund 20 000 DM für Kauf und Überführung zur Verfügung.

M.S. HEINRICH KNUPPEL, ein Küstenmotorschiff von rund 500 BRT der Reederei Hans-Heinr. Knuppel Hamburg, bot auf einer bevorstehenden Ballastreise von Schweden nach Hamburg die Möglichkeit, das Schiff nach Hamburg zu bringen. So kam unsere HERMINE am 25. Juni 1981 wieder an ihrem Geburtsort an. Die sofortige Besichtigung auf dem Slip der Behrens-Werft dämpfte dann allerdings gründlich allen Optimismus. Die Untersuchung ergab, daß das Schiff von Grund auf neu aufgebaut werden müßte, falls es wieder in Fahrt gebracht werden sollte. Da war im wahrsten Sinne des Wortes guter Rat teuer. Wer sollte wohl in der Lage sein, das notwendige Kapital zu beschaffen ? Doch es machte ein Ereignis alle weiteren Pläne überflüssig : Über die Weihnachtstage 1981 fiel der Strom für die an Bord installierten elektrischen Lenzpumpen aus und HERMINE setzte sich am Grunde des Werfthafens zur Ruhe.

Um die Werft nicht zu blockieren, war nun eine schnelle Beseitigung erforderlich. Da klingelte zwischen Weihnachten und Neujahr bei Peter Baltes (Wrackmuseum, Cuxhaven) das Telefon. Der Bergungsinspektor der Firma Ulrich Harms am Apparat mit der Alarmnachricht: "Wir haben ein Schiff, es ist zu verheizen oder zu verschenken! Wollt Ihr es in Cuxhaven haben?"

So rief nun P. Baltes bei mir um Hilfe, und wir beschlossen, nach ausführlicher Klärung der Sachlage in Hamburg und Rückfrage bei der Stadt Cuxhaven, das Schiff nach hier zu holen. Spontan und ohne große Formalitäten stellte Hafenkapitän Hans Rautenberg eine Kaifläche vor der Seeschleuse zur Verfügung, um das Schiff erst einmal den Bergern abzunehmen. So konnte HERMINE als kommen.



An einem grauen Januarmorgen des Jahres 1982 kam unsere Neuerwerbung an Deck des Bergungspontons in Cuxhaven an und wurde vor der Schleuse abgesetzt.

Der von der Werft diagnostizierte Gesundheitszustand bestätigte sich zwar bei näherer Untersuchung, jedoch nach der Entnahme verschiedener
Planken stellte sich heraus, daβ das Holz, soweit
nicht zerbrochen, im Kern durchaus gesund war. Es
bedurfte also keiner langen Überlegung bis zum
Entschluβ, erst einmal die Substanzerhaltung zu
versuchen und später das Schiff endgültig an Land
aufzustellen.

Bis Ende 1982 wurden die dringlichsten Wiederherstellungsarbeiten an Rumpf und Deck vorgenommen und zwischenzeitlich eifrig um Spenden geworben. Rückblickend muß ich feststellen: Mit kaum erwartetem Erfolg!

Es ist wohl an der Zeit und heute vielleicht eine gute Gelegenheit, alle Spender zu nennen und noch einmal für die großartige Hilfe zu danken !



Die Helfer waren:

Der Sparkassen- und Giroverband, die Fa. Lohmann, der Lions-Club Cuxhaven, die Cuxhavener Lotsenschaft, der Nautische Verein Cuxhaven, die

Werbegemeinschaft "Centrum", Gustav Hebold, Cuxhaven, die Kurverwaltung der Stadt, der Förderverein Schiffahrtsgeschichliche Sammlungen Cuxhaven.

Tätige HIlfe und Sachspenden leisteten:

Die Mützelfeldt-Werft und die Fa. Machulez, und natürlich das Niedersächsische Hafenamt mit seiner bei jeder Verlegenheit bewiesenen prompten und großzügigen Hilfsbereitschaft.

Einer der wichtigsten Spender ist noch bei der Arbeit, nämlich die "Nordsee" Deutsche Hochseefischerei G.m.b.H., mit der Takelung.

Alles zusammen genommen verspricht das Projekt bis zu seinem Abschluß ein echtes Gemeinschaftswerk der Stadt Cuxhaven und seiner Bürger zu werden!

Doch nun zurück zum Fortgang der Wiederherstellungsarbeiten. Wir waren uns darüber klar, daß
das Schiff so schnell wie möglich von der Schleuse verschwinden müßte. Der endgültige Liegeplatz
war inzwischen am Schleusenpriel bestimmt und
das Fundament von der Stadt Cuxhaven beschafft,
doch wie dahinkommen? Es blieb nach reiflicher
überlegung ausschließlich der Landweg. So
wurde die in Schwertransporten erfahrene Bremerhavener Firma Kronschnabel mit der Umsetzung
beauftrag, die noch im Dezember unternommen werden konnte. Obwohl alles hervorragend klappte,
atmeten doch alle Beteiligten erleichtert auf,
als HERMINE glücklich den endgültigen "Ankerplatz" erreicht hatte.

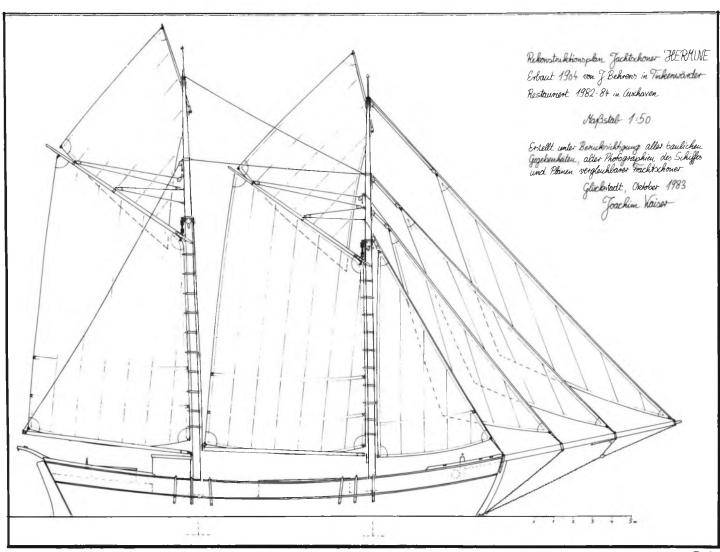
Hier hat nun im vergangene Jahr die gründliche Überholung begonne und im Dezember konnten die von Heinr. Hatecke, Freiburg, gefertigten Masten

und Klüverbaum gesetzt werden. (Nach Takelriß von J. Kaiser). Alle Einzelheiten der Restaurierung zu erklären, würde heute wohl zu weit führen. Wir sind jetzt jedenfalls so weit, das Deck und das Schiffsinnere mit Eintritt der wärmeren Jahreszeit gründlich konservieren zu können. HERMINE wird bald wieder Kajüte und Roof erhalten. Im Prühjahr wird die Takelung beendet sein.

Es ist noch Arbeit genug vorhanden, und natürlich werden auch noch weitere Spenden erforderlich sein, um das Werk vollenden zu können. Doch hoffen wir, bis zum 80. Geburtstag der "alten Dame" im September dieses Jahres ein ansehnliches Schiff vorstellen zu können – Denkmal einer vergangenen Schiffahrtsepoche.

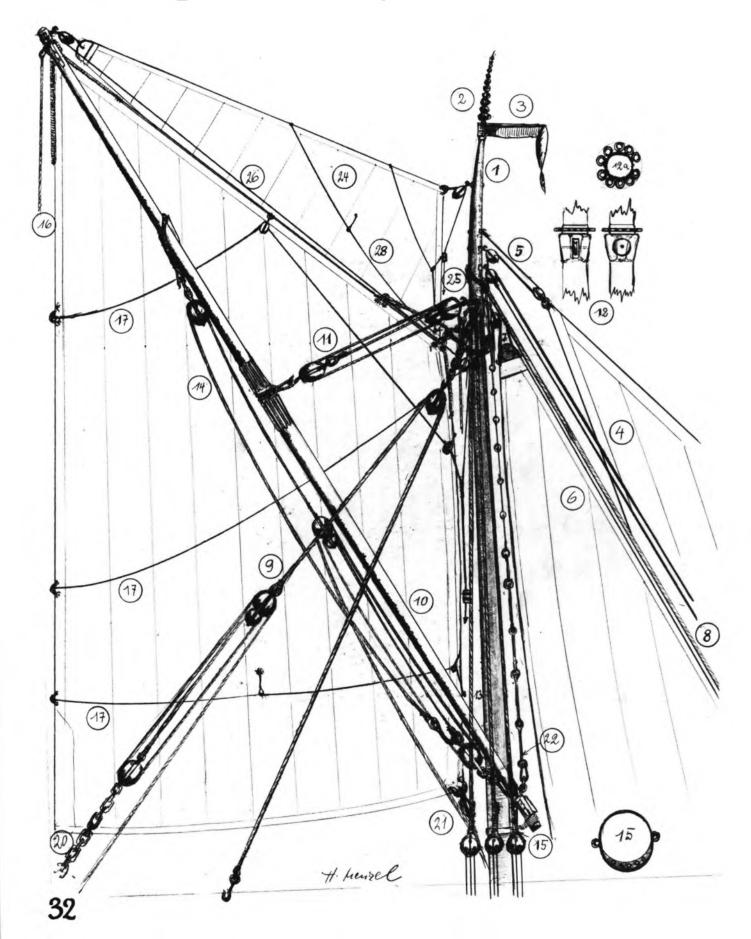
K.B. Kühne Rektor-Dölle-Str. 4 219 Cuxhaven





Takelungsarten vergangener Zeiten

Das Sprietsegel von Horst Menzel



Das Sprietsegel als Takelungsart ist heute so gut wie verschwunden, sehen wir von den Themse-Barken ab, die in dem Museumshafen hinter Tower-Bridge liegen und hin und wieder unter Segel gehen. Dabei ist das Sprietsegel eine der ältesten Segelformen überhaupt, speziell der Niederlande. Wahrscheinlich ist nur das Rahsegel älter. Hinzu kommt noch, daß das Sprietsegel als so durch und durch niederländisch angesehen wurde, daß man lange Zeit glaubte, die Niederländer seien auch die Erfinder dieses Segels. Doch nachdem man auf dem Deckel eines steinemnen

Sarkophags eine Abbildung eines Schiffes mit Sprietsegel gefunden hatte und eine weitere Abbildung dieses Segels auf einer italienischen Miniatur aus dem Beginn des 15. Jahrhunderts. wurde diese Erfindung den Römern zugeschrieben. Eine Kopie dieser Miniatur befindet sich im Reichskupferstichkabinett in Amsterdam. Das Original, welches leider verloren ging, gehörte zu einer Sammlung von Miniaturen in der nationalen Bibliothek in Turin. Das Sprietsegel erhielt seinen Namen nach dem

Segel befestigt war. Es wurde im 16. und 17. Jahrhundert auch als "Smacksegel" bezeichnet. In vielen Unterlagen dieser Zeit werden Schiffe mit "Smacksegeln" genannt und beschrieben.

schrägstehenden Sprietbaum, an dessen Nock das

Als im 17. Jahrhundert das Sprietsegel bei den Küstenfahrern verschwand und statt dessen die feste Gaffel in Mode kam, behielt man die 8ezeichnung "Smacksegel" bei. Die Form des Segels hatte sich nämlich dadurch kaum verändert.

Der Grund, weshalb der schwere Sprietbaum durch die feste Gaffel ersetzt wurde, lag wohl darin, daß ersterer sich auf dem offenen Meer bei stürmischen Wetter und hohem Wellengang doch als unhandlich und gefährlich eruiesen hatte.

Sei den Binnenfahrzeugen dagegen und auch bei mehreren kleineren fischereifahrzeugen hat sich das Sprietsegel zum Teil bis ins 20. Jahrhundert gehalten und somit jahrhunderte lang das Bild speziell der niederländischen Binnengewässer beherrscht.

Der Sprietbaum führte vom Fuß des Mastes, meist von der Backbordseite aus, schräg nach achtern. wo er mit seiner Nock das Segel ausspreizte. In der Mitte wurde der Baum durch die Spriettalje gehalten. Diese bestand aus einem einfachen unteren Block, welcherin ein Auge auf dem Sprietbaum eingehakt oder mit kräftigen Bändseln zwischen mehreren Klampen am Baum eingebunden wurde.

Der obere Block war ein Violinblock, welcher in einem Stropp eingebunden war. Das Ende war als Auge gespleißt und lag oberhlb des Hommer um den Mast oder wurde mit einem Haken in eines der Augen gehakt, die auf einem eisernen Band an dieser Stelle des Mastes befestigt waren. Der Hommer oder Hummer war eine Verdickung am Ende des Mastes, welche als Auflage für die Wanten, Backstagen und Takel diente. Der Läufer ging vom untersten Block aus uobei die holende Part zum Deck führte und auf dem Knecht hinter dem Mast belegt wurde.

Hommer einer Tjalk mit mit Spriettakelung :

- 1 Fockstag
- 2 Reep (Standaard)
- 3 Wanten

- 1. Masttopp
- 2. Mastwurzel
- 3. Stander
- 4. Klüver
- 5. Klüverfall
- 6. Fock
- 7. Fockfall
- 8. Stag
- 9. Backstag
- 10. Sprietbaum
- 11. Spriettalje 12. Hommer
- 12a. eisernes Band mit geschmiedeten Augen zum Binhaken der Wanten, Stage, Fallblöcke usw.

13. Wanten

16.Gerden

18. Rack

17. Geitaue

19. Großsegelfall

20. Großsegelschot

14. Ladetalje

15. Greelband und Taljereep

21. Halstalje

22. Standaard

23. Reihleine

24. Toppsegel

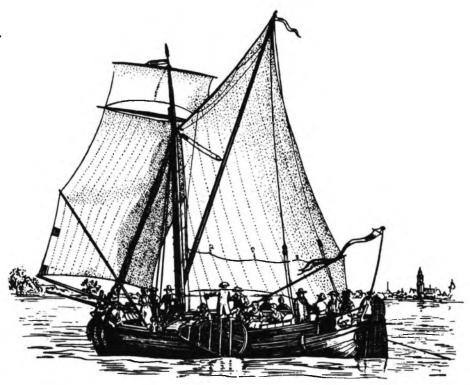
25. Toppsegelfall

27. Toppsegelhals

26. Toppsegelschot

28. Toppsegelgeitaue

Beurtschip. Naar een ets van G. Groenewegen, ca. 1800.



Unten wurde der Sprietbaum durch ein Taljereep gestützt, welches zwischen Spriet und "Greelband" geschoren war.

Das Greelband war ein eisernes Band, welches locker und mit soviel Spielraum um den Mast gelegt wurde, daß es jeder Bewegung des Sprietbaumes folgen konnte. An der einen Seite des Bandes war innen ein Holzstück mit drei Gattchen – ähnlich einer halben Juffer – angebracht, durch welches das Reep lief.



Greelband

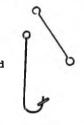
Das Greelband, man könnte auch sagen: das Rack, ruhte auf einem festen eisernen Ring, welcher darunter um den Mast gelegt war. Bei kleineren Fahrzeugen bestan di^sses Greelband

oder Rack auch aus Tauverk, einem sogenannten Grummetstropp, vobei die große Kausch um den Mast gelegt ist. In der kleinen Kausch, dem Auge, ruht der Fuß des Baumes.

Bei den größeren Schiffen führte von hier aus ein eisernes "Reep" zum Hommer. Dieses "Reep", die Niederländer nennen es "Standaard" besteht aus einer Anzahl von ca. 15 ungleichmäßig großer Haken, die ineinander gehakt nach unten zu immer größer uurden und zum Schluß in einem Haken von großer Abmessung und schwerem Materiel endeten. Dieser Haken uurde in einem Augbolzen an der Steuerbordseite des Sprietbaumes eingehakt.

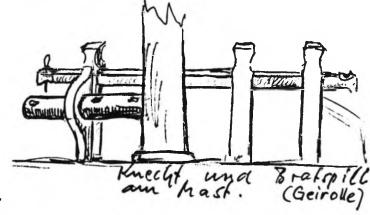
Oben endete diese "Kette" in einem s - förmigen kleinen Haken, welchar in ein Auge des Hommerbandes einhakte.

Eiserner Schäkel der "Standaard" und Haken am unteren Ende derselben .



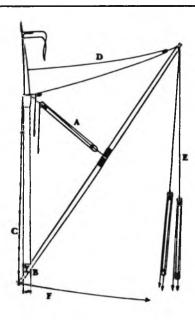
Dann gab es noch das Fußreep, welches mit einem gespleißten Auge um den Fuß des Sprietbaumes gelegt wurde und dazu diente, das Segel zu streichen, in dem man den Fuß des Baumes aus dem Greelband löste und diesen solange fierte, bis die Nock an Deck herunter hing.

Das fußreep wurde immer über das achtern am Roof oder der Lüke befindliche Spill geführt, mit dessen Hilfe der schwere Baum auch wieder gehißt wurde.



Dieses Spill war für Schiffe mit einem Sprietbaum unentbehrlich. Heute kann man auf Grund dieses Spills bei alten Modellen oder auch Abbildungen von Schiffen ohne Takelage davon ausgehen, daß ein Sprietsegel zu dem besagten Modell oder Abbildung gehört.

Bei älteren Schiffen war außerdem die Nock des Sprietbaumes durch eine Talje mit dem Masttop verbunden. Die feste Part hiervon war am Masttop befestigt. Der Läufer fuhr durch einen Block an der Sprietnock zurück zu einem Block am Mastwherhalb der festen Part und von dort an Deck. Diese Talje muß später aus der Mode gekommen sein, denn auf Abbildungen und Modellen des 18. und 19. Jahrhunderts ist sie nicht mehr anzutreffen.



Die Takelung der Spriet

- A Spriettalje
- B Greelband mit Taljereep
- C Eisernes "Reep" (Standaard)
- D Sprietnocktalje
- E Geerden (Gaarden)
- F Fußreep

Um die Sprietnock gelegt - cder entsprechend an einem kräftigen Augbolzen gehakt - befanden sich an jeder Seite die Geerden.

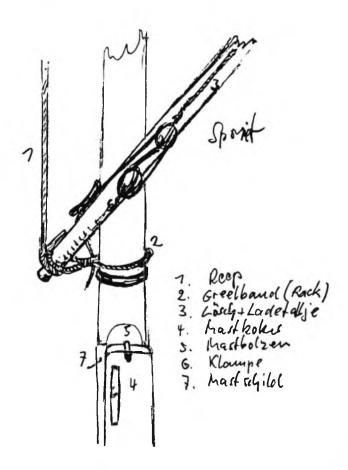
Mit ihnen konnte der Baum bewegt oder auch abgestützt werden. Diese Taljen waren ähnlich der Spriettalje und bestanden aus einem einfachen Unterblock und einem Violinblock.

Der Schehkel des unteren Blockes war eingehakt in einen Augbolzen, welcher außenbords in eine Aufklotzungdes Bordes eingeschlagen war. Dis holende Part des Läufers führte von außen durch ein Gatt binnenbords und wurde an einer darüber befestigten Klampe belegt. Zum Schluß gehörte zur Spriettakelung noch eine Talje, die zum Laden und Löschen diente. Der oberste Block war mit einem Stropp an der Bprietnock befestigt. Die holende Part führte an den Knecht.

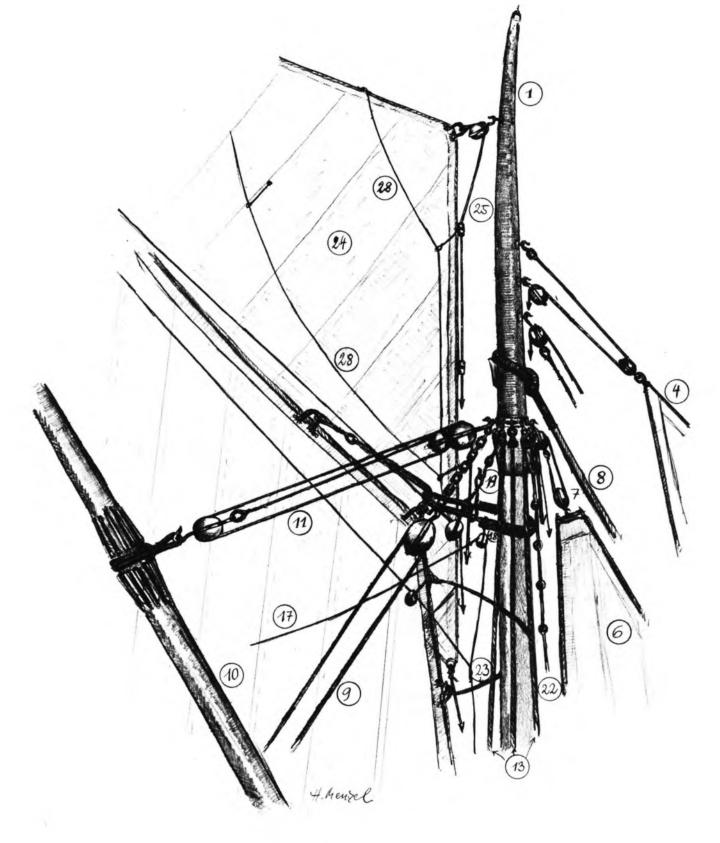


Talje zum Laden und Löschen

- 1 und 1 und 1 Augspleiße
- 2 Mitunter saß an dieser Stelle ein Haken.
- 3 Der Haken wird in einem eisernen Ring am Block eingepikt .
- A Einscheibiger Block
 - 3 Violinblock
- C und E werden auf dem Knecht (beim Mast) belegt .



Wenn das Segel gesetzt war, wurde der Baum in erster Linie vom Segel gehalten. Das Oberliek wurde deshalb besonders kräftig gearbeitet. Um den Mast, in Höhe des Hommess, befand sich das Rack aus starkem Tauwerk, woran das Segel befestigt war. Auch das Segelfall war im Rack eingehakt und führte von hier durch den Mast über eine Scheibe im Hommer an das Spill neben dem Mast.



- 1. Masttopp
- 2. Mastwurzel
- 3. Stander
- 4. Kluver
- 5. Kluverfall
- 6. Fock
- 7. Fockfall
- 8. Stag
- 9. Backstag
- 10. Sprietbaum
- 11. Spriettalje
- 17. Geitaue 18. Rack
 - 19. Großsegelfall

13. Wanten

16. Gerden

14. Ladetalje

20. Großsegelschot

15. Greelband und Taljereep

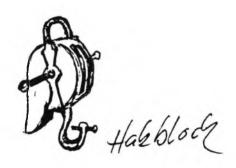
- 21. Halstalje
- 22. Standaard
- 23. Reihleine
- 24. Toppsegel
- 25. Toppsegelfall
- 26. Toppsegelschot
- 27. Toppsegelhals
- 28. Toppsegelgeitaue
- 12. Hommer 12a. eisernes Eand mit geschmiedeten Augen zum Binhaken der Wanten, Stage, Fallblöcke usw.

Das Segel selbst war mit Reihleinen am Mast angeschlagen. Mastringe wurden auf derartigen Schiffen wie überhaupt auf niederländischen Binnenschiffen nicht geführt.

Die Halstalje wird mit einem Haken am Unterblock in einen Ringbolzen gehakt, welcher sich in der Mitte des Betingbalkens vom Knecht befindet.

Die Schot läuft über einen hölzernen Leitwagen. Der Oberblock war doppelt und der untere ein sogenannter "Hakblock", welcher an einem Ring am Leitwagen befestigt war und an dem die Schot belegt werden konnte.

Lag man im Hafen oder auf der Reede vor Anker, so wurde das Segel nicht abgenommen, sondern nur aufgegeit.

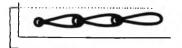


Die Geitaue waren em Vorliek angcknüpft, liefen von dort (zum Teil durch Blöcke am Oberliek) durch eine Kausch am Achterliek um das Sagel herum wieder zum Vorliek, wo sie über Blöcke an Deck neben den Mast über ein kleines Spill, der sog. Geirolle geführt wurden.

Statt sechs waren es somit nur drei Geitaue, die bedient werden mußten.

für das unterste und größte Geitau hat man zur Führung ein oder zwei Zeisinge durch das Segel gesteckt und an dessen Enden Augen eingespleißt. Am Vorliek waren für dieses Geitau keine Blöcke zur Führung vorgeschen, statt dessen aber zwei, in einer Sprute eingebundene. 'Kauschen. Um die Segelfläche bei Bedarf zu verkleinern, bediente man sich in erster Linie nicht des üblichen Reffs. Das Segel bestand aus zwei Teilen, unten war das Bonnet befestigt. Dies nahm ungefähr ein Viertel der Segelfläche ein und war mit einem Kettenstek verbunden.

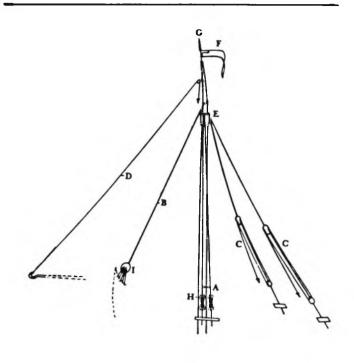
Kettingsteek (am Bonnet)



Sollte das Bonnet entfernt werden, löstz man nur das letzte Bändsel. Es fiel dann von allein ab. Das Anschlagen dagegen erforderte wesentlich mehr Arbeit.

Aus mehreren Quellen geht hervor, daß viele Schiffer im Herbst das Bonnet abnahmen, um im Winter mit dem kleineren Segel zu fahren, und es im Frühjahr wieder anschlugen.

Aber auch bei Fahrzeugen die eine große Decklast fuhren, z.B. Torf, Stroh, Heu oder Schilf wurde das Bonnet abgenommen, damit das Segel frei über der Ladung bedient werden konnte.



Die Takelung des Mastes

- A Wanten
- B Fockstag
- C Backstagen
- D Klappläufer für das Auftoppen des Klüverbaums
- E Hommer
- F Flögel
- G Mastwortel ("-wurzel"),
 Toppverzierung
- H Juffern
- I Stagblock

Das Ferriesegel

Eine Variation des Sprietsegels mit der hohen Nock ist das Ferriesegel, bei dem der Sprietbaum kürzer und das Segel nahezu rechteckig ist.
Hier fehlte in der Mitte des Baumes die Spriettalje. Diese war oberhalb des Segels an der Nock befestigt. Das Segel selbst war dort nicht wie beim Hochnocksprietsegel mit einem Haken angeschlagen, sondern wurde mit Blöcken und Fallen darauf ausgeholt, so daß es mühelos gestrichen werden konnte, ohne daß der Baum gefiert werden mußte.

Wenn das Segel aufgegeit werden sollte, wurde dieser Aufholer gefiert, während die Geitaue das Segel an den Mast zogen.

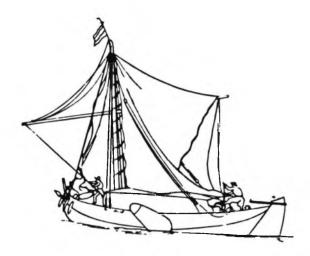
Das Fall des Segels lief über die Scheibe im Hommer. Halstalje und Schot waren wie beim Sprietsegel.

Der Vorteil des Ferriesegels gegenüber dem Sprietsegel war folgender:

Da der Baum in der Mitte keine Talje hat, konnte das Segel beim Lavieren stets ohne Mühe auf die Leeseite des Baumes gezogen werden.

Beim alten Sprietsegel war dies nicht möglich. Irgendwann stand immer der Baum im Segel, was sich nachteilig auf die Segeleigenschaft auswirkt. Vermutlich verdankt das Ferriesegel dieser Tatsache seine Entstehung.

Entstanden ist es erst im 18. Jahrhundert. Es ist also wesentlich jüngeren Datums als das Spriet/segel.

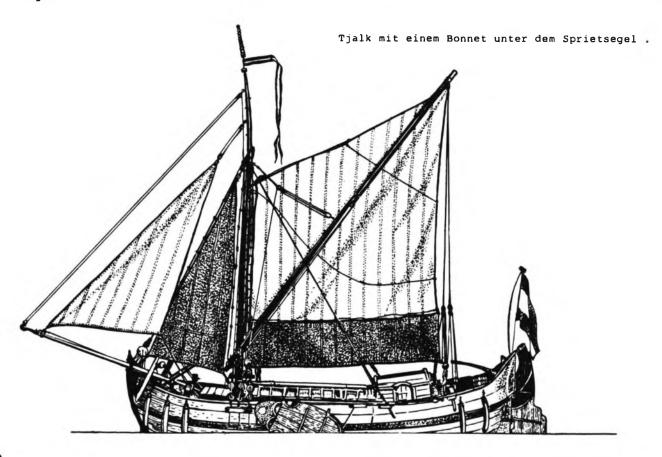


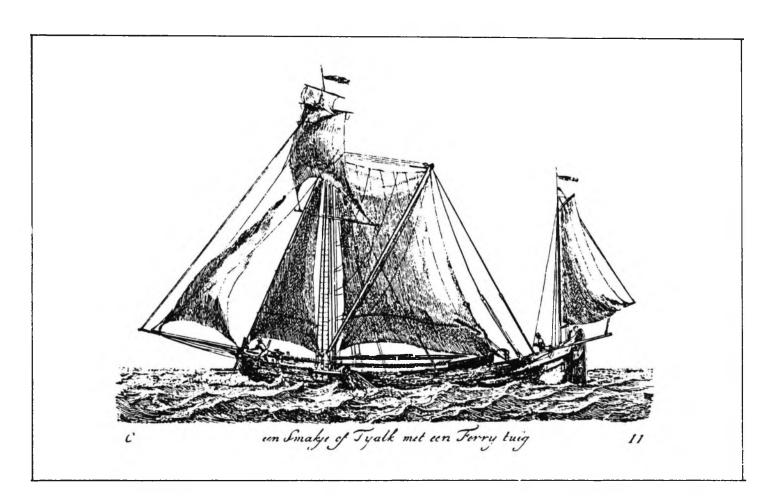
Das Sprietsegel wird gestrichen . Zeichnung nach einem Ölbild , 18. Jh.

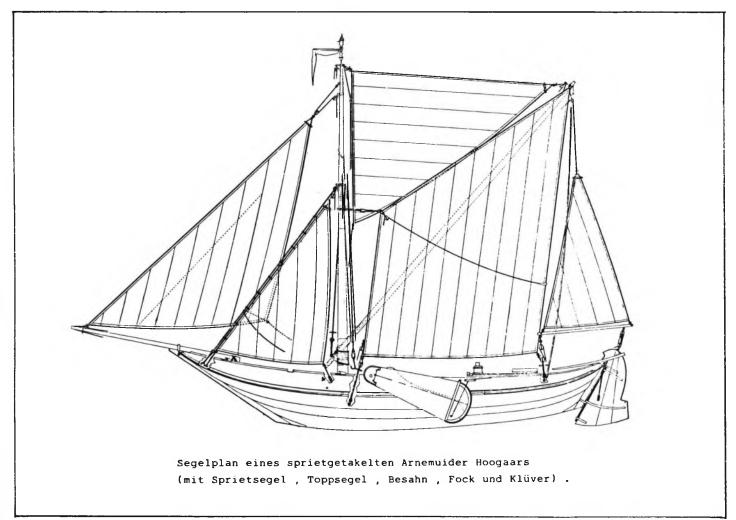


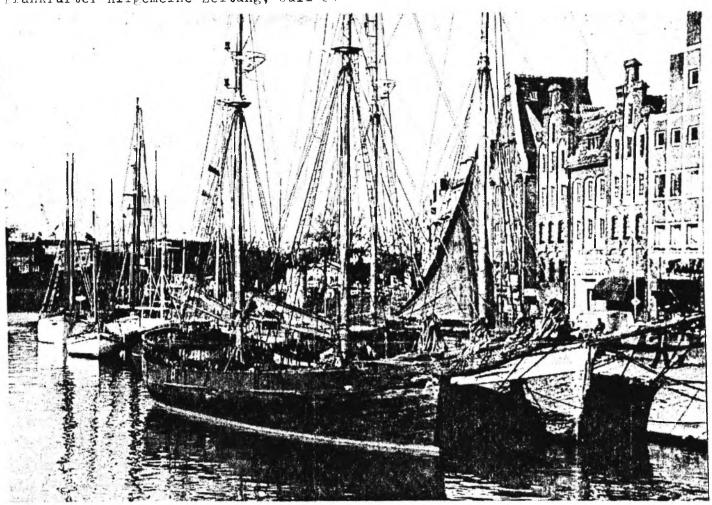
Backstagstalje:

- 1 Violinblock (gestroppt)
- 2 einscheibiger (gestroppter) Block
- B holende Part des Läufers
- 4 Backstag









"Es wird unter den Segtern immer ein paar Verrückte geben, die keine der üblichen Jachten haben wolten, sondern ein ebenso seetlichtiges wie praktisches Schiff, das sich dann allerdings gar nicht als "praktisch" erweist, zumal die Pflege einigen Aufwand erfordert." So sagt es der Besitzer einer Ketsch, ein Maler und Bildhauer, Miylled des Vereins "Segter-Oldtimer-Hafen zu Lübeck". Dreizehn Boote gehoren dazu. Sie liegen im Holstenhafen vor der Kulisse einiger Patrizier- und Lagerhäuser aus dem 15. Jahrhundert der Anblick ihrer Masten erinnen an alte Gerhälde aus der Zeit, als unterhalb der Engelsgrübe die Frachtensegler festmachten.

Der Verein versteht sich nicht als strenger Hüter einer Trädition, die es gebote, die Schiffe originalgetreu zu restaurieren oder nach alten Vorlagen detailgenau nachzubauen (das geschieht in den Museumshafen von Flensburg und Kappeln an der Schlei). Bei den Lübeckern herrscht Liberalität; es kann ein jeder sein Fahrzeug umrüsten und auflakeln, wie er will nur segeln muß nan damit können. Da gibt es ungewohnliche Kombinationen, zum Heispiel ein norwegisches Kustenmotorschiff, das zum Segler umgebaut wurde und ein Schanzkleid erhielt, das an ein Piratenschiff denken laßt. Aus Pommern stammt ein Segelkulter mit einmastiger Gaffeltakelage. Ebenfalls nahezu umverandert unverändert kam von der dänischen Insel Fejö ein als Aal-Quatze konstruiertes flachgehendes Boot, zehn Meter lang, fast vier Meter breit. Dann ist den von dem berühnnten Colin Archer entworferues norwegisches Lotsenschiff aus Larvik (Archer konstruierte einstmals auch Friddigf) Nansens, Fram"). Weiter liegen im Holstenhafen ein Besan Ewer aus Hamburg, im Ursprung belassene Fischkulter aus Holland und Heiltgenhafen und ein elevanliges Steinfischerfahrzeug. Die meisten der Fahrzeuge sind ketschgetakelt (der hintere, der Hesanmast, ist der größere), ein paar haben die Schoner- oder die daussche

Galleas-Takelung. Fast alle sind aus Holz, fust alle auch haben zwei Musten. Die meisten der Eigner sind Geschäftsleute, die sich die Anschaffung eines solchen Oldimers bis zu 600 000 Mark kosten lassen. Alle Schiffe haben zusätzlich einen Motor; der ist notwendig schon für die zweienhalbstündige Flußfahrt auf der Trave. Erst an der Mündung, im Travemünder Hafen, können die Sepel gesetzt werden für einen Törn in die Ostsee. Dus Segeln ist gegenüber alten Zeiten leichter geworden. Die Kunststoff-Segel von heute halten eine Menge aus, vor allem entfällt das lästige Trocknum, und das Truwerk aus Kunstfasern wird nicht so leicht mürbe wie das der alten Takelage. Nicht so teier wer des Anschaffung sind die Unterhaltungskosten. Die Liegegebühren betragen, da die Schiffe der Stadtverwaltung als Attraktion willkommen waren und da auch as Ant fur Denkmalschutz den Verein unterstützte, monaulich nur vierzig Mark.

Da die Eigner Privatsegler sind, die ihr

Schiff nicht verchartern und die auch nicht gegen Bezählung etwa Touristen zu einem Törn über die Lubecker Burih mitnehmen, benötigen sie kein anaeres Patent als den Seglerschein vom Deutschen Segler-Verband. Bie sie zum eristenmol die Leinen losmachen, braucht ihr Boot das Schummfühigkeitszeugnis eines Gutachters. Nicht vorgeschrieben ist selbst für Reisen nach Skandinauren ein Funkgerat, dich haben die meisten ein solches an Burd. Als Besatzung genugen normalerweise sichon zuer Personen. Der Lubecker Verein ist für gedernann offen. Er wurde von Seglern gegründet, die ühren Traum, Skipper eines Schiffes mit historischen Hair zu sein, verunrklichen, die zugen wollten, daß solche Öldtimer uicht abgewracht zu werden brauchen oder als Museumsstücke das ganze Jahr über an der Pier liegen müssen. Eines der Segelschiffe unrd sogar beruften genutzt: der Bildauer fährt damit nach Gotland, wo er Muschelkalkstein für seine Arbeiten holt. Uan Herchenroder)

Segelschiffseigner als Ol-Sünder verurteilt

Hamburg – Ein fast alltägliches Ereignis: ein schmieriger, mehrere hundert Meter langer Olfilm breitet sich im Mai 1982 auf dem Elbe-Nebenfluß Este aus. Der angebliche Verursacher, Jörg M. (42), wird ausfindig gemacht und wegen fahrlässiger Gewässerverunreinigung angeklagt. Das Amtsgericht spricht ihn frei, die Staatsanwaltschaft legt Berufung ein. Gestern stand Jörg M. erneut vor Gericht.

Die "Aurora" – eine 100 Jahre alte, hölzerne Galeasse – hatte damals am alten Este-Sperrwerk festgemacht. Der gelernte Bauingenieur Jörg M., der mittlerweile mit seinem

Baugeschäft in Konkurs gegangen war, versuchte dort das Segelschiff wieder flottzumachen. Doch in einer Mainacht 1982 sank das Schiff aus ungeklärter Ursache. Öl brodelte an

die Wasseroberfläche, trieb bis hin zum Mühlenberger Loch.

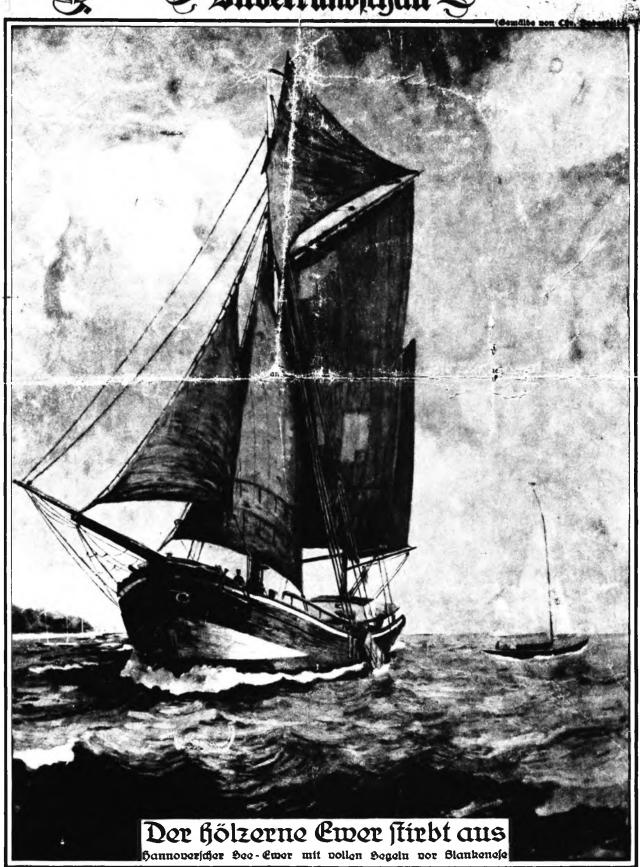
Der Vater von sechs Kindern gestern vor dem Hamburger Landgericht: "Ich habe vor dem Untergang der "Aurora" das Öl aus Tank und Motor gründlich entfernt." Allerdings räumte der mit einer Million Mark hoch verschuldete Jörg M. ein, daß Unbekannte seine Galeasse öfters als Müllkippe für ihr Altöl benutzt hatten.

Das Landgericht sah es aber als erwiesen an, daß der 42jährige Arbeitslose nicht alles Restöl beseitigt hatte: Etwa ein Liter der braunen Flüssigkeit hatte die Este wie einen Teppich überzogen. Es gab der Revision der Staatsanwaltschaft statt und verurteilte ihn aufgrund seiner schwierigen finanziellen Lage – zu 20 Tagessätzen zu je fünf Mark.

Heute schwimmt sein Schiff übrigens im Museumshafen Övelgönne. 18.1/7. Januar 1933

Latin Grundschau S

Bilderrundschau S



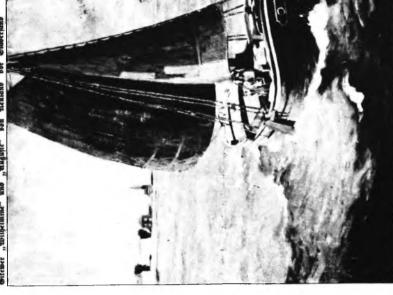


Lägerdorfer Ewer "Guftab" bon Wewelsfleth

Eine tausendsährige Schiffsgattun

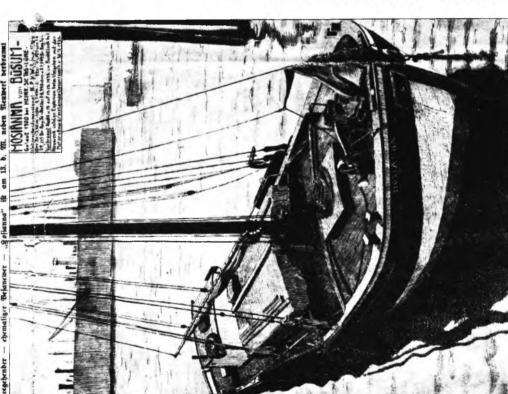
Samtliche Zeichnungen und Gemäld on Cor Hadenfeldt, Fuhlspüttel)





Licht vielen Hamburgeen with es befannt felt, ge eine taufenhaftege Goffissattung — unser höler bölerner Ewer — in wenigen Jahren ausse dem Bilde ber de und des Jahren für himmer ausgelösigt ieln wird. Ister sommelte man für die Vlachwelt wohl Gagen, lößer sommelte man für die Vlachwelt wohl Gagen, die Vanderfahren, gausderette und Alfsdoulen über auch in den alten diffsdoulen itegi sobiel Erfahrung den Jahren vollen, den gabrigundert, das mander wert ift, der Zulunft dollen zu werden.

act er schausersperier bei ber Jager 1000 bie kleie und das Kissensche har bem Jager 1000 bie kleien und ehestellen tundt jum Igertreinne 1222 im Jostianss dem Damme auf. Herman 1222 im Jostians worden Damme auf. Herman 1222 im Jostians eine Damme auf. Herman 1222 im Jostians eine Damme auf. Herman 1222 im Jostians eine Damme auf. Herman 1222 im Damme 1222 im Damme auf. Herman 12222 im





Galeasewer "Auna Catharina" bon Blantenefe

nötig. — Typisch für das Aussehen des Ewers sind ferner die Rlüsen da den, starke Cichenplatten rund um die Anterklisen, die zur Berftärkung des Bordersebens dienen, zweisellos aus einer Zeit stammend, in der man in der Behandlung des Eisens deim Schisser bau noch wenig erfahren war. Aber bem platten Spiegel befinden fich die Namenbretter, ebenfalls aus

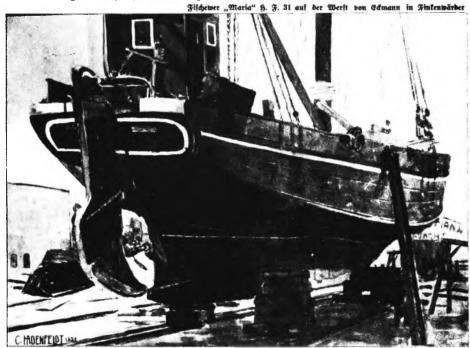
Eiche bergeftellt, mit bem eingeschnitten Namen. Beimatsberechtigt ift ber Ewer nur im Gebiet ber Mieberelbe geweien. hin und wieber taucht er zwar in anderen Safenorten auf, insbesondere an ber Oftfee. Als Kurlosum mag erwähnt werden, daß auch Griechenland seinen Ewer gehabt hat: Luise, 1862 in Finkenwarber gebaut, hatte ihren Helmathasen in Spra. Auch die Danen haben nach unseren Mustern auf Fand eine Serie von Ewern gebaut. Aber sein Mutterland war die Niederelbe. Er war das Schiff, das dem Strome sein Gepräge gab; er war in den berstogen Jahrhunderten einsach das Schiff der Elde. Man kann sich leine Abbildung des Jusses und Hand nach das Schiff der Elde. Man kann ich leine Abbildung des Jusses und Handburger Hasen den auf der er sehlt. In einer Zeit, in der niemand an Dampser dache, war der Ewer auf der Elde Mädden für alles. Alls Vostber Ewer auf der Elde Mödigen für alles. Als Voltund Föhrewer vermittelte er den Personenberkehr,
als Mildie, Obstes, Gemüses, Stroh- und
Heusen und Ties. Es gab Torfe, Stein- und
Benemen tewer, sengen Torfe, Stein- und
Bementewer, sener Lotsenewer. Als Fischewer hat er Jahrhunderte lang den Markt mit frischen Fängen versonet.
Ansangs baute man die Ewer ohne Risse nach "Malken" (Epantensormen aus Abfallhols) auf
Grund mündlicher Abereinfunt — na Snut und

"Mallen" (Spantenformen aus Abfallhol3) auf Grund mundlicher Abereinfunft — "na Snut und Werft hatte ihre Eigenarten. Baumaterial war stets heimisches Eichenhol3, das ursprünglich "harpeust" (bon harpeus, Mischung aus Leinöl, harz und Pech) wurde. Mit ihren leuchend bunkelgeiben Rümpsen und bem jauberen Aberbedanstrich, boten bie Golffe einen sarbenfrohen Anblid. Die Wilfermarich und einige Lühesewer sich er mar sich und einige Lühese wer sührten am Spiegel oft geschniste und bunt bemalte hed fen ster. Der stämmige Galea 8e wer (von Galeasse), der größere Seereisen unternahm, in der Zeit der Fruchstahrer oft nach dem Mittelmeer, ist längst ausgestorben. Gleich ihm sonnten die Seeili die wer (Hord Fod: Seefahrt ift not – 5. F.
125) einen tüchtigen Sturm draußen ohne Not abweitern. Bon ihnen sind jest noch sieben Fahrzeuge vorhanden. Seegehender Ewer "Hossanna" von Bü-sum ist einen Monat, nachdem ich ihn gezeichnet, im Buchtloch neben Neuwerf verdrannt.

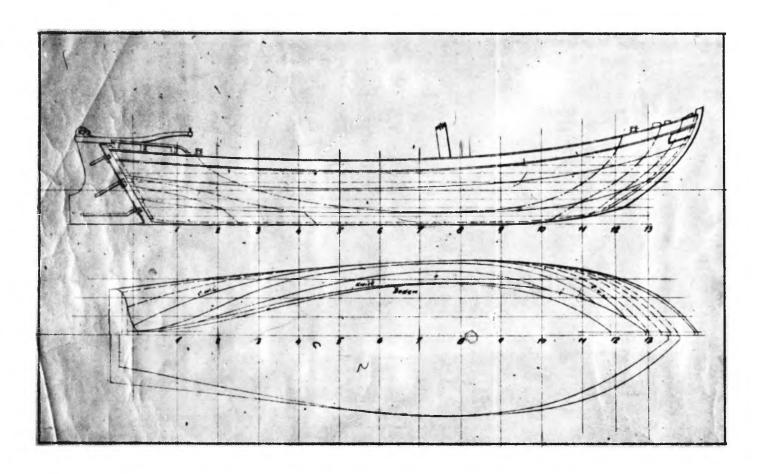
Buchtioch neben Acuwert verbrannt.

Don Jahr zu Jahr schrumpft die Jahl der unch schrenben Ewer weiter ein; das Holzschiff hat seine Beit eben gekabt. Wenn auch einige sich auf Motorbetrieb unzestellt haben, so ist doch ihre Frist nur noch furz. Wenig mehr als 60 Exemplare (außer den Pflickwerft) konnen nur noch vorzanden sein. In Ansterdet ker fullur, auch naffährbildison Abentung. betracht ber fultur- und volletunblichen Bebeutung biefer alten ichonen Fahrzeuge hat ber hamiliche Ge-ichichisverein die Herausgabe einer umfallenden Quellenarbeit ermöglicht.

Manche Wasserlertportler werben noch Photos von Ewern haben, die heute nicht mehr sind. Bon welcher Wichtigkeit ware es fur ben Chronisten, sie ausbeuten zu burfen! Un alle biese Besitzer richtet ber Unterzeichnete die Bitte, ihm ihre Negative leihweise zu überlassen. Christian habenfelbt.



(Alftermaßetver) "Metta" bon



Linienrisse und künstlerische Wiedergabe eines rah getakelten Frachtewers der Niederelbe . Der Seitenriß dieses Fahrzeugs ist von Szymanski in seinen Werken wiedergegeben .

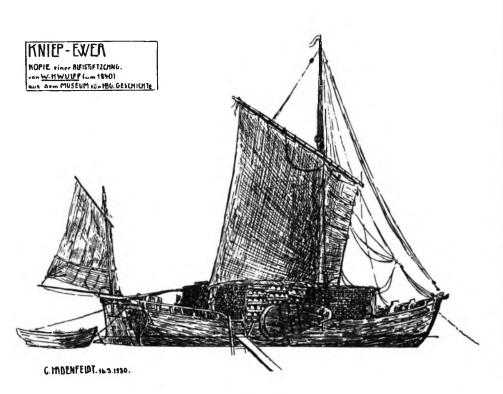




Foto Herbert Karting 3.X.1980 in Glückstadt

14. Juli

5





Zum "Tag des offenen Decks" (Zeitungszitat) hatten Birgit und Joachim Kaiser
am 14.Juli in den Glückstädter Binnenhafen eingeladen. Bei Oldtimejazz, Bier
und Erbsensuppe wurde das Ende einer
vierjährigen Wühlerei gefeiert. Die Fertigstellung ihrer "UNDINE" und der unmittelbar bevorstehende Antritt ihrer
ersten Reise waren Anlass genug, ein
kleines Volksfest aufzuziehen.
Herzlichen Glückwunsch, Birgit und
Joachim, Eure UNDINE ist so geworden,
wie wir's alle erwartet hatten!
"So fahrt denn glücklich Eure Reisen!"





Zum traditionellen Gruppenfoto in zünftiger Kluft mit typischem Handwerks-

gerät hat sich die Helfergang um das Eignerpaar aufgebaut.



" H E L E N E " als H.F.351 in der Augenelbe (Gemälde von Johs.Holst v.1940 im Besitz der Fam.Becker)

DIE FISCHERZIEGE

Auf der Werft von Hinrich Behrens an der Süderelbe in Lüneburgisch-Finkenwärder kamen kurz vor dem ersten Weltkrieg zwei Spitzgatfahrzeuge für die Garnfischerei zu Wasser, die bei den Fischern unter dem Begriff "Zeeg" = Ziege bekannt wurden. Woher dieser für ein Schiff seltsam anmutende Name kam, ist unbekannt. Timmermann meint, er wäre holländischen Ursprungs und würde ein Fahrzeug mit ausgeprägtem Sprung bezeichnen, denn Sprung heißt niederländisch "Zeeg". Angesichts der vorliegenden Abbildungen, die ein recht flaches Fahrzeug zeigen, überkommen einen jedoch Zweifel an der Richtigkeit dieser Version. Nun kennt man aber auch an der mecklenburgischen Küste diesen Ausdruck: in der Wismarbucht nennt man ein kleines Fischerboot mit flachem Boden "Zääg". Vielleicht kommt also der Name von dort ?

Die Behrens'sche Fischerzeeg ähnelte in ihrem Aussehen der Buttjolle, aus deren Formen sie wohl auch entwickelt wurde. (Uber die "Buttjolle" siehe PIEKFALL Nr. 20, Seiten 2 - 4; "Aaljolle" Nr. 22, S. 1 - 2). Beide Typen waren spitzgat, hatten ein gedecktes Vorschiff und besaβen eine Bünn, auch waren beide einmastig.

Die Zeeg jedoch hatte statt der geknickten Spanten solche von runder Form erhalten, deren "U"-Form sich zu den Enden hin zum "V" änderte, und statt des schrägen Ewerstevens einen senkrecht auf dem Kiel sitzenden Kuttersteven. Ein Schiff solcher Bauart versprach besser zu segeln und weniger Abdrift zu haben als die bisherigen Jollen. Durch ihre schön glatte Karweelbeplankung "wärn de Zeegen veel eleganter as de kantigen Jilln", wie ein alter Finkenwerder Fahrensmann noch wußte.

Da die Zeeg vorn ziemlich völlig gebaut war und hinten etwas schärfer zulief, wies sie auch einige Ähnlichkeit mit einem weiteren Jollentyp, der Lühejolle auf.

Ob die Zeegen Mittel- oder Seitenschwerter besaßen, ist nicht überliefert. Falls nicht, wird zumindest
der Kiel höher gewesen sein, als auf
der Zeichnung angegeben. Getakelt
waren sie, wie Joachim Behrens meint,
ursprünglich mit einem hohen Luggersegel. Später (bei der Motorisierung?)
hat man sich dann aber für ein Gaffelrigg entschieden, bestehend aus Großsegel, Fock und Klüver.

Lt. Original-Zeichnung betrugen die Abmessungen:

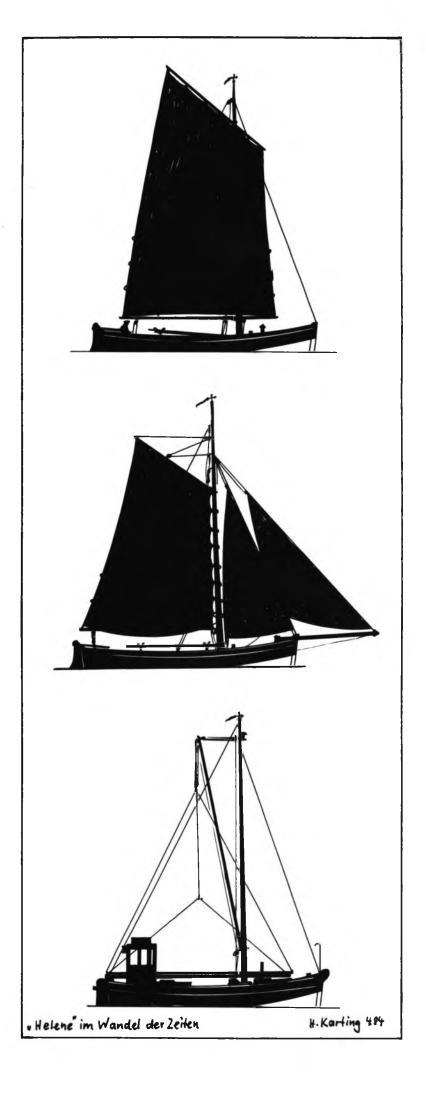
Lange über Alles 32'10" (9,74 m)
Breite ü. Spanten 11' 9" (3,36 m)
Tief v. Oberkante
Kiel bis
Oberk. Schandeckel 3'10" (1,10 m)

Bei den Maβen handelt es sich um hamburger Fuβ (= 0,2856 m) und Zoll (= 0,0238 m).

Von diesen vor über siebzig Jahren in nur zwei Exemplaren gezimmerten Fahrzeugen ist, man mag es kaum glauben, eins bis heute noch in Fahrt. Und zwar nicht als gehegtes und verhätscheltes Lustfahrzeug, sondern immer noch als Arbeitsschiff in der Fischerei! Da hat der olle Behrens seinerzeit gewiß gute Arbeit geleistet.

Gebaut wurde das Schiff im Jahre 1911 für den Altenwärder Elbfischer Friedrich Becker, der darauf nur noch "Zeegen-Becker" hieß. Das auf den Namen "H E L E N E" getaufte Fahrzeug wurde im Seeschiffsregister Harburg unter der Nummer 1841 registriert. Die erste Fischereinummer, eine "LL"-Nummer, ist nicht überliefert. Im Fischereialmanach von 1926 ist die "HELENE" als "ALT.233" verzeichnet. Zu dieser Zeit besaß das Schiff bereis einen Glühkopfmotor von 18 PS.

Anläßlich des Motoreinbaus hatte die "HELENE" ein durchgehendes festes Deck erhalten, und als besondere Errungenschaft ein wegnehmbares Ruderhaus, das





"HELENE" um 1952 in Abtenwerder euf Strand (H.H.Becker)

nur im Winter gebraucht wurde. Aus dieser Zeit sind auch die amtlichen Vermessungsergebnisse überliefert: bei 9,78 x 3,54 x 1,10 m betrug der Rauminhalt 6,54 BRT (18,5 cbm), bzw. 0,82 NRT (2,3 cbm).

Friedrich Becker benutzte sein Schiff hauptsächlich auf der Unterelbe zum Fischfang auf Aal, Stint, Sprott und Butt. Als vor dem Krieg in den dreissiger Jahren der Fisch auf der Elbe knapper wurde, wich er auf die Krabbenfischerei in der Elbmündung aus. Ab 1937 führte die "HELENE" die Finkenwerder Fischereinummer "HF.351". Im Januar 1940 übernahm mit dem Sohn Hans Becker die nächste Generation das Schiff. Als dieser bald darauf einen größeren Kutter günstig chartern konnte (HF.363, "Seeadler"), verpachtete er sein altes Schiff an einen Finkenwerder Kollegen. 1943 erhielt "HELENE" bei Hans von Cölln eine neue und nöhere Verschanzung. sowie ein neues, diesmal festes, Ruderhaus. Und um 1950 wurde endlich der alte Glühkopf gegen einen Jastram-Diesel von 25 PS ausgetauscht.

"HELENE" um 1952 auf dem Köhlbrand vor Anker. Im Vordergrund im Boot sitz der Sohn des Eigners Hans Heinrich Becker

(Foto: H.H.Becker)



Die Fischerzeeg "HELENE" els "ALY.233" um 1935 beim Krabbenfang in der Elbmündung (Foto: H.H.Becker)





" H E L E N E " in Brunsbüttel, 1982/83 (Fotos: J.Kaiser)

"HELENE" im März 1983 in Kasenort (fotos: H.Karting)



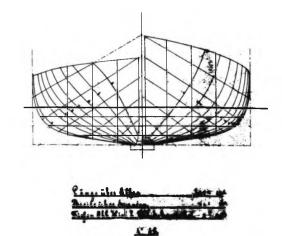
" H E L E N E " in Brunsbüttel, 1982/83 (Fotos: J.Kaiser)

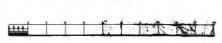


Als Hans Becker nach dem Kriege seinen "Seeadler" durch eine gefischte Mine, die beim Hieven im Netz explodierte, verloren hatte, war er froh, auf die alte "HELENE" zurückgreifen zu können. Aber 1958 schaffte er sich wieder ein größeres Schiff an (HF.348, "Erna Becker" ex "Elisabeth"), und somit wurde unsere Zeeg erneut aufgelegt. Sie wurde zwar hin und wieder zum Fischfang benutzt, doch eine lohnende Beschäftigung wurde daraus nicht mehr.

So wurde "HELENE" im Jahre 1961 an den Fischer Paul Zech aus Geversdorf an der Oste verkauft. Hier sollte sie noch zwanzig lange Jahre gute Dienste leisten. Fischer Zech war mit seiner Zeeg (welch Zufall in der Namensähnlichkeit!) sehr zufrieden. Vor allem "lag sie gut im Hamen".

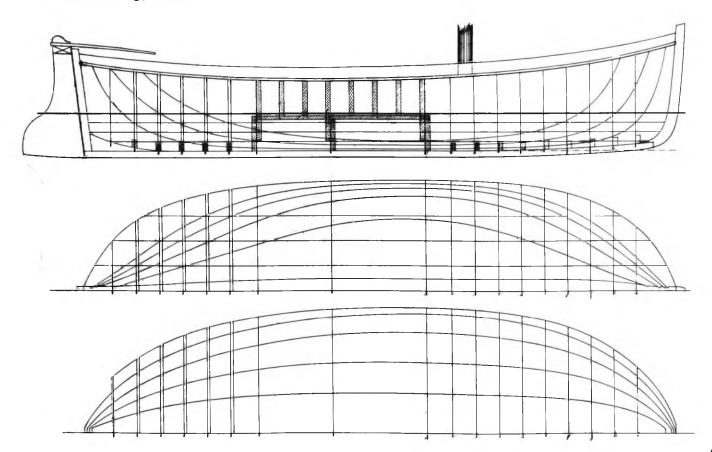
1982 verkaufte Paul Zech's Sohn Walter das inzwischen über siebzig Jahre alte Fahrzeug an Ernst Arndt aus Wilster.
Für stolze 8.000,-- DM wechselten die Besitzer. Unter der Nummer "KAS.12 N" (KAS = Kasenort) ist die "HELENE" auch heute noch in der Fischerei auf Stör und Elbe beschäftigt. Hoffen wir, daß sie es noch viele Jahre lang tun kann!

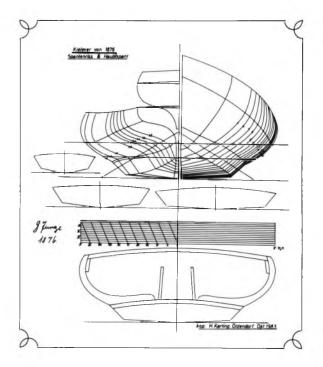






Herbert Karting, Oldendorf





Anfang der 1870er Jahre war im Hamburger Raum eine stürmische Entwicklung der Fischereiflotten, namentlich der von Blankenese und Finkenwerder zu beobachten. Der in der Gründerzeit einsetzende wirtschaftliche Aufschwung Hamburgs, der mit einer ständig wachsenden Bevölkerungszahl verbunden war, machte die Versorgung der Stadt mit Seefischen zu einem sicheren und einträglichen Gewerbe.

So stieg in Blankenese die Zahl der Segelfischereifahrzeuge von 1870 bis 1887 von 60 auf 83. In Finkenwerder waren die Zahlen noch beeindrukkender:

Ihren Höchststand erreichte die Finkenwerder Flotte im Jahre 1888 mit 186 Schiffen.

Der Blankeneser Werftbesitzer und Konstrukteur Ehlert Kühl hatte 1875 einen neuen Ewertyp entwickelt, der sich von den älteren Ewern vor allem durch die Form des Unterwasserschiffes unterschied. Statt des platten Bodens erhielten die neuen Ewer einen nicht nach den Schiffsenden, sondern auch nach den Seiten ge-

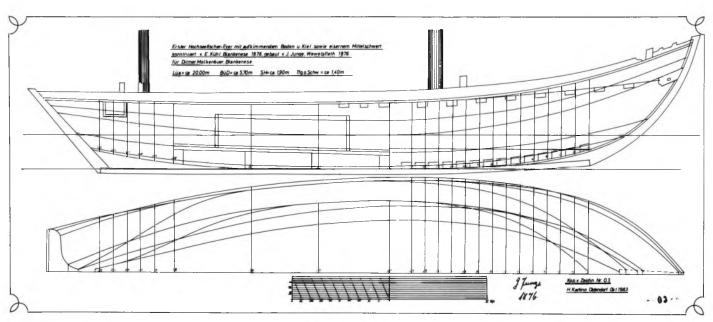
Vom rundkimmigen Kielewer

wölbten – aufkimmenden – muldenförmigen Boden. Die Kahnplanke stand nicht mehr senkrecht auf dem Boden, sondern schloß sich stumpfwinklig an, so daß eine wesentlich rundere Spantform entstand. Das Hauptmerkmal dieser Schiffe jedoch war der kräftige Mittelkiel, der eine außergewöhnliche Höhe hatte und stark gewölbt war. Außerdem waren diese Schiffe erstmals mit einem eisernen Mittelschwert – auch Bünnschwert genannt – versehen, welches die lästigen Seitenschwerter entbehrlich machte. Die Form dieses Schiffes versprach gute Dreheigenschaften, hohes An-den-Wind-Gehen, wenig Abdrift und einfachere Handhabung.

Derartig gebaute Fischereifahrzeuge wurden Kielewer genannt.

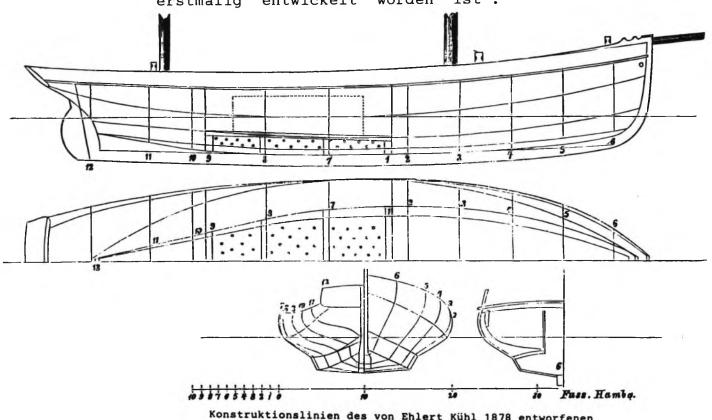
Durch Vermittlung des Konstrukteurs Kühl, den eine enge Freundschaft mit Johann Junge verband, wurde der Auftrag zum Bau des ersten Kielewers an die Junge-Werft in Wewelssleth vergeben. In nur dreimonatiger Bauzeit wurde die Margaretha« S. B. 13 fertiggestellt und im April 1876 an den Blankeneser Seefischer Dittmer Molkenbuhr jun. abgeliefert. Es stellte sich sogleich heraus, daß nicht nur alle erhofften guten Eigenschaften zutrafen, sondern sogar noch in weitem Maße übertroffen wurden. Die Neukonstruktion wurde von den übrigen Fischern schon bald als "wahres Wunderwerk" der Schiffbaukunst angesehen.

In den Jahren von 1876 bis 1887 sind an der Unterelbe fast 80 Kielewer gebaut worden.



... zum Kutterewer

den die Fischer "platten Kutter" nannten und der von Ehlert Kühl aus Blankenese 1878 erstmalig entwickelt worden ist.



Konstruktionslinien des von Ehlert Kühl 1878 entworfenen Kutterewers

Eine besondere Rolle in der Entwicklung der Segelhochseefischereifahrzeuge spielte der Schiffbauer Ehlert Kühl. Daher soll noch etwas näher auf ihn eingegangen werden. Kühl war am 11. Dezember 1821 geboren und hatte zusammen mit Tiemann eine Boots- und Yachtwerft in Blankenese am Strandweg. Soweit feststellbar, hatte er keine besondere Berufsschulausbildung, sondern war Autodidakt. Er war ein geistig reger Kopf und hatte geschickte Finger, die sich gern mit allerlei kleinen Basteleien, Modellbauten usw. beschäftigten. Hiervon zeugen Modelle im Altonaer Museum, wie z. B. ein Rettungsboot, völlig eingedeckt und mit einem Handmotor mit Schraube und Sprietsegel versehen. Ein weiterer Beweis seiner Geschicklichkeit sind sog. "Eingerichte", eine Garnhaspel und ein Kruzifix in einer Flasche, die sich ebenfalls im Altonaer Museum befinden. Außer für die eigene Werft fertigte Kühl auch Schiffsrisse für Carsten Wriede, für Julius Carsten Wriede in Finkenwerder, für Johann und Gustav Junge in Wewelsfleth und für Sietas in Cranz-Neuenfelde an. Außerdem wurde er vielfach als Sachverständiger in Schiffsvermessungsfragen herangezogen. Er war, wie gesagt, ein heller Kopf und hatte allerlei treffliche, wertvolle Ideen, und es ist schade, daß dieser Mann nicht die nötigen Verbindungen fand, diese Ideen in die Tat umzusetzen.

Sein besonderes Interesse galt dem Bau von Fischereifahrzeugen. Aber er war kein tüchtiger Geschäftsmann und hat manches lediglich aus Freude an der Arbeit hergestellt. Er starb am 23. Mai 1903 und liegt auf dem Friedhof zu Nienstedten begraben. (Persönliche Mitteilungen des Herrn C. Liesegang, Bergwerkdirektor i. R., Hamburg-Rissen.)

Die Ablehnung der englischen Form durch die Finkenwerder und Blankeneser Fischer veranlaßte Kühl 1878, einen Kompromiß zu schließen und die Vorzüge der Smack, den steilen Vorsteven und den Überhang, auf die alte Kielewer-Form zu übertragen. So entstand ein sog. Kutterewer, von den Fischern einfach als "platter Kutter" bezeichnet. Auch diese Fahrzeuge waren zur Verringerung der Abtrift mit einem eisernen Mittelschwert versehen. Das Schwert glitt in einem Schacht auf und nieder und wurde mit einer Kette und der Winde hinter dem Mast aufund niedergelassen.

Der von Kühl gezeichnete Riß wurde auf der J. Jungeschen Werft in Wewelsfleth für Peter Lange in Blankenese und Johann Meisterknecht gebaut. Gustav Junge gibt folgende Hauptabmessungen an: Länge ü. A. 22,0 m, gr. Breite 5.86 m und Seitenhöhe 2 m.

1879 gab es schon 4 Kutterewer, die wahrscheinlich alle von Junges Werst stammten.

In der Folgezeit haben dann auch andere Werften diese Kutterewer gehaut, z. B. J. C. Wriede, Thormählen Behrens.

Fischkutter von E. Kühl in Blankenese.

(PLATTER KUTTER)

Sehr geehrter Herr von Glasenapp!

Anliegende Zeichnung ist 1878 entworfen und in Bau genommen und 1879 fertiggestellt und noch in der Fischerei tbätig gewesen. Da nun die guten Eigenschaften besonders den früheren Ever übertrafen, so hat man denselben modellirt und 1880 nach der Berliner Fischereiausstellung eingeschickt, wo selbiger die goldene Medaille erhielt.

Seit der Zeit werden nur diese Kutter gebaut. Auf der Elbe fahren jetzt 25 dieser Bauten, ein Beweis, dass die verbesserte Konstruktion gelungen ist. Die Kutter segeln schnell und kommen deshalb früher an den Markt. In See bewegen sich diese Kutter sehr ruhig und können bei starkem Winde recht lange aushalten.

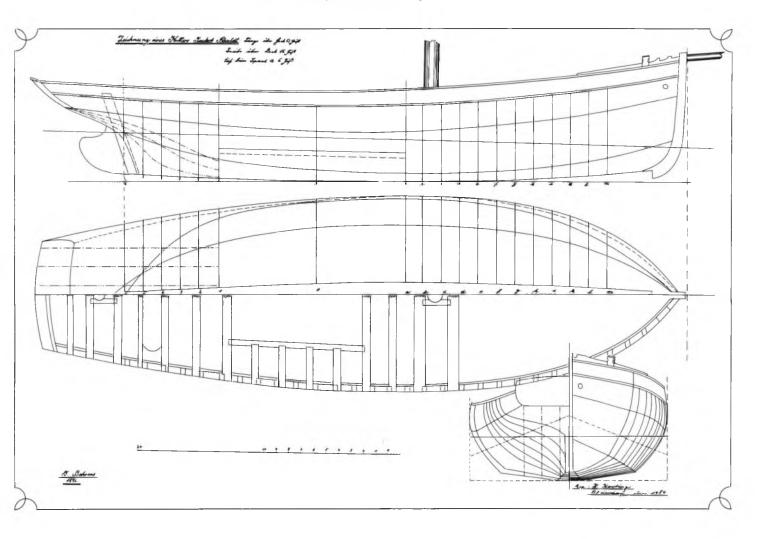
Die Dimensionen sind folgende: Die oberste Länge 70 Fuss, Kiel 60 Fuss, grösste Breite 20 Fuss, Tiefe auf Vorder-Schweft 7 Fuss 4 Zoll. Hamburger Mass.

Ich hoffe, dass Sie aus diesen Zeilen das Nöthige herausfinden werden.

Blankenese, den 18. April 1884

Diese Zuschrift erhielt ich nebst anliegender Zeichnung auf meine Bitte von dem Konstrukteur des Kutters, Herrn E. Kühl, Theilhaber der Bootswerst Tiemann & Kühl in Blankenese, der in seiner einfachen, bescheidenen Weise es vermeidet, die grossen Verdienste hervorzuheben, die er sich um die Herstellung eines vorzüglichen, schnellsegelnden Fischkutters erworben hat. — Es sind nämlich diese Kutter thatsächlich die besten Segler unter allen Scefischereifahrzeugen der Unterelbe. Sie haben sich bei Sturm und Seegang vorzüglich bewährt und behaupten die Nordsee noch lange, wenn andere Fahrzeuge älterer Konstruktion längst im Hasen liegen. Die anliegende vorzüglich genaue Zeichnung der Konstruktionslinien macht eine weitere Erklärung derselben überslüssig.

Platter Kutter (Kutterewer) der Werft Joachim Behrens auf Finkenwerder .



Ein giekgetakelter Kutterewer v. 1892.

Herbert Karting

Die hier zum ersten Mal gezeigte Konstruktionszeichnung eines kleinen einmastigen "platten Kutters" hat unser nimmermüder Dietmar Schmidt kürzlich aus der Behrens¹schen Schatztruhe gefischt. Es handelt sich um die einzige im Werftarchiv noch vorhandene Zeichnung eines solchen Fahrzeugs. Sie ist ein weiterer Beweis für die Experimentierfreudigkeit und Vielseitigkeit des damaligen Werftherrn. Auf seinem Reißbrett sind so unterschiedliche Schiffe entstanden wie die "HERMINE" (Jachtschoner von 1904)("Piekfall Nr.19 S.27 ff) oder die in diesem Heft beschriebene "Fischer-Zeeg". Darüberhinaus konstruierte er Fischeuer und -Kutter, Aal- und Buttjollen, Boote und Kähne, kurz alles, was man an der Küste so brauchte.

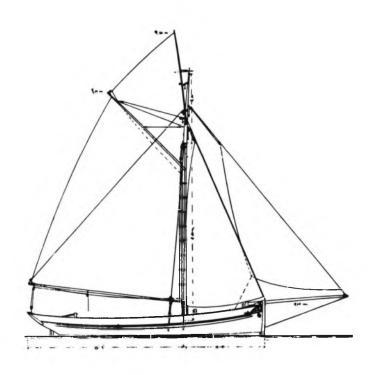
*Hast Du 'ne Ahnung ! (Der Druckär)

"Jockob" Schuldts Kutter ist am 17.August 1892 vom Stapel gelaufen. Es war der 104. Neubau der Behrens-Werft und hatte seinen Auftraggeber "ohne Schmit" die stolze Summe von 4.300 Mark gekostet. Schmiede-, Mast-, Block- und Segelmacherarbeiten sowie die Endausrüstung des Schiffes mögen noch einmal die gleiche Summe ausgemacht haben. Dazu kam dann noch das Fischereigeschirr: das war ein Betrag, der zu damaliger Zeit recht stattlich war.

Das Fahrzeug war über der Wasserlinie ein reiner Kutter, d.h. (fast) lotrechter Vorsteven und überhängendes Spiegelheck mit im Koker laufendem Ruder sind seine Hauptmerkmale. Unter Wasser hingegen ist in der Kimm noch der Knick des alten Ewers erkennbar. Die Kahnplanke, also die steil auf dem Boden sitzende unterste Planke jedoch ist bei diesem Schiff nicht mehr vorhanden. Es handelt sich hier um eine Variation des Kutterewers, die bereits

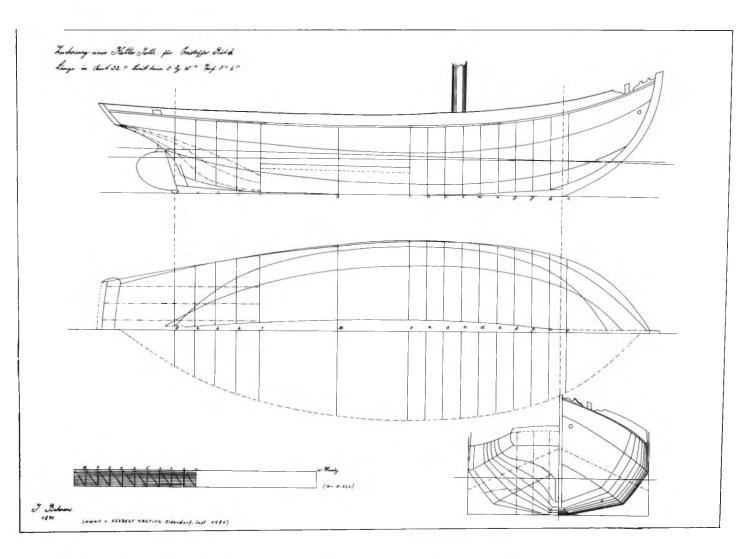
stark zum sog. "scharfen Kutter" tendierte. Joachim Behrens liebte anscheinend solche Mischformen. In seinem Nachlass findet sich z.B. auch ein Fahrzeug, dem er das Vorschiff einer Buttjolle und das Hinterschiff eines Kutters gegeben hatte, und von ihm als "Kutter-Jolle" bezeichnet wurde.

Der für Jakob Schuldt gebaute Kutter, dessen Nummer und Name bisher nicht bekannt ist, hatte eine länge über alles von 52 Fuß hamburgisch(14,9 m), Länge im Kiel von 42 (12, o m), Breite über Deck von 16 (4,6 m) und eine Tiefe von 6 (1,7 m). Das Schiff war völlig gedeckt mit einer Kajüte im Vorschiff. Die große Luke gab Zutritt zum Bünndeck , gleichzeitig war sie über den Bünnschornstein Füllöffnung für die Bünn. Der Rudergänger stand in einem Steuergang zwischen den Decksbalken. Das auf Kiel gebaute (Kiel in der Zeichnung fortgelassen)Fahrzeug wird sicher auch ein Mittelschwert besessen haben. Die Be-



segelung entsprach den üblichen Elbkuttern mit Gaffelgroß- und Toppsegel, Stagfock und Klüver. Der beigefügte Segelriss von J.Junge aus der gleichen Zeit ist dafür ein anschauliches Beispiel.

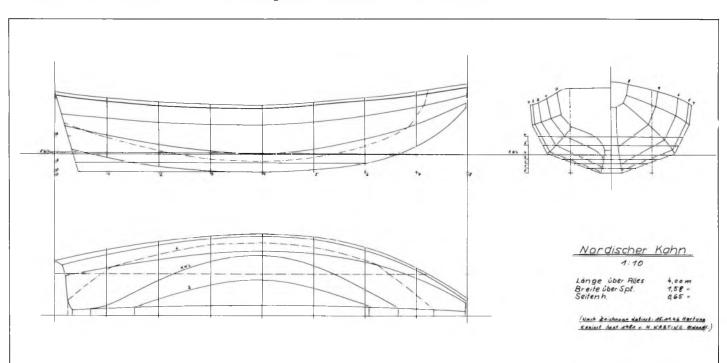




Diese zwei Linienrisse zeigen die Vielfalt der Fahrzeugtypen, welche seit über 100 Jahren von der Werft Behrens auf Finkenwerder gebaut werden.

Oben: "Kutterjolle" (Vorschiff einer Buttjolls, Heck eines Kutters)

Unten: Nordischer Kahn, Knickspant, Finkenwerder Bauart



TAUFREDE

Am Freitag, den 1.Juni 1984 wurde auf der kleinen Werft von Paul Stöhlker in Hamburg-Cranz die Taufe des nordischen Kahns von Uwe Lütgen gefeiert. (Eine Einladung war im letzten "PIEK-FALL" abgedruckt. Über den Kahn und die Werft hat das "PIEK-FALL" schon recht ausführlich berichtet. (Siehe Heft Nr.21/November 1980 und Heft Nr.25/Juli 1983.)

Lieber Uwe, liebe Familie Stöhlker, liebe Stapellaufgäste!

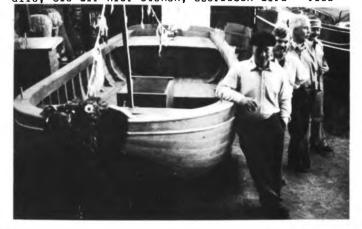
Vor 5 Minuten wußte ich noch nicht, daß ich hier die Stapellaufrede halten soll, aber Uwe hat mich ausgeguckt und nun los!

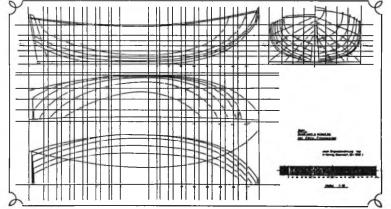
Als wir vor etwa 1 1/2 Jahren hier schon einmal standen und Uwe's Beiboot für die "Greta" gegossen, dachte keiner daran, daß wir hier so bald wieder stehen würden, um Stapellauf zu feiern.

Uwe hatte das große Glück, auf der Werft v. Cölln in Finkenwerder Spanten und Spiegel eines Nord' schen Kahns zu finden, die dort ca. 30 Jahre auf dem Boden lagen.

Hier bei Paul Stöhlker auf der Werft ist nun aus diesen Teilen ein Schiff entstanden, das seinesgleichen sucht. Wenn man sich die Arbeit einmal in aller Ruhe ansieht, dann erkennt man, mit wieviel Liebe, Sorgfalt und Können dieses Schiff gebaut wurde. Ich finde, es ist einfach zu schade, es ins Wasser zu lassen; man sollte es ins Museum bringen, um zu zeigen, wie ein Boot aussehen kann, wenn es mit Liebe und Sorgfalt gebaut wird.

Es ist so gut und solide aufgezimmert, daß es uns alle, die wir hier stehen, überleben wird - viel-









leicht mit Ausnahme des kleinen Torge Thönnessen, der mit seinen 3 Monaten auf der Kante sitzt und seinen ersten Stapellauf mitfeiert. Er wird vielleicht im Alter von 90 Jahren die Reste dieses Schiffes in seinen Kajütofen stecken und seinen Enkeln erzählen: Beim Stapellauf war ich dabei.

Daß das Schiff heute nun nicht ins Wasser kommt, ist nicht schlimm, denn es bekommt dadurch die Chance, doch noch ins Museum zu kommen.

In einem Gedicht von Ringelnatz steht - ganz frei wiedergegeben: wenn man Holz in seine schönsten Formen bringt, dann wird daraus ein Schiff.

Wir wollen nun nicht länger warten, denn Bier und Schinken stehen bereit. Laßt uns nun taufen.

Puppi: "Ich taufe dich auf den Namen

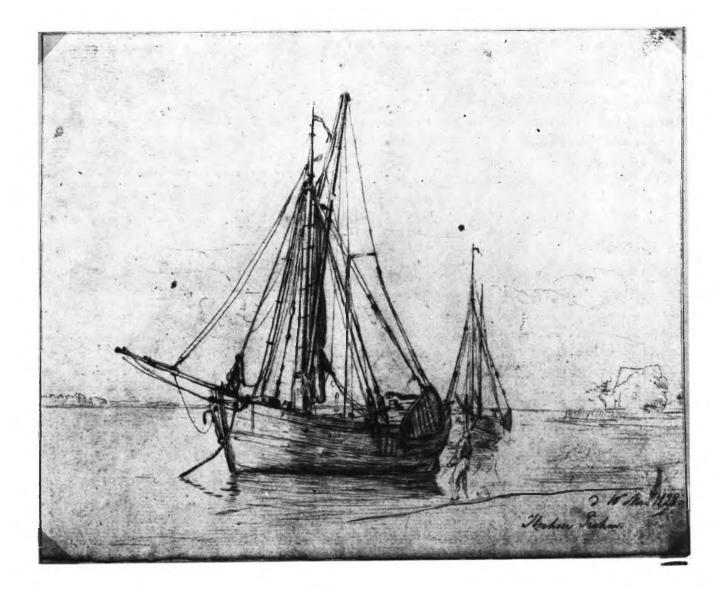
"PAUL STÖHLKER"

und wünsch' dir allzeit gute Fahrt und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel."

Nachdem das Schiff getauft ist, möchte ich zum Namen etwas sagen. Mit dem Namen "Paul Stöhlker" soll einmal dem Bootsbaumeister Paul Stöhlker für die schöne Arbeit gedankt werden. Zum anderen soll die Bootswerft Paul Stöhlker mit ihrer langen Bootsbautradition an der Este den Menschen hier an Este und Elbe in Erinnerung bleiben.

Prost!

Ewald Martens



Der Störprahm

ein Fahrzeug des Amtes »Steinborg«

Von Herbert Karting

Bedingt durch die Gegebenheiten des Flußlaufes mit seinen starken Krümmungen, seinem teilweise recht flachen Fahrwasser und den bei Ebbe trockenfallenden Liegeplätzen entwickelte sich hier eine typische Schiffsart, der sogenannte S t ö r p r a h m.

Diese nur an der Stör und in Glückstadt beheimateten Fahrzeuge scheinen (nach Szymanski) aus den Mepi eler Kähnen der holländischen Provinz Groningen hervorgegangen zu sein. Es ist denkbar, daß der Typ von den hier eingesetzt gewesenen holländischen Deichbauern mitgebracht worden war.

Auf den mit eleganten Linien der Tiefwassersegler verwöhnten Schiffsliebhaber machen die Störprähme einen ziemlich plumpen, ja primitiven Eindruck, doch wasen sie in ihrer Konstruktion von geradezu genialer Zweckmäßigkeit.

Eingesetzt wurden sie hauptsächlich zum Transport von Getreide, Brenn- und Bauholz sowie Stroh und ähnlichem von der oberen Stör herab, wozu sie dank ihrer außergewöhnlich großen Luke ausgezeichnet geeignet waren.

Im Jahre 1815 wurde übrigens in Glückstadt ein Prahm zum Schoner umgebaut, der dann leicht "zweckentfremdet" in der Grönlandfahrt bis 1818 Verwendung fand. Ein Zeichen dafür, wie stark diese Fahrzeuge gebaut sein mußten, denn in keiner anderen Fahrt wurde ein Schiff mehr strapaziert, als beim Robbenfang im Nördlichen Eismeer! Das Fahrtgebiet beschränkte sich im wesentlichen auf die Häfen der Unterelbe und ihrer Nebenflüsse, doch wurden auch gelegentliche Reisen an der Küste nach Bremen, Emden und Nordholland unternommen.

Zum Titelbild :

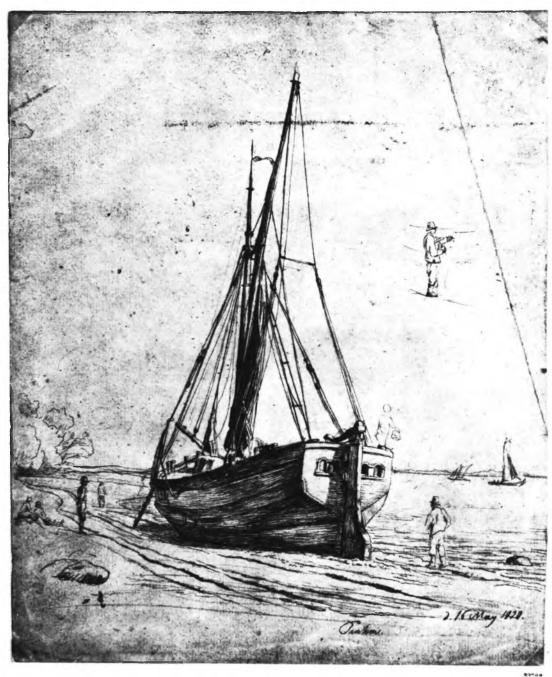
Störprahm und Besanewer auf der Stör vor Anker. (Bleistitzeichnung von Adolf Vollmer, dat. 16. Mai 1828, Hamburger Kunsthalle.)

Die Prähme waren flachbodige Segler, die somit das Trockenfallen bei Ebbe stets in aufrechtem Zustand überstanden. Ein Kiel war nicht vorhanden, vielmehr diente zur Verhinderung der Abdrift das große Seitenschwert, das auf der jeweiligen Leeseite zu Wasser gelassen wurde. Der Vorsteven der Schiffe war recht steil und leicht nach außen gewölbt, so daß die Fläche des Decks fast der Fläche des Bodens entsprach. Sie gehörten zu den sogenannten Dollbaumfahrzeugen, d. h. es war nur vorn und achtern auf gleicher Höhe ein festes Deck vorhanden, während das Mittelschiff in ganzer Breite von der großen Luke eingenommen wurde. Die Abdeckung dieser Luke erfolgte durch dachziegelartig übereinander liegende, längsschiff verlaufende Lukendeckel. Die gleiche Art der Abdeckung kann man heute noch auf den älteren Oberländer Elbkähnen beobachten. Eine dicke Planke, die außenbords in voller Länge angebracht war, diente als Bergholz und war zugleich ein Zeichen der Akzisefreiheit. Bis zur Aufhebung des Stapelrechts im

DIE FREUNDSCHAFT *, der letzte Störprahm. Aufnahme aus dem Jahre 1909. Das Schiff liegt oberhalb der Eisenbahnbrücke am rechten Störufer. Die Heckpartie zeigt eine verblüffende Ähnlichkeit mit der des Prahms auf der Vollmerzeichnung des Jahres 1828. Das Schiff war zum Zeitpunkt der Aufnahme als Besanewer getakelt. Der tief im Schlick eingesunkene Schiffskörper, die fehlenden Segel, sowie ein gewisser Zustand der Verwahrlosung deuten darauf hin, daß der Prahm damals bereits aus der Fahrt genommen worden war. " DIE FREUNDSCHAFT " wurde zwei Jahre später abgewrackt. Foto: Altonaer Museum

Störprahm bei Niedrigwasser am Ufer liegend . Solche Wartezeiten wurden gern für kleinere Reparaturarbeiten am Schiffskörper benutzt. Auf der kleinen Skizze in der rechten oberen Bildhälfte ist z.B. der Schiffer beim Nachkalfatern der Bordwand festgehalten. (Bleistift zeichnung von Adolf Vollmer, dat.16. Mai 1828, HH-erKunsthalle) 🔝





Jahre 1846 war dies sozusagen der "Freifahrtschein" zum Passieren des Itzehoer Störbaums. Der Deckssprung war für ein Segelfahrzeug sehr gering, was sich jedoch beim Passieren von Brücken wiederum als vorteilhaft erwies, denn so konnte die Gesamthöhe der Schiffe niedriger gehalten werden. Der Heckspiegel war meist mit geschnitzten oder in bunten Farben gehaltenen Fensterrahmen verziert, ebenso waren auch die Klüsbacken (zur Durchführung des Ankertaus) und die Ruderköpfe beschnitzt und bemalt.

Außergewöhnlich war der Decksbelag: er war mit Leinen beschlagen, geteert und zusätzlich mit Hammerschlag abgedichtet. Einfach, haltbar und sicher auch billig wurde das Oberlicht der Kajüte verschlossen: statt Glas wurde Schweinsblase benutzt.

Getakelt waren die Schiffe mit einem umlegbaren Pfahlmast, der in einem Koker stand, und mit einem losen Klüverbaum. Damit das Umlegen des Mastes möglichst leicht vor sich ging, war ein Stein als Gegengewicht am Fuß desselben befestigt. Eine wiederum preiswerte und doch wirksame Methode!

Die Besegelung bestand aus einem großen Spritsegel, Stagfock und einem, manchmal auch zwei losen Klüvern. Das Großsegel wurde mit dem Spritbaum ausgespannt, welcher oben durch die Baumtalje und unten durch die Baumtopnant mit einer Schlinge am Baumstropp gehalten wurde. Mit der Baumtalje ließ sich der Baum an den Mast heranholen. Das Segel, das mit einer Reihleine am Mast gehalten wurde, wurde mit einem Fall geheißt, mit den Geitauen wurde es am Mast zusammengeholt. Gelenkt wurde das Segel unten mit der Schot und oben mit den Geerden an der Nock des Spritbaums. Die Fock hatte das übliche Fall und eine Schot, die an einem hölzernen Leuwagen lief.

Die Bedeutung des Itzehoer Störprahms, besonders zu Anfang des vorigen Jahrhunderts, sowie seinen erst langsam, dann jedoch recht schnell einsetzenden Niedergang möge nachstehende Aufstellung verdeutlichen:

Itzehoe besaß 1757 = 11 Prähme mit 157,0 Commerz-Lasten 1771 = 18 Prähme mit 178,5 Commerz-Lasten 1806 = 29 Prähme mit 226,0 Commerz-Lasten 1815 = 24 Prähme mit 191,0 Commerz-Lasten 1835 = 24 Prähme mit 260,5 Commerz-Lasten 1845 = 11 Prähme mit 156,0 Commerz-Lasten 1864 = 3 Prähme mit 39,5 Commerz-Lasten 1910 = 1 Prahm mit 13,0 Commerz-Lasten

Interessant sind hier die Zahlen von 1815 und 1835: wie in unserer heutigen Zeit ist bei gleichbleibender Schiffszahl ein beträchtliches Ansteigen der Tragfähigkeit zu beobachten.

Der Neubau dieser Schiffe hörte bereits im Jahre 1830 auf, denn mit Aufhebung des Stapelrechts hatten sie ihre Bedeutung verloren, und an ihre Stelle trat der leistungsfähigere und seetüchtigere Ewer. Der letzte Störprahm wurde dann im Jahre 1911 abgewrackt. Es war "Die Freundschaft", die bereits im Jahre 1818 in Itzehoe erbaut worden war — wahrscheinlich auf der Werst von Harm Wulst in der Neustadt, der späteren Schmidtschen Werst. Das doch recht hohe Alter von fast 100 Jahren wirst ein günstiges Licht auf die solide Handwerksarbeit dieser kleinen Itzehoer Werst!

"Die Freundschaft" konnte vor ihrem Abbruch noch genau aufgemessen werden, wonach dann das hier abgebildete Modell (Abb. 3) angefertigt wurde, welches sich nun in der Sammlung des Altonaer Museums befindet. Sie hatte bei einer Länge von 18,02 m, einer Breite von 4,86 m und einer Raumtiefe von 1,33 m eine Trächtigkeit von 13,0 Schiffslasten à 5200 Pfund bzw. einen Raumgehalt von 31 BRT. Die Tragfähigkeit dürfte bei etwa 45 Tonnen gelegen haben.

Zuletzt war "Die Freundschaft" als Besahn-Ewer getakelt, die Besatzung bestand aus zwei Mann (Besahn-Ewer siehe Abb. 4).

An Eignern und Schiffern lassen sich aus den leider unvollständigen Listen nachweisen:

bis 1824 Jochim Freese. 1825 hat das Schiff — vermutlich wegen Tod des Eigners — nicht gefahren. 1826 kaufte Joachim Mahncke den Prahm, verkaufte ihn aber schon wieder im nächsten Jahr an einen gewissen Kinast, fuhr jedoch weiter als Schiffer auf seinem bisherigen Eigentum.

In den Listen klafft nun eine Lücke von 12 Jahren.

1840 war das Schiff wieder in den Besitz der Familie Mahncke übergegangen: als Eigner wird D. Mahncke und als Schiffer H. Mahncke (vielleicht der Sohn?) angegeben.

H. Mahncke hat "Die Freundschaft" dann im Jahre 1843 selbst erwerben können, und führte sie bis zu seinem Tode im Jahre 1846.

Von seiner Witwe wurde nun F. Rohlfs, der vorher den Prahm "Aufenthalt" besaß, als Setzschiffer eingesetzt. Witwe Mahncke läßt sich als Eigentümerin bis 1849 nachweisen.

In der letzten mir vorliegenden Schiffsliste aus dem Jahre 1867 wird F. Rohlfs inzwischen als Eigner und Schiffer angeführt. Er hat es im Laufe eines sicher arbeitsreichen Lebens also wieder zu bescheidenem Wohlstand bringen können. Was mag ihn knapp 20 Jahre vorher zum Verkauf seines eigenen Schiffes getrieben haben? Sicher waren es finanzielle Gründe, doch scheint er einen guten Leumund besessen zu haben, sonst würde man ihn wohl kaum sofort wieder als Prahmführer eingesetzt haben.

In den Hafenkostenabrechnungen des Itzehoer Hafenmeisters Stange erscheint ab 1871 F. Ralfs als Eigentümer und Schiffer, während schließlich in den Jahren 1883—1904 Christian Ludwig (auch Ludewig) nachweisbar ist.

Ob dann bis zum Ende des Schiffes im Jahre 1911 nochmals der Besitzer gewechselt wurde, konnte bisher nicht ermittelt werden.



Grabstein von Hartwig Lohmann und seiner Frau Catharina mit Prahm . Friedhof Glückstadt 1760



Modell des Störprahms "DIE FREUNDSCHAFT "von 1818. Das Modell wurde nach den im Jahre 1908 ermittelten Abmessungen auf dem Originalfahrzeug für die Sammlung des Altonaer Museums hergestellt.

Foto: Altonaer Museum

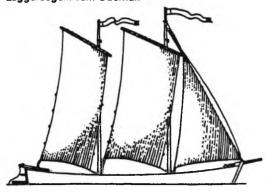
ZEESENBOOTE



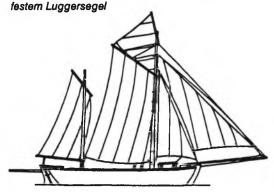
Bodstedt 1983 Vorne: Fischkutter und Angelheuer Hintergrund: Zeesboote, umgebaut

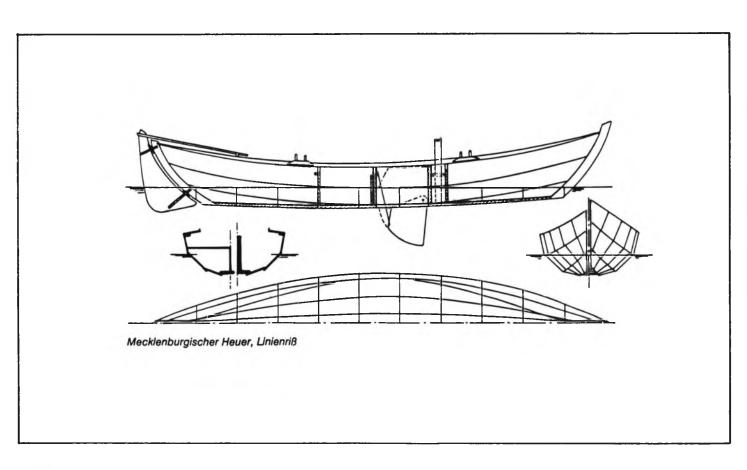
Im vergangenen Jahr wollte ich einen Urlaub in Rostock benutzen, um einmal die Küste nach traditionellen Booten abzuklappern und in Museen zu stöbern. Wegen der enormen Hitze kam es aber nur zu einer Stipvisite am Bodden. Sowohl in Wustrow auf dem Fischland als auch in Bodstedt lagen mehrere Zeesenboote.

Zeeskahn mit festen Luggersegeln vom Oderhaff



Zeesenboot des Darßer Boddens mit Gaffel- und





In Bodstedt hatte ich Gelegenheit, mich mit einem Fachmann zu unterhalten. Er war kurz vor der Fertigstellung eines Zeesbootmastes für ein paar Jungkerls, die ein Boot wieder auffixten. Seiner Aussage nach ist die Zeesenfischerei völlig eingestellt worden. Der Fisch fehlt. Manche Zeesboote sahen wie geleckt aus. Das waren die, die man neu aufgeplankt hatte. Is war im übrigen alles zu sehen, von dem im ursprünglichen Zustand belassenen Boot über die "Zeesyacht" mit Bugkorb und Heckreling und allem Pipapo, bis zum GFK-"verschönerten" Untersatz.

Weiter galt mein Interesse den H e u e r n . Nur zwei Stück bekam ich zu sehen, und das waren recht kleine Boote. Von den alten, nur mit drei Gängen aufgeplankten Heuern, die wegen ihrer Schlankheit immer den Eindruck erweckten, als würden sie jeden Moment kentern, - nichts !

Sicherlich passen die Zeesener zu uns, nur sind die bange, ihren Ausweis loszuwerden, mit dem sie nach See zu dürfen. Westkontakte ist etwa so, als wenn einer vor der Kasbah in Mekka Bier trinkt!

Friedrich Brunner

Bugsprietlager
eines Zeesbootes





Wustrow 1983 Steuerstand eines Zeesbootes

DIE LÜHEJOLLE VON DER NIEDERELBE

(Nachdruck eines Artikels aus der "Yacht" von 1939)



Das Geheimnis der Lühejolle

Von G. Cimmermann, Hamburg

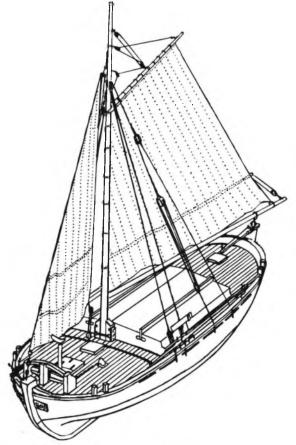
HIN und wieder trifft man zwischen den vielen Sportfahrzeugen unseres Gewässer Typen, deren Form unverkennbar die Herkunft von einem ehemaligen Frachtsegler erkennen läßt. Oft ist dem Rumpf sogar der äußere Anstrich mit Schmuck und Zierbemalung belassen und nur aufgefrischt. Die Deckseinrichtungen sind wieder in brauchbaren Zustand versetzt. Lediglich die Takelung ist etwas verändert und der einstige Laderaum ist durch eine sehr geräumige Kajüte ersetzt. Gerade dieser Umbau macht nun derartige Segler zu ungemein gemütlichen Fahrtenkreuz ern, zumal in dem achtersten Raum sich leicht ein kleiner Motor einbauen läßt. Selbstverständlich handelt es sich in fast allen Fällen um kleinere Küstensegler.

Zu diesen Typen gehört nun auch die Lühejolle "Medusa", die beim Seglerverein Glückstadt eingetragen war, und die noch eine andere besondere Bedeutung erlangt hat. Seit der Jahrhundertwende befindet sich im Altonaer Museum eine Sammlung von etwa 170 Linienrissen und 100 Segelrissen von alten Frachtseglern, nach denen eine Auswahl von etwa 30 Modellen angefertigt wurde. Das 39. sollte nun eine Lühejolle sein. Leider fehlte jedoch jede zeichnerische Unterlage. Hans Szymanski ist zwar der Meinung, daß diese Jollen auf Klampen gebaut werden, also auf etwa vorhandenen Mallen (Schablonen), oder sonst wie nach "Snut und Mul". Eine Überholung der noch im Betrieb befindlichen und außer Betrieb gesetzten Werften an der Lühe förderten ebenfalls keine Zeichnungen ans Tageslicht

ans Tageslicht.

Aber bei D. J. Sietas in Grünendeich a. L. fand sich im Werkstattschuppen unter Spinnweben und Kaff der originalgroße Spantenplan einer Lühejolle von 28 Fuß Kiellänge. Nun, mit Hilfe dieses Planes und einiger freundlicher Angaben von Vater und Sohn Sietas sollte sich doch wohl ein Linienriß in dem gewünschten Maßstab 1:24 herstellen lassen.

Dabei stellte sich jedoch überraschenderweise heraus, daß dieser Spantenplan niemals in einem kleineren Maßstab nach den üblichen drei Projektionsebenen gezeichnet worden ist, sondern gleich in natürlicher Größe.



Nach "Zirkelschlag und Dreieck", wie der alte Sietas verriet, nicht nach Wasserlinien. Das Verfahren mußte man ja kennen lernen. Aber leider ließ es sich nicht mehr ins Gedächtnis zurückrufen, denn die letzte Zeichnung war 1907 ausgeführt. Es blieb denn nichts übrig, als den Spantenplan aufzumessen, ihn im Maßstab 1:10 neu zu zeichnen und nun nach den restlichen Angaben und nach Beschreibung alter Schiffbau-Literatur die allerdings nur ähnliche Methoden enthält, die ungefähre Arbeitsweise zu rekonstruieren.

Und die sah folgendermaßen aus (siehe Zeichnung S. 960): Auf unseren Bretterplan wird erstmal die Mitte-Schiff S/S gezeichnet, dazu ein Rechteck C,,, S, T, A aus ½ Schiffsbreite und Seitenhöhe. Bei S geben wir die halbe Kielbreite = SO an. Hierauf wird das Hauptspant ACO und das vorderste Spant auf dem Kiel BDO freihändig lose aufgezeichnet. Beide Spantenkurven werden nun in eine gleiche Anzahl eingeteilt, deren Abstände von der jeweiligen Breite der zu verwendenden Planken abhängt. Diese Teile ergeben miteinander verbunden z. B. CD Spanten und werden gleichzeitig als Plankennähte betrachtet. Außerdem wird um den Punkt P, der auf

etwa ¼ der Schiffsbreite von SS und ST aus liegt ein Kreis von ebenfalls ¼ Schiffsbreite geschlagen. Der Radius und die Lage des Mittelpunktes sind entscheidend für die weitere Schiffsform.

Weiter fällen wir von P ein Lot auf die Tangente UV, welches diese im Coschneidet. Eine Parallele zu UV im Abstand CD ergibt von W aus einen weiteren Schnittpunkt D mit dem Lotfußpunkt C. Wir teilen jetzt die Strecke C, Coin soviel gleiche Teile, als wir Spantenabstände brauchen (in unserm Beispiel 4f und errichten in jedem Schnittpunkt wieder ein Lot. Diese Lote ergeben auf dem Kreisbogen die neuen Schnittpunkte E., F, und G. Jetzt tragen wir uns von C aus ein gleichschenkliges rechtwinkliges Dreieck auf, C.,, D, und C D. Meister Sietas hatte einfach ein rechtwinkliges Dreieck mit verschiedenen Kathetenlängen gezeichnet. Ein gleichschenkliges ist für die weitere Einteilung jedoch zweckmäßiger. Die Strecke D, C., wird nun nach den Abständen C, E., C, F, und C, G, geteilt und geben die neuen Punkte E., F., G.,. Diese neuen Punkte auf CD aufgetragen, ergeben hier

Man erkennt die kleine Steuerplicht und den über dem ehemaligen Laderaum errichteten Kajūtaufbau. die neuen Schnittpunkte der Spanten und der Sente CD. Für alle übrigen Senten bzw. Nähte werden die neuen Teilungspunkte entsprechend gefunden, z. B. wir setzen M, H, von CD nach M ab, ziehen dort eine Parallele zu D,, C,, = RM und erhalten die neuen Punkte JKL. Diese auf der Sente M, H, abgesetzt ergeben die Punkte I, K, L,.

Wenn wir so mit sämtlichen Senten verfahren, bekommen wir die Punkte für sämtliche Zwischenspanten Die Verbindungen waren an der Lühe gerade gezeichnet und so wurden auch die hölzernen Spanten geschnitten, so daß für die Planken eine glatte Auflage zur Verfügung stand.

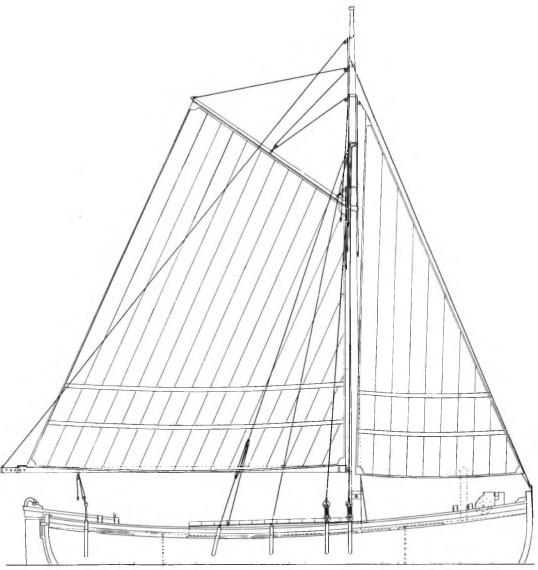
Das ganze Verfahren stellt eine Proportionalteilung der Senten dar. Im Längsverlauf sind diese Senten Ellipsensegmente. Die halbe kleine Achse der Ellipse hat die Größe RP, die große halbe dagegen die Summe der Spantenabstände zwischen dem vordersten bzw. hintersten Spant

und dem Hauptspant.

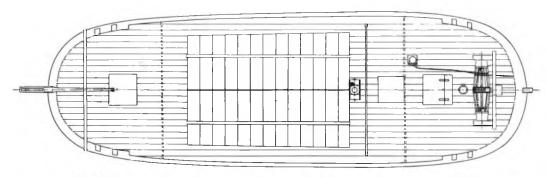
Auf diese Weise wurden nun im Beispiel Lühejolle "Medusa" statt der vorhandenen 25 Spanten je ein Spant ausgelassen, also insgesamt nur 13 gezeichnet. Das Vorschiff war entgegen der üblichen Zeichenart nach links statt nach rechts von der Mittschiffsebene SS abgetragen. Außerdem lag die größte Breite bei Spant 5 des Spantenplanes, woraus sich weiter ergibt, daß im Vorschiff 5 (bzw. 9), im Achterschiff dagegen 8 (bzw. 16) eingebaut sind. Der untere Teil jedes Spantes im Bereich der sogenannten "Lieger", ist auf die je-weilige andere Seite hinübergezeichnet, also vom Vorschiff ins Achterschiff und vom Achterschiff ins Vorschiff. Das hat den Vorteil, daß sich dieser Bauteil in einem Stück auf das Bauholz übertragen läßt. In den bei-Tolgenden Abbildungen ist diese Überzeichnung der Deutlichkeit halber fortgelassen. Auf dem Origi-nal-Spantenplan sind sie in rot ausgeführt.

Bei dieser Konstruktion ist natürlich vernachlässigt, daß die Flankennähte in der Praxis von vorn gesehen keine geraden Linien ergeben, also nicht als Senten behandelt werden. Vielmehr bilden sich stets leichte Kurven. Aber dieser Fehler wird durch die Bauweise wieder ausgeglichen. Denn bei der Kraweel-beplankung, in der die Lühejolle ausgeführt wurde, setzt man ja nicht sämtliche Plankengänge von untenher aufeinander, sondern nach ein paar Gängen läßt man einen Gang zunächst einmal fehlen. Dieser wird dann nachträglich mit Hilfe einer Schablone, dem Rhe, mit Zir-kel und Stichmaß genau abgemessen und die Planken als Stop-Planken (stoppen = stopfen) sauberst angefertigt und eingepaßt.

Für die Spanten wurden natürlich geeignete Krummhölzer als 'Saumaterial ausgewählt. Die Spantform wurde nicht mit Hilfe von Mallen (Schablonen) vom Spantenplan auf die Krummhölzer übertragen, sondern mittels eines "leben Malls" (= lebendes, bewegliches Mall). Es besteht aus einer Hartholzgliederkette nach Art der Fahrrad- oder Gall'schen Kette. Die Hartholzplättchen von etwa 2—2½ Zoll Länge sind

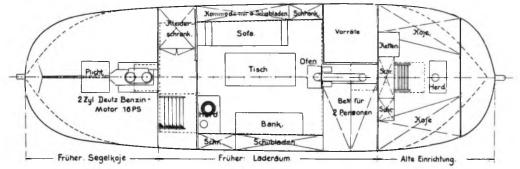


Der Takelriß der Lühejolle "Medusa". Das Großsegel hat 41,35 m², das Vorsegel 17,85. Die Gesamtsegelfläche beträgt 59,20 m².



Decksplan der "Medusa" vor dem Umbau. Die größte Länge beträgt 11,10 m, die größte Breite 4 m, der größte Tiefgang 1 m.

Unten: Nach dem Umbau der "Medusa" zum Sportfahrzeug. Wie die Einrichtungs-Skizze zeigt, ist in diesem altgedienten Bauernschiff sehr viel Platz vorhanden.



Der Spantenriß der "Medusa". Aufgenommen auf der Werft von D. J. Sietas, Grünendeich, durch G. Timmermann und G. Paape. Maßstab 1:15.

durch Kupfernieten so stramm verbunden, daß sich die Kette schwer bewegen läßt. Man paßt nun dieses "leben Mall" an die Spantform oder sonstige Krümmung und legt die gekrümmte, aber steife Kette auf das zu bearbeitende Holz und zeichnet so an.

Die übrigen Bauteile werden dann nach alten bewährten Erfahrungswerten hergestellt und zusammengebaut. Es mag darauf hingewiesen sein, daß für die Schiffslänge als Hauptabmessung die Kieltür die Schittslänge als Hauptabmessung die Kiellänge benutzt wurde, wogegen die Länge über Alles eine weit geringere Rolle spielte. Nach dem Meß-brief des Eigners betragen die Hauptmessungen der Lühejolle "Medusa": Größte Länge 11,10 m; Länge zwischen dem Steven 10,80 m; größte Breite 4 m; größter Tiefgang 1 m. Die Spanten sind 100×100 stark. Die Beplankung ist Eiche 48 mm stark, in Kraweelbauart. Die Segelfläche war mit Großsegel = 41,35 m²; Vorsegel = 17,85 m²; Gesamt = 59,20 m² vermessen. Außerdem ist früher noch ein Klüver vorhanden gewesen.

Außerdem ist früher noch ein Klüver vorhanden gewesen.

Bei der Aufmessung des Originals ergaben sich noch folgende Größen: Kielbreite = 12 cm = etwa 5 Zoll; Schandeckel = 10×10 cm; Dollbaum = 25 cm; Masthöhe = 12 m; Mastdicke am Fuß = 22×22 cm; Großbaumlänge = 7,20 m.

Der Festebug erstreckte sich vom Vorsteven um 2,10 m nach achtern, eine ähnliche Schanzkleidverstärkung vom Achtersteven um 1,80 m nach vorn. Die Steven wurden nach festen Mallen geschnitten. Ihr Querschnitt entsprach dem des Kiels. Die Formen der Kantspanten sind dagegen an Bord angenommen bzw. mit Sent-

latten ausgestrakt.

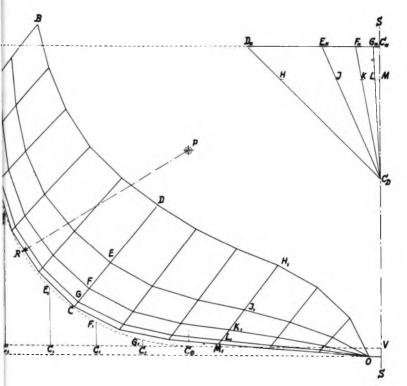
Die Raumeinteilung auf einer Lühejolle ist folgende:
im Vorschiff befindet sich eine kleine Kajüte mit einem kleinen

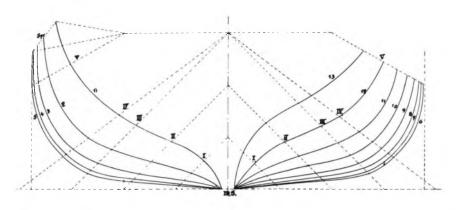
Ber Raum hat keine Stehhöhe und Schränkchen und zwei Kojen. Der Raum hat keine Stehhöhe und dürfte für längere Reisen als wenig bequemer Aufenthaltsraum zu bezeichnen sein. Sein Zugang erfolgt durch eine Luke von 60×60 cm über eine Leiter, beheizt wurde er durch einen sehr kleinen Ofen. An der Backbordseite der Kajüte befand sich der Kettenkasten und vor der Kajüte ein Kabelgatt. Dann folgt hinter der Kajüte der Laderaum und daran anschließend ein Stauraum für Segel- und Tauwerk, kurz, eine Segelkoje. Ihr Zugang erfolgte von der Achterluke aus, die zunächst in einen versenkten Raum, der als Ruderplicht diente, von dieser aus gelangt man dann weiter in die Segelkoje.

Der Laderaum ist durch eine Kistluke von 50×50 cm vor dem Mast und die Großluke von 3,70 m = 2,60 m begehbar. Diese Luke ist durch querliegende Lukendeckel mit jederseits einer aufliegenden Schalkleiste mit Vorhangschloß verschließbar.

Diese Raumeinteilung ist für die Sportsegelei durch Wohn-

räume des Eigners vollkommen umgestaltet. Die ehemalige Kajüte ist jetzt Kabelgatt und Segelkoje, der ganze Laderaum wurde Wohnraum mit Herd und kleinem eisernen Ofen.





Schmuck und Zier waren, wie das bei einem solchen Bauernschiff ja nicht anders zu erwarten ist, selbstverständlich überall, wo es angebracht war, zu finden. Der jetzige Eigner hat ihn weit-gehendst erhalten. Es entspricht der Reinlichkeit und der farben-frohen Bauernkunst des Alten Landes vollkommen, wenn der Rumpf und das Deck blank geschrapt und mit Harpeus gestrichen waren, wenn der Ruderkopf mit einem blumengefüllten Füllhorn geziert wurde und auf den Klüsbacken farbige Blumenornamente prangten.

Solches Füllhorn fand sich früher auch auf den Finken-wärder Fischerjollen. Die Blumen hat Szymanski irrtümlicher-weise für Kirschen gehalten, aber bei genauerem Hinsehen erkennt man deutlich geschlossene Tulpenblüten. Der Eigner der "Medusa" hat sie zu geöffneten umgestaltet. An sich ist ein Kirschenornament sehr naheliegend, da Kirschen, Apfel und anderes Obst ja die Haupterzeugnisse des Alten Landes bilden, für deren Transport eben die Lühejollen und Lüheewer gebaut wurden. Aber auf Be-fragen erklärte Meister Sietas, daß sie einfach ein Ornament auf die Klüsbacken ausgestochen hatten, ohne dabei direkt an Kirschen zu denken.

Die "Medusa" wird eine der letzten Lühejollen gewesen sein, die gebaut wurden. Ihr Baujahr ist 1907. Eine zweite ebenso große Jolle ist im Besitze eines Kunstmalers und die dritte und letzte befindet sich im Besitze eines Altenländer Landwirtes, der Feldfrüchte vom jenseitigen Elbufer nach Twielenfleth befördert. Der Schiffszimmermeister Vorwerk aus Lühe a. L. erzählte, daß ein Teil der Lühejolleneigner sich während des Weltkrieges nach Marne begab, um mit ihren Fahrzeugen zum Krabbenfang überzu-

Ein weiterer Teil der Altenländer Jollen findet sein wenig ruhmvolles Ende in der Steinzangerei in der Ostsee. So verschwindet ein Fahrzeug nach dem andern.

Sechs Werften haben sich zeitweilig an der Lühe mit dem Bau von Lühejollen und -Ewern beschäftigt. Letztere wurden trotz des platten Bodens auf dieselbe Art gezeichnet und gebaut. Heute

ist von den sechs Werften nur noch die eine von D. J. Sietas in Betrieb. Und auch diese beschäftigt sich mehr mit dem Eisenschiffbau.

Von der Werft von Friedrich Vorwerk in Lühe ist nichts mehr zu sehen. Sie lag auf dem rechten Lüheufer. Weiter stromaufwärts lag auf derselben Seite die Werft von Gebr. Ranke, die allerdings auch schon auf Eisen umgestellt ist und als Neubaubetrieb nicht mehr in Frage kommt. Einige hundert Meter stromaufwärts finden wir dann ebenfalls in Höhen die zweite Werft von Ranke, aber auch von dieser ist nicht mehr als ein Hellingbalken

Auf der linken Stromseite findet sich dann in der Gemarkung Grünendeich die Werft von Heinrich Sictas, die ihren Betrieb in diesem Jahre schloß, weiter stromaufwärts an dem Lüheknie die Werft von D. J. Sietas. Von der früheren Werft von Brösing, die J. H. Dochtermann übernommen hatte, ist nichts mehr zu sehen und das Gleiche gilt für die Werften Ratjens und Ropers in Mittelnkirchen, fünf Kilometer stromaufwärts.

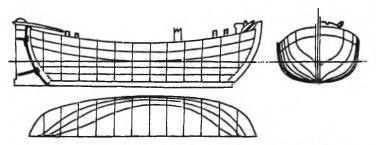
Mit dem Ausscheiden dieser letzten Lühejollen geht leider wieder ein Stück deutschen Volkstums verloren. Neuzeitliche Verkehrsmittel haben ihnen den Rang abgelaufen, daran ändert auch nichts, das die drei noch in Betrieb be-

findlichen Jollen über einen Hilfsmotor verfügen.
Solange sie aber bestehen, werden sie Zeugnis von einer hohen niederdeutschen Schiffszimmermannskunst ablegen.

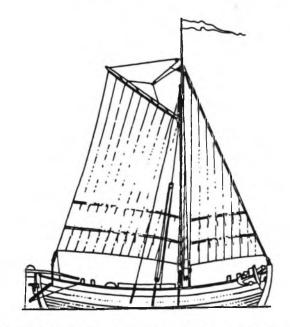
Spantenriß vom Vorschiff einer Lühejolle nach dem alten Zeichnungs-verfahren: Zirkelschlag und Dreieck. Nach Angaben von D. J. Sietas, Grünendeich an der Lühe, gezeichnet von G. Timmermann.



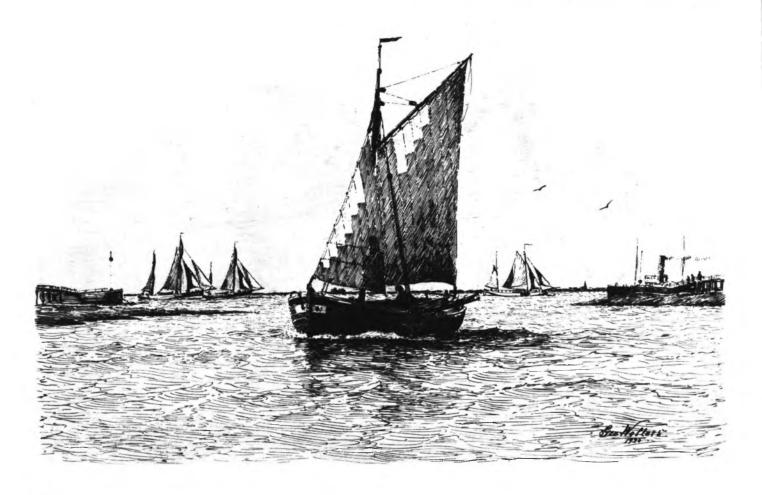
Lühejolle »DER JONGE HINRICH«, 1832



Lühejolle von 1949, 10m Länge über alles, Linienriß



Lühejolle von 10m Länge mit kippbarem Pfahlmast, Gaffelsegel und Stagfock, 1949



700 Jahre

FLENSBURGER SCHIFFAHRT

von

GERT UWE DETLEFSEN

In den vergangenen Jahrhunderten hat die Schiffahrt in Flensburg immer eine Hauptrolle gespielt. Alternativen zum Verkehrs- und Transportträger Schiff gibt es erst seit rund 150 Jahren, als nämlich die Eisenbahn erfunden wurde. Mit Pferd oder Ochsen und Wagen konnte man bestenfalls den Nahverkehr in und um die Ortschaften herum bewerkstelligen. Postkutschen beförderten zwar in meist abenteuerlichen Fahrten Päckchen. Briefe und manchmal einige Fahrgäste über größere Distanzen, nennenswerte Transportleistungen aber blieben dem (Segel-)Schiff vorbehalten. Abseits der großen Meere gab es große Seen und Flüsse oder Wasserläufe, die schiffbar gemacht wurden. Die die Durchfahrtshöhe begrenzenden Brücken kamen in der Regel erst, als sich die Eisenbahn anschickte, die Landkarten mit einem dichten Schienennetz zu überziehen.

Die Gründung Flensburgs erfolgte der Sage nach durch den in Schleswig residierenden Knud Laward. Eine Kaufmannsstadt im damaligen Sinne wurde wohl erst später durch den Enkel Knud Lawards. König Knud VI., angelegt. Die günstige Lage an der geschützten Innenförde hat sicher zur weiteren Entwicklung Flensburgs als Kaufmanns- und Schiffahrtsstadt positiv beigetragen. Bei Erlangung des Stadtrechtes im Jahre 1284 war diese Verleihung nur noch eine Formsache. Flensburg war schon städtische.

Zu jener Zeit gehörten die meisten Flensburger Kaufleute der in Schleswig ansässigen St. Knuds-Gilde an, einer Schwurgilde, in der sich die im Königreich Dänemark ansässigen Kaufleute zusammengeschlossen hatten, die mit ihren Handelswaren reisten und meist auch Seeleute waren.

In der Frühzeit Flensburger Schifffahrtsgeschichte dominierte der Ostseehandel. Vielfältig waren die Handelswaren: Honig, Butter. Getreide, Talg. Hering, Dorsch. Stockfisch, Bier. Tuch, Häute, Eisen und Kupfer wurden von hiesigen Kaufleuten angekauft und wieder veräußert.

1581 wird erstmals eine selbständige Schiffergilde erwähnt. Das heute noch bestehende »Flensburger Schiffergelag« sieht seinen Ursprung in der Wiederaufrichtung des Schiffergelags vom 25. Februar 1654.

Dem Schiffergelag gelangen wesentliche Impulse zum Ausbau von Flensburgs Hafen und damit dem Handel. Nördlich der Norderschiffbrücke, also auf dem Gelände etwa in der Höhe des Flensburger Schiffahrtsmuseums bis hin zur früheren Alten Werft, befanden sich die Flensburger Schiffszimmerplätze. (Von Werften sprach man erst später.)

In der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts war Flensburg eine bedeutende Handelsstadt der dänischen Krone, die rund 200 große Segler vorwiegend auf Ostseefahrt schickte. Kopenhagen dagegen besaß damals nur 98 Schiffe.

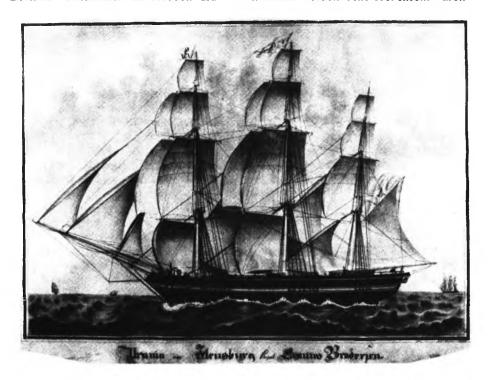
Eine große Rolle hat früher auch der Walfang, auch Grönland-Fahrt genannt, gespielt. Über 144 Jahre, nämlich von 1719 bis 1863, läßt sich von Flensburg aus betriebener Walfang nachweisen.

Die Galiot DER JUNGE MARTIN brachte z. B. von seiner Anfang Juni 1843 beendeten Fangfahrt 2682 Robben, zwei Einhornfische und zwei Eisbären mit.

In der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts nahm die Bedeutung des Walund Robbenfanges rapide ab. Raubbau der vorhergegangenen Jahre hatten den Bestand vornehmlich an Robben drastisch reduziert, die Industrie fand viele andere Rohstoffe, die leichter und billiger zu bekommen waren, und der zunehmende Welthandel machte die Frachtfahrt viel attraktiver.

Bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts verzeichnete die Flensburger Schiffahrt einen gewaltigen Aufschwung, an der jedoch mehr die Reederei als der Hafenumschlag partizipierte. Immerhin haben 1806, dem Höhepunkt dieser Entwicklung, 1720 Schiffe mit zusammen 24 993 Kommerzlasten den Flensburger Hafen angelaufen, davon kamen 289 Schiffe in Ballast. Ab etwa 1760 hatte der Schiffbau in Flensburg wieder größere Bedeutung. Zeitweilig vier verschiedene Schiffbaumeister erstellten Segler mittlerer und großer Klassen für holländische, norwegische und Flensburger Rechnung.

Nun war nicht mehr die vor der Haustür gelegene Ostsee Hauptbetätigungsfeld, sondern die Norwegenund Mittelmeerfahrt. 1755 konnte dann auch die Fahrt zu den Jungferninseln St. Croix, St. Jan und St. Thomas aufgenommen werden. Alle drei Inseln waren



Die Flensburger Fregatte URANIA wurde 1826 in Stettin für die Westindienfahrt gebaut. Auftraggeber war der Flensburger Kapitän Asmus Brodersen, der das Schiff auch zwanzig Jahre lang geführt hatte. Zunächst 84 CL groß, erhöhte sich die Vermessung während der Jahre durch verschiedene Umbauten auf zuletzt 112,5 CL. Dietrich Haß aus Flensburg hat den Lebenslauf des Schiffes und ihrer Kapitäne in seinem 1981 herausgegebenen Buch Die Fregatte Urania (festgehalten.

69

damals dänische Kolonien und begehrte Rohzuckerquellen. Die Flensburger Schiffe versorgten überwiegend Zuckerraffinerien und Tabakfabriken und bald noch mehr die Branntweindestillerien. Auf die Produkte dieser Destillen gründet sich Flensburgs heutiger Ruhm als Rumstadt.

Fast ein Jahrhundert lang war der Westindienhandel und die Seefahrt dorthin für das Flensburger Wirtschaftsleben von großer Bedeutung. Die zu den Jungferninseln gehörenden Eilande St. Croix, St. Thomas und St. Jan wurden 1733 von Frankreich an Dänemark verkauft.

Bald fuhren Flensburger Handelsschiffe – unter dem Danebrog – dorthin, um insbesondere Rohzucker zu holen. Speziell der Zucker von St. Croix war von besonderer Güte, er wurde in Flensburger Raffinerien zu Weißzucker verarbeitet. 1755 wurde in Flensburg die ›Handelsgesellschaft von St. Croix · gegründet.

Ausgehend wurde Salzfleisch in Tonnen, Speck, Butter, Mehl, Weine und raffinierter Zucker nach Westindien geladen, dazu Ausrüstungsgegenstände für die Plantagen.

Aber auch Mauersteine wurden dort hingebracht, und etliche der dortigen Verwaltungsgebäude entstanden aus Ziegelsteinen von der Flensburger Förde.

1767 wurde erstmals unverschnittener Rum eingeführt, mit ihm entstand Flensburgs Rumindustrie.

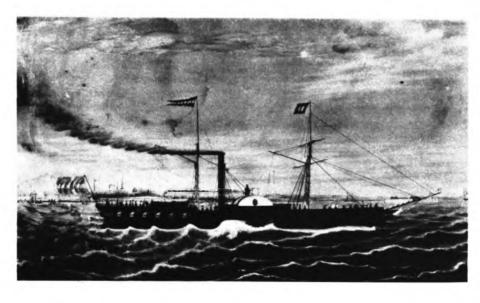


Die Blütezeit des Flensburger Westindienhandels dauerte bis 1807, mit dem Überfall Englands auf Kopenhagen wurde Seefahrt unter dem Danebrog schwierig. Schiffe unter dänischer Flagge wurden von Engländern gekapert, wo immer sie auftauchten.

Später wurde der Westindienhandel von Flensburg wieder aufgenommen, doch es dauerte lange, bis man alte Positionen wieder erreichte. 1840 gingen etwa zwanzig Segler nach Westindien, alle über 100 Kommerzlasten groß (1 KL – 2600 kg). Der Rum hatte längst den Rohzucker überflügelt, jedenfalls aus Flensburger Sicht.

Mit der von Nordamerika ausgehenden Weltwirtschaftskrise im Jahre 1857 kam auch der Flensburger Westindienhandel zum Erliegen.

Die Rumfirmen mußten nun ihren Rum über Hamburg oder Kopenhagen beziehen. Dem Erfolg tat dies allerdings keinen Abbruch.



Der Raddampfer Königinn Caroline Amalie wurde 1841 für 5475 £ von der englischen Werft J. North in Hull durch J. J. Danielsen und einige Partner angekauft. Das mit 54,5 CL vermessene Schiff konnte 50 Tonnen tragen und war auf den Linien Flensburg-Kopenhagen, Aarhus-Kopen-

hagen, Nyborg-Kopenhagen und anderen eingesetzt. 1856 wurde das Schiff, es wurde 1848/50 auch als Versorgungsschiff für die Dänische Marine eingesetzt, verkauft. Um 1900 wurde der zuletzt zum Leichter degradierte Raddampfer abgebrochen.

Im 18. Jahrhundert arbeiteten in verschiedenen Ländern helle Köpfe unabhängig voneinander daran, eine Mechanik zu finden, die Schiffe und Wagen unabhängig von Wind oder Menschenund Tiereskraft fortbewegen konnten.

Die Chronisten sind sich heute noch nicht darüber einig, wem das Verdienst gebührt, die erste funktionstüchtige Dampfmaschine konstruiert zu haben.

Ohne Zweifel hat der Brite James Watt wesentlich zum praktischen Erfolg der Dampfmaschine beigetragen. Er baute 1784 die erste leistungsfähige Maschine, die Robert Fulton dann später in weiterentwickelter Form für seine CLERMONT verwendete, das erste Dampfschiff mit kommerziellem Erfolg. Die CLERMONT leitete mit ihrer Probefahrt am 4. September 1807 eine neue Ära ein, nur war diese bedeutende Tatsache unseren Vorfahren damals nicht bewußt.

Den ›Qualmewern‹ und ihren ›verrückten Betreibern‹ sagte man ein ebenso schnelles wie dramatisches Ende voraus. Eine Konkurrenz für das Segelschiff, das sich im Laufe der Jahrhunderte vom antiquierten, hölzernen Transportgefäß zum majestätischen Segelschiffsgebilde des 19. Jahrhunderts entwickelt hatte, sah man zu diesem Zeitpunkt ebensowenig wie später, als die Dampfmaschine die ersten Kinderkrankheiten bereits hinter sich hatte.

Die Flensburger machten ihre Bekanntschaft mit dem ersten Dampfer auf der Förde im Mai 1829, als der Kopenhagener Dampfer DANIA in Flensburg festmachte.

Wie alle Vertreter der ersten Dampfergeneration war auch die DANIA ein Raddampfer. Der Österreicher Johann Ressel (1812) hatte die Schiffsschraube zwar schon erfunden, sie aber noch nicht gebrauchsreif entwickelt.

Das etablierte Schiffervolk hatte sehr wenig Verständnis für diese fauchenden und die Umwelt verpestenden Ungetüme. Da sich diese »nümodschen Smeukewer ihrer Meinung nach ohnehin nicht lange halten würden, brauchte man ihnen auch keine Aufmerksamkeit zu widmen. Die historische Entwicklung gab ihnen dann auch recht, allerdings nur kurzfristig gesehen. Die großen Tiefwassersegler erreichten den Zenit ihrer Entwicklung erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und technische Reife sogar erst um die Jahrhundertwende. Die Kleinschifffahrt unter Segeln mit ihrer hundertfachen Typenvielfalt hatte als Verteiler ihren Höhepunkt vor der Jahrhundertwende.

In den ersten Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts hatten die Ingenieure noch genug daran zu tun, die Kinderkrankheiten der Dampfmaschinen auszukurieren.

Dann kam ihnen eine weitere technische Revolution zur Hilfe. Eisen und Stahl waren in ihrer Güte so weit entwikkelt, daß sie als Schiffbaumaterial brauchbar waren. Die Schiffsschraube war jetzt für größere Schiffe geeignet. Sie konnte die längst überfällige Ablösung des Radantriebes, der insbesondere für größere Seeschiffe ungeeignet war, vornehmen.

Damit waren die Weichen für die weitere Entwicklung des Dampfers gestellt, wenngleich es damals von den wenigsten unserer Ahnen bemerkt worden ist.

1837 eröffnete der dänische Raddampfer LÖVEN eine neue Linie zwischen Kiel und Flensburg. Das war ein Ereignis! Schneller und bequemer waren die Reisenden bisher noch nicht zwischen den beiden Fördestädten befördert worden. Mühselige Kutschfahrten und Wanderungen auf staubigen und nicht endenwollenden Wegen Angelns und Schwansens hatten ein Ende.

Die aufgezählten Dampfer sollen jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, daß Flensburgs Flotte hauptsächlich aus Seglern bestand. Die große Zeit vergangener Tage war zwar vorüber, aber verglichen mit der übrigen Wirtschaft war die Schifffahrt doch noch beachtenswert. Die größeren Segler waren in weltweiter Fahrt beschäftigt. Die damals größte Flensburger Segelschiffsreederei, Joh. Hansen jr., hatte fast alle ihre Segler in der Chinafahrt beschäftigt.

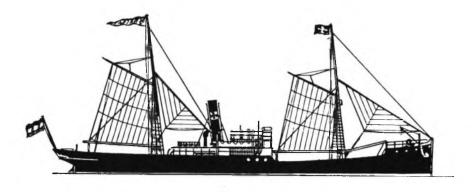


1865 machte der Flensburger Kaufmann Friedrich Mommse Bruhn eine Geschäftsreise nach Hamburg, von der wir zwar nicht wissen, wie erfolgreich sie für F. M. Bruhn war, von der aber sehr wohl bekannt ist, daß sie sich als bedeutsam für Flensburg erwiesen hat. Auf Hamburgs Alster sah Bruhn kleine Passagierdampfer, die ein recht umfangreiches Liniennetz bedienten. Warum sollten solche kleinen, flinken und nicht aufwendigen Dampfer nicht auch Flensburg mit den zahlreichen Orten an der Förde bedienen können? An die binnenländische Welt hatte Flensburg bereits 1854 mit der ersten Eisenbahnlinie nach Tönning über Husum Anschluß erhalten. Tönning hatte damals als Ausgangspunkt des Eiderkanals eine große Bedeutung als >Tor zur Nordsee. Nun galt es, den Nahverkehr zu modernisieren. Der Eisengießer H. M. Jepsen und der Haus- und Gütermakler W.C. Frohne waren Bruhns gleichgesinnte Partner. Am 11. September 1865 schloß er mit ihnen den bedeutsamen Vertrag behufs Befahrung der flensburger Föhrde«.

Mit der Indienststellung des ersten Fördedampfers SEEMÖVE am 22. April 1866 waren erste Probleme gelöst, der Erfolg war aber lange noch nicht erreicht. Immerhin leitete gewissermaßen die SEEMÖVE eine neue Flensburger Epoche ein. Sie verdeutlichte den Wagemut Flensburger Wirtschaft damaliger Zeit, zudem war sie Flensburgs erstes Dampfschiff mit Schraubenantrieb.

Der Beginn der eigentlichen Flensburger Reedereigeschichte fiel in eine politisch unruhige und dementsprechend wirtschaftlich depressive Zeit. Flensburg war bis dato wirtschaftlich und politisch stark dänisch orientiert.

So war auch Handel und Wandel in Flensburg gewissermaßen skandinavisch ausgerichtet.

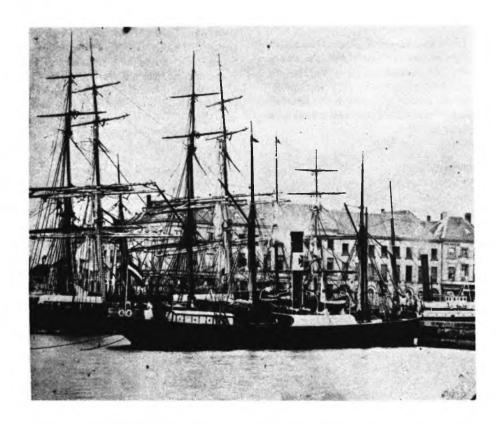


In den Jahren seit der politischen Erhebung 1848–1851 war Flensburgs Rolle in der Schiffahrt erheblich geschrumpft. Die Zeiten ausgedehnten Westindienhandels waren vorbei. Kopenhagen hatte in der Schiffahrt dominiert und Flensburgs Rolle auf ein Mittelzentrum für das Umland beschränkt. Nach dem Anschluß an Preußen und den Norddeutschen Bund sah sich die Schiffahrt einer übermächtigen Konkurrenz der Hamburger und Bremer gegenüber.

In der Schiffahrt zeichneten sich völlig neue Perspektiven ab. Nicht mehr der Handel sollte Flensburgs Schifffahrt bestimmen, wie dies jahrhundertelang der Fall war, als Flensburgs Segler die Lebensader des Handels darstellten, sondern das Angebot der Dienstleistungen einer Reederei. Die betriebliche Trennung zwischen Handel und Schifffahrt setzte sich nun auch an der Förde durch.

Man ahnt kaum mehr, welch ungeheurer Mut die Initiatoren der neuen Flensburger Flotte beflügelte, denn sie begannen nicht mit den epochelang erprobten Seglern, sondern mit den neuen Dampfern. Die Dampfschiffe hatten sich zwar einen bemerkenswerten, wenn auch noch nicht bestimmenden Anteil im Seeverkehr gesichert.

Man muß schließlich bedenken, daß nicht nur der Antrieb auf den Dampfern völlig neue war, mit ihnen war auch eine völlig neue Besatzungskategorie zur Seefahrt gekommen, die Maschinisten. Heizer und Kohlentrimmer. Nun gab es nicht mehr nur eine Zweiteilung in Kapitän und Besatzung, nun gab es Kapitän, Deckhandse und Heizervolke. Zwischen beiden Besatzungsteilen entwickelte sich eine ewige Rivalität, die mal mehr und mal weniger freundschaftlich war.



Flensburgs erster richtiger Frachtdampfer hatte natürlich die Nummer 1. PRIMA (lat: 1) nannte ihn seine Reederei, die Flensburger Dampfschifffahrt-Gesellschaft von 1869. Gebaut worden war das mit 576 BRT vermessene Schiff ebenso natürlich noch in England, es gab außerhalb des Britischen Königreiches noch keine nennenswerte Schiffbauindustrie. Wie üblich, wurde noch eine Schoner-Hilfs-Besegelung getakelt. Das Bild zeigt die PRIMA in Antwerpen.

Flensburgs erste Reederei wird gegründet.

Am 6. April 1869 wurde die Reederei gegründet, für die das Gründungsjahr gewissermaßen zum Markenzeichen wurde: Die Flensburger Dampfschiffahrt-Gesellschaft von 1869, kurz die ›69iger‹. Von 70 Aktien je 1000 Taler hatte sogar die Stadt eine ›Anstandsaktie‹ gezeichnet, war sie über den Optimismus der angehenden Reeder doch sehr erfreut.

Die Gründung der ›69iger hatte Signalwirkung für Flensburgs Schiffahrt. Die Dampfer verschafften sich langsam, aber sicher eine gewisse Achtung auch bei den noch so kritischen Segler-Freunden. Mehrere Jahrzehnte lang gab es ein friedliches Nebeneinander beider Gattungen.

Die

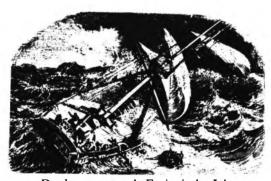
Actionaire der neuen Dampfschifffahrtsgesellschaft werden hiedurch zu einer am

Dienstag, den 18. d. Mts., Nachm. 4 Uhr,

in der har monic abzuhaltenden Versammlung, in welcher die Constituirung ber Gesellschaft und die Wahl des Vorstandes vorgenommen werden wird, eingeladen.

Ramens bes Gründungs = Comités F. M. Bruhn.

Der Flensburger Dampfschiffahrt-Gesellschaft von 1869 verdankte Flensburg nicht nur wesentliche neue Impulse für die Schiffahrt, ihr kam auch ein zweites, sehr bedeutendes Verdienst zu. Sie brachte nämlich den Eisenschiffbau in die Fördestadt.



Das herausragende Ereignis des Jahres 1872 war jedoch nicht die Gründung der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft (FSG). In den Chroniken jenes Jahres stand die bislang schwerste Hochwasserkatastrophe für Flensburg an erster Stelle. 1872 wurde die Ostsee von einer Sturmflut heimgesucht, die Ausmaße hatte, wie sie vorher und nachher nicht mehr zu verzeichnen waren. Extreme Wetterlagen führten zu einem Orkan, der seinen Höhepunkt in Flensburg am 13. November 1872 um 17 Uhr erlebte. Der sehr starke Nord-Ost-Sturm drückte Unmengen von Wasser in die Innenförde. Selbst in der Stadt wurden Windstärken von 12 nach der Beaufort-Skala gemessen.

Das Hafengebiet stand unter Wasser, alle zum Hafen führenden Gassen waren z. T. bis zur Hälfte überflutet. Im Hafen selbst herrschte ein heilloses Durcheinander. Schiffe rissen sich von ihren Verankerungen los und wurden ganz oder teilweise auf Land getrieben. Die Ballastbrücke (eine hölzerne Pier zum Beladen von Schiffen mit Sand zum Beballasten in Höhe des heutigen Rotermund-Schuppens auf der Hafenostseite) wurde etwa 100 Meter weiter auf eine Wiese geschleudert. Die bei der Weedermann-Werft in der Ausrüstung befindliche Bark STRABBURG wurde auf das westliche Hafenbollwerk geworfen. Ein Kopenhagener Schlepper zog die Bark zusammen mit dem Flensburger Dampfer PRIMA nach dem Sturm ins Wasser.



Wesentlich häufiger als heute waren Flensburger Schiffe auch im Flensburger Hafen, meistens um zu löschen, selten um zu laden. Auf dieser in den Jahren vor dem I. Weltkrieg entstandenen Postkarte löscht der 1476 BRT große Dampfer LUCIDA der Reederei Holm & Molzen Kohlen aus Eng-

land für die eigene Kohlenhandlung. Mit Körben werden direkt von Bord zahlreiche kleine Küstensegler beladen, die vermutlich die eigenen Niederlassungen oder Ziegeleibetriebe am Nübelnoor versorgen.

Erster FSG-Neubau war ein Segler.

Daß die FSG Segler und nicht etwa Dampfer auf Verdacht baute, mag auch der Bericht der Flensburger Handelskammer von 1874 bewirkt haben. Darin heißt es: Es wird vermerkt, daß die anfängliche Beliebtheit der Dampfschiffe zugunsten eiserner Segelschiffe abgenommen habe, da diese weniger Unterhaltskosten verlangen und längere Zeit in Klasse bleiben.

Flensburgs größtes und bekanntestes Segelschiff ist das Vollschiff schiffswerft, 1877 auf der Flensburger Schiffswerft für eigene Rechnung gebaut und dann von einem Konsortium Flensburger Kaufleute übernommen. Korrespondentreeder war H. P. Jost. 1897 erlitt der Segler mit dem kuriosen Namen eine Havarie und wurde anschließend verkauftDas Wrack wurde nach Italien verkauft, dort wieder aufgeriggt und als LUIGIA wieder in Fahrt gesetzt. Am 7. September 1916 wurde die Bark vor Korsika vom deutschen U-Boot U 34 versenkt.

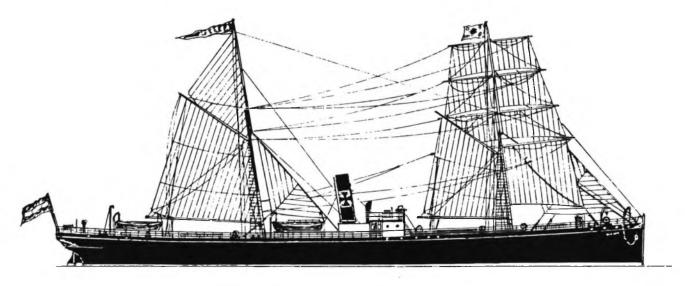
Mit der Havarie der Schiffswerft verlor Flensburg seinen letzten Großsegler, von denen ohnehin nur wenige hier beheimatet waren. Erst nach dem 1. Weltkrieg, als Tonnage knapp war, kamen noch einmal einige mehr oder wenige betagte Segler unter Flensburger Flagge. Sie verschwanden allerdings schnell wieder.

Durch ein Modell, das der Verein zur Förderung des Flensburger Schiffahrtsmuseums e. V. bauen ließ, wurde die Erinnerung an die Schiffswerft 1981 zu neuem Leben erweckt. Das Windjammer-Modell ist durch den Verkauf von 500 Parten à DM 100,- finanziert worden und soll dem neuen Flensburger Schifffahrtsmuseum zum Geschenk gemacht werden.

	Segelschiffe			
Jahr	Anzahl	NRT	Bes.	
1875	34	3 798	217	
1880	26	3713	161	
1883	18	3 3 6 4	125	
1890	11	2 367	73	
1895	8	1775	55	
1898	7	496	16	

Dampfschiffe			
Anzahi	NRT	Bes.	
13	3 893	150	
18	8 525	273	
26	15 158	420	
47	26 602	720	
55	34 461	854	
65	40 261	1 0 2 6	
	13 18 26 47 55	Anzahi NRT 13 3893 18 8525 26 15158 47 26602 55 34461	

Diese Tabelle zeigt sehr deutlich die stetige Abnahme der Segelschiffe und die gleichzeitige Zunahme der Dampfer im letzten Viertel des vorigen Jahrhunderts. Interessant sind auch die Besatzungszahlen.



Dampfer DECIMA - Baujahr 1878 - 74,7 x 10,1 x 5,6 m

Die Meterzahlen bedeuten Länge zwischen den Loten x Breite auf Spanten x Seitenhöhe

Bis zur Jahrhundertwende waren die Dampfer meist als Schoner getakelt, so ganz wollte oder wagte man nicht auf das alterprobte Segel zu verzichten. Masten und Schornsteine waren des schnittigeren Aussehens wegen schräg gestellt. Die größeren Dampfer führten zusätzlich noch Rahsegel. Gegen Ende des vorigen Jahrhunderts wurde die Hilfsbesegelung immer weniger. Nur einige Jahre später war sie dann ganz verschwunden. Die Masten wurden gerade gestellt, die Schräge war für die Arbeit mit dem Ladegeschirr doch hinderlich. Bei älteren, schon lange in Fahrt befindlichen Dampfern wurden Masten und meist auch der Schornstein nachträglich gerade gestellt. Die Rümpfe vieler Flensburger Dampfer waren schwarz. Die Schiffe von Jost und Sandberg und auch die ersten der >69er« hatten in den ersten Jahren grüne Rümpfe, womit sie sich prompt den Beinamen ›Laubfrösche‹ einhandelten.

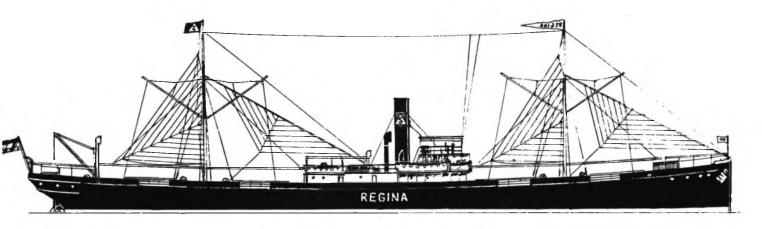
Wie bei Seglern üblich, wurden bis etwa 1890 auch bei Dampfern kunstvolle, meist vergoldete Bug- und Heckverzierungen angebracht. Das waren manchmal richtige Kunstwerke.



Die vorstehenden Texte wurden mit freundlicher Genehmigung des Christians & Reim Verlages, 2 Hamburg 36, dem Buch:

FLENSBURGER SCHIFFAHRT Vom Raddampfer zum Kühlschiff von Gert Uwe Detlefsen

entnommen. Wer sich für das ganze Buch interessiert, es kostet DM 49,80, hat 160 Seiten und ist im Buchhandel zu haben.





Der Museumshefen Flensburg hat seinen neuen Vorstand gewählt und damit wieder Aufwind bekommen:
Rainer Prüß (BELLIS) Vorsitzender
Rainer Ullrich (FRIEDA v. HADERSLEBEN) Stellvertretender Vorsitzender
Günter Wulf (GRETA) Geschäftsführer
Wolf-Rüdiger Kuhnke Schatzmeister

Anläßlich des 700jährigen Jubiläums der Stedt Flensburg hat der Museumshafen Flensburg gemeinsam mit der Stadt, der STA (Sail Training Associaton) und dem KDY (Kongelig Dansk Yachtclub)das Sail Flensburg 84 und die 5. Rum-Regatta organisiert. Die teilnehmenden Gäste wie auch die Presse haben den großen Erfolg bestätigt. Ein glückliches Ereignis für alle, denn mit der Rum-Regatta am 5. Juli fing der Sommer an.

Die Teilnehmerzahlen sprechen für sich:

Das Rekord-Meldeergebnis von 340 Schiffen insgesamt
beinhaltet allein 180 Gaffelschiffe. Trotz einiger

Bedenken verliefen die Starts der 340 Schiffe bis auf
zwei hier bekannte Karambolagen reibungslos. Die eine
regelte der Verein Clipper unter sich (AMPHITRITE und

ALBATROS war die Startlinie von fast 3 Meilen zu knapp).

Die Flensburger DORA segelte dem Gast JANKEA in
den eisernen Bugspriet.

Auch diesmal gab es trotz der großen Teilnehmerzahl eine Flasche Rum für jedes Schiff und auch die Preise, nautische Raritäten und die beliebten 3-Liter-Flaschen wurden auf der Hauptbühne vor dem gerade neueröffneten Schiffahrtsmuseum verliehen.

Der Oberbürgermeister Olaf. Cord **Dielewicz** krönte das Preisverleihungs-Komitee. An dieser Stelle sei nochmals der Stadt Flensburg für die zahlreichen Organisationshilfen gedankt!





Mittlerweile ist das Boblwerk (statt Bollwerk die alte Schreibweise) zu einem Drittel fertiggestellt. Die Laufbohlen-Aktion ist fast abgeschlossen. Es sind aber noch 150 Stück zu haben. Für DM 28,-- . Hier sei den Kapitänen und Schiffseignern ein Tip gegeben. Kauft eine Bohle für 28, -- DM, oder mehrere und Ihr habt die einzigartige Möglichkeit, in Flensburg mal an eigenem "Grund und Boden" festzumachen.

Das Bohlwerk ist aber nicht Alles im Museumshafen Flensburg. Mitte September, wenn das ICMM vorbei ist, die Schiffe wieder zurück sind, wird sich der Verein zusammensetzen und erstmal den eigenen Mitgliedern und Helfern für die enorme Hilfestellung während des großen Hafenfestes danken und die neuen gemeinsamen Ziele festlegen. Die nächsten Veranstaltungen und Treffen stehen schon fest:

20. Oktober 84 Apfelfahrt (kleine Regatta mit anschl.

Apfelverkauf im Mus.hafen)

26. Dezember 84 Grogtorn (kleine Regatta für den harten Kern - mit anschl. Grog usw. in einer warmen Kneipe)

17.Mai - 19. Mai Rum-Regatta 85

(große Regatta wie immer im Mai)



Bohlwerk-Aktion!

Der Verein Museumshafen hat sich zur Aufgabe gemacht, das alte "Flensburger Bohlwerk" gegenüber dem Schiffahrtsmuseum als Liegeplatz für die Traditionssegler zu erhalten. Wir wollen darüberhinaus vor diesem Bohlwerk einen hölzernen Spazierweg zwischen Bänken und grünen Ruheinseln errichten. Zu diesem Zweck haben wir mit eigenen Mitteln bereits über 70 dicke Pfähle gerammt und damit dam Fundament gelegt für den 5,50 m breiten öffentlichen Spazierweg von über 180 m Länge!



Dafür benötigen wir noch ca. 700 massive hölzerne Laufbohlen von 5.50 m Länge, 20 cm Breite, 5 cm Dicke.

Sie können eine - oder mehrere - dieser Laufbohlen für das

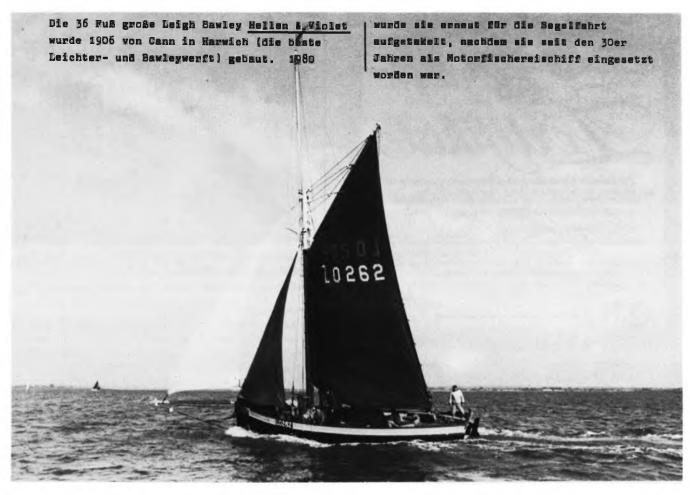
"Flonaburger Bohlwerk" apenden.

Diese Bohlen werden dann weithin sichtbar die Anfangsbuchstaben Ihres Namens tragen. Und mit Ihrer Hilfe wird so ein wichtiges Teilstück des alten Flensburger Hafenufers erhalten bleiben.

Ihre Spende von DM 28,-- für eine Bohle können Sie während der Bohlwerk-Aktion auf dem Holm direkt am Aktionsstand einzahlen. Während der übrigen Zeiten hat die Stadtsparkasse Flensburg. Zweigstelle Holm 10, für diese Aktion "Flensburger Bohlwerk" ein Sonderkonto eingerichtet: Konto-Nr. 17 00 12 77. Ihre Einzahlung bzw. Überweisung erfolgt gebührenfrei und Sie erhalten ein Schmuck-Zertifikat über Ihre Spende!







Diese Vereinigung wurde im September 1963 von den Teilnehmern der East Coast Old Gaffers Race und der Old Gaffers Race gegründet, die bereits seit 1958 im privaten Kreis auf dem Solent gesegelt wurde.

1958 hatten dort zunächst drei Eigner von Gaffelschiffen gegeneinander gesegelt. Nach fünf Jahren war daraus eine jährliche Veranstaltung mit etwa 20 Teilnehmern geworden.

Als 1963 auch an der Ostküste zu einer solchen Regatta eingeladen wurde, kamen statt der erwarteten 12 Fahrzeuge etwa 30, um die Strecke von Osea Island in River Blackwater nach Harwich zu segeln. Die Regatta wurde zwar wegen ungünstiger Windverhältnisse kein großer Erfolg, aber alle Teilnehmer waren sich einig, daß Old Gaffers Races eine gute Sache seien,und sie gründeten eine Vereinigung. Ende 1963 hatten sich bereits 60 Mitglieder eingetragen.

Die Mitgliederzahl ist inzwischen auf über 800 gewachsen, und das Register von traditionellen Fahrzeugen, die sich im Besitz der Mitglieder befinden oder waren, umfaßt jetzt über 1200 Einheiten, wie uns der Vorsitzende, Mr. Robert N. Simper im Frühjahr dieses Jahres schrieb. Aus den ursprünglich zwei jährlichen Regatten sind inzwischen sieben Veranstaltungen pro Jahr geworden:

Clyde, River Blackwater, River Stour, Brighton, Cowes, Dartmouth und Falmouth.

Etwa 250 Fahrzeuge nehmen inzwischen an diesen Treffen teil. Die Typenvielfalt ist bekanntlich $gro\beta$:

Smacks, Logger, Schoner, Brixham Trawlers, Lotsenkutter, offene Boote von den Shetland Inseln und viele andere. Zu den Regatten werden nur gaffelgeriggte Fahrzeuge traditioneller Bauweise zugelassen.



Erstankömmlinge bei der Ipswich Traditional Sail & Steam Rally. Essex Swack Priscilla ADC & Gracie . Hintergrund Dampffracht-leichter VIC 56.

Die Mitgliedschaft bei den Old Gaffers ist nicht nur Eignern gaffelgeriggter Boote vorbehalten. Mitglied kann vielmehr jeder werden, der sich für Fahrzeuge mit Gaffelrigg interessiert. Die Mitgliedschaft beschränkt sich auch nicht auf das Vereinigte Königreich. Eine Gruppe segelt Catboote an der Ostküste der USA. Andere Mitglieder gibt es in Australien, Californien, Canada, Fiji, Florida, Frankreich, Holland, Malta, Deutschland und anderen Ländern.

Alle Mitglieder erhalten viermal jährlich das Mitteilungsblatt NEWSLETTER. Es wird ein technisches Register der Mitgliedsfahrzeuge geführt. Rat für Restaurierungsarbeiten und Reparaturen wird erteilt, und gewöhnlich können Mitglieder zusammengebracht werden, die ähnliche Fahrzeuge haben und einander bei der Lösung von Problemen helfen können.

Und hier noch eine sehr interessante Information: Der Vereinigung ist es gelungen, mit einer Versicherungsgesellschaft ein Rahmenabkommen für die Mitglieder der O.G.A. zu treffen. Dies ist von besonderer Bedeutung, denn außerhalb dieses Abkommens ist es fast unmöglich, neue Versicherungsverträge für Fahrzeuge abzuschließen, die über 20 Jahre alt sind. Eine der Sonderbedingungen dieser Versicherung ist es, daß die Fahrzeuge alle 4 Jahre einer Inspektion unterzogen werden müssen.



Schleppnetzfischerei mit vollen Segeln im Suffolk - Strandboot. Pet. gebaut 1902, erneuert 1981, Jonathan (Sohn) und Robert Simper (Vater) - Vorsitzender der Old Gatters Association.

Die Vereinigung hat kein Clublokal oder Büro.

Der Jahresbeitrag kann dadurch niedrig gehalten werden (z. Zt. 3 ¼). Treffen werden gewöhnlich in den Räumen befreundeter Yacht-Clubs abgehalten. Die Jahreshauptversammlung findet jährlich in London statt.

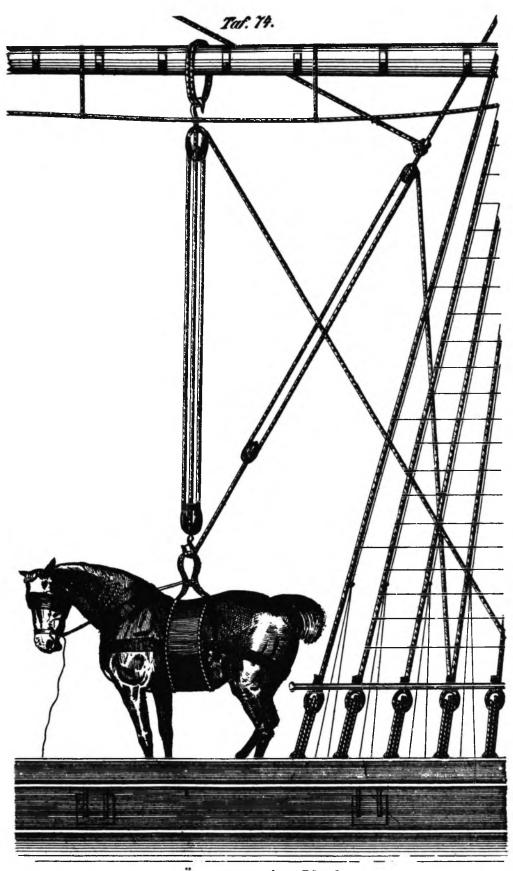
Der Wimpel der O.G.A. ist blau mit einer weißen Heugabel. (Welche Bewandtnis es mit dieser Heugabel hat,

habe ich bis zum Redaktionsschluβ allerdings nicht mehr herausbekommen. Vielleicht weiβ einer der geneigten Leser, was es damit auf sich hat).

UWE P. GRIEM



>tierisch<



Übernehmen eines Pferdes.

(Auch für den Bordhund brauchbar????)

Mebernahme non Pferben und Minbern.

Nimmt man aus einem Leichter Pferbe über, so muß man beim Einschnuren und Einstroppen berfelben außerst vorsichtig sein; benn sobalb sich ein stätisches Pferb mit ben Beinen frei vom Boben fühlt, sangt es an, hestig um sich zu schlagen. It bas Pferb nun nicht gehörig im Stropp besestigt, so kann es burch sein Bäumen und Schlagen aus bem Stropp bestehigt, so kann es burch sein Bäumen und Schlagen aus bem Stropp lossomen, infolge besien herunterstürzen und sehr wahrscheilich ein Bein brechen. Um bies zu verhindern, soll mitgeteilt werden, wie man einen sichern Pferdegurt herstellt, aus dem sich selbst die widerspenstigsten Pferde nicht wohl heraustrambeln können.

Auf Segelicifien halt man gewöhnlich eine ftarte Talje an die Großrah so weit hinaus, daß sie etwa einen Faben frei von der Schiffsseite zeigt, wobei die Rah mit den Brassen etwas nach vorne geholt und gesubst wird. Mittelft einer doppelten Talje, die an einem bom Borstengen- und Großstengentop aus sahrenden Spann besestigt ift, siert man dann das Pferd in den Raum hinunter, nachdem man es zuvor mit dem Nocktakel so hoch geheißt hat, daß seine Beine gut frei von der Riegelung sind.

Muf Dampfern luftet man bie Bferbe mit bem Labebaum und ber ein-

fachen Biubefette über und braucht baber tein Stagtatel.

Sehr wertvolle Pferbe, wie preisgefronte Rennpferbe, werben gewöhnlich in schmalen Pferbefasten langsfeit bes Schiffes gesandt. In diesem Falle ist es am einsachten, bas Pferb in bem Raften gehörig zu besestigen, ben Stropp sicher um ben Raften berumzunehmen und bas Pferb samt bem Raften überzuheißen.

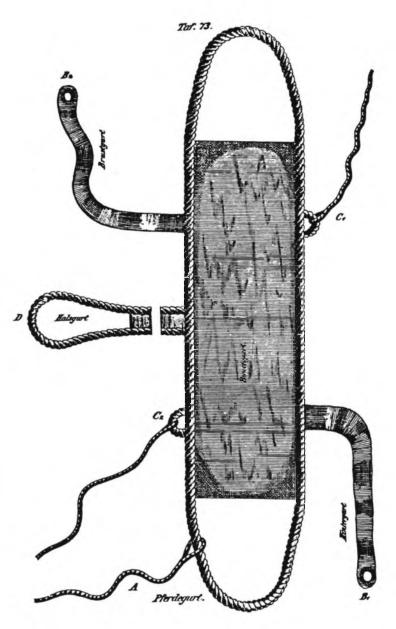
Rinder von Neufeeland werden gewöhnlich übergenommen, indem man um die Burzel der Hörner einen mit Schmartung belegten gewöhnlichen Taustropp schlingt, in diesen eine Talje halt, die man mittelst zweier an den Läuser gespannten Pferde schnell austausen läßt.

Es giebt aber auch Arten von Rinbern, bie nicht auf biefe Weise geheißt werben burfen. Dann muß man eben einen Gurt ober einen Stropp versertigen, bei bem jeboch die Bug- und Achterbander wegbleiben durfen, ba keine Gesahr vorliegt, daß sich das Rind aus ber Schlinge herausstrampelt.

Um eine zwedentsprechende Pferbeschlinge anzusertigen, versahre solgendermaßen: nimm bei einem großen Pferbe Maß um die Mitte seines Körpers, schneibe von der startsten Rummer Segeltuch einen so langen Streisen ab, daß er, wenn man ihn doppelt gelegt hat, etwa zu drei Biertel um den Leib des Tieres herumreicht. Längs der Säume diese Tuches leiche man ein gutes, dreizöliges Leichtau recht sest an, und zwar derart, daß an jedem Ende des doppeltgelegten Tuchstreisens eine Bucht von etwa %. Meter Länge entspleiße man eine etwa einen Faden lange Mebeleine A, die dazu dient, die beiden Buchten zusammenzuschmaren. An das Leichtau werden nun zwei etwa 15 Centimeter breite Streisen von doppeltem Segelsuch genäht, in deren anderem Ende ein großes Auge eingenäht wird. Diese Streisen, B1 und B2, müssen solltung sein, daß sie um die Brust, bezw. das hinterteil des Pferdes herumreichen. Sie werden durch Bindsel mit den Lägeln C1 und C2 zusammenzgeschnurt und sollen verhindern, daß sich das Pferd aus der Schlinge befreit.

An einer beliebigen Seite bes Stroppes ift in seiner Mitte ein anderes, 15 Centimeter breites, boppelt jusammengelegtes Band D angenaht und eingeleicht. Dieses Leichtau muß eine Bucht bilben, die so lang ift, daß sie über ben Ropf und ben hals des Pferdes gestreist werden kann. Dieser halsgurt D verhindert, daß das Pferd ben Kopf in die hohe wirft und daß sich ber ganze Stropp aus seiner richtigen Lage verschiebt.

Beim Einstroppen bes Perbes versahrt man wie solgt: man schiebe ben Halsgurt D unter bem Leibe bes Perbes zwischen seinen Borberbeinen hindurch und streise ihn über seinen Kopf, dann nimmt mau den Bauchgurt um ben Bauch herum und bringt die beiden Buchten über dem Muden zusammen, wo man sie mit der Mebeleine A sest zusammenschautet. hierauf nimmt man das Band Ba um die Brust des Perdes herum und verdindet es durch den Talzereep mit dem Lägel C2. Ebenso versährt man mit B1 und C1, welche man um das hinterteil des Pserdes nimmt. Um die Halster des Pserdes besesseige nan ebensalls ein Tau, mit dem man den Kopf stetig halt. Schließlich werden die Augen verbunden, die Talze eingehalt und das Pserd aufgewunden.



Die Zeit und Mube, bie man auf die Herstellung eines solchen Pferbegurts verwendet, macht sich reichlich bezahlt, besonders wenn mehrere Pferde überzunehmen sind. Bor vieleu Jahren hatte der Berfasser auf einem Ostindiensahrer in Singapur ein wertvolles Pferd mit einem unzwedmäßigen Stropp Aberzunehmen. Das Tier wurde sehr unruhig und als es nahezu hoch genug war, gelang es ihm, aus dem Stroppe zu rulschen, insolge dessen es auf den Dollbord des Leichters siel und beide Borderbeine brach. Das Pferd mußte erschossen werden und das Schiff hatte seinem Eigentumer 120 £ zu bezahlen.

Wertvolle Tiere sollten mahrend ber Reise querschiffs stehen und zwar in Raften, die an den Seiten und Enden gepolstert sind. Die Pserde mussen in Gurten stehen, die so boch angebracht werden, daß sie sich, wenn das Pserd sieht, etwa handbreit unter seinem Bauche befinden. Fangt das Schiff an, heftig zu schlingern, so findet das Tier bald die Wohlthat eines solchen Gurts heraus; es lagt sich dann darin nieder und schlingert mit dem Schiffe.

Aus: Albrecht Mühleisen, Handbuch der Seemannschaft, Bremen 1893

eren schreiben

Lieber Klaus Prasse !

Zu Deinem Bericht über die "Jankea" im Piekfall Nr. 25 vom Juli 1983:

Ich habe die "Jankea" unter der Eichbezeichnung WBn 2222 D am 26. November 1962 in Farge geeicht. Die Eichdaten waren 16,63 x 3,80 m. Tiefgang leer 45,6 cm, größter Tiefgang, also zulässige Abladung, 120 cm, dabei 39,854 t Tragfähigkeit. BSR Bremerhaven Nr. 55. Eigner war damals K. Ellinghausen aus Weserdeich, der für den Bauhof Farge hauptsächlich Busch fuhr. 1976 wurde das Schiff als abgewrackt gemeldet und die Akte aus dem Verkehr gezogen. Ich werde das Schiff nie vergessen ! Es trug eine Schnapszahl. Ellinghausen, der das Schiff zur Eichung vorgelegt hatte und mein Mitarbeiter Walter Kruse, der die Eichzeichen einschlug, stritten sich, wer denn nun einen ausgeben müßte. Jeder wollte ! Außerdem trank Ellinghausen Mampe Halb und Halb und mein Walter Bier, und gegessen mußte ja auch werden. Also rief der eine: "Herr Wirt ! Drei Krakauer und drei Bier !" und der andere: "Herr Wirt ! Und drei Mampe !" Beim nächsten Mal hieß es dann: "Drei Krakauer und drei Mampe, - und drei Bier !"

Lieber Klaus Prasse! Verrate niemandem, daß Dein Schiff eine Schnapszahl trägt, aber wenn es dann sein muß (!), Krakauer mit Mampe, das ist grausam! Glaub' es mir! Ich habe es erlitten.

K. Friedrich Brunner

HEGELER & EHLERS

Instrumentenbau für Schiffe.

with ahrend in den früheren Jahren der Schiffhau für die Pinnoindustrie wenig Intereuse zeigte, da der Bedarf darin ein sehr geringer war, ist as heute bei dem dankenuswerten Bestreben der Schiffahringseullichtliete, ihren Panaagieren jede denkbare Unterhaltung zu bieten, gewise nicht zu verrundern, wenn as kaum noch ein Schiff, kleine Frachtdampfer ausgenommen, giht, welches nicht ein oder mehrere der populärsten Muzikinstrumente, das Pienoforte, den



HEGELER & EHLERS

Instrumentenbau für Schiffe.

Sehr geehrte Damens und Herrens!

Sie beklagen das Schicksal des Herrn aus Danemark, der sein Piano nicht unter Deck kriegen konnte und bringen dazu eine Anzeige von uns.

Es ist doch eine unverzeihliche Bildungslücke, nicht zu wissen, daß man das Eleingedruckte lesen muß! In unserer Anzeige bieten wir doch ein in einer viertel Stunde zerlegbares Schiffspiano an. Dieses Schiffspiano haben wir inzwischen mit einer kardanischen Aufhängung versehen: Mit vier Tampen wird das Piano an den Decksbalken aufgehängt. Der Pianist sitzt davor im Bootsmannstuhl.

Wird mit Damen gefeiert, setzt man die Tampen auf einen Slipstek. Die zarten Gemüter können durch Ziehen am Slip ohne Diskussion mit dem Pianisten die Musikwogen beruhigen.

Ergebenst

[&E //h//

i.A. (Fr. Brunner)



Heavier & Ehlers Rejormändel sess antensalten Doch

Immer mit den Bedürsnissen der Zeit vorwärteschreitend

druckt PIEKFALL noch einmal auszugsweise das "Kleingedruckte" der sensationellen Anzeige von H & E. Und zwar diesmal sogar etwas vergrößert! (Für den Leser nur ein e jener zahllosen Wohltaten, für welche unser illustres Vereinsblatt an allen Küsten zurecht bekannt ist.)

Des Instrument lässt sich innerhalb einer viertel Stunde auseinandernehmen. Man kann dann, ohne es von der Wandbleutung zu trennen, an jedem inneren Teil ohne Mühe arbeiten und nach Fartigstellung das Instrument abenso schnell ohne iht wieder zusammenstellung.

wühe wieder zusammenstellen. Im weitersen baut die Firma seit einem Jahre einen kleinen, tonlich vorzüglichen Flügel. Bei diesem Instrument, welches noter dem Namen Reformflügel in des Handel kommt und auch gern die Familiangebrauch gekauft wich, sind alle in den Jahren wim Schiffsklauerbau gesammelten Erfehrungen bei der Konstruktion berangesogen, sodass es seinen Zweck als Schiffsinstrument

Dieser unser Einheitsflügel

(Absage zum Appell, im "Piekfall" wieder für Humor zu sorgen; oder wenigstens ernsthaft der aktuellen Frage nach dem Schiffspiano auf den Grund zu gehen.)

Hallo Dietmar ! Also, echt stark Dein offener Anmacher an alle, die Schiet im Kopp haben. Ehrlich,
tangiert mich echt. - Aber, dieser Ton von m i r,
einem 70-jährigen, ist doch reichlich albern. Bin
weder Kind meiner Zeit, noch Opa meiner Zeit.

Hin ist auch die Zeit der schönen, seetüchtigen Klavierschooner, die noch meine Großmutter in Handarbeit erstellte. Kein See- oder Sähmann, der sich nicht mit Freuden auf soeinem erging. Ach, ... hat heute keiner mehr Organ für.

Aber Dein "Klar-wir !"-Kommando ist dennoch Spitze. Endlich gibt einer mal Ton an. Nur kann ich das alte Hammer-Klavier, das Du da anheuern willst, nicht mehr an Bord hieven: Jene Firma ist längst schiffswurmzernagt und dann abgewrackt von der "Flügel-AG-KG-GmbH-Incorporation". Dieses altdeutsche Flügelwort hat eben bei der "Wende" das internationale "Piano" abgelöst, verdrängt wie so manches.



Selbstredend (und selbstspielend) wird dieser Klappflügel mit erigierter Gaffel geliefert, welche auch von Seglern mit gesund-schizophrenem Menschenverstand zu abartigen Tätigkeiten gebraucht werden kann, etwa als demokratische Meinungsunterstützung oder als exhibitionistischer Halsschmuck, ganz im Sinne "do it yourself".

Die Pseudotastatur soll keineswegs die hohe Kulturmission des 2. Programms des NDR von Bord verdrängen, sondern entfacht einen Seeh-Computer mit Killer-Vorschlägen für die lieben Kleinen, die, an Bord zu Tode gelangweilt, sonst doch nur Wattekigelchen in den Benzintank werfen oder versteckte Löcher ins Laminat des traditionsschwangeren Fickingerschiffes bohren, um bei Sturm die Panik ihres genervten Erzeugers zu genieβen.

Fried Hammer



Dieser unser wundesdeutscher Einheitsflügel in grobrostiger Verstimmung wird, ganz nach Wunsch, sandgestrahlt geliefert, mit bildschönen Verrottungseffekten oder mit punkvioletter Hahnenkammbürste am Oberliek, in Öko-Herbizidgrün, in Gesinnungsrot, in Popperweiß oder in Nato-frommem Friedensblau, dies allerdings mit kleinem tauben-Augenaufschlag.

Bitte, Kater-log anfordern mit garantiert orgastisch reizenden Bildchen in raffinierten Stellungen, mit Dufteffekt nach Siel-licon-Couchjuck oder men's lotion für die Dame.

Aber, Dietmar, was soll's ...
Dieses Flügeln, Flegeln ?
Nicht zum Fliegen, nicht zum Segeln.
Piek, das ist jetzt E u e r Fall.

Macht was draus, solange Eure Gehirne noch nicht videotivi, oder sonst-vieh gesteuert und versteuert sind. Wie wär's mit einem 1. Preis:
1 Woche Rostklopfen im untersten Schiffsbauch bei Bilgewasser und trockenem Elbeaal?

Ich sage Tschüss, und Schluß und aus.

Fried



Information Nr. 1. Mai 1984



Der alte Hafen Stade, eingerahmt von den Kaistraßen Wasser West und Wasser Ost, reicht vom Holzkran an der Hudebrücke bis zum Schwedenspeicher und dem Baumhaus. Er gehört zu den ältesten Häfen Nordeuropas und wird als schönster Hansehafen zwischen Brügge und Nowgorod bezeichnet, rein erhalten und voll funktionsfähig bis in die sechziger Jahre unseres Jahrhunderts. Dann allerdings wurde sein Hafenbecken abgeschnürt, eine feste Betonbrücke vor seiner Einfahrt errichtet, ein Wehr gebaut, das den freien Strom von Ebbe und Flut unterband. Der Tidehafen mit tausendjähriger Geschichte wurde zum regulierten, kanalähnlichen Wasserlauf.

Freunde der Stadt, die diese Fehlentwicklung rückgängig machen wollen, haben die Vereinigung "ALTER HAFEN STADE E. V." gegründet. Sie setzt sich ein für:

- Beseitigung der festen Brücke vor dem alten Hafen
 Bau einer beweglichen Brücke, die in geöffnetem Zustand die Durchfahrt von Schiffen mit stehenden Masten ermöglicht
- Wiederherstellung des freien Stroms von Ebbe und Flut
- Rückkehr von Elbewern und anderen Segelschiffen in den alten Hafen
- Erhaltung und Pflege dieses Hafens auf Dauer - Förderung der Schiffahrt mit Traditionsseglern

Machen Sie mit! Sie sind uns herzlich willkommen! Der Jahresbeitrag (Mindestbeitrag) beträgt nur 12,-- DM. Jede weitere Mitgliedschaft verbreitert die

Basis für die Verwirklichung der Ziele des Vereins. Ein formeller Aufnahmeantrag hängt unten an. Es genügt aber auch, wenn Sie eine Postkarte oder ein Blatt Briefpapier in entsprechender Weise ausfüllen und entweder an Alter Hafen Stade c/o F. Schröder, Horststr. 11, 2160 Stade oder an Alter Hafen Stade e. V. c/o G. Trippler, Fischmarkt 13, 2160 Stade senden. Das Vereinskonto hat die Nummer 43 000 bei der Stadtsparkasse Stade (BLZ 241 510 05).

Ich möchte Mitglied in der Vereinigung ALTER	HAFEN STADE E. V. werden.				
Name/Vorname	Beruf (Eintr. freigestellt)				
PLZ/Ort Bitte möglichst in Druckbuchstaben ausfüllen.	Straße/Hausnr. Danke!				
Datum/Unterschrift (bei Minderjährigen gesetzl. Vertreter)					

GIBST DU MIR = NEHM' ICH DIR

Schwimmweste HH-Navigare CL

Helly Hansen Schwimmweste Navigare CL, Gr. 4, für Körpergewicht 30-40 kg, neuwertig, zu verkaufen. VB: DM 60,-Info: Peter Gold, Tel. 39 36 23

OSTSEEKUTTER

Ostseekutter, 11,41x4,10x1,9 m; S-Spant,Eichenspanten/Lärche karweel geplankt, Bauj. 38

VB: DM 2000.-

SKL-Motor, 3 Zyl., 50PS, luftstart

VB: DM 950,-

Wendegetriebe, 2000 Umdr., 120 PS,

2,4:1; VB: DM 1600,-

Verstellpropeller, Ø 1,10m

VB: DM 1300,-

Einbaudiesel Volvo, 2 Zyl., 10 PS,

VB: DM 700.-

Info: Manfred Preik, Kreueler Weg

4a, 2160 Stade-Bützfleth

Tel: 0431/529946

Wir bitten

unsere verehrlichen Leser, bei Bedarf an Artikeln jeder Art die in unserem Blatte verzeichneten Firmen mit ihren Aufträgen beehren zu wollen und bei dieser Getegenheit auf unsere Zeitschrift "PIEKFALL" Bezug zu nehmen.



TOPLICHT GmbH

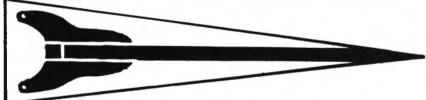
Schiffsausrüstung für die traditionelle Segelschiffahrt



Oevelgönne 42 2000 Hamburg 52

Tel: 040/880 60 77 Telex:213449 topli

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



GRÖSSE 1
GRÖSSE 2

30 x 120 cm 60 x 240 cm

PRO STUCK DM 30.00 PRO STUCK DM 40.00

MATERIAL: WEIBES POLYESTER-FLAGGENTUCH MIT IN SCHWARZ AUFGE-DRUCKTER GAFFEL, MIT LIEKBAND, AUGE UND BÄNDSEL, PREISE INCL, MEHRWERTSTEUER, PORTO UND VERPACKUNG!

AUSLIEFERUNG DURCH:

Kleine Dampf-Boote aus Holz, Eisen und Stahl, event. galvanisirt.

Nielfie Dampi-Doute aus fiolz, Eiseli und Stani, event. galvanisirt.

Die vorziglichen sogen. Hamburger Dampfjollen 0 Meter lang à 1320 M.

mit patentirtem Maschinensystem (D. R.-P. No. 21022).

Dampfkutter von 3000 M. an mit und ohne Kajüte.

Dampfyachten von grosser Schnelligkeit bis 20 Knoten. Räder-Dampfoote von 200 mm Tiefgang an. Segelyachten und Boote mit kleiner (Auxiliar-) Dampfmaschine, ohne Beeinträchtigung der Segeleigenschaften.

Jede Garantie. — Billige Preise. — Günstige Bedingungen.

Berthon Portable, Boats and Canoes.

for Yacht and Steam Launch Dinghys, fishing and shooting Punts.

A large variety at the new London Show Room,

50. Holborn Viaduct. E.C.



7ft. Fishing Boat in use. 12 Prize Medals awarded, including 2 Gold Medals and Special Prize for best Portable Boat at the International Fisheries

Berthon Boat Co. Limited. Works: Romsey, Hants.

Holz-Poren-Füller

Metallwaarenfabrik Schleiz.

Sturm-Feuerzeuge.

Reichhaltige und franco.

Patent Thomas G. Hojer, New-York, A. für helle, rothe und braune Holzarten, erzeugt eine harte, glatte, dauerhafte Oberfläche, lässt dem Holz seine natürliche Farbe und hebt das Geäder desselben. Ersparniss an Oel, Politur und Arbeitskraft ca. 50%. Preis ab Berlin gegen Nachnahme per Kilo 3 Mk. Probesortiment vier Sorten 4 Mk. postfrei nach Deutschland und Oesterreich gegen Nachnahme. Wiederverkäufern Rabatt. Tüchtige Agenten für grössere Bezirke gesucht. General-Depot: Kroll & Co. Berlin SW, Bergmannstr. 15. Fabrikanten von Lack-Firniss, Bleiweiss, Broncefarben, Spirituslacken u. Polituren.

Gebrüder Holzschuher

Bonner Fahnen-Fahrik in Bonn a. Rh. Wasserechte Fahnen, Flaggen, Wimpel, von echtem Marine-Schinsflaggentuch. — Lampions, Ballons, Feuerwerk, unglaublich billig, grossartiger Vorrath. Reichhaltige Preis-Verzeichnisse gratis

Dampfer für alle Zwecke baut L. Fröhlich

Maschinen-Fabrik, Kesselschmiede und Bootswerft. 47. Schönhauser Allee. BERLIN. Schönhauser Allee 47.

Camper and Nicholson

Tacht Builders, Gosport, beg to inform intending purchasers and hirers that they have a number of Yachts, sailing and steam, for Sale or Charter, several of high class, and will be pleased to forward particulars on application.

Alfred H. Brown, A. I. N. A.,

ı, Waterloo-Place, Pall Mall, London.

Designer of some the most celebrated Yachts afloat. Detailed drawings, models, and prices for building yachts submitted for approval free of charge. Yachts of all sizes always for sale or charter.

L. Friederichsen & Co.

Land- und Seekartenhandlung geographische und nautische Verlags- und Sortiments-Buchhandlung HAMBURG, Admiralität-Strasse 3-4.

Agenten für den Vertrieb der englischen Admiralitätskarten nud Segel-Anweisungen.
Verlag der Publikationen der Kalserlich Beutschen Seewarte in Hamburg.
Verlag der im Reichsamt des Innern herausgegebenen Entscheldungen der Seeämter des Deutschen Reichs.
Reichhaltiges Lager amerikanischer, dänischer, deutscher, englischer, französischer, holländischer, norwegischer, schwedischer etc. Land- und Seekarten, geographischer und nautischer Werke.

III Spezialität für Segelsport III
Pholographisch Momentbilder der berühmtesten englischen Racing-Yachts.
Warke über Schiffben und Schiffbenaschingandianst. Schiffe n. The genebenden

Werke über Schiffbau und Schiffsmaschinendienst. Schiffs- u. Flaggenkarten. Atlanten, Wandkarten, Globen, Telluvien, Reisekarten, Reisehandhücher, Beisewerke etc.

Ein Wort an Alle,

die Französisch, Englisch, Italienisch, Spa-nisch oder Russisch wirklich sprechen lernen wollen.

Gratis und franco zu beziehen durch di
Bosenthal'sche Verlagshdig, in Leipzig. die

Balmain's leuchtende Oelfarbe

zum Anstrich von Schnabel und Hinterzum Austria von Fahrzeugen, Strebefeilern Ge-ländern, Bojen, Kajüten etc. empfiehlt à Pfund mit 4,50 Mark. Berlia SW., Anhaltstr. 8. Georg Polack.

Colt's Revolvers



Neu: Seglermützen

in verschiedenen Mustern, äusserst praktisch. Berlin, Alte Schönhauserstr. 26. Paul Köppen.

Bruno Lincke

Schlossermeister Berlin SO, Eisenbahn-Strasse 12 fertigt sämmtliche Beschläge für Luxus, Segel- und Ruderboote, Pat. Reffer, Kloben, Riemgabeln, sowie alle Werkzeuge für Schiffbauer.

ᆵ PAREY PAUL TOD Verlag

Berlin 1880 Amtliche Berichte ther die internationale ischerei-Ausstellung

(iii starker Band

um Borne, H. Haack, K. Michaells. Mit on Dr. M. Lindeman Mit 142 Holz-on Dr. A. Metzger. Mit Holzeobnithen. ev von Dr. H. Bohra. Preis 3 M.— E. Friedel, Dr. O. Hermes, Dr. F. Wittmack. Mit 101 Holzeobnitten. Holzschnitten. Dargus apart: I. Fischrucht von M. von dem 139 Holzschnitten. Preis 3 M.—II. Sedischered von Rehnitten. Preis 8 M.—III. Süsswasserfischered von Preist 4 M.—IV. Wasserthiere und Fischerelprodutte V. Wissenschaftliche Abthellung von J. Asmus, B. Freis 8 M. Thorner, Br. L. W. Freis 8 M. gedruckten Text de .5

beziehen durch jede Buchhandlung.

er Arten Ruder- und Segel-Boote.
Kutter, Yawl, Sliding gunter, Cat- und Lateiner-Takelage.
und Segelschlitten nach amerikanischem Muster.
Ag schnmtlicher Boots-Utensilien.

Uhlenhors

Hamburg,

Heidtmann,

aller

Fabrik

m;

Segel-Boote

Handlung it Sloop-, I

Schiffsbaumeister und Boo

Bollwerk

14,

Stettin,

zar Anfertigung

sich

empfiehlt

HATS.

Hunting Hats, Fishing and Shooting Hats.

Hats and Caps of Every Description.
The Largest Steek and Greatest Variety
in London.
The Very Best Silk Hat that can be made,
in any and every, shape, One Guinea.
The unrivalled Sixteen Shilling Hunting
Hats, in Silk, Felt, or Cloth.
All Hats fitted to the head by the Patent
Conformative Machine.

und aller anderen Arten Reparatur von centreboards (shar-

Segelboote.

Ruder- und

exander Sieg

Berlin SO, Engel-Ufer TD,
Anfertigung undReparatur skumtlich
Ruder- und Segelboote.
Die Werft befindet sich vor de
ehemaligen Stralauer Thor No. 9 ur und Segelboote.

befindet sich vor de
tralauer Thor No. 9 un
meinen Sohn F. W. D.
verwaltet. D. Obige. Die Werft ehemaligen Stru-wird durch r 0

Hampurg Höpner, Steinwärder b. duard

als; Segelboote, Boot-Bauerei Arten Anfertigung aller

Schwert- und Kiel-Segelboote "Stoertebecker" "Ella", Kutter, Sloops, S der 00

etc.

(Opposite Cox's and Brunswick Hotels). St. James's, White.





Tjoth Justientill

To Ville: