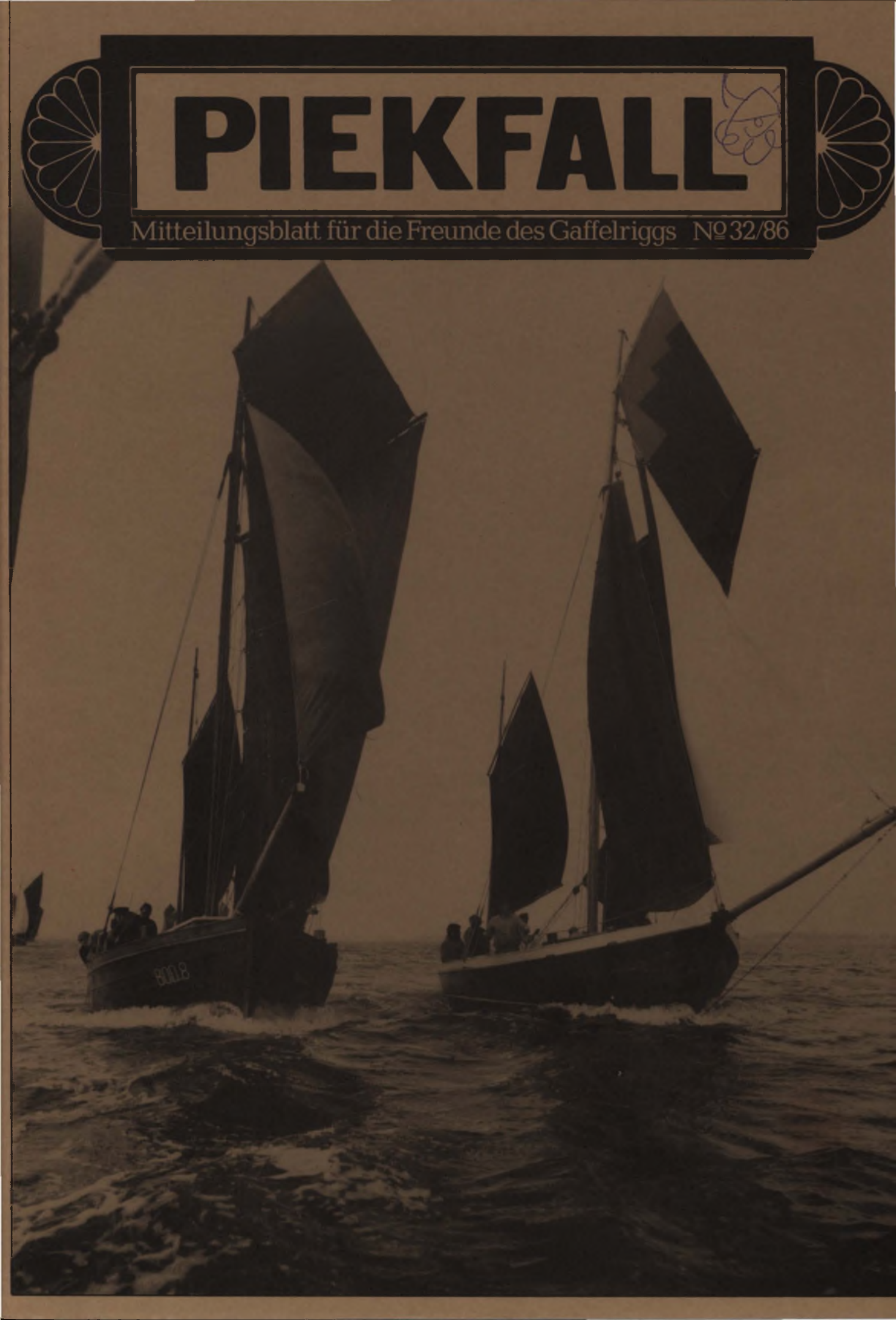
PIEKFALL

Mitteilungsblatt für die Freunde des Gaffelriggs № 32/86



PIEKFALL

Mitteilungsblatt für die
Freunde des Gaffelriggs

Anschrift: Oevelgönne 42 - 2000 Hamburg 52

Das PIEKFALL erscheint unregelmäßig.
(Cirka dreimal im Jahr - abhängig von den eingesandten Beiträgen). Das Heft wird den Mitgliedern der Vereinigung, die den Beitrag von DM 30,- pro Jahr jeweils rechtzeitig eingezahlt haben, automatisch per Post zugeschickt. Rechnungen und Mahnungen für den Beitrag gibt es nicht, wer nicht zahlt, wird aus der Adressenliste gestrichen!

Konto: Postgiro Hamburg Konto 11 88 48-200

Redaktionsmitarbeit Heft 32 - September 1986

Kai Greiser (Redaktion)
Jan-Rasmus Mahler (Layout)
Hans-Peter Baum (Versand)
Monika Kludas
Herbert Karting
K.Friedrich Brunner
Gerd Büker

Druck: Druckladen im EKZ Altona

FREUNDE DES GAFFELRIGGS

Die Vereinigung "Freunde des Gaffelriggs" ist ein lockerer Zusammenschluß von Eignern, Seglern und Sympathisanten traditionell geriggter Segelschiffe 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 Rum-Regatta (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 Beitrages 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 - Postanschrift
Oevelgönne 42 - 2000 Hamburg 52

Kai Greiser (Redaktion PIEKFALL) Tel: 040/48 53 67
Erikastraße 47 - 2000 Hamburg 20

Hans-Peter Baum (Schreibdienst und Versand PIEKFALL)
Neuer Wall 34 - 2000 Hamburg 36 Tel: 040/37 36 94

Margot Harder (Mitgliederkartei und Kasse)
Elbterrasse 20 - 2000 Hamburg 55 Tel: 040/86 66 06

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

Rainer Prüss (Museumshafen Flensburg eV) Tel: 0461/2 74 96
Norderstraße 22b, 2390 Flensburg

Hennig Goes (Schiffergilde Bremerhaven eV) Tel:0471/4 45 02
Von Ronzelen-Straße 2 - 2850 Bremerhaven

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

Horst Greiser (Oldtimerhafen zu Lübeck eV) Tel:0451/7 14 24
Mühlenstraße 60 - 2400 Lübeck 1

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

Bernd Schmiel (Termine und Veranstaltungen) Tel:040/480 75 12
Hans-Much-Weg 12 - 2000 Hamburg 20

Herbert Karting (Schiffbaukundliches) Tel: 04821/7 67 61
Breitenburger Straße 6 - 2210 Itzehoe

K.Friedrich Brunner (Holzschiffbau) Tel: 04264/95 21
Lindenstraße 28 - 2724 Sottrum

Inhaltsverzeichnis Piekfall Nr. 32 - September 1986

Seite 2 Das Wrack von Tönning - von Gerd Büker

Seite 10 So kam das Heckschiff "Bertha" von Lassan wieder aufs Wasser - von Herbert Karting

Seite 20 Die Nationale Küstenjolle - ein offenes Boot für die offene See - von Friedrich Brunner

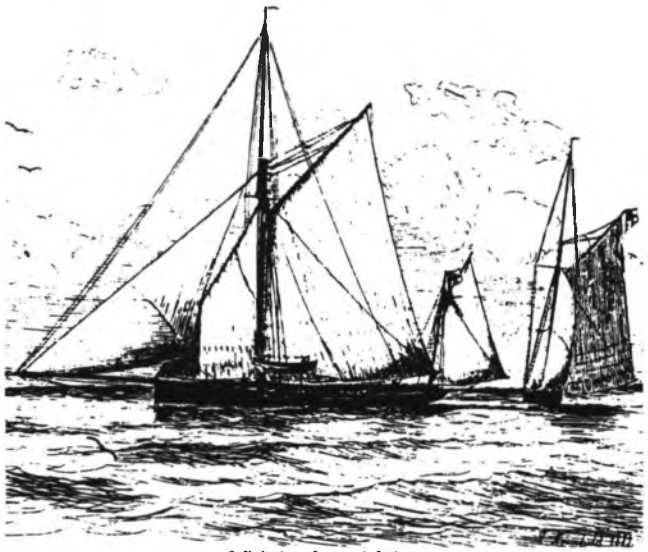
Seite 34 Bunte Mischung - 7. Flensburger Rumregatta von Monika Kludas

Seite 38 Taufe einer Pommerschen Schlup

Seite 39 Gibst du mir, nehm ich dir

Seite 41 Alte Schiffe zum Verkauf

Titelfoto: Zeesboot-Regatta in der DDR
Foto: Fritz Ehlert



S. M. Yachten ‚Lust' und ‚Liebe'.

Unser Herbsttreffen in Glückstadt mit Regatta um die Rhinplatte,soll in diesem Jahr am

4. und 5.Oktober

stattfinden.Da wir mit dieser Regatta eine deutsche Seeschiffahrtsstraße benutzen,müssen wir,-wie sollte es anders in diesem,unserem Heimatlande sein-, gesetzliche Auflagen erfüllen.
Daß die Berufsschiffahrt nicht behindert werden darf,isteigentlich selbstverständlich und verant= wortungsvolle Seemannschaft natürlich auch.
Aber mit deutscher Gründlichkeit werden diese Selbst= verständlichkeiten zu einem Verwaltungsakt erhoben für den dann natürlich auch Gebühren zu erheben sind.

Zur Erinnerung-und Bestandteil der Auflagen,tue ich hiermit meine Pflicht:

Für die Durchführung der Regatta/Wettfahrt werden folgende Auflagen erteilt:
Diese Auflagen sind allen Teilnehmern im Rahmen des Regatta/Wettfahrtprogramms bekannt zu machen:

1. Die Bestimmungen der Seestraßen-Ordnung, der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung sowie der Bekanntmachung der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Nord zur Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung müssen von allen Regattateilnehmern/Wettfahrtteilnehmern eingehalten werden.
2. Die Berufsschiffahrt darf durch die Regatta/Wettfahrt nicht behindert werden.
3. Mindestens 3 Tage vor Beginn der Regatta/Wettfahrt muß beim

   WASSER- UND SCHIFFAHRTSAMT HAMBURG
   Moorweidenstr. 14
   2000 Hamburg 13

   sowie bei der

   WASSERSCHUTZPOLIZEI HAMBURG
   - Revier 8 -
   Athabaskahöft
   2103 Hamburg 95

   eine Liste der teilnehmenden Fahrzeuge mit Namen und Segelnummer und eine Liste der Sicherheitsfahrzeuge mit folgenden Angaben:

   Name des Fahrzeugs - Unterscheidungssignal - Bootstyp - Farbe des Rumpfes - verfügbare UKW-Kanäle - sonstige Kommunikationsmittel - Bootsführer bzw. Eigner - vorliegen.
   Außerdem muß ein endgültiges Programm vorgelegt werden.
   Liegen die Listen nicht rechtzeitig vor, kann die Genehmigung zum Start nicht erteilt werden.
4. Es sind ...2.... Sicherheitsfahrzeuge zu stellen, die mit einer betriebsbereiten UKW-Seefunkanlage ausgerüstet sind. Eine ständige Hörbereitschaft auf Kanal 16 ist zu gewährleisten. Die Sicherheitsfahrzeuge dürfen nicht an der Regatta/Wettfahrt teilnehmen.
5. Auf dem zur Begleitung und Überwachung der Regatta/Wettfahrt eingesetzten Fahrzeug des zuständigen Wasser- und Schiffahrtsamtes muß ein verantwortliches Mitglied der Regattaleitung/Wettfahrtleitung mitfahren, damit bei Flauten oder sonstigen widrigen Wetterverhältnissen unter Beteiligung der Wasserschutzpolizei sofort die erforderlichen Entscheidungen über Abbruch oder sonstigen Maßnahmen zur weiteren erfolgreichen Abwicklung getroffen werden können.
6. Die Regatta/Wettfahrt darf nur bei geeigneten Wetterverhältnissen und bei guter Sicht im Einvernehmen mit dem Beauftragten des Wasser- und Schiffahrtsamtes gestartet werden. Dieses gilt insbesondere bei Flauten, umlaufenden oder schwachen Winden oder dann, wenn solche Verhältnisse auf der Strecke zu erwarten sind.

   Bei Abbruch der Regatta/Wettfahrt aufgrund von widrigen Wetterverhältnissen müssen die einzelnen Boote unverzüglich das Fahrwasser verlassen und ankern oder einen geeigneten Liegeplatz aufsuchen. Der Abbruch der Regatta ist durch Abschießen grüner Signale, über Funk und durch Setzen der Flagge "N" auf den Sicherheitsfahrzeugen bekannt zu geben.
7. Das Startzeichen darf im Einvernehmen mit den Beauftragten des Wasser- und Schiffahrtsamtes nur dann gegeben werden, wenn dieses mit der jeweiligen Verkehrslage zu vereinbaren ist. Das Starten der Regatta/Wettfahrt hat hierbei in mehreren Gruppen und in so angemessenen Zeitabständen zu erfolgen, daß das gesamte Feld schon während des Startvorganges genügend weit auseinander gezogen ist. Das Fahrwasser darf erst fünf Minuten vor dem jeweiligen Start befahren werden.

Die Genehmigung berechtigt nicht, in Rechte Dritter einzugreifen oder Gegenstände anderer zu beeinträchtigen. Die Genehmigung ersetzt nicht die nach anderen Rechtsvorschriften erforderlichen Verwaltungsakte und die mit dem Bund abzuschließenden privatrechtlichen Vereinbarungen.

Soweit dieses im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erforderlich wird, können vor Beginn der Regatta/Wettfahrt bzw. während der Regatta/Wettfahrt weitere Auflagen erteilt werden.

Kostenberechnung:

Für diese Genehmigung wird nach laufender Nr. 7 des Gebührenverzeichnisses der Kostenordnung der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes auf dem Gebiet der Seeschiffahrt vom 19. September 1977 (BGBl. I, S. 1781), zuletzt geändert durch Verordnung vom 13.Februar 1985 (BGBl. I, S. 2092) eine Gebühr von DM 85,-- festgesetzt. Ferner sind gem. § 2 der KostOWSVSee an Auslagen DM 5,-- zu erstatten. Insgesamt sind somit zu zahlen: DM 90,--

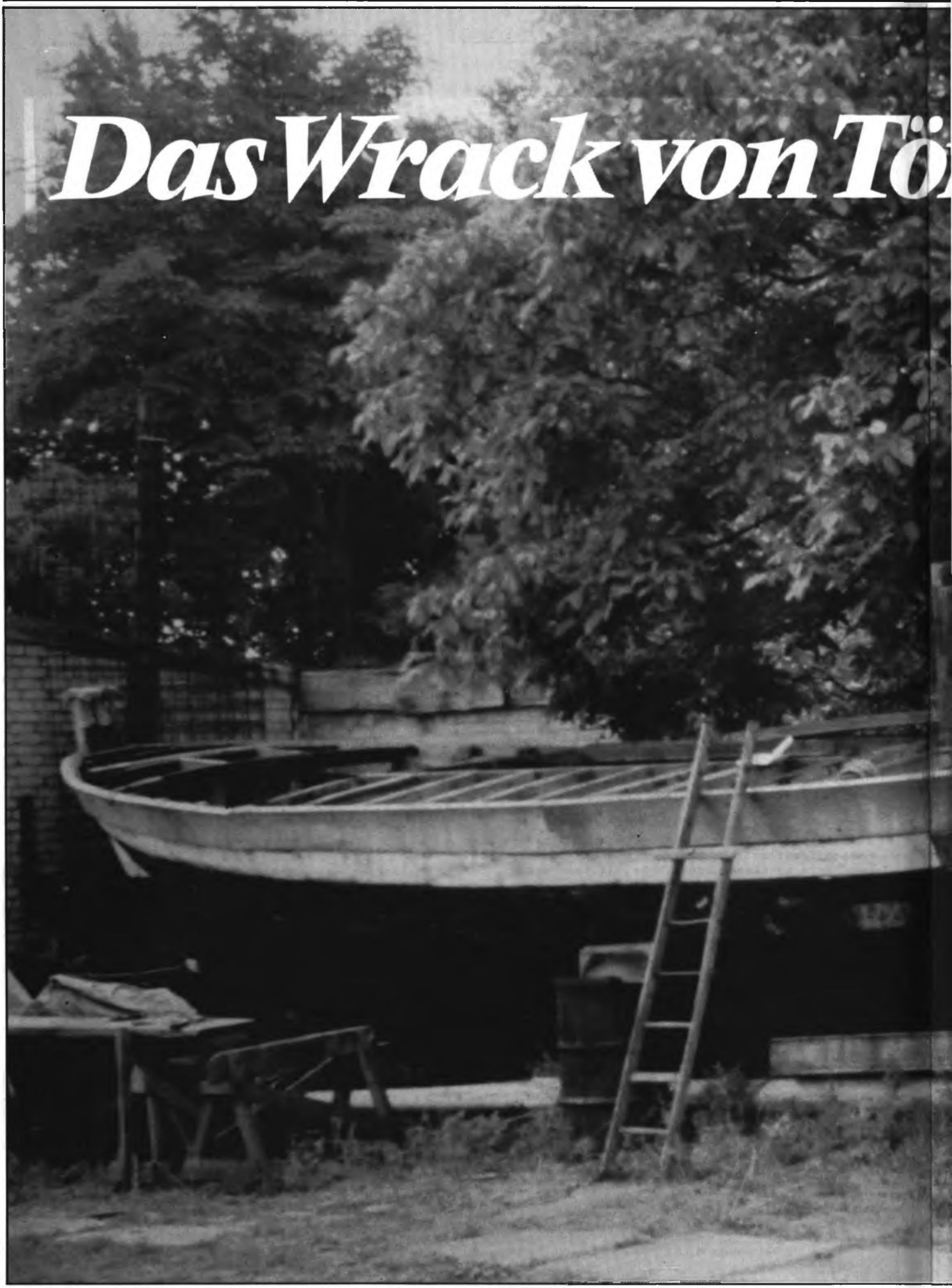
Wer solche Bevormundungen unseres Staates leid ist braucht an der Regatta nicht teilzunehmen.Wer trotz= dem mitsegeln will,bitte ich um umgehende Meldung auf einer Postkarte mit allen geforderten Angaben

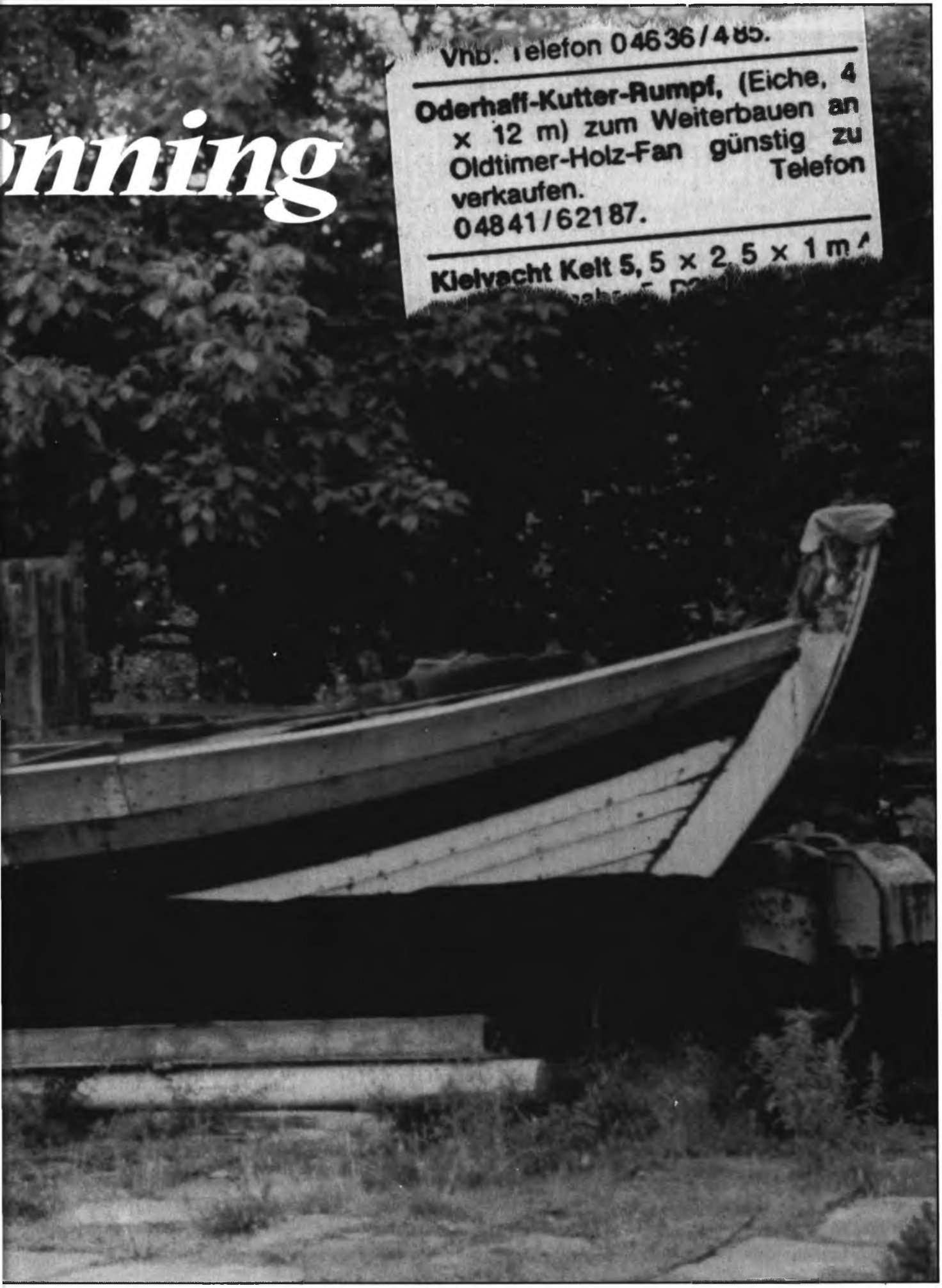
an: Kai Greiser
Erikastr.47
2ooo Hamburg 2o

damit ich die Regatta rechtzeitig anmelden kann.

Hochwasser am 4.Oktober ist in Glückstadt 15.28. Daraus ergibt sich eine Startzeit von 14.oo.vorm Hafen von Glückstadt.
Bei Wind aus dem Westquadranten segeln wir rechts herum,bei Wind aus dem Ostquadranten links herum, damit wir nicht im Hauptfahrwasser kreuzen müssen. Bei raumem Wind aus Süd oder Nord links herum auf der richtigen Fahrwasserseite.
Um das Kreuzen im Nebenfahrwasser hinter der Rhin= plate auch den behäbigen Schiffen möglich zu ma= chen,möchte ich vorschlagen,bei Wendemanövern gegen den Strom,oder um der Berufsschiffahrt aus= weichen zu können,-aber nur während der Wende-, den Motor für diesen Augenblick mithelfen zu lassen und diesen sofort wieder auszustellen oder zu -kuppeln,wenn dieses Manöver beendet ist.Das sollte auch vorm Start praktiziert werden dürfen um gemeinsam und ohne sich zu behindern starten zu können.Diese Motorhilfe muß selbstverständlich durch Setzen des Kegels während des Manövers an= gezeigt werden.Ein Besatzungsmitglied dafür abzu= stellen sollte kein Problem sein. Ich appelliere mit diesen Vorschlägen an Eure Fairneß.Wer schummelt,oder wie so häufig in den letzten Jahren zu früh startet,sollte nicht gewertet werden.

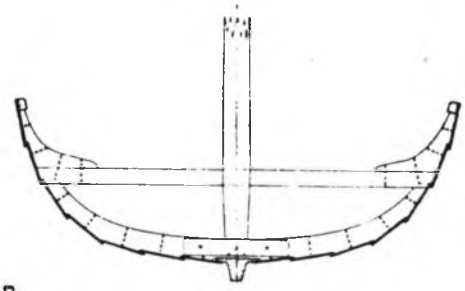
Das Wrack von Tö

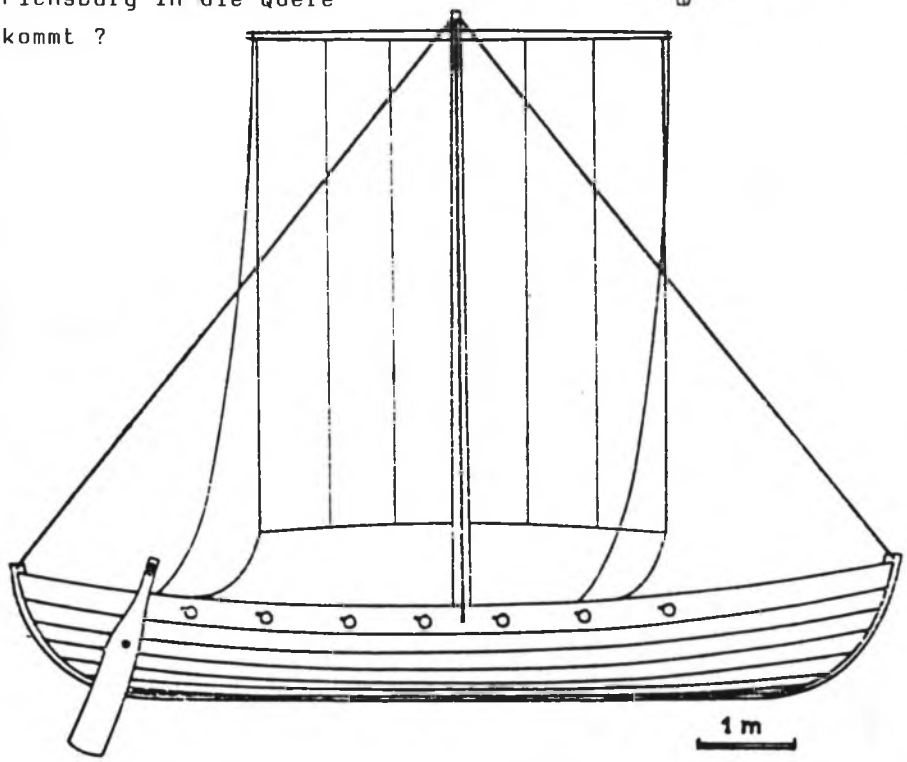



nning
Vnb. Telefon 04636/485.
Oderhaff-Kutter-Rumpf, (Eiche, 4 × 12 m) zum Weiterbauen an Oldtimer-Holz-Fan günstig zu verkaufen. Telefon 04841/62187.
Kielyacht Kelt 5,5 × 2,5 × 1 m

Wer von den Gafflern die Berichte "über Quatzen und andere Kähne"im Piekfall Heft 27 S. 16 ff und Heft29 s.28ff mit Interesse gelesen hat, wird fasziniert sein von diesem seltsamen Typus Schiff, das an Norddeutschlands Küsten, sowohl Ostsee- wie Nordseeküste so gänzlich unbekannt zu sein scheint, oder zumindest ausgestorben.

Ist es nun Fügung des Schicksals oder Zufall ??? daß ausgerechnet ein solches Schiff im Jahre des Erscheinens von Heft 29 einem Mitglied des Museumshafen Flensburg in die Quere kommt ?





Und dabei begann es ganz harmlos mit einer Anzeige unter "Wassersport" in einem Flensburger Anzeigenblättchen.

Erste Kontaktaufnahme mit dem Eigner, in Augenscheinnahme des Rumpfes: Beim Herumklettern und Herumstochern im Rumpf, dem Herumstreichen um den Rumpf wandelte sich der Eindruck vom Befremden über den desolaten Zustand des Rumpfes: "Mein Gott, das ist ja'n Wrack!".

In Erstaunen über diesen merkwürdigen Schiffstyp,bis zur Begeisterung über die rassigen Linien des Schiffes, dessen Formen sich seit den Zeiten der Wikingerschiffe offenbar nicht verändert haben.

Der ersten Faszination folgte ein grobes Vermessen und sofortiges Fotografieren für die erste Spurensicherung.

Beim nun folgenden intensiven Studium der entsprechenden Berichte in PIEKFALL Heft 27 und 29 -ich habe diese Berichte eingesogen wie Meet - stoße ich nun auf

solche eindringliche Apelle wie:

Wer je ein Klinkerboot von stattlicher Größe und mit Sohlkiel sieht: Sofort notieren, vermessen, Schmiegen abnehmen, fotografieren, den Museumshafen und dem PIEKFALL melden ... und/oder gleich davon Besitz ergreifen !!
Quasen- und Quatzenschiffer aller Länder, vereinigt Euch ! (Kalle Mannüberbord)

Was kann man in einem solchen Fall, als ein vom "Gaffelvius" Befallener schon tun? Man handelt!

Bar jeden Realitätssinns und allen warnenden Stimmen zum Trotz, und völlig im Ungewissen ob der Zukunft eines solchen Projekts nimmt man sich der Sache an, denn zur Rettung solch hoffnungsloser "Sterbefälle" gibt es eigentlich nur noch die Gaffelfreunde und /oder die Museumshäfen." (Zitat Piekfall)

Die Zukunftsaussichten dieses Rumpfes waren zum Zeitpunkt der Entdeckung nur: entweder PLASTIKÜBERZUG oder die KETTENSÄGE oder: Oder WAS??????????????????

Eile tat not!

Denn nach unseren bisherigen Erkenntnissen ist dieser Rumpf das letzte noch existierende Exemplar dieser Schiffstypus in Norddeutschland.

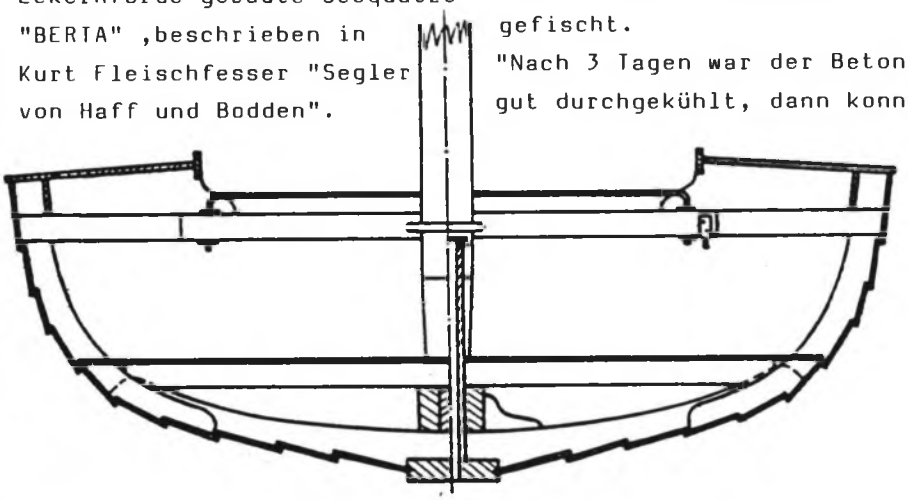
Es gab bis 1964 ein weiteres Schiff gleicher Bauart und Größe -ebenfalls aus Vorpommern stammend -in Maasholm unter der Nr. MAA 7, Fischer Alfred Höper.

1964 wurde das Schiff an die Elbe verkauft, der Käufer sprach von Weltumsegelungs-

plänen. Über den weiteren Verbleib dieses Schiffes läßt sich nichts herausfinden. Unterlagen existieren nicht mehr.

Es gibt noch eine echte QUATZE, (Lebendfischtransporter) ca. 2om auf Kiel gebaut in Karweelbauweise.

Sie fährt bis heute von Maasholm aus die bekannten "Angeltouren mit kleiner Spritration". Es ist die 1938 in Eckernförde gebaute Seequatze "BERTA" ,beschrieben in Kurt Fleischfesser "Segler von Haff und Bodden".



Der Rumpf

Der Rumpf hat lo Plankengänge. Davon sind die ersten 7 in Klinkerbauweise aus 4,5 cm Eichenplanken auf Eichenspanten.
Die oberen 3 Plankengänge sind Karweelbauweise.
Nach Aussage von Hans Michaelsen Skibsbyggemester aus Sonderburg (72 Jahre alt) war diese Bauweise in den 4oer Jahren durchaus üblich. Klinker ergibt durch die Überlappung eine größere Längs- aber auch Querfestigkeit. Unter Wasser zieht sich diese Art Beplankung dicht. Aber über Wasser ist Karweel besser, weil zu kalfatern. Beim Karweelbau muß die Plankenbreite genau stimmen, damit keine Ritzen entstehen. Bei unseren Nachforschungen stellte sich heraus, daß das Schiff 191o als Klinkerboot gebaut war, auf Sohlkiel mit nasser Bünn und mit einem riesigen Schwertkasten.
Die Bolzenlöcher dafür, heute verproppt, sind noch im Kiel zu sehen. 1952 ist im Zuge einer "Generalreparatur" die Bünn verschwunden, dafür wurde Betonballast eingebracht und "auf Eis" gefischt.
"Nach 3 Tagen war der Beton gut durchgekühlt, dann konnten wir das Eis gut halten" so der Fischer.
Die Neubeplankung erfolgte 1952-1956 in der besagten "Mischbauweise".

Auf eine eingehende Beschreibung des Schiffstyps kann hier verzichtet werden, meinte ich in der ersten Fassung des Entwurfes zu diesem Bericht schreiben zu können.
Die Seltenheit des Fundes jedoch läßt es geraten erscheinen, den Schiffstyp eingehend zu betrachten.

Zum Schiffstyp

Der Rumpf ist in seiner Form und seinen Abmessungen: Länge 12,4 m Breite 4 m Tiefe lm nahezu identisch mit der Holsteiner Fischerquase von 1912 (vergl.Linienriß). Gebaut auf den charakteristischen Sohlenkiel mit untergebolztem Loskiel.
Nach den bisherigen Nachforschungen handelt es sich um ein "Usedomer Außen - strandboot" oder "Flunderboot". Diese Bezeichnung wurde von den Fischern der mecklenburgischen und pommerschen Küste verwendet. Unsere Kontakte zum Schiffshistoriker W.Rudolph bestätigen dies.

Er schreibt uns:"Eine QUATZE in der Bedeutung dieser Bezeichnung für Pommern bzw. nach pommerschem Verständnis ist dieses Boot nicht. Die dickbäuchige QUATZE war ja ein Lebendfisch-Handelstransporter.
Westlich von Warnemünde plegte man allerdings mit der Bezeichnung QUATSCH oder QUASE jegliches Bootsgefäß zu bezeichnen, daß einen (kleinen bzw.mittelgroßen) durchfluteten Fischraum besaß. Zum Unterschied von den "trockenen" Kähnen, Booten, Jollen etc."
(Anmerkung: die Maasholmer Fischer sagen noch heute zu solchen Booten:
"Dat is n QUATSCH).
Man läßt doch nur den Amtschimmel kräftig wiehern, wenn man mit deutscher Gründlichkeit zu klären versucht, ob es denn nun eine Quatze oder Quase oder einfach eine Quatsch ist, oder ein Zessenboot oder Flunderboot. Die königlich preußische Bürokratie hat es doch vom Schreibtisch in

Fischerboot mit Hilfsmotor.

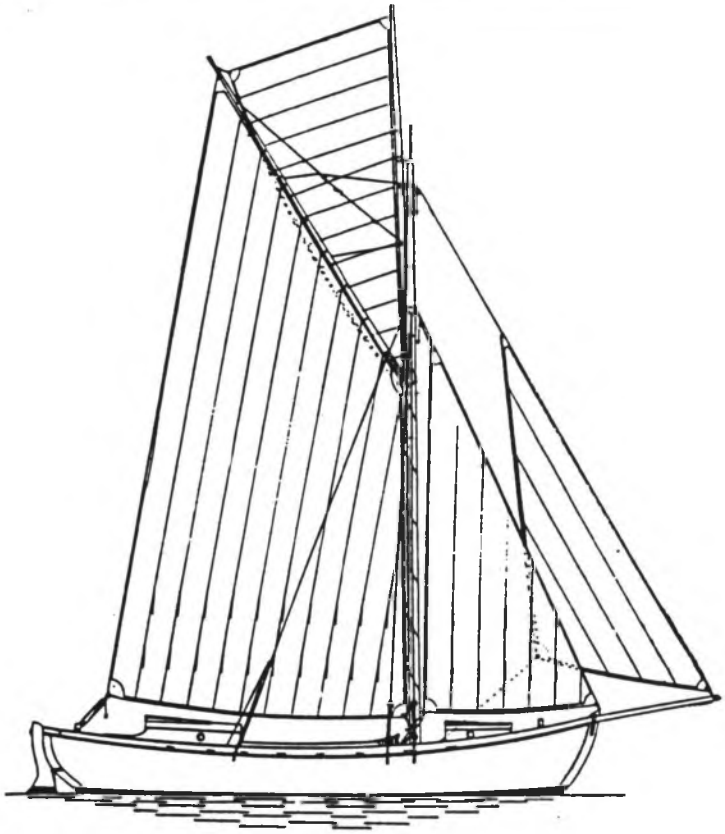
Wir bringen umstehend den Riss eines Fischerbootes, dessen Typ an der holsteinischen Küste noch heute recht verbreitet ist und der mit Fischerquase oder Fischerquatze bezeichnet wird. Form und Einrichtung des Bootes sind insofern interessant, als die Linien ein starres Festhalten am Alten, der Hilfsmotor das Eindringen des Neuen verkörpern. Aehnliche Wasserlinien und Spanten hatten Fischerboote dieser Gegend und Grösse schon vor hundert Jahren, und es ist erstaunlich, wie langsam die neueren Errungenschaften des Schiffbaues in das Gebiet des Fischerbootbaues eindringen.

Als Hilfsmotor führen diese Fahrzeuge jene einfachen, derben Petroleum-Motoren, die Swiderski, Deutz, die dänische Motorenfirma Dan u. a. fabrizieren. Die Anwendung gerade dieser Art Motoren ist ausser den angeführten Gründen durch den Brennstoff bedingt, denn Petroleum ist viel billiger als Benzin oder Benzol und auch überall an der Küste erhältlich, was von letzterem noch lange nicht gesagt werden kann.

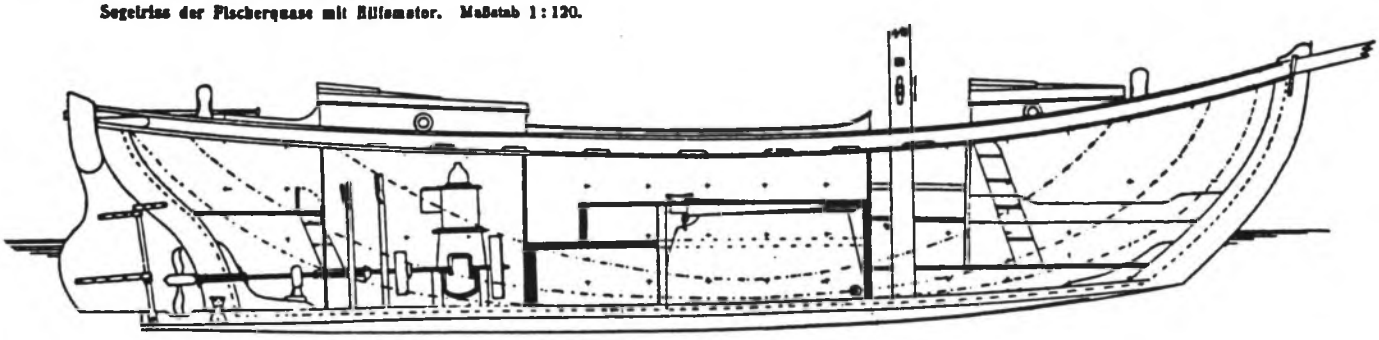
Die Einrichtung des von Klahn, Neustadt i. H., entworfenen und wiederholt gebauten Bootes ist aus den Zeichnungen ersichtlich, bei denen auch die Abmessungen angegeben sind.

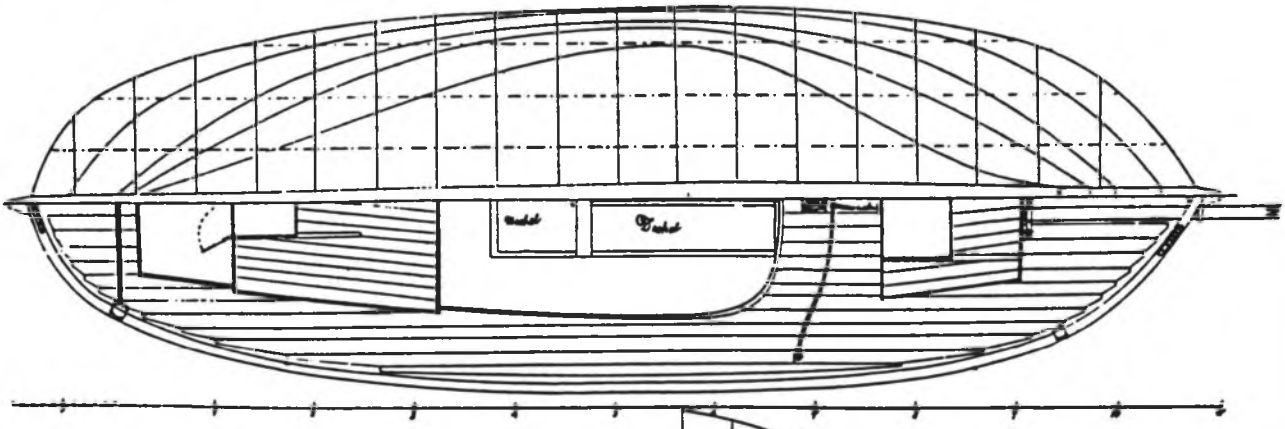
DIE YACHT

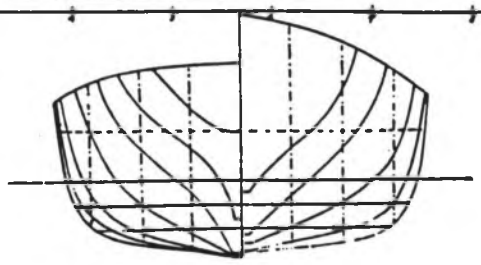
1 9 1 2



Segelriss der Fischerquase mit Hilfsmotor. Maßstab 1 : 120.

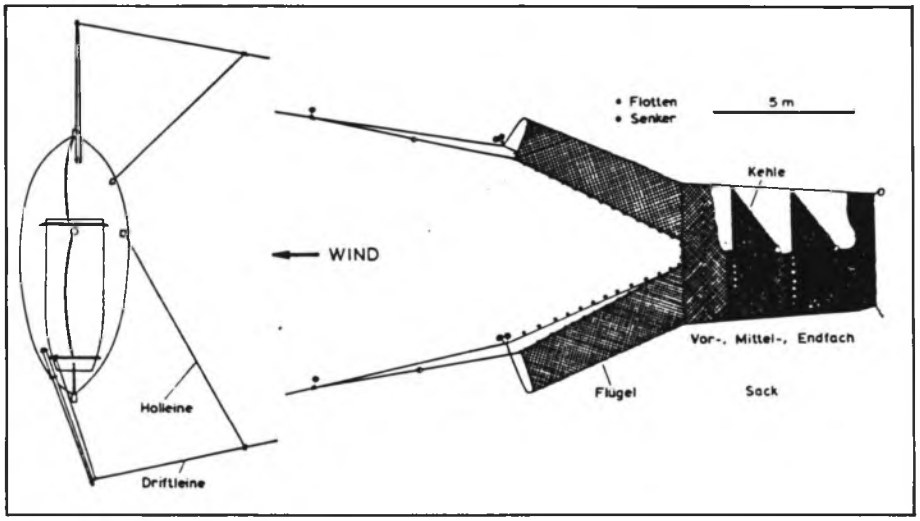






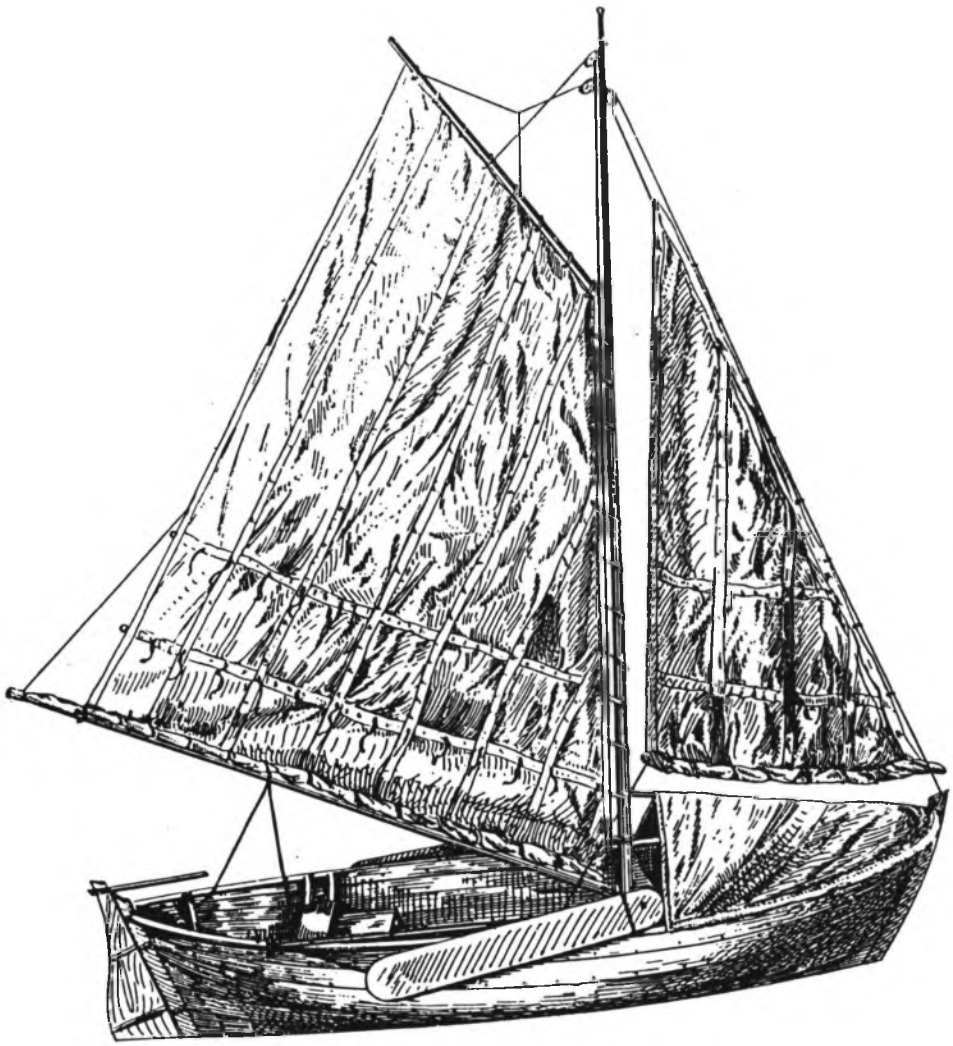
Linienriss und Einrichtungsplan einer Schwert-Fischerquase mit Hilfsmotor. Maßstab 1 : 60.
Entworfen und gebaut von H. Klahn, Neustadt i. H.
Grösste Länge 11,70 m; Breite 3,75 m; Tiefgang ohne Schwert 0,80 m.

Berlin aus amtlich geklärt: Diese Boote heißen allesamt (Zack Zack) Quatze .
Also, wie wollt Ihr es denn nun haben?
Ich halte es unbürokratisch mit den alten Fischern, die damit gesegelt und gefischt haben und die sagten dazu schlicht und einfach:

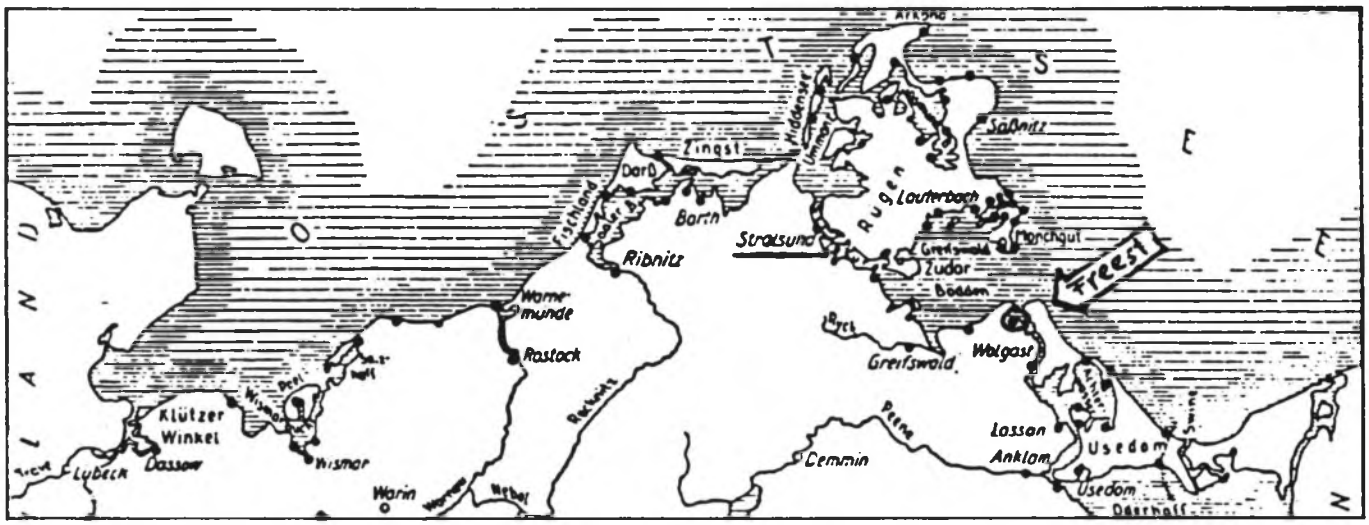


Flunderboot

(die Flunderboote sind nahe Verwandte der Zeesenboote und nur eine bauliche Variante der Zeesenboote, die ihren Namen eben nach ihren Verwendungszweck erhielten).
Alles wesentliche dazu ist bereits im Piekfall Heft 27 und 29 ausführlich berichtet.
PIEKFALL erweist sich auch in diesem Falle als eine wahre Fundgrube.
Eingesetzt wurde dieses Boot für S chleppnetzfischerei auf Flundern und Goldbutt. Wobei zuerst rein unter Segel gefischt wurde. Später, nach Einbau eines 2o PS Deutz-Glühkopf Hilfsmotors, diente dieser dazu, die Zeit zum "Aufsegeln" zur nächsten Drift zu verkürzen, oder er diente als Flautenschieber.
Gelegentlich wurde auch im Gespann mit zwei Booten auf Hering gefischt. Erst im Zuge der Generalreparatur 195o erfolgte der Umbau des Bootes vom Segelfahrzeug zum Motorkutter mit einem 3-Zyl.Jastram Dieselmotor.



Bestandsaufnahme:
Begutachtung durch die Schiffsbaumeister Dawartz-Tönning und Michaelsen-Sonderburg ergaben das gleiche: "Dar lot man dei Finger von, dat kost mehr as en nie en".
Es ist zum Gotterbarmen:
Das alte Holz ist noch das Beste, aber leider sind 5 Plankengänge beiderseitig vom Kiel auf ca. 4m Länge gerissen. Vor- und Achtersteven sind kerngesund und bestens, ebenso alle Spanten. Die sind übrigens im "Spiegelschnitt" geschnitten d,h. beiderseitig aus der Mitte eines Stammes links und rechts vom Kern. So etwas reißt in loo Jahren nicht.
Die Plankengänge im Vor- und



Achterschiff sind gut. Aber es müssen alle alten Eisennieten heraus und durch neue ersetzt werden. (eine "Doktorarbeit" wie Dawartz sagte)
Es fehlen: Bergholzplanke, Leibholz, Reelingsstützen, Decksbalken, Schandeck,Deck und Aufbauten.
Es existiert nur noch der nackte Rumpf, die Decksbalken sind nach Heimwerkerart mit HVV Balkenverbinder eingesetzt.
Der Rumpf liegt seit ca. 1981 auf einem stillgelegten Kohlenhof in Tönning,Wind und Wetter ausgesetzt und ist total ausgetrocknet.
Der letzte Eigner hat in mühseliger Arbeit den Betonballast herausgestemmt und die rotten Decksbalken und das Deck und die Aufbauten entfernt. Es existiert also nur noch der nackte Rumpf.
Alles in allem ist hier eine "Generalreparatur" fällig.
Das bedeutet: sie ist nur geringfügig teurer als ein völliger Neubau!
Nachtrag: Inzwischen liegt die erwartete gutachtliche Stellungnahme von W.Rudolph vor. Wir bringen sie hier im Wortlaut:

Dr. WOLFGANG RUDOLPH

DDR - 1413 Schildow
Hermsdorfer Straße 107

3.1.86

Schiffahrtsmuseum Flensburg
Frau Dr.Jutta Glüsing
Schiffsbrücke 39
D 239o Flensburg

Liebe Frau Glüsing!

Sie erbaten von mir eine gutachtliche Stellungnahme zu dem in Tönning aufgefundenen Bootsrumpf ex STR.6, zu dem Sie mir einige Angaben und Fotos überreichten. Ich komme Ihrer Bitte gern nach.

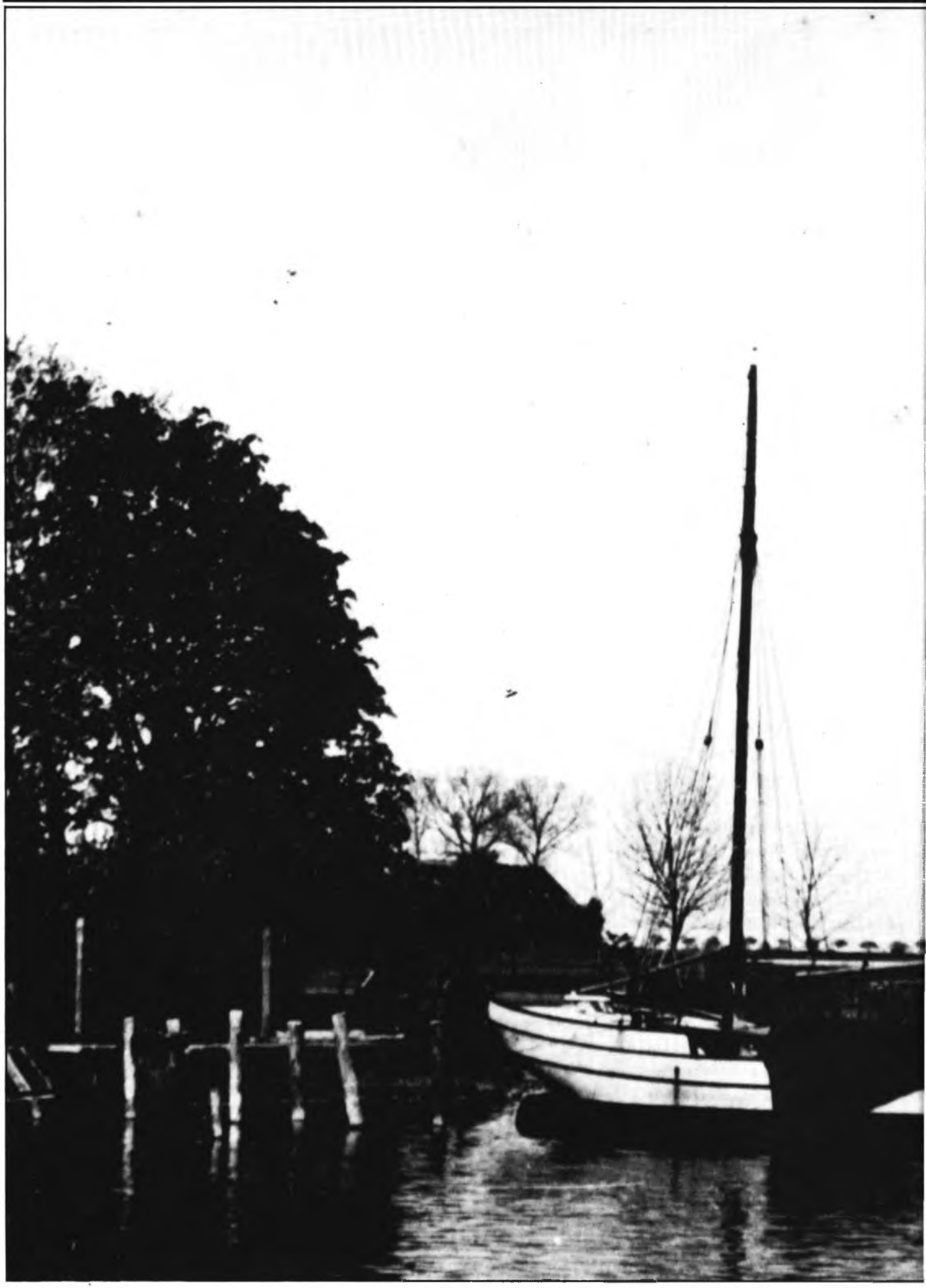
Nach den mir übermittelten Angaben und Bildern handelt es sich um ein vorpommersches Strandboot, vom Typus Sohlenboot mit Balkensteven, versehen mit Mittelschwert, hergestellt in Schalenfertigung, mit klinker geplanktem Rumpf. Das Fahrzeug dürfte in Freest bei Wolgast auf der Werft von Jarling gezimmert worden sein. Gedient hat es wahrscheinlich als Netzboot, d.h. zum Fang mittels Setz= und Treibnetzen sowie mit kleinen Um= schließungsnetzen vom "Streuer"-Typus. Später, in Stralsund, wahrscheinlich vorwiegend als Reusenboot, für die Befischung von Kammerreusen.

Die Fotos lassen einen einigermaßen erhaltenen Bootskörper erkennen.

Demzufolge würde ich eine sachgemäße, behutsame Restaurierung für möglich und wünschenswert halten. Man sollte aber nicht ver= suchen, den Urzustand im Stadium des Neubaus rekonstruieren zu wollen, sondern eine Gestalt anstreben, die etwa um 194o vorge= legen hat. Dazu wäre erforderlich: Ersatz der oberen, karweel verzimmerten Bordplanken, Wiederherstellung der durchgängigen Klinkerplankung. Abbau des Kutterdecks, Wiederherstellung der früheren "halbgedeckten" Form: Decks nur über vorderem Wohnraum (sofern vorhanden gewesen) bzw. über achterem Motorenraum. Das Boot sollte wieder mit Mastducht, Maststuhl und evtl. Mast ver= sehen werden, desgleichen mit Motorenschott und Ruderhaus. Sofern diese Arbeiten zu teuer werden, bliebe nur der Erhalt des nackten Rumpfes als Freiluft-Museumsobjekt, evtl. im Hofe Ihres Hauses. Als Vertreter einer heute bereits relativ seltenen Gattung von Fischerbooten wäre eine museale Erhaltung durchaus wünschenswert

Ich hoffe, Ihnen hiermit etwas gedient zu haben, und verbleibe

herzlich grüßend Ihr W. R.



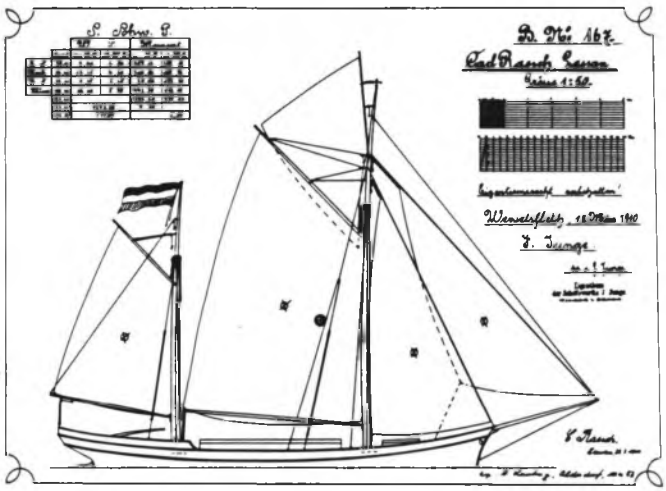
So kam das Heckschiff „Bertha" von Lassan wieder aufs Wasser

Aus der DDR erreicht uns frohe Kunde: das schöne kleine Heckschiff "BERTHA", von Johann Junge 1910 für einen Baustoffhändler aus Lassan in Pommern gebaut, wird zu neuem Leben erweckt. Jahrelang gammelte der schöne Rumpf am Strand von Greifswald vor sich hin und es hätte nicht viel gefehlt, dann wäre er Opfer der herumreisenden Schrottsammelbrigarden geworden. Einem ehemaligen Steuermann der Deutschen Seereederei aus Rostock, heißgemacht durch fleißiges Studium von Piekfall-Aufsätzen und sonstiger Kleinseglerliteratur, gelang es im letzten Moment, das Wrack zu retten. Es ist schon erstaunlich, mit welchem Idealismus und Mut der neue Eigner seine Bergung vornahm! So manch einer hätte wohl hier, in d.u. Land vor dem Berg an Hindernissen vorzeitig die Waffen

gestreckt. Neben bürokratischen Hindernissen türmten sich ebensoviele technischer Natur auf. Der nachfolgende Bericht, als Veröffentlichung in der Zeitschrift "Segelsport" gedacht, lässt

die Schwierigkeiten nur ahnen. Mit 2o Zentnern Hilfsmaterialien machte er sich aus der Leipziger Gegend auf den Weg, seine "BERTHA" von der Ostsee zu holen. Dort angekommen waren erst einmal ca 4o Zentner Schlamm, Rost und Abfälle aus dem Rumpf zu entfernen. Die hierbei entdeckten Durchrostungen mussten mit 3 mm Blechflicken abgedichtet werden. Die hierfür notwendigen 8-mm-Löcher wurden mit einer Hand(!)-Bohrmaschine gebohrt, denn Strom war weit und breit nicht zu kriegen. Von zu Hause hatte sich der Eigner ein Notruder mitgebracht, hergestellt aus 2-Zoll-Rohr und 3-mm-Blech. Ebenso aus einem starkwandigen PVC-Rohr von 1oo mm Ø eine Handlenzpumpe. Not macht eben erfinderisch!
Allen Schwierigkeiten zum Trotz traf die "BERTHA" gegen Weihnachten in Halle/Saale ein, von wo sie per Sattelschlepper nach Leipzig weitertransportiert werden soll.

Im ersten Jahr sollen dann nach Möglichkeit alle Stahlarbeiten an der Außenhaut und im Decksbereich erledigt werden. Die ursprüngliche Absicht, das Schiff sandstrahlen zu lassen, wurde nach intensiven Gesprächen mit alten Schiffern fallengelassen. Diese schwören auf totale Rostentfernung allein durch laufendes Ölen und -im Unterwasserbereich- durch anschließendes Teeren. In dieser Beziehung würde der Eigner gern mal etwas von den Erfahrungen unserer Ewermenschen hören. Bei einem Besuch in Lassan konnte er noch die Nichte des damaligen Schiffers ausfindig machen, der vor 75 Jahren mit der "BERTHA" von Wewelsfleth absegelte. Er



So soll "Bertha" nach ihrer Restaurierung wieder aussehen. (Kopie der Originalzeichnung von 1910)

ist in den zwanziger Jahren an einer Kohlenmonoxid-Vergiftung gestorben, als ein unbekannter "Spaßvogel" nachts einen Ziegelstein auf den Kajütschornstein der "BERTHA" gelegt hatte. Danach erbte der Sohn das Schiff, von den es später Tochter und Schwiegersohn übernahmen. Mit einem Setzschiffer ließen sie diesen Ewer noch bis 1952 als reinen Segler fahren. Fotos aus dieser Zeit sind noch vorhanden, müssen aber erst noch vorgekramt werden. Über das Restaurierungsvorhaben waren die Leute natürlich hocherfreut.

Zur Geschichte der "BERTHA" siehe "Schiffe aus Wewelsfleth", Band II, Seiten 19o-195, sowie "Piekfall" Nr.25, Seiten 19-22, und Nr.29, Seite 9. Herbert Karting, Itzehoe

Doch lassen wir nun den letzten Eigner des Schiffes zu Wort kommen:

Wie die BERTHA wieder zum Schwimmen kam

von Jörg Friedrich, Wiederitzsch

Auf der Suche nach alten Überresten der ehemals zahlreichen kleinen Frachtsegler, die auf Haff und Bodden bis weit in die sechziger Jahre, früher unter Segeln, dann mehr und

1.) Als erstes wurde der Rumpf vom Schmutz, Rost und Abfällen der letzten 15 Jahre befreit

mehr motorisiert, einen großen Teil des Güterverkehrs in den Küstengebieten bewältigten, Stieß ich im Frühjahr 1984 auf das Wrack der "Bertha" am Ludwigsburger Strand bei Greifswald.
Dieses Schiff wurde 1910 als Galeass-Ewer auf einer sehr bekannten Werft in Wewelsfleth für einen Reeder in Lassan am Achterwasser gebaut. Die "Bertha" beförderte bis 1952 nur unter Segeln ohne Hilfsmaschine mit 2 Mann Besatzung bis zu 60 Tonnen Ladung und war mit großer Wahrscheinlichkeit der letzte reine Frachtsegler Deutschlands.
Der Rumpf des Schiffes ist aus 6-8 mm Stahl - platten genietet und besitzt für den Einsatz in flachen Küstengewässern einen flachen Boden. Dementsprechend wurde solch ein Fahrzeug mit großen eichenen Seitenschwertern gesegelt. Die "Bertha" hat eine Länge von 18,30 m, zu der ein Vorgeschirr von ca.6 m Länge kommt. Die Rumpfbreite beträgt 4,60 m und der Tiefgang im segelklaren Zustand vorn 60 cm und achtern 70 cm. Getakelt war das Schiff mit Groß- und Besanmast, über deren Gaffelsegeln noch jeweils ein Gaffeltoppsegel gefahren wurde. Am Vorgeschirr wurden Fock, Klüver und Außenklüver gesetzt. Außerdem konnten über dem Außenklüver ein Jager und am Großmast eine Breitfock gefahren werden. Wie beim modernen Anderthalbmaster liegt auch hier der Schwer - punkt von Groß und Fock etwa über dem Gesamtsegelschwerpunkt, sodaß so ein Schiff auch bei kleiner Besegelung voll manövrierbar blieb. Die Segelfläche betrug zwischen 170 und 200 qm...
Nach Ermittlung des jetzigen Rechtsträgers erhielt ich von diesem die Zusage zum Verkauf. Durch familiäre und gesundheitliche Probleme war ich jedoch nicht sogleich imstande, Kauf und Bergung durchzuführen, wodurch sich die ganze Aktion leider über ein Jahr verzögerte. Danach galt es erst, die Arbeiter- und Bauern-Inspektion, die das Wrack unbedingt verschrotten lassen wollte, mit Unterstützung des BDS

2.) Die großen Lecks wurden durch wasserdichte Verschraubungen dichtgesetzt

(Bund Deutscher Segler) und kultureller Einrichtungen von der kulturellen und Schiffbaugeschichtlichen Bedeutung der "Bertha" zu überzeugen.
Am 24.August 1985 ging es dann endlich mit einem Riesenhaufen Ausrüstung und technischen Hilfsmaterialien mit PKW und Anhänger von Leipzig nach Loissin bei Ludwigsburg, wo wir auf dem Zeltplatz kampierten. Mit meiner Tochter und einem Kollegen, der auch oldtimerbegeistert ist, wurde der Rumpf des Schiffes vom Schmutz, Rost und Abfällen der letzten 15 Jahre befreit. Dabei wurden zwei große Löcher im Laderaum und mehrere punktförmige Durchrostungen festgestellt. In Absprache mit der DSRK wurden die großen Lecks als wasserdichte Verschraubungen und die kleinen Löcher mit Leckschrauben dichtgesetzt. Ein stählernes Notruder wurde so angepasst, daß es sich nach geglücktem Zuwasserbringen problemlos im flachen Wasser anbringen ließe. Außerdem wurde das Logis mit einer provisorischen Wegerung und zwei Kojen sowie Stauraum für Werkzeug, Bekleidung und Proviant versehen.
Nach sieben Tagen harter Arbeit war das Schiff fertig zum Zuwasserbringen. Wegen des geringen Ufergefälles und des flachen Wassers am Ostufer der dänischen Wiek war geplant, das Schiff durch einen Vierachser der Armee mittels Spill ins tiefe Wasser zu ziehen. Da sich hierbei Kompetenzschwierigkeiten erschwerend auswirkten, mußten wir Anfang September erst einmal unsere Zelte abbrechen.
Nachdem sich diese Bergungsvariante bis Ende September noch immer nicht geklärt hatte, beschlossen wir, uns erst einmal wieder vor Ort zu begeben und die Bergung auf jeden Fall bis zum 7. Oktober durchzuführen, da das Wetter zu dieser Jahreszeit von Tag zu Tag schlechter werden konnte.
Am 29.September fuhren wir diesmal zu zweit nach Greifswald. Nachdem uns der alte Eigentümer des Wracks, das Betonwerk Greifs-

3.) Am 2.Oktober wurde mit der Wühlerei angefangen...

wald, den Fuhrparkleiter als Verbindungs - mann in der Bergungsangelegenheit zur Verfügung gestellt hatte, gingen wir die zu klärenden Probleme gemeinsam an. Diese bestanden darin, ausreichend schwere Zugmittel mit entsprechender Watfähigkeit zum Einsatz zu bringen. Anhand der vorliegenden Originalbauzeichnung war es möglich, die Restmasse des Rumpfes mit 18 Tonnen zu bestimmen und den zu erwartenden Tiefgang vorn mit 4o cm und achtern mit 6o cm zu ermitteln. Zur Überwindung der Reibung im Ufersand mußten daher mindestens 12 Mp Zugkraft zur Verfügung stehen, die das Schiff etwa 3o m achteraus bis in 65 cm tiefes Wasser bringen mußten.
Nach zwei Tagen Verhandlung mit sämtlichen in Frage kommenden Betrieben hatten wir uns nur halbherzige Zusagen und jede Menge Absagen eingehandelt. Fast völlig entnervt beschlossen wir daher, den betriebseigenen Bagger zum Einsatz zu bringen, der durch ständiges Baggern rund um die "Bertha" dafür sorgen sollte, daß diese allmählich zum Schwimmen käme.
Unter großem Einsatz der beteiligten Kollegen wurde mit der Wühlerei angefangen.
Nach 6 Stunden stand "Bertha" wie zu einer Ausstellung auf einem bis zu einem Meter hohen Sockel, und in dem vom Ufer einmal um sie herum reichenden Graben spülte das Boddenwasser, mit dessen Spülwirkung wir über Nacht und bei Auflandigem Wind verstärkt rechneten. Doch leider hatten wir uns verrechnet: "Bertha" stand am nächsten Morgen noch genau so hoch und trocken.
Durch ständiges Tiefergraben und laufendes Spülen gelang es dann endlich, das Schiff seitwärts in den Graben rutschen zu lassen. Dann konnte von der anderen Seite her die verbleibende Schwelle, so weit der Bagger reichte, abgetragen werden. Dann wurde das Schiff mittels LKW und Bagger auf die tiefe

4.) ...nach 6 Stunden stand "Bertha" wie zu einer Ausstellung auf einem hohen Sockel.

Seite des Baggerlochs gezogen und die andere Hälfte weiter ausgebaggert. Nachdem der Rumpf auf diese brutale Art und Weise mehrere Male über den aus grobem Kies und Muschelkalk bestehende Schwelle gezogen wurde, ohne daß der altersschwache und dünngerostete Boden einriß oder durchbeulte, begann ich Hoffnung zu schöpfen und verneigte mich innerlich tief vor den Leist - ungen der Metallurgen und Schiffbauer des Jahres 191o.
Zum Feierabend lag "Bertha" in einem hübschen kleinen Hafenbecken und zum Aufschwimmen fehlten nur noch ca. 5 cm, da die in der Mitte des Beckens liegende Schwelle nicht völlig weggebaggert werden konnte und über ihr nur noch ca 4o cm Wasser stand. Durch den spontanen Einsatz eines großen Straßenhobels gelang es dann am 4.1o. vormittags, den flachen Kiesgrund zum Bodden hin zu vertiefen und "Bertha" nach 2-3 Anläufen aus dem flachen Wasser ins Tiefe zu schleppen, wo sie nach über 12 Jahren endlich wieder in ihrem Element schwamm. Der berechnete Tiefgang stimmte übrigens exakt.
Anschließend mußte als erstes ein abgesprungener Nietkopf dicht unter der Wasserlinie abgedichtet und das angepaßte Notruder angebaut werden. Danach ging es im Schlepp eines Netzbootes zum Ludwigsburger Hafen, wo die geglückte Bergung und der anschließend erfolgte Kauf gebührend gefeiert wurde.
Am Sonnabendmorgen wurden wir dann nach Wieck geschleppt, wo wir auf den am 9.1o. nach Berlin abgehenden Schlepper warten wollten. Durch exaktes Timing und vorbildliche Hilfsbereitschaft und verständnisvollste Unterstützung durch alle Beteiligten, gelang es dann am 8.1o. vormittags, die Abnahme durch die DSRK und durch das Seefahrtsamt Wolgast durchführen zu lassen, mit dem Schiffsführer des MS "Gützkow" der

5.)Durch ständiges Weitergraben gelang es dann, das Schiff in den Graben rutschen zu lassen.

Binnenreederei die Einzelheiten des Schleppens durchzusprechen, die Versicherung und den Schleppvertrag abzuschließen, sowie an den Sportfreund, der mich wegen Zeitmangels auf der ersten Etappe bis nach Berlin vertreten sollte, eine organisatorische und praktische Übergabe durchzuführen.
Durch eine ausgezeichnete Zusammenarbeit seitens des MS "Gützkow" unterstützt, gelangte mein Freund Ulf heil und sicher in Henningsdorf am 13.lo.an. Obwohl die Nächte in dem spartanisch ausgerüsteten Logis recht frisch waren, stellte diese Fahrt über Bodden und Haff und durchs Binnenland mit Oder und Kanalstrecken einschließlich Schleusen- und Schiffshebewerk-Passagen einen Höhepunkt auch für ihn als Berufsnautiker dar.
Wegen zweier Reparaturen an Schleusen verzögerte sich dann das Weiterschleppen bis Mitte November und so war es nicht weiter verwunderlich, daß ich auf der Etappe nach Magdeburg schon mit Schnee und mittleren Nachtfrösten zu tun hatte. Allen Witterungsunbillen zum Trotz ist die "Bertha" nun schon wohlbehalten auf der Saale eingetroffen.
Hier noch einmal ein Dankeschön an alle Behörden und Institutionen, die durch Verständnis und Kooperationsbereitschaft mit dazu beitrugen, daß sowohl die Bergung als auch die Überführung trotz der späten Jahreszeit so gut vonstatten ging.
Von Halle soll "Bertha" nun mittels Sattelschlepper bis nach Leipzig überführt werden. Dort kommt sie dann in meinem Garten in eine umfassende Verjüngungskur, die vorraussichtlich vier Jahre dauern wird. Nach deren Abschluß wird sie sich weitestgehend original in alter Schönheit präsentieren und die Flotte der traditionell geriggten Gebrauchssegler an der Küste verstärken.
Wiederitzsch, Anfang Dezember 1985.

6.) Zum Feierabend lag "Bertha" in einem hübschen kleinen Hafenbecken

Die Nationale Küstenjolle - offenes Boot für die offene

Vor dem ersten Weltkrieg gab es,namentlich auf den märkischen Seen,die "Nationale Jolle" (Abb. 1),aus der sich die "Tourenjolle" entwickelte.Sie war ein nur geringfügig eingedecktes Boot.In "Die Yacht" 1912,Seite 260 erschien damals ein Beitrag von W.Scheibert aus Berlin-Lichterfelde,in dem der Verfasser seine Erfahrungen wiedergab,die er mit den verschiedenen Wanderbootstypen gemacht hatte, als da sind : Segelcanoe,Wandergig,Jolle Typ Flunder,Kreuzeryacht.C.Scheiberts Entwurf (Abb.2) einer Tourenjolle von 5,20 x 1,95 x 0,17 m Tiefgang (ohne Schwert) und ca. 12m² Segelfläche,zeigt schon eine stärker eingedeckte Jolle,die man als Zwischen-Stufe von "Nationaler Jolle"und "Tourenjolle" bezeichnen kann.

"Die Segel sind absichtlich klein gehalten.Die große Formstabilität des Bootes könnte weit mehr vertragen,doch sind die langen Spieren schon beim Mastlegen und ähnlichen Gelegenheiten unbequem,und bei viel Wind und Seegang sind die schweren Spieren,die man nicht reffen kann, unangenehm,ja gefährlich.Mit der vorgeschlagenen Takelage kann sich unsere Jolle selbst bei recht frischer Brise auf das Haff (!) und ähnliche Gewässer ohne großes Risiko wagen, was man einer viel größeren,aber übertakelten Flunder älteren Stils nicht zutrauen dürfte"

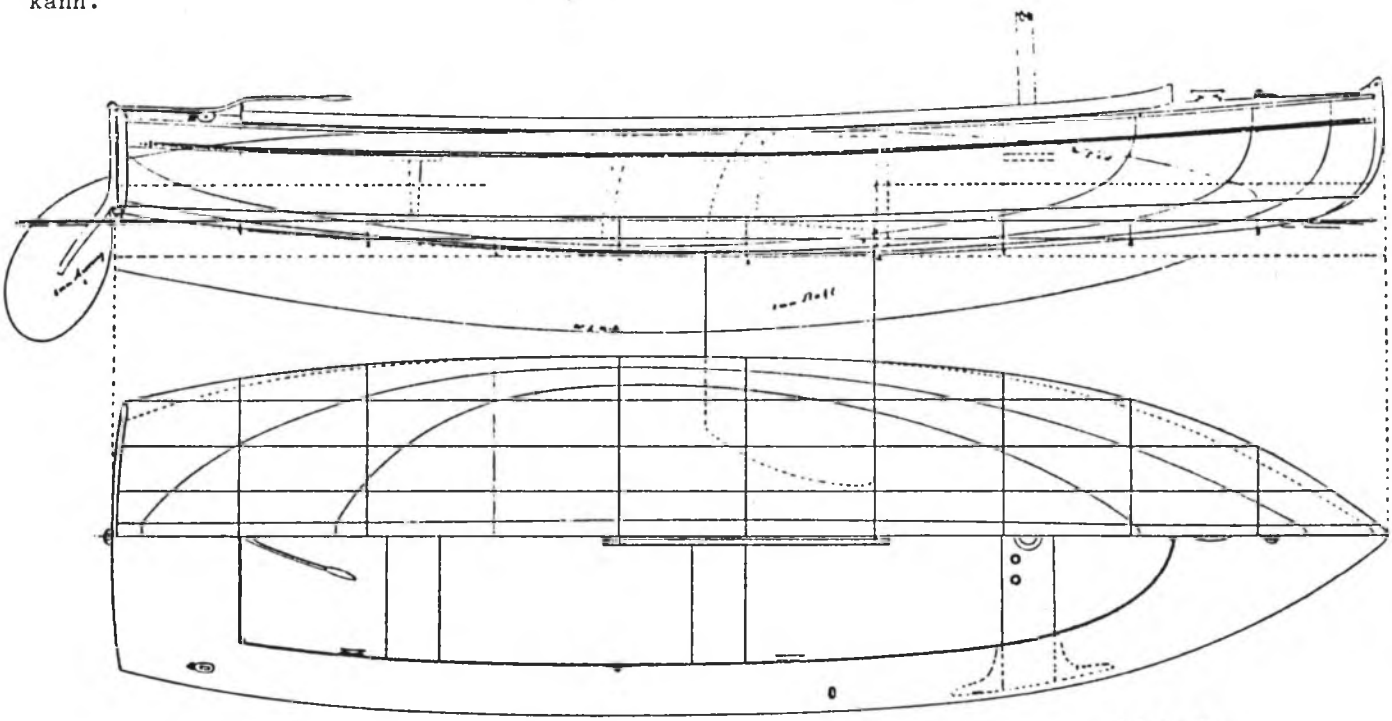
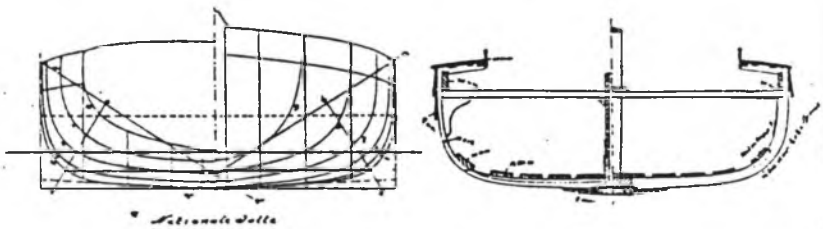


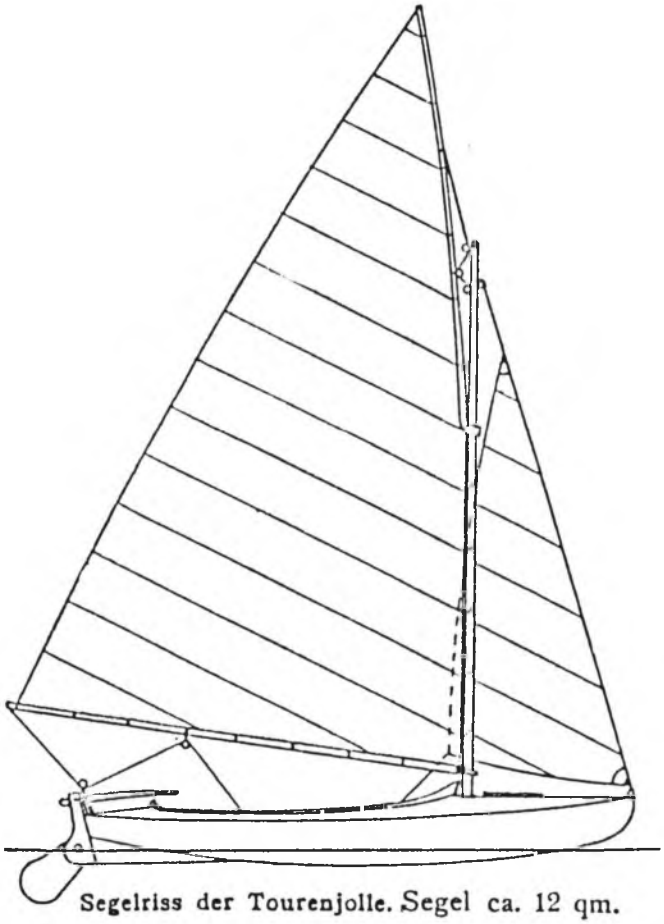
Abb.1



Linienriss und Einrichtungsplan einer nationalen Jolle. Für den Attersee erbaut von Joh. Ratz, St. Gilgen am Wolfgangsee. Grösste Länge 6,00 m; grösste Breite 1,70 m.

ein See

Segelriss der nationalen Jolle für den Attersee.



Segelriss der Tourenjolle. Segel ca. 12 qm.

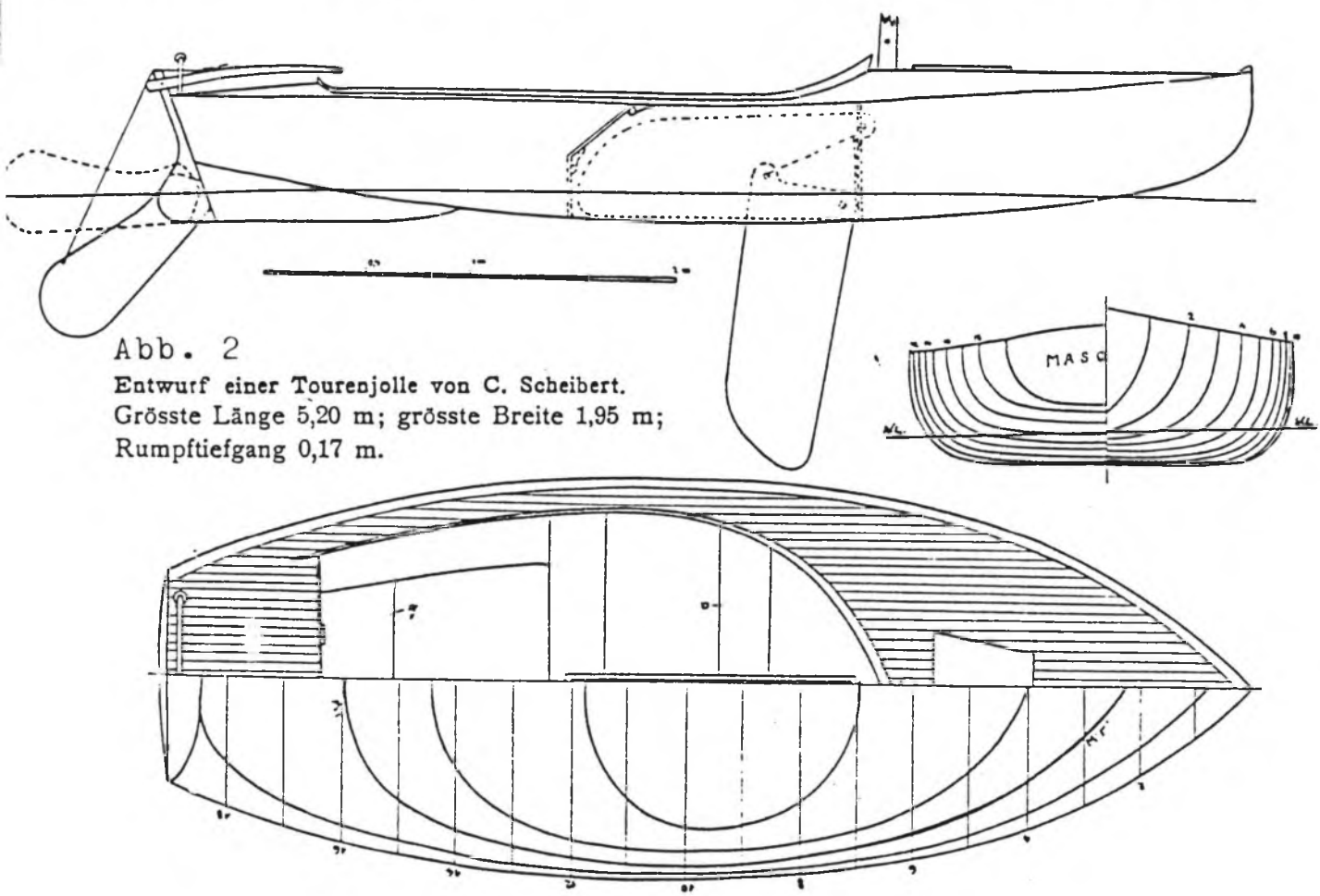
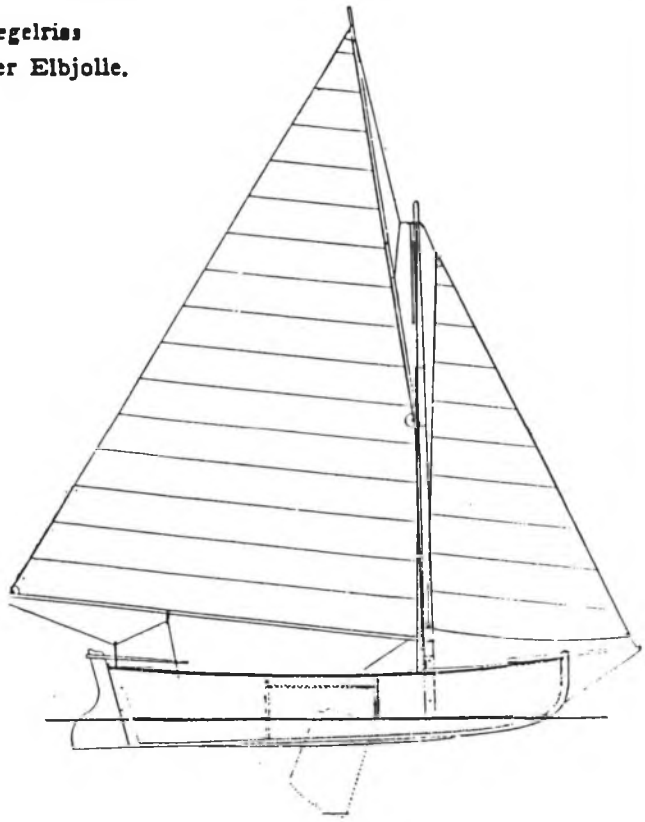


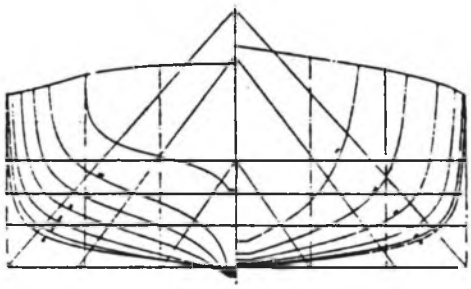
Abb. 2

Entwurf einer Tourenjolle von C. Scheibert.
Grösste Länge 5,20 m; grösste Breite 1,95 m;
Rumpftiefgang 0,17 m.

Für die Beplankung empfiehlt der Verfasser Kiefernholz,weil:" Kiefernholz arbeitet nicht so wie die Eiche,ist billiger und auch leichter.Die Haltbarkeit genügt durch= aus,bei einer nur halbwegs hinreichenden Pflege halten aus solchem Holz gebaute Jollen bequem ihre 10 bis 12 Jahre". - Man sollte die Betonung auf "halbwegs" legen,denn Kiefernholz ist wirklich ein gutes Bootsbauholz.
Nun war der Gedanke mit einem offenen Boot die offene See zu befahren keine ureigenste Idee der Berliner.An Weser und Elbe und nicht nur dort,war man durch die örtlichen Verhältnisse gezwungen sich et= was einfallen zu lassen.Aus demselben Jahr 1912 stammen die Entwürfe für eine Elbjolle, (Abb.3),nach den Vorschriften der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne-welcher Yachti kommt schon ohne so etwas aus?- und für eine "Segeljolle für die Unterweser".Beide

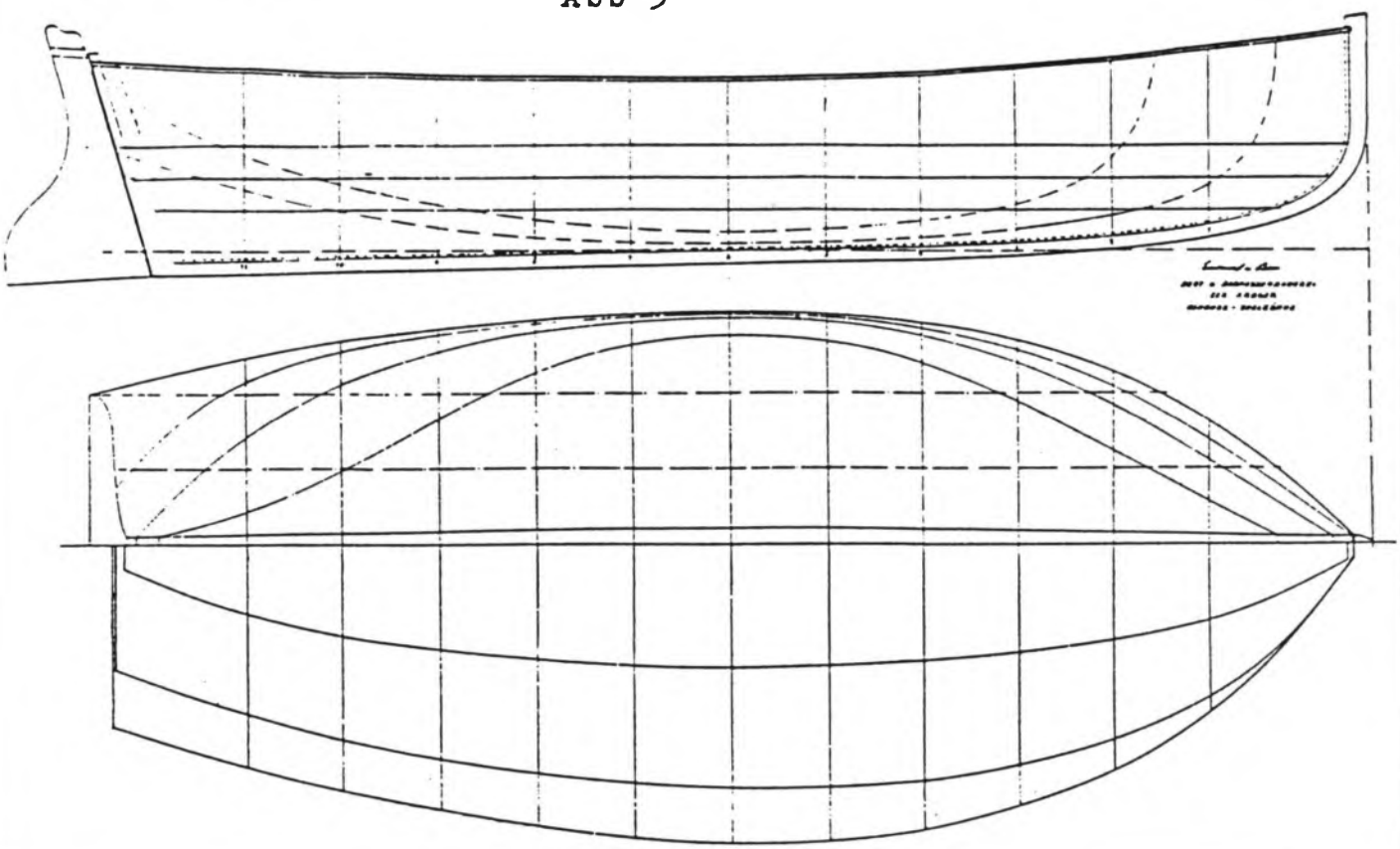
Segelriss der Elbjolle.





Linienriss einer Elbjolle nach den Vorschriften der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne. Erbaut von der Boots- und Barkassenbauerei Gebr. Kröger, Hamburg-Oevelgönne. Grösste Länge 6,00 m; grösste Breite 2,20 m.

Abb 3



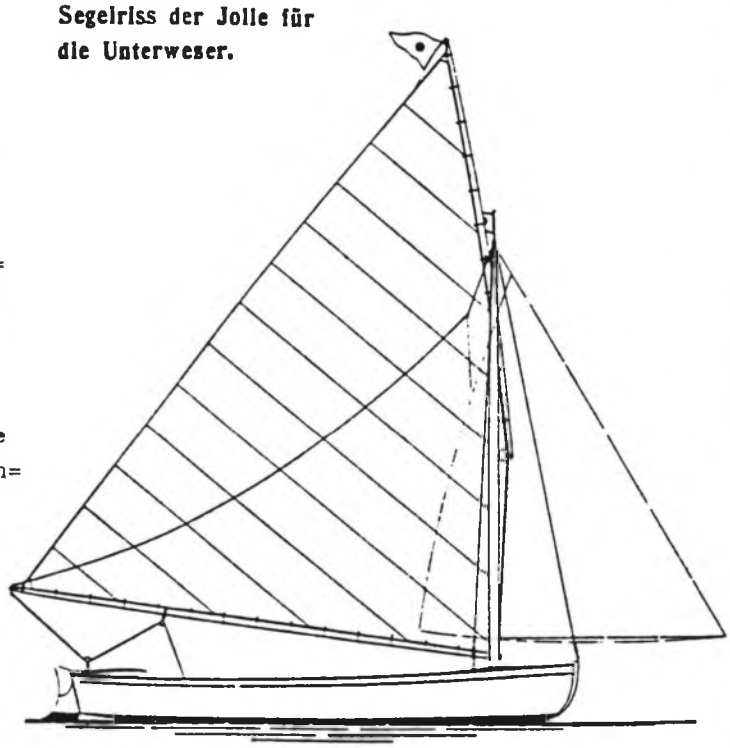
waren aber keine Hartwetterboote,weil nicht genügend eingedeckt.

In Heft 39/1912 taucht erstmalig ein Entwurf für ein als "Küstenjolle" bezeichnetes Boot auf(Abb.5).Die Maße sind: L= 5,80 (LCWL = 5,18),B= 2,00,Tg.ohne Schwert =0,20,Freibord= 0,49 m.Der Konstrukteur,Georg Howaldt,Danzig-Langfuhr,seines Zeichens cand.arch.nav.! schreibt dazu:

"Küstenjolle"

Die in nebenstehenden Rissen wiedergegebene Jolle,die in mehreren Exemplaren für die nächste Saison zur Ausführung gelangen soll, dürfte bei manchem Segler an der Wasserkante Interesse erwecken,da sie als Ersatz für die auf See und Haff durchaus unbrauchbare "nationale Jolle" sein soll.Das Boot ist für einen Marineoffizier gezeichnet,und es ist dabei Vorsorge getroffen,daß es auch leicht

Segelriss der Jolle für die Unterweser.



Segeljolle für die Unterweser Grösste Länge 6,00 m; grösste Breite 1,80 m; Tiefgang mit Schwert 1,11 m.
Entworfen von F. Pyszka, Berlin.

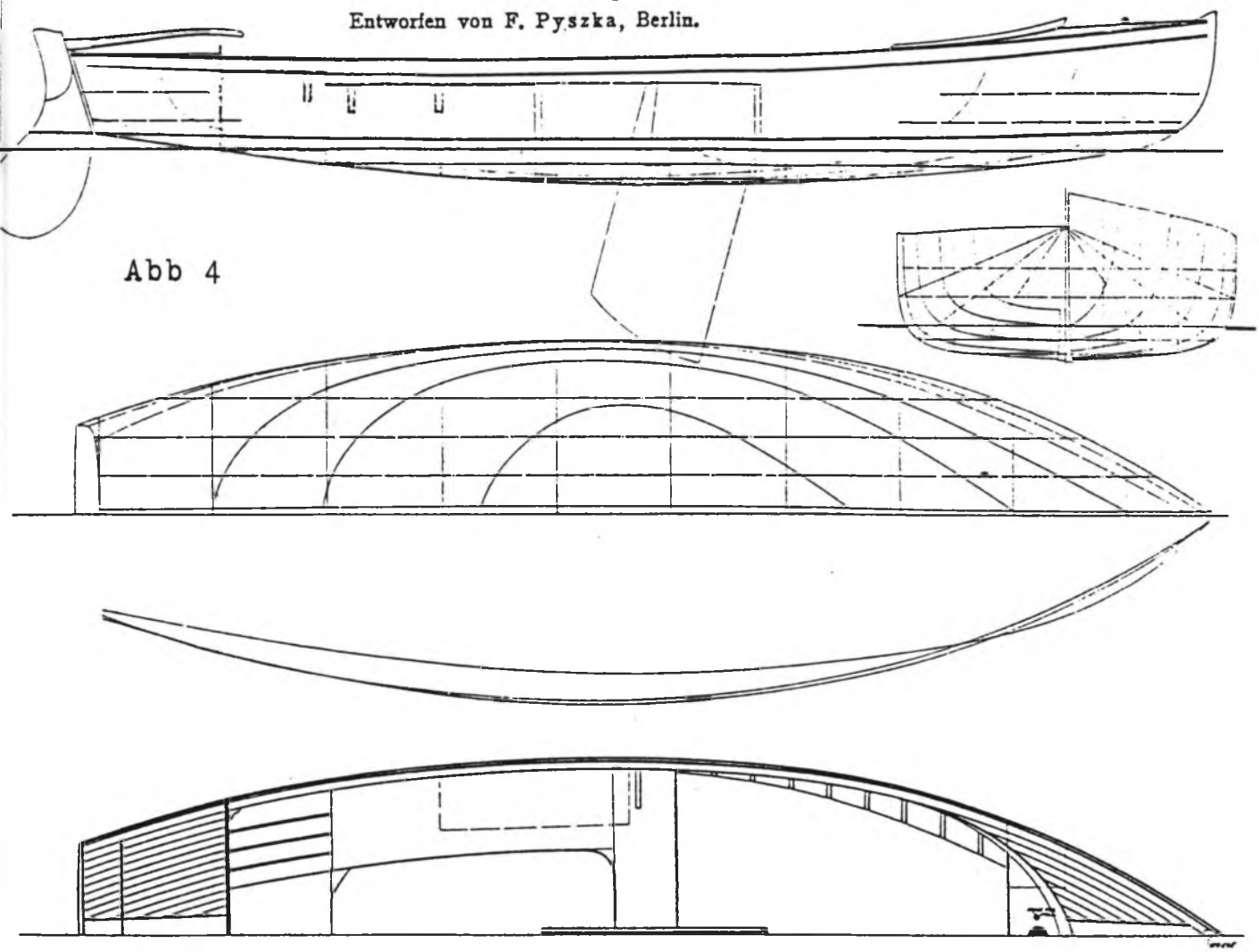
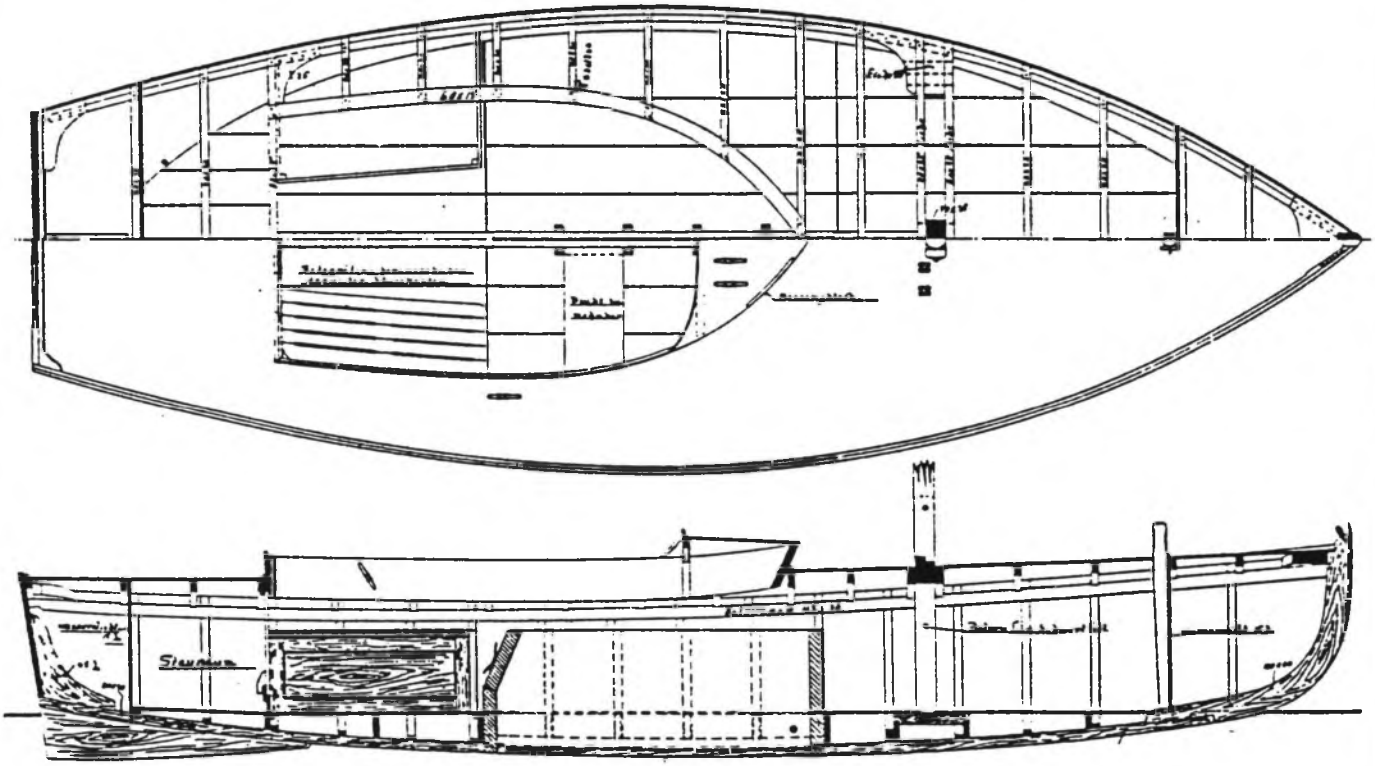
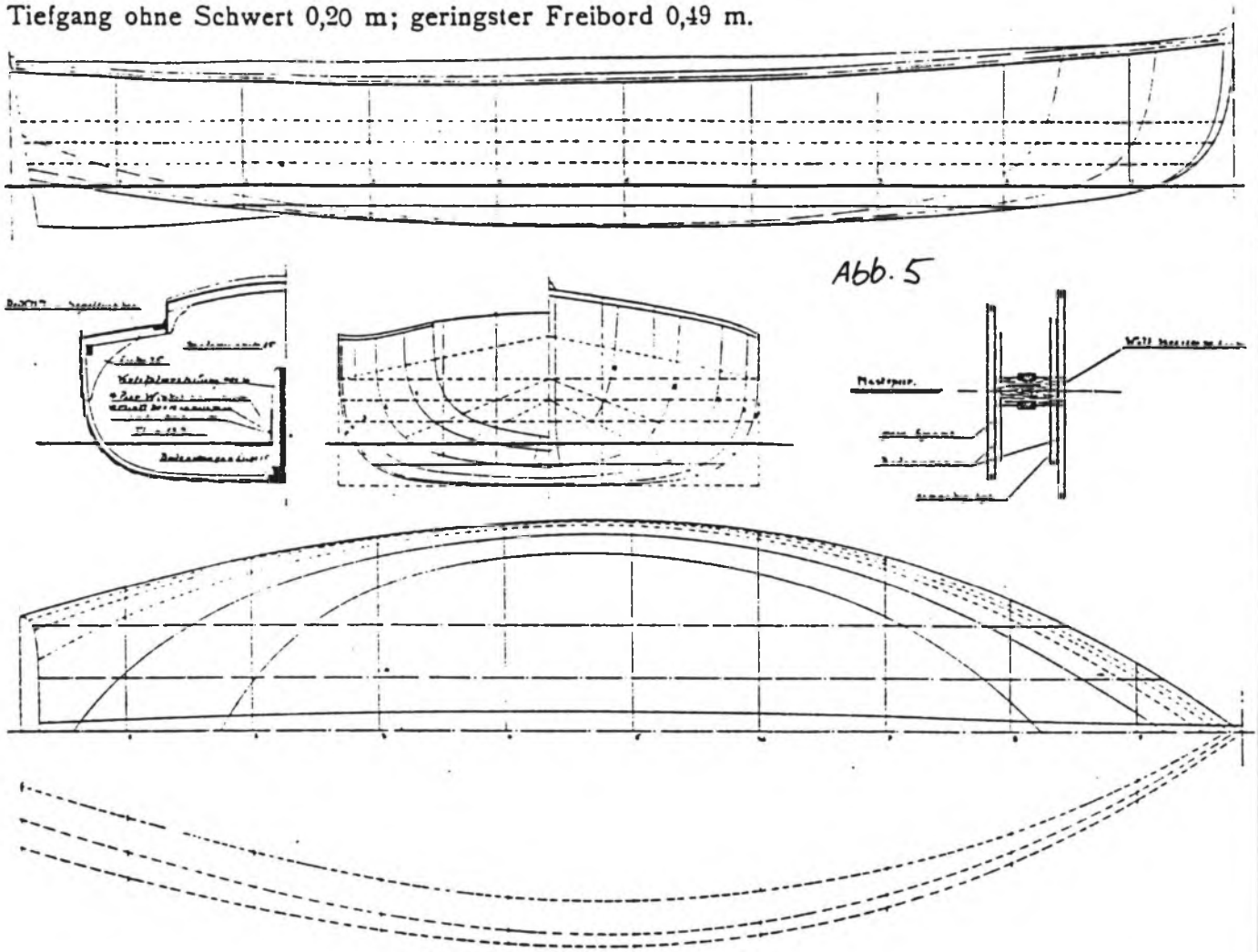
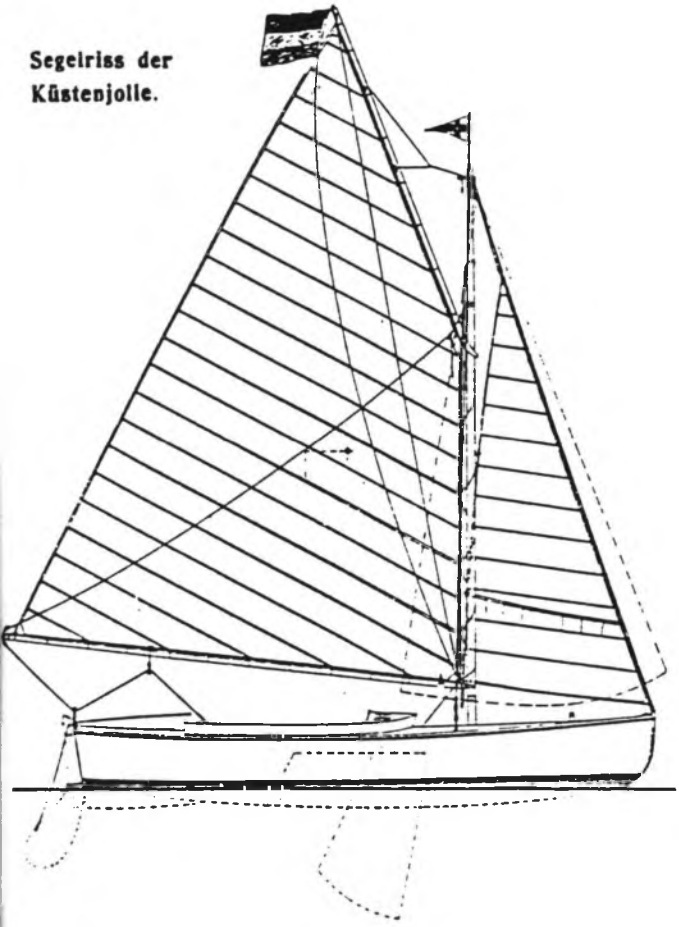


Abb 4



Linienriss und Einrichtungsplan einer Küstenjolle. Entworfen von cand. arch. nav. Georg Howaldt, Danzig
Grösste Länge 5,80 m; Länge C.W.L. 5,18 m; grösste Breite 2,00 m;
Tiefgang ohne Schwert 0,20 m; geringster Freibord 0,49 m.





Segelriss der Küstenjolle.

an Bord eines Kriegsschiffes mitgenommen werden kann(Heißvorrichtung und Klappmast). Seiner Bestimmung gemäß war der Hauptwert auf Seetüchtigkeit zu legen,die durch die Form - vor Allem des Vorschiffes - einerseits durch reichlichen Freibord,eine genügende Breite,sowie weitgehendste Eindeckung andererseits erreicht werden soll.Die Beseglung von insgesamt 20m² ist als mäßig zu betrachten.Um im Notfalle auf Strand laufen zu können,ist das Ruder zum Aufholen eingerichtet. Eine Hacke schützt das aufgeholte Ruder bei dem Auflaufen auf den Strand.

Das Cockpit bietet 3 Personen bequem Platz, der Raum vorn unter Deck ist lang,breit und hoch genung,um 2 Personen ein eventuelles Übernachten zu ermöglichen.

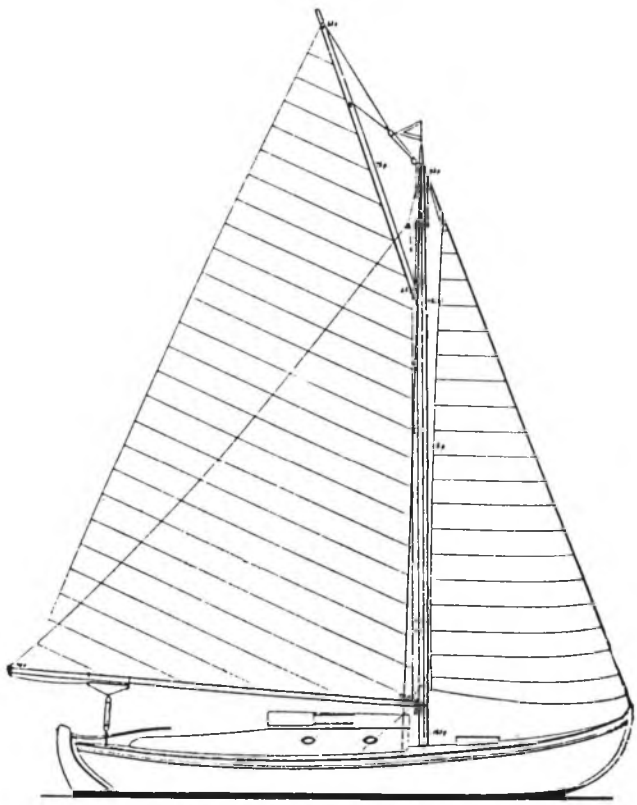
Für eine Menge Stauraum ist außer im Achterschiff noch in Gestalt von Kästen mit Deckeln,die sich unter den Duchten befinden gesorgt.

Am vorderen Ende des Cockpits befindet sich ein kleines Walfischdeck,auf dem sämtliche Fallen,die durch an Deck befindliche Rollen laufen,belegt werden.Die Bedienung ist dadurch äußerst vereinfacht.Das Boot ist geklinkert(!) und,dem besonderen Zweck entsprechend,kräftig gebaut. G.H."

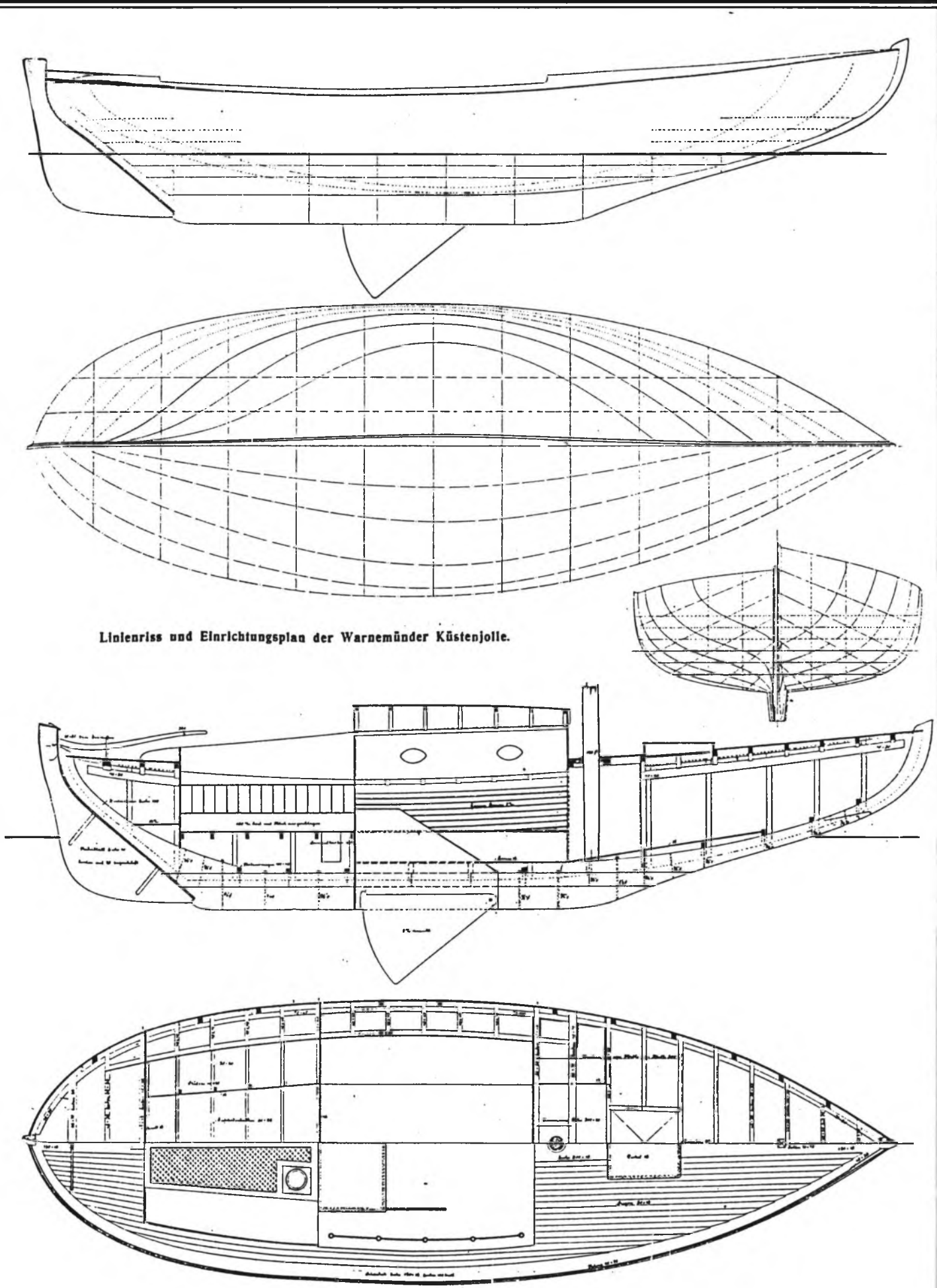
Dem Gedanken nach ist diese Küstenjolle aus der Nationalen Jolle entstanden,jedoch gab es schon vorher Jollen,die in die gleiche Richtung zielten.Diese hatten aber andere "Vorfahren",nämlich bodenständige,gewerblich genutzte Boote.Als ein treffendes Beispiel mag hier die "Warnemünder Küstenjolle" (Abb.6) stehen,die aus der bewährten Warnemünder Fischerjolle entwickelt wurde.Diese Jolle nun war eine Spitzgatjolle,und es war Direktor Berg von der Neptun-Werft in Rostock,der bereits 1901 mit seiner Boddenjolle den ersten Schritt dazu getan hatte.Dieses hier abgebildete Boot ist mit seinem 750kg schweren Ballastkiel und seinen Kajütaufbauten schon ein Küstenjollenkreuzer,denn eine Jolle hat keinen Aufbau,und stellt somit schon einen Abschluß in der örtlichen Entwicklung dar.

Die Yacht" schrieb dazu 1913:

"Nebenstehende Risse zeigen den Typ einer Küstenjolle,wie er sich hier rein lokal aus der altbewährten Warnemünder Jolle(Abb.9) entwickelt hat.Mit ihrem Vorbild hat sie gemein die einfache,derbe und kräftige Bauart im Spitzgattyp und entsprechende Seetüchtigkeit;gewonnen hat sie an Segeleigenschaften:große Formstabilität,vergrößert



Segelriss der Warnemünder Küstenjolle.



Linienriss und Einrichtungsplan der Warnemünder Küstenjolle.

durch einen gußeisernen Ballastkiel von ca.15 Ztr.,Schnelligkeit am Winde,besonders auch raumschots,und gute Manövriertfähig= keit,die so sehr nötig ist zum Ansegeln des bei ein=oder auslaufendem Strom mit Recht so beliebten Warnemünder Hafens,da er durch ein=oder auslaufende Trajekte, ohne jedes Signal hart um die Molen kom= mende Passagierdampfer,zahlreiche Ruderboote und Jollen meist anmutig belebt ist."

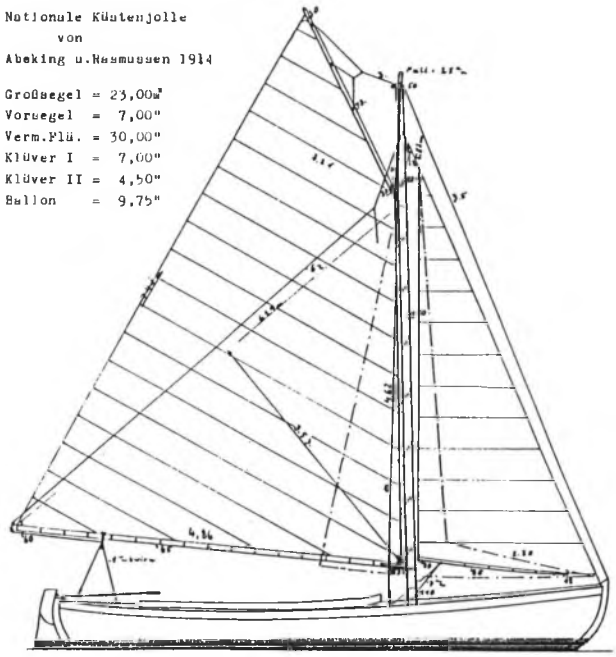
Es gab damals schon 20 Boote diesen Typs. Die Abmessungen waren:

Länge über Deck	7,40m
" in CWL	5,80"
B	2,40"
T	0,60"
T mit Schwert	1,20"
Deplacement	1,75t
Ballast	0,75t
Großsegel	24,50m²
Vorsegeldreieck	10,50"
Fock	8,20m²

Dieser Küstenjollenkreuzer sollte damals für ca.2000 Mark,Goldmark versteht sich, zu haben sein und zwar mit Pütt un Pann' un Hün un Perdün.In seiner einfachen Bau= art,so ohne viel Kikikram,sollte dieses Boot auch von kleineren Bootswerften ge= baut werden können,und das haben die dann auch getan.Ich kenne diese Küstenjollen= kreuzer aus eigener Anschauung und kann sagen,daß es seetüchtige und flotte Boote waren,das Richtige für die Ostsee!

Es hat also schon Küstenjollen gegeben bevor G.Howaldt mit seinem Entwurf 1912 in der "Yacht" hervortrat,jedoch setzte nun eine intensive Auseinandersetzung über diesen Bootstyp ein,und als dann 1913 Bauvorschriften für die "Nationale Küsten= jolle" erlassen wurden,nahmen sich die professionellen Konstrukteure der Sache an.

Die Risse der verschiedenen Werften oder Konstrukteure lassen örtliche Traditionen erkennen.Seine Entwicklung zum Klassen= sportboot wurde bestimmend von den berliner Seglern betrieben,die die Ostsee und vor allem das Stettiner Haff als ihren Haus-Ocean betrachteten.(Der Antrag der Oevel= gönner auf Erlaß einer Klassenvorschrift 1912 scheiterte wohl am Fehlen des rich= tigen Drahtes nach oben.)Die Entwicklung der Küstenjolle vom Tourenboot zum regatta= fähigen Boot ist sehr gut an den beiden 1912 und 1922 von Rasmussen entworfenen Rissen zu erkennen(Abb. 7 u.8).Auch in der Rasmussen-Zeichnung von 1922 war ein Auf= bau angedeutet.Die Freunde der Jollensegelei auf der offenen See waren älter geworden und verachteten ein Dach über dem Kopf nicht mehr.Die Küstenjolle war ein Hartwetterboot



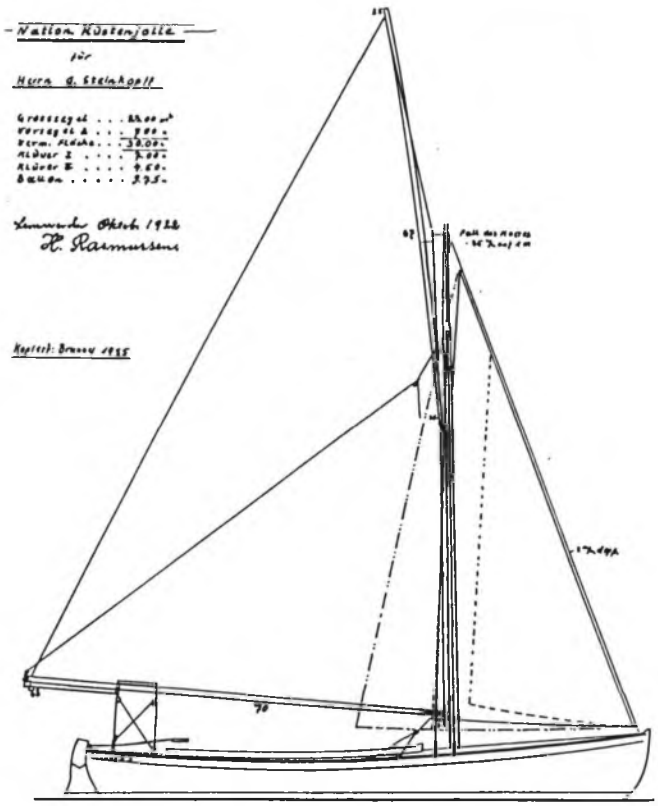
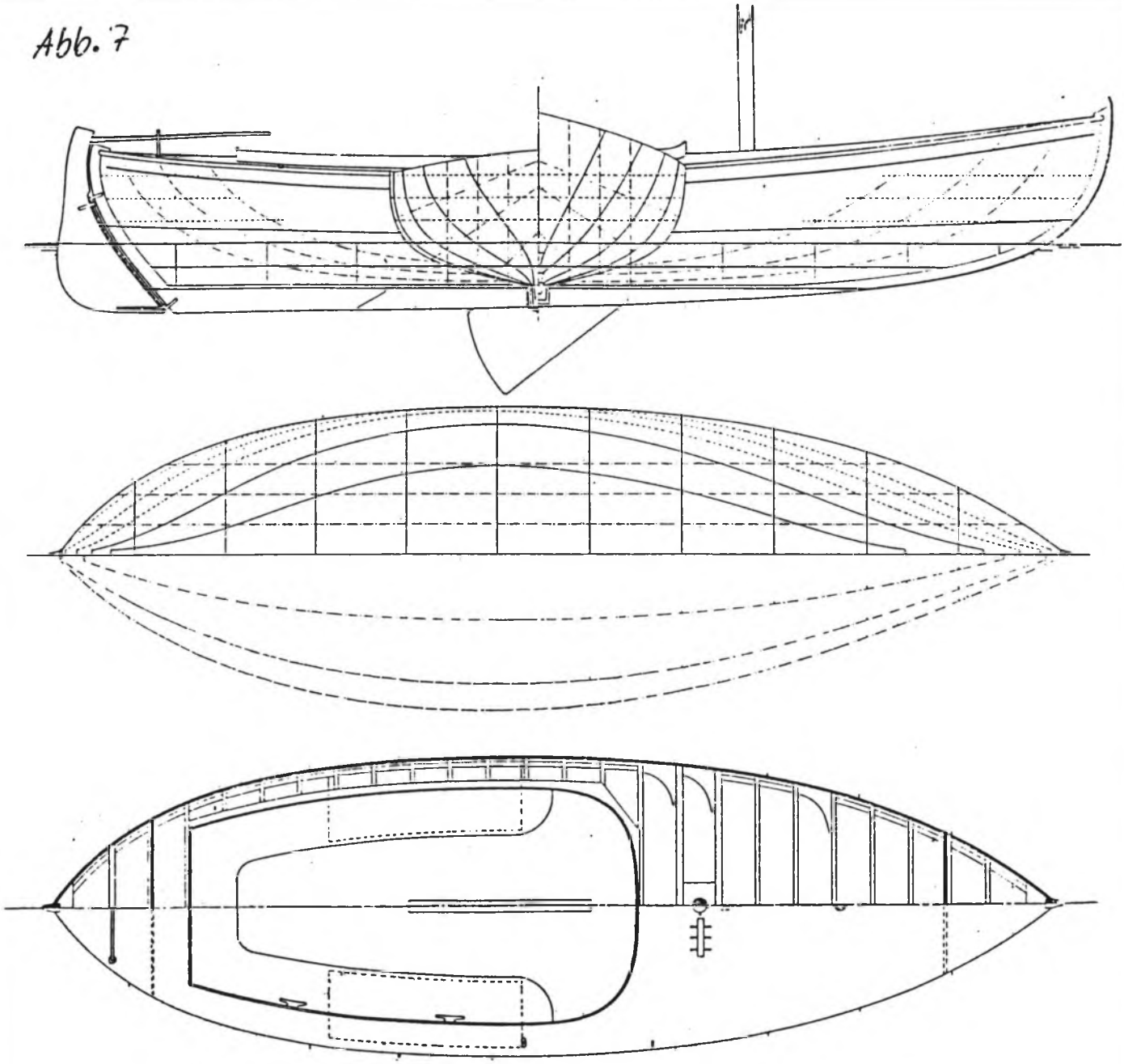
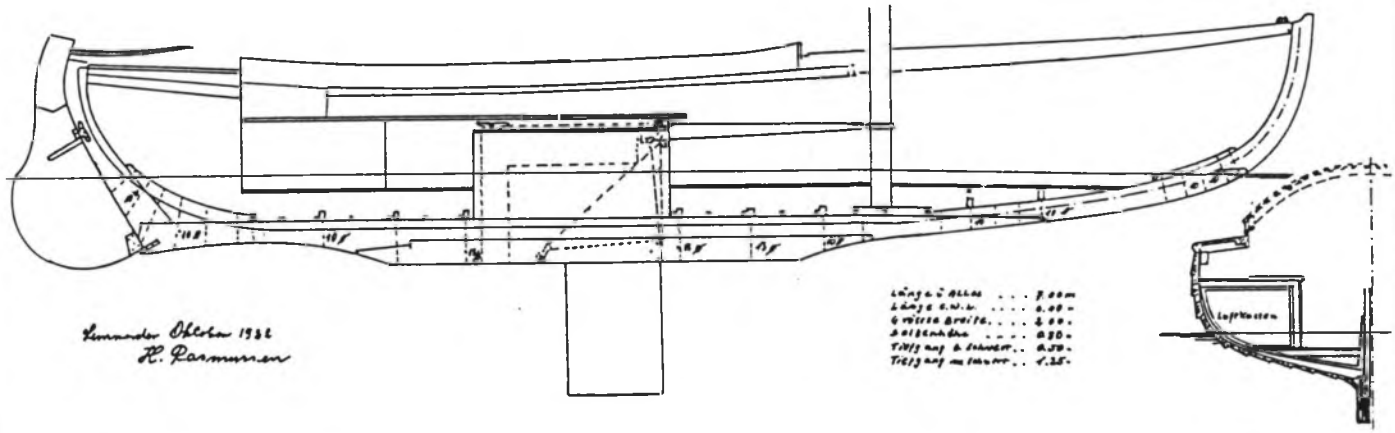


Abb. 7



Linienriss, Einrichtungs- und Bauplan einer Küstenjolle, die ungefähr den Vorschriften für die nationale Küstenjolle entspricht.
Entworfen von Abeking & Rasmussen.
Länge max. 6,70 m, Länge WL. 6,10 m, Breite 1,95 m, Tiefgang ohne Schwert 0,46 m, Tiefgang mit Schwert 1,00 m.

Abb. 8



für Männer,die sich als Seeleute verstanden, und der Seemann gehört nun einmal an und nicht unter Deck!

Überraschend schnell legte der Deutsche Segler Verband die Klassenvorschriften für die "Nationale Küstenjolle" vor.Sie wurde in "Die Yacht" Jahrgang 1913,Seite 1224 ff veröffentlicht.

" § 1. Bauart

Die Nationale Küstenjolle muß ein Kielboot mit oder ohne S-chwert sein.

§ 2. Form

Die Jolle muß ein auf Kiel und Steven gebautes Boot mit runder Kimm sein.Sie kann Hintersteven oder Spiegel haben,aber kein Heck,und muß nach den folgenden Bestimmungen gebaut sein.Sharpies,Doppelboote und ähnliche Konstruktionen sind ausgeschlossen.

§ 3. Meßformel

L + B = 9,00m

Hierin bedeutet:

L. die größte Länge des Rumpfes ü.A.

B. die größte Breite des Rumpfes gemessen auf der Außenhaut.

§ 4. Breite

Die Breite B muß mindestens 2,00 m die Breite in der Wasserlinie mindestens 1,80m betragen.Eine nicht zu vermessende Scheuerleiste von höchstens 0,02 m Dicke und 0,03 m Höhe ist erlaubt.

§ 5. Freibord

Der Freibord muß mindestens betragen: vorn: 0,85 m, an die niedrigsten Stelle: 0,50 m, Achtern: 0,625 m, gemessen von Oberkante Schandeckel.

§ 6. Tiefgang

Der Rumpftiefgang in rennfähigem Zustande ohne Mannschaft muß Betragen:

a) bei Jollen mit Schwert:
mindestens: o,45 m
höchstens : 0,50 m

§ 11 Eindeckung

Die Jolle muß Laufplanken von 0,25 bis 0,28 m Breite besitzen und einen Setzbord von mindestens 0,08 x 0,013 m haben.Die Abrundung des Cockpits darf einen Viertelkreis nicht überschreiten.Das Vorschiff muß mindestens bis an den Mast,darf aber bis 0,50 m hinter den Mast eingedeckt werden.
Die Eindeckung achtern muß bei einer Spitzgattjolle 1,00 m,bei einer Spiegeljolle 0,70m betragen.

§ 12. Bauausführung

Die Jolle ist klinker aus Eichenholz zu bauen. Leichtere Holzarten sind nur erlaubt für: Deck,Decksbalken,Balkwäger,Bänke,Fußboden, Rundhölzer und Inventargegenstände.
Es dürfen nur europäische Hölzer verarbeitet werden.Die Maße für die einzelnen Teile des Bootskörpers sind folgende:

Kiel= B x H = 0,02 qm außerhalb der Sponung.

Steven = 0,12 x 0,08 m

Spanten,eingebogene: 0,03 x 0,02 m in 0,20m Entfernung von Mallkante zu Mallkante;

Bodenwrangen: 0,03 x 0,05 m in höchstens 0,4 m Abstand von Mallkante zu Mallkante, mittschiffs mindestens 0,6 m Armlänge;

Deck: Dicke der Planken mind.0,015m

Decksbalken: 0,05 x 0,03 m in einem Abstand von höchstens 0,25m von Mallkante zu Mallkante;

2 Mastbalken: 0,05 x 0,045 m;

Balkwäger : 0,06 x 0,03m;

3 Paar Balkenkniee : 0,25 x 0,025

3 Paar Horizontalkniee : 0,25 x 0,025m.

Der Schwertkasten muß auf jeder Seite und mindestens auf jder Bodenwrange mit einem geschmiedeten eisernen Winkel gestützt werden. Am Mast,vor und achtern des Schwertkastens ist je ein gewachsenes Spant anzuordnen.das mit einer Bodenwrange verbunden sein muß.Die

b) bei Jollen ohne Schwert
mindestens : 0,55 m
höchstens : 0,60 m

Der Tiefgang ist auf 0,5 der Wasserlinie von vorne zu messen und darf dahinter die festgesetzten Maße nicht überschreiten.

§ 7.Schwert

Das Schwert muß aus einer Stahl=oder Eisenplatte bestehen,nicht über 12 mm dick sein und um einen nicht versetzbaren Punkt drehbar sein.Es darf an der Vorderkante verjüngt werden.

der tiefste Punkt des vollständig herabgelassenen Schwertes - seine Vorderkante muß bei der Vermessung annähernd einen rechten Winkel mit der Wasserlinie bilden - darf nicht mehr als 0,75 m unter Unterkante Kiel liegen.
Ballast,Stech=und Doppelschwerter sind verboten.

§ 8.Ruder

Das Ruder muß aus Holz,am Hintersteven oder Spiegel frei aufgehängt und von Bord aus

herausnehmbar sein.Es darf nicht tiefer tauchen als Unterkante Kiel.
Doppelruder sind verboten.

§ 9. Eisenkiel

Die Jolle ist mit einem Eisenkiel zuver= sehen,welcher mit den nötigen Bolzen ein höchstgewicht von 300 kg haben darf.Das Gewicht ist vom Erbauer durch Wägung fest= zustellen und bei der Vermessung anzugeben.

§ 10 Luftkästen

Die Jolle muß mit Luftkästen versehen werden, welche zusammen mindestens einen Inhalt von 0,5 m³ enthalten.Dieselben müssen an beiden Seiten unter Deck so angeordnet sein,daß das vollgeschlagene Boot annähernd gleichlastig schwimmt.
Stärke desselben am Kiel soll 0,04 x 0,03 m, am Schandeckel 0,03 x 0,03 m betragen.
Die Dicke der Planken muß mindestens 0,012 m betragen,die sichtbare Breite derselben darf 0,125 m nicht überschreiten.
Die Überlappung muß 0,025 m betragen.Beim an= liegenden Gang darf eine geringe Abschrägung und bei den überragenden Plankenkanten eine Abrundung bis zu einem Viertelkreis vorgenom= men werden.
Die Verbindung der Planken untereinander sowie der Planken mit den Spanten und den Balk= wägern ist durch Niete und Klinkscheibe herzu= stellen.Die Nietentfernung in den Überlappun= gen(Lannings) darf nicht über 0,05 m betragen.

Der Kiel bei Jollen mit Schwert muß von Unterkante Sponung bis Unterkante Kiel eine Höhe von 0,15 m ,bei Jollen ohne Schwert eine solche von o0,25 m haben.
Steven,Spiegel und Kiel dürfen keine Hohlen Linien aufweisen.
Die Sponung des Vorstevens muß parallel zur Vorderkante desselben laufen bis dieselbe die Sponung des Kiels Schneidet.

§ 13 Gewicht.

Das Gewicht der rennfähigen Jolle mit Ruder, Eisenkiel mit Luftkästen.ohne Takelage,Aus= rüstung laut § 16 und Mannschaft darf 850 kg nicht unterschreiten und ist durch Wägung festzustellen.Innenballast in jeder Form ist verboten.

§ 14. Besegelung

Die Jolle ist Sloop zu takeln.Huaritaklung ist verboten.Die nach den I.Y.R.U.-Vorschriften zu vermessende Segelfläche darf 26 Quadratmeter und die Fläche des Großsegels 0,8 der Gesamt= segelfläche nicht überschreiten.
Erlaubt sind nur: ein Großsegel,ein Vorsegel, das gegen ein kleineres ausgewechselt werden darf,und ein Spinnaker.Letzterer darf bei Re= gatten als Ballonsegel gefahren werden.

Rollvorsegel und seidene Segel sind verboten.

§ 15.Rundhölzer

Hohle,gebaute oder Bambusrundhölzer sind ver= boten.Klüverbaum ist verboten.

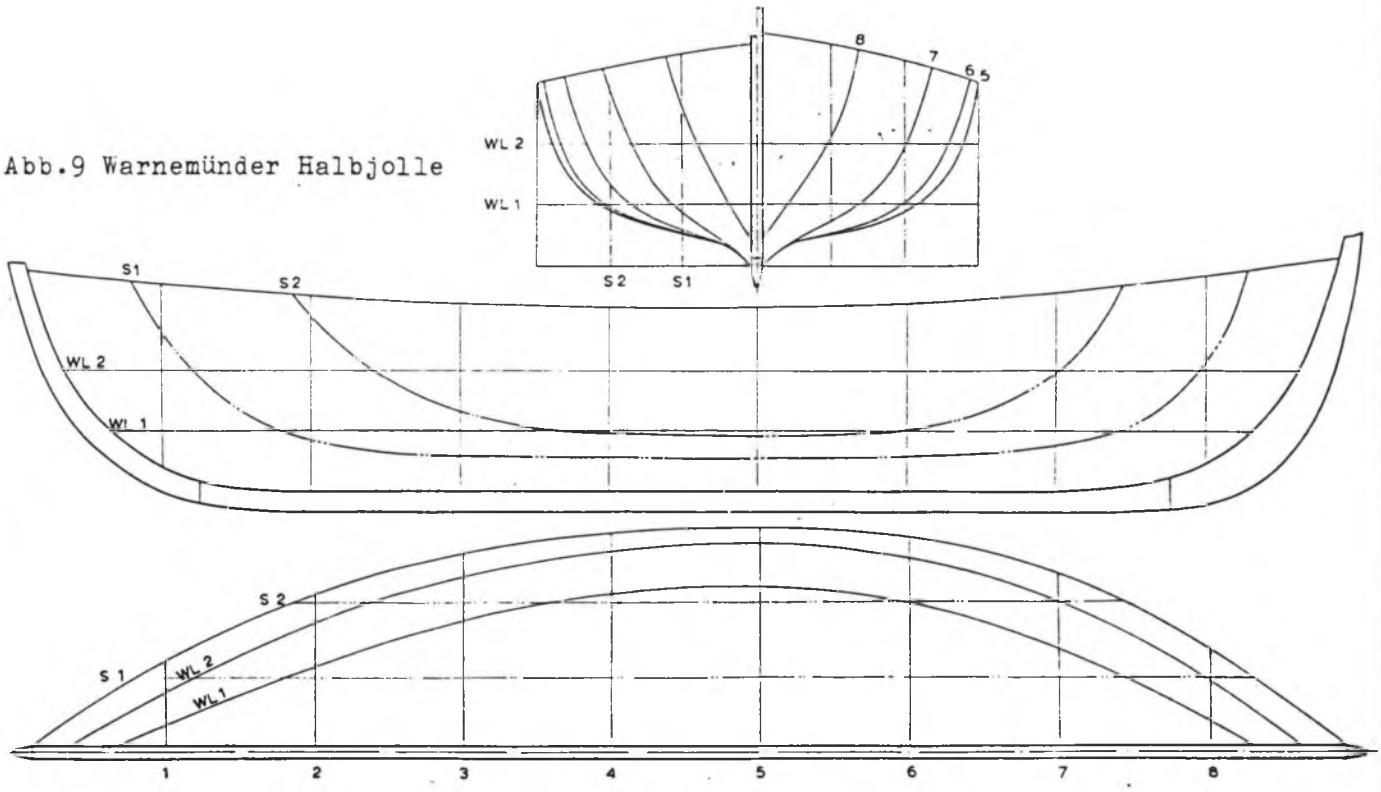


Abb.9 Warnemünder Halbjolle

Der Mast muß am Deck einen Durchmesser von mindestens 0,11 m haben.

§ 16 Ausrüstung

Zur Ausrüstung gehören: 2 Riemen,2 Dollen, 1 Bootshaken, 1 Fangleine, 1 Persenning fürs Großsegel,3 Segelsäcke,1 Rettungsring, 1 Baum=scheere oder Stütze,1 Pumpe, 1 Anker im Ge=wicht von 20 kg und entsprechender Ankertrosse

Das vorstehende Inventar muß bei Regatten an Bord sein.

§ 17.Mannschaft

Die Höchstzahl der Mannschaft kann durch die Ausschreibung auf 2 oder 3 Personen(man be=achte die fortschrittliche Ausdrucksweise!) festgesetzt werden.

Bezahlte Leute (dei Lüd) sind verboten.

§ 18 Bauzeugnis

Jede Jolle muß von einem Vermesser des D.S.V. vermessen sein und ein Bauzeugnis besitzen.

§ 19

Die Geltungsdauer dieser Vorschriften endet am 31.Dezember 1917

x x x x x x

Zu Recht wurde damals die alleinige Zulassung der Eiche als Außenhaut beanstandet und zwar einaml wegen des schon seinerzeit sich ständig verteuernden Eichenholzes ,und weil es gegen Temperaturschwankungen empfindlich sei.Dem ver=suchte man durch die maximale Breite von 15 cm entgegen zu wirken.Wenn man aus verständlichen Gründen außereuropäische Hölzer ausschloß, so hätte man doch Kiefer und Lärche aus Kostengründen allein schon zulassen müssen.

"Die Yacht" schrieb in Erwartung der neuen Sportbootklasse:

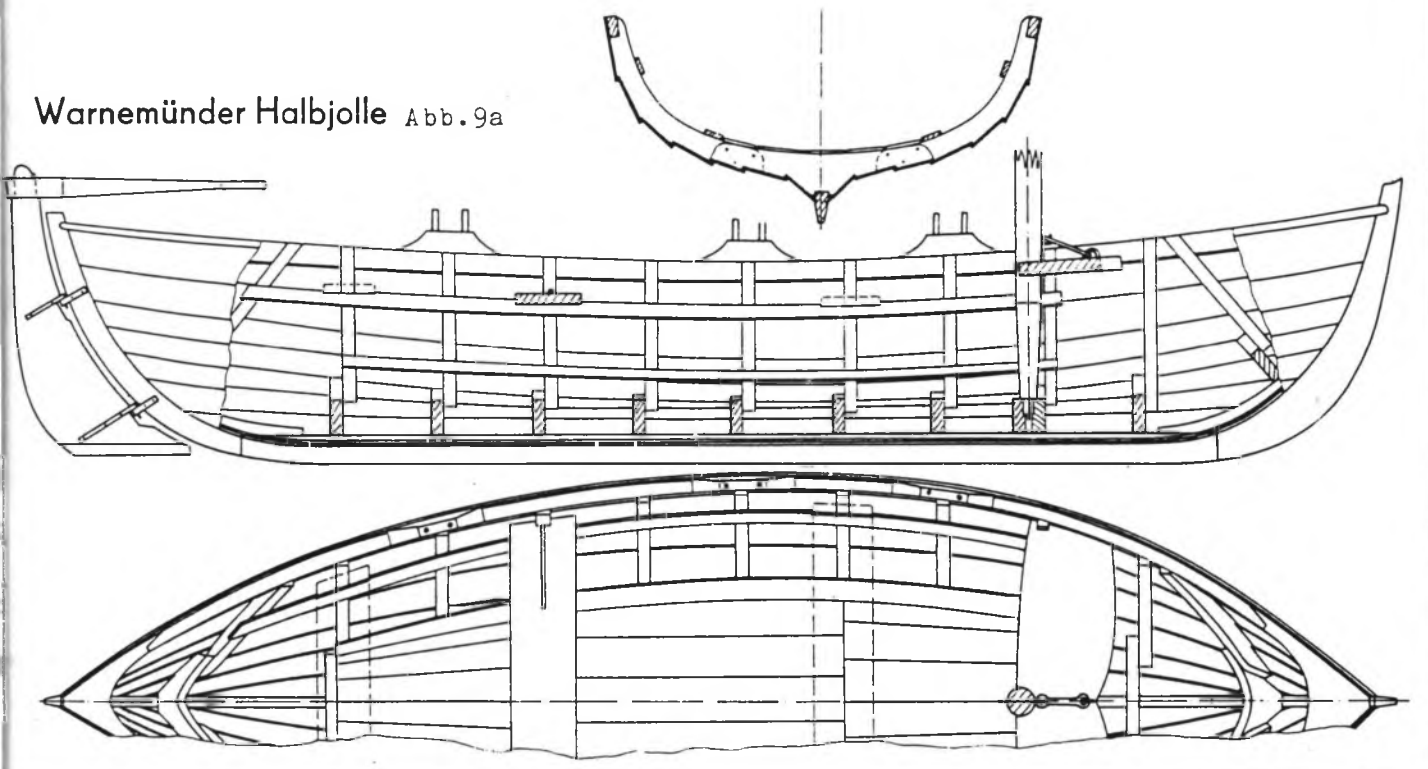
> "Voraussichtlich dürften die Jollen auch ein gefälligeres Aussehen haben,als z.B. die Elbjollen der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne,die unseres Erachtens gar zu sehr und unnötigerweise an den etwas veralteten barkassenartigen Formen festhalten.Der ästhetische Eindruck spielt bei der Einführung einer neuen Bootsklasse (nicht nur bei der,meine ich) auch eine Rolle,die nicht zu unterschätzen ist".-

Diese Worte in Gottes Ohr,damit er den heutigen Schiffs= und Bootskonstrukteuren 'mal was ins Ohr flüstert!

Mit der von Rasmussen entworfenen und gebauten K-Jolle,die aber noch nicht ganz den Vor schriften entsprach (Abb.7)hatte ein Segler an der Nordküste des Schwarzen Meeres bei schwerem Wetter beste Erfahrungen gemacht. - Das waren noch Zeiten,als die Russen noch Boote und Yachten bei uns bauen ließen!-

Karwell-Beplankung war also nicht erlaubt.

Die Befürchtung,die Klassenvorschriften würden Bauherren und Konstrukteure zu sehr in ihren Entscheidungen einengen,erwies sich



Warnemünder Halbjolle Abb.9a

als unbegründet.Das Gros der Küstenjollen= segler war nämlich keine Regatta= sondern Fahrtensegler.Zur Travemünder Woche 1914 waren nur 6 Nationale Küstenjollen gemeldet worden,von denen eine bzw. zwei nicht starte= ten.Es nimmt darum nicht wunder,daß bald auch karweel geplankt wurde und zwar an der Nordsee. Dagegen blieben die Werften östlich Kiels bei dem ohnehin traditionellen Klinkerbau.

Die Küstenjolle war das Traumboot meiner Jugend.Von den Wikingern bis zu den Fischländer Bauern hatten die Altvorderen mit offenen Booten die offene See befahren.Es ihnen nachzutun war verlockend.Die unmittelbare Berührung und der Kampf mit den Elementen,das war Leben aus erster Hand.Die Küstenjolle wirkte derb und kräftig und hatte doch gefäl= lige Formen.Sie erweckte Vertrauen.Schlafen konnte man notfalls unter dem Vorderdeck,aber schlafen konnte man ja noch genug,wenn man tot war.Was waren dagegen schon die Kajüt= boote aller Größen?Bei Schönwetter drängelte sich alles in der engen Plicht:Hei un sei, dei Gör'n un dei Schwiegerol'n.Beim Segeln

---

B a u v o r s c h r i f t

Küstenjolle "Claus VI" B a u Nr. 1678

Länge über Alles	=	7,00 m
Lämge C.W.L.	=	6,40 "
Größte Breite	=	2,00 "
Seitenhöhe	=	0,80 "
Tiefgang ohne Schwert=		0,50 "
Tiefgang mit Schwert=		1,25 "

Beschreibung :

Ruderschaft:	Eiche	150 x 30
Ruderblatt :	Eiche	30
Ruderbacke :	Eiche Das Ruder idt von Bord aus herausnehmbar	15
Ruderpinne :	Eisen verz.am Ruder am Griff	20x20 13
Ruderschnallen:	Eisen verz.	30 x 4
Ruderzapfen:	" "	13Ø
K i e l:	Eiche a.d.Enden	210 X 70 80 X 70
Vorsteven :	Eiche n.vorne verjüngt auf	120 x 80 15
Stevenband:	Eisen verz,halbrd.	13 x 5
Hintersteven:	Eiche n.hint.verjüngt auf	120 x 80 30
Schwertkasten:	Eiche	30
Leisten im Schwertkasten:	Eiche	50 x 25
Schwertkastendeckel:	Eiche	20
Schwert:	Eisen am Rand verjüngt	12
Spanten:	Eiche sämtl.eingebogen Entfernung	30x 20 200
Bodenwrangen:	Eiche Armlänge Entfernung	50 x 30 600 400
Bodenwrangen an den Heißbolzen :	Eiche	50 x 50
Bodenwrangen an ge= wachsenen Spanten :	Eiche Armlänge	50 x 30 600
Neben dem Schwertkasten auf jeder Seite u.auf jeder Bodenwrange ein winkeleisen verzinkt		25x25x4
Außenhaut:	Eiche,klinker	12
Die sichtbare Breite	nicht über Überlappung Nietentfernung	125 25 50
Scheuerleiste:	Eiche	30x20
Balkenwäger:	Lärche oder Tanne in einer Länge!	60x30
Decksbalken:	Lärche oder Tanne	50x30
Mastbalken:	" " "2Stck.	50x45
	Entfernung Balkenbucht	250 70
Cockpitschlinge:	Eiche	50x16
Hängeknie:	Eiche 3 Paar	250x25
Horizontalknie:	Eiche 3 "	250x25
Deck:	Tanne mit Segeltuch	15
Cockpitreeling:	Eiche Höhe über Deck	13 80
Sitzbänke:	Eiche	20
Fußbodenbalken:	Lärche	40 x 30
Fußboden:	Eiche	13
Luftkstenverkleidung:	Eiche	10

Malerarbeiten: Das Boot wird von innen und außen gut geölt und lackiert,unter Wasser mit einer Patentfarbe gestrichen und der Farbenstrak weiß abgesetzt.Unter Fußboden

mußte man den Hals verrenken um einen Blick voraus tun zu können.Wenn's grob wurde oder einen von oben gab,drängelte sich wieder alles in die Kajüte.Und Kaffee mußte getrunken werden,natürlich in der Kajüte,denn wozu hatte man die denn?Dabei wäre man doch zu diesem Zweck viel besser zum "Schweizerhaus" gefahren oder wäre gleich "bi Mudding in dei Kök" geblieben.-Ach wat!Der Seemann gehörte an Deck und ein Jungkerl schon lange!

Leider waren die Verhältnisse dann nicht so,daß aus dem Wunsch Wirklichkeit hätte werden können.Sozusagen "in memoriam" sollte darum dieser Beitrag eine Dekomentation werden, aber das haben wiederum die Verhältnisse verhindert.Die Möglichkeiten enden vorläufig noch immer bei Schlutup und Schnakenburg,und der DSV antwortete auffällig schnell,über Küstenjollen hätte er nichts mehr.(Vor allem wohl kein Interesse.)So mußten zwei wichtige Fragen unbeantwortet bleiben:Wieviele Nationale Küstenjollen wurden insgesamt und wo gebaut?

K. Friedrich Brunner
Lindenstraße 28
2724 Sottrum
Fernspr. 04264-9521

mit roter Patentfarbe gestrichen.Name am Heck in weißen Buchstaben :Claus VI K.D.Y.

Rundhölzer: Aus Tanne komplet einschl. Spinnakerbaum mit allen Beschlägen.Der Großbaum erhält ein Hebelreff.

Blöcke: Eine volle Ausrüstung bester Yachtblöcke von A&R aus Eschenholz mit verz. Innenbeschlägen und wo erforderlich mit Patentscheiben.

Decksausrüstung: Vollständig für ein Boot dieser Größe.

Stahl,bestehend aus:Leitösen,Belegklampen,1 Ringbolzen auf dem Vorschiff

Ausrüstung:
1 Anker 14 kg
1 Ankertrosse 30m 50mm Umf.
2 Riemen
2 Dollen
1 Bootshaken
1 Fangleine
1 Rettungsring
1 Pumpe mit Schlauch
1 Baumschere
1 Standerstock
1 Flaggenstock am Heck
3 Schäkelöffner
1 Heißstropp

Papiere: 1 Meßbrief des D.S.V.

Lemwerder,den 19.Dezember 1922

Takellage
Alles laufende und stehende Gut ist aus prima verz.Stahldraht bzw.Jachtmanilla auszuführen.Für Schooten wird Baumwolle bevorzugt.

Extra: 1 Satz Reserveschäkel
1 Paar Laternenbretter.

S e g e l b e s c h r e i b u n g

Großsegel:	Mastliek	3500
	Gaffelliek	5100
	Gaffelliekrundung auf 1000 mm von oben	40
	" 2000 " " "	60
	" 3000 " " "	60
	" 4000 " " "	40
	Baumliek	5120
	Achterliek	9210
	Diagonale	3000
Klüver I	Stagliek	6100
	Achterliek	5600
	Unterliek	2510
Klüver II	Stagliek	5000
	Achterliek	5820
	Unterliek	3450
	Unterliekrundung	60

Für Rundung in den Lieken muß,wenn nichts angegeben ist,vom Segelmacher zugegeben werden Die angegebenen Maße sind die der der ausgereckten Segel.Großsegelmastliek sowie Staglieken aller Am-Wind-Segel erhalten Stahllieken.Das Großsegel bekommt am Mast Reihleine.Klüver I und II erhalten Stagreiter.Ballon soll auch als Spinnaker gefahren werden können.Der Großbaum erhält Patenthebelreff.Das Unterliek des Großsegels fährt in einer Rille im Baum,ist also am Schoothorn über dasselbe hinaus zu führen und nicht mit dem Achterliek zu verbinden. Das Großsegel wird an der Gaffel angereiht. Segellatten wie üblich.
Persenninge und Segelsäcke sind mit entsprechenden Aufschriften zu versehen.Genügend Zeisinge sind mit zu liefern.

Colin-Archer-Boote von der Elbe:

7. Flensburger Rum-Regatta

Monika Kludas

Bunte Mischung

Startlinie: Bunte Mischung der Schiffstypen (v.li.Carmelan, Ruth, Viking, Swantje)

Björn af Brekkukot (li.) und Maya

Konkurrenz brauchten die Flensburger schon bei ihrer 7. Wettfahrt nicht mehr zu fürchten. Die Großveranstaltung Hamburger Hafengeburtstag und das Gemeindefest 925 Jahre Assel konnten dem Fördefest keinen Tropfen Wasser abgraben.

Schon am Freitag fanden sich am Bohlwerk 55 garantiert alte Segler ein. Mancher hatte die Restaurierungsphase gerade erfolgreich hinter sich gebracht und als ersten Törn eine Reise in die Rumstadt unternommen. So auch "Flid II" aus Lübeck, ein 1908 gebauter Norwegischer Frachter, 21,5 m LüA x 6 x 2,25 m. Daß Renate und Gerhard lieber segeln als motoren, auch zu zweit, liegt nicht nur an den 152 qm Segelfläche im Vergleich zur 30 PS-Glühkopfmaschine, die noch mit einer Riesen-Preßluftflasche gestartet und umgesteuert wird.

Auch in diesem Jahr mußte wieder in letzter Minute ein Startschiff gesucht werden, bevor die 8 Klassen nach einem verfrühten Schuß auf die Bahn gingen. Zu eng wurde einigen die weite Förde: Oline, Alvekongen, Birgitte und Nordlys nahmen sich gegenseitig den Wind aus den Segeln. Es soll auch Schipper gegeben haben, die ein paar Mal beide Augen zudrücken mußten, um auf einen Protest wegen Vorfahrtverletzung oder (un-)lauteren Wettbewerbs zu verzichten. Wo bleibt da das Fair Play einer Freundschaftsregatta?!

Viele neue Teilnehmer gab es, die neugierig und fachkundig beäugt würden, zeigten sie doch schöne, seltene Details: der dänische Haikutter "Emma" mit Klippersteven, der weiße Rundgatter "Alvilde" von 1897, das Whalerboot "Liv" oder auch die Dorschquatze "Oline" von 1878 (ältestes

An der Wendetonne rannten die zahlreichen Kutter los.

Auf Oline wurde die Regattastimmung mit Musik angeheizt.

Haikutter Ruth gut betucht

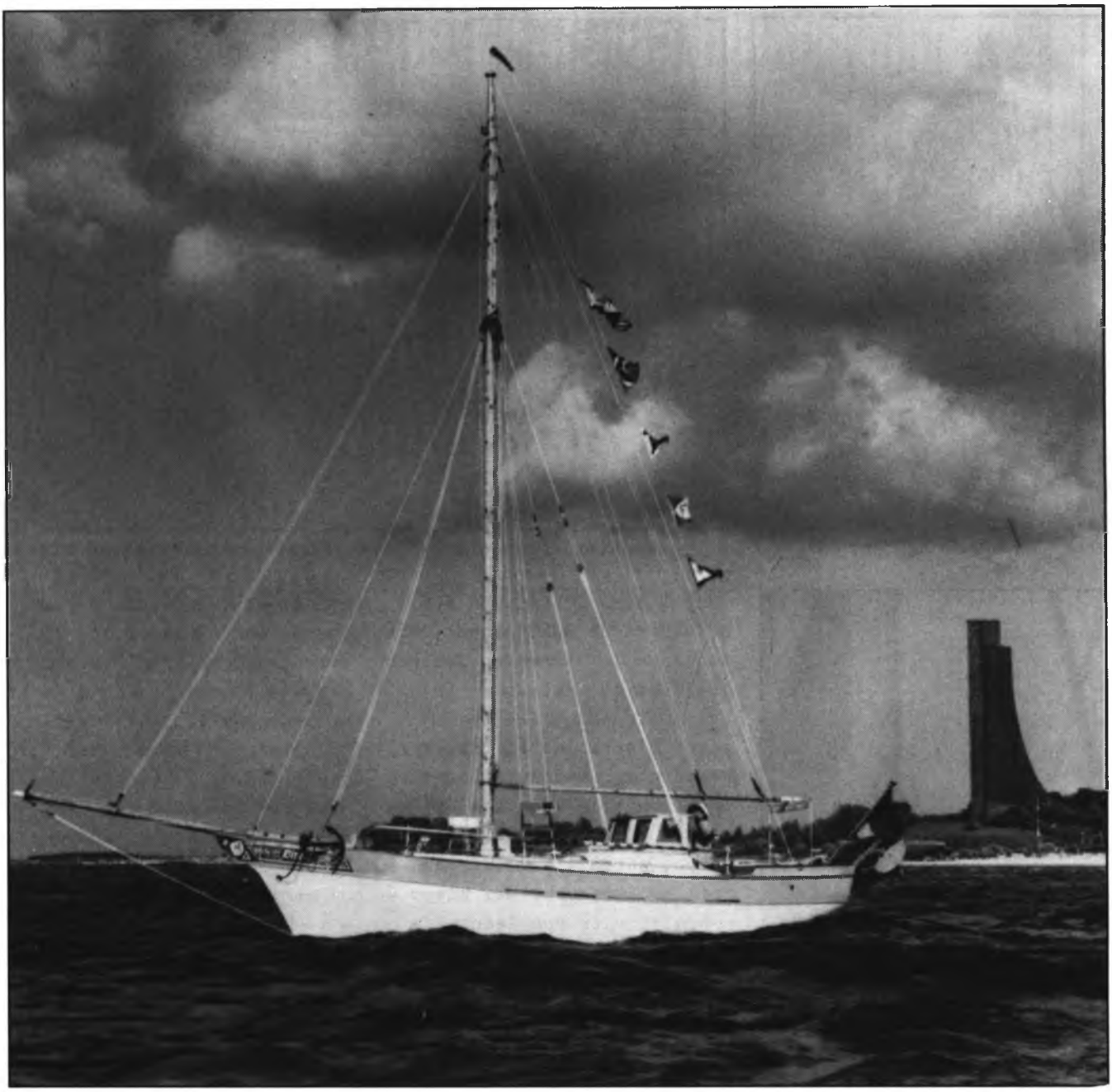
Handgemachtes Wikingerboot Freya, dahinter Fischkutter Alvilde

Schiff der Flotte) mit dem herzförmigen Spiegelheck. Die zahlenmäßig stärksten Gruppen stellten die Haikutter (8) und Colin-Archer-Boote (5) sowie 8 sonstige Fischkutter. Während der Raumkurs bis zur Wendetonne 10 auch die schwereren Schiffe gut vorwärts schob, waren die kleineren auf der Rückkreuz bei knapp 4 Windstärken von Geschwindigkeit und Höhe am Wind her leicht im Vorteil. Ausnahme: Allwetter-Renner "Johann Ehlers", der Gesamtsieger. (Wenn der deutsche Zoll um die Jahrhundertwende auch Gloucester-Schoner gehabt hätte...!)

Die Großen ab 16 m Rumpflänge tauchten somit erst auf den Plätzen 12 (Schoner Brita Leth, 1911), 14 (Kutter Emanuel, 1902) und 15 (Fischerei-Ewer Maria, 1981) auf. Unterschiedlichen Erfolg brachte ein neuer Klüverbaum für Carola und Greta, ebenso wie die neue Segelgarderobe für Absalon und Ruth. Letztere hatte in der Klasse der (meist 2-mastigen) Fischereifahrzeuge über 20 m Länge keine Chance und eigentlich einen Schönheitspreis verdient. Stattdessen wurde wieder der Stilbruchpreis an "Ran" (mit langem aaa!) vergeben (das Startschiff nahm's gelassen). Lachskutter "Gerda" aber schwor "J.E." Revanche, beim nächsten Mal will sie den Kompaß auf immer entführen.

Mit einem Gaffelmarkt sollte in diesem Jahr zum ersten Mal eine engere Verbindung zwischen Seglern und Besuchern hergestellt werden. Wenn auch das Wetter einige Standbesitzer abschreckte, boten doch Drechsler, Buddelschiffbauer und Ausrüster eine attraktive Abwechslung. Von vielen kaum beachtet wurde die kürzlich nach Flensburg überführte Quatze, über die Gerd Büker in diesem Heft berichtet.

Vom 9. Mai bis zum 22. Juni besteht übrigens Gelegenheit, sich in die Geschichte der Schiffe vom Museumshafen zu vertiefen: in einer sehenswerten Ausstellung im Schifffahrtsmuseum. Mit viel Sorgfalt, Liebe und Akribie wurde hier Nicht-Alltägliches zusammengetragen und eindrucksvoll präsentiert.



Taufe einer Pommerschen Schlup

Am 10. August ging für unser Ehrenmitglied Kurt Fleischfresser ein Wunsch in Erfüllung. Vor drei Jahren faßte er zusammen mit seinem Sohn Karl (Miteigner) den Entschluß, eine Pommersche Schlup zu bauen. Das Taufzeremoniell wurde mit 8 Glasen eingeleitet. Kurt ließ vor den zahlreich erschienenen Taufgästen die Zeit von der Planung bis zur Fertigstellung Revue passieren: 1982 erstes Planungsstadium, April 1983 Findung einer geeigneten Werft, Oktober 1983 Kiellegung, Ende März 1984 Überführung der Kasko (Rumpf, Deck, Kajütdeck und Cockpit mit allen Öffnungen, Fensterausschnitten und Luken sowie Lukensüll) nach Laboe / Bergfriede 3, bis Juni 1985 Motorisierung und weiterer Ausbau, Juni 1985 abslippen und auftakeln.
Die Pommersche Schlup wurde auf den Namen „Vineta" getauft, der die Verbundenheit unseres Ehrenmitgliedes mit seinem Geburtsort Wollin — Wollin hieß bis zum Jahre 796 Vineta — zum Ausdruck bringen soll.
Abschließend traf man sich im Vereinsheim zu einem gemütlichen Beisammensein bei Bier, Köm und Erbsensuppe.
Mit der Taufe der „Vineta" hat der LRV nun endlich wieder ein Flaggschiff. Die „Vineta" tritt die Nachfolge der „Wollin" an, die von 1965 bis 1981 unser Flaggschiff war.

Sehr treffend hatte unser Mitglied Hans Oltersdorf in seiner Rede die schiffslose Zeit der Familie Fleischfresser vom Verkauf der „Wollin" bis zum heutigen Tag dagestellt:

Die See, sie hat Dich wieder,
denn losgelassen hat sie Dich nie.
Nun allzeit gute Fahrt und glückliche
Wiederkehr.
Wir alle nahmen einst Abschied von der „Wollin"
und sahen Dich danach unruhig, im guten Zwirn
mit Ilse die Strandstraße entlang promenieren.
Dieses ging nur eine Zeitlang gut,
dann hingst Du den Sonntagsstaat an den Nagel
und das war gut.
Jetzt krempelst Du die Ärmel auf,
zähltest die Peseten, Dollars und Mäuse
und was sonst flüssig war im Hause.
Dein Kalli, ja der muß auch her,
er ist bei der Bank,
der kennt mit Reedern den Geldverkehr.
Nun ging es los. Der Kirschbaum muß raus,
es muß Platz sein ums Haus.
Der Neubau begann in der Bergfriede 3,
und stets hattes Du Kenner, aber auch
viel neugierliges Volk dabei.
Zwei Jahre wurden gebaut,
bist du, stolzes Schiff, hier liegst vertaut.
Vorher kam aber noch der Transport ubers Haus.
o man, o man, hoffentlich hält
meine Frau Ilse das aus!
War Kurt doch froh, daß die Laboer noch schliefen
und die Presse sich in belanglosen
politischen Themen vertiefte.
Nun haben wir dich, stolzes Schiff,
in deiner ganzen Pracht,
fahr allzeit wohl mit all deiner Last.
Dir, Schiff und Besatzung,
immer eine glückliche Wiederkehr.
PS: Deine alte Wollin, mein lieber Kurt,
war aus Holz mit eisernen Matrosen,
und das war gut. Wenn dies nun anders ist,
so zollt doch nur das neue Schiff
der Technik Tribut.

Laboer Regatta-Verein e.V. von 1910
1. Vors. Detlef Berlin
2304 Laboe
Strandstr. 50, Tel. 6446
1910-1985 / 75 Jahre

Gibst du mir, nehm ich dir

ZUM VERKAUF:

1 Baum für Gaffelsegel, Fichte, 1 Jahr gebraucht Länge: 7,1o m. Ø vorn: 12 cm; Ø achtern: 14,5 cm; Ø auf 2/3 Länge von vorn: 16,5 cm. Mit allen Beschlägen (verzinkt), incl. Schotbeschlag und Schotschäkel
DM 25o.-

1 Primuskocher - Petroleum, weiß emailliert, 2flammig
DM 1oo.-

1 Wetterempfänger/Weltempfänger Grundig-SATELLIT 6oo1. Altes, recht großes Koffergerät. Grenzwelle, Einseitenband-Zusatzgerät, Netzteil
DM 1oo.-

Geklinkertes EWERBOOT, Eiche mit Spiegelheck, 4,50 x 1,75 m. 1956 gebaut in Haseldorf, Werft D.Schwartz (seither an Bord von UNDINE). Von der See-Berufsgenossenschaft als Rettungsboot zugelassen für 8 Personen (!). Unsinkbar (4 Lufttanks unter den Duchten). Neuer Mast, Notbesegelung (rot, sehr klein). 2 Riemen, 4 Klappdollen, Ruder, Pinne. Winterpersenning + Giebelbalken, Heißgeschirr, Lagerbock (alt).
Ideal für den Gaffel-Nachwuchs zum Rumschippern oder als Beiboot für größere Einheiten!
Da wir für UNDINE unbedingt ein SBG-Boot brauchten, haben wir unverhältnismäßig viel Geld in die grundlegende Reparatur dieses Bootes gesteckt (sehr viele neue Planken, Spanten, Bodenwrangen, Duchten, Dollbord, Bodenbretter etc). Wegen Anschaffung eines kleineren SBG-Bootes steht es nun zum Verkauf...

VB 2ooo.- DM

Kaiser, o4124 - 71 62.

Holländische Tjalk

1909 gebaut, Abmessungen ca. 18 m x 4,20 m,75 PS Diesel. Das Fahrzeug ist zur Zeit noch als Berufsschiff eingesetzt und hat entsprechende Abnahme. Position: Demnächst Unterweser. Preis: DM 30.000,--

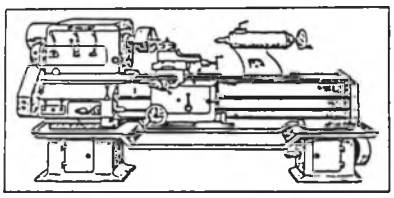
Capt. Schillow, Bonhoeffer Ufer 14
1000 Berlin 10, Tel.: 030/344 41 64

ZU VERKAUFEN

MWM-Schiffsdiesel mitWelle Schraube,Getriebe 75 PS

VB 1000.-DM 04161/2669

DREHARBEITEN



HEINZ SIMANSKI
2170 Hemmoor
Peykesweg 10
☎ Privat 04771 7578
Dienst 3662

BEIBOOT 4,80,1,7o,0,25 karweelgeplankt bei Pehrs in Glückstadt,Eiche/Eiche 1a Zustand,naturlackiert.

VB 3900.-DM Berend Bohlmann 040/618724

---

2 Treibstofftanks

von Tankbaufirma angefertigt, ungebraucht, rechteckig, Größe: 500 x 700 x 900 mm, Material: Tankbaustahl 27 - 2 / 3 mm stark Fassungsvermögen: je 360 l mit Gewindestutzen usw. Neupreis zusammen 900,-- DM weit unter dem Neupreis zu verkaufen

Schleif Tel.: 04142 - 2116

GROSS-SEGEL der OLIFANT 37 m2 DURADON braun, guter Zustand, 3 Reihen Reffbändsel; Vorliek 5.4 m; loses Unterliek 6.4 m; Oberliek 4.7.
Preisidee: DM 200,- Spende an DGZRS

KLÜVER 14 m2, DURADON braun, Vorliek 9,2 m
Preisidee: DM 100,- Spende an DGZRS

Heinrich Woermann
Gutenbergstr. 8
2 - Wedel b/Hamburg
Tel: priv. 04103/ 33 65
" gesch.: 040/ 32 17 27

Kompassäule

KOMPASSÄULE mit Kompass Sestrel-Major,Eiche/Messing

VB 1200.-DM Werner Brackmann 04346/7945

Mitsegelgelegenheit, auch längerfristig,
Albert Wenneker
040/515767

zu verkaufen: Ostseekutter
13 m x 4.75 m x 1.60 m
Eiche auf Eiche, Bauj. 1935
2 Masten, Motor DEUTZ 517 108 PS,
Preis: um 50.000,--
Aus Altersgründen zu verkaufen, wenn's auch schwerfällt.
Deußen
433 Mülheim/R., Nesselbleck 5
0203/770593 u. 0208/486893 (priv.)

ABGELAGERTE EICHENSTÄMME ZU VERKAUFEN

-ca.9fm - noch nicht aufgesägt

-Krummholz für Spanten,sowie gerade gewachsenes Holz für Planken od. Balken in div.Längen und Stärken

Das Holz lagert in Angeln bei Flensburg und ist gegen Höchstgebot zu verkaufen.

Achim Klemmt Tel.: 0461/72898 040/5362302

Gibst du mir, nehm ich dir

G — V — A — M

SCHIFFS- & YACHT-ELEKTRIK ELEKTRONIK

PLANUNG EINBAU REPARATUR

Komplette Elektrikausrüstungen, auf Wunsch nach o. in Anlehnung an GL - Standard.
Spezialisiert auf Gaffelschiffe!
Schnell und Preiswert

DIETMAR ZISCHKA

Traarer Str. 122
4150 Krefeld

Tel. 02151 / 47 25 72
Tel. 040 /229 64 21 (F.Gold)

PS: Bereits ausgeführt:
UNDINE - J. Kaiser
SEUTE DEERN - Clipper

GESUCHT

Stahlrumpf: Tjalk, Skutsje oder Ewer bis 18m Länge

von Roswita Bockholt
Grüne Straße 16
2863 Ritterhude
04292/2239

Kutter "August Ipsen Nordstrand" steht zum Verkauf.
Baujahr 1937, Dawarts/Tönning, 12,79 m (ohne Klüver) x 3,88 m x 1,60 m. Rumpf und Aufbauten Eiche, Innenausbau Kiefer, Ketsch getakelt, 120 m², 120 ps Daimler, 5 Schlafpl., komplett restauriert. Liegeplatz Freiburg/Elbe. Preis 18o.ooo Mark
Karl-Heinz Pfeiffer, Paulinenplatz 5, 2000 Hamburg 4, Tel. : 319 39 32

An alle Gaffelsegler

Die Anfertigung von Segeln für Oldtimer ist keine Wissenschaft, sondern uraltes Handwerk. Mit der Übernahme der Yacht-Segelmacherei August Meyer, Finkenwerder, im März 1986, habe ich umfangreiche Aufzeichnungen erhalten, die teilweise drei und vier Generationen alt sind. Diese alten Zeichnungen machen Aussagen sowohl über Riggs als auch Segel.

Selbstverständlich mache ich auch alle Segel sowie Rigg- und Takelarbeiten nach neuestem Standard. An Material steht alles zur Verfügung wie Polyester und Duradon in Natur und braun, sogar Makotuch in Vorkriegsqualität. Testen Sie meinen Betrieb mit Ihren Reparaturen!

Manfred Brüchmann, Segelmacherei August Meyer, Finkenwerder
Müggenburg 36 b, 2103 Hamburg 95
Telefon 040 / 742 81 72

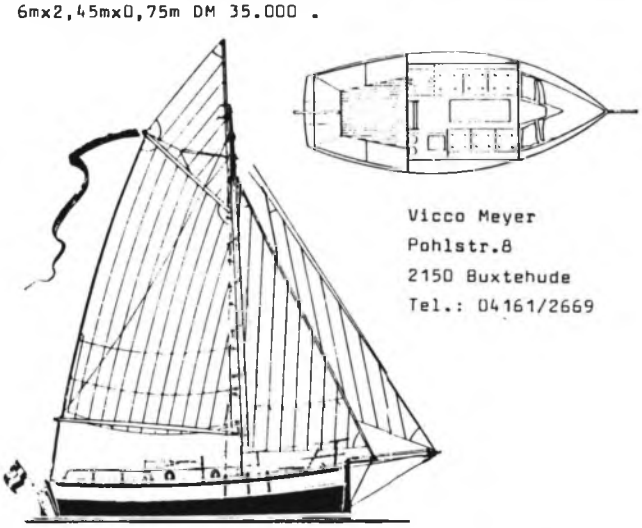
Unser Katalog "Bulleye", No. 2, ist fertig: Wer ihn noch nicht bekommen hat, kann ihn sofort bei uns anfordern, kostet nix, aber bitte DM 1,10 in Briefmarken fürs Porto beilegen. Anfordern bei Rolf Kelling-Eischeid, Wilhelmshavener Straße 7, 2300 Kiel 1, Telefon 0431 80 35 67

Seit März kann man bei uns bekommen

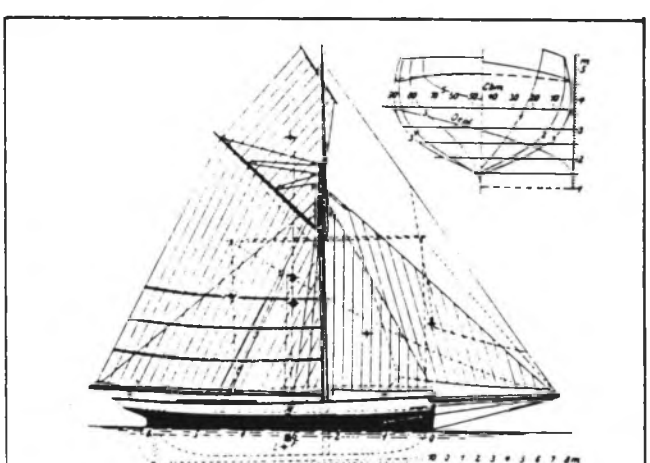
WoodenBoat

amerikanische Zeitschrift ausschließlich für Holz-Bootsbau. Einzelhefte für DM 12,-- + Porto oder im Abonnement für DM 65,-- pro Jahr frei Haus. Wir können auch fast alle älteren Ausgaben liefern. Bestelladresse wie oben.

Kleiner holländischer Gaffelkutter "Nilpferd" zu verkaufen. Plattbodenschiff mit Kimmkielen. Baumaterial Stahl. Baujahr 1980. Werft Jan van der Weide. 12 PS Yanmar Einbaudiesel. 3 Kojen. Segelklar ausgerüstet. 6mx2,45mx0,75m DM 35.000 .



Vicco Meyer
Pohlstr.8
2150 Buxtehude
Tel.: 04161/2669



ZEICHNUNGEN VON LINIEN- UND SEGELRISSEN
EINSCHLIESSLICH ALLER BERECHNUNGEN.
ANFERTIGUNG UND AUSFÜHRUNG SÄMTLICHER TAKELARBEITEN.

JÖRG ZABEL UND JOACHIM PRASSE
SIELSTRASSE 2, 2951 DITZUM/EMS, TEL. 04902/499

KARSTEN STEFFEN

2162 Grünendeich, Lühedeich 11, ☎ 04142-3966

Alle Takelarbeiten.
Tau-, Draht-, Tau-Drahtspleisse,
Pressen, Aufwalzen, Schmarten, Kleeden,
Knotenbretter, Glockenbändsel, Plattings.
Erstellung moderner wie traditioneller Riggs.

VOLVO PENTA Service
Ersatzteile · Wartung · Reparatur · Austausch
Vertragswerkstatt

BOOTSMOTOR · LEICHTDIESEL
SCHWERDIESEL · TECHN. ZUBEHÖR

DIE SPEZIALISTEN RUND UM DEN MOTOR

CARL BAGUHN KG
Motoren · Instandsetzungswerk
Wendenstraße 252 · Postfach 26 01 12
2000 Hamburg 26
Verkauf: Montag bis Freitag 7 - 17 Uhr
Telefon (040) 25 11 71 73

Zum Verkauf: SEGELSCHIFFSRÜMPFE

Im In- und Ausland stehen diverse Schiffe zum Verkauf, die eine Restaurierung lohnen, u.a.:

RIGMOR, ex hölzerner Zollkutter, ketschgetakeltes Kielschiff mit Seitenschwertern. 14 m lang. Gebaut 18?? in Glückstadt, Werft Schröder. Rumpf Eiche, 1 a Zustand, guter Buhk-Diesel. Siehe auch YACHT 9/83.

In Schweden und Dänemark stehen noch einige weitere, meist größere hölzerne Frachtsegler deutscher Bauart zum Verkauf!

Stählerne Ewer: Irgendwann wird der jetzige Eigner der HEIMKEHR II, der den schönen Rumpf in Wischhafen vergammeln läßt, zu einem vernünftigen Preis verkaufen wollen...19o8 von Fack in Itzehoe als SIRENE gebaut, 1978 wieder verkürzt. Motor ist hin. Rumpf ca. 19 m.

Ebenso die kaum veränderte WINDSBRAUT, 1911 von Ropers in Stade gebaut: Sie liegt seit mehreren Jahren auf in Kiel. Auch ca. 19 m lang.

Mehrere Logger stehen zum Verkauf:

MARS ex... BV 15 HAMME-Vegesack, geb. 1899 vom Bremer Vulkan. 1924 verlängert. In Dänemark noch als Frachtschiff mit GL-Klasse in Fahrt. Rumpf jetzt ca. 27 m lang.

REINA ex...ISOLDE-Nordenham. geb.19o9 von Frerichs in Einswarden. 1935,51 verlg. und zum 3-M-Frachtlogger umgebaut. In Norwegen als Frachtschiff in Fahrt, 33 m lang.
Für beide Logger wird je ca. 1oo TDM gefordert.

BRUNHILD, Schwesterschiff zu REINA, jedoch nur 1x verlängert. Liegt auf, Rumpf und Maschine stark überholungsbedürftig. Günstig zu haben...

STORDOY ex deutscher Fischdampfer PG 55 HERBERT-Geestemünde. 1952 in Norwegen zum Frachtschiff umgebaut und verlängert, 3oo PS ALPHA-Diesel. Sehr scharf gebautes Kielschiff, gut zum Umbau als Segler geeignet. Hochseetüchtig, voll ausgerüstet, Rumpf jetzt 4o m lang. ca. 8o TDM.

Kontakte über Joachim Kaiser, o4124/71 62.

Deutsche Küstensegler

Schiffe aus Wewelsfleth

Band III

Von Herbert Karting

Verlag Rundschau KG, Itzehoe

jetzt gibt's das neue Buch von Herbert Karting!
Band II ist bereits fast vergriffen und nur noch
in wenigen Exemplaren lieferbar - in jeder Buch-
handlung oder bei TOPLICHT - Friesenweg 4 - HH 50