PIEKFALL

Mitteilungsblatt für die Freunde des Gaffelriggs

№ 33/87

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 33 - Februar 1987

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: 0461/29122
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

Titelbild: (Foto: Kai Greiser)

Zwei Neubauten. Nach alten Vorlagen von Ebbe in Marstal gebaut.
vorn : Jagt "Charlotte",dem ehem. Postboot von Aerö nachgebaut.
dahinter: Ebbes eigener Lachskutter, die legendäre,schnelle "Gerda"

Inhaltsverzeichnis:

Seite 2 : Flunderboot"Fortuna von Strahlsund",von Gerd Büker

Seite 10 : Ein-Mann-Bootsbau von Fritz Brunner

Seite 18 : 12.Glückstadt-Treffen von Monika Kludas

Seite 24 : Wat dat nich all'ns givt! von Fritz Brunner

Seite 25 :"Wuhling",von Fritz Brunner

Seite 27 : Gibst du mir,nehm ich dir

TERMINE 1987

19. 4. - 20. 4.	(Ostern) zwangloses Ewertreffen in Otterndorf
9. 4. - 10. 4.	Hafengeburtstag in Hamburg
30. 5. - 31. 5.	Rum-Regatta in Flensburg
17. 6. - 21. 6.	Bremerhafener Festwoche mit Regatta für "Oldtimer"
25. 6. - 20. 7.	Sail'87 STAG Baltic-Race
26. 6. - 27. 6.	plant der Museumshafen Kiel eine Regatta: Genner-Bucht - Damp2000
9. 7. - 15. 7.	Euroceane in Le Havre
25. 7. - 1. 8.	Wasserkorso und Westhafenfest in Berlin
10.10. - 11.10.	Herbsttreffen in Glückstadt
16.10. - 17.10.	Apfelfahrt in Flensburg
13.12.	(3.Advent) Konsul-Klöben-Regatta in Hamburg
26.12.	Grogtörn in Flensburg

Hier ein Vorschlag unserer tüchtigen Kassenverwalterin Margot Harder:

Liebe Freunde des Gaffelriggs,

das "Piekfall" wird euch automatisch zugesandt wenn der Jahresbeitrag für die Piekfallkasse entrichtet worden ist,der zur Zeit 30.-DM beträgt.Das scheinen einige Freunde vergessen zu haben,denen aber nach wie vor das Piekfall zugesandt wird.Zur Erleichterung eurer Beitragszahlung oder Spenden liegt diesem Heft ein vorbereitetes Überweisungsformular bei,das die Überweisung von allen Sparkassen,Banken und dem Postscheck-Konto möglich macht.Bitte darauf den Namen so deutlich schreiben,daß man weiß von wem das Geld kommt.Dann könnte man das Piekfall nur noch an wirkliche Interessenten verschicken und Karteileichen damit in Ruhe lassen.

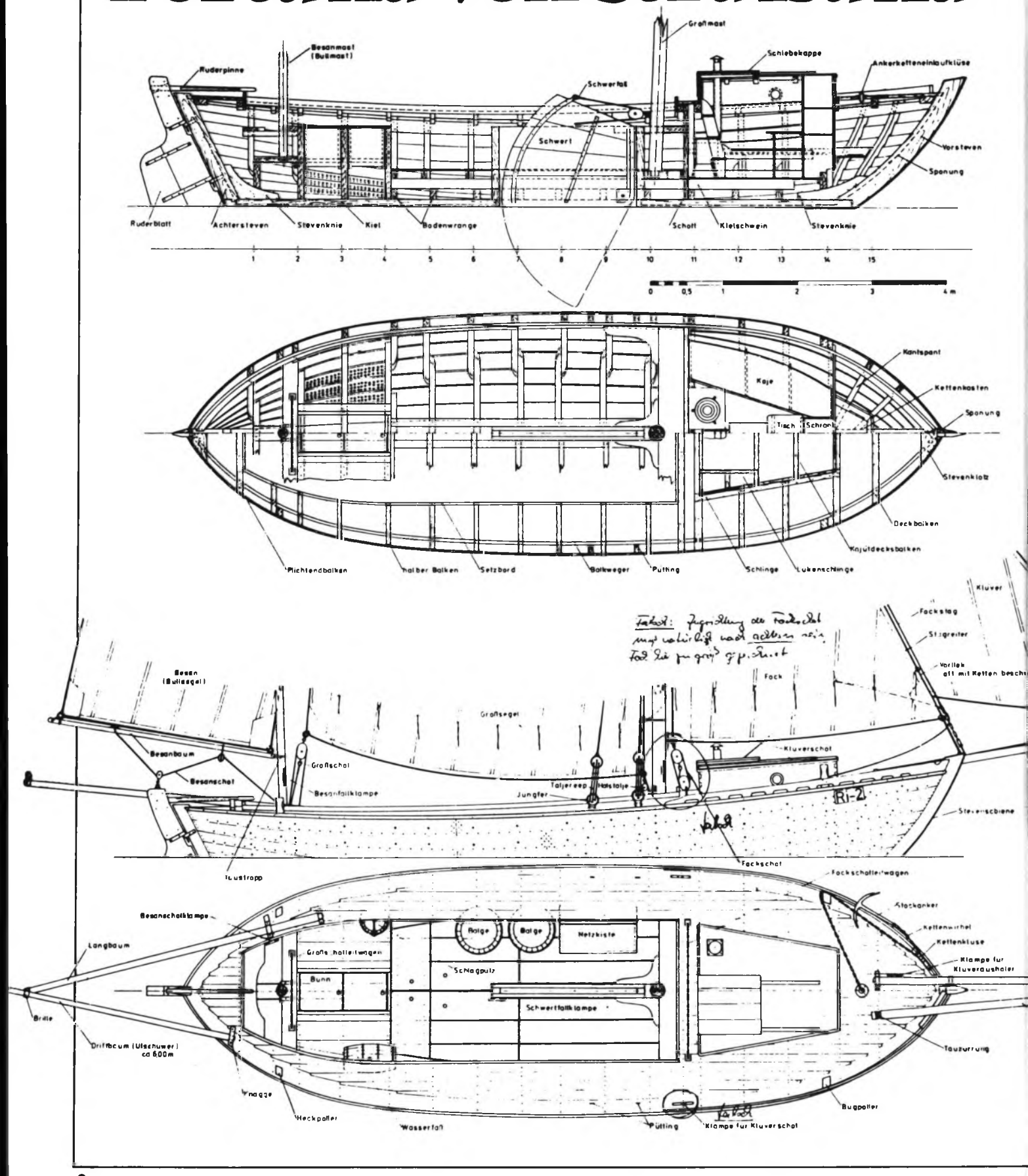
Herzlichen Gruß , Margot Harder

Anmerkung der Redaktion:

Geld allein macht noch kein Piekfall! Wir können nur soviel Hefte machen,wie Geschichten von euch vorliegen.Abgesehen von dem äußerst fleißigen Fritz Brunner,Herbert Karting,Monika Kludas und dem rührigen Museumshafen Flensburg kommt - außer ein paar Anzeigen - nicht viel.Abgabetermine für eure Geschichten mit 28 Anschlägen pro Zeile für ein 3-spaltiges,oder 40 Anschlägen pro Zeile für ein 2-spaltiges Layout,wären für 1987 der 30.April,31.August und der 31.Dezember.

Kai

Nochmal: Flunderboot Fortuna von Stralsund



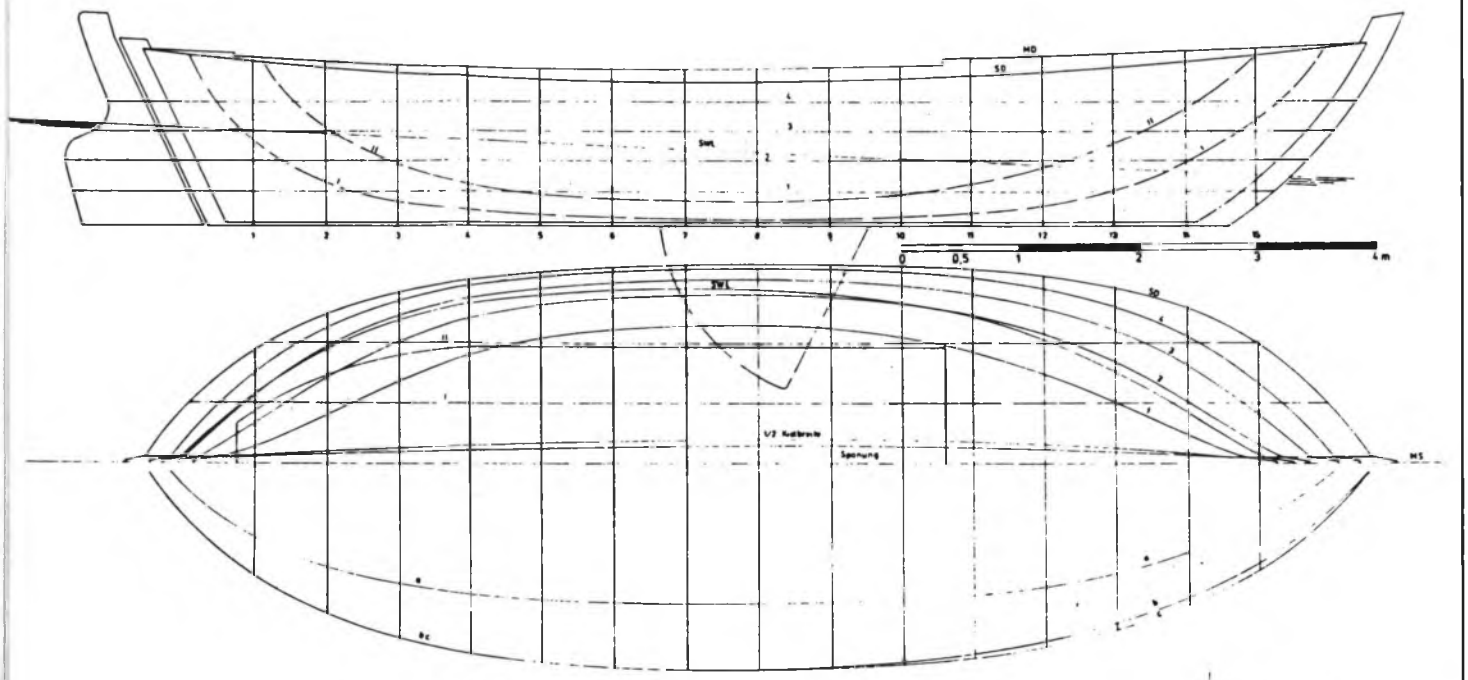
Die "Flunderboote" gehören, wie die Zeesenboote, zu einer einheitlichen Gruppe von Fischerbooten.

Ihre unterschiedlichen Bezeichnungen werden nur von der jeweiligen Größe des Fahrzeuges und von der jeweiligen Fischfangtechnik abgeleitet.

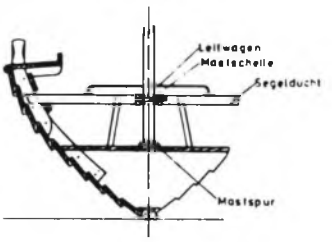
Die Boote lassen sich in ihrer unveränderten Bauart, Größe sowie in ihrer Verwendung bis zur Zeit der deutschen Hanse zurückverfolgen.

Nachgewiesen sind auch ihre Vorläufer in der Wikingerzeit durch Grabungen auf Rügen 1967 und 1980 z.B. in Ralswiek. (Ralswieker Boot).

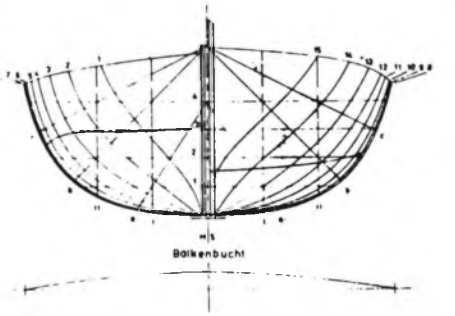
Allesamt waren sehr stabile Klinkerfahrzeuge, die sehr flachgehend und ziemlich breit gebaut waren. Sie besaßen einheitlich einen flachen, breiten zu den Enden hin verjüngten Sohlenkiel. Die Boote dieser Gruppe wurden in der uralten, für das Ostseegebiet traditionellen Schalenbauweise mit Klinkerbeplankung gezimmert. Häufig dienten dabei die alten Spanten von abgewrackten, bewährten Boo-



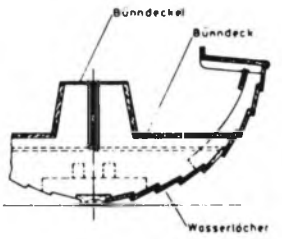
Spant 2



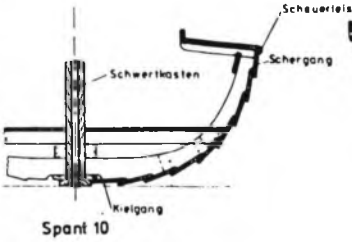
Hauptabmessungen	
Länge über alles	10,75 m
Breite über alles	3,37 m
Tiefgang	0,61 m
Verdrängung	7,95 m³



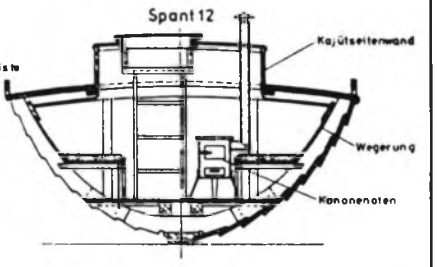
Spant 4



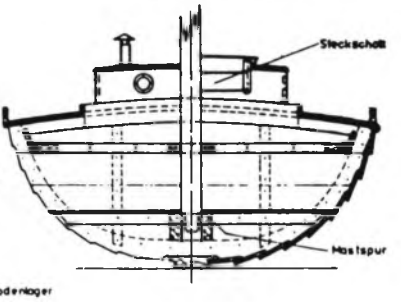
Spant 8



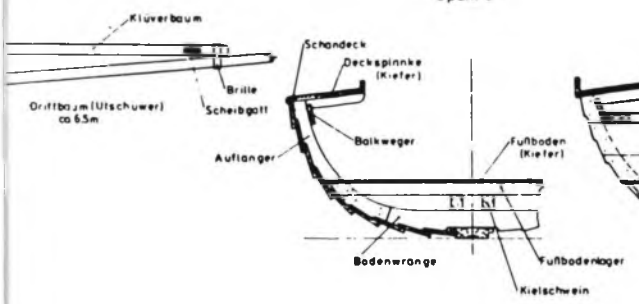
Spant 12



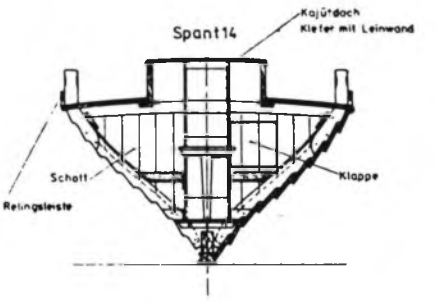
Spant 10



Spant 6



Spant 14



ten als Hilfe zum Erreichen der überlieferten Form.

Ursprünglich waren diese Boote als offene Boote gebaut, die vorne nur eine Persenning als Spritzschutz fuhren. Um 1900 begann man, die Boote einzudecken. Jedoch war der große Arbeitsraum mittschiffs im Zugang zur Bünn und dem Schwertkasten stets offen.

Die kleineren und leichteren Zeesenboote fischten in den seichten und geschützten Bodden und Haffs, während die kräftigeren und stabileren "Flunderboote" (Strandboote) die Küstenfischerei rund um Rügen und an der pommerschen und mecklenburgischen Küste betrieben.

Gefischt wurde sowohl mit Zeesen, Waden, Treib- und Stellnetzen. Die besondere Fangtechnik aber bestand in der Verwendung der Zeese.

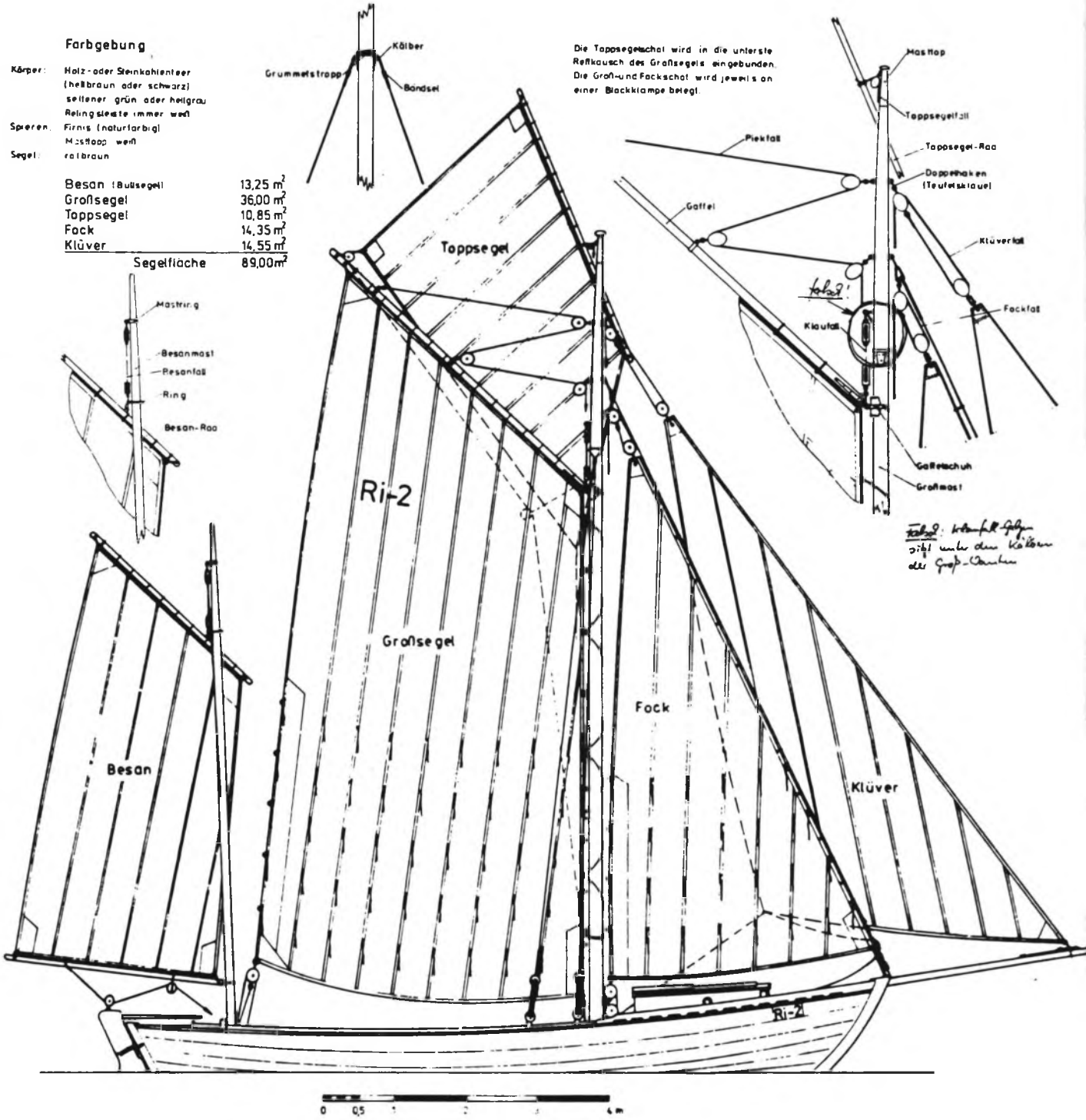
Bei der Zeesenfischerei liegt das Fahrzeug quer zu seiner Bewegungsrichtung, damit das Gerät während des Fangprozesses stets mit größtmöglicher Öffnungsbreite über Grund gleitet. Die Treibquasen sind als flachgehende Bodenplankenboote ohne Kiel für diese Aufgabe ideal eingerichtet. Zugleich müssen die Zeesenboote aber auch gut am Wind segeln, um schnell Platz für die nächste Drift zu bekommen.

Die notwendigen Eigenschaften erhielt das Fahrzeug durch das große Mittelschwert, das dazu jeweils abgesenkt wurde. Als Driftgeschwindigkeit wurden etwa 15 m/min angesetzt. Jede Drift dauerte meist 1 - 2 Stunden (dabei wurden über etwa 900 - 1600 m gedriftet), damit der empfindliche Fisch nicht zu lange im Netzsack geschleift wurde.

Danach wurde der Fang an Bord genommen und zur neuen "Drift" wieder aufgesegelt.

Mit der Einführung von Hilfsmotoren entfiel der hintere Mast. Das Fischen jedoch erfolgte nach wie vor unter Segel durch Quertreiben.

Mit der Motorisierung in der Fischerei haben sich die Umgestaltungen



a) Gedeckte Fahrzeuge, Kutter, Ewer usw.

Unterscheid.-zeichen	Unterscheid.-signal	Schiffsname	Heimatshafen	Eigner	Länge über alles m	Bruttogröße cbm	Motor PS	Motor Fabrik	Motor Art	Besatz.-Stärke
1	2	3	4	5	6	7		8		9
Str. 2		—	Stralsund	Friedr. Karstadt	13,20	45,0	28	A. E. G.	G	3
„ 5		Ursula	„	W. Schallock	10,75	27,5	20	Callesen	„	3
„ 6		—	„	H. Moller	11,66	—	12	Deutz	„	2
„ 8		Henny	„	M. Holtfreter sen.	12,68	21,1	15	H. M. G.	„	2
„ 11		—	„	Max Holtfreter jun.	10,75	21,1	15	Callesen	„	2
„ 15		v. Hindenburg	„	Friedr. Röber	14,00	—	50	Hanseat. Bergedorf	D	2
„ 16		Möve	„	K. Giermann	12,63	38,8	30	H. M. G.	G	2
„ 17		Mellita	„	Walter Kruger	15,00	—	80	M. W. M.	D	2
„ 23		—	„	E. Hannemann	15,25	—	15	Hanseat. Bergedorf	G	2
„ 28		—	„	K. Grubert	12,50	—	35–40	H. M. G.	D	2
„ 29		Fortuna	—	R. Röber	14,38	—	20	Deutz	G	2
„ 30		Sturmvogel	„	O. Gau	11,90	—	30	Callesen	„	2
„ 31		—	„	W. Ebener	12,13	38,7	25	„	„	2
„ 33	DEAK	Anita	„	E. Wiechmann	14,56	37,0	80	Deutsche Werke	D	2
„ 34		Margarete	„	A. Wiechmann	12,55	—	30	Callesen	G	2

Summe: 69 (darunter 69 mit Motor) Besatzungsstärke: 146.

an der Takelage und am Fahrzeug seit ca. 1920 derart rapide vollzogen, daß inzwischen diese Art von Fischerbooten mit samt ihrer Fischereitechnik im Ostseeraum vollständig verschwunden, ja heutzutage gänzlich unbekannt ist.

1910 wurde die "Fortuna" in Freest in der Nähe von Wolgast (Vorpommern) auf der Werft Jarling für den Stralsunder Fischer Robert Röber gebaut und erhielt die Register Nr. STR 27.

Zunächst wurde nur unter Segel (vermutlich zweimastig) auf Goldbutt und Flundern gefischt. Später, ungefähr um 1920 wurde ein 20 PS 1-Zylinder Glühkopfmotor von Deutz mit einem Verstellpropeller einge-

baut. Dabei entfiel der Besanmast, der sogenannte "Bullmast". Das Fischen erfolgte jedoch nach wie vor unter Segel. Der Motor diente als Hilfsmotor bei Flaute und zum Manövrieren in engen Gewässern.

1945 gab der Fischer R. Röber die Fischerei aus Altersgründen auf und das Schiff wurde stillgelegt.

1952 erwarb der Stralsunder Fischer Erwin Kargelmacher das Schiff. Er hatte von 1943 - 1948 auf einem Zeesenboot die Fischerei erlernt.

Die "Fortuna" war in einem sehr schlechten Zustand und erforderte eine Generalreparatur. Diese Reparatur erfolgte auf dem Tonnenhof des Wasser- und Straßenamtes Stralsund in Eigenleistung des Fischers mit dem Schiffsbauer. Hierbei wurden fast alle Spanten und Planken erneuert.

Als grundlegende Veränderungen wurden Schwertkasten und Bünn entfernt. Dafür wurde später Beton als Ballast eingebracht und der Fisch auf Eis gelegt.

1954 wurden die Holzarbeiten auf der Werft Wessel in Lauterbach auf Rügen beendet, ein neues Deck gelegt, die Schanz erhöht und ein Ruderhaus installiert.

1955 wurde anstelle des alten (total verrosteten) Glühkopfmotors ein generalüberholter 3-Zylinder Jastram-Diesel mit 60 PS in der Motorenwerkstatt Hamen in Stralsund eingebaut.

Das Boot war zum Motorkutter geworden und erhielt die Registrier Nr. STR 6. Gefischt wurde in den Gewässern um Rügen auf Flundern und Goldbutt und saisonbedingt auch auf Hering und Dorsch im Gespann mit zwei Booten.

1957 wurden alle Fischer Mitglieder der Produktionsgenossenschaft Stralsund. Größere Reparaturen durften nur durch die Genossenschaft erfolgen.

Dadurch ging der Kutter automatisch in den Besitz der Produktionsgenossenschaft über.

1960 flüchtete der Fischer mit seiner Familie mit dem Schiff nach Burg auf Fehmarn, ließ sich dort nieder und betrieb die Fischerei von Burg aus. Das Schiff erhielt die Reg. Nr. BUR 6. Gefischt wurde bis nach Bornholm/Dänemark hinauf. Jedoch erwies sich die Ladekapazität und die Motorleistung für die Seefischerei als zu klein.

1961 wurde das Schiff stillgelegt, aus dem Register gestrichen und Ende 1961 an einen Freizeitschiffer verkauft.

Das Schiff wurde zum Sportfahrzeug umgebaut, der ehemalige Fischraum mit einer Kajüte eingedeckt. Es diente als Wohnschiff und machte auch gelegentlich Angeltouren gegen Bezahlung.

Name:	FORTUNA STR 27
Gattung:	Fischereifahrzeug
Takelung:	Kutter
Gebaut:	Freest, 1910
Werft:	Jarling
Baumaterial:	Eiche
Segelfläche:	90 qm
Gesamtlänge:	18,00 m
Rumpflänge:	12,40 m
Breite:	4,00 m
Tiefgang:	1,00 m (ca.2,40 m mit Schwert)
Motor:	1-Zylinder Glühkopfmotor/Deutz
Besatzung:	2 Personen
Eigner:	Verein Museumshafen e.V. Flensburg

Fortan lief das Schiff unter dem Namen "Paco" und diente in den folgenden Jahren verschiedenen Eignern als Sportfahrzeug. Es erlitt verschiedene Umbauten, u.a. die Ausrüstung mit einem 110 PS Mercedes Dieselmotor mit Reverse Getriebe.

1980 machte die Werft Dawartz in Tönning dem letzten Besitzer das Angebot, für die Kosten der Reparatur und des Umbaues ein völlig neues Schiff zu bauen. So wurde die Maschinenanlage ausgebaut und der Rumpf billig abgegeben.

Der Rumpf lag dann eine Weile im Tönninger Hafen, ging mehrfach unter und verkam nach und nach.

1981 mußte der Rumpf aus dem Tönninger Hafen entfernt werden. Der Eigner legte den Rumpf in einem ehemaligen Kohlenhof in Tönning auf und unternahm verschiedene Reparaturversuche in Eigenleistung, an denen er letztlich scheiterte.

1985 wurde der Rumpf in seinem jetzigen Zustand vom Verein Museumshafen Flensburg entdeckt, 1986 auf dem Landwege nach Flensburg gebracht und auf dem Gelände des Museumshafen aufgestellt.

Ironie des Schicksals: Bei meinen eingehenden Recherchen fand ich heraus, daß Mitglieder der damaligen Piekfall-Redaktion von der Existenz dieses Rumpfes wußten ..... ja sogar darin herumgestöbert haben .... und keinen Alarm geschlagen haben.

Der Museumshafen Flensburg hat sich gerade dieses Schiffes angenommen, um hier den Versuch zu machen, einen entscheidenen Schiffstyp der Ostsee, der durch die Entwicklung der Motorisierung in der Fischerei ausgestorben ist, zu erhalten. Dieser Rumpf (Wrack) ist nachweislich der letzte seiner Art im norddeutschen Raum.

Der "Museumshafen Flensburg" stellt darum zunächst einmal sein Gelände zur Verfügung, um den Rumpf zu erhalten und vor weiterem Verfall zu bewahren. Das Schicksal des Rumpfes wäre sonst entgültiger Verfall und damit Abwracken. Damit würde ein entscheidener Bootstyp der Ostseefischerei aus unserem Gesichtskreis entgültig verschwinden.

Am alten Holzbohlwerk soll der ehemalige Pommernkutter „Fortuna" in den nächsten Jahren wieder flott gemacht werden.

Jahrgang 1986 — Seite 14
Dienstag, 25. März 1986

Museumshafen Flensburg

Oller Pommernkutter soll aufgepäppelt werde

Der Verein Museumshafen Flensburg ist um eine Attraktion reic
ten Holzbohlwerk am Schiffbrückkai wurde am Montag der Ru
(12,4 m lang, 4 m breit) aufges

Die Flensburger Oldie-Freunde hatten den Rumpf des "Flunderbootes", der nachweislich 1910 auf der Schiffswerft Jarling in Freest bei Wolgast (Pommern) gebaut wurde, per Zufall durch eine Anzeige in Tönning gefunden und gekauft.
Durch einen Förderkreis soll versucht werden, den kulturhistorisch wertvollen Schiffstyp in den nächsten Jahren wieder gründlich zu restaurieren und als schwimmendes spitzgattiges Museumsschiff wieder in Fahrt zu bringen. Der Rumpf ist das letzte Stück dieser Schiffsart in Norddeutschland.

dh

Eiderstedt

Die vorerst letzte Fahrt der „Fortuna"

Historisches Küstenboot fristete in Tönning jahrelang ein Schattendasein

TÖNNING (ps). Der Museumshafen Flensburg e.V. ist um ein kulturhistorisch bedeutsames Exponat reicher. Es handelt sich dabei um das einstige Usedomer Außenstrandboot „Fortuna", das gestern mittag von Tönning in die Fördestadt transportiert wurde. Diese vorerst letzten Fahrt der „Fortuna" begann übrigens auf dem Grundstück der Firma Tramm in der Deichstraße. Dort hatte der Rumpf des Schiffes fast vier Jahre lang ein sprichwörtliches Schattendasein gefristet.

Daß der Muesumshafen — eine Vereinigung zur Wiederherstellung und Erhaltung traditioneller Segelschiffe und anderer historischer Wasserfahrzeuge — die Gelegenheit erhielt, einen „entscheidenden Schiffstyp der Ostsee" (Zitat) vor dem weiteren Verfall zu bewahren, ist — wie so oft — dem Zufall zu verdanken. Vereinsvorstandsmitglied Gerd Büker (Medelby), der den gestrigen Transport leitete, wies in einem Gespräch mit den „Husumer Nachrichten" darauf hin, daß man im letzten Jahr über eine Zeitungsannonce auf dieses Boot aufmerksam geworden sei. Die Bedeutung des Verkaufsobjekte sei allerdings erst bei der Inaugenscheinnahme klar geworden. Der Besitzer der „Fortuna", ein Tönninger Privatmann, zeigte sich offenbar den musealen Belangen gegenüber aufgeschlossen und machte das pommersche Küstenboot dem Verein zum Geschenk.

Mit Hilfe eines Schwerlastkranes des Flensburger Yacht Service wurde der 12,4 Meter lange und 4 Meter breite Schiffsrumpf binnen 60 Minuten auf einen Schwerlasttransporter der Bundeswehr verladen. Weitaus zeitaufwendiger gestaltete sich das Verkeilen und Verstreben des Schiffskörpers. „Schließlich", hieß es dazu lakonisch, „soll die Fahrt nicht am ersten Bahnübergang zu Ende sein..."

Im Hinblick auf die Zukunft des Flunderbootes — auch „Quase" genannt — gab Vorstandsmitglied Büker zu verstehen, daß der Museumshafen über einen noch zu gründenden Förderkreis versuchen werde, die „Fortuna" zu restaurieren. Anschließend wolle man das spitzgattige Schiff in Flensburg als Ausstellungstück eines zukünftigen Freilichtmuseums oder als schwimmendes Museumsschiff präsentieren. Die Dauer der Restaurierungsabeiten schätzte Büker auf mindestens ein Jahr.

Das „Fortuna"-Engagement des Flensbuger Museumshafens begründete Büker in diesem Zusammenhang mit dem Hinweis darauf, daß dieser Schiffstyp in seinen Ursprüngen auf die Bootsbautradition der Wikinger zurückgehe. Außerdem hätten gerade die pommerschen Küstenboote den dänischen Schiffsbau im 17. und 18. Jahrhundert beeinflußt. Büker: „Sie finden ihren Niederschlag in der Bezeichnung „Drivekvaser", eine sehr verbreitete Bootsart in den Sunden und Belten." Und im übrigen sei der Rumpf der „Fortuna" nachweislich der letzte seiner Art im norddeutschen Raum.

Bei seinen Nachforschungen fand der Verein Museumshafen heraus, daß das vorpommersche Strandboot 1910 im Auftrag eines Robert Röber in Freest bei Wolgast auf der Werft von Jarling als Segelfahrzeug ohne Motor gebaut worden war. Die erste Registriernummer lautete „STR (für Stralsund) 27". Nachdem das Boot 1945 stillgelegt worden war, ging es 1952 in die Hände eines Erwin Kargelmacher über. Es folgte eine Generalreparatur und eine Übereignung an die örtliche Produktionsgenossenschaft. 1960 fungierte die „Fortuna" als Hilfsmittel für eine Flucht nach Fehmarn. Von dort kam das Boot nach einer neuerlichen Stillegung zunächst nach Kiel und später nach Tönning und diente bis 1981 verschiedenen Freizeitschiffern als Lustfahrzeug" (Zi-

*

Nach dem Tonnenleger „Kapitän Meyer" ist mit dem pommerschen Küstenboot „Fortuna" nun schon das zweite historisch bedeutungsvolle Schiff für den Tönninger Hafen verlorengegangen. Es ist allerhöchste Zeit für die Gründung eines Fördervereins, der diese Entwicklung entgegenwirkt, der sich darum bemüht, die Hafenszene und damit den Fremdenverkehr durch maritime Museumsobjekte zu bereichern.

Millimetergenau wurde der Rumpf des pom
auf den bereitstehenden Schwerlasttranspor

Holstein'sche Quasen sollten endlich von uns originalgetreu nachgebaut werden oder, wo sich ein (wracker) Rumpf noch findet, für die Museumshäfen neu aufgezimmert werden. Weil von den Museumshäfen Flensburg, Kappeln, Lübeck, eine Initiative nicht zu erwarten ist, hat PIEKFALL (als Folge einer alten Wette mit Günther Wulff/Flensburg) sich also von Ewern, Kuttern der Nordseeküste abgewandt und sucht Verständnis zu wecken für einen untergegangenen, doch noch nicht (?) völlig verschwundenen Fischerbootstyp der Ostseeküste.

Wer an einen Neubau der großen "Holstein'schen Fischerquase" von 1912 denkt, kann die Reproduktion der Zeichnung im Maßstab 1 : 50 über's PIEKFALL kriegen. Diese Quas ist auf breitem Sohlkiel gebaut,unter welchen ein Loskiel gebolzt ist, auf den man stilgerechterweise gern verzichten könnte, zumal das Mittelschwert die nötige Lateralfläche bringt.

In den Museen der Ostseeküste, vielleicht auch in Werftarchiven, liegen sicher noch schönere oder noch ältere Risse von holsteinischen Quasen.

Quasen- und Quatzenschiffer aller Länder, vereinigt Euch ! (Kalle Hannüberbord)

Nummer 86

Besser als bislang gedacht

Strandboot »Fortuna« ist in passablem Zustand

Das vorpommersche Strandboot »Fortuna«, das der »Verein Museumshafen« aus Tönning nach Flensburg holte, ist in einem besseren Zustand, als man bisher angenommen hatte. Nachdem der Rumpf gereinigt und teilweise mit Öl konserviert war, stellte man zwar Schäden fest, diese können aber mit handwerklichem Einsatz beseitigt werden. Die Chance, daß das 1910 auf einen Sohlkiel gebaute Schiff wieder unter Segeln geht, stehen damit nicht schlecht.

Der Museumshafen hatte gerufen, und viele Interessierte waren gekommen. Am Sonnabend galt es, das Strandboot »Fortuna« von dem Unrat zu befreien, der sich im Laufe der vergangenen Jahre in seinem Inneren angesammelt hatte. Lose Holzteile, Bretter und ein Berg von altem Laub kamen zum Vorschein. Diese Mischung von verfaultem Material wäre in wenigen Wochen der Tod des Schiffes gewesen.

Doch unter dem Müll kamen stabile Planken zum Vorschein. Sowohl der Kiel, als auch etliche andere Teile sind als gut erhalten zu bezeichnen. An vielen Stellen sind jedoch Planken gerissen. Sie sollen aber erst ausgetauscht werden, wenn das Boot den Weg zur Sonderburger Werft auf dem Wasser machen kann. Bis dahin wird das Schiff noch einige Arbeit verursachen.

Vordringlich ist jetzt zunächst einmal die Erhaltung und Konservierung des Rumpfes. Das alte ausgetrocknete Holz, lechzte förmlich nach Öl. Das soll nun verhindern, daß immer wieder Wasser in das Holz eindringt. Bevor der geklinkerte Rumpf geölt werden konnte, mußte allerdings jede Ecke gründlich gereinigt werden. Das war fast schon eine Arbeit für einen Restaurator:

Mit einer spitzen Feile wurden verfaulende Substanzen aus den Ecken gekratzt. Erst dann konnte — zunächst im Vorschiff — eine schützende Ölschicht über die Planken gelegt werden. Der Rest des Bootes soll in den nächsten Tagen gestrichen werden.

Der Arbeitsplan sieht vor, das Schiff zunächst an Ort und Stelle »wasserdicht« zu bekommen. Dazu werden noch etliche Freiwillige gesucht, die Interesse haben, sich an den Arbeiten zu beteiligen. Um zum Ziel zu kommen, ist vor allem die Arbeit eines versierten Holzbootbauers vonnöten. Der Museumshafen erwägt, einer solchen Mitarbeit als AB-Maßnahme zu beschäftigen.

Neben den ersten Restaurierungsarbeiten an dem alten Bootsrumpf stellten die Museumshafenleute auch die Einzäunung ihrer Landfläche am Bohlwerk wieder her. Sie hatte dem Schwerkran weichen müssen, der die »Fortuna« an dieser Stelle abgesetzt hatte. Rechtzeitig zum Hafenfest soll die Fläche mit Hilfe einer Hinweistafel zu einer Art Freilichtmuseum ausgestattet werden ohm

...wieder

...Neben dem al... ...pf eines einemals

...em Schwerlasttransporter der Bundeswehr und einem Spezialkran des Flensburger Service wurde der Rumpf von Tönning nach Flensburg gebracht und am Schiff... aufgebockt.

...schen Küstenbootes „Fortuna" vom Grundstück der Firma Tramm ...der Bundeswehr verladen. Foto: Suchand

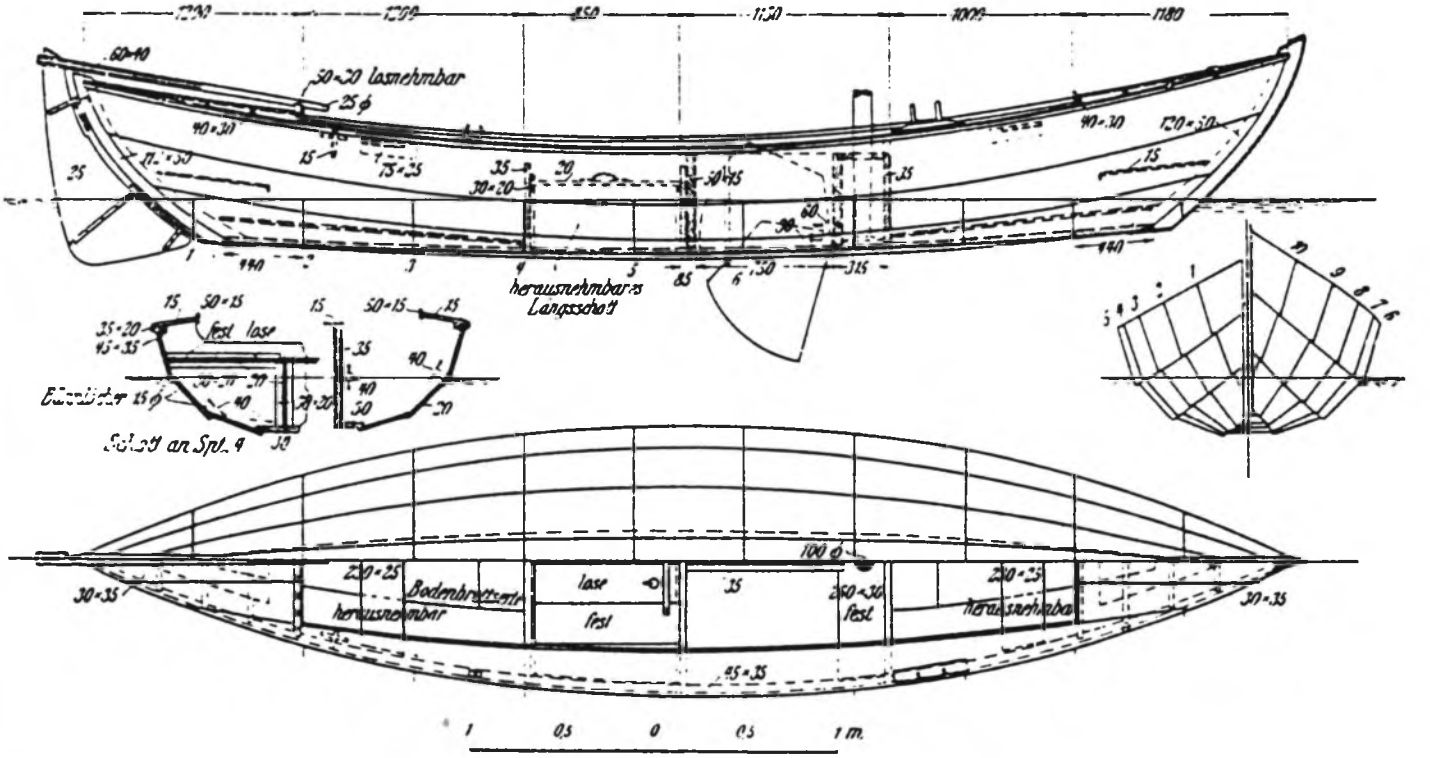
Da der "Museumshafen Flensburg" gegenwärtig durch seine Aktivitäten "Hafenkran", Haus "Herrenstall Nr.11" und "Bohlwerk" völlig ausgelastet ist, planen wir die Einrichtung eines Förderkreises mit dem Ziel, dieses Schiff entweder als eins der kulturhistorisch wichtigen Exponat, als Ausstellungsstück eines zukünftigen Freilicht - museums vor dem Schiffahrtsmuseum zu erhalten oder - was seiner Bedeutung für den Ostseeraum bei weitem angemessener wäre - zu Restaurieren und als schwimmendes Museumsschiff wieder in Fahrt zu bringen.

Gert Bieber Museumshafen Flensburg

Ein-Mann-Bootsbau

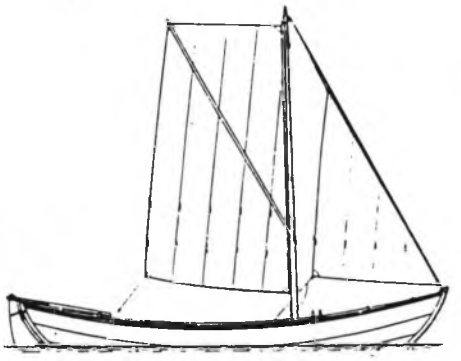
Der Sandgang hat den stärksten Drall.Gott sei Dank,er sitzt!

Sandgang,Achtersteven und Knie. Letzteres ist in der Zeichnung nicht vorgesehen.



Vor drei bis vier Jahren kam mir der Gedanke, einmal wieder ein Boot zu bauen. Selbstverständlich sollte es ein Gebrauchsboot eines Typs sein, der heute nicht mehr gebaut wird. Wegen meiner in jeder Hinsicht beschränkten Möglichkeiten sollte es ein schlankes Boot sein; denn ich hatte mit keinerlei Hilfe zu rechnen, und eine Dampfkiste nur für einen Versuch zu installieren, erschien mir zu teuer. Die Wahl fiel auf den "Heuer der Werft Warnemünde", der in "Bootsbau-Praktischer Schiffbau" von A. Brix abgebildet ist.

Diese Heuer wurden an der mecklenburgisch-vorpommerschen Küste und um Rügen zur Angelfischerei benutzt. Ursprünglich hatten weder die Steven noch die Sohle eine Sponung, die auch diesem Entwurf fehlt. Die Planken wurden durch gezingelte Schmiedenägel miteinander verbunden, d.h. die Nägel



wurden binnenbords krummgeschlagen, und die Spitze in die Planke zurückgetrieben. Weil die Heuer einen starken Sprung und ein L:B-Verhältnis von 4,6:1 haben, erwecken sie den Eindruck, gleich kentern zu wollen, wenn man sie über die Steven ansah. Gegen Ende ihrer Zeit wurde statt des Spriets eine Gaffel gefahren.

Die A.G.-Weser vergrößerte mir eine Fotokopie auf den Maßstab 1:10. Leider vergröberten dabei die Konturen der Zeichnung. Auf der Zeichnung zeigt der Spantenriß Klinkerung. Das ist außergewöhnlich. Zwar werden Holzboote immer über Außenhaut dargestellt, nicht aber ihre Plankungsart. Darum fertigte ich die Mallen rundspantig. Auf eine nochmalige Durcharbeitung der Zeichnung verzichtete ich, weil die Heuer früher ohne Mallen gebaut wurden. Ich nehme auch an, daß diese Zeichnung von einem Boot abgenommen wurde. Weil ich keinen "Helpsmann" zu erwarten hatte, mußte ich die Mallen haben, um Schraubzwingen ansetzen zu können.

Als Erstes beschaffte ich das Eichenholz für die Steven, die eine Sponung erhalten sollten. Die dazu erforderliche Dicke von 90 mm konnte ich nicht kriegen. Ich mußte mich mit 85 mm Rohmaß begnügen.

Als nächstes fertigte ich die Mallen an, aber nur jedes zweite Spant. Das war die Arbeit eines Winters. Kupfernägel und vor allen die Nietscheiben zu kriegen, erschien

Das sind die Planken des vierten Ganges.

Im Vordergrund ist ein Mall zu sehen.

Viele Zwingen sind der widerspänstigen Zähmung.

schier unmöglich.Unseren guten Michael Thönnessen mit sei= nem Laden knnte ich da noch nicht.Aber erst das Planken= holz!!Vorgesehen war 20mm Eiche.Gute Eiche in 22mm bis 1'' Zuschnitt und in gewün= schter Länge war nicht auf= zutreiben,vom Preis nicht zu r-eden.Diese Sorte ist ge= plündert!Außerdem hatte ich Zweifel,ob sich Eiche kalt biegen lassen würde.Doch wen die Götter lieben,den lassen sie nicht im Stich:Bei einer kleinen Sägerei in Berne lag ein schöner Lärchenstamm.Er war $7^1/_2$m lang und hatte am Stammende so einen "Schiß- la-wäng",wie ihn Lärchen oft haben,und der mir vorteil= haft erschien.
"Wenn ich dir den Stamm auf 1 Zoll einschneide,dann mußt du ihn auch abnehmen,denn die= se Dicke ist nicht gefragt! Wie er innen aussieht,dafür kann ich nicht garantieren," sagte Hans Meyer zu mir.Zu mir nach Hause sind es runde 80 km.Es wurde eine abenteu= erliche Fuhre!
Für die Sohle nahm ich eine Douglas-Bohle. "Kiek mol,wor fast dat Holt is!",sagte Hans und versuchte mit dem Daumen= nagel das Sommerholz einzu= drücken.In der Tat,es war fest In der Fachliteratur steht unter "Douglasie" gewöhnlich "Siehe Oregon pine"! Es wird sich also botanisch um den gleichen Baum handeln.Das Holz ist aber viel heller,weißer als Oregon pine und auch weniger spröde,was sehr an= genehm ist.
So bei Wegelang hatte ich das Ruder roh zurechtge= macht und Beschläge dafür anfertigen lassen,natürlich "privat".Jetzt wurde es wirklich ernst!Von der orts= ansässigen Sargfabrik bekam ich eine Hieve Abfall= bretter,aus denen ich im vergangenen Herbst das Gerüst für die Bootsbude baute.Für das Dach nahm ich glasfaser= verstärkte Folie,die leider bares Geld kostete.Eine Seite der"Werft" wurde mit alten Segeln dichtgehängt,zwei sind ohnehin geschützt,die vierte bleibt offen.Der Grundriß ist etwa 8,5 x 4 Meter,so daß auch die übliche Bootsbauer= werkbank noch Platz fand.
Die Vorbereitungen zum ei= gentlichen Bootsbau hatten etwa drei Jahre beansprucht. Das mag lang erscheinen,aber erstens sind die erforderlichen Werkstoffe nicht immer ohne Schwierigkeiten zu beschaffen, zweitens muß ich mich nach der finanziellen Decke strek= ken,und drittens baue ich aus "Spaß an der Freud'."!
Ick will dor ja 'n büschen länger war vun hebben!
Als ich in diesem Frühjahr mit dem eigentlichen Bau begann,dachte ich bei mir: "Wenn du in diesem Jahr die Sohle zugerichtet,die Steven angebolzt,die Mallen aufge= stellt und vielleicht noch die beiden Sandgänge ange= bracht hast,dann hast du genug geschafft.Nun,im Sep= tember, wo ich dieses schreibe, fehlt nur noch der Scheergang. Allerdings kann man nur eines: Entweder bauen oder segeln! Ich habe in diesem Jahr nicht ein einziges Mal gesegelt.

Die Sohle habe ich statt der angegebenen 30 mm 40 mm stark gemacht.Das ergab sich aus dem Rohmaß.Ich habe die Bohle nur abgeputzt.Die Schmiege für den Sandgang habe ich nach Örtlichkeit angehobelt,also nicht vorher aus dem Riß abge= nommen.Obwohl die Lärche ein zähes Holz ist,sind mir alle vier Enden der Sandgänge etwas eingerissen.Ich habe diese Planken 24 bis 36 Stunden ge= wässert,wodurch sie schmieg= samer wurden.Darauf habe ich die beanspruchten Stellen mit Heißluftgeräten angewärmt. Das war vermutlich falsch, denn die Hitze traf nur eine kleine Fläche,was sicherlich zu Spannungen geführt hat. (In Gedanken höre ich meinen hochverehrten Lehrgesellen, Ernst Borgward,sagen:"Dat liggt blots an den Mann!Dat Material lött sick bearbei= ten.".)
Ursprünglich wollte ich wie die Alten den Sandgang an die Sohle nageln.Weil aber keine Sponung vorhanden ist, habe ich doch lieber ge= schraubt.Messing,Senkkopf 6 x 60.Zwischen die Lannings (Landungen) sind in Leinöl getränkte Sackleinenstreifen gelegt worden.An der Sohle kam Bleiweiß hinzu.Das Boot hat einen Bodensprung,der vorne 14 und achtern 8 cm beträgt.Wenn man die Seiten= ansicht betrachtet,stellt man sich vor,daß der Sandgang einen Bauch nach unten haben müßte.Das Gegenteil ist der Fall.Der Sandgang hat einen Rücken nach oben!Der zweite Gang ist fast gerade,und erst der dritte Gang weist einen leichten Bauch nach unten auf,der sich bei den beiden letzten verstärkt.
Setzt man eine Planke etwa mittschiffs im Bereich des Hauptspantes fest und drückt sie ohne Zwang an die Mallen, die ja nach den Bootsenden zu eine immer stärkere Auf= kimmungen zeigen,d.h.steiler werden,dann springt die Plan= ke nach oben.Darum glaube ich,

Der Zimmermannsbock ersetzt den zweiten Mann.

Der vorletzte Gang sitzt!

daß der Bodensprung nicht auf einer Idee der Bootsbauer beruht,die ja in alten Zeiten nicht nach Zeichnung bauten, sondern sich aus dem Zwang, dem Werkstoff folgen zu müssen, ergab.Man kann das Verhalten der Planke mit einem dünnen Plastiklineal vorführen,wenn man das eine Ende festhält und das andere biegt und gleichzeitig dreht.
Eine gedämpfte Planke läßt sich nicht nur in Längsrich= tung besser drehen und biegen, man kann sie auch in Richtung der Breite besser formen, also der Spantform anpassen. Dabei verliert sie weitgehend ihre Spannung und springt nach dem Erkalten nicht zu= rück.Ganz anders verhält sich das kalte Holz.Es ver= liert nicht nur erst im Ver= lauf der Zeit seine Spannung, sondern es legt sich auch nach seiner Art.Manchmal war es mir,als wenn eine unsichtbare Stimme sagte:"So nicht,mein lieber Fritz!".Und es fielen mir aus meiner Lehrzeit die Worte "Oll-Schröders" ein: "Dat mößt du mit Geföhl maken, as bi 'ne junge Diern!". Damals war mir das wenig hilfreich,weil ich von "junge Dierns" noch weniger Ahnung hatte als vom Holz. Heute kratze ich mich nach= denklich hinterm Ohr und überlege:"Wie war das noch?". Lärchenholz hat zwei Nachteile, Harzgallen und mit der Rinde eingewachsene Äste.Sind die Harzgallen nicht zu groß, machen sie technischen Schaden nicht,die Äste aber müssen ausgebohrt und ver= pfropft werden.Aus Gründen der Kostenersparnis habe ich mir mit dem Einsetzen von Spunden geholfen.Das wird meist nicht so sauber,aber einen großen Geist stört das nicht,und 'nen kleinen geht's nichts an!

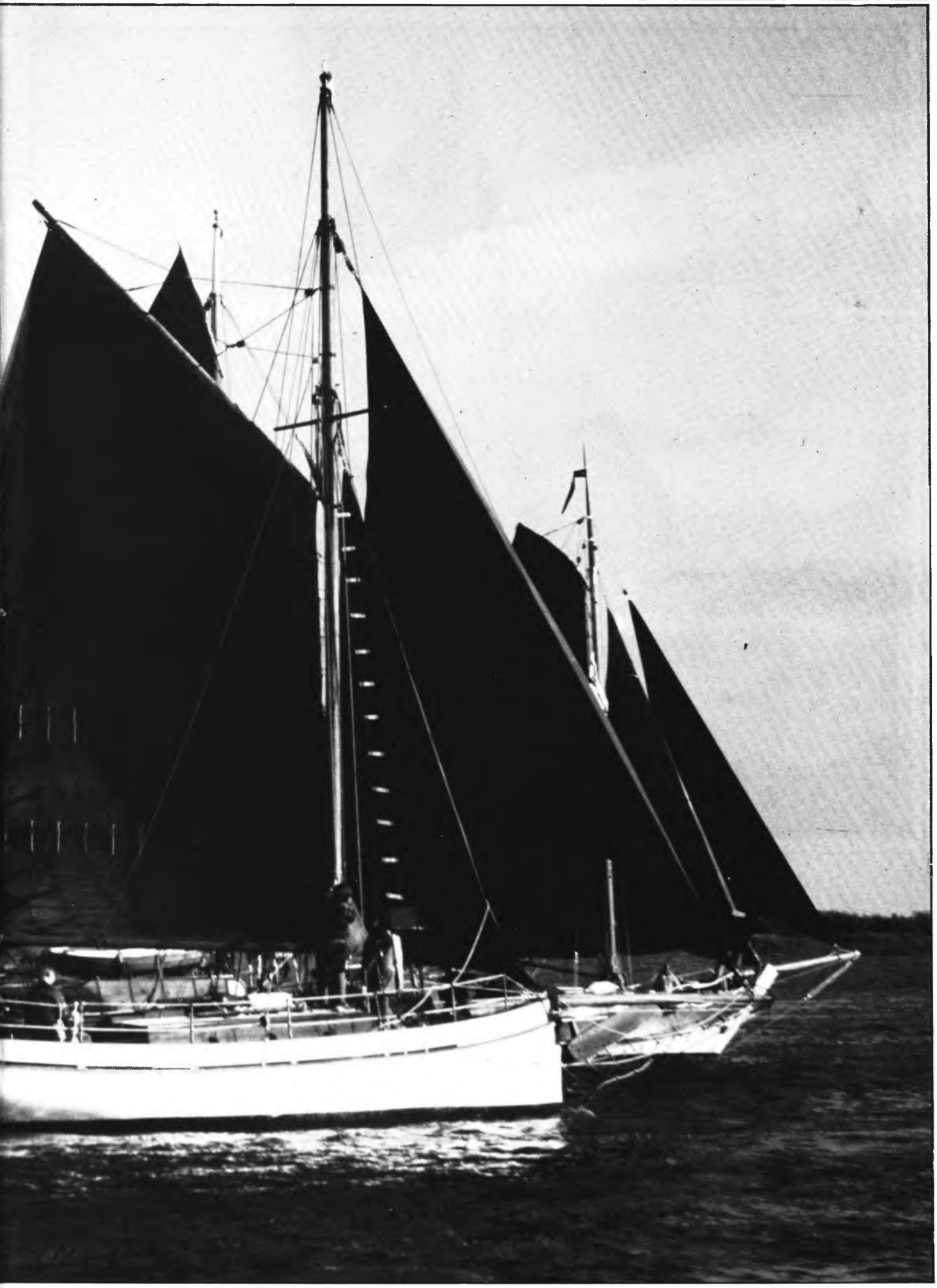
Auf der Zeichnung besteht der Rumpf aus nur drei Gängen von ungefähr 35 cm Breite. Holz mit dieser Dimension war schon zu Gustav Junges Zeiten kaum noch zu kriegen,wie man bei Herbert Karting nachlesen kann. Darum komme ich mit 5, durchschnittlich 22 cm breiten, Planken dem Original verhält= nismäßig nahe.

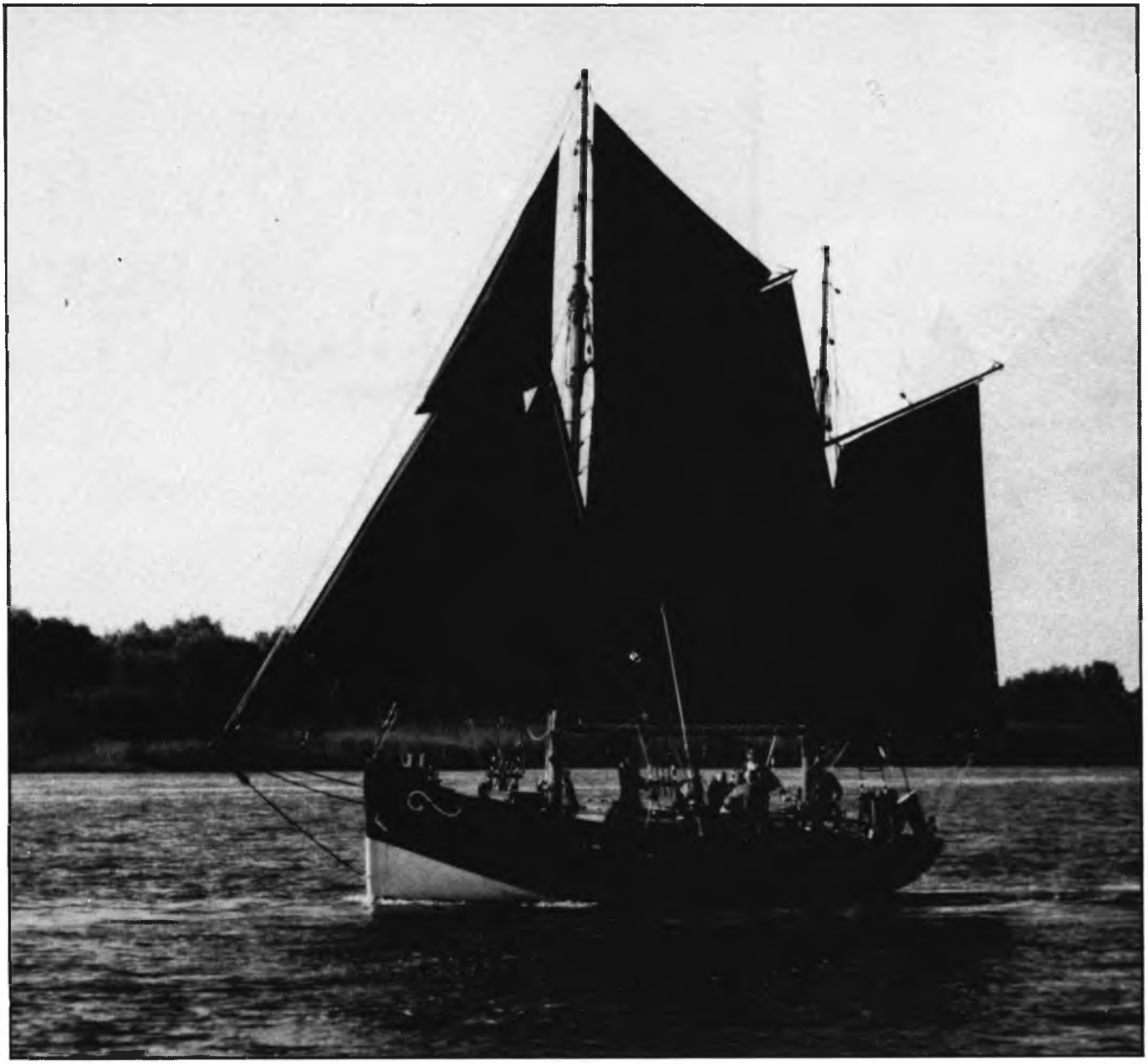
Von den bis jetzt angebrach= ten 8 Planken sind nur zwei gestückt.Hat schon einmal ei= ner ohne Hilfe eine 6,50 m lange Planke angesetzt? Da merkt man erst,wie unvoll= kommen der Mensch ist.Beim Ansetzen der Schraubzwingen fehlte mir immer die dritte Hand.Nach der Arbeit eines solchen Tages rufe ich nur wie einst Napoleon nach der Schlacht:" Ein Bad,ein Huhn, ein Bett!",nur daß ich statt "Huhn" "Bier" sage.
Ursprünglich wollte ich aus lauter Ehrgeiz die Planken von Hand aussägen.Ein güti= ges Schicksal ließ mich die dafür nötige Faustsäge nicht auftreiben.Nun mache ich's mit der Handkreissäge.Übri= gens besteht mein weiterer Maschinenpark nur aus einer Handbohrmaschine,einem klei= nen elektrischen Handhobel und einer Tischkreissäge. Auf Dicke gehobelt wird beim Stellmacher.
Der Transport erfolgte auf dem Dachgepäck= träger.Die Scheergänge,die ja die längsten sind,können wir nur in den Dicktenhobel stecken,wenn wir das freie Ende anheben,sonst ist die Werkstatt zu klein.
Für's Vorhalten ist ein zweiter Mann unumgänglich. Es erfordert ständige Auf= merksamkeit,ist aber eine langweilige Arbeit.Es be= ansprucht 60 bis 70 Minuten bis eine Naht fertig vernie= tet ist.Bei 8 Nähten käme ein geschlagener Arbeitstag heraus.Wer macht das schon freiwillig?Also pries ich mit Engelszungen die verant= wortungsvolle Aufgabe des Vorhaltens.Ich muß gestehen, ich habe beschwatzt,erpreßt und shanghait.
als es losgehen sollte,gab es eine böse Überraschung:
Die Löcher der Nietscheiben waren für die Nägel zu groß. Ich hatte Nägel und Scheiben in zeitlichem Abstand ge= kauft und dabei nicht bedacht, daß Nagelquerschnitt und Scheibenloch zueinander passen müssen.Die Scheibe muß ja stramm aufgezogen werden,sonst erzeugt man keinen Preß.In Thönnes Toplicht-Katalog steht es genau drin,welche Scheibe zu welchem Nagel paßt,aber damals gab es ihn noch nicht. Es blieb mir also nichts anderes übrig,als neue Niet= scheiben zu kaufen,und die hatten einen kleineren Durchmesser und zogen sich beim Nieten ins Holz hin= ein.Das ist sehr mißlich, weil das Holz dadurch be= schädigt wird.
Erst als schon 5 Nähte ver= nietet waren,sagte mein Vor= halter:" Leg' doch erst eine große Scheibe auf,und dann ziehst du mit der kleinen fest!", und siehe da,es klappte.
Tja,liebe Freunde,der Mensch kann doof sein,er muß sich nur zu helfen wissen!

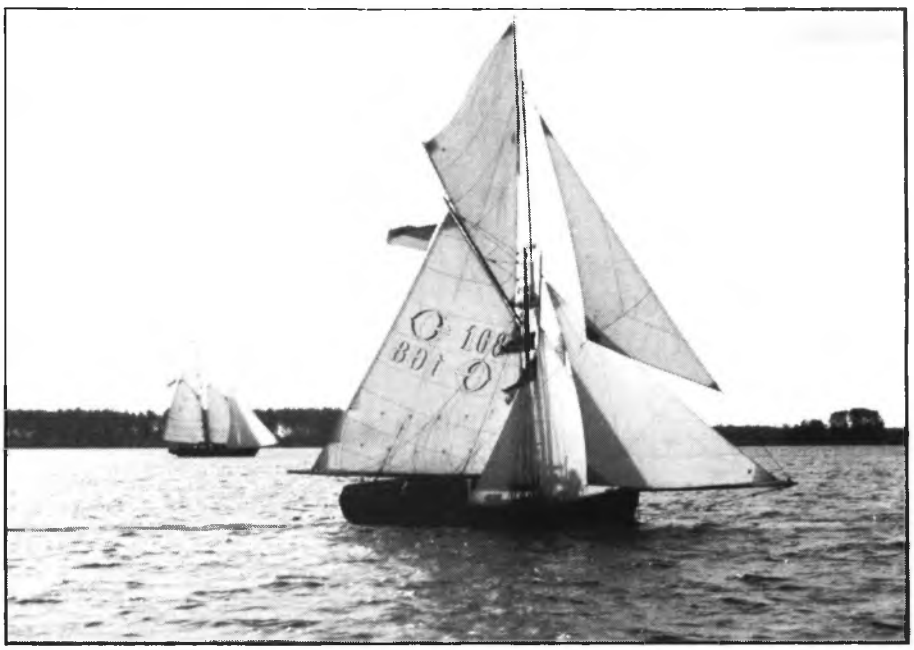
K. Friedrich Brunner
Lindenstraße 28
2724 Sottrum
Fernspr. 04264-9521

12. Glückstädter Geschwaderfahrt Oktober '86

Wieder ein denkwürdiges Ereignis







von oben links bis unten rechts:

"August-Ibsen",einer der 40 Teilnehmer des Herbsttreffen'86 vor Glückstadt."Stader-Wappen" mit dem schönsten Rigg."Johann-Ehlers" leading the fleet.Smakkejolle und Tjotter mittenmang."Wild-Duck" vorm Wind mit Markise.

DOROTHEA, first ship home auf der "Rhinplatte-Rundfahrt", hätte fast selbst in die Zinkwanne hineingepaßt, die sie als traditionellen Preis erhielt. Die kleine H-Jolle, 1985 bereits erfolgreiche Zweite, war allen Konkurrenten auf und davon gesegelt, und das hatte seine besondere Bewandnis.

In welcher Richtung um 14 Uhr die Startlinie zu überqueren war, darüber herrschte bis wenige Minuten vor dem "Anschuß" noch hier und da Unklarheit. Aber hatte nicht die Reiseleitung (die Bezeichnungen Regatta und Wettfahrt sind ja inzwischen Spinnakerworte - sie dürfen offiziell nicht gebraucht werden), hatte denn Kai sich nicht klar genug ausgedrückt, als er bei der Schippertesprechung verkündete: "Wenn ihr aus dem Hafen rauskommt, geht es rechts herum!"? Und mit den Armen rudernd beschrieb er einen weiten Kreis im Uhrzeigersinn. Den größten Teilnehmern sollte damit anfangs ein Aufkreuzen in der Nebenelbe erspart werden. Das funktionierte auch viel besser im Hauptfahrwasser, weil der Wind ja aus NW und das Hochwasser erst um 15.28 Uhr kam. Revierkenner wußten, daß der Strom dicht unter der Insel am schwächsten setzt. Rein optisch war dort das Kreuzen mit kurzen Schlägen machbar, zumindest für die Leicht-Athleten, die einfach nur das Ruder legen müssen, und schon dreht der Kahn herum.

Doch vergessen hatten viele den bei Hochwasser unsichtbaren Leitdamm, der sich denn auch in vielfältiger Weise bemerkbar machte. Manchmal blieben Schiffe einfach auf der

von oben links bis unten rechts:

"Johanne",ganz neu,zum ersten Mal dabei. "Eule" hat alle Tücher gesetzt."Heinrich"bedrängte Eule später an der Wendemarke. "Betty" auf Schiet,mußte bis tief in die Nacht auf Bergung warten.

Stelle stehen; die Bugwelle rauschte, die Segel blähten sich, doch es ging nicht weiter. He sitt! Oder die, die gerade den Schlag unter Land machten, wunderten sich über jene, die von dort kamen und wie Stehaufmännchen an Deck herumhüpften, rufend und wild gestikulierend. Nach ersten schlechten Erfahrungen kalkulierte man schließlich die Steine respektvoll in die Navigation ein, und von Rhinplatte-Süd bis zur Tonne 82, da seilt wi dree vorut un veer wedder retour.

Endlich, kurz vor 16 Uhr, Kenterwasser. DOROTHEA rundet bereits Rhinplatte-Nord, GALEANO und JOHANN EHLERS folgen ihr unauffällig, aber mit deutlichem Abstand. So gehen sie auch durchs Ziel, mit der langsamsten Siegerzeit seit 3 Jahren. Es dämmert bereits, als die Hiobsbotschaft in Umlauf gebracht wird: BETTY sitzt bei ablaufendem Wasser hoch und trocken auf dem Norddamm. Sie war nach der Halse um den Turm anscheinend nicht rechtzeitig von den Steinen freigekommen. Zwei Stunden nach Mitternacht macht sich eine "Rettungstruppe" auf den Weg und kann die Austernsmack bei Hochwasser aus ihrer mißlichen Lage befreien.

Während der Feier in der Glückstädter "Mühle" erinnerte inzwischen eine Gedenkminute für BETTY die aufrechten Fahrensleute noch einmal an die Gefahren der heimatlichen Gewässer. Dann folgte die Zeremonie der Preisverleihung, stark reduziert um die nicht zurückgegebenen Wanderpreise, ausgenommen den Olifant-Schinken. (Ihr liebenswerten Chaoten, wie Ihr Euch selbst gerne nennen laßt, wo ist da der geminschaftliche Aspekt Eurer Segelei?) Den schönen Sherriff-Stern der SVN für das schnellste Plattbodenschiff unter 12 m Länge konnte der Lemsteraak mit dem unaussprechlichen Namen D (4.) angeheftet werden. Heinz von der VAMOS stiftete einen Pockholzblock mit Messingscheiben, der an das STADER WAPPEN ging (12.). Ewer HEINRICH von der Lühe, 1904 bei Sietas gebaut, hatte sich auf dem Wasser mit der EULE (1895) angelegt. Ob die Ursache die Aufregung von HEINRICH bei seiner Premiere war (dafür bekam er auch die Klüsbacke als Bestrestaurierter) oder das hohe Gesamtalter von Schiff und Crew (579 Jahre), war nicht eindeutig zu klären. Klaren Vorsprung beim Oschi-Preis erzielte dagegen die Kontrahentin mit 600 Jahren. Bereits zum dritten Mal gewann der Mumienexpreß EULE den lekkeren Schinken, der am nächsten Morgen vor Niedrigwasser und allgemeinem Aufbruch mit vereinten Kräften niedergemacht wurde.

Monika Kludas
vor Ort auf JOHANN EHLERS

Wat dat nich all'ns givt!

Der bekannte Modellbauer Horst Menzel hat ein Buch über die holländische Tjalk geschrieben."bulleye" hat ein Kapitel daraus abgedruckt, das sich mit dem Kalfatern befaßt.Darin heißt es,in die Köpfe der Kalfathämmer seien 5 bis 7 Nägel aus Hirschhorn eingeschlagen und außerdem im Hammer 2 Schlitze oder Löcher gewesen.Das alles diene dazu,den Klang des Hammers beim Schlagen zu he= ben.Jeder Hammer habe so seinen eigenen Klang gehabt, und der Meister konnte schon von weitem hören,welcher "Arbeiter" "am Kalfatern" war.
Ich meine,da behängt man doch besser die Kalfathämmer mit Glocken.Bei einer einge= spielten Kalfatgang möchte das Glockenspiel der Garni= sonkirche herauskommen oder so.
Der Hammerstiel,so wird be= richtet,müsse aus harzfreiem Föhren=oder Tannenholz sein, damit sich in der Hand keine Blasen bilden.Nun,der Stiel muß mit nichten aus Föhren=oder Tannenholz sein, weil sonst die knopfartige Verdickung am oberen Stiel= ende bald abgenutzt ist,und der Stiel dann lose sitzt. Blasen kriegt man,oder man kriegt sie nicht!Eher bekommt man "Bussen" oder "Kutten"in der Außenseite des linken Zei= gefingers.Das kommt von den ständigen Prellungen.

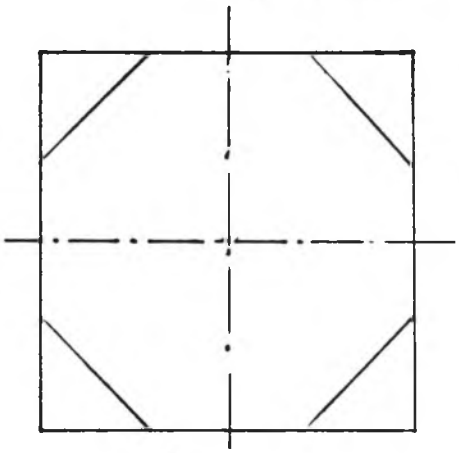
Eine eiserne Stange zum Halten des Klamaieisens ist nicht zu empfehlen.Sie ist zu schwer,im Winter kalt,im Sommer warm und leitet die Prellungen des Keulenschla= ges.Nur Fuscher schlagen mit einem " schweren,eisernen Hammer" statt mit der hölzer= nen Klamaikeule.Und so etwas habe ich mein Lebtag nicht gesehen.
Was Eisen auf Eisen für Prellungen geben,mag folgen= des Vertellses zeigen:

Auf einem Lloyddampfer wollen der Bootsmann und der Zimmermann Herbert ge= meinsam Spannschrauben der Wanten losnehmen.Herbert hat eine Pintsch in das Loch der Gewindehülse gesteckt und zieht,und der Bootsmann haut mit einem Maker auf die Pintsch,-von der Seite,ver= steht sich!
Bei jedem Schlag schreit der Zimmermann,der stottert?: " A - Au!".Der Kapitän kommt hinzu,betrachtet sich einen Augenblick das Geschehen und fragt dann:"Herbert, wat schreist du denn jümmer?" "Da-dat brummt!",antwortet der. - "Ach wat,lat mi mal!"
Der "Alte" faßt die Stange und zieht,und der Bootsmann ballert ja nu erst so richtig einen Kräftigen drauf.
"Au!" schreit der Kapitän und läßt die Pintsch los,worauf Herbert,der Zimmermann,ganz ruhig aber bestimmt sagt:
" He-heff ick di jo seggt, dat dat brummt!"- Fr. Brunner

" 'ne klauke Hehn schitt sik ok in't Neest " oder
" Wer nicht arbeitet,macht auch keine Fehler!"

Der langen Vorrede kurzer Sinn : Im "Piekfall" 31/86 habe ich auf der Seite 20 in dem Artikel über den Bootsriemen einen Kinken gemacht.Die Regel für das Aufsetzen einer Achtkant muß heißen d/10 x 2 von derMittellinie nach beiden Seiten oder d/10 x 3 von den Außenkanten.

Fr. Brunner



d = 50mm,also 10 mm v.d.Mitte oder 15v.außen.

Küstenjollen-Nachlese

Berichte im Piekfall erfreu= en immer dann besonders,wenn sie ein Echo finden,so auch "Die Nationale Küstenjolle- ein offenes Boot für die offene See" in unserer Nr. 32/86.Kein geringerer als Jürgen Schaper,der Vorsitzen= de der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne e.V. konnte Bemerkenswertes nachliefern.

Als der Segelclub Eckernförde 1913 nach einem reviergeeigne= ten Boot Ausschau hielt,kam er auf die Küstenjolle und zwar auf den Entwurf von

Henry Rasmussen.Dieser Entwurf war ein Nachfolger des im Piekfall 32/86,Seite 28 oben abgebildeten Bootes.Der damalige Eigentümer,Christiansen,hatte mit seiner "Lotten" rund 60 Preise gewonnen. Unsere Abbildung Nr.8 auf derselben Seite stellt einen 10 Jahre später gezeichneten Riß der "Harten Lene",später " "LottenII" dar.Pyszka bezeichnet die Linienführung als " geradezu ein Kunstwerk, außerordentlich kräftig und dabei doch elegant,charaktervoll in jeder Beziehung,ohne irgendetwas vormachen oder darstellen zu wollen,was nun einmal zu diesem Bootstyp nicht paßt.Selbst die steile Takelage ist außerordentlich glücklich einem Bootsrumpf angepaßt,dessen Vorfahren die nordischen Fischerboote waren"-.

Außer Rasmussen war Wedermann ein bekannter Küstenjollenkonstrukteur.Von den vom DSV vorgeschriebenen 30m² Segelfläche kehrte man später wieder zu den 26m² reu mütig zurück!
Nach der Anerkennung durch den DSV erhielt die Klasse das Unterscheidungszeichen " U ".,daher auch der Name U-Jolle.Es hat insgesamt etwa 100 registrierte(!) U-Jollen gegeben.Die bisher höchste bekannte Nummer ist 97, von denen allein 25 in Eckernförde beheimatet waren.Es ist darum verständlich,daß Eckernförde das Küstenjollenzentrum war und dort auch die Regatten ausgetragen wurden.Hauptverbreitungsgebiet war die westliche Ostsee bis Warnemünde. Die Weltwirtschaftskrise von 1929 war der Anfang vom Ende der Küstenjolle. In der Nummer 7/1932 "Die Yacht" erschien ein Aufsatz von Pyszka,den man schon als einen Nachruf bezeichnen kann.1930 wies das Jahrbuch des DSV noch 45 registrierte U-Jollen aus,1934 wurde die Klasse gestrichen und als Ersatz das Walboot gekürt. Öfter 'mal was Neues!

Mit dem Namen "Tante Meta" versehen und mit,wie kann es wohl anders sein,mit GFK bekleistert,treibt sich die vielleicht letzte ihrer Art im hamburger Raum umher. Ich hätte der Dame ein anderes Ende gewünscht!

Zeichnungen,Bilder,Berichte von Küstenjollen,also nicht nur von Klassenbooten,sammle ich weiterhin.Wer was hat, bitte an mich denken.

Fr. Brunner

" Wuhling "

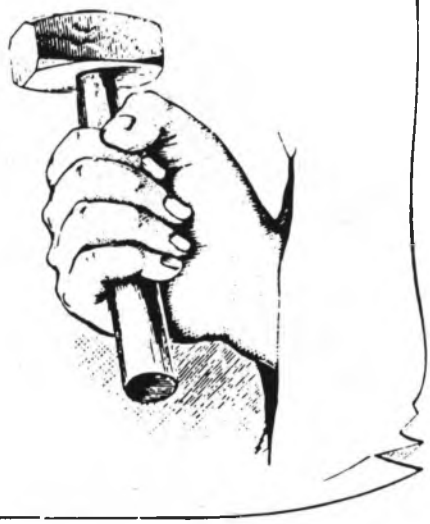
Beim Abspulen des Küstenjollengarns in Heft 32/86 ist „Piekfall" mit de Been in'ne Bucht gekommen.
Der Zweite Teil des § 6 der Klassenvorschrift findet sich gegenüber in der zweiten Spalte auf Seite 29. Auf a) folgt bekanntlich b! Selbstverständlich schließt sich § 7 an und nicht die §§ 11 und 12.
Der § 12 ist ebenfalls auseinandergerissen.Seine Fortsetzung steht auf Seite 30 unter dem 1.Absatz des § 10, der nur diesen einen Absatz hat.
Ihr,liebe Gaffelfreunde, werdet die Kinken wohl gefunden haben,doch der Ordnung halber seien die beiden §§ noch einmal abgedruckt.

§ 6. Tiefgang

Der Rumpftiefgang in rennfähigem Zustande ohne Mannschaft muß betragen:
a) bei Jollen mit Schwert:
mindestens: 0,45 m
höchstens : 0,50 m
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.

§ 12.Bauausführung

Die Jolle ist klinker aus Eichenholz zu bauen.Leichtere Holzarten sind nur erlaubt für:Deck,Decksbalken Balkwäger,Bänke,Fußboden, Runchölzer und Inventargegenstände.Es dürfen nur europäische Hölzer verarbeitet werden.Die Maße für die einzelnen Teile des Bootskörpers sind folgende:
Kiel= BxH= 0,02qm außerhalb der Sponung.
Steven = 0,12 x 0,08 m
Spanten,eingebogene :
0,03 x 0,02 m in 0,20 m Entfernung von Mallkante zu Mall kante;
Bodenwrangen: 0,03 x 0,05 m in höchstens 0,4 m Abstand



von Mallkante zu Mallkante, mittschuffs mindestens 0,6 m Armlänge;
Deck: Dicke der Planken mind. 0,015 m
Decksbalken : 0,05 x 0,03 m in einem Abstand von höchs= tens 0,25 m von Mallkante zu Mallkante;
2 Mastbalken: 0,05 x 0,045m
Balkwäger : 0,06 x 0,03 m;
3 Paar Balkenkniee : 0,25 x 0,025 m;
3 Paar Horizontalkniee : 0,25 x 0,025 m.
Der Schwertkasten muß auf jeder Seite und mindestens auf jeder Bodenwrange mit einem geschmiedeten Winkel gestützt werden.
Am Mast,vor und achtern des Schwertkastens ist je ein gewachsenes Spant anzuordnen, das mit einer Bodenwrange verbunden sein muß.Die Stär= ke desselben am Kiel soll 0,04 x 0,03 m,am Schandeckel 0,03 x 0,03 m betragen.Die Dicke der Planken muß min= destens o,o12 m betragen,die sichtbare Breite derselben darf 0,125 m nicht überschrei= ten.
Die Überlappung muß 0,025 m betragen.Beim anliegenden Gang darf eine geringe Ab= schrägung und bei den über= ragenden Plankenkanten eine Abrundung bis zu einem Vier= telkreis vorgenommen werden.
Die Verbindung der Planken untereinander sowie der Plan= ken mit den Spanten und den Balkwägern ist durch Niete und Klinkscheibe herzustel= len.Die Nietentfernung in den Überlappungen(Lannings) darf nicht über 0,05 m be= tragen.

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 0,25 m haben.
Steven,Spiegel und Kiel dürfen keine hohlen Linien aufweisen.
Die Sponung des Vorstevens muß parallel zur Vorderkante desselben verlaufen bis dieselbe die Sponung des Kiels schneidet.

... --- ...

Daddeldu

Wir liefern solide Arbeit zu günstigen Preisen

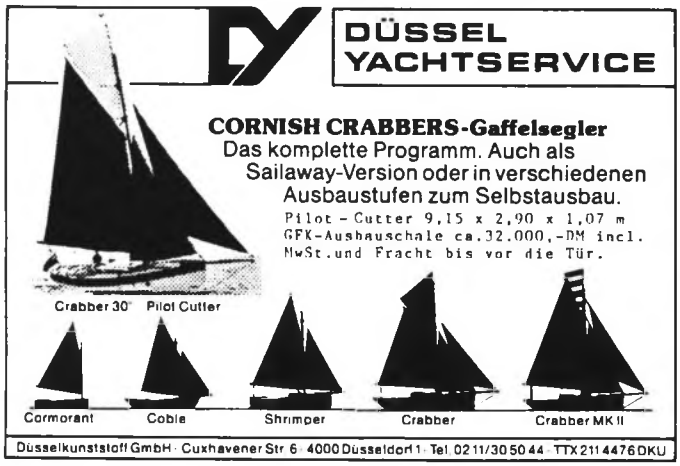
Traditionelle Schiffe segeln mit Duradon, in Natur-Farben, rot, braun oder grün. In allen Stärken. Ein langlebiges Material wenn es gut verarbeitet wird. **Herzlichen Glückwunsch** an **Aurora von Altona.** 10 Jahre segelt sie schon mit ihren ersten **Gandrup Sejl.**

Kontakten Sie uns — wir machen ein gutes Angebot:

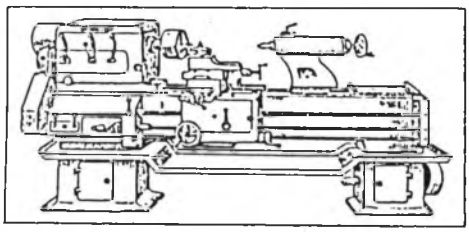
Gandrup Sejl v/Knud Jensen · Bygmestervej 5
DK 9370 Hals · Tel. 00458-251322

Gandrup Sejl
v/Knud Jensen

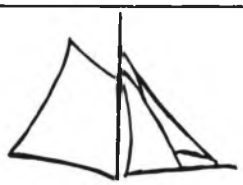
Gibst du mir, nehm ich dir



DREHARBEITEN



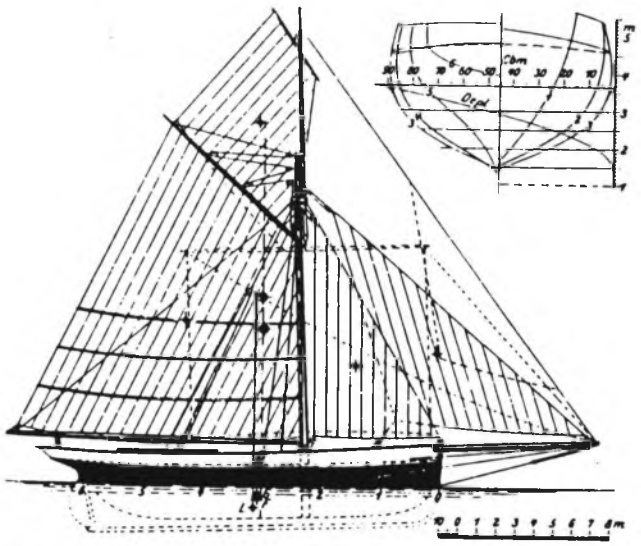
HEINZ SIMANSKI
2170 Hemmoor
Peykesweg 10
Privat 04771 7578
Dienst 3662



Das Jugendkutterwerk Bremen e.V , gemeinnütziger Verein im Jugendbildungs- und Ausbildungsbereich, sucht für sozialpädagogisches Segeln mit Jugendlichen in Nord- und Ostsee größeren Segler - Gaffelkutter, Gaffelketsch o. ä. - mit 10 - 12 Kojen.

Wir wollen das Schiff für ein oder zwei Jahre zu den laufenden Kosten übernehmen. Ein späterer Kauf ist nicht ausgeschlossen. Fachgerechte Pflege ist durch in unserem Verein angestellte Bootsbauer gewährleistet.

Jugendkutterwerk e.V, Schildstr. 28, 28 Bremen 1, Telef. 0421/77763



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

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 (P.Gold)

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

Gibst du mir,

ZU VERKAUFEN ZU VERKAUFEN ZU VERKAUFEN ZU VERKAUFEN ZU VERKAUFEN

BESAN-EWER "ORIENT"

Stahlrumpf mit Holzboden - Werft: Fack, Itzehoe - Baujahr: 1902

Registermaße: 18,65 x 5,02 x 1,50 m , 38 BRT

Fast Originalzustand, Luken vergrößert

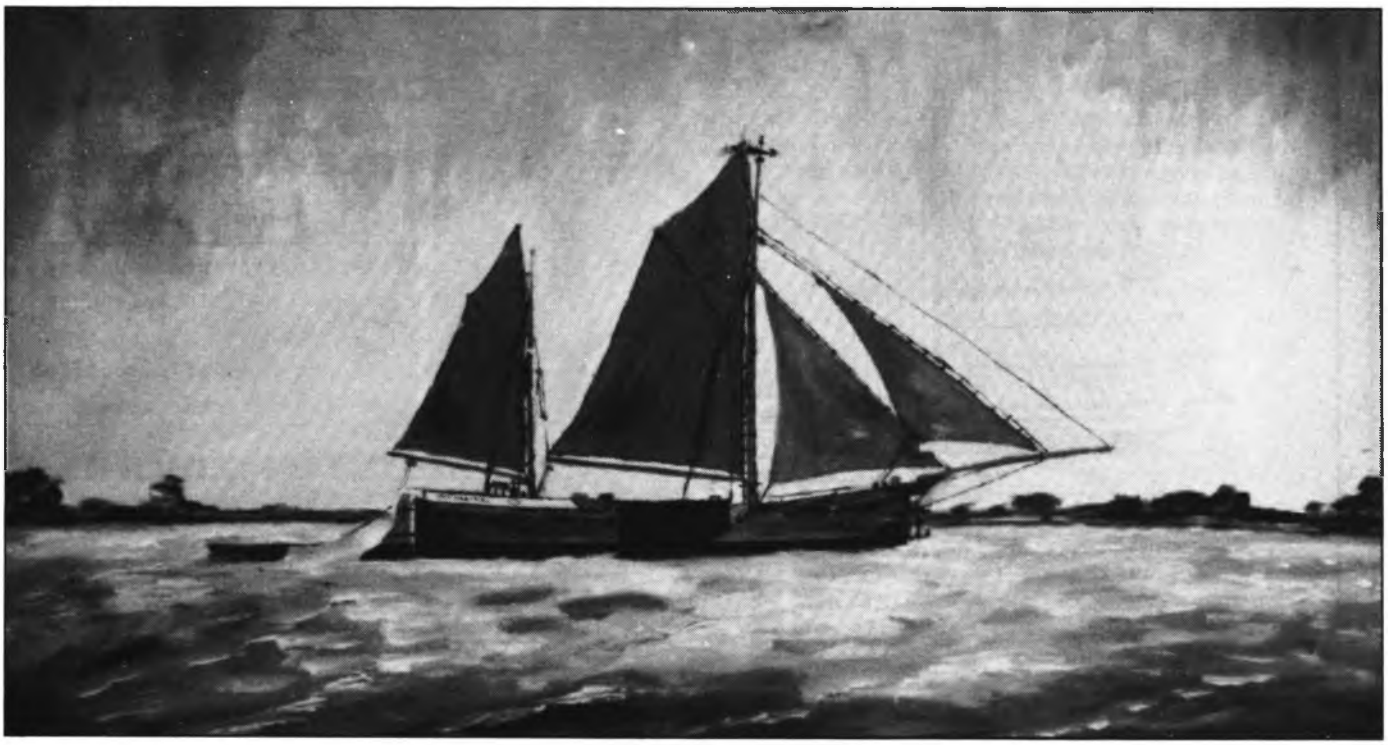
zusammen mit 8,5 to SCHIFFBAUSTAHL (Winkel-/Profilstahl für Spanten u. Bodenwrangen und 6/8/10 mm geprimerten Blechen)

Verkaufspreis: DM 10000,- (Selbstkostenpreis)

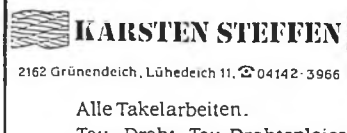
DIPL.ING
WOLF DIETER MULLER
Alter Postweg 61
2100 HAMBURG 90
Telefon (040) 792 90 44

1986

ca. 1902



nehm ich dir



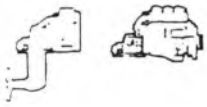
2162 Grünendeich, Lühedeich 11, ☎ 04142-3966

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

"Twee Gebroeders" zu verkaufen Sogenannter "Steilsteven",holländisches Plattbodenschiff von 1928. Ohne Klüverbaum 18,76 Meter lang, vier Meter breit.Nur 50 Zentimeter Tiefgang.Klappbarer 17-Meter-Mast aus amerikanischer Kiefer.2,4 Meter Höhe bei gelegtem Mast.Gaffelgroß,Fock und Klüver aus rotbraunem Dacron in schwerer Qualität, insgesamt etwa 130 Quadratmeter Segelfläche.Klüverbaum aufholbar. Schwere hölzerne Seitenschwerter, dazu leichtgängige Winden auf dem Heck.50 PS starker marinisierter 200er Mercedes-Benz-Vierzylinder-Diesel mit einhebelgeschaltetem Hydraulikgetriebe.Damit etwa sechs bis sieben Knoten Fahrt.80-Liter-Dieseltank.Sieben Schlafplätze inklusive Roof,mehr möglich.Unter Deck ist Stehhöhe.600-Liter-Frischwassertank aus Edelstahl. Verhandlungsbasis; 95 000 Mark (inkl. Mwst.) Weitere Informationen telefonisch:04141/3484 (Neumann) oder 003150/136663 (Posma)

Im Sommer segelt der Gaffelschoner als „Erziehungsschiff für Jugendliche" über die Meere

Die Undine, Glückstadts letzter alter Segler, bereichert im Winter unser schönes Stadtbild!

Glückstadt. Am vergangenen Wochenende ist der Glückstädter Gaffelschoner Undine von seiner dritten Reise in den Heimathafen zurückgekehrt. Während des Fischmarkts am Sonntag erfreuten sich viele Besucher am Anblick des stattlichen Seglers. Über Winter wird die Undine wie gewohnt im Binnenhafen aufliegen und das Stadtbild bereichern.

In diesem Jahr ist das Schulschiff, das nebenbei noch kleine Ladungen befördern kann, mit Holzabfällen der Firma „Glückstädter Holzimport" via Dänemark und Norwegen nach Irland gesegelt. Das Schiff hat vier Mann Stammbesatzung: Kapitän Joachim Kaiser aus Glückstadt, Steuermann Peer Leyh aus Elmshorn, einen Sozialpädagogen und einen Lehrer, die ebenfalls beide erfahrene Segler sind.

Acht Jugendliche im Alter von 15 bis 17 Jahren lernen an Bord sechs Monate lang nicht nur Seefahrt, sondern auch gegenseitige Rücksichtnahme im engen Zusammenleben und die Übernahme von gegenseitiger Verantwortung. Während der Liegezeiten in Häfen und vor Anker findet an Bord täglich Schulunterricht statt.

In Irland wurden die Holzabfälle aus Glückstadt als Brennholz verkauft. An der Atlantikküste sammelte die Mannschaft dann in mühseliger Handarbeit tonnenweise „Katzenköpfe" – von der Brandung rundgeschliffene Steine, die zentnerweise in Säcken verschnürt wurden. Sie dienten dem Schiff als notwendiger Ballast für die Weiterreise.

Von Irland aus segelte der 55 Jahre alte Schoner nach Frankreich, wo in Douarnenez/Bretagne ein großes Treffen alter Segelschiffe stattfand. Unter 350 Teilnehmern war die Undine das einzige deutsche Schiff.

Von einer Sachverständigenjury wurde sie als der am besten wieder aufgetakelte Segler preisgekrönt. Einen weiteren Preis erhielt sie für das am sinnvollsten genutzte alte Schiff. Klar, daß die stolze Crew nun von dem großartigen Empfang und der Gastfreundschaft der Franzosen schärmt.

Von Frankreich aus ging es zunächst nach Dänemark, wo man im Schutz der Inseln getrost auf die ersten Herbststürme wartete. Am 1. November bezieht die Gruppe ihr Winterquartier in einem Bauernhaus bei Rendsburg, wo sich die Jugendlichen weitere sechs Monate lang auf den Hauptschulabschluß vorbereiten.

Vorher müssen noch die Katzenkopfsteine gelöscht werden, für die noch Abnehmer gesucht werden. Für Garten-Dekorationen und das Anlegen von Wegen, besonders vor alten Häusern, erfreuen sich solche Steine wachsender Beliebtheit. Interessenten können sich die Steine während dieser Woche am Binnenhafen ansehen. Den Rest der Ladung wird der Glückstädter Baustoffhändler Meyn übernehmen. Der Erlös aus dem Verkauf der Säcke kommt der Jugendarbeit des Undine-Projekts zugute.

Ein toller Anblick: Die UNDINE unter vollen Segeln in Frankreich.

Den Winter über liegt der alte Segler im Glückstädter Binnenhafen.

Gibst du mir, nehm ich dir

HOLZSCHIFFE

- Yachten
- Gaffelkutter
- Motorsegler
- Großsegler

7,86 üD x 2,05 x 1,10 Bj. 1892 in Kummelnaes
Föhre auf Eiche, Mahagoni + Esche Aufbau, Teak Deck,
Spruce Mast + Spieren. Färe Göta Benziner.

Sehr hübscher kleiner Kutter mit
Klippersteven + Yachtheck. Umfang-
reich überholt zT bei Neglinge, S.

Liegt: Schweden

Austern-Smack 9,75 üD x 3 x 1,30
Bj. 1900 bei Aldous & Sons
Neu in Lärche, zT orig. Pitch Pine auf Eiche.
Deck + Balken, Balkweger, Schanz, Kiel, Totholz,
Kielbolzen neu. Orig. ohne Maschine + Innenausbau.
Liegt: England

Gaffelkutter-Yacht 13,10 üD x 3,50 x 1,90 Bj. 1910
Pitch Pine auf Eiche, Teak Deck + Aufbau, Holz Mast +
Spieren, Niro Rig, 13 Ratsey & Lapthorn Segel. Innenaus-
bau in Pitch Pine, 8 Kojen. Perkins 4108, S & L A-Winde,
Echo, Log, UKW, FP. Super Zustand.
Muss man sehen um zu glauben.

Liegt: England

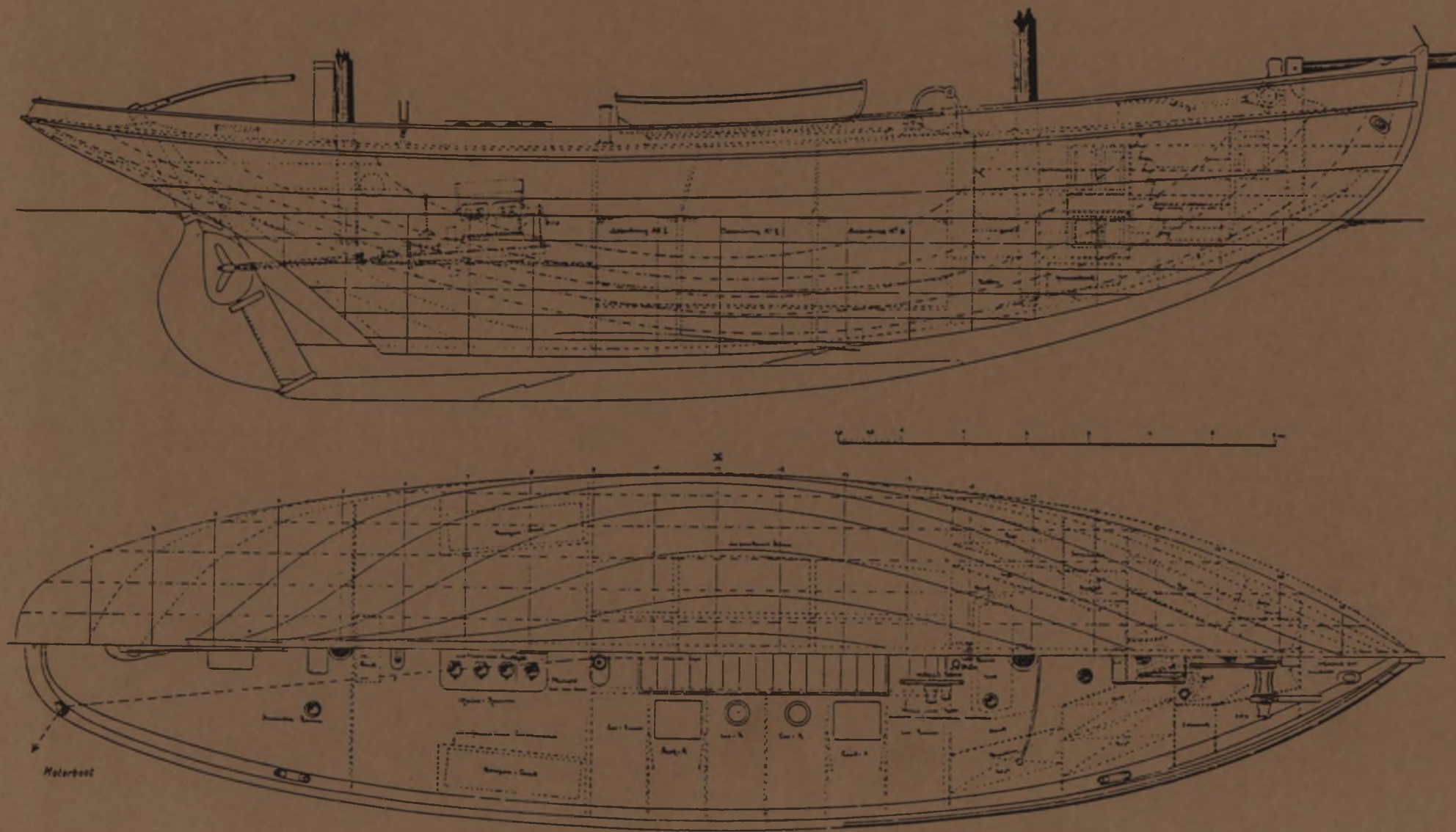
Brixham Trawler 16,20 üD x 4 x 2,10 Bj. 1933
Lärche auf Eiche bei Uphams of Brixham gebaut.
Deck Kiefer. Innenballast ca. 5 Tn. 16 Segel.
GM 81 PS. 2 Hundekojen, 4 im Salon, 2 im Vorsch.
Spill, Echo, Log, Autopilot, FP, UKW, Wattstützen
Liegt: England

Gaffelschoner-Rumpf 16,70 üD x 3,70 x 2,10 Bj. 1912
Stowe & Sons, Shoreham nach Plänen von Linton Hope.
Sehr umfangreich überholt. Teak auf Eiche, Bronze geschr.
+ Kupfer genietet, uW Kupfer beschlagen, Teak Aufbauten +
Deck. Min. 8 Tn Bleiballast. Das Schiff ist nackt bis
auf Spanten und Kiel. Liegt: Mittelmeer

EINE AUSLESE VON DEN SCHIFFEN, WIR IHNEN ANBIETEN KÖNNEN. DIE
DETAILS UND SCHIFFSLISTE ANFORDERN BEI:

SCHIFFSHANDEL BAUM & KÖNIG GMBH

Neuer Wall 34 2000 Hamburg 36 Telefon: (0 40)36 67 02 · Telex: 2 12 026 BMN D



Hochseefischkutter mit 50 PS Daimler 4 zyl. Hilfsmotor. Für die Daimler-Motoren-Gesellschaft entworfen und gezeichnet von Max Oertz, Hamburg, im Jahre 1903 für die deutsche Hochseefischerei.