PIEKFALL

Mitteilungsblatt für die Freunde des Gaffelrigg

No 34·87

PIEKFALL

Titelfoto: Die "schmucklose" JOHANN EHLERS wird von den "lieblosen" Eignern durchs Skagerrak gepeitscht. Foto: Jan Koberstein

Mitteilungsblatt für die
Freunde des Gaffelriggs

Anschrift: Oevelgönne 42
2000 Hamburg 52

Das PIEKFALL erscheint unregelmäßig. (Ca. dreimal im Jahr, Redaktionsschluß ist jeweils der 30.4.,31.8. und 31.12. Das Heft wird den Mitgliedern der Vereinigung, die den Jahresbeitrag von DM 30,- rechtzeitig eingezahlt haben, automatisch per Post zugeschickt. Rechnungen gibt es nicht, wer nicht zahlt, wird aus der Adressenliste gestrichen.

Konto: Postgiro Hamburg, BLZ 200 100 20
Nr. 11 88 48-200

Redaktionsmitarbeit Heft 34 - Juni 1987

Monika Kludas (Redaktion)
Jan Koberstein (Layout)
Hans-Peter Baum (Versand)
Fritz Brunner
Uwe Delfs
Manfred Fenzl
Peter Küchler
Ewald Martens
Horst Menzel
Hans-G. Rumpf
H. Schleifer
Bernd Schmiel
Ch. Tonnemacher
Wick Wimberger

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 unregelmäßi 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

Monika Kludas (Redaktion PIEKFALL) Tel: 040/270 47 71
Wiesendamm 140 - 2000 Hamburg 60

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 60 06

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

Rainer Prüss (Museumshafen Flensburg eV)
Norderstraße 22 b, 2390 Flensburg Tel: 0461/29 122

Hennig Goes (Schiffergilde Bremerhaven eV)
Von Ronzelen-Str. 2 - 2850 Bremerhaven 0471/445 02

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

Bernd Frommhagen (Oldtimerhafen zu Lübeck eV)
c/o S+G Implants
Grappengießerstr. 34, 2400 Lübeck Tel: 040/25 80 61

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

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

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

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

Tidenwechsel

Hamburg, im Mai 1987

Liebe Piekfäller,

die zweite Ausgabe des Jahres 1987, noch rechtzeitig vor dem großen Sommertörn erschienen, ist beim ersten Durchblättern ein ganz normales Piekfall, was Titel und Umfang betrifft. Bei genauerem Hinsehen mag der eine oder andere Gaffelfreund schon erstaunt die Augenbraue krümmen, weil er feststellt, daß die "Handschrift" sich ein bißchen geändert hat. Die alten Hasen werden sagen: mehr so wie früher, mit ein paar mehr Schnörkeln in der Überschrift. Die heißgeliebten Vignetten mit zweideutigen, manchmal bissigen Bemerkungen sind wieder da. Nur nicht ganz so viele Fotos, die vollprofimäßig auch noch über zwei Seiten montiert wurden. Und wer nicht genug kriegen kann beim Lesen, wer sogar noch das Impressum durchstöbert, findet auch die Antwort.

Auf dem Höhepunkt ihres Schaffens - das Heft Nr. 31 war ein solcher - haben Kai Greiser (Redaktion) und Jan-Rasmus Mahler (Layout) ihre unbezahlbare und daher unbezahlte Arbeit in die Hände ihrer Nachfolger Monika Kludas und Jan Koberstein übergeben. Die schlagen sich nun die Nächte um die Ohren, damit aus den zahlreichen eingesandten Beiträgen ein lesbares und betrachtungswürdiges Objekt werde. Ihr habt richtig gelesen: zahlreiche Beiträge! Nämlich kurz bevor das Piek- zu einem Klaufall und somit einfach zu Abfall geworden wäre, siehe, da erhob sich ein Raunen unter den Freunden des Mitteilungsblattes. Auch Kais heftige Tritte gegen das Schienbein schreibfauler Mitglieder zeigten große Wirkung.

Die liebenswerten Chaoten werden wieder kontaktfreudiger. Sie haben sich mitzuteilen, miteinander zu segeln, zu schnakken, zu feiern. Schaut Euch mal an einem beliebigen Wochenende im Jahr die Elbe oder ihre kleinen Nebenflüßchen an: Immer und überall (außer natürlich bei geschlossener Eisdecke) wieseln sie herum, man findet sie zu Ostern in Otterndorf, am 1. Mai in Neuenfelde, kurz darauf in Barnkrug, im Spätherbst in der Stör. Die drei großen Jahrestreffen reichen nicht mehr, um alle Kontaktbedürfnisse zu erfüllen. Der Gaffelvirus erfährt neuen Aufschwung, die beständig zunehmende Zahl restaurierter Originale und traditioneller Nachbauten spricht für sich. Das gibt auch der Redaktion des Piekfalls gewaltigen Auf- und Vortrieb. Was noch ein bißchen zu kurz kommt: Beiträge über Handwerk, Material und Techniken. Fritz Brunner ist doch nicht der einzige, der sich gerade selbst ein Schiff baut. Daß nicht jeder seine geheimen Quellen oder den besten Werftslip verrät, ist klar und verdirbt außerdem die Preise.

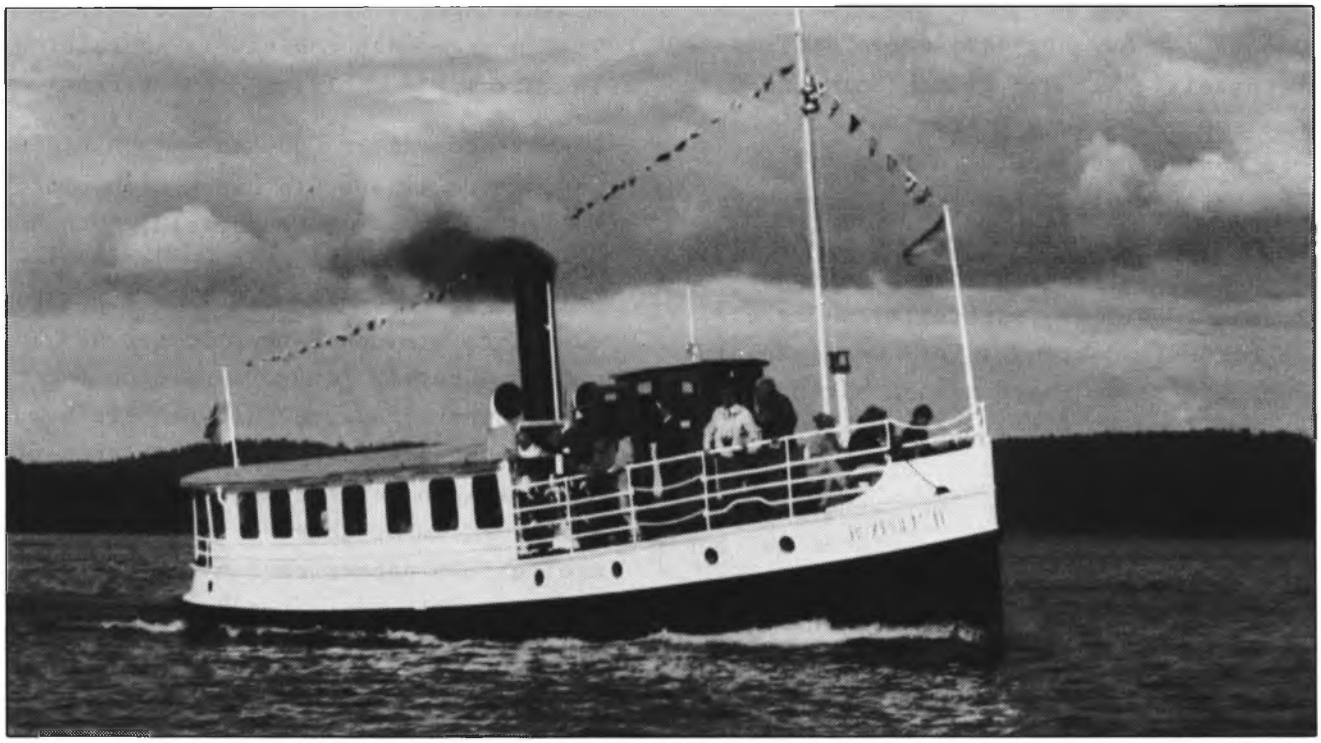
Die Entwicklung der Traditionsschiffahrt ist vielversprechend; wir sind ihr hoffnungslos verfallen. Das sollte uns zusammenhalten und vor jeder Gruppenabsonderung oder Intoleranz bewahren.

WAHL - NACHLESE

Die lübischen Oldtimer-Segler haben sich neu formiert. Sie wählten zu ihrem 1. Vorsitzenden Bernd Frommhagen, den Eigner der "Vitora" ex "Wollin", zum 2. Vorsitzenden Roman Warkocz ("Birgitte"), 3. Vorsitzender ist Hans Grundei, der auch seinen Briefkasten zur Verfügung stellt. Die Adresse des Förderkreises Segeloldtimer-Hafen e.V. zu Lübeck findet Ihr im Impressum.

Auf der Jahresversammlung der STAG (Sail Training Association Germany) wurde Harald von Forstner, vielen noch bekannt als ehemaliger Eigner des Gaffelkutters "Winny", zum neuen Ratsvorsitzenden gewählt. Sein Stellvertreter Manfred Hövener ist weiterhin STA-Repräsentant für die Bundesrepublik und führt das STAG-Büro. Der Schatzmeister heißt nun Klaus Novara (Seelotse), Manfred Ernst bleibt als Schriftführer weitere drei Jahre im Amt. Kontaktadresse: STAG-Büro, Walter-Delius-Str. 35, 2850 Bremerhaven.

Passagierdampfer Boxholm II



PASSAGIERDAMPFER "BOXHOLM II"

In Schweden werden noch ca. 15 Passagierschiffe mit Dampfmaschinenantrieb in Fahrt gehalten. Die Kessel werden mit Kohle oder Öl beheizt, so wie bei uns der "TIGER" bzw. "CLAUS D".

Eine Ausnahme macht da der gut 80 Jahre alte Dampfer "Boxholm II", denn seine Dampfmaschine wird mit Holz befeuert. Einen halben Kubikmeter Brennholz muß der Heizer pro Stunde in den Kessel werfen um die 85 Pferdestärken der "Boxholm II" aus der Maschine zu holen. Der Dampfer erreicht dann eine Geschwindigkeit von 9 bis 10 Knoten.

1904 wurde die "Boxholm II" von der schwedischen Werft LJUNGGRENS MEKANISKA VERKSTAD in KRISTIANSTAD gebaut.
Am 10. Juli 1904 fand die erste Fahrt statt.
Lange Jahre diente das Schiff auf dem SOMMEN-SEE (südlich Linköping) als Schlepper von Lastkähnen und Holzflößen um ein Eisenwerk und eine Holzgesellschaft mit den notwendigen Rohstoffen zu versorgen. Im Jahr 1922 wurde das Achterschiff umgebaut und mit Sitzplätzen versehen, so daß auch Passagiere mitgenommen werden konnten. Es wurde auch eine regelmäßige Markttour eingerichtet, um Fisch, Gemüse und Obst von den Erzeugern auf den Markt zu bringen.

1966 stellte man die Holzflößerei ein. Lastkraftwagen hatten inzwischen die Transporte übernommen. Die "Boxholm II" wäre eigentlich arbeitslos geworden, wenn, ja wenn da nicht die Touristen wären.
Aus allen Teilen Schwedens und auch aus dem Ausland kommen sie, um Vergnügungsfahrten mit der "schwarz und weißen Schönheit" zu unternehmen.
Organisationen oder Vereine können das Schiff auch für kürzere oder längere Zeit chartern. In der Hauptreisezeit findet für Einzelpersonen jeweils Freitags die oben erwähnte Markttour entlang des Sees statt.
Der SOMMEN-SEE ist mit 156 Quadratkilometern der 20 größte See Schwedens und mit seinen 265 Inseln bietet er eine abwechslungsreiche Landschaft.

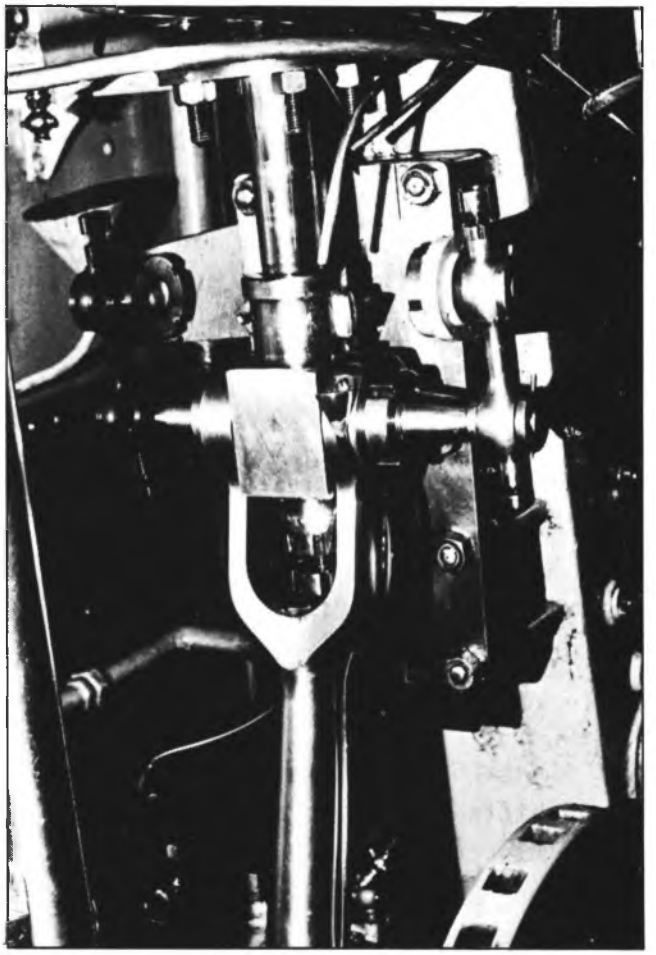
1982 kauften der Schiffer RUNE HECTOR und der Maschinist SVEN-OLOF SJÖBERG die "Boxholm II". Mit viel Liebe, Geduld und Arbeit erhalten diese beiden Schiffer

den noch recht guten Zustand ihres alten Schiffes, um jedes Jahr den Touristen ein einmaliges Erlebnis vermitteln zu können.

Technische Daten

"BOXHOLM II"

Länge ü.A.	20,30 m
Breite	4,46 m
Tiefgang	1,90 m
Deplacement	37 tons
Kompound Dampfmaschine	85 PS
Kesseldruck, holzbefeuert	7,5 bar
Geschwindigkeit	9-10 Knoten
Passagiere	max.116 Personen
Besatzung	3 Personen
Baujahr	1904
Bauwerft	LJUNGGRENS MEKANISKA VERKSTAD IN KRISTIANSTAD



MANNI'S SCHÜSSEL
Stapellauf einer Vollenhovense Bol

Aufgetakelt wie eine Deern zum Feiertag thronte "Meta von Cranz" auf ihrem Slipwagen und wartete geduldig auf die Flasche Sekt, die ihr eine ebenso hübsche Deern an den breiten Steven warf. 2 1/2 Jahre hatte Manni Becker die Meta in Neuenfelde mit schönen Hölzern ausgestattet. Kein Wunder, daß er aufgeregt dem Hochwasser entgegen sah, in das er schließlich sanft auf ihrem Rücken hineinglitt. Stundenlang kann man zuhören, wenn er "ihre" Geschichte erzählt, die auch seine eigene widerspiegelt. Mast- und Schotbruch, Meta und Manni, beim Trockenfallen braucht Ihr ja noch nicht mal eine Handbreit Wasser unterm platten Boden!

Daten:				
	LüD	8,50m	Groß	23,9qm
	B	3,00m	Fock	8,7qm
	Tg	0,70m	Klüver	7,8qm
			Flieger	1,5qm
			Botterfock	12,0qm

(M.Kludas)

Margareta

Der 90. Geburtstag - oder die Heimkehr der "Margareta" nach Buxtehude

Im Sommer 1976 fiel mir ein Ewerrumpf am Lühesand auf, der dort als Fähranleger lag. Das Schiff kam mir bekannt vor. Nach kurzen Recherchen wußte ich, es ist die "Margareta" aus Buxtehude.

Ende der 40er Jahre lag das Schiff gegenüber der Malerschule bei der Sägerei Lühning in Buxtehude.
Mein Vater und mein Onkel sind Mitte der 20er Jahre auf dem Schiff gefahren und haben mir vieles davon erzählt.

Mit dieser Gewißheit, eines der letzten Schiffe der einst großen Buxtehuder Flotte wiedergefunden zu haben, trat ich Ende 1980 an den Vorstand des Buxtehuder Heimatvereins heran und unterbreitete den Plan, die "Margareta" nach Buxtehude zurückzuholen, um sie später restauriert ins Fleth zu legen. Da dieser Zeitpunkt etwa mit dem Beginn der Altstadtsanierung zusammenfiel, war die Resonanz überaus positiv.

Der Umstand, daß die "Margareta" nicht zum Verkauf stand, brachte Probleme mit sich. Im Besitz des Herrn W. Blohm aus Grünendeich, dient das Schiff noch heute als Anleger für die Lühesandfähre. Um aber die "Margareta" zu bekommen, müßte ein Ersatzanleger, der den Anforderungen des Herrn Blohm und der Behörden in Punkt Größe, Sicherheit usw. entspricht, gefunden werden. Diese Suche gestaltete sich als sehr schwierig. Besichtigungen von Schiffen und Pontons von Flensburg bis Bremen, von Tönning bis Geesthacht, brachten keinen Erfolg.

Nach dieser Zeit des Suchens wurde der Plan gefaßt, einen Pontonneubau zu erstellen, weil eine Kostenvergleichsrechnung ergab, daß der Umbau irgend eines Rumpfes zu einem Anleger nicht die Genehmigung der Aufsichtsbehörde gefunden hätte.

Nach vielen Gesprächen mit Herrn Blohm und dem Wasser- und Wirtschaftsamt in Hamburg, ist nun inzwischen eine durchgerechnete und behördlich abgesegnete Bauzeichnung eines Pontons entstanden, die in diesen Tagen an kleinere Werften im Unterelbegebiet zwecks Abgabe von Angeboten gehen wird. Sollte die finanzielle Situation des Fördervereins Altstadt und des Heimatvereins Buxtehude so gut sein, daß der Ersatzponton in Auftrag gegeben werden kann, so könnte der Tausch gegen die "Margareta" noch in diesem Frühjahr vollzogen werden, denn am 3. Mai 1987 wird der Ewer "Margareta" 90 Jahre alt.

Im Januar 1897 gaben die Gebrüder Nicolaus und Dietrich Ecks aus Buxtehude diesen Giekewer bei Kremer & Sohn in Elmshorn in Auftrag. Schon am 3. Mai 1897 wurde der Ewer unter dem Namen Margareta (Tragfähigkeit 34.362 kg) im Buxtehuder Schiffsregister eingetragen.

Der Gesamtpreis betrug (ohne Segel) 5.162,60 Goldmark.
Die Besegelung, bestehend aus Stagfock und Großsegel, nähte der Segelmacher Reckmann aus Altona.

Nach dem frühen Tode von Nikolaus Ecks, der 1900 starb, übernahm Dietrich Ecks den Ewer allein und mußte seine Mutter und seine drei Schwestern auszahlen.

Nach dem ersten Weltkrieg nahm Schiffer Ecks, wie es damals häufig vorkam, seine Frau und seinen zweijährigen Sohn mit an Bord. Beide fuhren 4 Jahre mit, bis der Junge zur Schule mußte.

Im Sommer 1925 wurde bei den Deutschen Werken in Kiel ein 18 PS Einzylinder-Glühkopf eingebaut. Hierbei erhielt das Schiff achtern einen kleinen Maschinenraum mit einem etwa 50 cm hohen Aufbau, der heut noch vorhanden ist. So ausgerüstet, hat Schiffer Ecks es fertiggebracht, in einer Woche 6 Fahrten mit Ladung von Hamburg nach Buxtehude zu machen. Als Fracht fuhr er hauptsächlich Getreide für die Buxtehuder Mühlen und Gerbstoffe für die Lederfabrik. Von Buxtehude nach Hamburg Mehl und aus dem Alten Land Mauersteine.

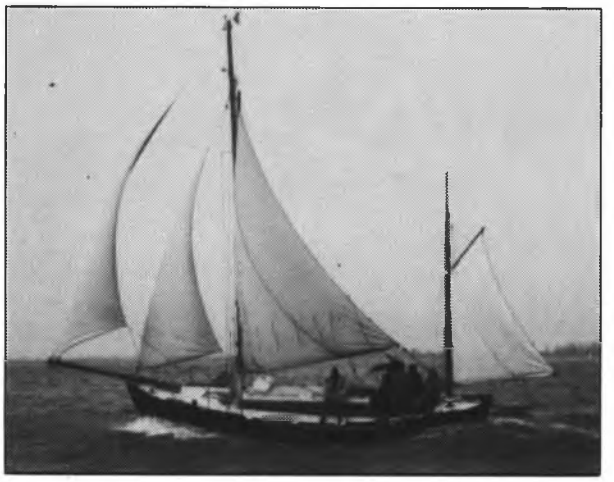
Erst gegen Ende des 2. Weltkrieges wurde das Schiff für ca. 2 Jahre aufgelegt, dann aber wieder in Fahrt gebracht.

1950 verkaufte D. Ecks dann den Ewer aus Altersgründen an den Schiffer Heinrich Braack aus Grünendeich. Wie lange er das Schiff in Fahrt gehalten hat, ist nicht bekannt. 1973 wurde der Ewer aus dem Schiffsregister gelöscht, weil er inzwischen zum Fähranlager umgebaut worden war.

Ewald Martens

Ein Freund des Gaffelriggs

Als ehemaliger Eigner einer gaffelgetakelten Yawl, Baujahr 1935, die mit einem Leichenhemd versehen ein unrühmliches Ende fand, hatte Wolfgang Reckfort die Nase voll von dieser "Konservierungsmethode". Das Holz war unter dem Kunststoff rott geworden, die Haut hatte sich in dicken Placken gelöst und den Rumpf zu einer überdimensionalen Brause werden lassen.
Im Jahr 1975 tat er sich mit Hans-Gerhard Rumpf zusammen, und sie bauten im Gedenken an die alte hölzerne "Snark" eine neue Spitzgattyawl. In einem Brief an das Piekfall beschreibt H.-G. Rumpf seine Erfahrungen und Probleme:
Unsere "Snark" wurde 1975 in Dorsten aus Ferrozement gegossen und anschließend von uns selbst auf- und ausgebaut. Segel, Rigg, aber auch der alte 7 PS-Volvo-Einzylinder, Toilette, so manche Klampe und das augenfälligste Merkmal, die um den Besan geführte Pinne, wurden von der alten "Snark" übernommen. 1977 war die neue "Snark" fertig - von recht ungeübten Händen mit einfachen Mitteln hergestellt.
Seit der Jungfernfahrt 1977 an die Ostküste Englands nach Great Yarmouth, Lowestoft, Southwould und in den River Orwell haben wir vieles geändert, erneuert und umgebaut. Außen ist alles so geblieben, bis auf einen längeren und hochklappbaren Klüverbaum. Die Segel sind nicht mehr aus Baumwolle, sondern aus Duradon.



Der Klüver wird über eine Rolle zum Punkt am Mast geführt wie die Fock, um einem Flieger Platz zu machen. Das große Loch über der Gaffel des Großsegels ist nun mit einem 5m^2-Dacron-Toppsegel ausgefüllt, das sich bis 5 Windstärken hervorragend - auch hoch am Wind - bewährt hat.
In ihren ersten 10 Jahren hat die "Snark" mit wechselnden Mannschaften und verschiedenen Schiffern im wesentlichen die Nordsee (Dänemark, norwegische Südküste, England rund über Irland, Hebriden, Orkneys, Shetland, Frankreich, Niederlande), aber auch die Ostsee bis Stockholm, Aalands, Danzig und dänische Inseln gesehen.
Ein Problem haben wir aber noch:
Bei wenig Wind bis ca. 3/4 Beaufort fehlt uns Vortrieb. Was ist da gut und angemessen ohne allzusehr zu stören? Ein Ballonklüver wie auf "Aline" ist vielleicht eine Möglichkeit?

Wer eine Idee hat, schreibe bitte an H.-G. Rumpf, Dümpelweg 30, 4330 Mülheim.

FINKENWÄRDER KUTTER "IDUNA" SOLL WIEDER SEGELN

Die "IDUNA" wurde 1937 von Dawartz in Tönning als Segelschiff in Karveelbauweise mit Motor (40 PS) nach einem Junge-Riß gebaut - Länge 13 m, Breite 4 m , Tiefe 1,50 m, Reg. Tons 12,67. Später wurde das Schiff mit einer 150 PS-Maschine ausgerüstet und bis 1977 als Fischereifahrzeug in der Nordsee betrieben. Danach lag die "IDUNA" jahrelang auf und wurde vom Jugendkutterwerk Bremen e.V. (Rumpf einschließlich Maschine) gekauft.

Das Jugendkutterwerk ist ein gemeinnütziger Verein, der sich im November 1986 gegründet hat und in den nächsten Jahren plant, in der Hafenstadt Bremen alte, traditionsreiche Segler zu restaurieren und neu aufzubauen. Seit langer Zeit besteht hier im Vergleich zu anderen Hafenstädten eine Lücke, die das Jugendkutterwerk nun schließen will.

Das Jugendkutterwerk hat mehrere alte Rümpfe sowie auch Schiffe in unterschiedlichem Zustand zu günstigen Konditionen erwerben bzw. auch als Spende übernehmen können, wie z.B. ein geklinkertes , luggergetakeltes Rettungsboot, einen Gaffeljollenkeuzer, eine Motorpinasse, mehrere Stahlrümpfe und den schon erwähnten Fischkutter - rumpf.

Diese Boote werden repariert, ausgebaut und nach Möglichkeit in ihren ursprünglichen Zustand zurückversetzt. Die Arbeiten finden im Rahmen einer berufsorientierenden Maßnahme mit 12 bislang arbeitslosen weiblichen und männlichen Jugendlichen statt. Gearbeitet wird in einem Werkstattkomplex, der ausgerüstet ist mit entsprechenden holzverar-

Zu erreichen sind wir in 2800 Bremen 1,

beitenden Werkzeugen, Hobelbänken und stationären Maschinen sowie integrierten Sozial- und Büroräumen. Die Metallarbeiten an den Stahlrümpfen werden in der Halle einer ehemaligen Schiffswerft an der Weser, wo uns Pier, Kran und in den nächsten Jahren auch Slipmöglichkeiten zur Verfügung stehen werden, durchgeführt.

In diesem Projekt werden Jugendliche von Bootsbauern, Tischlern und Pädagogen angeleitet und betreut. Im Anschluß an dieses berufsorientierende Jahr wollen wir die Jugendlichen in einer 3 1/2-jährigen Lehre zu Bootsbauern ausbilden. Für diese Ausbildung suchen wir noch einen Bootsbaumeister.

Nach Fertigstellung der Boote und Schiffe soll den verschiedenen Jugendverbänden und Trägern der Jugendarbeit in Bremen die Möglichkeit geboten werden, mit uns sinnvolle Freizeitpädagogik in Nord- und Ostsee zu betreiben und gute Seemannschaft zu erlernen.

Weiterhin sehen wir in der unmittelbaren Auseinandersetzung mit den Elementen Wasser und Wetter eine besondere Möglichkeit, ein kritisches Bewußtsein über solche gefährdeten Natur- und Lebensräume, wie es z.B. das Wattenmeer ist, zu fördern.

Gleichzeitig zu dieser Ausbildungs- und Aufbauphase bemühen wir uns, auch schon für das Jahr 1987 einen Gaffelkutter, Schoner, Plattbodenschiff oder ein ähnliches traditionelles Segelschiff unter Vertrag zu nehmen, um entsprechende Törns durchzuführen und die Kontakte zu unseren Nachbarländern Holland und Dänemark im Rahmen des internationalen Jugendaustausches zu fördern.

Für "Tips aus der Branche" betreffs des stehenden und laufenden Gutes, der Segelrisse und des Riggs sind wir immer offenen Ohres.

Peter Küchler
Bremen

Schildstr. 28, Tel. 0421/77763.

Für Schiffe mit Deck.

Formular A.

Deutsches Reich.

Schiffsgattung:	Namen des Schiffes:	Unterscheidungs-Signal:	Nationalität:
Segelschiff mit Motor	„Irma"	DJHH	Deutsch
			Heimatshafen: Flensburg

Berichtigt am 18.1.1950
Just.Abs.

Schiffs-Meßbrief.

Schiffsbeschreibung.

Erbauer: Lürssen	Anzahl der Decks: 1	Wegerung: Seitwände voll gesegelt
Erbauungsjahr: Juli 1937	Beschaffenheit des obersten Decks: Fix eisernes Deck	Form des Bugs: Steil
Erbauungsort: Vörning	Anzahl der wasserdichten Querschotte unter und über dem Vermessungsdeck: —	Form des Hecks: Leicht gerundet
Baumaterial: Holz	Anzahl der Wasserballastbehälter mit Ladeluken: —	Anzahl der Schornsteine: —
Bauart: Kawel		Anzahl der Masten: 1
		Takelung: Sloop

Identitäts-Maße.

1. Die Länge des Schiffes zwischen der hinteren Fläche des Vorderstevens bis zur hinteren Fläche des Hinterstevens (bei Schiffen mit Patentruder bis zur Mitte des Ruderherzens) auf dem obersten festen Deck beträgt . . . 16,94 m
2. Die größte Breite des Schiffes zwischen den Außenflächen der Außenbordsbekleidungen oder der Berghölzer beträgt . . . 3,85 m
3. Die Tiefe des Schiffsraumes zwischen der Unterkante des obersten festen Decks und der Oberkante der Bodenwrangen neben dem Kielschwein bzw. der oberen Fläche des inneren eisernen Doppelbodens, wo ein solcher vorhanden ist, in der Mitte der nach 1 ermittelten Länge beträgt . . . 1,44 m
4. Die größte Länge des Maschinenraumes einschließlich der etwa vorhandenen festen Kohlenbehälter zwischen den diese Räume begrenzenden, von Bord zu Bord reichenden Schotten beträgt Einsetzungsschott hinten fehlt — m

Vermessungs-Ergebnisse.

Brutto-Raumgehalt.	cbm
1. Raum unter dem Vermessungsdeck	35,024
2. Raum zwischen dem Vermessungsdeck und dem darüber befindlichen Deck	
3. Raum zwischen dem 1. und 2. Deck über dem Vermessungsdeck	
4. Quarterdeck-Kajüte oder Achterdeck-Hütte (Poop)	
5. Back	
6. Räume unter dem Brückendeck	
7. Halbdeck	
8. Sonstige Räume	0,876
9. Der in Anrechnung zu bringende Inhalt der Ladeluken	
Brutto-Raumgehalt	35,900

Abzüge.	cbm
I. Hinsichtlich der Räume für Treibkraft	11,119
II. Mannschafts-, Navigierungsräume usw.:	
1. Räume für Seeleute, Heizer, Deckoffiziere, Köche, Aufwärter usw.	11,210
2. Räume für Offiziere, Maschinisten usw.	1,031
3. Ruderhäuser, Kartenhaus usw.	
4. Segelraum	
5. Bootsmannsvorräte	3,315
6. Räume für Wasserballast	
III. Räume für den Schiffsführer	
Summe der Abzüge	26,745

	cbm	Reg.-Tons
Brutto-Raumgehalt	35,900	12,673
Abzüge	26,745	9,441
Netto-Raumgehalt	9,155	3,232

Schlußergebnis der Vermessung:	cbm	Reg.-Tons
Brutto-Raumgehalt	35,9	12,67
Netto-Raumgehalt	9,2	3,23

Über die vorstehende nach der Schiffsvermessungs-Ordnung vom 1. [illegible] von der Vermessungsbehörde zu Kiel am 29ten Juni 1937 beendete Vermessung nach dem vollständigen [illegible] wird dieser Meßbrief ausgefertigt.

Berlin, den 8. Juni 1937

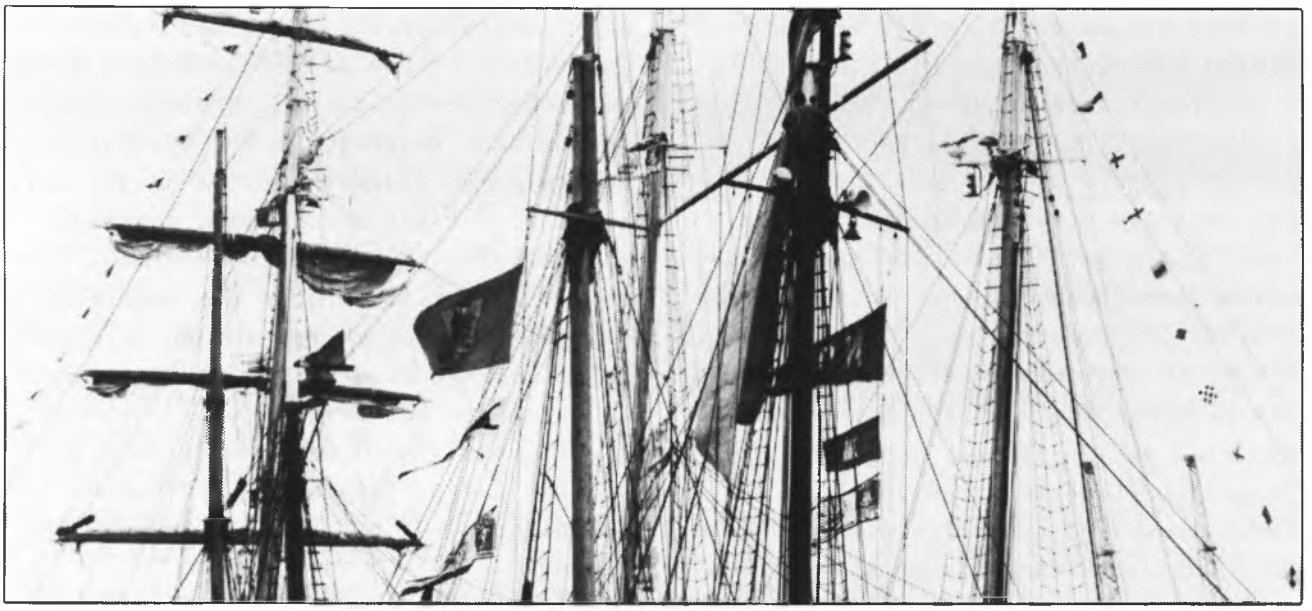
Reichsschiffsvermessungsamt

Schiffbau

Bemerkung. Folgende Aufbauten auf bzw. über dem Oberdeck sind als offene Räume angesehen und daher in obigen Brutto- und Netto-Raumgehalt nicht eingemessen worden:

A 32

FLAGGEN



Heiß Flagge !

Die Saison läuft an oder läuft schon, und so soll hier einmal über ein Kapitel geschrieben werden,das bei uns doch sehr im Argen liegt,nämlich die Flaggenführung usw.
Dabei sollten wir uns Zweierlei vor Augen führen,1.wir sind als Amateurseeleute auch Sportsleute und 2.zu Hause kann man wohl die Füße auf den Tisch legen,wenn's einem danach gelüstet,bei anderen nicht!

Flaggen,die an der Gaffel,der Saling oder im Topp gefahren werden,werden aufgetucht vorgeheißt und dann aufgerissen. Die Nationalflagge soll in der Zeit vom 1.Mai bis 30.September von 8 Uhr morgens in den anderen Monaten von 9 Uhr morgens bis zum Sonnenuntergang wehen;die Zeit des Heißens und Niederholens - die sogenannte Flaggenparade- richtet sich, soweit in Frage kommend,nach dem Vorgang der im Hafen oder auf Reede liegenden Kriegsschiffe.In Ermangelung solcher haben sich die Yachten nach der hierzu berufenen Yacht des am Ort heimischen Clubs bzw. dem Heißen der Flagge am Flaggenmast des Clubs zu richten.
Wo ein Club nicht vorhanden ist,nach der führenden Yacht des ältesten Clubs, (woher soll man das nur wissen?F.B.), sonst nach Uhrzeit bzw.sichtbarem Sonnenuntergang.Auf keinen Fall die Nationalflaggen über Nacht stehen lassen!
Mir scheint dieses Kapitel besonders für die Ostsee wichtig zu sein.Die Skandinavier im Allgemeinen und die Dänen im Besonderen sind sehr flaggenfreudig.

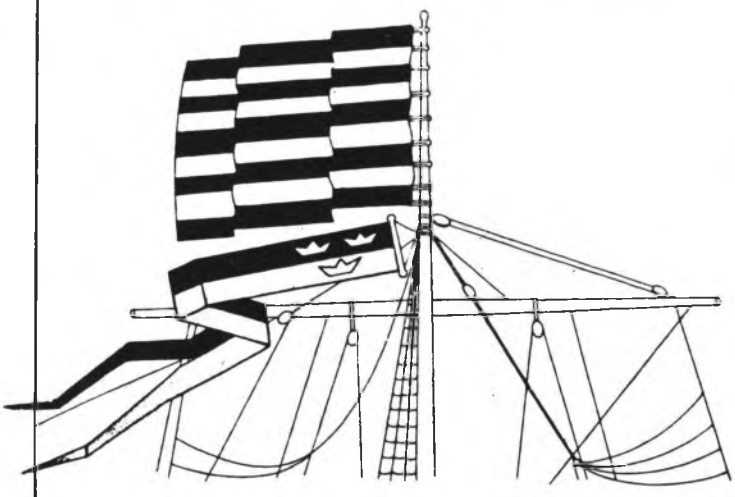
Vor Anker und in Fahrt bei geborgenen Segeln wird die Nationalflagge am Flaggenstock,unter Segeln an der Großgaffel gefahren.Anderthalbmastige Schiffe fahren sie dagegen stets im Topp des Besahnmastes.Auf See oder bei unsichtigem Wetter kann die Flagge niedergeholt werden.Sie muß jedoch gesetzt werden bei Begegnung mit Kriegsschiffen,beim Ein- und Auslaufen von Häfen,sowie beim Vorbeifahren an Befestigungsanlagen innerhalb von 3 sm,sofern diese die Kriegsflagge zeigen.
Im Rennen befindliche Yachten führen im Allgemeinen die Flagge nicht;nur in besonderen Fällen wird sie vorübergehend gesetzt.Das andauernde Führen der Flagge bis zur Beendigung der Wettfahrt gilt als Zeichen dafür,daß die betreffende Yacht aufgegeben hat und außerhalb der Wettfahrt segelt.
Vor dem Bergen von Segeln ist die Nationalflagge von der Gaffel niederzuholen und an den Stock zu setzen.

Der Clubstander weht Tag und Nacht im Topp der Großstenge oder Pfahlmastes.
Im Hafen und vor Anker darf als Zeichen

dafür,daß der Eigner bzw.Schiffer nicht an Bord ist,an der Nock der Saling eine kleine rechteckige blaue Flagge stehen.

Bei festlichen Anlässen wird vor Anker liegend oder festgemacht über die Top= pen geflaggt(Ausflaggen,Flaggengala). Zum Ausflaggen werden ausschließlich die Flaggen und Wimpel des internatio= nalen Signalbuches in der Weise verwen= det,daß abwechselnd zwei Flaggen und ein Wimpel in gleichen Abständen von der Nock des Klüverbaumes über das Stengegut bis zur Nock des Großbaumes ausgeholt werden. Unter dem Klüverbaum bzw.der Nock des Vorstevens wird ausschließlich die Renn= oder Unterscheidungsflagge gesetzt.Zum Ausflaggen wird die Nationalflagge im Topp gesetzt.Der Clubstander bleibt stehen und weht in gleicher Höhe.Soll die Flagge eines fremden Staates ge= ehrt werden,so wird sie beim Ausflaggen an Stelle der eigenen Flagge neben dem Clubstander gesetzt.Bei Schonern weht dann die eigene Landesflagge in den anderen Toppen.Ein =oder anderthalb= mastige Schiffe setzen sie am Stock.

Geht ein Schiff auf die Reise,setzt es die Flagge des Ziellandes in Höhe der Saling.An gleicher Stelle wird beim Anlaufen eines ausländischen Hafens,bzw. Revieres,die Flagge des betreffenden Landes gesetzt.Yachten,die von einer Auslandsreise heimkehren,dürfen während der Liegezeit in den auf der Rückreise zum Heimathafen angelaufenen deutschen Plätzen die Landesflaggen der besuchten Länder (in möglichst gleicher Größe) nach der Buchstabenfolge ihrer deutschen Namen in ähnlicherweise wie Preisflaggen etwas unterhalb des Großtopps untereinander setzen.Nach Rückkehr in den Heimathafen dürfen diese Flaggen nur bis zu den auf die Rückkehr nächstfolgenden Sonntag einschließlich und dann noch einmal die Flaggen aller im Verlauf des Segelsommers besuchten Länder in der vorgeschriebenen Weise am Tage des offiziellen Absegelns im Hafen und vor Anker gesetzt werden. Die Begrüßung und deren Erwiderung ge= schieht durch einmaliges Dippen,d.h. Halbniederholen und Wiedervorheißen der Flagge.



Ein Kriegsschiff auf See oder im Hafen wird beim Vorbeifahren mit der Flagge im Dipp zuerst gegrüßt.Das Dippen selbst geht so vor sich:Das grüßende Schiff holt die Flagge halb nieder und heißt die Flagge wieder vor,wenn es das zu grüs= sende Fahrzeug passiert hat.Der Gegrüßte folgt dem mit seinen Kommandos.

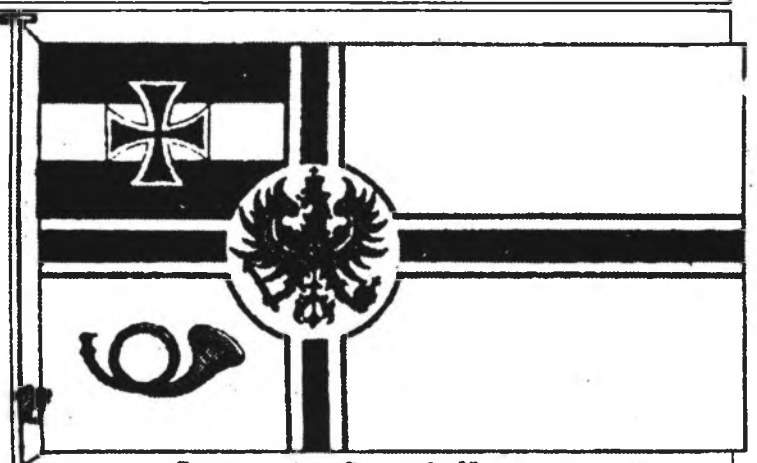
Flaggen an Land werden nicht gegrüßt. Nach den in der Seefahrt allgemein geltenden Recht grüßt unter gleichge= stellten Fahrzeugen zuerst:

das ausgehende das heimkehrende,
das überholende das überholte,
das in Fahrt befindliche das stil= liegende.

Als Zeichen der Trauer wird die Natio= nalflagge halbstocks,der Stander in Höhe der Saling gesetzt.Im Allgemeinen wird nur vor Anker getrauert,in Fahrt nur, wenn sich eine Leiche an Bord befindet. Die Trauer dauert bis zur Beendigung der Beisetzung.Allgemeine Hafentrauer machen die Schiffe mit,auch wenn sie vom Trauer= fall selbst nicht betroffen sind.

Ist das Schiff festgemacht und befindet sich kein Besatzungsmitglied an Bord, wird die Flagge weggenommen.Ist der Eig= ner bzw.Schiffer länger als drei Tage nicht an Bord,wird der Clubstander niedergeholt.

Manches des hier Geschilderten mag als überholt,unnötig oder gar als Spielkram erscheinen.Bei näherer Betrachtung hat jedoch alles seinen Sinn,und etwas Tradition kann nicht schaden.Vor allem aber sollten die Nationalflaggen mit Sorgfalt behandelt werden!Wer ein schamfieltes Volksbewußtsein hat,der sollte nicht denken,daß es anderswo auch so ist.



Flagge der Postschiffe.

Wir lagen vor der portugiesischen Küste auf Reede und luden aus Leichtern. Die Zeit zwischen der Abfahrt des einen und der Ankunft des anderen ver = trieben sich die Schauerleute mit dem Fang von Sardinen,die sie über einem offenen Feuerchen,das sie am Deck an= gemacht hatten,garten.Als die Sonne unterging, erhielt ich den Befehl die portugisiesche Flagge,die wir an der Saling gesetzt hatten,einzuholen.Es war ein unbändig großes Tuch,das der steife Wind auswehte,bis es in den Windschatten der Aufbauten und Schanz kam.So geschah es,daß ein Zipfel beim Bergen übers Deck schliff,wenn auch nur kurz und unbeabsichtigt.Sofort er= hob sich ein lautes Protestgeschrei, und ich wurde von drei,vier Portugiesen umringt,die gestikulierend auf mich einredeten.
Wenn ich auch kein Wort verstand,soviel begriff ich,durch die Berührung des Decks durch die Nationalflagge auf Grund meiner Unachtsamkeit(die war der eigent= liche Grund),hatte ich ihre Ehre verletzt. Wenn ich auch in meiner jugendlichen Überheblichkeit diese Männer wegen ihrer vermeintlichen Ärmlichkeit etwas von ober herab ansah,so lag mir doch nichts ferner als das!
Als ich abends in der Koje lag,ging mir der Vorfall durch den Kopf.-

Mein Gott,so schlimm war das doch nicht;die Flagge hatte doch keinen Scha= den genommen und war auch nicht schmut= zig geworden.-Aber das war es sicherlich nicht.Es war meine Unachtsamkeit ihrem Staatssymbol gegenüber,das die Männer aufgebracht hatte.Dann fiel mir ein Spruch aus einem Lesebuch ein,der lautete:

"Achte jeden Mannes Volk,das Deine aber liebe!"

Daran habe ich mich seitdem gehalten und bin immer gut damit gefahren.

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

SEGLERTREFFEN

Es ist eigentlich nicht mehr zu übersehen: Die traditionellen niederländischen Gaffelsegler breiten sich hierzulande immer mehr aus. Auf der Elbe segeln bereits vier Grundeln, zwei Schouwen, sechs Bollen, sechs Schokker, zwei Lemsteraaken, ein Botter, ein Tjotter und ein Tjalk - insgesamt also 23 Schiffe ! Da man aber auf der Elbe etwas am Rande des Plattbodenrevieres segelt, hat man kaum die Möglichkeit, an den typischen Plattboden-Aktivitäten teilzunehmen. Deshalb wurde zu einem Treffen 24. Mai 1986 auf dem Freiburger Sand eingeladen. Trotz des trüben Wetters kamen insgesamt sieben Schiffe:

Die Grundeln "Sherrytime" und "Rietje", die Bol "Trischen", die Schokker "Schnüffel" und "Regina" sowie die Lemsteraaken "Dumidu" und "Ursus". Drei ließen sich trockenfallen, die anderen warteten vor Anker auf die Flut. Mit auflaufendem Wasser versegelte man nach Dornbusch, wo man bei Sonnenschein ankam und im alten Hafen ein hübsches "Päckchen" schnürte. (Foto) Mit dem Wetter wurde die Stimmung zusehends besser. Abends traf man sich auf der "Ursus" zum Klönschnack. Obwohl es hoch herging, bis spät in die Nacht, kam doch noch der Beschluß zustande, sich im Spätsommer noch einmal zu treffen, was am 20. September dann auch im Ruthenstrom geschah. Daß hierzu nur die Lemsteraaken "Dumidu" und "Ursus", der Schokker "Regina" und das Fischerboot "Kogia B" erschienen, muß wohl an der Greuelpropaganda des Seewetteramtes gelegen haben: Sie stießen finstere Drohungen aus, brabbelten von SW-W Stärke 9, Böen bis 11 wurden angeboten ! Was dann kam, war handiges Plattbodenwetter. Nur das Wasser lief

sehr hoch auf, so daß die Durchfahrtshöhe im Deichsiel zu gering war, um nach Gauensiek oder Assel zu segeln. Also wurde auf das Mastlegen verzichtet, die Schiffe blieben im Ruthenstrom,und alle fuhren zusammen mit dem Fischerboot "Kogia B" durch den Deich nach Assel und danach nach Gauensiek.Eine wunderschöne Fahrt durch eine noch fast heile Welt. Am nächsten Tag - die Wetterfrösche hatten erneut finstere Drohungen ausgestossen - gab es idealen Wind: SW 6 - 7, halber Wind, zwei Reff's im Groß, kleine Fock, macht 7 Knoten - was will man mehr ?

Für unser nächstes Plattbodentreffen am 29./30. Mai 1987 auf Neuwerk haben wir ideale Tiden und erwarten Sonnenschein, SW 4-5, 25 Grad Luft, 20 Grad Wasser und natürlich eine rege Beteiligung,auf die wir uns jetzt schon freuen.

Manfred Fenzl

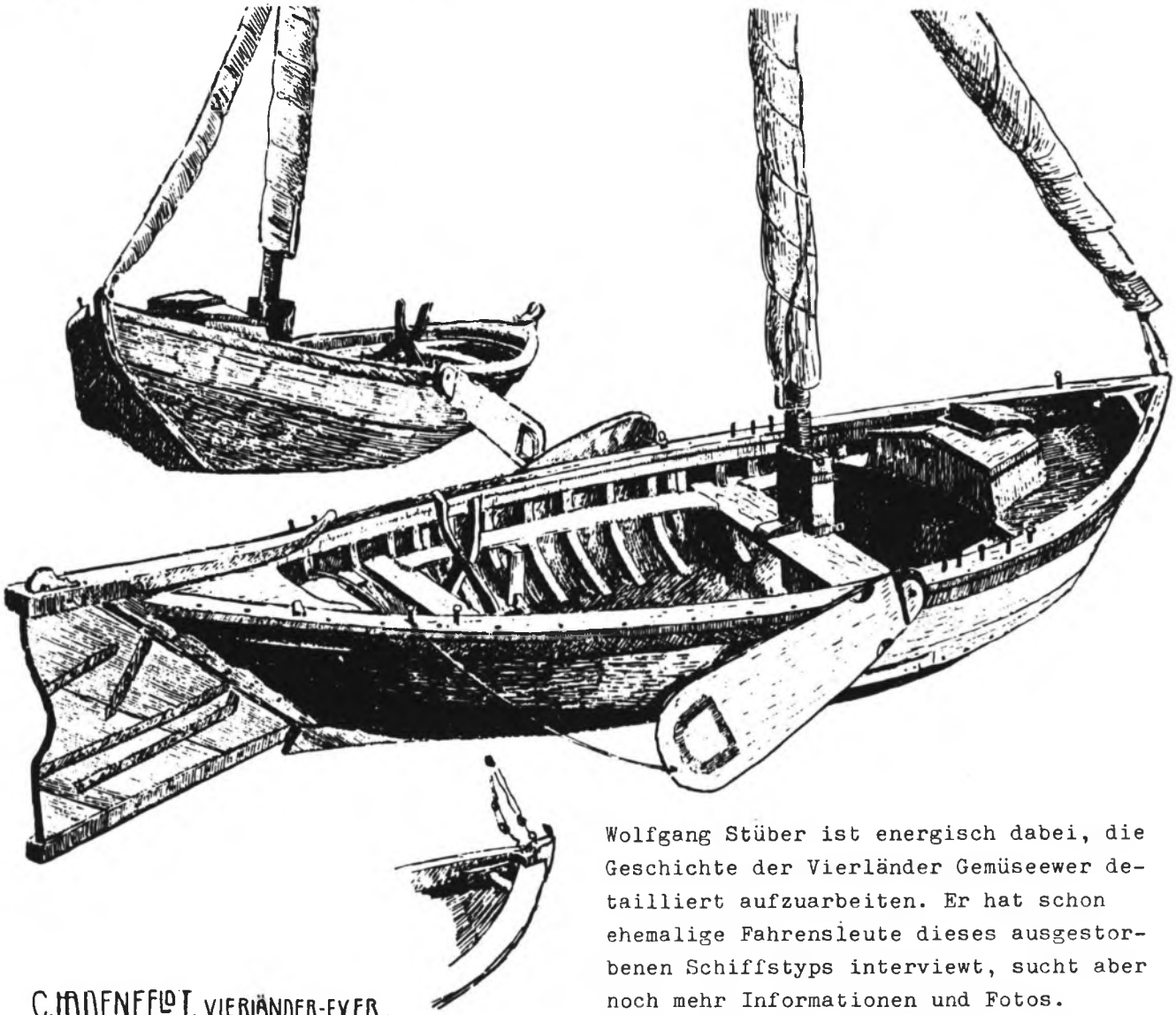
"Ursus" Hamburg

BESUCH EINES ZEITZEUGEN DER FISCHEREI

Im Flensburger Museumshafen war Anfang Mai die polnische Brigantine HENRYK RUTKOWSKI zu Besuch. Als Deckslast brachte sie ein kaschubisches Fischerboot vom Typ "Żakowy" mit, dessen Heimatahafen Jastarnia auf der Halbinsel Hel ist. Aleksander Celarek, Vorsitzender der "Pommerenke"-Vereinigung aus Eignern und Liebhabern dieser kleinen Arbeitssegler, hat über die Haupttypen, ihre Geschichte und ihren Einsatz vor den Küsten von Hel eine hochinteressante Publikation verfaßt. Mehr darüber im nächsten PIEKFALL!

Foto: Das sprietgetakelte Żakowy-Boot in wildem Ritt auf der Flensburger Innenförde.

KONTAKTANZEIGEN · MODELLE · ETC.



Wolfgang Stüber ist energisch dabei, die Geschichte der Vierländer Gemüseewer detailliert aufzuarbeiten. Er hat schon ehemalige Fahrensleute dieses ausgestorbenen Schiffstyps interviewt, sucht aber noch mehr Informationen und Fotos.
Wolfgang Stüber, Wohlersweg 66, 2100 Hamburg 90, Tel. 040/77 34 54.

STAGSEGELSCHONER AGIA PARASKEVI ZU VERKAUFEN

16,5x 4,9x 1,9m. 6Zylinder OM 315, 145 PS. 12 Kojen. Restaurierung 1982-86, z.B. neues Rigg, Innenausbau, Decks der Aufbauten, Elektrik. Liegeplatz Mus.-Hfn. Kappeln kann mit übernommen werden. Tel. 04642/2593

Anfrage: Wer kann mir den Unterschied zwischen einem Yachtschoner, einer Schoneryacht und einem jachtigen Schoner erklären? Antwort bitte zur PIEKFALL-Redaktion!

Elmar Knieschewski, Neuzuwachs bei den Freunden des Gaffelriggs, sucht Anregungen, wie er seinen Rumpf eines alten, 33 m langen Arbeitsprahms unter Segel und Motor bringen kann. Auftrieb zu diesem Unterfangen gab ihm bereits der Piekfallbeitrag über die "Lassan" in Nr. 32. Wer ihm beratend oder mit Erfahrungen helfen kann, schreibe bitte an:
Elmar Knieschewski, Kley 36, 4403 Senden 3.

Wick Wimberger segelt eine holländische BM-Kieljolle und möchte etwas über Ursprung und Entwicklung dieses Typs wissen. Außerdem: woher stammen die Begriffe "Jolle und Jacht", wo hört eine Jolle auf und fängt eine Jacht an? Sicher ein heißes Thema zum Fachsimpeln!
Wick Wimberger, Cumberlandpark 39, A-4810 Gmunden, Traunsee.

Eine wahre Geschichte
völlig frei erfunden und aufgeschrieben
von
Kuddel Daddeldu

Immer,wenn Er sich hinter das Lenkrad seines R4 klemmte,empfand ER ein prik= kelndes Gefühl. ER fühlte sich von einem Hauch von Armut umweht."Mehr sein als scheinen!",der Mann hatte recht!Anders als in seinem 8,2 Liter BMW spürte ER jeden Stein,wenn ER über Kopfstein= pflaster fuhr.Jeder Stein bereitete ihm lustvolle Schmerzen.

Die Verpflegung für das Wochenende war schnell an Bord genommen:Drei Türkenkoffer mit Paketbrot,"Die Beste" Yoghurt-Becher,Bier(ex änd hop),Gemüse= suppe mit Einlage,Ananas packed in Taiwan.

Langsam glitt das Boot aus dem Club= hafen hinaus in den trüben Strom,der mit einem bläulich-grünlichen Ölfilm bedeckt war.Immer dieser Dreck am Boot. Na,dagegen hatte man was.Scheun'n scharpen Schiet,aber der half.

Ein Tanker wuchs vor ihm empor.Obwohl beladen,lag das Deck höher als die Mast= spitze des Bootes.
Diese Umweltverschmutzer!
"Sohnemann,wirf mal den Jockel an!"
Sohnemann sah verträumt einer Petroleum= flasche nach,die langsam achteraustrieb. Wohin mochte die gelangen?Bis Hawai oder nur bis Helgoland?Dann kam er der Auf= forderung nach.
Mit leisem Gebrumm sprang der Motor an. "Viel leisten,wenig hervortreten",der Mann hatte recht!120 PS und kaum zu hören.Wenn ER den auf einer gewissen Tourenzahl mitlaufen ließ,war rein nix zu hören und zu sehen.Er war immer schnellstes Schiff.
Zwischen Deich und Sand war gut liegen. Jedenfalls bei auflaufendem Wasser.
"Gib' mal ne Buddel Bier rauf!"
Ex änd hop.Die grüne Flasche plumste ins Wasser und war sofort dem Blick entschwunden.
Wenn im Jahr 4000 Archäologen,wenn's die dann noch gab,alle seine Flaschen, die Er im Verlauf der Zeit hier beerdigt hatte,finden würden,dann würden sie be= stimmt einen Bier-Verlag aus dem Atom= zeitalter vermuten.Sein Bier-Verlag!
Ob er -mal einen Zettel mit seinem Namen 'reinstecken sollte?-Lieber nicht! Vielleicht dauerte es keine 2000 Jahre, bis.....
Sein Blick fiel wieder auf die Batterie grüner Bierflaschen.Eigentlich könnte er sein Boot statt rot 'mal grün malen lassen.Grün war doch in und greun mit'n witten Striepen hatte doch auf diesem Revier Tradition.Tradition und Fortschritt das mimte.Auf jeden Fall war man immer auf dem richtigen Dampfer.
Der Himmel so blau,nur daß es eigenartig nach Salmiak stank,oder war's Schwefel? Diese Stinker!Na,erst mal eine stoßen.Er ging in den Salon.Auf der Back lag eine halbvolle Schachtel Pall Mall.Die Reste der anderen Hälfte füllten den Aschen= becher.-Schon wieder halbleer,dachte ER. Im Dunst der Schwaden sah Er seine bessere Hälfte,die gerade einen Kau= gummi durchs Bullauge spuckte.
"Kipp doch mal die Fulbraß aus."

Einen Whisky Schutzdecker als Volldecker und mit Deckslast,bitte.
Die Ruhe hier konnte einem ja auf die Nerven gehen."Sohnemann,dreh mal die Kiste auf!". Radio Bremen Hansawelle- Let's go.
Sieh,Kuddel war auch schon da.Der spuck= te auch nicht rein.Container neueste Generation,12 Etagen.

Film gerissen.Erst mal einen Schlab= berschluck.Eine anstecken.Einen Mokka, aber läpel-stäbel-dick,bitte schön.
Wer hat denn hier auf statt über den Schandeckel gekotzt?
Klar Schiff!!
Gemüse=und Ananasdose dümpeln einträch= tig im Ebbstrom.Ab nach Hawai,nur die Ge müsedose hat falschen Kurs.Die muß doch nach den Vierlanden.
Sohnemann bläst die Türkenkoffer auf und bindet sie dann ab.Wie sie lustig und geschwind über's Wasser gleiten.

Wir nahmen früher Schilfblätter,denkt ER, steckten das spitze durch das breite Ende.Das ergab gleich ein Schwert.Die flitzten auch so übers Wasser.Na,andere Zeiten andere Sitten.Was soll's?

Schipp is fast.Kappe abschließen.Kiek an,die Petroleumbuddel hatte auch schon den heimatlichen Hafen erreicht.Na,war ja kein Wertgegenstand.Lat drieven.

Der R4 bockte mal wieder.
Was lag eigentlich morgen an? Drei Erd= und eine Feuerbestattung.Das Geschäft ging gut,sehr gut sogar.Wenn's mal anders sein sollte,war Er schon auf Rente oder machte was anderes,vielleicht Wörter= bücher verkaufen "Türkisch für Deutsche" oder so,- oder Hundefutter verkaufen, Sein Bruder machte in Babynahrung.Ständig fallende Umsätze.Hundefutter hatte ER ihm geraten,Frotteetücher für die Pföt= chen,Wurmkugeln,Flohpulver,Kämme und Bürsten,rosa und blaue Schleifchen, (kannste aus deinem Laden sogar über= nehmen),und Spray mit Baby-Duft:"Vor dem Knudeln einsprühen!". Mönsch,nach uns die Sintflut!

Mal sehen,was Rosenthal hat.Endlich wieder Mensch.Von ferne hört Er die Seine:"Das neue Piekfall ist auch end= lich gekommen.Hat ja lange genug ge= dauert,aber macht dscha auch 'ne Menge Arbeit!"
"Arbeit?",brummelte Er schläfrig und drückte mit seinem Rücken gegen die Lehne seines Fernsehsessels,"Arbeit tun doch die andern."

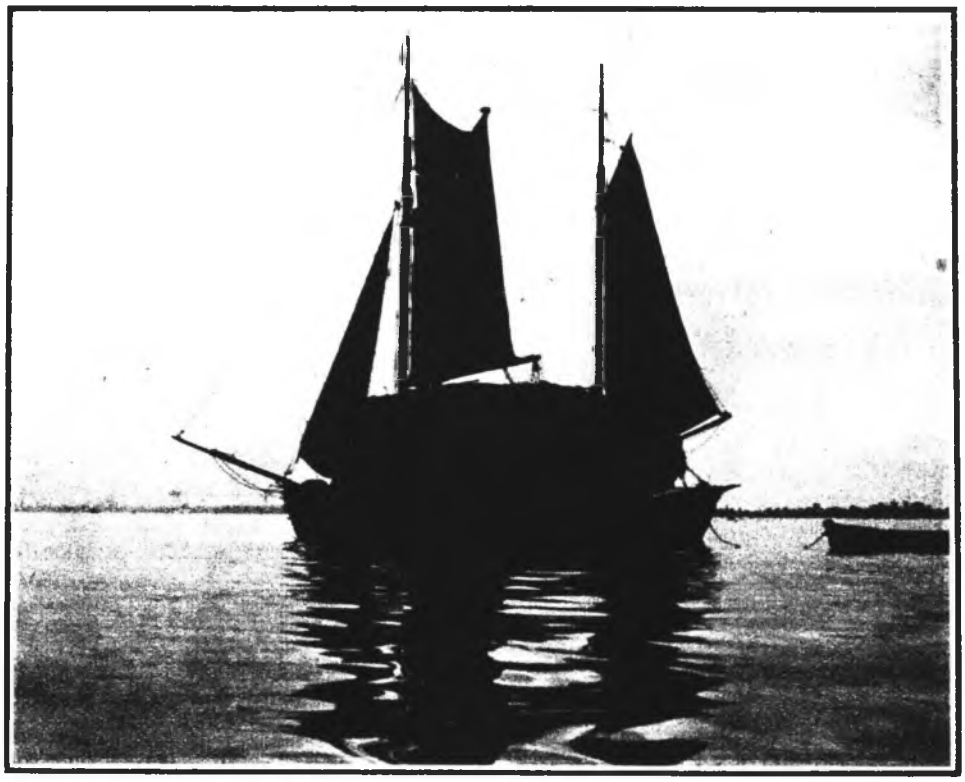
Valdivia · H 800

Stader Wappen

AUS DEM ARCHIV:

Dampfbarkasse OTTO LAUFFER liegt 1966/67 im Dienste der Entenwächter vor heute nicht mehr vorhandenem Slip und Speicher am Rothenburgsorter Billwerder Neuen Deich. Interessenten (z.B. Jörgen Bracker?) stelle ich gerne leihweise das Negativ zur Verfügung.

2/I Christian Tonnemacher aus Hamburg



Wie ein letztes Stück Romantik schwimmt der Ewer auf der Elbe

Ein Veteran der Elbe

Ja, gibts denn so etwas noch heute?

Mutet uns dieser Ewer mit seiner himmelhohen Deckslast nicht wie so ein guter alter Dickhäuter an, der Letzte seiner Gattung, der als Sehenswürdigkeit im Zoo gezeigt wird? Und doch ist es noch gar nicht so lange her, daß die Elbe von seinesgleichen wimmelte, daß sie zu Dutzenden im Altonaer Heuhafen lagen.

Was für ein prächtiger Anblick war das früher, wenn man von den hohen Elbufern auf den Strom blickte! Wenn am Sonnabendnachmittag mit der Flut die Geschwader der Ewer und Tjalken, Galeassen und Fischerkutter, Kuffs und Bullen gegen den Ostwind die Elbe heraufkreuzten!

Aber wie seit dem Kriege die mächtigen Windjammer, die Vollschiffe, Barken und Schoner vom Meere ganz verschwunden sind, so hat auch die Kleinschiffahrt ihre Schwingen eingezogen, der Motor hat die Segelei verdrängt und überflüssig gemacht. Zeit ist Geld, der Konkurrenzkampf hetzt sie alle. Und so muß auch die Romantik der Segelschiffahrt auf unserer Elbe der nüchternen Wirklichkeit weichen.

45 Jahre hat die treue alte „Rebekka" aus Neuland, Kreis Kehdingen, auf dem Buckel, 1888 wurde sie in Klostersand bei Elmshorn gebaut. Mit diesem gesetzten Alter gilt sie immerhin als der älteste Besanewer auf der Elbe. Ihren biblischen Namen hat sie einst nach der Mutter des Schiffers erhalten, an der Unterelbe findet man ihn in der plattdeutschen Abkürzung „Beek" heute noch ebensooft wie Trina und Metta.

Wenn man die Planken der „Rebekka" betritt, dann ist die Unrast und Hetze der Zeit wie durch Zauberei verschwunden. Diedrich Schiemann, der Schiffer, kann sich mit seinem Ewer Zeit lassen; ob die Ladung Heu oder Stroh einen Tag früher oder später nach Altona kommt, das spielt wirklich

Der Schiffer hat den ruhigen steten Blick, der wie das ruhige Gleiten seines Ewers ist

Der letzte Dreug-Ewer

keine Rolle. Ein Motor? So'n Töff-Töff-Mühle? Wozu hat unsere Elbe Flut- und Ebbstrom? Fünf Stunden aufwärts und sieben Stunden ab. Wenn man diese Tide nur richtig ausnutzt, kommt man schon zum Ziel, auch wenn mal kein Wind ist. Natürlich, wenn man bei flauem Ost auch noch gegenan kreuzen muß, schafft eine Tide es nicht. Aber dann schmeißt man eben den Schlickhaken weg und wartet geruhig bis zur nächsten. Und schläft der Wind ganz ein, daß der Ewer nicht mehr dem Steuer gehorcht, dann steckt man eben die hölzernen Leesegel raus, — die langen Riemen —, und rudert 'n büschen mit an. Wer langsam fährt, kommt auch zur Stadt.

Die Arbeit, die Bedienung von Segeln und Steuer, ist bei der ewigen Turnerei über die Deckslast für Bestmann und Käppen, der nun nachgerade auch kein Jüngling mehr ist, gar nicht so einfach. Aber wenn man mit seinem Ewer aufwächst und grau wird, kennt mans nicht anders. Jedenfalls, wenn Schipper Schiemann von seinem Ewer so auf die Elbe schaut, 'n onnigen Swatten achter de Kusen, und wenn dann der Duft von Speckklüten und Bratkartoffeln aus der Kombüse über Deck zieht, dann tauscht er, glaub ich, mit keinem Kommodore auf der Brücke eines New Yorkers.

Wie lange noch und dies letzte Stück Romantik verschwindet auch noch von der Elbe. Sollte man nicht diesen Veteranen der alten Elbsegler zur Erinnerung für unsere kommenden Geschlechter aufbewahren? So wie Nelsons „Victory" auf der Themse, der „Kong Christian" in Kopenhagen den Nachfahren ihre ruhmreiche Zeit immer vor Augen halten, so könnte die kleine „Rebekka" in einem stillen Winkel der Alster die Erinnerung an die einstige große Flotte unserer Elbewer wachhalten.

Harry Reuß

Phot. Schleifer

SOLL DAS PIEKFALL KÜNFTIG ....

... auf der Abwrackerei enden,

... völlig weisse Seiten haben, *

*VGL. HEFT 33, SEITE 32+33!

... oder soll es wieder so prallgefüllt sein wie in früheren Zeiten ? →

Ihr habt es in der Hand, Euch (wie ich mir) auf die Brust zu klopfen und zur Feder bzw. in die Archivkiste zu greifen !!!

Christian
Tonnemacher
aus
Hamburg

ÜBER DIE SÄNDE
Osterreise nach Otterndorf

Eines Tages sagte die kleine Frieda: Ich will Ostern nach Otterndorf! Sogleich packten Heinrich und Auguste Proviant ein, Frieda nahm ihre Eule mit, und sie fuhren zum Glückstädter Zoo, wo sich Delphin und Walroß im Hafen tummelten. Über allem schwebte Aurora, der Sonnenstern, so daß Auguste meinte: Die Veränderung tut aber gut!
Am nächsten Morgen hinter Brunsbüttel verschwammen Himmel und Wasser zu einer riesigen Glaskugel, in der die Schiffe dahinschwebten. Eine lange Reihe von Reisigbündeln wies zu einer Kuhherde, die entlang der Medem graste. Fein säuberlich getrennt von den weißen reihten sich die bunten Segler vor dem Siel auf. Nun konnte man bequem zu allen Freunden gelangen, was am späten Abend und bei Niedrigwasser sehr wichtig wurde.
Zur Erholung spazierte die Familie am Ostermorgen über den Deich, an der Tunnelschleuse vorbei zum Hadelner Kanal. Dort traf sie das Meisje Jankea aus Bremerhaven mit dem Osterhasen, der ihr eine kleine Birke mit bemalten Eiern geschenkt hatte.
Derart überzeugt, daß die Verbindung zur Weser immer noch funktioniert, nutzten die Elbefahrer die ablaufende Tide, um über den Schlick zum Pagensand zurückzurutschen.

Monika Kludas

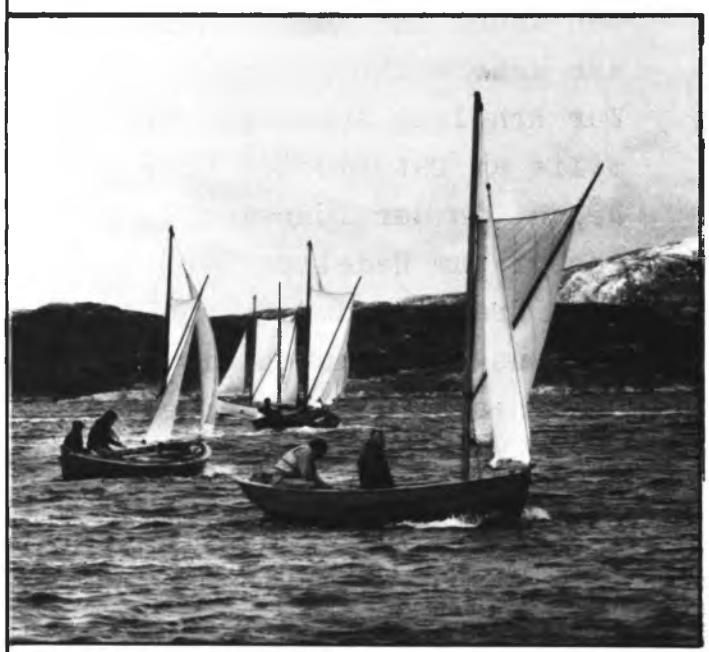
Bassholm

" Bassholm - ein lohnendes Ziel
für den Sommer 1987 "

Föreningen Allmoge Båtar

Schweden hat eine stark gegliederte Küste mit einer Unzahl von Inseln, Holmen,Schären und Fjorden.Es ist des= halb nicht verwunderlich,daß es einen stark entwickelten Bootsbau hatte,der eine Menge verschiedener Bootstypen für Fischerei,Verkehr und Fracht hervor gebracht hat.

"Foreningen Allmöge Båtar" (Vereinigung volkstümlicher Boote) hat es sich zur Aufgabe gemacht,sowohl Boote zu res= taurieren und zu bauen,als auch die Kenntnisse des Holzbootsbaues und der herkömmlichen Fischerei zu pflegen und zu erhalten.
Im vergangenen Jahr 1986 konnte die Foreningen Allmoge Båtar (FAB) auf 15 Jahre erfolgreichen Bestehens zu= rückblicken. 2500 Mitglieder im gesamten Norden betätigen sich in örtlichen Arbeitskreisen und haben ihren Hauptstützpunkt auf Bassholm.



Von der Gemeinde Uddevalla pachtete FAB die alte,verlassene Werft auf Bassholm an der schwedischen West= küste,die zu einem lebendigen Boots= museum aufgebaut wird.
Die Mitglieder haben Gelegenheit sommers in den drei Wohnhäusern,die sich auf dem Gelände befinden,zu wohnen.
Boote sind im Wasser und an Land zu besichtigen.Auf etwa 900m² heller Ausstellungsfläche werden Boote,Zu= behör und Werkzeug gezeigt und erklärt. Aus dem Regierungsbezirk Bohuslän werden allein schon 10 Boote vorgestellt,da= runter eine "eksnipa" von 1930.

Das Fischereimagazin,in nächster Nähe des Wassers gelegen,hat die Aufgabe Boote und Geräte aufzunehmen,die un= mittelbaren Bezug zur Fischerei haben.

In der Trankocherei trifft man auf Segel und Riemen.Hier gibt es auch eine kleine Segelmacherwerkstatt, (das ist ein bei uns in West-Deutsch= land vollkommen unbearbeitetes Gebiet). mit Segelmacherwerkzeug,Taljen,Blöcken usw.,wie auch Ruder(Riemen) unter= schiedlichster Art. Ein besonderer Raum ist Werftausrüstungsgegenständen und dem Inventar der vereinseigenen kleinen Jakt "Norden" LL 87 vorbe= halten.Aber auch an Motoren ist gedacht und der Clou ist wohl die wieder in Gang gesetzte Schmiede!

Auf der Nordseite steht ein Kran, und im Speicher auf der Ostseite beim Slipp werden Ballast,Riemen,Himp un Hamp für die seegehenden Boote auf= bewahrt.
Bassholm soll sein und ist ein <u>leben= diges</u> Bootsmuseum,und darum ist es selbstverständlich,daß dort auch Boote repariert und gebaut werden.1977 wurde

das Gelände der Allgemeinheit zugäng= lich gemacht,und zum 10.Jahrestag der Eröffnung wollen die Verantwortlichen die erste(!) Etappe des Aufbaues ab= geschlossen haben.Weiß der Teufel, was die sich sonst noch alles vorge= nommen haben?!

In letzter Stunde vor Redaktionsschluß erreicht uns die frohe Kunde,daß am

Sonnabend,den 11.Juli 1987
"Aktivitätsdag" auf Bassholm

ist.Wir sind mit unseren großen und kleinen herzlich eingeladen.Platz ist für Boote und Schiffe ausreichend vorhanden.Außerdem ist das Bootsmuseum in der Zeit vom 15.Juni bis 15.August jeden Tag von 15 bis 18 Uhr geöffnet.

Also: AUF NACH BASSHOLMEN!

Föreningen Allmoge Båtar
Box 6046 – Bassholmen
451 06 UDDEVALLA

Pg 202 85 – 3
Bg 515 – 0016
Tel. 031-42 64 35

Gegendarstellung

Horst Menzel
Wildschwanbrook 49a
2000 Hamburg 73

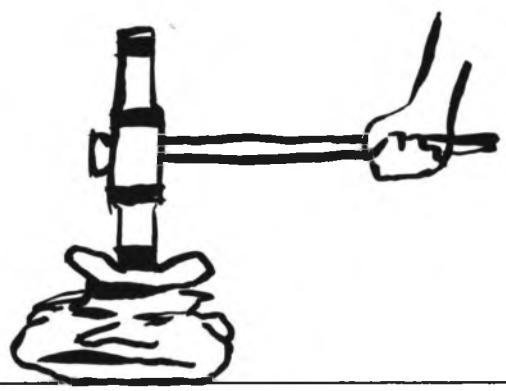
3.4.87

Zum Thema Kalfatern.

"Wat dat nich all'ns givt"
oder:
"Was ich nicht kenne, darf es nicht geben!"

Lieber Friedrich Brunner,

ich bin überzeugt, das Du ein hervorragender Fachmann auf dem Gebiet des Holzschiffbaus bist und sicher eine langjährige Praxis nachweisen kannst.
Trotzdem, wenn man sich kritisch über ein Buch oder ein Kapitel daraus auseinandersetzt, dann nimmt man das Buch als Grundlage und nicht einen Werbeprospekt. Man begreift dann auch die Zusammenhänge besser.
Wenn Du schreibst, daß Du so etwas noch nicht erlebt hast, daß man in einen Kalfathammer Hirschhornnägel einschlägt und Löcher oder Schlitze anbringt, um den Ton beim Schlagen zu heben und einen Vergleich mit einem Glockenspiel bringst, so hast Du durch diese Belustigung die Lacher schnell auf Deiner Seite, vor allem, wenn es nicht sofort richtig gestellt werden kann.



Das Buch behandelt ja nicht den Schiffbau unserer Zeit, sondern den Bau von Binnenschiffen in den Niederlanden in der Zeitspanne von 1600 bis 1900.
Es ist somit ganz natürlich, daß Du verschiedene angeführte Dinge noch nicht "erlebt" hast.
So beschreibt z.B. N. Witsen bereits 1671 in seinem Buch "Aeloude en hedendaegsche Scheepsbouw en Bestier" die Schlitze im Kalfathammer. Das Gleiche finden wir bei dem berühmten Schiffbaumeister Cornelius van Yk in seinem 1697 veröffentlichten Buch: De Nederlandsche Scheepboukonst open gestellt.
Weitere Angaben darüber findest Du bei Sopers und Petrejus. Selbst Cornelius Brinkmann "Handbook voor deHoutscheepmaker" schreibt, daß diese Art des Kalfathammers noch um die Jahrhundertwende in Gebrauch war.
Du siehst also, es gibt Dinge, die Du noch nicht kennst.
Damit sollen Deine Fähigkeiten als Holzschiffbauer keineswegs geschmälert werden.

Horst Menzel

die Segelmacherbank

Um gute Arbeit zu leisten,bedarf es nicht nur guten Handwerkzeuges sondern auch eines vernünftigen Arbeitsplatzes. Diesen Zweck erfüllt für's Segelnähen und andere damit zusammenhängende Ar= beiten die Segelmacherbank.

Das dazu verwendete Kiefernholz sollte zwischen 20 und 22 mm dick gehobelt sein. Die Bank ist 1,50 m lang,wenn nötig auch etwas kürzer,30 cm breit und 48 cm hoch. Auch die Höhe kann individuell gewählt werden,nur die Breite sollte nicht un= terschritten werden,weil die Segelmacher= bank nicht nur zum Sitzen da ist sondern auch als Arbeitsfläche dient.

Das Sitzbrett muß entweder aus einem Stück bestehen oder aus zweien wasserfest zusammengeleimt sein,damit keine Ritze entsteht,in die sich Segelnadeln oder Garn verklemmen könnten.

Die brettartigen Beine werden in das Sitzbrett eingezapft und sind etwas nach außengestellt.Das bedeutet,die Zapfen= löcher,wie auch die Zapfen am Grunde haben Schmiege! Zur Versteifung wird durch die Beine ein Steg von etwa 3 bis 4 cm Dicke und etwa 6 cm Höhe geschoben.Wem diese Konstruktion zu schwierig ist,der kann in gleicher Höhe die Achterkante der Beine durch ein Brett verbinden.Das soll= te aber nicht einfach angenagelt sondern in die Beine eingelassen und verschraubt werden.

Als dritte Möglichkeit bieten sich zwei starke Leisten an,deren Oberkanten Schmie= ge haben müssen,die ungefähr 15 cm von unten an die Innenseiten der Beine ge= schraubt werden,und die durch ein etwa 15 cm breites Brett verbunden werden.

Setzt man vor die Längskanten des Brettes je eine 5cm hohe Leiste,so erhält man eine Ablage,in der man Segelgarnrollen, Schiemannsgarndoggen usw.aufbewahren kann.Diese Ablage muß allerings aus der Mitte nach hinten versetzt sein,damit man Beinfreiheit behält.Bei längerem Sitzen schlägt man ja gerne einmal die Beine nach hinten unter.Das Gleiche tut man,wenn man z.B, Segeltuch über den Knieen spannen will.Die Deckleisten dürfen als Rand das Ablagebrett nur 3 cm überragen,weil sonst das Hineingreifen unbequem wird.

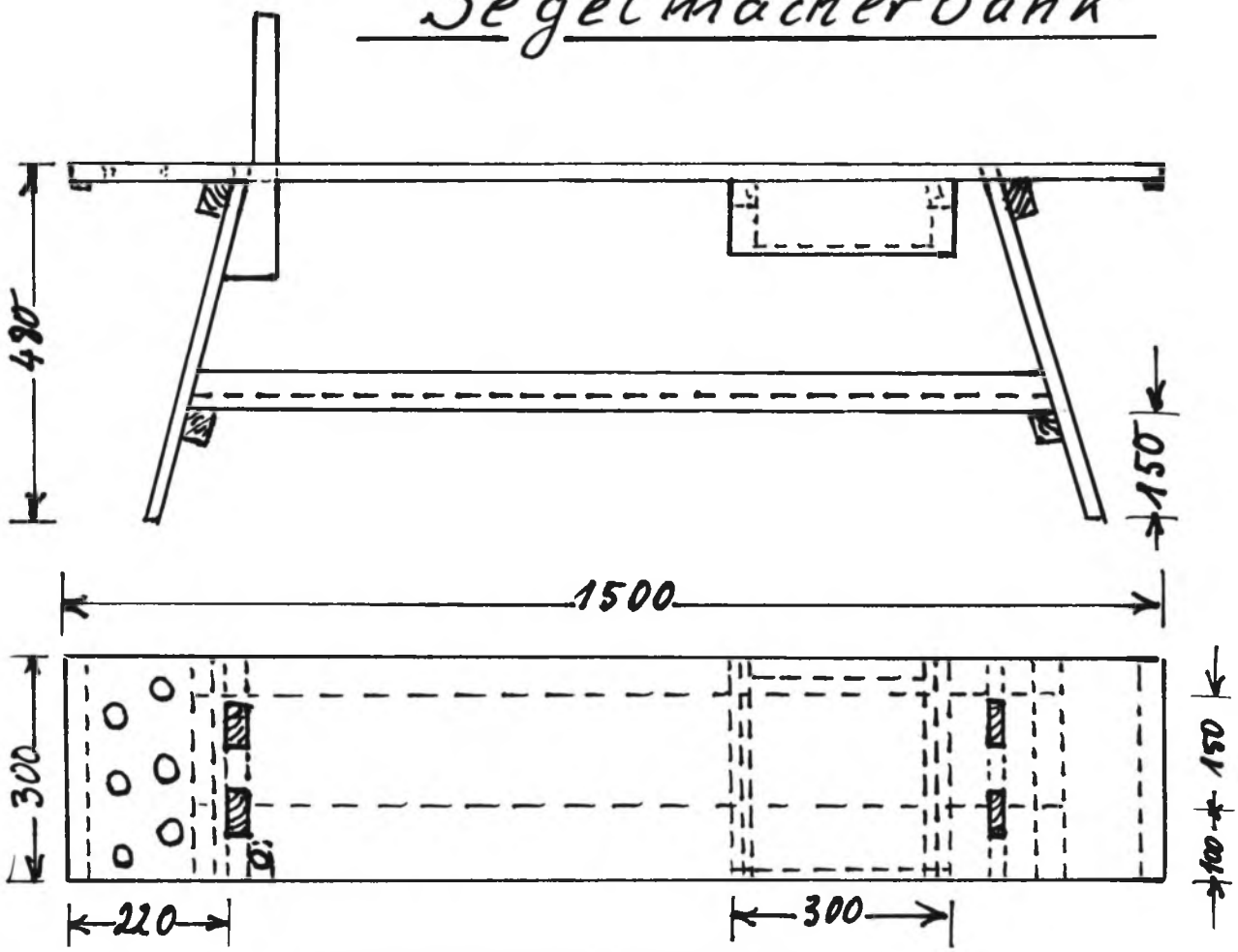
Linkerhand bekommt die Segelmacherbank unter dem Sitz eine Schublade von 30 cm Breite und 10 cm Tiefe und etwa 25 cm Länge.Darin werden die Segelhandschuhe, Segelmacherscheere = und zange,Nadeln, Wachs usw.aufbewahrt.

Rechterhand wird ein kleiner Poller, der "Hölten Jung' ", in die Sitzfläche eingelassen und am Bein verschraubt. Er sollte die Sitzfläche um ca.25 cm überragen und einen Durchmesser von 3 bis 4 cm haben.Der untere Teil behält natürlich seinen rechteckigen Quer= schnitt. Am "Hölten Jung" wird der an einem Bändsel befindliche Bankhaken be= legt,den wir beim Segelnähen benötigen. Auf dem Pollerkopf beklopfen wir Spleiße usw.Darum sollte der Hölten Jung aus Eichenholz sein.

In das freie Bankende neben dem Hölten Jung' bohren wir 6 bis 8 Löcher mit unterschiedlichen Durchmessern von 18 bis 32 mm zur Aufnahme von Marlspieker, Fitten und Pricker.Eine kleine,unter das Bankende geleimte,Leiste verhindert ein Reißen des Holzes.

Was nun das Nähen von Segeln anbelangt, so bin ich selber auf die guten Rat= schläge und Anweisungen meines Freundes Lothar,des Segelmachers,angewiesen. Lothar ist ein hilfsbereiter Mensch und auch kein Geheimniskrämer,aber ein armes Sch..... Das einzige,über das er reichlich verfügt,ist "Keine Zeit".Ich wünsche ihm wirklich alles Gute,doch denke ich mir manchmal,daran könnte er ruhig ärmer werden.

Segelmacherbank



Wegen der besseren Übersicht wurden nicht alle unsichtbaren Kanten dargestellt.Außerdem bin ich im technischen Zeichnen niemals über die Note 3 hinausgekommen.Ich bitte das fachkundige Publikum um Verzicht der Kritik an meinem Kunstwerk. F.B.

NEUE TERMINE

17.-21.6. : 5. Internationale Hochsee-Regatta Bremerhaven

19.-21.6. : Der Museumshafen Kiel eV lädt ein zur 1. Kieler-Sprotten-Regatta für Oldtimer. Treffpunkt der Teilnehmer ist die westliche Ankerbucht der Insel Barsö am Gennerfjord/DK. Hier findet auf der "Asgard" am 19.6. um 20 Uhr die Regattabesprechung statt. Je nach Windverhältnissen wird vor oder bei Sonnenaufgang gestartet. Ziel ist der Hafen von Damp 2000 (ca. 30 sm). Das Programm: Stegparty mit Erbsensuppe und Getränken, Hafenfest mit Shanties und Oldtimer-Infostand, Siegerehrung und Verlosung von 3 Schiffspassagen Damp-Kiel. Am 21.6. segeln die Schiffe gemeinsam zur Kieler Woche. Anmeldung: Museumshafen Kiel eV, Wischhofstr. 1-3, 2300 Kiel 14, 0431/729002.

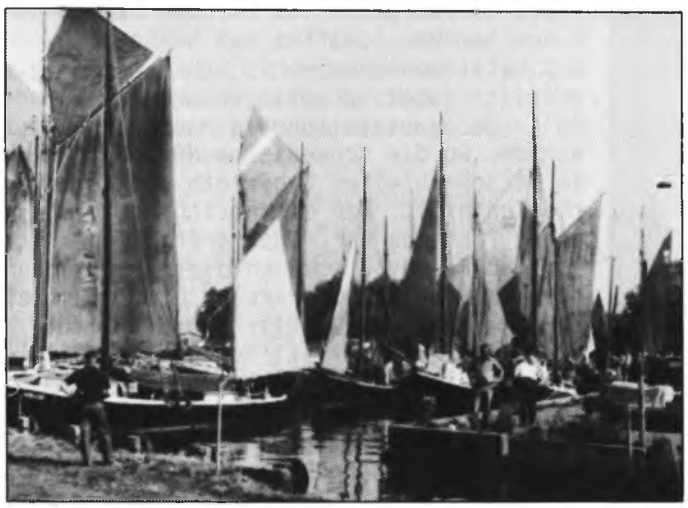
NEUE TERMINE

25.-27.6. : 7. Kalmarer Hansetage mit dem Thema "Mensch und Umwelt". Interessant sind die Seminare "Verschmutzung der Ostsee", "Neues Leben in alten Gebäuden" und "Energieversorgung - weniger Luftverschmutzung". Außerdem: Grafikausstellung der Hansestädte, Hansemarkt. Beachtenswert: Länsmuseum mit dem Regalschiff KRONAN! Schiffsliegeplätze im Museumshafen. Kontakt: Lars-Olof Sjöstedt, Stadsbiblioteket, Box 610, S-39126 Kalmar, Tel. 0046-480-83297.

23.-26.7. : 13. Bremerhavener Festwoche Wad- en Eilandentocht
Kontakt: Henning Goes, Büro Bremerhaven-Werbung, Van-Ronzelen-Str. 2, 0471/44502.

25./26.7. : Cuxhavener Stadtfest
Liegeplätze im alten Fischereihafen / Helgoländer Kai

25.6.-20.7. : Sail '87
Cutty Sark Tall Ships' Races



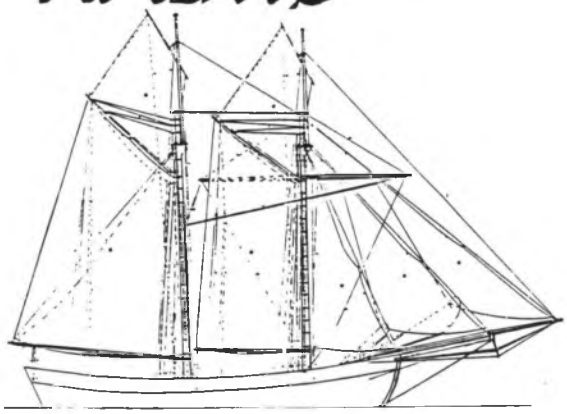
5./6.9. : Zeesbootregatta Bodstedt/DDR

19./20.9. : Lübecker Altstadtfest mit "Maritimer Meile" und Handwerkskunst

26.9.-3.10. : Hevelius-Regatta Danzig
Anlaß für diese große Fest-Regatta der Zweimaster ist einmal der 300. Geburtstag des Astronomen Jan Hevelius, aber auch das 65jährige Jubiläum des Polski Klub Morski, des ältesten Yachtklubs in Danzig. Deshalb wird das Race erstmalig international ausgetragen. Ausländische Schiffe haben die günstige Gelegenheit, ohne Sondergenehmigung in der Nähe des Krantores, direkt vor der restaurierten Altstadt zu liegen. Mit großer Unterstützung, u.a. der Hafenverwaltung, der Presse, von Schiffsausrüstern, einer Brauerei und der Opal-Werft, wird ein attraktives Programm geboten. Nach der Regatta über ca. 440 sm in einem Dreieck zwischen Danzig, Kolberg und Öland, warten zahlreiche Preise und Auszeichnungen auf die Teilnehmer. Busexkursionen, Konzerte klassischer und moderner Musik und Parties gehören ebenso dazu wie die Ver- und Entsorgung an den Liegeplätzen. Bei offizieller Anmeldung benötigt man nur ein Seglervisum für zweimalige Einreise (ca. 85 DM), der Pflichtumtausch entfällt! "Johann Ehlers" und "Carola" sowie weitere 5 deutsche Jachten planen schon ihre Reise. Info über die Redaktion!

Vorankündigung: Im Herbst plant Reinhard Klos aus Hamburg eine Fachexkursion zu mehreren Firmen, die Holz für den Bootsbau liefern, nach dem Motto: Wer sich vorher informiert, vermeidet Ärger auf der Werft. Kontakt: Tel. 040/880 83 24.

HALMØ



58 BRT - 21 m Lüa - 258 m² Segelfläche

Die ohnehin beachtliche Flotte der restaurierten dänischen "baltic traders" hat bemerkenswerten Zuwachs bekommen. In diesem Sommer präsentiert sich der 2-M-Schoner HALMØ erstmals der Öffentlichkeit.

Historisch gesehen ist das Schiff "nichts besonderes". 1900 in Faaborg für Kapt. Lauritzen aus Ommel/Aerö als Lastensegler gebaut, fuhr die HALMØ bis in die fünfziger Jahre als 2-M-Schoner Fracht, meist in der Ostsee. Die Installation einer kräftigeren Hauptmaschine machte das Schonerrigg überflüssig, und bis 1970 tat sie als Kümo Dienst in der Linienfahrt Sæby/Nordjütland - Kopenhagen. Ein alltäglicher Schiffs-Lbenslauf, der zwar noch nicht vollständig rekonstruiert ist, aber kaum spannendes oder bemerkenswertes enthält.

Dennoch sind die Kopenhagener Freddy Jörgensen, Eigner, und Fa. ITSTAR, die für wesentliche Bereiche der Restaurierung verantwortlich zeichnet, außerordentlich stolz auf die "neue" HALMØ. Wohl nicht zu Unrecht.

Von 1970 an lag die HALMØ in ihrem Heimathafen Sæby auf, wo Jörgensen sie 1974 erwarb und nach Kopenhagen überführte. Darauf, daß die Restaurierung Jahre in Anspruch nehmen würde, war er eingestellt, aber daß daraus stolze elf Jahre werden würden, ahnten er und seine Familie kaum.

Soweit möglich, führte der Eigner alle Arbeiten zusammen mit seinem Sohn und Freunden selbst aus. Über ein Drittel der Planken im Rumpf mußten erneuert werden. Ein neues Deck aus Lärchenholz wurde verlegt. Daß besonders die Einrichtung des Wohnbereichs im ehemaligen Laderaum viel Arbeit gekostet hat, ist unübersehbar. Salon, drei Zweimannskammern und Sanitärräume sowie die Pantry sind vorn untergebracht, nach achtern schließen sich, jeweils durch Schotten abgetrennt, Werkstatt, Maschinenraum und Kapitäns-/ Navigationsbereich an.

Maximale Raumausnutzung für möglichst viele Chartergäste ist für den Eigner eines solchen Schiffes aus Kostengründen meist wünschenswert. Wohin das gelegentlich führt, konnten Besucher der 85'er Bootsausstellung in Hamburg begutachten, wo die schwedische NOSTALGIA ein so verschachteltes Labyrinth von Kämmerchen enthielt, daß eigentlich für nichts genug Platz da war. Umso erfreulicher ist es, daß Freddy Jörgensen dieser Versuchung recht souverän wiederstand. Die Werkstatt hat diesen Namen wirklich verdient, der Maschinenraum ist fast schon eine Halle und im Salon findet man nicht nur Geräumigkeit, sondern auch noch platzraubende Ausstellungsstücke. Dabei bietet das Schiff immerhin noch 15 Personen Platz!

1981 wurden die für Masten und Spieren

bestimmten Bäume (Lärchen) geschlagen, die Stämme 8-kantig zugeschnitten und auf Lager gelegt, wo sie vier Jahre lang liegenblieben. 1985, nach acht Jahren, wurde das über dem Deck errichtete Zelt endgültig entfernt und der Endspurt begann.

Masten und Rigg waren von den ITSTAR-Leuten weitgehend vorfabriziert, sodaß das Aufriggen, die Krängungstests, die Abnahme durch das dänische Skibstilsynet und die Endausrüstung nach Jahren der Vorarbeit nun nur noch eine Frage von Monaten war.

Ohne Rücksicht auf die Wetterverhältnisse fand noch im Dezember 1985 die erste Probefahrt statt. Wat mutt, dat mutt. Nach elf Jahren wollte man's schließlich wissen.

1986 fand dann die eigentliche Erprobung statt, u. a. auf einem Rundtörn Göteborg - auf dem "Landwege" nach Stockholm - Bornholm und zurück nach Kopenhagen. Das Schiff - und die Mannschaft - hat sich rundum bewährt, sodaß nun sozusagen die Arbeit beginnen kann.

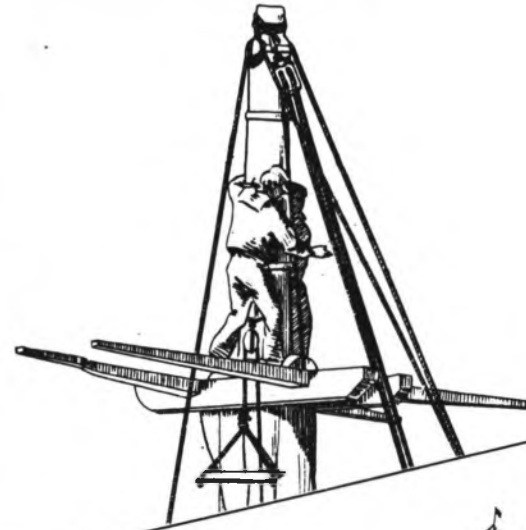
Die HALMØ hat ihren festen Liegeplatz vor dem dänischen Außenministerium am Asiatisk Plads in Kopenhagen. Von hier aus werden hauptsächlich Tagestouren für Firmen durchgeführt.

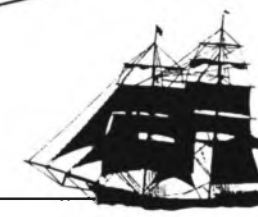
U.a. vorgesehen ist aber auch die Teilnahme an der STA - Regatta von Stockholm nach Rönne/Bornholm.

Interessierte, die zwischen 16 und 25 Jahren alt sind und kurzentschlossen, können daran teilnehmen, es sind noch Plätze frei. Der zweiwöchige Törn beginnt am 7. Juli in Kopenhagen und kostet DKr 3500,-

Anmeldung und Information über:

ITSTAR ApS
Norske Allé 8
Dk 2840 Holte
Dänemark
Telephon: 0045 2 42 05 92



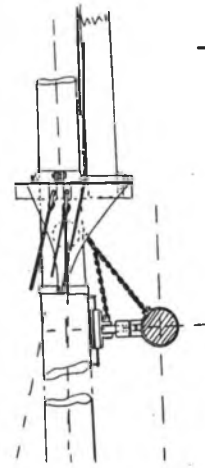


ITSTAR

INTERNATIONAL TALL SHIPS TRAINING AND RIGGING

Norske Allé 8
DK-2840 Holte
Denmark
Phone: + 45·2·42 05 92

. . .IHR PARTNER FÜR IHR SCHIFF



- BERATUNG
- PLANUNG
- ZEICHNUNGEN / ENTWÜRFE
- TAKELARBEITEN
- TRAININGSPROGRAMME
- KRÄNGUNGSTESTS

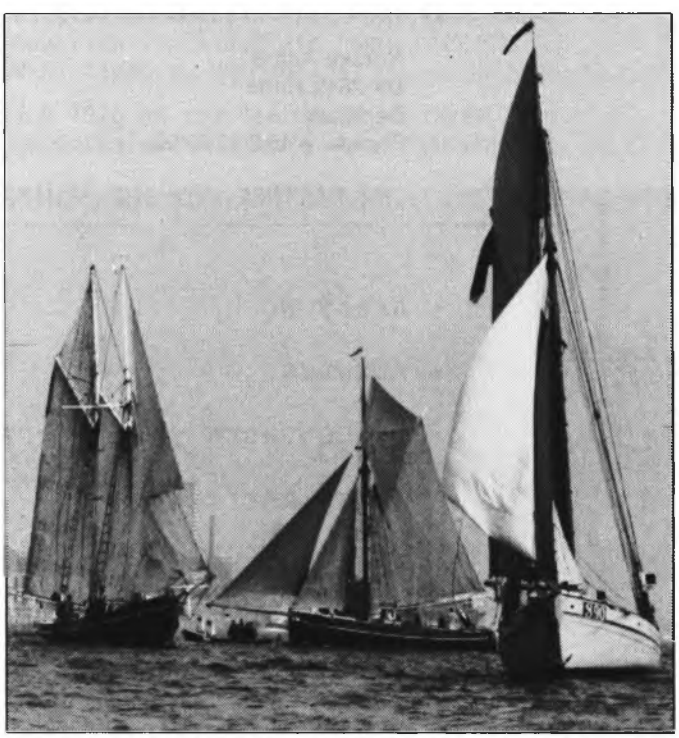
JAHRZEHNTELANGE ERFAHRUNG
UNÜBERTROFFENE QUALITÄT

798000. Hafengeburtstag

798. Hamburger Hafengeburtstag
10 Jahre Museumshafen Oevelgönne
Das Buddelschiff

Senator Volker Lange und sein Namensvetter Konsul Volker Meier, der an diesem denkwürdigen Tag mein Schipper war, hatten offensichtlich einen guten Draht nach oben. Wie anders konnte man den strahlend blauen Himmel sonst erklären? Für beide zahlte sich ihre würdevolle Präsenz auf oder in der Nähe schwankender (Museums-)Planken aus: letzterer gewann die Maischollen-Regatta, ersterer die Wahl. Ein seltener Glückstag also - wäre da nicht das Buddelschiff gewesen.

Zunächst hungerten die Jungs und Deerns der Seglerparade entgegen, das Ende winterlicher Abstinenz ließ Augen blitzen und Muskeln schwellen. Wer nicht an Bord arbeitete, sollte wenigstens gut essen.



Bilanz auf dem Oevelgönner Ponton: kilometerweise Würstchen, zig Kilo Champignons und mehrere Hektoliter Bier stürzten durch Zuschauerkehlen.

Währenddessen strebten drei Dutzend traditionelle Schiffe unter Segeln und mit Motor den Landungsbrücken entgegen. Vollzeugbrise war angesagt, weidlich ausgenutzt, teilweise übertrieben: beim "Stader Wappen" weiß man nie, ob sie beim Segeln immer gleich alle Plünnen lüften wollen. Denn nach der Wende beim Grasbrookhafen scherten sie sich den Teufel um die scharfe Kreuz, tobten durch die Reihen und bekamen mit ihrer Krängung auch noch automatisch die Seitendecks gewaschen.

Eine schwimmende Disco mit Oldies war auch unterwegs und schob in breiter Front die Gaffler auseinander: Unter Anmeldungen angekündigt als "HHLA I" nicht etwa mit dem Rufzeichen, sondern mit 30 t Hubkraft ausgerüstet, die der neu erworbene Hafen-Schwimmkran des Museums stolz mit hochgereckter Nase spazierenfuhr.

Allemal so lang präsentierte sich auch "Anny von Hamburg", die gemeinsam mit der doppelt so großen "Atlantis" ex Feuerschiff Elbe 2 die ehrenwerten Gäste elbauf und -ab beförderte. Jüngster Gefährte der fein dampfenden Museumsbarkassen und -schlepper: die "Altona", soeben als antikes Objekt vom Museumshafen Flensburg übernommen. 'Flagge zeigen' hatten sich die Nordlichter gesagt, und was da am Mast wehte, glich von Größe und Farbe her einem Spi, der jedem Admirals-Cupper zur Ehre gereicht hätte!

Nachdem die Muskeln nun so richtig durchgeknetet, die Plünnen getrimmt und die Seebeine wieder gewachsen waren, begann der Ernst der Sache: die Maischollen-Regatta, vom Kurs her eine verbesserte Ausführung der Klöben-Regatta, denn zu runden war nicht der grüne Turm vor dem Mühlenberger Loch, sondern die nächste Tonne vor Wittenbergen.

Eine glänzende Zugabe zur Geburtstagsparade, die gleichzeitig Gratulation für den 10jährigen Museumshafen darstellte. Von Luv und Lee schossen die Kutter, Ewer, Schoner, Skutsje, Smacken, die Gaffelketsch und die Barkentine heran, wild entschlossen, jeden Gegner auszusegeln, der ihm in den Weg kam oder nicht.

Vornehm hielten sich die Plattbödler zurück, als an der Spitze die Ausweichregeln nachgeschlagen wurden. Wer behielt die Nerven, wer konnte die längsten Schläge bis dicht unter Land machen? Wer wollte an seiner Ausweichpflicht eben noch vorbeikommen, weil er doch so schön auf Steuerbordbug von Wind und Strom geschoben wurde? Doch Höflichkeit war auf dem Hinweg Trumpf, und es gab viele saubere Manöver zu bewundern. Wohl dem, der sein Schiff gut kennt und es nach den Gegebenheiten steuert!

Aber was ist das - es rummst und scheppert achteraus, Eisen knallt auf Eisen. Ewer und Segelschute küssen sich heftig, die Folgen sind ernst. Der "Eule" droht ein Flügel abzubrechen, den sie dringend benötigt. Ausfall.

Vorn tut "Atlantis" immer noch so, als nähme sie an der Regatta teil. Mit einem (!) langen Holeschlag hat sie die gesamte Amwindstrecke absolviert, da sage noch jemand, Rahsegler lieben die Wärme ab 60 Grad. Lange geht das nicht mehr gut, denn Volker rutscht auf seiner Ruderbank aufgeregt hin und her, gibt Anweisungen zum Setzen des Toppsegels. An der Tonne hält ihn nichts mehr, er spurtet zum Mast, und auf mir liegen plötzlich Hoffnung, Wohl und Wehe, seine "Aurora" über die zweite Hälfte der Wettfahrt zu bringen. Und zwar - wie überflüssig zu erwähnen - möglichst als Erste!
Die Chancen stehen gut, denn wir sind gerade dabei, die 57 Meter des Dreimasters zu überholen. Gegen uns spricht nur der berühmte Satz Länge läuft, doch nicht etwa die der sparsam betuchten "Atlantis", sondern der mit 285 qm behängten "Valdivia". Gegen uns eingestellt ist aber auch die Tide, wenngleich in den letzten Zügen. Eine Stunde dauert es mindestens noch, bis ihre Kraft mit der des Windes linientreu wird. Zu allem Unglück geraten wir in die Abdeckung von Finkenwärder mit Turbulenzen und flauen Löchern, ob-

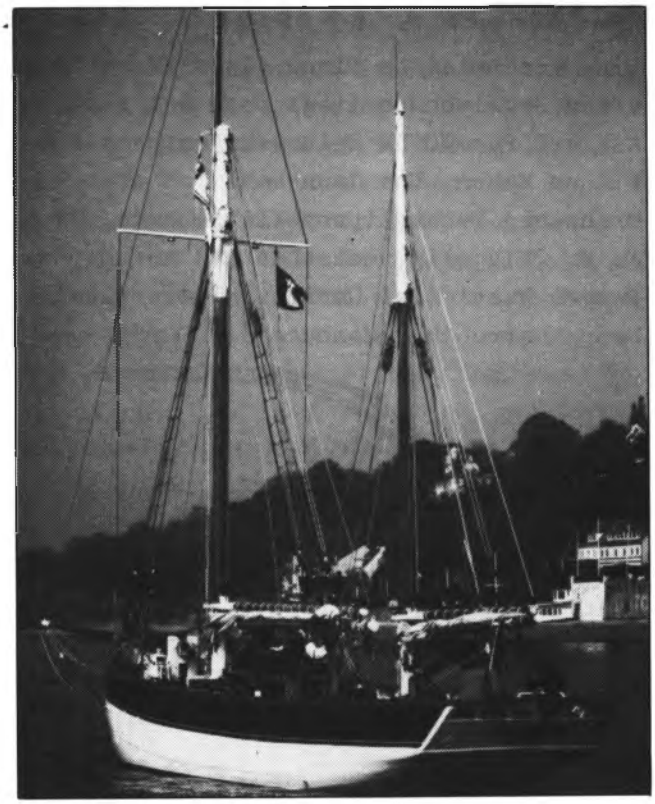
wohl das Kielwasser dem roten Tonnenstrich näher ist als dem grünen. Alle Tricks aus der Segelkiste hervorgekramt, die Fock zum Schmetterling ausgebaumt, die Crew als Windfang auf dem Vordeck aufgestellt, der alte Schoner kommt unaufhaltsam näher, verdammt, in Höhe Köhlfleet schiebt er sogar seine lange Nase vor "Aurora's".

Doch wat so'n olen Flußschipper is - der kennt sien Woter un schiet sich nich inne Büx. Jawoll, wir kehren den besagten Spruch um,und auf einmal läuft nicht mehr Länge sondern Kürze, des Kiels nämlich, der da so dicht am Elbewanderweg längs schrapt, daß wir von Bord aus Blumen pflücken könnten. Der Herr über Wogen und Lüfte verkniff sich ein Grinsen und geleitete den schwarzen Kutter sicher durchs Ziel.

Wieso denn Buddelschiff? Ach ja, die ersten drei, "Aurora", "Valdivia" und "Betty", rauschten so schnell an Oevelgönne vorbei, daß sie noch einen Schlag in den Köhlbrand hinein liefen. Von der Spitze des Klüverbaums aus entschloß sich Uwe, den Sieg seines Kontrahenten mit einer Flasche Rotwein gebührend anzuerkennen. Die sollte zwar die Besatzung der "Aurora" austrinken, doch Augenzeugen fanden sie beim Zusammenfegen der Scherben und beim Auffeudeln des Getränks. Uwe- noch zwei Wurf! Eine Flasche hat er aber später bei der Preisverleihung richtig überkommen lassen. Und welches is nu dat Buddelschipp? Das, geneigter Leser, überlasse ich Deiner Entscheidung!

Anmerkung: Zu berichten ist unbedingt auch von der Vergabe der "Schönheitspreise". Die BruKarKlu-Jury hatte sich Uwe Krönckes 78jährige Dame, den Giekewer "Frieda", als bestrestauriertes Museumsschiff ausgeguckt. Was sie schon hinter sich hat, darauf muß "Aurora von Kristiansund" noch hoffen. Der ihr zugesprochene "Entwicklungspreis" soll zu derselben verhelfen. Schwierigstes Unterfangen: die Beurteilung des Schiffes mit

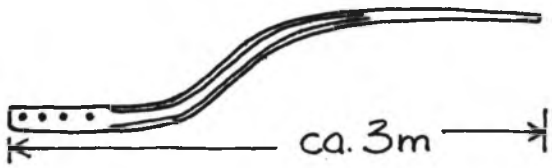
den schönsten Linien und dem aufregendsten Segelkleid. Bei 38 Bewerbern fiel die Entscheidung schwer, und so wurden die Flensburger "Carmelan" und die Hamburger "Goede Will" zu den ungekrönten Königinnen gekürt. Für jeden der drei Preise waren 1000 DM als Unterstützung für die Infahrthaltung ausgesetzt. Wie wir alle wissen, ist das bei Traditionsseglern ein Tropfen auf den heißen Stein, aber für die weitere Arbeit eine Motivation.



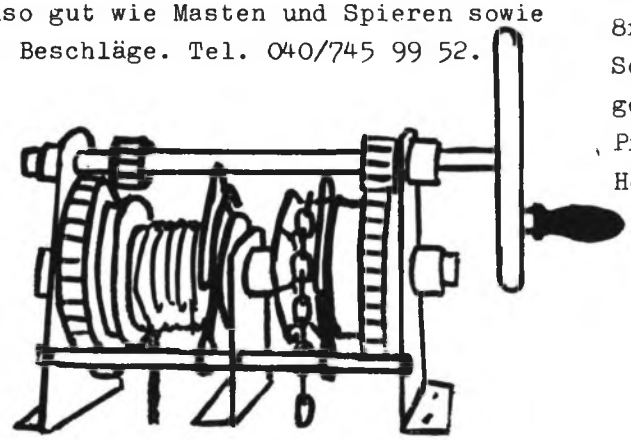
Das interessanteste Ereignis am Sonntag "danach": das Wettwriggen der Arbeitsboote im Museumshafen. Im harten Match-Racing kämpften 16 Teilnehmer gegeneinander, vom Azubi bis zumProfessor, vom Handwerker bis zum Künstler, vom begabten Neuling bis zum alten Regattahasen. Hierbei wurden unterschiedlichste Fähigkeiten, hartes Training durch Trockenübungen und heißer Ehrgeiz in die Waagschale geworfen. Im Endlauf hockten sich wieder einmal Uwe Kröncke (Frieda) und Rainer Thönnessen (Catarina) gegenüber; letzterer konnte den Sieg deutlich für sich entscheiden. Doch er wurde von einem weiteren Gegner herausgefordert: in Gestalt des "Herrn über den Ponton" Möbius. Zwar blieb Rainer unschlagbar, jedoch entschädigte das Preiskomitee den tapferen Mitstreiter mit dem erhofften Sekt.

Gibst Du mir – nehm ich Dir

Eine geschmiedete Pinne eines Ewers oder einer Segelschute liegt noch bei mir im Keller. Für 70 DM Selbstkostenpreis ist sie zu haben. Und dann habe ich noch 1 bronzenen Verstellpropeller von ca. 140 cm Ø, 2flügelig, meistbietend abzugeben. Fragen kost' nix! Christian Bauer, Feldbrunnenstr. 15, 2Hamburg13, 040/444772.



KLEINE WINSCHEN baut Manni Becker
LxBxH 400x240x300
ebenso gut wie Masten und Spieren sowie alle Beschläge. Tel. 040/745 99 52.



BOTTERYACHT "YSABEL" 9x3.2x0.3, Bj. ca. 1900, Eisen. 40qm, OM636, Log, Lot, Ankerwinde, eingerichtet für 3-4 Leute. VB 55.000DM. Liegt HH. Tel. 04674/804.

Suche gebr. Ankerwinsch für 15m-Tjalk (Skutje). Werner Boyens, 2251 Hallig Hooge, Tel. 04849/234.

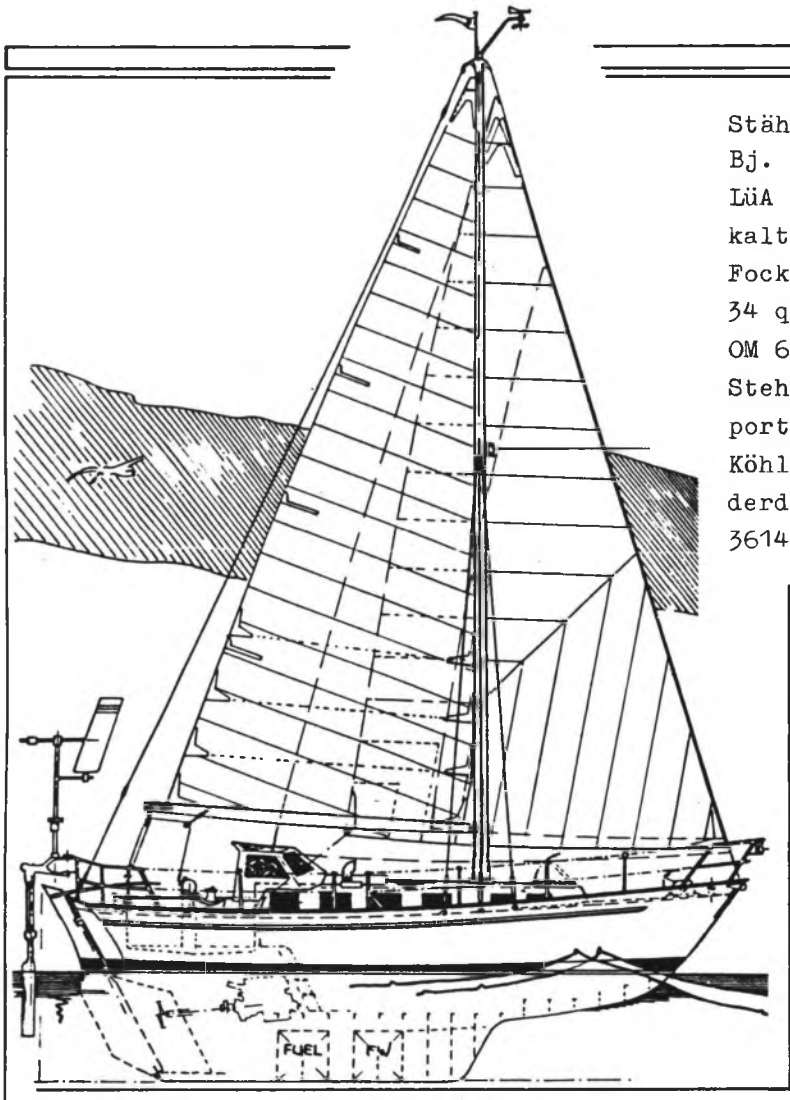
KLEINER GAFFELKUTTER 4,5x1,8m, ehem. Rettungsboot (offen), Klinkerbauweise, Eiche/Esche/Ulme, sehr gesund. Besonders stark gebaut (Jeetzel-Werftbau Nr. 301). 1980-81 aufgetakelt, Schwertkasten und alle Beschläge feuerverzinkt. Mast Lärche 5m lg. 14qm Segelfläche, Kluiver, Fok, Groß u. Topsegel, alle aus Baumwolle (Molenaar). Atemberaubende Segeleigenschaften, sehr gutmütig. Umständehalber nur in kompetente Hände. Rolf Lepstück, Behrste 6, 2161 Estorf.

Verkaufe aus der Berufsschiffahrt einen Yanmar 2-Zyl.-Schiffsdiesel T.TL. Langsamläufer 18 PS feineinstellbar: Handgas, 24-V-Gen., Wendegetriebe, Schwungscheibe zum Handstart, Anlasser: Welle m. Flansch Ø35mm x 2250mm lang, 3flüg. Bronzeschraube Ø550mm, Wellenkoker Bronze m. Packg. + Fettschm., kompl. Werkzeugkasten, el. Schalter u. Anschlüsse. Maße: L 1100 x B 600 x H 900. Nagelneu in Originalverp.! VB 6000 DM. Wolfgang Netzer, Yachthafen Speck, Unter der Friedensbrücke, 6 Frankfurt/M., 069/639924.

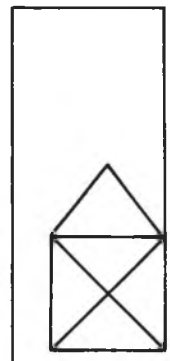
Segelyacht Bj. ca. 1920, Hatecke Dornbusch, Eiche auf Eiche, Kielschwerter, 8x2,5x0,8 (1,5) m. Gewicht ca. 3,5 t, Segelfläche ca. 27 qm (z.Zt. leider hochgetakelt), Segelriß für Gaffelrigg vorh., Preis 9.900 DM. M. Bünting, Schölischer Hochfeld 21, 2160 Stade, 04141/45949.

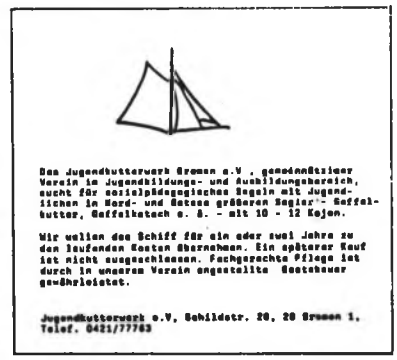
Beiboot 2,20 x 1,46 m
Spitzkahn mit Spiegel, Sipo auf Eiche, Krummholzspante - kupfergenietete und verleimte Außenhaut - Gesellenstück
DM 3.500,--
Tel.: 040/36 14 9-411 gesch.
040/743 46 92

BEIBOOT des ehem. Frachtseglers ALIDA, Hamburg, zu verkaufen! LüA 4,8 x B 1,7 x Tg 0,25 m. Bauwerft J. Pehrs, Glückstadt. 1 a Zustand, Eiche auf Eiche karweelgeplankt; naturlackiert: Außenhaut, Dollbord, Duchten, Stringer, Mast, Ruder, Pinne, Riemen + Pers.-Stütze! VB 3900 DM. Berend Bohlmann, Harzensweg 6, 2000 Hamburg 60, 040/618724.



Stählerne Segelyacht, Sloop, Langkieler, Bj. 1972, G. Behrens-Werft, Feltz-Riß, LüA 10,15 x B 3,00 x Tg 1,58 m. Rumpf kaltverzinkt, Groß 23,5; Fock I 29,5; Fock II 17,5 qm; braunes Dacron; Genua 34 qm, weißes US-Dacron. MB 4-Zyl.-Diesel OM 636, 30 PS, Umlaufkühlung. 5 Kojen, Stehhöhe 1,84m. Zubehör Slip- und Transportwagen. Liegt Elb-Segler-Vereinigung, Köhlfleet, Hamburg 95. P.G. Behrens, Norderdeich 31, 2103 Hamburg 95, gesch.040/36149-411, priv. 040/743 46 92.



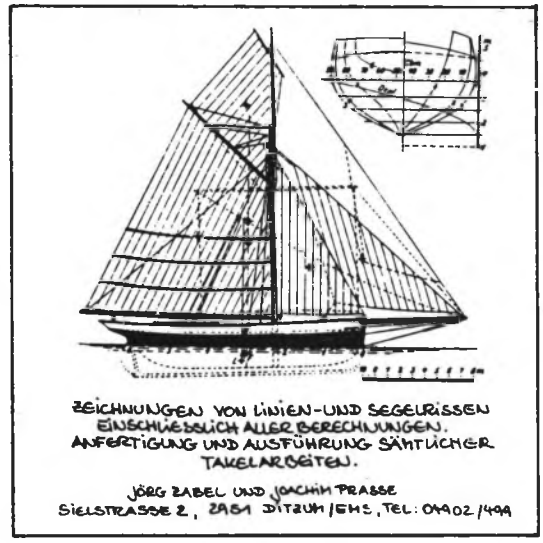


Das Jugendhuttenwerk Bremen e.V., gemeinnütziger Verein im Jugendbildungs- und Ausbildungsbereich, sucht für sozialpädagogisches Segeln mit Jugendlichen in Nord- und Ostsee größeren Segler - Gaffelkutter, Gaffelketsch o. ä. - mit 10 - 12 Kojen.

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 Bootsmeister gewährleistet.

Jugendhuttenwerk e.V, Schildstr. 20, 28 Bremen 1, Telef. 0421/77763

Schiffswendegetriebe ZF elektromechanisch 2 : 1 für ca. 150 PS / 1200 U/min mit passendem 3-flg. Broncepropeller rechtsdrehend, Durchmesser 91 cm zusammen DM 1800,--. Museumshafen Oevelgönne e.V.
Tel. 040/8808451



LEMSTERAAK

ca. 1920 gebaut, 120 m² Segelfläche
15 m (LüA 20 m) x 4,50 m x 1 m
Rumpf erneuert 1978/79 Krügerwerft Rendsburg
Innenausbau neu Mahagoni 1984 Winklerwerft Bremen
Großsegel de Vries 1983
Klüver Meyerdierks 1987
Echolot, SSB, UKW, AP Navigator
Maschine Perkins 65 PS

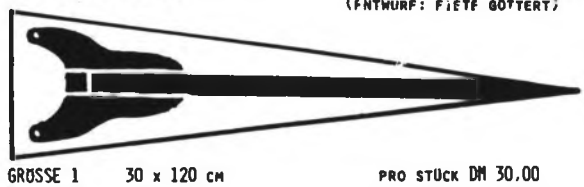
Rolf von der Thüsen, 2811 Kleinenborstel 58
Tel. d 0421/ 34 99 071/72

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

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

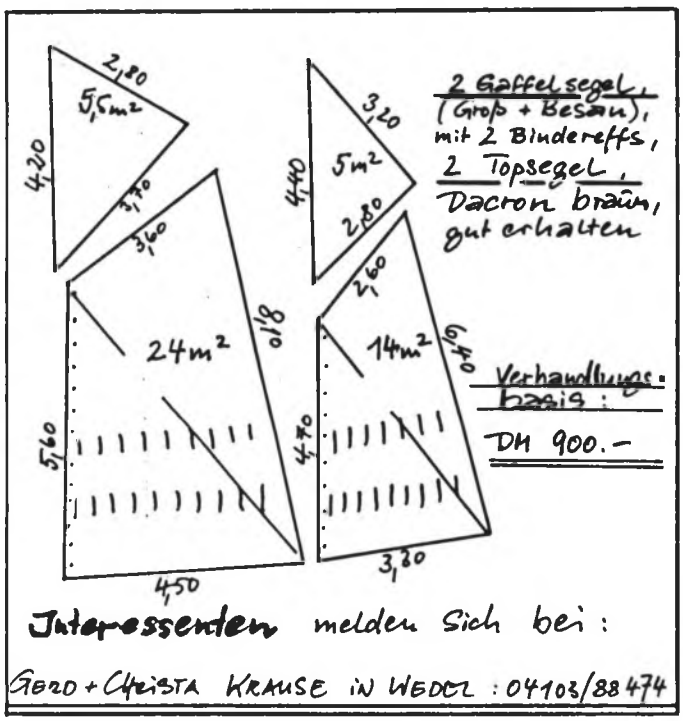


GRÖSSE 1	30 x 120 cm	PRO STÜCK DM 30,00
GRÖSSE 2	60 x 240 cm	PRO STÜCK DM 40,00

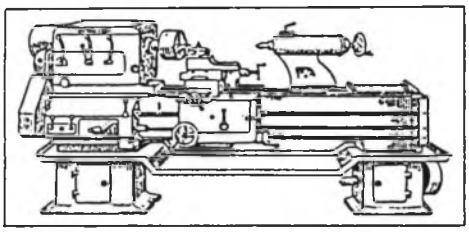
MATERIAL: WEIßES POLYESTER-FLAGGENTUCH MIT IN SCHWARZ AUFGEDRUCKTER GAFFEL, MIT LIEKBAND, AUGE UND BÄNDSEL. PREISE INCL. MEHRWERTSTEUER, PORTO UND VERPACKUNG!
AUSLIEFERUNG DURCH:

TOPLICHT GmbH
Schiffsausrüstung für die traditionelle Segelschiffahrt

Friesenweg 4 · Hamburg 50
Tel: 040/880 60 77



DREHARBEITEN



HEINZ SIMANSKI
2170 Hemmoor
Peykesweg 10
Privat 04771 7578
Dienst 3662

VOLVO PENTA Service
Ersatzteile · Wartung · Reparatur · Austausch
Vertragswerkstatt
BOOTSMOTOR LEICHTDIESEL
SCHWERDIESEL TECHN. ZUBEHÖR
DIE SPEZIALISTEN RUND UM DEN MOTOR
CARL BAGUHN KG
Motoren · Instandsetzungswerk
Wandsbeker Straße 252 · Postfach 26 01 12
2000 Hamburg 26
Verkauf Montag bis Freitag 7 - 17 Uhr
Telefon (040) 25 [illegible] 73

Walker-Schlepplog
Knotmaster Mk. III
mit Ersatzimpeller
im Holzkasten
für DM 250.-
zu verkaufen
040-47 37 09

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

bulleye
Versandbuchhandlung Maritimer Literatur
Wilhelmshavener Str. 7
D - 2300 KIEL 1
Tel.: 0431/803567 (Tag & Nacht)

Wir haben die Bücher, die Sie brauchen (in- und ausländische Titel) über:
- Traditionelle Segelschiffahrt -
- Yachtsport - Yacht- u. Bootsbau -
- Schiffsmodellbau - Antiquariat -
- Navigation - Handbücher -
- Handelsschiffahrt - u.v.a.
... **und liefern portofrei!**
Gegen Einsendung von DM 1,50 in Briefmarken (bzw. 1 intern. Antwortschein) erhalten Sie unseren neuen über 50 S. starken Katalog frei Haus.

Die schönsten Traditionssegler in Deutschland T. Fenske
Dieses Buch porträtiert vierzig der schönsten deutschen Traditionssegelschiffe und erklärt die gemeinsame Idee der Eigner sowie Schiffstypen.
120 S. mit gut 80 Abb., davon 12 in Farbe. Großformat 21 x 28 cm, farbiger Einband.
ISBN 3-924381-12-7,
nur DM 24.80

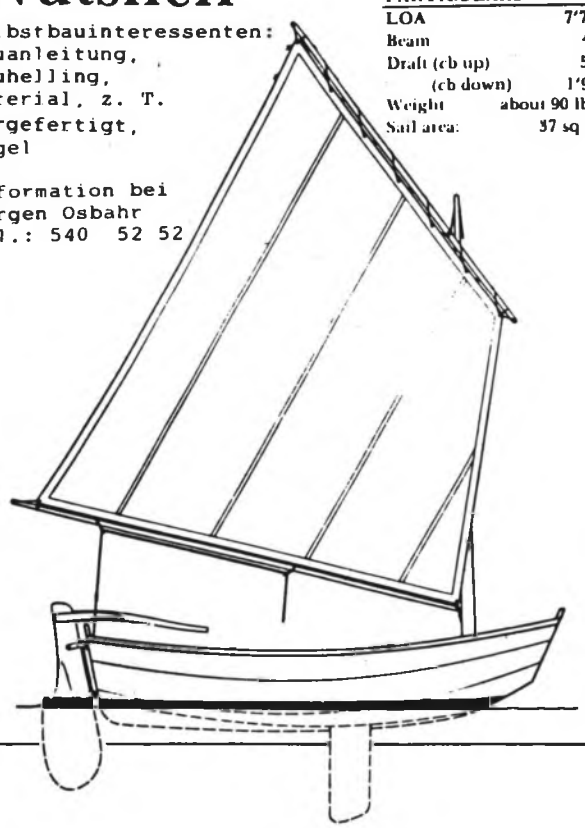
WoodenBoat

Nutshell
Selbstbauinteressenten:
Bauanleitung,
Bauhelling,
Material, z. T.
vorgefertigt,
Segel

Information bei
Jörgen Osbahr
Tel.: 540 52 52

PARTICULARS

LOA	7'7"
Beam	4'
Draft (cb up)	5"
(cb down)	1'9"
Weight	about 90 lbs
Sail area:	37 sq ft



Schlepperlied

Ich liebe im Hafen
vergammelte Schlepper,
die rostig vom Wasser
und faulig vom Wetter,

die im hintersten Winkel
von Schiffen träumen,
die sie einmal zogen,
jetzt doch versäumen.

Wer gibt mir Farbe,
ein neues Kleid,
rot für den Schornstein
und schwarz für den Leib;

wer bläst Dampf
mir ins Herz hinein?
Trosse los,
dann steige ein!

Ich will nochmal schleppen -
doch das sind ja Riesen,
da würd' mich das Schleppen
auf einmal verdrießen.

Wo sind meine alten
Spielgefährten?
Verrottet, zersägt
sie nicht wiederkehrten;

führ' mich zurück,
hab' zuwenig Dampf,
will lieber Ruhe
statt der Kräfte Kampf,

binde mich an
ich bin ja zufrieden
ein bißchen noch
am Wasser zu liegen.

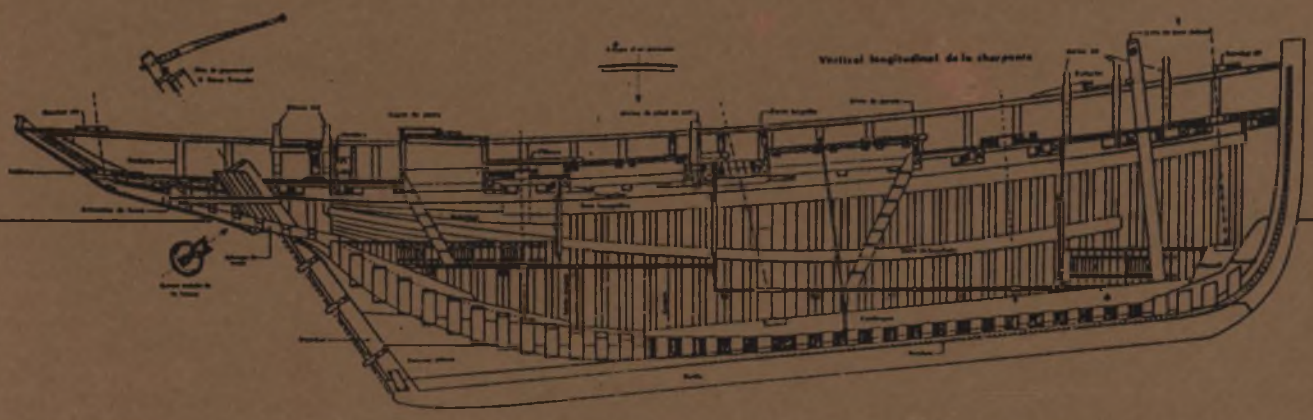
◆

Gewidmet einem Schlepper
im Hafen von Triest

Wick Wimberger
Cumberlandpark 39
A-4810 Gmunden/Traunsee

BISQUINE "LA CANCALAISE"

Nachbau eines Originals von 1905
Stapellauf 18.4.87 in Cancale/Bretagne

Bisquines wurden bis vor 50 Jahren und ausschließlich in Cancale oder Granville für den Fischfang mit Treib- und Schleppnetzen oder Leinen gebaut.

LüA	17,60 m
LWL	14,57 m
B	4,74 m
Tg	2,20 m
Dep.	45 t
Segelfläche	250 qm