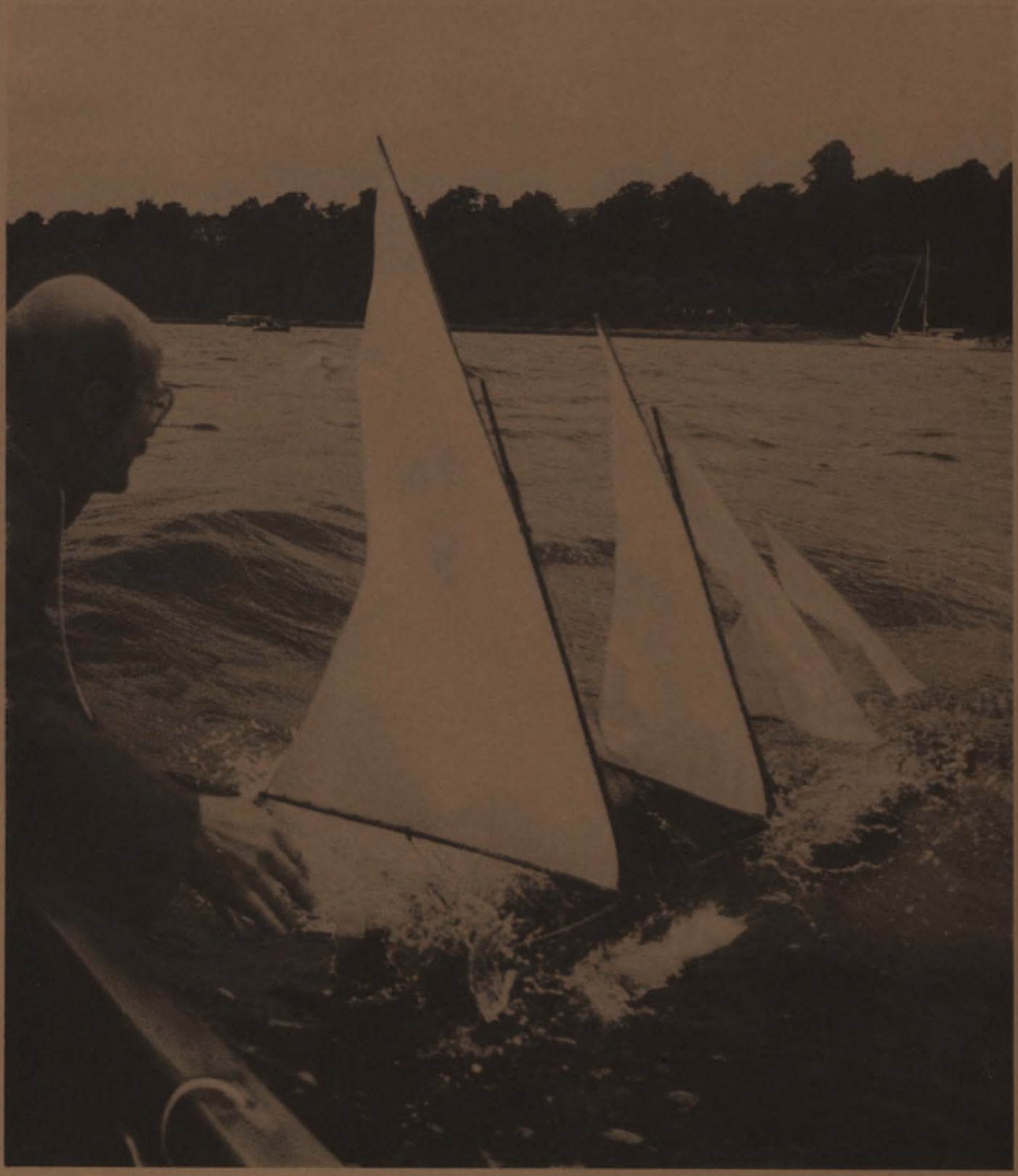
PIEKFALL

Mitteilungsblatt für die Freunde des Gaffelriggs No. 37◊88



PIEKFALLE

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

Redaktion Monika Kludas · Fritz Brunner · Margot Harder · Rudy Simek · Herbert Karting · Helmut Haake · Wolf F. Grieme · Bernd Schmiel · Museumshafen Kiel · Jan Kobarstein

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) 3345
Breitenburger Str. 6 - 2210 Itzehoe Tel:04821/~~7 67 61~~

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

Im geographischen Sinne ist das Piekfall endlich wieder mal "kosmopolitisch" gefüllt, eine der wenigen Ausgaben, in denen es gelingt, aus allen deutschen Museumshäfen zu berichten (auch wenn kein einziger Beitrag von dort geliefert wurde, pfui!).

Im seglerischen Sinne freue ich mich, daß Eure Berichte auch vielseitige Themen umfassen. Flotte A traf sich mit Flotte B in Wübbeldemoor - das mußte häufig herhalten, wenn es nichts anderes gab.

All das darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, daß es in den Kalfatnähten und unter den Nieten der Oldtimerszene gärt. Kaum ein Museumshafen, kaum eine Vereinigung, von denen nicht giftige Dämpfe aufsteigen! Es geht um knallhart geäußerte Interessen von Cliquen, die sich innerhalb der Vereine gebildet haben, oft schon vor Jahren. Mitglieder fühlen sich auf den Tampen getreten, Machtkämpfe werden ausgefochten, jedes Mittel bis hin zum Rufmord ist recht und billig.

Diese Entwicklung erinnert mich in ihrer Un-Qualität sehr stark an die jüngsten politischen Ereignisse im nördlichsten Bundesland. Wer kann sich denn als Bewahrer von Kulturgut bezeichnen, wenn er wie ein wütender Wolf seine Genossen wegbeißt, die sich in friedlicher Absicht nähern? Ist denn trotz des ständigen Zuwachses von alten Schiffen und den Verrückten, die sich mit ihnen abgeben, nicht genug Wasser für alle da?

Nein, es herrscht ein gnadenloser Wettbewerb, nicht nur bei den zahllosen Regatten in America's-Cup-Manier, auch im Hafen. Provoziert durch "Schönheitspreise", angefacht durch den Druck der Geldgeber, die nur stadtpolitisch "wertvolle" Projekte unterstützen, geschürt durch die vernichtenden Kritiken aus den Lagern der "Fundis" und "Realos" der Restaurierung.

Ich plädiere dafür, ab sofort nicht mehr dem Einsammeln vergessener Wanderpreise hinterherzulaufen. Mir macht es keinen Spaß mehr, die traditionellen Treffen der sogenannten Freunde des Gaffelriggs zu besuchen, wenn sich die Freundschaft auf Materialismus beschränkt und die Menschlichkeit wie Abfall verklappt wird.

Monika

Leserbrief

Gaffelfreunde,Ästhetik und Geschäft.

Wie dem Bericht über das Herbsttreffen in Glückstadt zu entnehmen war,wurde dort ein Preis für "estetische" Plastikschiffe an einen Cornish-Crabber-Nachbau verliehen.Ich frage mich nun, welchen Zweck die Anführungsstriche verfolgen.Sollen sie die eigenartige Rechtschreibung hervorheben,oder wollte der Berichterstatter die Ästhetik eines Kunststoffbootes in Frage stellen? Natürlich kann auch ein Kunststoffboot ästhetisch sein,nämlich dann,wenn bei ihm die Proportionen stimmen und seine Gestalt etwas völlig Neues darstellt, etwas,das nur mit diesem neuen Werkstoff in eine Form zu bringen war.Das ist das Entscheidende!
Eine überlieferte Bootsform,die an den Baustoff Holz gebunden ist,in Plastik nachzubilden,kann nicht ästhetisch sein. Das ist etwa so,als wenn die Stütze der Hausfrau der Patina auf dem Familiensilber mit Sidol zu Leibe rückt.

Die Freunde des Gaffelriggs haben es sich zur Aufgabe gemacht,traditionelle Schiffe und Boote zu restaurieren,zu unterhalten und zu betreiben,sowie in überlieferter Art neu zu erbauen.Es ist nicht ihre Aufgabe für industriellen Kitsch Reklame zu machen.

Fritz Brunne

SCHIFFSFRAGEBOGEN

Bitte bald zurücksenden an:

VEREINIGUNG ZUR ERHALTUNG SEGELNDER BERUFSFAHRZEUGE
MUSEUMSHAFEN OEVELGÖNNE e.V.
Oevelgönne 42 2000 Hamburg 52 Tel: 040/880 73 77

Name des Schiffes: Heimathafen:

Unterscheidungssignal: | Staatszugehörigkeit: | ständiger Liegeplatz im Sommer/im Winter:

Eigner: | Telefon:

Anschrift:

Schiffsgattung: | Takelung: | Segelfläche am Wind: m^2

Besegelung: (Zahl+Art d.Segel)

Ort+Jahr der Erbauung: | Name+Anschrift der Erbauer: | Bau Nr.:

Baumaterial: | Klassifikation:

Art der Antriebsanlage: | Hersteller:

Typ: | Leistung PS= kw

Hilfsmotoren:

Länge Rumpf: m | Gesamtlänge: m | Länge CWL: m | größte Breite: m | Raumtiefe: m | Tiefgang: m

Bruttoraumgehalt: BRT m^3 | Nettoraumgehalt: NRT m^3

Tragfähigkeit: | Deplacement: (Wasserverdr.)

Verwendung des Schiffes: | Besatzung:

Ausrüstung (z.B.UKW,RADAR)

Umbau bzw.Restaurierung von/bis: | Werftarbeit/ Eigenarbeit:

Art und Umfang der Arbeiten:

am Rumpf

an den Aufbauten:

an Rigg+Segeln

am Innenausbau:

an der Maschine:

benutzte Pläne,Unterlagen,Bücher usw.:

Vorbesitzer von/bis: | Name des Schiffes: | Name des Eigners: | Verwendung/Fahrtgebiet/Umbauten/Maße:

Bemerkungen:

Unterlagen,Literatur, Schiffsstempel,Fotos:

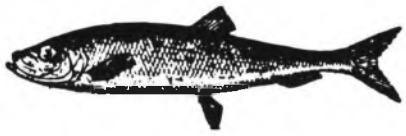
Wissenswerte Angaben, die im Fragebogen nicht untersubringen sind, bitte auf einem Extrabogen mitteilen!

SONDERAUSGABE: DIE SCHIFFE DER FREUNDE DES GAFFELRIGGS

In der PIEKFALL-Redaktion ist der Vorschlag von "Eule"-Schipper Bernd Schmiel beim Jahrestreffen diskutiert worden, ob wir einen Kalender mit Schiffen der Freunde des Gaffelriggs herausgeben sollen.
Das Ergebnis: Um in unseren Kreisen die Schiffe einerseits optisch ansprechend präsentieren zu können, aber auch um umfassende Informationen über die Vielfalt der Traditionssegler, ihrer Geschichte und Restaurierung zu geben, wollen wir eine Loseblatt-Sammelmappe erstellen.
Für die Überlegungen zur Gestaltung liegen uns verschiedene Anregungen vor, z.B. die Broschüre des Museumshafens Oevelgönne und eine Sammlung des norwegischen Colin-Archer-Clubs.
Der Inhalt: Schiffsportrait (Foto und Segelplan), technische Daten und Historie, in Form einer Kurzgeschichte erzählt.
Die einzelnen Blätter, deren Format noch zu bestimmen ist, sollen zu einer Präsentationsmappe zusammengefaßt werden, die ständig zu ergänzen ist. Mehrere Firmen haben bereits Interesse bekundet, solche Mappen zu sponsern, natürlich nicht mit protzig-dominierendem Markenzeichen.

Nun brauchen wir unbedingt (seufz!) Eure Mithilfe!!! Der schon (fast) allen ach so bekannte Schiffsfragebogen wird neuen Aufschwung erleben und liegt für alle Schiffseigner und/oder deren Stammcrews dieser Ausgabe bei. Wir möchten die Freunde des Gaffelriggs anregen - auffordern - ermutigen, der Redaktion den Bogen (mit gutem Foto, falls vorhanden) mit ein paar persönlichen Worten zur Restaurierung / zum Nachbau zurückzuschikken. Und zwar spätestens bis zum 31.8.88. Denn unser Ziel ist, diese Sammelmappe mit einer Grundanzahl von Schiffsportraits zum 800. Geburtstag des Hamburger Hafens im Mai '89 zu veröffentlichen. Das wäre doch toll, oder? Alle andren Porträts erscheinen danach in lockerer Folge, ebenfalls als Loseblätter, im Piekfall.

Also los!



DIE KIELER SPROTTENREGATTA

Liebe Oldtimerfreunde,

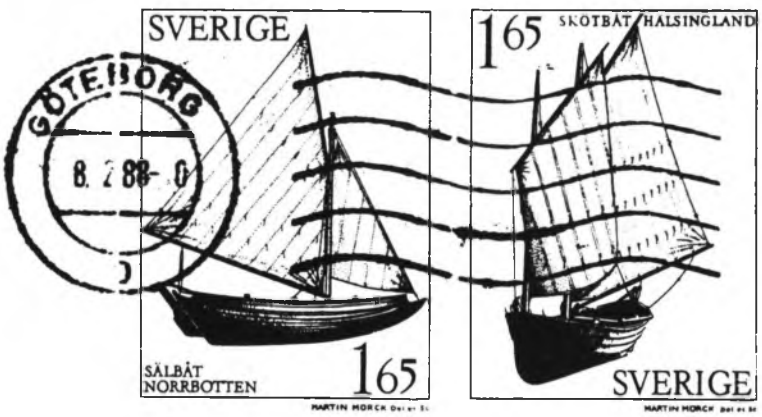
unser herrliches Ostseesegelrevier, die Kieler Förde und Bucht, ist Euch allen sicher seit vielen Jahren ein Begriff, obwohl hier vor 1987 keinerlei sportliche Aktivitäten mit Traditionsschiffen stattgefunden haben.
Erstmalig im vergangenen Jahr hat unser Verein als Ausrichter die Kieler-Sprotten-Regatta für Oldtimer veranstaltet, die jedoch dank Eurer engagierten Teilnahme knapp zu einer Nostra-Asgard-Wettfahrt wurde. Zugegeben, die Wetterbedingungen waren drei Tage vor der Regatta denkbar ungünstig. Die Meldung von nur 7 Teilnehmern aber war blamabel für die ganze Szene, die sich auf der einen Seite über behördenseitige Verständnislosigkeit mokiert, die den Oldtimerseglern in Kiel entgegengebracht wird, wenn es aber darum geht, hier einmal neue Maßstäbe für die Zukunft zu setzen, haben plötzlich persönliche Querelen augenscheinlich Vorrang vor der Sache. So geht das nicht! Wir sollten doch unser schönes Hobby, welches gleichzeitig den Erhalt wertvollen Kulturgutes beinhaltet, nicht von Profilneurosen überlagern lassen. Nun jedoch genug der Schelte, wem der Schuh des Vorangegangenen paßt, der wird ihn sich hoffentlich auch anziehen.
Für diejenigen unter Euch, die einen gemeinsamen Gedanken in der Betreibung eines Traditionsschiffes sehen und ihr Schiff voll Stolz präsentieren, haben wir unseren Optimismus bewahrt und rufen auch dieses Jahr wieder zu der Kieler-Sprotten-Regatta für Oldtimer auf.
Die Regattabesprechung findet am 16. Juni 1988 um 19.00 h auf der "Ariadne" statt. Das Sammeln der Teilnehmer erfolgt dann am 17. Juni 1988 um 8.30 h Höhe Schwentinemündung, der Start ist um 9.00 h an der roten Tonne K 6.
Die Regattastrecke ist das Fahrwasser der Kieler Förde vorbei an Heikendorf, Möltenort, durch die Friedrichsorter Enge, Laboe und Kieler Leuchtturm, der als Wendemarke gegen den Uhrzeigersinn zu umrunden ist und wieder zurück bis zur

Blücherbrücke, der Ziellinie.
Die Strecke beträgt ca. 23 sm, wobei je nach Wind- und Wetterverhältnissen eine Verlängerung oder Verkürzung auf der Regattabesprechung vereinbahrt werden kann.
Alle Teilnehmer sollten jedoch bis 19.00 h wieder an der Kiellinie fest sein. Es erfolgt dann die Begrüßung der Teilnehmer durch Vertreter der Stadtverwaltung auf der "Ariadne", unserem maritimen Vereinsheim. Im Anschluß wird den Schiffsbesatzungen eine warme Mahlzeit gereicht, mit Bier vom Faß natürlich.
Nachdem die Regattaleitung die Sieger, unterteilt in Schiffsklassen, ermittelt hat, findet die feuchtfröhliche Siegerehrung mit Preisverleihung statt. Der Ausklang des Abends erfolgt dann mit Tanz und Schwoof.
Wir hoffen diesmal auf rege Teilnahme.
Startgeld und sonstige Ungepflogenheiten werden weiterhin nicht erhoben, dafür ist aber Sportgeist und viel gute Laune mitzubringen.

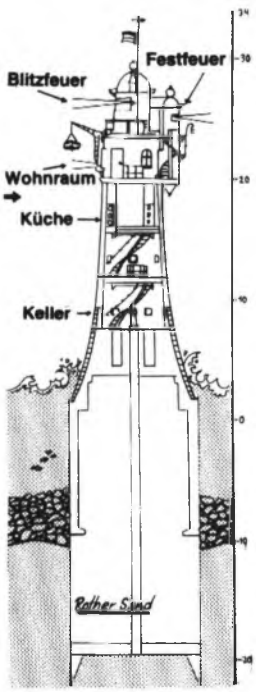
Mit Mast- und Schotbruch

MUSEUMSHAFEN KIEL e.V.

»Nostra« in Kiel



" FAB-Förenigen Allmoge Båtar" lädt wieder ein zum Aktivitätstag auf Sonn=abend dem 9.Juli 1988 unter dem Motto "Med Allmoge Båtar på Bassholmen" (Mit volkstümlichen Booten auf Bassholm) Das Bootsmuseum,das sich auf dem Gelände einer früheren Werft befindet,ist täglich von 15 bis 18 Uhr geöffnet.
Gastliegeplätze sind vorhanden!
FAB hat über 2500 Mitglieder!
Bassholm liegt an der schwedischen Westküste in der Gegend von Uddevalla/ Lysekill.
Evt.Fragen an Inger Ulfstedt-Fjellsson Karl-Gustavsgatan 26, S 411 25 Göteborg Tel. 031-18 78 72 .

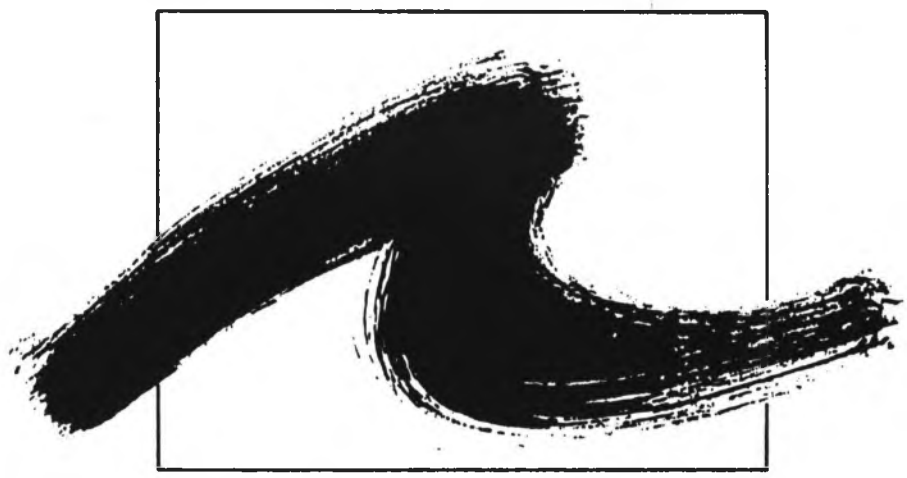


Hinter der 14. Bremerhavener Festwoche mit dem Veranstaltungsschwerpunkt „Spezialisten" verbergen sich folgende Einzelveranstaltungen:

- Basar Maritim mit Kunst- und Handwerksstraße
- Flottenschau der Spezialschiffe mit Demonstrationen im Neuen Hafen, Alten Hafen und auf der Weser
- „Bremerhavener Dreierlei" live von der Festwoche von Radio Bremen
- Sonderausstellung „Europa der Partner" im Ausstellungszelt
- Fachausstellungen „Spezialschiffbau" der Werften und Reedereien im Ausstellungszelt
- Großes Höhenfeuerwerk über der Weser am Sonnabend, 23. Juli 88
- Surf-Demonstrationen auf der Weser und im Neuen Hafen
- Kleinkunst auf dem Basar Maritim
- Live-Musik, Aktionen und Demonstrationen
- Traditionelle Segelschiffe im Alten Hafen und Neuen Hafen
- Heißluft-Ballone im Weser-Park
- Flugdemonstrationen über der Weser und über dem Neuen Hafen
- Spezialisten en Miniature – Treffen der Modellbauer

Das ist der Bremerhavener Sommer '88

SEESTADT



BREMERHAVEN

20. Mai 1988:

Nordsee-Woche 1988

Aus Anlaß der offiziellen Eröffnung der Nordsee-Woche 1988 wird bei einem Hafenfest am Hafenplatz des Weser-Parks die Bark „Alexander von Humboldt" vorgestellt.

29. Mai 1988:

Bürger-Bummel

Ein Straßenfest mit Musik und Unterhaltung in der Fußgängerzone Bürgermeister-Smidt-Str.

11. Juni 1988:

2. Bremerhavener Fisch-in

„Wir mögen Fisch" heißt das Motto auch beim 2. Fisch-in, das die Bürgermeister-Smidt-Straße in ein riesiges Feinschmecker-Lokal verwandeln soll.

17.-19. Juni 1988:

60 Jahre Atlantik-Flug

Als Pioniere der Luftfahrt wurden Freiherr Günther von Hünefeld, Hauptmann Hermann Köhl und der kanadische Major James Fitzmaurice nach einem Nonstop-Flug über den Atlantik am 18. Juni 1928 auf dem Dampfer „Columbus" des Norddeutschen Lloyd stürmisch in Bremerhaven empfangen. 60 Jahre nach dieser ersten Atlantik-Überquerung mit der Junkers W 34 „Bremen" lädt der Club der Luftfahrt zur Jubiläumsfeier nach Bremerhaven ein. Auf dem Flugplatz Luneort treffen sich über 50 fliegende Oldtimer aus ganz Europa zu einem großen Flugtag.

20.-24. Juli 1988:

Spezialisten

Innerhalb der 14. Bremerhavener Festwoche mit Basar Maritim findet erstmals ein Flottentreffen der Spezialschiffe im Neuen Hafen und Alten Hafen beim Deutschen Schiffahrtsmuseum statt. Über 50 „Spezialisten" vom Forschungsschiff und Schlepper bis zum Meßschiff, Passagierschiff, Rettungskreuzer, Schnellboot, U-Boot, Amphibienfahrzeug, Kutter, Trawler, der Hubinsel oder dem Landungsboot, der Barkasse und dem Flugboot stellen sich fünf Tage lang in Bremerhaven vor.

12.-14. August 1988:

Wochenende an der Geeste

Verbunden mit der Regatta „Robbenplate rund" um den Jacobs Suchard-Cup und der traditionellen „Grönland"/„Astarte"-Wettfahrt ist ein Treffen der Wassersportler an der Geeste und ein Besuch des italienischen Segel-Schulschiffs

„Amerigo Vespucci"

vom 9.-13. August 1988 im Fischereihafen Nord.

1./2. Oktober 1988:

Hafenfest der segelnden Oldtimer

Im Alten Hafen und Neuen Hafen beim Deutschen Schiffahrtsmuseum.

1.-4. Dezember 1988:

Nordsee-Cup der Ballonfahrer

Erstmals wird in Zusammenarbeit mit dem Freiballonverein Niedersachsen ein großer Wettbewerb der Ballonfahrer an der Küste ausgetragen. Zentrum des Treffens der Heißluftballon-Fahrer ist der Drachenberg im Bürgerpark.

Informationen:
Büro Bremerhaven-Werbung
Van-Ronzelen-Straße 2, 2850 Bremerhaven
Telefon 04 71 / 4 45 02, Telefax 04 71 / 4 60 65

Das Schul-, Kultur- und Sportamt der Stadt CUXHAVEN lädt ein:

In der Zeit vom 15.-17.7. 1988 findet in Cuxhaven das "Tourenschiffertreffen der KA des DSV statt. Zu dieser Veranstaltung, die in das Hafen- und Altstadtfest eingebunden ist, bemüht sich Herr Rühmkorf (o.g. Amt), auch seeseitig ansprechende, attraktive Schwerpunkte zu setzen. Deshalb mögen wir prüfen, ob Schiffen unserer Vereinigung eine Teilnahme möglich sein könnte!

Meldeadresse:
Stadt Cuxhaven, Postfach 680, 2190 CUX 1, Tel. 04721 / 12-474.

Das Programm in Auszügen:

Fr. 15.7., 19 Uhr Begrüßung durch SVC, KA und Stadt; Grillfest und Band.

Sa. 16.7. vorm. Geschwaderfahrt ins Zehnerloch.

nachm. Besichtigung von Wrackmuseum, FS Elbe 1, Tonnenleger, Rettungskreuzer, Radarturm etc.

20 Uhr Schifferball im Festzelt.

22 Uhr Höhenfeuerwerk!

17.7. So. 11 Uhr Vorführungen im Alten Hafen.

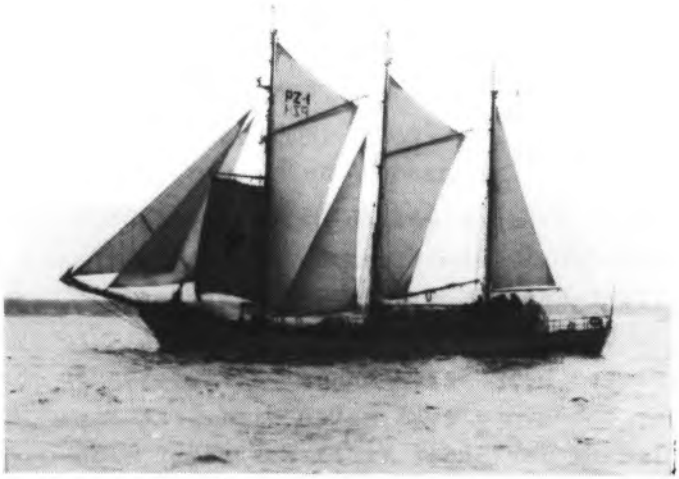
16 Uhr Abschluß-Korso

NIX WIE HIN NACH OSTFRIESLAND

Außer einer riesigen Galeriewindmühle hat Varel noch einen ganz langen Hafen (Tiefgang 2,5 m und tidenunabhängig) zu bieten, in dem es für die Oldtimerflotte beim Hafenfest am 12./13.August Krabbenbrote satt geben wird. Die Einladung der Stadt Varel erstreckt sich

gaffelgetakelte Windmühle zu Varel

auf ungeahnte leibliche und geistige Genüsse: Empfang für Schiffer und Crews mit Imbiß und Umtrunk, ein Wappenschild als Erinnerung, kostenlose Benutzung des Dangaster Meerwasserquellbades und Besichtigung von Mühle und Museum (sehr empfehlenswert!).
Anmeldungen an:
Hafenfest Varel, c/o Enno Ulffers,
Am Hafen 3, 2930 Varel



←»Zawisza Czarny« aus Gdynia

Mitsegelgelegenheit

HEVELIUS - REGATTA DANZIG

Vor dem Krantor der Danziger Altstadt trifft sich im Herbst wieder eine internationale Flotte von Zweimastern zur 400-sm-Hevelius-Regatta. Aus Polen, der UdSSR, DDR ("Wilhelm Pieck"), aus Skandinavien und der Bundesrepublik (u.a. "Peter von Danzig") kommen die Teilnehmer. Die Galeasse "Carola" (25 m, 11 Kojen) hat noch freie Plätze, sie segelt vom 20.9. bis zum 6.10. nach Danzig. Visa ohne Pflichtumtausch können gemeinsam beantragt werden.
Über die Törnbedingungen und das umfangreiche Programm in und um Danzig gibt Auskunft:

Monika Kludas (im Juli auf See)
Wiesendamm 140
2000 Hamburg 60
Tel. 040 / 270 47 71

UND NOCH EIN LECKERBISSEN

AUS DER SEGLERKÜCHE

Das einzigartige Wishbone-Rigg des Dreimasters "Zawisza Czarny" aus Gdynia/ Polen können Segelfreaks auf der Reise von Kiel nach Flensburg (26.6.) und sogar auch von Flensburg nach Gdynia zum Shantyfestival (8.-10.7.) kennenlernen. Am 3.7. verläßt "Zawisza Czarny", der "Schwarze Husar", die Sail Flensburg und kommt am 5.7. in Gdynia an. Für die Einreise nach Polen ist ein einfaches Seglervisum (nur 16 DM Pflichtumtausch pro Tag in Polen) erforderlich, das notfalls innerhalb von ein paar Tagen organisiert werden kann. Auch für Unterkunft und Rückreise wird in Gdynia gesorgt. Ein Tag an Bord mit kompletter Verpflegung und Segeltraining nach Wunsch kostet 45 DM. Auskünfte an Bord der "Zawisza Czarny", die ab 10.6. in Kiel ist.

(Monika Kludas)

E.M.K.

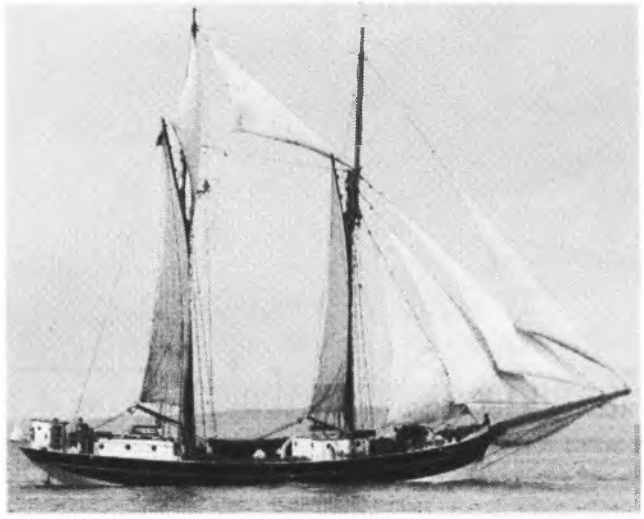
Undine eröffnet das Fest

(Text aus "Le Chasse-Marée" Nr. 25/1986, frei übersetzt von Margot Harder)

Einige Tage vor dem 15. August passierte die schwarz weiße Galeasse von Joachim Kaiser, ohne Achtung zu rufen, das "Cap de la Chèvre", angetrieben von einer sanften Briese. Der Hafen begann sich bald im Rhythmus der Ankommenden zu beleben, zuerst langsam und dann immer schneller. Am Donnerstagabend waren alle da; man aß zusammen in aller Einfachheit zu Abend zu mehreren tausend in den Auktionshallen. Das war toll. Am frühen Morgen gingen die letzten an Bord, Basken, Wallonen, Normannen, Deutsche, man hatte Bekanntschaften geschlossen, und das setzte sich drei Tage lang auf dem Wasser so fort. Erinnert Euch an diese fantastische Regatta: so weit das Auge reichte, Segel. in dem Durcheinander eine Coble de l'Essex, eine Pinassotte d' Arcachon, ein Kerhor-Boot, ein Camin du Havre... Und dann war dieser Hafen angefüllt mit quirlendem Leben - nicht wiederzuerkennen; für drei Tage wiedergeworden die Domäne für soviele außergewöhnliche Boote: Smacks, Goélettes de Cabottage, und außerdem diese 4 Lotsenboote aus Bristol, zum ersten Mal seit ihrer Indienststellung im Jahre 1875 wieder zusammen!

Anderthalb Monate später war man noch betäubt von diesen drei Festtagen, von den hellen Nächten, der Unterhaltung, der Musik und von dem Wind, betäubt wie nach einem Exzess. Es kamen 400 Boote mit 2.500 Seglern aus ganz Europa zusammen. Wer hätte das noch vor 5 Jahren erwartet? Douarnenez 86 wird ein Datum bleiben, an das man sich erinnert.

In Zukunft, das ist klar, bleiben die traditionellen Boote nicht mehr einigen Eingeweihten vorbehalten. Und zum ersten Male ist im maritimen Bereich ein kulturelles Ereignis auch ein öffentlicher Erfolg. 100.000 Menschen waren gekommen, um an diesem Fest teilzunehmen. Der Saal der Modellboote reichte nicht aus, niemals hatte eine Ausstellung von Marinemalern einen solchen Zulauf erlebt. Im Kino mußte man vier Mal den Film "l'Homme d'Aran" zeigen, die Shanty-Gruppen, die ihre Lieder vorstellten, reisten wieder ab mit ganz neuen Perspektiven.



Undine in Douarnenez

Und schließlich dies: Für "Le Chasse-Marée", die ihr fünftes Jahr bei dieser Gelegenheit feierte, war "Douarnenez 86" der herausragendste aller Geburtstage. Und dann überhaupt die Qualtität der neuen oder restaurierten Boote, die an diesen drei Tagen da waren, versprechen uns noch weitere schöne Augenblicke.

Bis bald in "Douarnenez 88"!

Anmerkungen der Übersetzerin:

Hoffentlich ist mir die Übersetzung des Artikels aus "Le Chasse-Marée" gelungen. An manchen Stellen reichte das Schulfranzösisch so recht nicht aus, aber ich finde, der Artikel gibt die Begeisterung, die dort damals herrschte, gut wieder.

Mich hat dieser Stimmungsbericht so angeregt, daß ich mich zusammen mit meinem Mann entschlossen habe, in diesem Jahr bei "Douarnenez 88" dabei zu sein. Mit Informationsmaterial der einzelnen hiesigen Museumshäfen beabsichtige ich, dort mit einem Informationsstand von den "Freunden des Gaffelriggs" und von Museumsschiffen zu berichten. Deshalb an dieser Stelle meine Bitte, mir geeignetes Material für eine Ausstellung zur Verfügung zu stellen (z.B. ein gelungenes größeres Foto mit einem

DOUARNENEZ 88

INTERNATIONAL TRADITIONAL SAIL FESTIVAL . 12th-15th AUGUST 19

Textbeitrag oder den Bericht einer Restaurierung).

Vielleicht überlegt es sich der eine oder andere, auch nach Douarnenez in Bretagne zu kommen. Es wäre jedenfalls schön, wenn recht viele Freunde des Gaffelriggs an dieser Veranstaltung teilnehmen würden: 12. - 15. August 1988

Näheres telefonisch: Margot Harder, 040 - 86 60 06 (abends).

Alexander von Humboldt

Vom Feuerschiff zum Windjammer

Ein neues Schulschiff setzt die Segel: Pünktlich zur Nordseewoche 88 wurde die Bark "Alexander von Humboldt" - zweitgrößtes deutsches Segelschiff nach der "Gorch Fock" - am 20.5. in Bremerhaven getauft und von der Deutschen Stiftung Sail Training (DSST) in Dienst gestellt. Einen Tag später begleitete die 63 m lange und 8 m breite Bark die Regatten nach und um Helgoland.

Dabei ist der jüngste Star in der bundesdeutschen Windjammerflotte eigentlich ein Oldie. Hinter der "Alexander von Humboldt" verbirgt sich das 82 Jahre alte Feuerschiff "Kiel", das im September 1986 als schwimmendes Leuchtfeuer in der Deutschen Bucht aus dem Verkehr gezogen und bei MWB in Bremerhaven zum schnittigen Klipper unter Segeln aufgemöbelt wurde.

Das alte Feuerschiff erfährt späte Genugtuung. Anno 1906 auf der Weser-Werft in Bremen (spätere AG Weser) vom Stapel gelaufen, verfügte es über die eleganten Unterwasserlinien eines Seglers. Gleichwohl war dem Stahlschiff eine der legendären Windjammer-Karrieren zunächst nicht beschieden. Ganze 80 Jahre lang war es auf Seeposition, wies der Schiffahrt den Weg und zerrte nur an der Ankerkette, statt in die Welt zu segeln.

Zwei Kollisionen überstand sie glimpflich, die letzte am 17.9.86, genau zwei Wochen, bevor sie durch ein unbemanntes Feuerschiff ersetzt wurde. Eine abgebrochene Mastspitze und eine eingedrückte Planke - Glück im Unglück.

Was lag näher als das pensionierte Feuerschiff mit dem typischen Seglerrumpf zu einem Rahsegler umzubauen?! So ging die "Kiel" für einen symbolischen Preis von der Bundesregierung in das Eigentum der neu gegründeten DSST über, die den Veteran mit dem Ziel erwarb, ihn als Ausbildungsschiff für Segelbegeisterte zu betreiben. Träger der gemeinnützigen DSST sind neben der Sail Training Association Germany (STAG) die Bremer Unternehmen Beck & Co. und die Autospedition

Egon H. Harms.

Spenden und Sachleistungen aus der ganzen Bundesrepublik, aber auch die zahlreichen Arbeitsstunden freiwilliger, vor allem junger Leute brachten das neue Segelschulschiff in eine hervorragende Startposition. Im Winter 1988/89 soll der Endausbau erfolgen.

Zunächst wird die 15köpfige Stammbesatzung in diesem Sommer so lange trainieren, bis sie den Windjammer im Griff hat. Rudolf Wittenhagen, ehemals Offizier auf der legendären "Passat", übernahm die "Alexander von Humboldt" als Kapitän.

M.K.

ALEXANDER VON HUMBOLDT
Segelzeichen TS G 404
Heimathafen: Bremerhaven
Eigner: Deutsche Stiftung Sail Training, Vorstandsvorsitzender Prof. Kpt. Manfred Hövener, Walter-Delius-Str. 35, 2850 Bremerhaven
LüA: 63 m
L zw. d. Loten: 46,6 m
Br.: 8,02 m
Tg.: 4,88 m
Segelfläche: 1010 qm, 25 Segel
Verdrängung: 830 t
Bruttoraumzahl: 394 t
Mastenhöhe ü.W.:
Fockmast: 31,8 m
Großmast: 33,9 m
Besanmast: 28,0 m
Antrieb: 4-Takt MAN-Diesel 510 PS
Besatzung: 60 Personen (15 Stamm, 45 Trainees) in 15 Kammern

"Lütfischer, Jollenführer, Fergen, Bootssportler & Sonstige Lütje Lüd 'mal hersehen!"

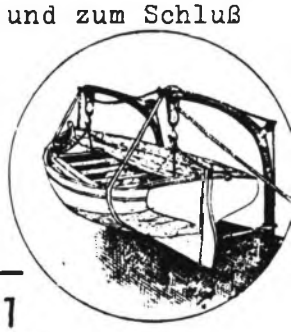
Im Gegensatz zu unseren Nachbarn liegt das Thema "Boot" bei uns in Deutschland sehr im Argen. Schweden, Dänen und Franzosen haben Vereinigungen, die sich ausschließlich mit überlieferten Boots-Typen ihrer Heimat beschäftigen. Bei uns ist es fast 5 nach 12! Darum rufe ich auf zur Bildung einer "Arbeitsgemeinschaft Boote" im Rahmen der Gaffelfreunde!

Definition Boot(in diesem Falle): Offen oder teilgedeckt ohne Kajüte, in handwerklicher Arbeit aus Holz gebaut(Ausnahme Sportboote, die dürfen auch aus Sperrholz sein), mit oder ohne Segel.

Alle sind erwünscht, vom quergedielten Angelprahm, dem Schiffel(Einbaum) über Fährnachen bis zu Fischerjollen und Rettungsboot und, nicht zu vergessen, dem Sportruderboot aus 3mm Furnier.

Fragen, die es zu klaren gibt, sind genügend da, z.B: Was ist das für ein Boot, das ich habe?, wie alt mag es sein, wo mag es gebaut sein, wie reparieren ich es richtig?
Und zuguterletzt soll es ein "Sehen und Gesehen werden" geben. Doch zum Anfang bitte ich alle, die ein Boot ihr Eigen nennen, mir folgende Angaben zu machen:
Bootstyp, Bauart und Baustoff, Takelung bzw. Anzahl der Riemen, Alter, Bauwerft oder Herkunft, Bootsname und zum Schluß die eigene Anschrift.

Friedrich Brunner
Lindenstraße 28
D 2724 Sottrum
04264 - 9521



skíðblaðnir

Ein Relikt des Segelsports aus dem Salzkammergut der Jahrhundertwende.

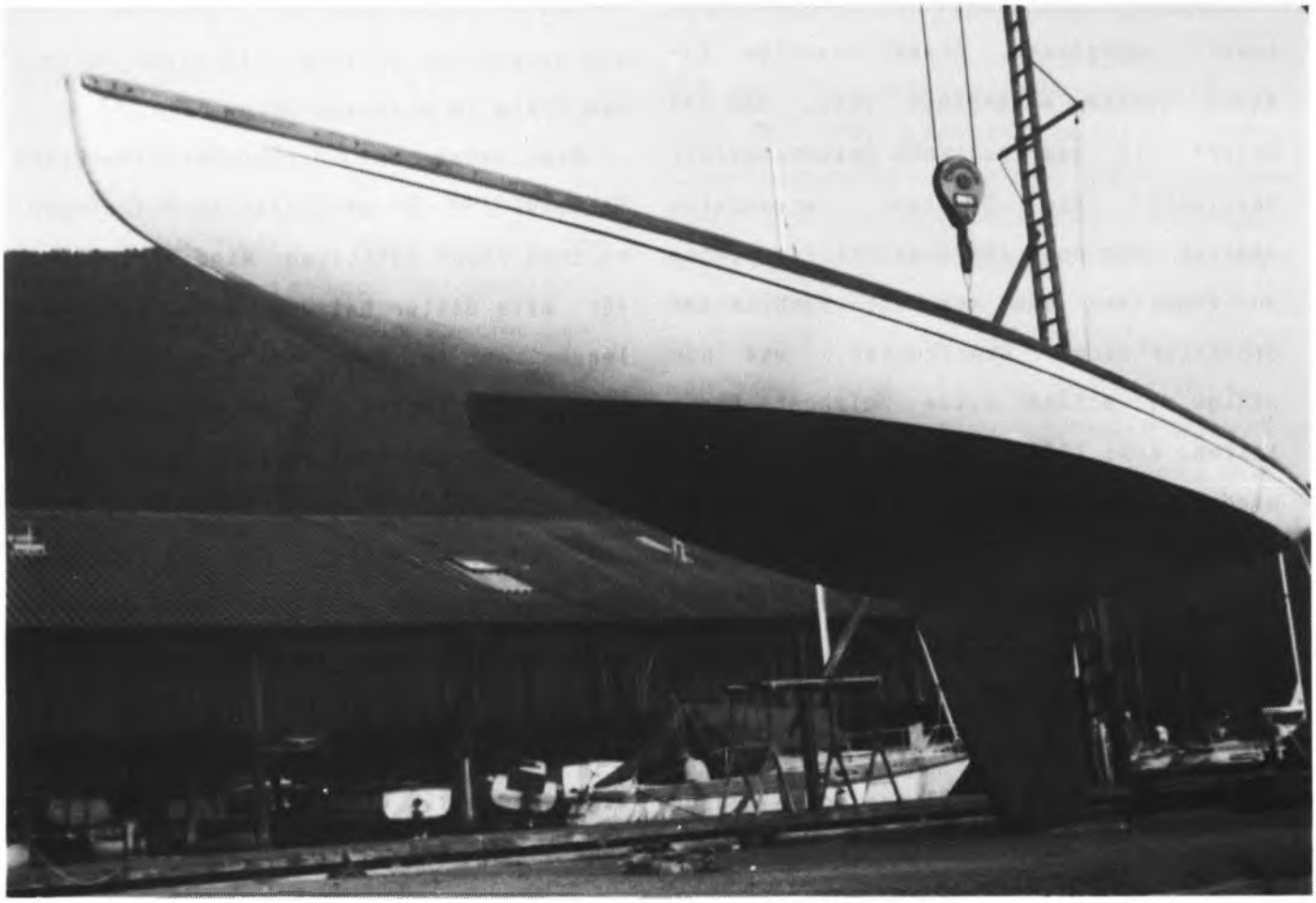
Nicht nur die berufliche Motorschiffahrt, sondern auch das Segeln auf den Alpenseen wurde von den Engländern nach österreich exportiert. Anfangs noch mit offenen Jollen auf der 1875 durch die Donauregulierung enstandenen sogenannten Alten Donau in Wien, ab den frühen 80-er Jahren mit dem 12-Meter-Schoner Leonore auf dem Neusiedlersee und schließlich ab Mitte der 80-er Jahre des vorigen Jahrhunderts mit den ersten "richtigen" kleinen, aber gedeckten Kielyachten auf den Alpenseen Wörthersee in Kärnten sowie dem Attersee und Traunsee im oberösterreichischen Salzkammergut. Der kleine Kreis segelbegeisterter österreicher um den Engländer Edward Drory, der als Begründer des Segelsports in österreich gelten kann, führte 1886 zur Gründung des Union-Yacht-Club (später: UYC Stammverein in Wien), dem im selben Jahr die Zweigvereine am Attersee und Wörthersee, 1887 in Abbazia (unter dem Namen Quarnerno), 1888 der am Traunsee in Gmunden.

Zwar ließen sich die Segler und Ruderer dieser Zeit einzelne Jollen und Beiboote von den Bootsbauern an den Alpenseen zimmern, aber es gab auf diesen Seen keine Tradition für einen einheimischen Segelbootsbau (die Fischerboote und Lastplätten wurden hier immer gerudert). So ließ Drory die ersten Segelyachten nach eigenen Zeichnungen von seinen eigenen Arbeitern herstellen. Am Traunsee läßt sich die Entwicklung des frühen Yachtbaus recht gut mitverfolgen: Trugen die ersten Boote, wie Drory's Nirwana, noch Schwert, einen geraden Steven und trotz der geringen Größe Bugspriet und Topsegel über der recht flachen Gaffel, so änderte sich ab 1890 das Bild recht schnell:die Bubble des amerikanischen Konstrukteurs Herreshoff war vermutlich das erste Kielboot mit Löffelbug, der sich in der Folge schnell durchsetzte; dagegen war der Wulstkiel der Bubble zwar in den 90-er Jahren recht beliebt, konnte sich in der Folge aber nur beim Starboot durchsetzen. Amerikanische Entwicklungen schlugen sich

mit nur recht geringer Verzögerung auch hier durch: die flachbodigen schlanken Formen der Rennyachten dominierten bald nach der Jahrhundertwende auch im Salzkammergut die Boote, und als 1904 die ersten Yachten der Sonderklasse auftauchten, gehörten Schwert und gerader Steven bereits längst der Vergangenheit an; mit wenigen Ausnahmen entstanden diese Yachten auf den renommierten Werften in Hamburg und Bremen; der Transport an die Binnenseen erfolgte mit der Eisenbahn, eine bequemere Lösung als das 14-spännige Pferdefuhrwerk, mit dem 1896 die Leonore vom Neusiedlersee an den Plattensee verlegt wurde.

Anfang der zwanziger Jahre versuchten der Deutsche Segel-Verband und der Union-Yacht-Club etwas System in die bislang nur sehr vage nach Typen gegliederten Yachten zu bringen; von diesen damals geschaffenen Klassen haben aber an den Alpenseen nur wenige überlebt: von den Jollen sind es nur die 20-m²-Rennklasse (Z), von denen es noch genug Exemplare zur Abhaltung von Regatten gibt, bei den Yachten gibt es noch einige Dutzende von der Sonderklasse (S) und der 35-m²-Rennklasse (D).

Zu dieser liebevoll als "35-er" bezeichneten Klasse gehört auch meine 1906 bei Hacht in Hamburg gebaute Skíðblaðnir. Ursprünglich mit einer wesentlich größeren Segelfläche versehen, wurde das Rigg in den 20er Jahren auf die 35 m² des "35ers" zusammengestutzt; für heutige Verhältnisse sind 35 m² mit kleiner Fock und 45 m² mit Genua jedoch immer noch reichlich für ein Boot von 30 Fuß Länge, 5 Fuß Breite und nicht viel



mehr als 25 cm Freibord (falls zufällig einmal annähernd trockengelenzt).Das Rigg ist heute so ziemlich das selbe wie in den 20er Jahren: gaffelgetakelt, mit durchgehenden Spreizlatten und dem ca 6 m langen Großbaum.

Die Geschichte der Skíðblaðnir ist wechselvoll wie ihre Namen: 1906 wurde sie als sogenannte 6-Segellängen Yacht gebaut und kam an den Wolfgangsee, wo sie als Stiefmütterchen (genannt "Stieferl") fuhr, bis sie in den 20-er-Jahren den Eigner, die Klasse und den Namen wechselte: nunmehr als 35-er hieß sie Sommerliebe ,was dem nächsten Eigner - ab 1938 die HJ - vermutlich zu frivol war,worauf sie wieder auf Stiefmütterchen zurückbenannt wurde. 1944 fiel ihr 500 kg schwerer Bleikiel den letzten Kriegsanstrengungen zum Opfer, er wurde zu Bleikugeln umgegossen. Dieser traurige Zustand führte allerdings dazu, daß das Schiff die amerikanische Besatzungszeit überlebte; die Besatzer verwendeten nämlich die noch intakten Schiffe gerne zu Regatten, die sie nach Vorbild der Stock-Car-Races abwickelten, was nur wenige der schönen alten Holzboote überlebten. Erst 1952 - 1954 wurde das Schiff wieder instandgesetzt, ein neuer Bleikiel gegossen und das bislang dritte Deck gelegt, wobei sich allerdings die mangelhaften Nachkriegsmaterialen nachteilig auswirkten. Die jetzt auf "Delphin" umgetaufte Yacht wechselte dann noch zweimal den Eigner, bis ich 1975 das schon einige Jahre nicht mehr gewasserte Schiff in einem Bootsschuppen am Wolfgangsee entdeckte, als Wrack kaufte und an den Traunsee verholte. Mit 5 Monaten Arbeit, der Hilfe vieler Freunde und sehr viel Farbe konnte ich den noch immer soliden, obwohl aus nur 6 mm starken Mahagoniplanken bestehenden Rumpf wieder renovieren, nur ein neues Ruder und neue Deckbeschläge waren notwendig. Das Rigg allerdings war in schlechterem Zustand als erwartet, sodaß beim ersten Segelversuch der immerhin 15 cm starke Mast brach. Ein alter Sonderklassenmast mußte umfunktioniert werden und mit neuem stehenden und laufenden Gut versehen, bis das Schiff wirklich einsatzbereit war.Bei einem Holzschiff hört jedoch die Arbeit nie auf,und so wurde 1983 (wieder einmal) ein neues Deck fällig,und in den nächsten Jahren wird wohl auch das nach dem Krieg aus zu weichen Hölzern gefertigte Totholz des Kiels zu erneuern sein.

Die jetzt auf Skíðblaðnir (nach dem Götterschiff der germanischen Mythologie, welches immer günstigen Wind hat, Platz für alle Götter hat und sich zusammenlegen und in die Tasche stecken läßt) umgetaufte Yacht ist heute außer dem kohlebefeuerten Raddampfer Gisela (vgl. Wick Wimberger, Piekfall 35 (1987), Seite 11) das älteste Schiff auf dem Traunsee. Trotzdem segeln wir noch immer Regatten mit ihr, und wie andere überlebende "35-er" ist sie ein schnelles Schiff,auch wenn es mit dem Gaffelrigg auf der Kreuz schwierig ist, mit neueren Schiffen mitzuhalten. Das riesige Großsegel holt

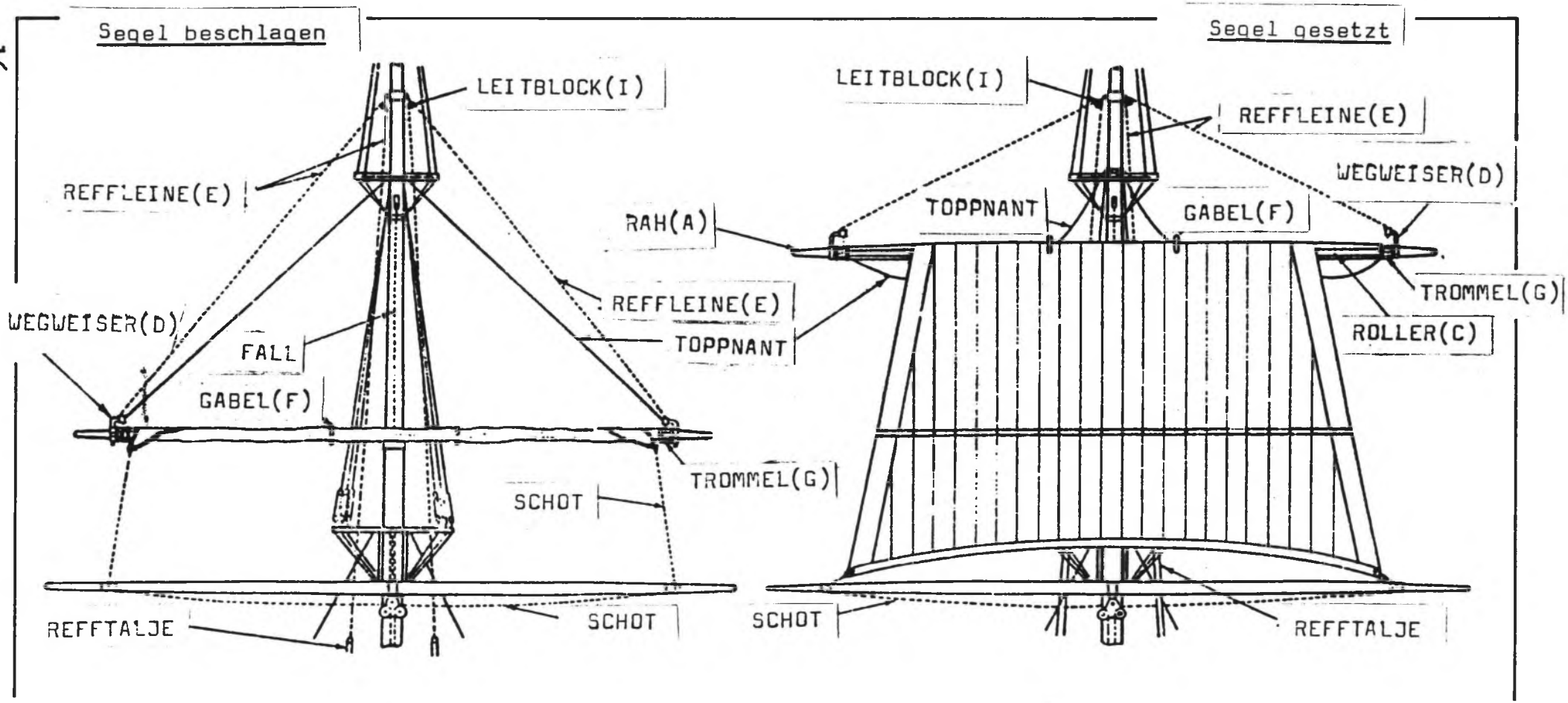
allerdings auf raumen Kursen auch noch manche jüngere Yacht unter Spinnaker ein, ohne daß wir selbst so eine "Biese" fahren müssen. Was den immer günstigen Wind des Namensvorbilds anbelangt, so haben wir seit Jahren noch nie nach Hause paddeln müssen - was auf den Salzkaeeer-gutseen mit ihren Flauten auch eine Leistung ist. Das einzige Problem ist stürmischer Wind, denn mehr als 5 oder 6 Windstärken sind der alten Dame absolut nicht mehr zuzumuten; sollte aber nicht ein allzu heftiger Gewittersturm ein plötzliches Ende setzen, können zu den 82 Jahren ihres Lebens noch viele dazukommen - aber Götterschiffe altern eben nicht.

Rudy Simek.

Patent-Reff für Rahtoppsegel — von Herbert Karting · Itzehoe

Mancher Eigner eines etwas größeren gaffelgetakelten Schiffes wird wohl schon mit dem Gedanken gespielt haben, sich eines Tages ein Rahtoppsegel anzuschaffen. Doch allein der Gedanke an die im Topp notwendige Herumturnerei lässt ihn solche Gelüste schnell wieder unterdrücken. Solchen Leuten könnte vielleicht mit einer Reffanlage geholfen werden, wie sie H.A.Underhill in seinem Buch "Masting and Rigging" beschreibt. Es handelt sich dabei um "Collin and Pinkney's Patent Self Reefing and Furling Topsails" , die hierzulande kaum bekannt sind, in England und Frankreich jedoch weit verbreitet waren.

Der große Vorteil dieser Anlage ist, daß das Toppsegel allein von Deck aus nach Belieben gesetzt, gerefft oder weggenommen werden kann. Das Rigg besteht aus der gewöhnlichen Toppsegelrah, die mit Rack, Fall, Fußpferden, Toppnanten, Brassen usw. auf übliche Weise aufgebracht ist. Über einen besonderen Beschlag aber ist an ihrer Vorkante eine zweite drehbare Spiere angebracht, an der das Toppsegel angeschlagen wird. An beiden Enden dieses sog. Rollers sitzen Metalltrommeln zur Aufnahme der Reffleine. Das Setzen des Segels geschieht durch Heißen der Rah und Holen der Schoten. Dadurch wird der Roller zum Drehen gebracht, wodurch sich das Segel von diesem abwickelt und gleichzeitig die Reffleine auf die Trommel aufwickelt.



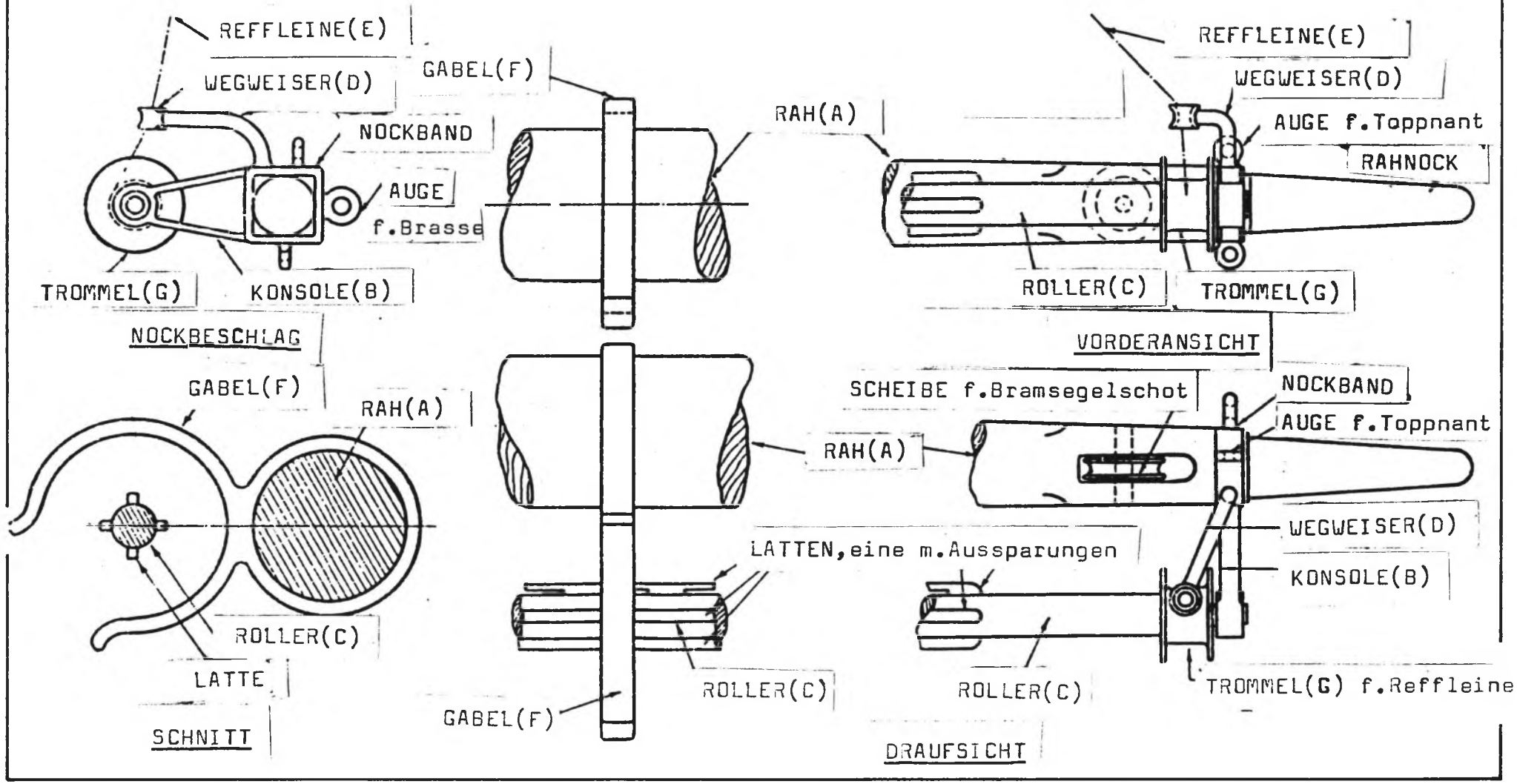
Beim Verkleinern des Segels wird lediglich die Reffleine geholt, wodurch der Roller entgegengesetzt arbeitet und das Segel je nach Bedarf aufrollt: Nicht anders als eine moderne heutige "Rentnerfock".

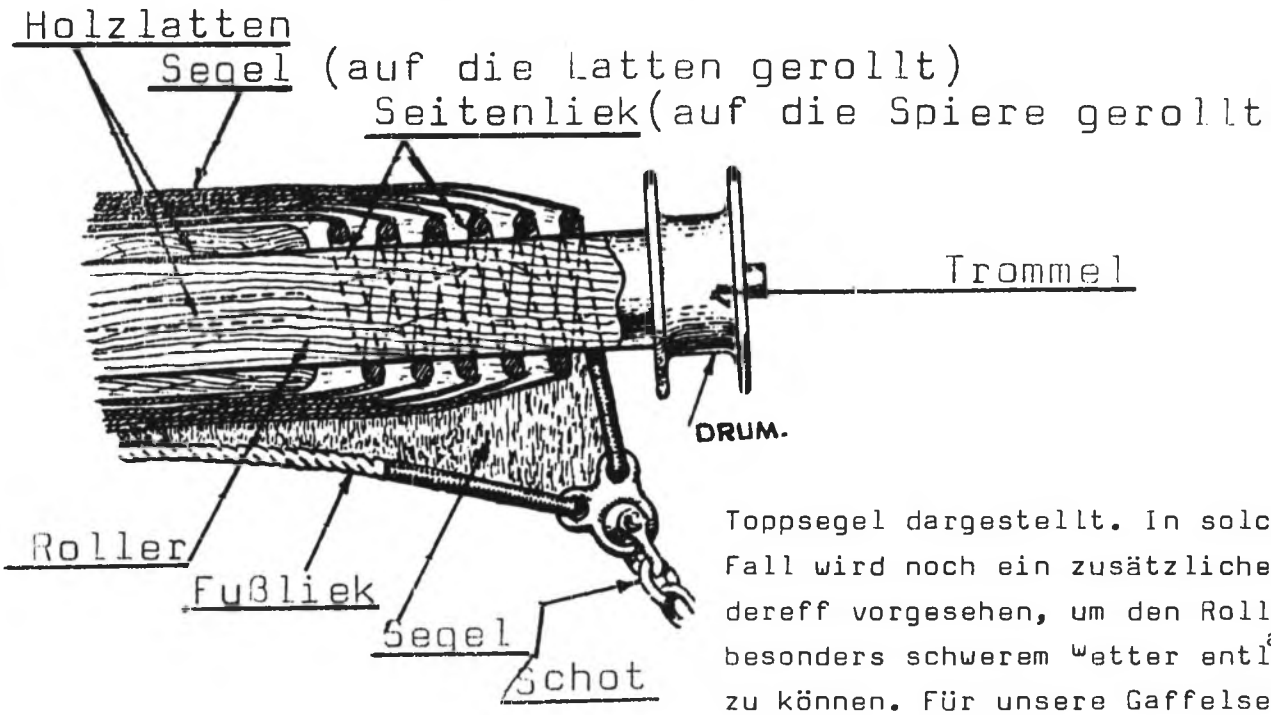
Zu den Abbildungen:

Die Rah (A) ist wie gesagt auf ganz normale Art am Mast gehaltert. An (F) sind beidseitig der Rahmitte angebracht; ihr Abstand voneinander beträgt üblicherweise 1/5 der Rollerlänge. Sie haben die Aufgabe, das beschlagene Segel in seiner Form zu halten. Der Roller ist beidseitig fest mit den Reffleinentrommeln (G) verbunden. Vier Holzlatten sind in Längsrichtung jeweils um 90° versetzt auf dem Roller befestigt. Eine davon bewährend sich die Seitenlieks spiralförmig auf die Spiere wickeln. Das gibt eine schön flache und gleichmäßige Rolle. (Siehe Abbildung).

Die Reffleinen -eine an jeder Seite- werden bei völlig aufgerolltem Segel angebracht. Man befestigt ihre Enden auf den jeweiligen Trommeln und nimmt drei weitere Törns, und zwar so, daß die laufende Part von der Vorkante

ihren Nocken sitzen nach vorn weisende Konsolen (B) zum Halten des Rollers (C). Von den Nockbändern aufwärts führende Bügel mit Leitring (D) dienen als Wegweiser für die Reffleine (E). Gabelförmige Halterungen sitzt Aussparungen zum Anschlagen des Segels. Die Latten haben die gleiche Länge wie das Oberliek innerhalb der Seitenlieks. Ihre Höhe entspricht der Liektaustärke. Beim Aufrollen kommt somit das Segeltuch auf die Latten, der Trommel aufwärts zeigt. Von hier läuft die Reffleine durch den Wegweiser(E) zum Leitblock(I) im Topp, dann abwärts zum Oberblock der Refftalje und an Deck.





Auf der Zeichnung mit gesetztem Segel ist ein sehr tief geschnittenes Toppsegel dargestellt. In solchem Fall wird noch ein zusätzliches Bindereff vorgesehen, um den Roller bei besonders schwerem Wetter entlasten zu können. Für unsere Gaffelsegler dürfte diese Möglichkeit jedoch kaum infrage kommen.

KYSTEN

– forbund for bevaring og bruk av eldre fartøyer og kystmiljø.

Postboks 44, 1450 NESODDTANGEN.

Die bisher in dieser Reihe vorgestellten ausländischen Vereinigungen haben sich ausschließlich der Erhaltung und Nutzung traditioneller Fahrzeuge verschrieben.

So eng sieht der norwegische Verband KYSTEN, zu deutsch "Die Küste", seinen Wirkungskreis nicht.
Im Untertitel heißt es "... Verband für Bewahrung und Gebrauch älterer Fahrzeuge sowie des Küstenmilieus".

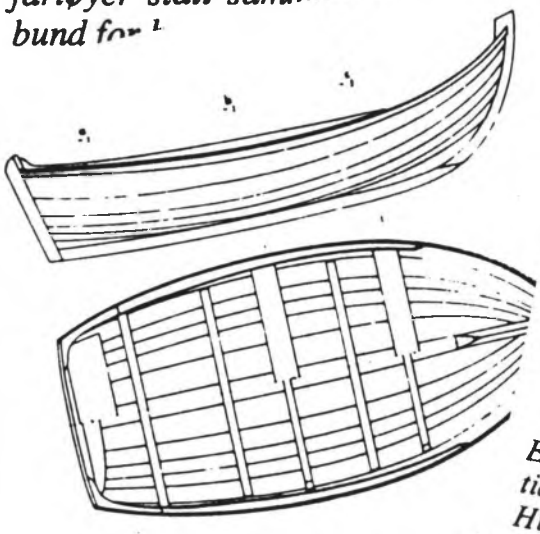
Der bescheidene Zusatz "Kystmiljø" mag zunächst kaum ins Auge fallen, aber wenn man sich Norwegens Geographie und Geschichte einmal etwas näher ansieht, wird man schnell erkennen, welch weites Feld, welche breite Basis und welche Möglichkeiten sich damit der Vereinigung bieten.

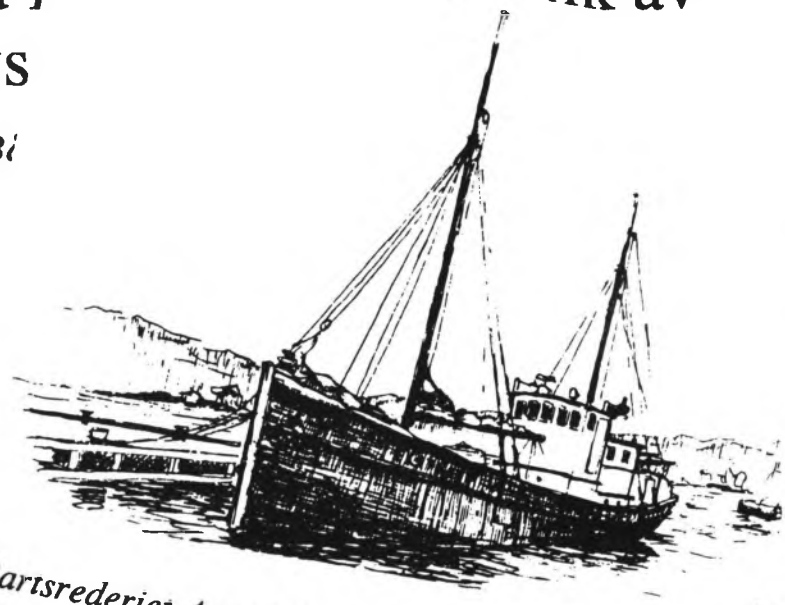
Norwegen ist in den vergangenen Jahrhunderten wie kaum ein zweites Land von seiner Küste abhängig gewesen. Mit einer Länge von 20.000 km (Fjorde und Buchten mitgerechnet) ist sie fast allgegenwärtig. Man lebte an der Küste und durch sie. Weite Teile des Landes waren über das Wasser besser zu erreichen als über die unwegsamen Berge.
Küste und See prägten Kultur und Lebensstil der Menschen, ihre Siedlungen, Handel und Handwerk. Vieles davon droht in unserer hektischen, auf Profit und Effektivität gerichteten Zeit verlorenzugehen.

Dannet den 14. september 1979:

KYSTEN – forbund f ... bruk av eldre fartøyer og kys

Etter lang planlegging og nøling, ble B get og Forening for bevaring av eld fartøyer slått sammen ... bund for ...

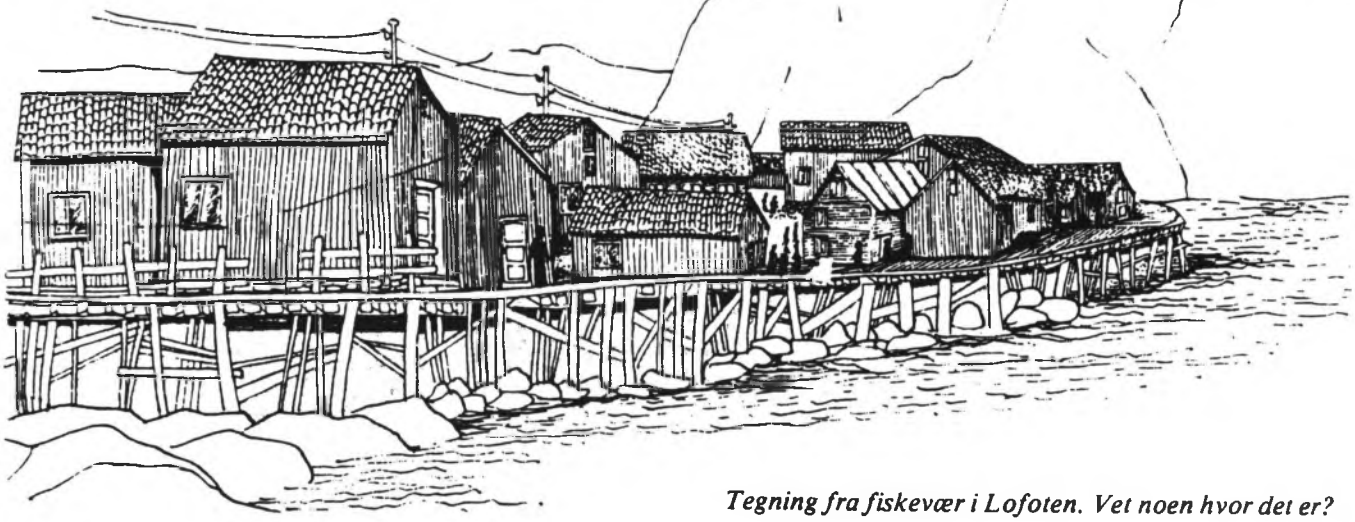




«Partsrederiet Arendal»:

Skal restaurere «Ekstrand»

Et av de nyeste tilskudd til «gammelskips-flåten» er den 69 fo tidligere seiltråler «Ekstrand» bygd i Galmpston ... Hun ble kjøpt til Norge i begynnels... fraktesskute her, i de ... og mål...



Tegning fra fiskevær i Lofoten. Vet noen hvor det er?

GAMLE SKUTER

Under dette merket vil vi i hvert nummer omtale en gammel seilskute – fortrinnsvis seilskuter som ble bygd i Norge eller var i norsk eie, og som dermed har tilknytning til norsk kyst- og sjømiljø. Vi vil også vise tegninger eller fotografier av fartøyene.

Tremastet skonnert «Gerd» av Mandal – Norges siste seilskute i fast oversjøisk fart

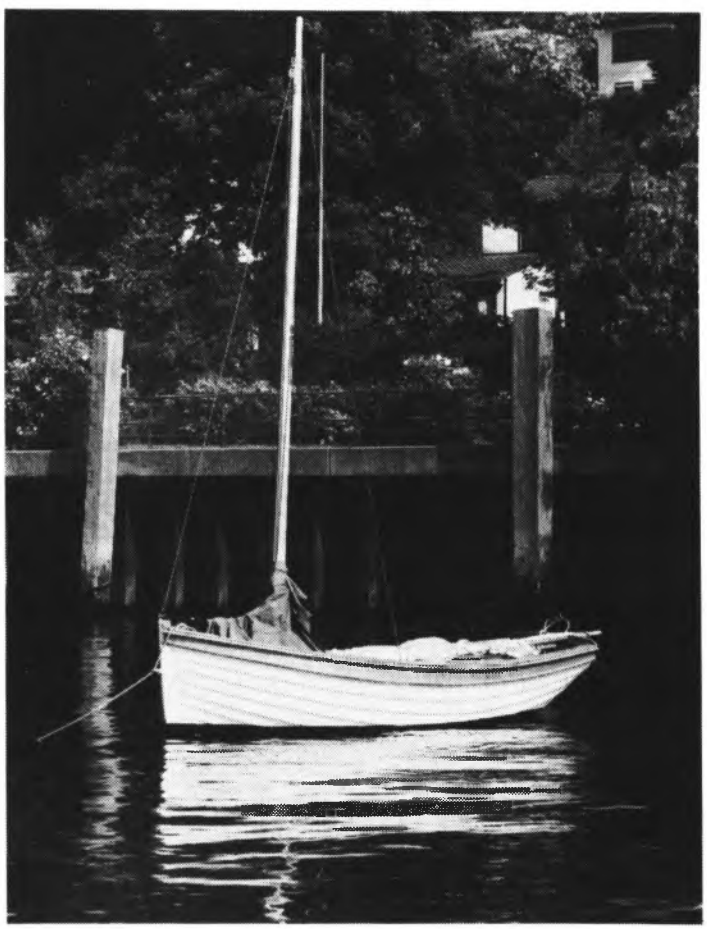
Umso erfreulicher ist die Resonanz, die KYSTEN in der Bevölkerung gefunden hat. Jetzt, gut 8 Jahre nach der Gründung, liegt die Mitgliederzahl bei knapp 4000, und man hält es für nicht ausgeschlossen, eines Tages 20.000 oder noch mehr Menschen für die Erhaltung all dessen zu begeistern, was die Küstenkultur ausmacht.

Die Bewahrung von Fischerhütten, die nur während der Fangsaison benutzt wurden, gehört ebenso dazu wie die Erhaltung alter Werften, Lagerhäuser oder Leuchtfeuer. Historische Einrichtungen zur Befestigung oder Verteidigung der Küste finden ebenso Interesse wie typische mit der Küste verbundene Sitten und Gebräuche oder Flora und Fauna. Um größere Objekte kümmern sich regionale Projektgruppen.

Eine so umfassende Bewegung benötigt natürlich eine entsprechende Organisation. Sechzehn Untergruppen, die über die ganze Küstenlänge verteilt sind, bilden quasi Kristallisationspunkte für die lokalen Aktivitäten, an denen sich dann oft auch weitere Arbeitsgruppen oder Vereinigungen beteiligen.
Eine wichtige integrierende Funktion hat die viermal jährlich erscheinende Zeitschrift KYSTEN (unserem PIEKFALL nicht unähnlich) - eine wahre Fundgrube für jeden, der den skandinavischen Sprachen nicht ganz hilflos gegenübersteht.

Geselligkeit wird bei KYSTEN selbstverständlich auch gepflegt. Das jährliche Fahrzeugtreffen kündigen wir jeweils in unserem Gaffelkalender an, wenn uns der Termin rechtzeitig bekannt ist.
Ausländische Gäste mit ihren Fahrzeugen sind herzlich willkommen.
Ohne Geld läuft auch bei KYSTEN nichts. Die Jahresbeiträge liegen zwischen NKr. 70,- und NKr. 250,-, (ca.DM 20,- bis DM 65,-) je nachdem, ob es sich um Schüler, voll zahlende Einzelmitglieder oder korporative Mitglieder handelt.
Das, was KYSTEN in den wenigen Jahren seines Bestehens geleistet und in Bewegung gesetzt hat, findet inzwischen auch behördliche Anerkennung, und die Chancen stehen nicht schlecht, daß der Verband ab 1988 mit finanzieller Unterstützung aus staatlichen Förderprogrammen rechnen kann.
Über die faszinierende Idee, die KYSTEN zugrundeliegt, sollten wir vielleicht auch hierzulande einmal nachdenken.

Uwe P. Griem



Die Zukunft Altonas steht in den Sternen. Seit dem 18. Mai liegt Altonas Zukunft im Museumshafen Oevelgönne. Nach 50 Jahren Rettungsboot auf diesem Fluß tritt sie nun ein eigenständiges Leben an. Der Eiche auf Eiche von Oltmann in Warfleth/Weser gebaute Klinkerjumpt wurde im Rahmen der Reparaturen mit einem Kasten für Senkschwert ausgerüstet und mit Fock und Luggersegel aufgerüstet. Die ersten Segelversuche waren vielversprechend ... kein Grund sich bei den Regatten zu verstecken. *

Warum nicht mit Nägeln aus Holz?

-Eine Anleitung für Leute die Segeln als Weg zum Bootsbau begreifen-

Als wir vor sieben Jahren unseren norwegischen Fischkutter kauften, fand ich die Tatsache, daß er zum größten Teil mit Holznägeln (dän.: nauler; engl.: trunnels) gebaut worden war, zwar ganz charmant, aber ansonsten nicht so ungewöhnlich. Ein bißchen Kopfzerbrechen machten uns dann aber doch diese verschiedenen Geschichten, daß bei alten Holznägeln Planken "springen" können, d.h. die Restspannung in der Planke dazu führen kann, daß sie sich am Stoß ablöst und das Schiff plötzlich ziemlich viel Wasser macht. Es passierte auch wirklich, daß der holzgenagelte Kutter, den wir zu kaufen beabsichtigten, kurz vor unserm Besuch in Norwegen aus mysteriösen Gründen plötzlich absoff: natürlich sollte wieder eine gesprungene Planke schuld gewesen sein. Heute würde ich gesprungene Planken bei Holznagel-gezimmerten Schiffen für unwahrscheinlicher halten als bei Spieker (Eisennägel) gebauten. Als bei uns Planken im Unterwasserschiff gewechselt wurden, sahen die Holznägel völlig problemlos aus, aber anstelle solider Spieker (an den Plankenenden) kamen filigrane Giacometti-Figuren zum Vorscheinen. Wenn irgendein Teil unseres Schiffes an Wikingerschiffe bzw. an bronzezeitliche Museumsstücke erinnert, dann sind das einige unserer ausgewechselten Spieker im Unterwasserschiffsbereich. Nun ja - darum geht es im folgenden: was ich ursprünglich für charmant hielt, hat seine ganz praktischen Seiten und auf die will ich nun eingehen.

Warum

Der Grund, warum sich Holznägel in Norwegen länger als im restlichen Nordeuropa gehalten haben, ist sicher ein kommerzieller: Norwegen war bis vor kurzem ein armes Land. Eisennägel waren teuer und Holznägel kann man selber machen. Im 19ten Jahrhundert waren Holznägel beim nordeuropäischen Schiffsbau die Norm, und z.B. in den Bauvorschriften des Germanischen Lloyd von 1920 (3) sind noch ausführliche Richtlinien zur Verwendung von Holznägeln enthalten. Heute sind finanzielle Gründe nicht mehr entscheidend, denn Holznägel sind etwas teurer als Spiker. Bei Holzhäusern haben Holznägel durch ihre besonders geformten Köpfe (Abb. 1) oft auch eine ornamentale Funktion. Allerdings spricht bei Schiffen die Hydrodynamik gegen diese Form der Holznägel. Für mich ist allerdings die durch die, bündig mit der Außenhaut abgeschnittenen Holznagelköpfe lebhaft strukturierte Oberfläche unseres Überwasserschiffes hübscher, als die formverleimten, naturlackierten Überwasserschiffe, die mich wahrscheinlich zu sehr an das Holzfurnier in Schlafwagenabteilen erinnern.

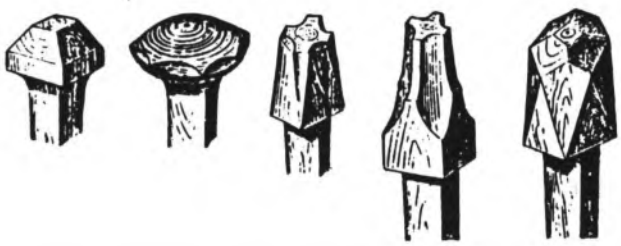
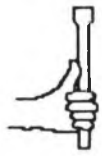
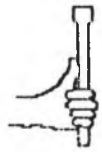


Abb. 1 Holznägel schweizer Holzhäuser.

Für Holznägel spricht:

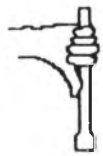


- **Längere Haltbarkeit.**
- **Keine Siebspanten: d.h. alte Löcher in Spanten werden wieder benutzt.**
- **Leichtere Be-"zwingbarkeit" neuer Planken bei Schiffen mit geschlossener Wegerung.**



- **Keine stumpfen Bohrer, die bei jedem zweiten Loch auf Eisen bzw. -oxyd stoßen.**
- **Keine Pfropfen nötig.**
- **Keine Elektrolyse.**
- **Keine blutenden weißen Überwasserschiffe in den Tropen.**

Gegen Holznägel spricht:

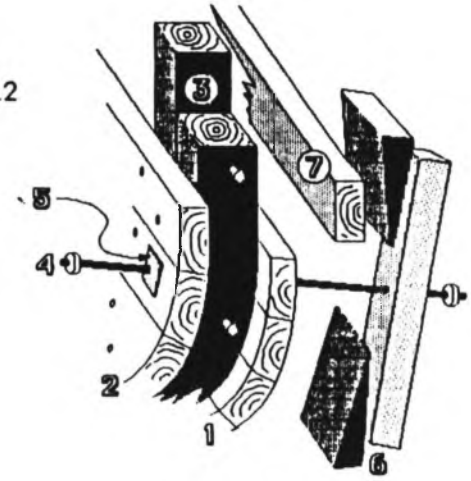


- **Etwas teurer in der Anschaffung.**
- **Das Festnageln der Planken dauert etwa doppelt so lange.**
- **Die geringe Erfahrung der meisten Werften.**
- **Die Wegerung muß innen frei zugänglich sein.**

Wann

Natürlich gibt es Schiffe, die etwas geeigneter sind als andere für den Einsatz von Holznägeln. Als Kriterium würde ich erstmal die Größe nehmen. Z.B. die 14m Rettungskutter von C.Archer wurden mit 25mm Holznägeln gebaut. Mit diesem Durchmesser läßt sich gut arbeiten. Es wurden früher auch sehr viel kleinere Schiffe mit Hilfe von Holznägeln gebaut. Die untere Schiffsgröße bei der Holznägel verwendet wurden, wurde durch Preis und Verfügbarkeit von Kupfernieten bestimmt. Ein weiteres Kriterium für die Verwendung von Holznägeln ist der strukturelle Aufbau: Schiffe mit geschlossener Wegerung stellen einen Sandwichbau dar (Abb.2). Bei dieser Konstruktion ist die Verbindung von innerer und äußerer Schale für die Festigkeit wichtig. Die Verbindung ist natürlich mit Holznägeln, die durch die äußeren Planken, die Spanten und die inneren Planken gehen, viel eher gegeben, als wenn die Außenplanken und die Wegerungsplanken jeweils separat an die Spanten genagelt werden. Daher würde

Abb.2



1 Außenhaut-Planken
2 Wegerungsplanken
3 Gesägte Spanten, mit Holznägeln verbunden
4 Gewindestange mit zugehörigem Hebel 6 und Holzunterlage 5 für das temporäre Fixieren einer neuen Planke 7.

ich bei geschlossener Innenwegerung die Verwendung von Holznägeln besonders empfehlen. Aber auch bei Booten ohne Wegerung sollte man Holznägel in Erwägung ziehen, allerdings nur, wenn die Holznägel nicht stumpf in den Spanten enden. In Dänemark hörte ich, daß es nicht unüblich war, die Holznägel in Sacklöchern der Spanten zu verkeilen, indem vor dem Einschlagen des Holznagels der Keil leicht in das innere Ende des Holznagels gesteckt wurde. Die Länge des Holznagels war so bemessen, daß der Holznagel gerade bis in das innere Ende des Sacklochs reichte. Der Keil stieß am Ende des Sacklochs an und der Nagel wurde in den festsitzenden Keil getrieben.

Wie

Die ***Dimensionen*** der Holznägel sind bei Reparaturen durch die alten Löcher vorbestimmt. Ansonsten sollten die Nageldurchmesser in einem bestimmtem Verhältnis zur Plankendicke stehen. Bei Neubauten kann man sich an die Angaben für eichene Holznägel in den Vorschriften des Germanischen Lloyd halten (3, Tabelle IV). Der Durchmesser unserer Holznägel ist durch die vorhandenen Löcher vorbestimmt, aber nach den Angaben im Germanischen Lloyd, wären unsere neuen Holznägel aus Eiche mit 30mm Durchmesser einiges zu dick für unsere 50mm Kieferplanken. Offensichtlich muß für Kieferplanken und -nägel ein entsprechend größerer Durchmesser gewählt werden.
Die ***Herstellung*** von Holznägeln ist überhaupt kein Problem, die Wahl des Holzes schon eher. Für unsern Kiefer-gebauten Rumpf wurden Holznägel aus Kiefer oder Wacholder benutzt. Ersteres Holz ist nicht in entsprechender Qualität, letzteres nicht in entsprechender Quantität vorhanden (ja, wir haben auch schon an die Wacholderbäume auf den Friedhöfen gedacht). Ersatzweise kaufen wir (weiße) unbesäumte Eichenholzbohlen, von etwa 45 mm Stärke, die nicht unbedingt völlig trockene sein müssen. Wir achten darauf, daß die Faser nicht aus der flachen Seite der Bohle herausläuft. Da die Holznägel so klein sind, läßt sich natürlich gut "Abfallholz" zu Holznägeln verarbeiten, wenn man nicht mit der Zeit haushalten muß. Der erste Schritt besteht darin, Kanteln von Sollänge herzustellen, d.h. die Bohlen werden entsprechend abgelängt. Dann werden die Bohlenabschnitte aufgetrennt. Wir machen das, natürlich entlang der Holzfasern, mit der Kreissäge. Dabei ist zu beachten, daß die Orientierungsrichtung der Holzfaser in einem Balkenabschnitt an beiden Kanten nicht unbedingt parallel laufen muß. Der Germanische Lloyd fordert "Holznägel...nicht gesägt, sondern gespalten, sorgfältig abgedreht oder rund gehobelt." (3). Ich habe mal probiert, nicht ganz trockenes Eichenholz auf die entsprechende Dimension zu spalten - das dauert, und der Holzverbrauch ist auch beträchtlich! Die produzierten Kanteln müssen jetzt wirklich gut getrocknet werden, im Endstadium am besten in der Wohnung, wie für ein Indianerlagerfeuer aufgeschichtet.
Das Endprodukt wurde früher auf einer Schnitzbank mit Ziehmessern hergestellt. In R.Andersens Privatmuseum (Svendborg) steht noch eine. Sie sieht genauso aus wie die Schnitzbänke, auf denen früher Holzschuhe hergestellt wurden. Man saß rittlings auf dem Holzbock und klemmte mittels Fußhebel die Kantel ein. Die so produzierten Holznägel waren etwas konisch, eckig und wurden nach dem Einschlagen auf der Außen- und Innenseite mit Holzkeil oder -dorn verkeilt. Man kann sich schon vorstellen, daß diese Herstellungsweise den Alten zu lange dauerte (unser Schiffchen hat schätzungsweise 2000 Holznägel). Deswegen entwickelten, unter anderem die Amerikaner, im letzten Jahrhundert einen überdimensionalen Bleistiftspitzer, bei dem die Kantel eingespannt wird und ein drehendes Messer die Kantel abschält (Abb. 3). Diese Herstellungsweise hat noch den Vorteil, daß das eine Ende der Kantel vierkantig bleibt, d.h. der Holznagel hatte ein dickes Ende, auf das man ordentlich schlagen konnte und das konusförmig die Außenplanke festhielt; daher erübrigte sich auf dieser Seite der Keil (vergl. den Holznagel in Abb. 4). Diese Herstellungsart ist in etwas abgewandelter Form noch heute Standard in Norwegen. Dort wird die Kantel lose in einen vierkantigen metallenen Aufnehmer gesteckt, der wiederum in eine langsam laufende (etwa 400 UpM) Handbohr-maschine eingespannt ist. Die Bohrmaschine mit der Kantel im Maul rutscht auf einer Holzbohle mit Führungsleisten in Richtung des stationären Schälmessers. Letzteres ist ein Holzblock mit Bohrung und sinnreich angebrachtem Hobelmesser (4).

Abb.3 Holznageldrechselbank im Mystik Seaport (USA).

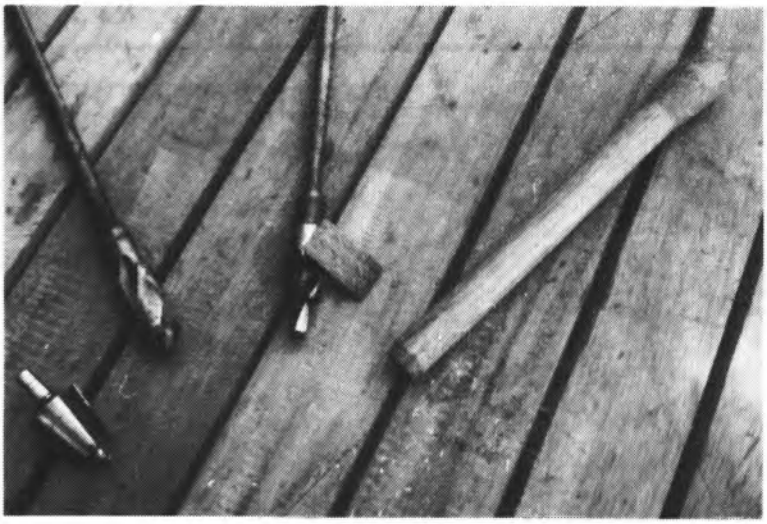


Abb.4 (Von links) Aufreiber, 30mm Schalungsbohrer, modifizierter Schalungsbohrer, daran angelehnt Holzkeil, Holznagel.

Ich muß zugeben, daß wir auf die traditionellen Methoden verzichtet haben und bis jetzt die Holznägel auf einer Kopierdrechselbank von einem Stielmacher (zu finden in den gelben Seiten) aus den Kanteln haben herstellen lassen. Die Dimensionen der Holznägellassen sich in etwa der Abb. 4 entnehmen. Wenn man gewillt ist, die Kanteln alle auf gleiche Länge zu sägen ohne Rücksicht auf beste Holzausnutzung, kann man sich etwas Arbeit sparen, indem schon der Stielmacher die Kante am dünnen Ende des Holznagels bricht. Sonst muß man selber dafür sorgen, damit der Holznagel leichter einzuschlagen ist.
Natürlich sollen die Holznägel, ebenso wie die neuen Planken, nicht mehr nur die berühmten 70 Jahre halten, sondern mindestens doppelt so lange. Also müssen die Holznägel ***konserviert*** werden. Billig und effektiv ist die mehrwöchige Tauchtränkung in der traditionellen Mischung aus je einem Drittel Wurzelholzteer, Diesel und Leinöl. Der Holzteer ist für die Konservierung die wichtigste Komponente, jedenfalls wird der gute Zustand der "Mary Rose" (von Heinrich VIII.) unter anderem darauf zurückgeführt. Da "feinster heller Wurzel-" Holzteer wahrscheinlich nicht nur für Kleinorganismen ungesund ist, kann man schlecht die tropfnassen Nägel den Werftarbeitern in die Hand drücken - obwohl ich zugeben muß, daß sie dann noch ein bißchen leichter reingehen. Bei der Zeitplanung sollte man also daran denken, die Nägel 4 Wochen vor Werftbesuch vorzubehandeln und ein paar Tage abtrocknen zu lassen.
Zum ***Erneuern der Außenplanken*** werden meistens die alten Planken in der Weise rausgestemmt, daß die Holznägel unbeschädigt stehen bleiben, d.h. die alten Holznägel schauen in Plankenstärke aus den Spanten hervor. Sie werden dann bündig absägt und mit rundem einem Metallstempel von außen nach innen durchgeschlagen, also in der Richtung in der sie ursprünglich eingesetzt worden waren. Der Durchmesser des Metallstempels darf nur wenige Millimeter geringer sein als der Durchmesser der alten Holznägel, sonst spreizen letztere sich auf. Wir benutzen einen Fäustel von ca. 3 kg, bei geringerem Gewicht bewegt sich nichts. An dieser Stelle muß man manchmal ein bißchen Überzeugungsarbeit bei professionellen Boots-bauern leisten, weil die Arbeit anstrengend ist und die Bohrmaschine ja auch Löcher macht, die dort anfangen wo der Holznagel sitzt, aber innen selten dort rauskommen. Da die Holznägel auch die Wegerungsplanken halten, sollte man nur die Holznägel entfernen, die für die nächsten neuen Planken benötigt werden. Da beim Auswechseln mehrerer Planken wahrscheinlich auch praktischerweise Spantenteile gewechselt werden, ergibt sich jetzt die Möglichkeit eine Korrektur der Verteilung mancher Bohrlöcher vorzunehmen, denn öfters findet man Holznägel, die binnenbords zwischen zwei Wegerungsplanken oder sogar im Belüftungsspalt unter der Setzgangplanke enden. In Abb. 5 erkennt man deutlich einen Holznagel, der im Stoß zwischen zwei Wegerungsplanken endet. Da man an dieser und anderen oben genannten Stellen die Holznagelenden innen nicht verkeilen kann, hält dieser Nagel nur auf Scherung.
Die geschlossene Innenwegerung verhindert, daß neue Außenplanken mit Schraubzwingen an den Spant geholt werden können. Hier erweisen sich die schon vorhandenen durchgehenden Holznagellöcher als praktisch für das Anzwingen der neuen Planken. Gewindestangen (z.B. M16), deren Kräfte innen durch Holzunterlage unter der Mutter gut aufgefangen werden, dienen über hölzerne Hebel als Behelfszwingen (Abb. 2). Bootsbauer sind es gewohnt, die Planken erstmal an einem Ende mit einem "schnellen" Spieker zu fixieren, das ist so eine Angewohnheit wie Gasgeben vorm Motorabstellen. Da man ja Entgegenkommen zeigen muß, würde ich vorschlagen, in der Nähe des Plankenstoßes ein kleines Loch von innen durch eines der alten Holznägellöcher in die eben eingesetzte Planke zu bohren. In dieses Loch kann eine dünne Gewindestange eingesetzt und leicht angezogen werden, die in dem großen Holznagelloch im Spant etwas seitliches Spiel hat. Daher kann die Planke noch längsschiffs in Richtung zum Stoß hin geschlagen werden. Nun können in Ruhe von innen durch die alten Holznagellöcher die Löcher in die neue Planke gebohrt werden. Die dünne Gewindestange wird danach natürlich durch einen Holznagel ersetzt. Ich habe noch nicht erwähnt, daß bei unserm Schiff und anderen holzgenagelten Beispielen, die sich im norddeutschen Nebel verstecken, die Plankenenden mit Spikern befestigt sind. Das ergibt sich zwangsläufig, wenn man

Abb.5 Innenwegerung.

keine Brettlaschen benützt, sondern die sich stoßenden Plankenenden auf einem Spant treffen läßt. Zwei Holznagellöcher nebeneinander würden den Spant zu sehr schwächen. Holzgenagelte Brettlaschen waren übrigens bei kleineren Booten zur Zeit der eiseren Männer gebräuchlich.

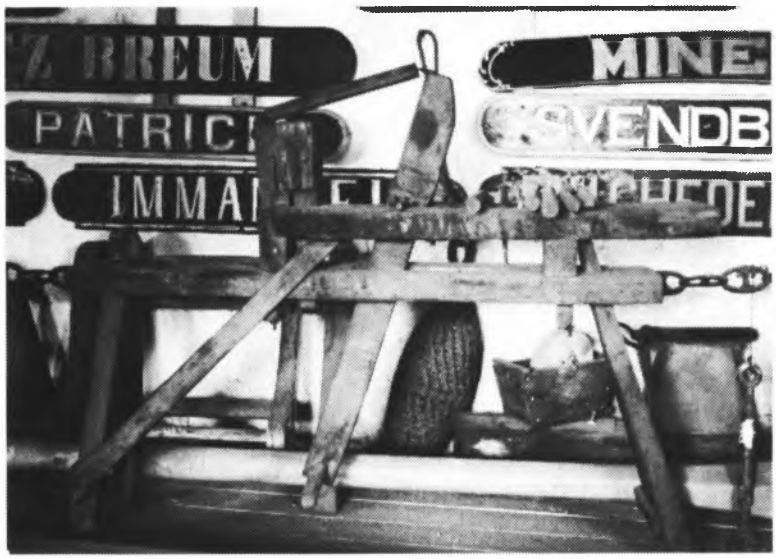
Das ***Bohren*** der Holznagellöcher ist nicht so ohne. Jede moderne Handbohrmaschine sollte 30mm Löcher in Holz bohren können, glaubt man den Herstellerangaben. Es ist aber ein großer Unterschied, ob man mit dem Forstnerbohrer ein paar Zentimeter tief bohrt oder durch 3' Wegerung, 6' Spant und 2' Außenplanken (insgesamt 27cm) durch muß. Selbst, wenn die größte Länge des Lochs schon vorhanden ist, ist die Außenreibung des Bohrers so groß, daß viele Bohrmaschinen schnell den Geist aufgeben. Unsere alte Metabo hat zwar schon mehrere Ritzel ausgespuckt, aber die Motorwicklung stinkt nicht anders als am Anfang. Wir haben in Verkennung der wirklichen Problematik versucht, es der Bohrmaschine etwas leichter zu machen, indem wir mit 16mm vorgebohrt haben und danach mit einem speziell zurecht geschliffenem Bohrer, wie er in Abbildung 4 in der Mitte zu erkennen ist, auf 30mm aufgebohrt haben. Außerdem haben wir noch den Spanwinkel flacher geschliffen. Beides hat nichts genützt, da die Wandreibung die meiste Kraft kostet. Also sollte man sich eine starke Bohrmaschine besorgen und (mehrere) Schalungsbohrer mit entsprechender Länge und Durchmesser. Holz ist manchmal doch stärker als der Stahl der Schalungsbohrer, die wir benützen, deshalb sind uns beim Bohren schon deren Schäfte verbogen, bzw abgeschert. Bei den benutzten Durchmessern muß man natürlich darauf achten, daß an der Bohreraustrittsfläche das Holz nicht reißt. Innen und außen müssen die Enden von den Bohrlöchern mit einem Aufreiber (Abb. 4, der kurze kegelförmige Bohrer) aufgeweitet werden, am besten im gleichen Winkel wie der Konus am Ende der Holznägel. Wie tief die Bohrlöcher aufgerieben werden, hängt von der Holzart ab. Bei unserer Außenbeplankung aus Kiefernholz sollte nur etwas angefast werden. Wir haben versucht, neue Kiefernholz-Außenplanken in der ganzen Tiefe des Nagelkonus anzufasen, das hatte zur Folge, daß die Keilwirkung beim Eintreiben des Nagels leicht zum Spalten der Planke führte. Andererseits sind Planken aus Eichenholz so hart, daß bei nicht aufgerieben Löchern der Nagel sich zu wenig verkeilt, so daß die Planke sich rausarbeiten kann, d.h. der Nagel scheint reinzurutschen. Auf der Innenseite des Holznagels, in die der Keil eingeschlagen wird, darf nicht zu tief aufgerieben werden, da hier sonst unschöne Spalten zwischen dem ovalen Holznagelende und dem runden Loch entstehen.

Auf der Innenseite wird der bündig abgeschnittene Nagel mit Stechbeitel weniger als einen Zentimeter aufgespalten und dann ein Keil eingeschlagen. Ganz wichtig ist, daß der Keil rechtwinklig zur Holzmaserung des umgebenden Holzes, d.h. Wegerungsplanken oder Spanten, steht.

Nun müssen nur noch die überstehenden Nagelenden außenbords abgesägt und geschlichtet werden. Leider hatte ich bei unseren diversen Reparaturen nie die Geduld, bis zur letzten Planke zu warten, um ein Foto von dem "Stachelschwein" zu machen und dann erst die überstehenden Nagelenden in in einem Arbeitsgang zu bearbeiten. Deswegen ein historisches Foto.

So, ich hoffe die Eigner entsprechender Boote fühlen sich ermutigt, bei der nächsten Reparatur auf die Benutzung von Holznägeln zu bestehen.

Ich habe mich mit historischen Informationen nicht etwa zurückgehalten, ich habe sie schlicht nicht. Wenn jemand weitergehende Informationen liefern könnte, würde ich mich sehr freuen.



Das richtige Foto hat leider nicht den Weg ins Atelier gefunden. Als Ersatz gibts die erwähnte Schnitzbank von Ring Andersen, in Svendborg zu sehen. JK.

Abb.6 Norwegischer "Klipper" im Bau zu Beginn dieses Jahrhunderts. Dieses Bild zeigt, daß immer nur ein Holznagel pro Planke und Doppelspant benutzt wurde. In der anderen Hälfte des Doppelspantes sitzt ein Spieker. Der Spieker wurde zuerst eingeschlagen, um dann in Ruhe die Löcher für die Holznägel zu bohren (vergleiche oberste Planke). Diese Aufteilung ist nicht typisch, sondern normalerweise sitzen in jeder Hälfte des Doppelspanten pro Planke zwei höhenversetzte Planken. Leider hatte ich kein "typisches" Bild zur Hand.

Helmut Maske
Kronshagener Weg 34
2300 KIEL

Literatur

(1) Christensen A. E., 1982. Tools and Materials for Building a Norwegian Pram. Wooden Boat, 49.
(2) Denneche F. und Bjørklund J., (1981) Nils Skandfer og overgangen til dekkede båter i Nord-Norge. Norsk Sjøfartsmuseum Årsberetning 1980.
(3) Germanischer Lloyd, 1920. Vorschrift für Klassifikation und Bau von hölzernen Seeschiffen. Rostock.
(4) Johansson L., 1984. A New Kåg. Wooden boat, 58.

KLEINE LITERARISCHE ECKE

Einige Neuerscheinungen:

Lexikon der Segelschiffstypen. Von Clas Broder Hansen und Peter Knuth. 112 S., Urbes Verlag Gräfelfing, geb. 39,80 DM.

Aus der Verlagsbroschüre: "Dieses Lexikon gibt zum ersten Mal genaue Auskunft über die Segelschiffstypen aus ganz Europa und vom Mittelmeer sowie über sämtliche Takelungsarten. 302 Schiffstypen von Angelschaluppe bis Zulu werden beschrieben. 384 zusätzliche Stichwörter erschließen durch Querverweise die in den Hauptartikeln enthaltenen Informationen." 125 Zeichnungen, 62 weitere Illustrationen für Fachbegriffe, ganzseitige Bildtafeln.

Atlas Lodi. Band 6 Školni Lodě. (Schiffsatlas, Schulschiffe) Von Evžen Škňoufil. 200 S., Eigenverlag Prag, Paperback 15 DM.

Der 6. Band des Schiffsatlasses enthält eine chronologische Übersicht der 75 bekanntesten Segelschulschiffe der Welt (von der Brigg "Statsraad Erichsen 1859 bis zur Barkentine "Kaliakra" 1984). Darunter befinden sich Schiffe, die bereits aus dem Verkehr gezogen wurden, also stationäre oder museale Schiffe, aber auch solche, die noch seetüchtig sind. Der dazugehörige Textteil macht Angaben über Werft, Konstruktion, Reeder und Geschichte. Eine Tabelle mit technischen Angaben und eine Gesamtansicht des Schiffes ergänzen die Ausführungen. Angegliedert sind Farbfotografien, ein Namens- und Literaturverzeichnis sowie ein viersprachiges Wörterbuch für die tabellarischen Angaben (deutsch, englisch, russisch, tschechisch), mit dessen Hilfe sich jeder, auch ohne tschechische Sprachkenntnis, interessante Informationen aus diesem Buch holen kann. Leider sind nicht alle Angaben auf dem neusten Stand, da sich Schiffslebensläufe in der Gegenwart bekanntlich schnell ändern können.

Schriftliche Bestellungen an die Redaktion!

Segelnde Fischerboote an der kaschubischen Küste. Von Aleksander Celarek. 95 S., reich illustriert, Verlag Nordostdeutsches Kulturwerk Lüneburg (erscheint Ende 1988).

Das Ziel dieses im Original in polnischer Sprache erschienenen und demnächst als deutsche Ausgabe veröffentlichten Buches ist eine ausführliche Darstellung der 7 charakteristischen Fischerboote an der polnischen Küste zwischen Leba und Hel. Die Abhängigkeit von den lokalen hydrometeorologischen und geographischen Bedingungen brachte diese besonderen Konstruktionen hervor, deren gemeinsames Kennzeichen die gerade Kielplanke ist. Zur Klassifizierung gehören u.a. Risse, Schnitte, Detailzeichnungen, Takelpläne und, ein Leckerbissen, Baumethoden und -hilfsmittel in Wort und Bild. Eine Pflichtlektüre für alle, die mit Holzbooten zu tun haben!

MK.

So wie in diesem Shanty sollte es in den Bordküchen auf unseren alten Schiffen nicht zugehen. Auch bei eingeschränkten Raumverhältnissen läßt sich mit bescheidenen Kochutensilien ein schmackhaftes, ja sogar köstliches Mahl, zubereiten. Für alle, die mit ihrer Pantry noch nicht zufrieden sind oder für die, die ihre Pantry noch einrichten wollen, möchte ich ein Taschenbuch empfehlen:

CARLA SCHENK - "DIE BORDKÜCHE" - Einrichtungen * Rezepte * Tips

Die Pantry ist auch auf einem alten restaurierten Gebrauchssegler eine sehr wichtige Einrichtung, denn was nutzt das schönste Schiff, wenn es nur mit einer "Fritten-Bude" versehen ist und nur "Caro Einfach" auf die Back kommt. Selbst der beste Smut benötigt ein Minimum an Platz und Gerätschaften, um die Crew auch in schwierigen Situationen bei Laune zu halten. Für längere Fahrten benötigt er Stauraum, denn alle Köstlichkeiten, die zu einem leckeren Mahl zubereitet werden sollen, müssen vorher geplant, gekauft und nicht zuletzt gelagert werden.

Alle diese Probleme werden von der erfahrenen Weltumseglerin Carla Schenk kurz, aber doch erschöpfend in dem Taschenbuch dargestellt. Man sollte sich durch die Abbildungen, die überwiegend "Yachten Charakter" haben, nicht irritieren lassen. Die Tips des Textes sind auf fast alle Schiffe anzuwenden.

Ich möchte stellvertretend nur einige herausgreifen, um den weiten Bogen, den dieses Buch spannt, aufzuzeigen.

* Außer der Zubereitung der Speisen obliegt dem Smut auch die Verhütung von Bränden, Explosionen und Verletzungen, verursacht durch die Pantry. Und so ist der Tip, in der Nähe des Kochherdes einen

regelmäßig gewarteten Feuerlöscher zu installieren, für alle Schiffstypen gleich wichtig, sei es ein Joghurtbecher ein Torfmullhaufen oder ein verbeultes Blechfass.
* Der Fußboden in der Pantry sollte mit einem rutschfesten Belag versehen sein.
* Bei Seegang dürfen Töpfe oder offene Gefäße nur bis zu einem Drittel gefüllt sein, damit der Inhalt nicht überschwappt
* Welcher Kocher ist der Beste?
Die Vor- und Nachteile der einzelnen Systeme werden aufgezält.

Der anschließende Rezeptteil ist sehr vielseitig und für einen Smutneuling von großem Nutzen. Hat der angehende Smut die Anregungen durchprobiert, wird er selber schnell herausfinden, wie er die Speisen für die immer hungrige Crew nach schmackhafter zubereiten kann.

CARLA SCHENK
DIE BORDKÜCHE
BLV VERLAGSGESELLSCHAFT MÜNCHEN

Nun ein Buchtip für eingefleischte Gaffelsegler.
Wie sah es aus mit den Küchen- und Kochverhältnissen an Bord alter Fischerboote und Frachtsegler?
Antworten auf diese Fragen liefert die DDR-Autorin HELGA RUDOLPH in ihrem Buch SCHÜSSELHECHT UND NACKTER BARSCH

Der Untertitel lautet: Vom Kochen an Bord und von Fischgerichten der Küstenbevölkerung an Ostsee und Nordsee.

Zwanzig Jahre ist die Autorin mit ihrem Mann an Bord eines ehemaligen dänischen Lachskutters auf maritim-volkeskundliche Forschung gefahren. Bei dieser Arbeit hat sie die Bewohner der Ostseeküste von der Flensburger Förde bis hin zum ehemaligen Ostpreussen nach den Lebensbedingungen an Bord befragt.
Ihr größtes Interesse galt der Ernährungsweise. Was wurde gegessen, wie und womit wurde gegessen? Wie wurden die Lebensmittel zubereitet und welche Gerätschaften standen zur Verfügung?

Die Abhandlung über diese Themen nimmt die Hälfte dieses 80 Seiten starken Büchleins in Anspruch. Die zweite Hälfte ist mit Rezepten für Fischgerichte angefüllt. Die Autorin hat den Rezeptteil aus alten Kochbüchern sowie eigenen Aufzeichnungen zusammengestellt, und bewußt darauf verzichtet, die z.T. sehr alten Rezepte den heutigen ernährungsphysiologischen Erkenntnissen anzupassen. Das sollte den Smut jedoch nicht davon abhalten, das eine oder andere Fischgericht nach den aufgezeichneten Rezepten zu zubereiten.

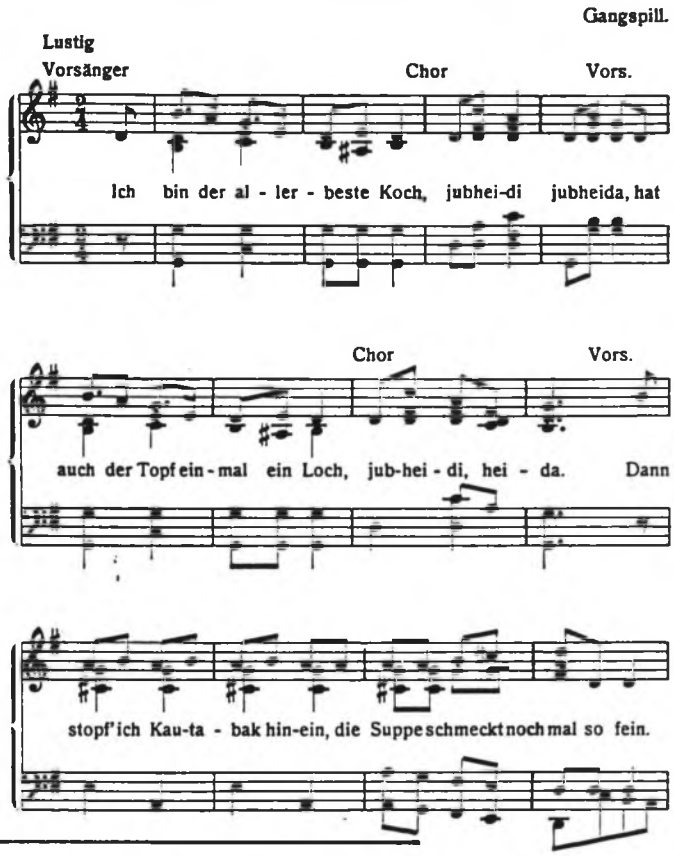
Es muß ja nicht gerade "Schüsselhecht" oder "nackter Barsch" sein. Wie wäre es mit "Schollen in Biertunke"? Ich will das Rezept nicht verraten, doch wäre es ein interessantes nachweihnachtliches Mahl, da ein Stück Pfefferkuchen zu den Zutaten gehört.

Mir gefällt das Buch und bei dem Preis von DM 19,80 eignet es sich auch zum Verschenken.

SCHÜSSELHECHT UND NACKTER BARSCH
MARITIME MINIATUREN
HELGA RUDOLPH
ERNST KABEL VERLAG

B.Schmiel

6. Der allerbeste Koch.



800.-1. Hamburger Haferkurztag

Beim Hamburger Haferkurztag demonstrierte die Regattaleitung eine neue Art der Problemlösung von Preisverleihungsquerelen, die als zukunftweisend für die Gaffelszene gelten könnte:
Nach Abschluß der Wettfahrt am Sonnabend fand einfach keine Preisverleihung hierfür statt! Nachforschungen warfen nur weitere Fragen auf: Wer ist die Regattaleitung? - Gibt es überhaupt Preise? - Ist der Protest zu einem Massenfrühstart trotzdem gerechtfertigt? - Warum ging einer der letzten Starter als erster durchs Ziel???
Kurzum, der Sinn stand den Gafflern nur nach den sogenannten Restaurierungspreisen. Senator Rahlfs ("garantiert anwesend") schickte seinen Vertreter, vergaß aber, die Schecks mitzugeben. Der neue Vorstandsvorsitzende vom Museumshafenverein, Wolfgang Friederichsen (Glückwunsch oder Beileid?), vollzog die Zeremonie.
Für originalgetreue Restaurierung, insbesondere der Dampfmaschine, erhielt "Claus D.", Baujahr 1913, die höchste Auszeichnung. Kalli Albers und seine Mannen nahmen freudestrahlend einen Barographen sowie einen Geldpreis von 600 Mark entgegen. Derselbe Betrag sowie eine große Sponsorenbuddel wurde für den Krabbenkutter "Fahrewohl" unseres verehrten Professors Jörgen Bracker überreicht. Schöne Linien und einen sehr guten Gesamteindruck der Vollenhovense Bol "Meta von Cranz" (Manni Becker) belohnte die Jury (?) mit 500 Mark und einer weiteren Buddel. Der Entwicklungspreis (500 Mark + Flasche) ging an den Ewer "Orient" des Ritter-Paares.
Ob nun noch mehr Rührseligkeit, Wiederverbrüderung und Siegerjubel zuviel gewesen wären oder ganz einfach die Regattapreise im Organisationsgewühl untergingen - jedenfalls war damit der Abend freigegeben zum allgemeinen Vergnügen.

Fortuna: Altes Schiff mit junger Crew

Letzte Nachricht: Der Haushaltsausschuß der Hamburger Bürgerschaft hat 800.000 Mark für Ausbau und Liegeplatzsicherung des Museumshafens Oevelgönne bewilligt. Wer baggert so spät am Baggerloch???

>Johann Ehlers< & >Aline<: 'Segelst du auch nur mit halber Kraft ???' F.:MK

799. HAMBURGER HAFENGEBURTSTAG

◁ 'Olifant' mit Halali auf 'Jagt'

▽ 'Nostra' bei der Wettfahrt – Rückenwind und Schiebestrom

F.M.K.

9. FLENSBURGER RUMREGATTA 1988

'Segeln bald ohne Krängungswinkel?'

Klar zur Wende? — RUM!!!

Die 9. Flensburger Rum-Regatta machte ihrem Namen wieder seglerische Ehre. Kreuz und quer durch die Förde und übers Bohlwerk tobte das Geschehen, aber der nordische Aufruhr scheint sich bis heute eher verstärkt als gelegt zu haben. Zwar gab es bei der Plazierung in den Klassen nur wenig Veränderung, dafür in den Gemütern entscheidende neue Kristallisationspunkte.

Von der Vergabe des erstmals ausgeschriebenen "Kränkungswinkelmessers" berichtete die Jury nur hinter vorgehaltener Hand. "Die Beteiligten wissen schon selbst Bescheid", hieß es rücksichtsvoll. Hier wurde diesmal also nicht rum-getönt.

Erster über alles wurde die sogenannte "Replik" (zu deutsch: moderne Antwort auf alte Liebe - siehe Lexikon!) "Johann Ehlers". Original dagegen der ihr verliehene Stadtpreis, ein Messingkompaß zum Abstecken neuer Kurse.

"Valdivia" und "Emanuel" segelten erfolgreich in der großen und kleinen

Fischerklasse, bei den Frachtern taten sich die polnische Brigantine "Henryk Rutkowski" aus Władysławowo / Hel und Sjaelsø, die Nagelneue, hervor. Zollkutter "Gerda", Lüttfischer "Aline", Danske Jagt "Kaperen", die Vorjahresbeste, und Lustjacht "Irene" führten die übrigen Klassen an.

Die Organisatoren sparten nicht mit den ortsüblichen markigen Kommentaren (Was schenkt man einem ewigen Sieger außer vielleicht einem Bohrer?), wobei die Spezialpreise schon für sich sprachen: ein kunstvolles Kuhhorn für die Reinheit des Segelns auf dem Wikingerboot (mit Telefon an Bord), ein Schildkrötenmodell (zum Aschenbecher entartet) für das last ship home, die "Hermine", und für die Wegerechtskonkurrenten "Enchantress" gegen "Björn" ein Winkellineal zum besseren Ausweichen sowie eine Tute, die Gehör verschaffen soll. Die "Valdivia" hatte es den Polen von der selbst so schnellen "Rutkowski" so sehr angetan, daß sie ihr den "Eindruckspreis" stifteten.

Ein tiefer Griff in die Sponsorenvorräte versorgte schließlich alle (ca. 90) Renner mit dem nötigen Frohsinnstreibstoff.
Und wenn sie nicht gestorben sind, dann tanken sie heute noch.

PS: (d.h. Persönliche Sichtweise)
Wegen fahrlässigen Verhaltens sollte im Jubeljahr der 10. Rum-Regatta der Kränkungswinkelmesser dem Verein Museumshafen Flensburg verliehen werden.
Wie sagte doch Victor Borge: "Ein Lächeln ist die kürzeste Entfernung zwischen Menschen."

Der Segel-Oldtimer-Hafen Lübeck lädt im Rahmen des Hafenfests am 4. November 1988 zur Nachtregatta von Neustadt aus ein.
>TANZ IN DEN MAI<:
'Brigitte' aus Lübeck, erfolgreich in der Flautenregatta nach Neustadt. ▷
'Aenne ter Gonderen' mit viel Berliner Luft an Bord, vertritt den holländischen Schiffstyp im Segel-Oldtimer-Hafen Lübeck. ▽ F.MK.

das Segelnähen

von Fritz

Ich habe hin und her überlegt, welcher Stoff zu nehmen sei, obwohl es klar sein sollte, daß für einen alten Bootstyp nur Naturware in Frage kommt. Doch muß man u.U. Zugeständnisse an die Freizeitschipperei machen. Kunstfaser nimmt keine Feuchtigkeit auf, also ist die Gefahr des Verspakens kaum gegeben, und ein Freizeitschipper kommt meistens nicht dazu seine festen Segel zu trocknen. Oder wer ein offenes Boot hat, kann aus so einem Kunststoffsegel schnell ein Schutzdach bauen. Ich aber wollte handgenähte Segel, und Kunststoff mit der Hand zu nähen, ist nicht nur eine harte Arbeit, man reißt beim Nähen mit der Hand auch Löcher in den Stoff. Kunstfaserware wird materialgerecht nur mit der Maschine genäht. Ist nun andererseits bei Naturfaserware nur das Nähen mit der Hand werkstoffgerecht? Ich meine nein, denn dann dürfte man an seinem Boot auch kein mit der Maschine gehobeltes Holz verarbeiten. Ich wollte handgenähte Segel wegen des besseren Eindrucks, den sie machen, und außerdem geht es ja auch darum, etwas selber zu machen.

<u>Der Werkstoff</u>: Für die Bootssegel Baumwolle 420 gr./m², Segelgarn ungeteert, Bienenwachs.

<u>Das Werkzeug:</u> Segelmacherbank (Muß sein, weil man es sonst ins Kreuz kriegt), Lapphandschuh, Liekhandschuh (kann man auch zum Lappen nehmen), Segelnadeln Nr. 14 zum Lappen, Nr. 13 zum Lieken, Segelmacherzange, Messer, eine kräftige, gut schneidende Scheere, Starke Hanfschnur zum Aufschnüren, Kreide, Richtscheit, Winkel, Zollstock, Bleistift, Tacker oder große Heftzwecken oder Gewichte.

<u>Der Aufriß</u> eines Sprietsegels.

Auf dem Schnürboden wird Punkt A (Fallhorn) mit Punkt B (Halshorn) durch Schnurschlag verbunden. Das ergibt die Mastlieklänge. Von A nach D rechtwinklig die Oberliekbreite und von B nach C die Unterliekbreite absetzen und durch Schnurschlag verbinden.

Der Schnurschlag C - D wird etwas über D hinaus verlängert und darauf die Punkte E (Schothorn) und F (Piek) aufgetragen. Für die Gilgen (Buchten) des Achter- und Unterlieks haben wir mit 2 cm für den laufenden Meter gerechnet, G= 9 cm und H= 5 cm. Mittels Straklatte ausstraken.

Alle Markierungen auf dem Schnürboden

Nun sticht man dicht neben der Saumkante ein.....

" Knick "!

werden nur mit Kreide, besser noch Schneiderkreide, gemacht.

Der Zuschnitt

Die Bahnen werden ausgerollt, wobei sie sich an den(Lapp=)Nähten etwa 5 bis 6 cm überlappen. Für die Liek= nähte ist erst einmal eine Zugabe von 10cm vorzusehen. Sind die Bahnen in die richtige Lage gebracht, werden sie mit dem Tacker provisorisch fest= gesetzt oder mit den Gewichten be= schwert.

Die Konturen werden auf das Segeltuch übertragen, indem man den Stoff etwas anhebt um den Verlauf erkennen zu können, und dann auf der Oberseite mit dem Bleistift markiert. Die graden Lieken(Ober=und Mastliek) werden mit dem Richtscheit angerissen. Den Verlauf der Lieken mit Bucht strichelt

Jetzt macht die behandschuhte Hand eine kleine Drehung ..... - Dies ist eine einzige Bewegung.

man. Das reicht völlig aus.

Nun wird für die Lappsäume eine etwa 3,5cm breite Kante umgelegt und mit der Scheere oder dem Handballen ein= gedrückt, -nach Augenmaß! Nach dem Lö= sen der Heftung wird auf dem Tisch (wenn man einen hat, natürlich nur) noch eine zweite Kante von 1 cm ebenfalls scharf eingedrückt (Abb. B).

Der Knüppel liegt bekanntlich beim Hund, und so nimmt man, was man hat oder günstig kriegen kann. Weil un= sere Bahnen 1,50 m breit lagen, haben wir aus optischen Gründen diese brei= te Bahn durch eine Blindnaht geteilt. Für den Ungeübten ist es sehr schwierig, eine saubere Naht hinzu= kriegen. Die Stiche sind ungleichmäs=

Ist der Faden einmal alle .... sig, locker, und am Ende ist die eine Naht kürzer als die Gegennaht. Darum hat mir mein Freund Lothar, der Segel= macher, jeweils eine Lappnaht mit der Maschine genäht und die Gegennaht ohne Faden durch die Maschine laufen lassen. Dadurch sind die Stiche vorge= zeichnet, sodaß auch ein Anfänger eine saubere Naht hinkriegt.

Als die Sache soweit gediehen war, klemmte ich mir den ganzen Plünnen= kram untern Arm und zog, mit vielen lehrreichen Ermahnungen seitens des Meisters versehen, ab in meinen heim=

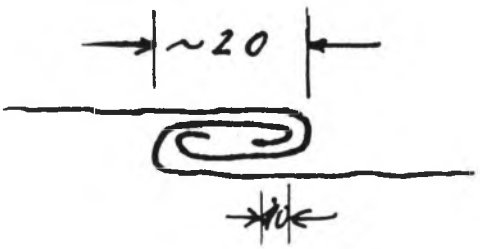


Abb. B Lappnaht

schen Keller,um mich dem Genuß des Segelnähens hinzugeben.

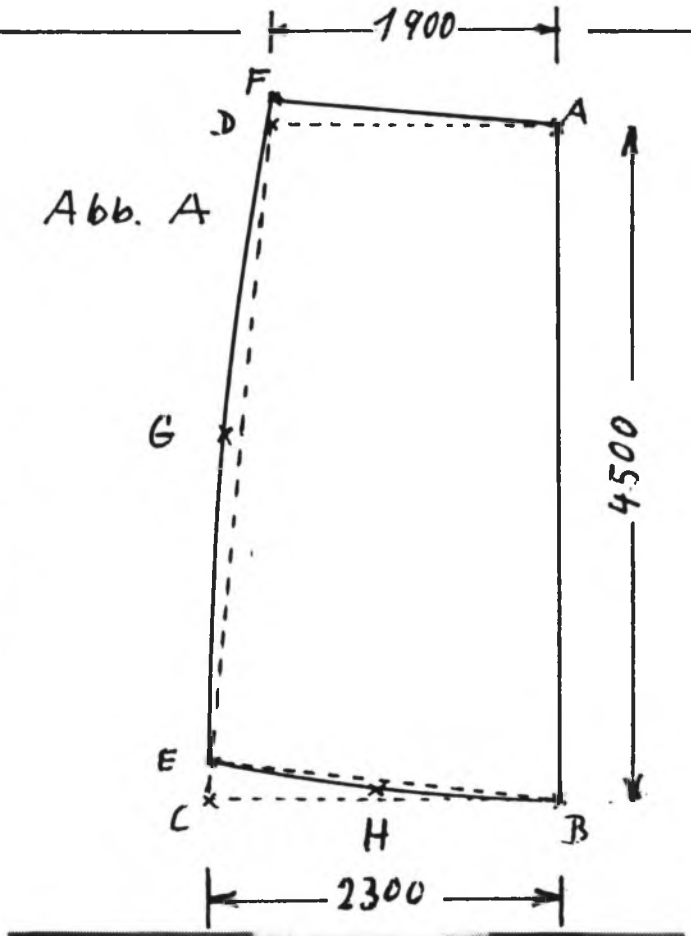
Das Lappen: Genäht wird mit einfachem, gewachstem Faden.Auch in der Segel= macherei gilt das Sprichwort:"Langes Fädchen,faules Mädchen".Man wickelt das Segelgarn etliche Male um die Armbeuge,so wie Mutti die Wäscheleine

Der linke Zeigefinger hält das Ende des neuen Fadens fest, zusammen zu nehmen pflegt,und schnei= det dann beim Ellenbogen alles durch. Man erhält so einen Faden von doppelter Ellenlänge.

Wer ausschließlich von Hand näht,der muß den Saum unbedingt mit Steckna= deln feststecken,Es gibt dafür extra Segelmacherstecknadeln.

Man schlägt das Tuch so um,daß man den Saum unmittelbar vor sich quer auf den Knieen liegen hat und klemmt es fest,indem man es entweder unter die Oberschenkel legt oder mit den Füßen in das auf dem Boden liegende Tuch tritt.

Den ersten Stich führt man von unten in den oben liegenden Saum und läßt das Fadenende einige Zenti= meter überstehen.Dieses Fadenende wird im weiteren Verlauf versteckt, d,h.in den Saum eingelegt. Man rechnet 7 Stiche auf eine Naden= länge!

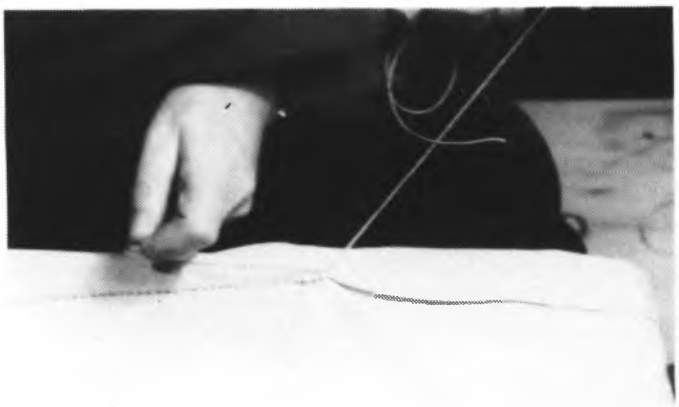


und der Rundtörn des ersten Stichs beklemmt ihn.

Nun sticht man dicht neben der Saum= kante ein,bis die unten liegenden Finger der linken Hand so eben und eben die Nadelspitze merken.Dann zieht man die Nadel etwas zurück und drückt gleichzeitig das Öhrende hebelnd nieder: "Knick!",da ist die Nadelspitze aus dem Gewebe der unten liegenden Segeltuchbahn herausgesprungen.Die Nadel liegt jetzt etwa waagerecht zwischen

beiden Bahnen,und man sticht nun ein klein wenig nach für den Fall, daß man die Nadel zu sehr zurück= gezogen hat.
Jetzt macht die behandschuhte Hand eine kleine Drehung,drückt das Öhr= ende kräftig nieder,die Nadelspitze zeigt jetzt schräg nach oben,der linke Daumen gibt Gegendruck und die Nadel wird durchgedrückt,so weit es nur geht!Dies ist eine einzige Be= wegung!Sowie die Nadel durch ist, faßt die rechte Hand die Nadel und reißt sie mit einem kräftigen Ruck ganz durch.Je schneller diese Hand= bewegung ausgeführt wird,desto leichter geht es.Der kräftige(!) Ruck ist notwendig,damit sich der Faden in den Stoff reinzieht und die Naht fest wird.
Hat man so die Segelbahnen zu= sammen,prüft man die Hauptmaße nach und schneidet darauf die Breiten der Lieksäume genau , legt sie wie bei den Lappnähten um.Das Nähen geht zwar genau so vorsich,ist aber nicht so schwierig, weil man nicht befürchten muß, eine andere Bahn mit anzunähen.
Die Lieksäume werden an den Hörnern "lang über kurz" genäht,d,h.erst die Quersäume und dann die senk= rechten.
Bevor man aber mit den Lieknäh= ten beginnt,werden die Verstär= kungen und Reffbänder aufgenäht. Die Form dieser Verstärkungen ist beliebig.Wir haben sie viertel= bzw.halbkreisförmig gemacht.An den Hörnern hat dieses Segel doppelte Verstärkungen,die untere mit einem Radius von 40 cm,die obere mit 20 cm.An den Reffbandenden ist die Verstärkung einfach und mit dem kleinen Radius halbkreisförmig.
Immer wird für den Saum 1 cm um= geschlagen.Verstärkungen wie auch Reffbänder werden in die Lieksäume eingeschoben.
Ist der Faden alle,läßt man einen Rest von einigen Zentmetern stehen und wiederholt mit dem neuen Faden die letzten drei Stiche.Anfang,wie schon beschrieben.Wo alter und neuer Faden aus demselben Loch schauen,törnt man den alten einmal um den neuen und macht einen Stich. Darauf versteckt man das alte Ende im Saum.

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



Wo alter und neuer Faden aus einem Loch schauen.....

Darauf versteckt man das alte Ende im Saum.

SCHIFFSPORTRAIT DER 'EULE' VON B.SCHMIEL

DIE "EULE", EX "CHRISTINA",EX "MELPOMENE"

VORHER NACHHER

Gekauft habe ich das Schiff als Motorgüterschiff "CHRISTINA" im August 1976 von Hansdelf Martens, dem Besitzer der Rumflether Mühle in Wilster, mit der Absicht, es im Laufe von mehreren Jahren wieder in einen Segler, Typ Besanewer, zurückzuverwandeln.

Interessant war die "CHRISTINA" für mich aus mehreren Gründen:

1. Das Schiff war fahrbereit mit allen Papieren (man hätte sogar noch Fracht fahren können).

2. Seit dem Stappellauf im Jahre 1895 hatte das Schiff nicht allzuviele Umbauten über sich ergehen lassen müssen.

3. Das Schiff war an der Elbe in Boizenburg gebaut worden, und sein Fahrtgebiet war jahrzehntelang die Elbe und ihre Nebengewässer.

Bedingt durch Anpassung an sich verändernde wirtschaftliche Erfordernisse wurden viele kleine Frachtschiffe im Laufe ihres Daseins umgebaut. So war es üblich, um mehr Fracht fahren zu können, daß die Rümpfe um einige Meter verlängert wurden, oder man erhöhte die Rümpfe. Zum Teil wurde sogar beides gleichzeitig vorgenommen.

All diese Umbauten wurden an der "EULE" nicht durchgeführt, und genau das war es, was das Schiff so interessant für den Mühlenbesitzer gemacht hatte. Denn nach einer Erhöhung des Rumpfes hätte das Schiff nicht durch die niedrige Straßenbrücke hindurchfahren können, und die schmale Wilsterau hätte es einem verlängerten Rumpf nicht möglich gemacht, in den ebenfalls schmalen Kanal neben der Mühle zu gelangen.

Im Jahre 1895 wurde die "EULE" auf der Werft von Ernst Niemand in Boizenburg an der Elbe für den Lägerdorfer Schiffer Claus Lemburg gebaut und erhielt den Namen "MELPOMENE" mit folgenden Abmessungen:

Länge:	17,93 Meter
Breite:	4,12 Meter
Tiefe:	1,31 Meter

Mit der Vermessung von 29 Brutto-Registertonnen und dem Unterscheidungssinal L V M H wurde das Schiff am 18.9.1895 in Itzehoe registriert.

Im Mai 1909 kaufte der Sohn des Schiffers die "MELPOMENE" und fuhr das Schiff 17 Jahre. Im Mai 1926 verkaufte er es dann an Johannes Wicht und seine

Frau nach Wilster. 1929 war dann die Zeit als reiner Segler abgelaufen. Der Einbau eines 12-PS-Glühkopfmotors sollte die Schipperei etwas erleichtern und brachte die erste Veränderung am Schiff.

Leider endete die erste Reise mit dem neuen Motor gleich mit einer Katastrophe In Lägerdorf fiel der Schiffer über Bord und ertrank.

Für zwei Jahre übernahm der sich bereits zur Ruhe gesetzte Vater der Schifferwitwe die Führung der "MELPOMENE", bis Frau Wicht ihren 2. Mann, den Schiffer Emil Hasch, heiratete.

Zum zweiten Zwischenfall mit der "MELPOMENE", der zum Glück nicht tragisch endete, kam es im Herbst 1939, als das Schiff bei starker Strömung vor der Störmündung auf Grund lief und somit praktisch untergegangen war. Doch, oh Wunder, schaffte es die Feuerwehr aus Wewelsfleth, das Schiff leerzupumpen und so wieder flottzumachen.

Während des 2. Weltkrieges teilte die "MELPOMENE" mit vielen kleinen Seglern das gleiche Schicksal. Sie wurde stillgelegt, da der Schipper zum Militärdienst eingezogen wurde. Zusammen mit der "ATLANTA", die übrigens von der gleichen Werft stammte, lag sie auf der Wilsterau.

Als Emil Hasch 1947 aus der Kriegsgefangenschaft zurückkam, war er ein kranker Mann. Seite Frau "MIEDE" Hasch beschloß nun, selber Schiffsführer zu werden. Sie ging zu Markus Peters, dem bekannten Seefahrtslehrer in Brunsbüttel,

und ließ sich theoretisch trimmen, und bestand die Prüfung und erhielt das Steuermannspatent für kleine Küstenschiffahrt.

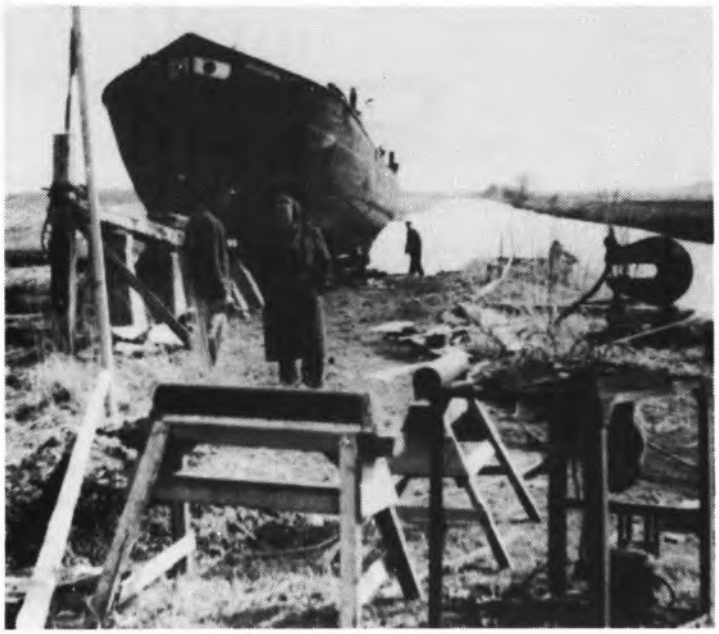
Nachdem ihr Mann verstorben war, beantragte sie die Aufnahme in die Schiffergilde, Wilster, einer Versicherungsgesellschaft auf Gegenseitigkeit für kleine Frachtschiffe.

Die Gilde wollte das Schiff wohl versichern, nicht jedoch unter einem weiblichen Schiffsführer.

Mit knapper Mehrheit bei der Abstimmung wurde Marie Hasch in die Gilde aufgenommen und eroberte sich mit ihrer robusten Fröhlichkeit und Schlagfertigkeit den Platz eines echten Kameraden. Sie wurde eine richtige Fahrensfrau.

Zum 100-jährigen Jubiläum der Schiffergilde im Jahre 1961 war die "MELPOMENE" das älteste und kleinste noch dort versicherte Schiff.

Bei der Jubiläumsfeier sagte MIEDE: "Theoretisch heff ick ni veel lehrt. Veer Johr kunn ick blot no School



Auf der Werft in Lägerdorf.
"MIEDE" gibt verschiedene Arbeiten in Auftrag

gohn. Ober praktisch, dor is dat anners. Nodem ick twee Männer heff no'n Karkhoff henbringen müsst, musst ick mit dat Schipp los. Ditt hier is nu een gode Gelegenheit, ju alltosom hartlich zu danken, dat ji mi immer so holpen hefft. Ick wünsch mi, dat ji all so nett to mi blieft !"

Im Jahre 1963 entschloß sich Miede Hasch, der Seefahrt ade zu sagen, um sich aufs Altenteil zurückzuziehen. Sie lebt heute, 83-jährig, in einem Altersheim in Iserlohn. Ich habe noch einen regen Briefverkehr mit ihr und auf diese Art und Weise viel über das Schiff erfahren können.

Sie verkaufte die "MELPOMENE" an den Müllermeister Hansdelf Martens, der das kleine Schiff nun als "CHRISTINA" mit Futtermitteln für seinen Mühlenbetrieb fahren ließ, bis sich die Weiterbeschäftigung des Ewers als Frachtschiff nicht mehr lohnte.

Der Mühlenbesitzer wußte sehr wohl um die Geschichte seines Schiffes und hatte deshalb einen nicht geringen Verkaufspreis angesetzt. Verhandeln half da nicht viel, zumal einige Kaufinteressenten seinen geforderten Preis sogar überboten. Einer der Überbieter hatte vor, auf den Laderaum das Oberteil eines Omnibusses zu setzen und so - "ein schmuckes Motorboot" - aus der "CHRISTINA" zu machen.

Bekommen habe ich das Schiff, weil ich wohl glaubhaft nachweisen konnte, das Motorgüterschiff wieder in einen Frachtsegler zurückzuverwandeln.

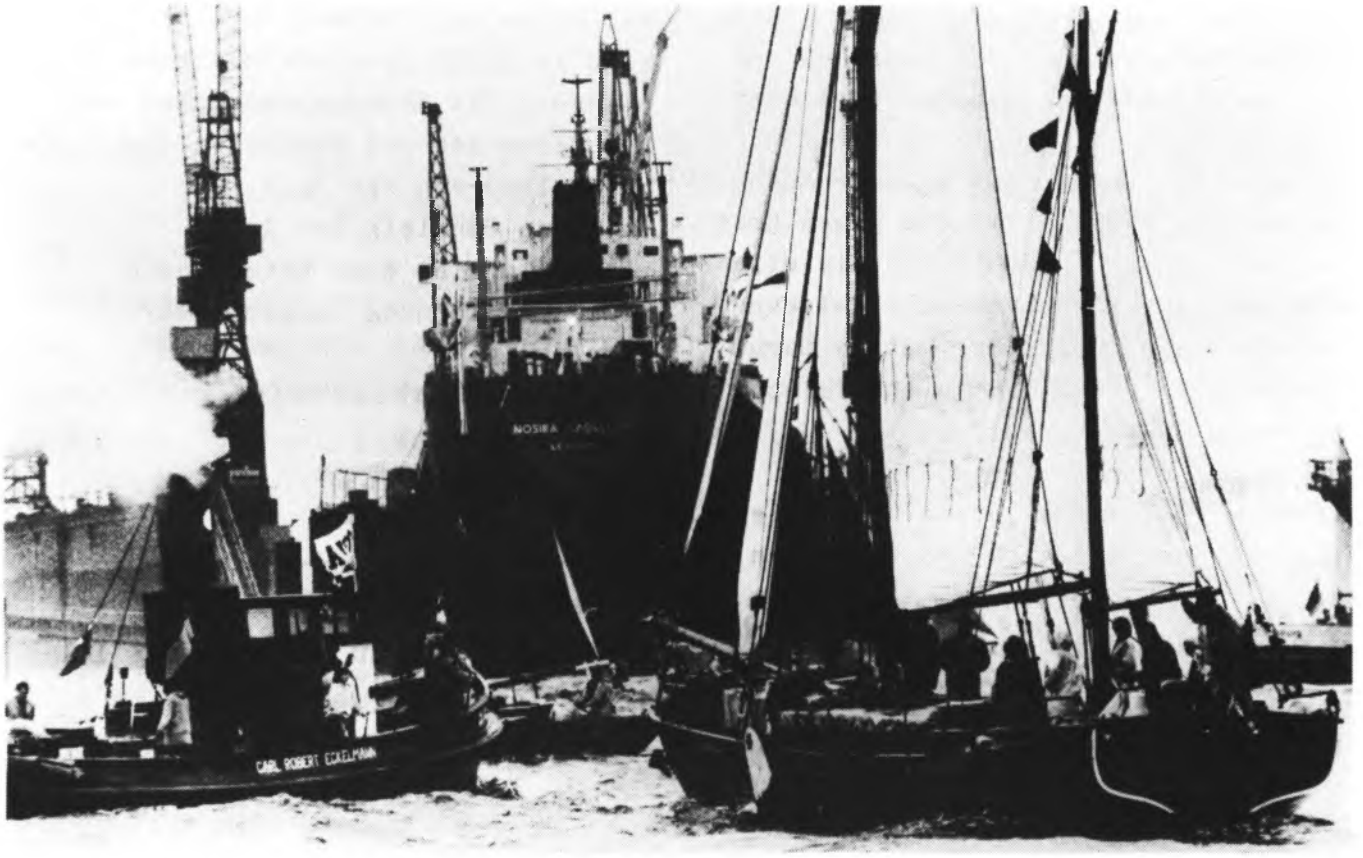
Einige Freunde des Gaffelriggs regten sich sehr über den hohen Kaufpreis auf, übersahen dabei aber, daß das Schiff voll fahrbereit war und sich in einem relativ guten Zustand befand.

Die niedrigen Kaufpreise für einige andere Rümpfe hatten verschiedene Ursachen. Teilweise waren die Schiffe bis zur Unkenntlichkeit umgebaut worden, teilweise waren es nur noch Fragmente.

Einige Rümpfe hatten keinen oder einen desolaten Motor,und einige Rümpfe waren noch mit dem alten erneuerungsbedürftigen Holzboden versehen.

Als ich die "CHRISTINA" kaufte, war der

Nach erfolgter Arbeit givt dat een ut de Buddel - ausgegeben von "MIEDE"



alte Holzboden bereits durch einen eisernen Boden ersetzt worden. Der Kaufpreis für die "CHRISTINA" war nur geringfügig höher als die Kosten für den vorgenommenen Schiffsbodenumbau eines anderen Gaffelseglers im gleichen Jahr.

Jetzt, nach 11 Jahren, kann ich sagen, für mein Geld habe ich ein gutes Schiff erhalten.

Ketsch oder Galeaß, das ist hier die Frage

Jedesmal, wenn ich im "Piekfall" die Wörter Gaffelkutter oder Gaffelketsch lese, bröckelt ein Stück meines Glaubens an die (Gaffel-) Menschheit ab! Denn das ist so, als spräche man von einem weißen Schimmel oder schwarzen Rappen.

Die Ketsch ist ein Schiffstyp der englischen Südwestküste. Ich würde sie zu den Segelschuten und ewerartigen Schiffen zählen.

Die West Country Trading Ketch hatte ihr Revier von etwa Southampton bis beiderseits des Bristol-Kanals. Sie hatte Klippersteven und Heck. Decksprung war nicht oder wenig vorhanden. Charakteristisch war die bedeutend größere Höhe am Vorsteven als am Heck. Die Schiffslänge betrug um die 50 Fuß.

Die Cowes ketch hatte einen senkrechten Vorsteven und kein Heck. Das Ruder hing also am Achtersteven. Double ended sagen die Limies dazu.

Schon zu Kaisers Zeiten gab es die Regatten von Cowes. Von dort haben die Yachtsmen die Bezeichnung Ketsch mitgebracht. Es galt ja in Deutschland schon immer als ein Zeichen von Bildung, seinen Wortschatz mit fremden Sprachbrocken zu spicken.

Selbstverständlich hatten diese Ketschen Gaffeltakelung, Verzeihung, wollte sagen --rigg, denn Hochtakelung ist für ein Frachtschiff ungeeignet.

Ketschen sind m.W. überhaupt nicht nach Deutschland gekommen, jedenfalls haben sie keinen Einfluß auf den hiesigen Schiffbau gehabt. Es ist ganz einfach Unfug, jede anderthalbmastige Takelage

als Ketschrigg zu bezeichnen.Da könnte man die Sache ebenso gut umdrehen und sie als Galeaß benennen.Das wäre aber auch falsch.
Wir Heutigen kennen aus eigener Anschau= ung nur die Jachtgaleaß,die gegen Ende des vergangenen Jahrhunderts die alten Galeassen abgelöst hatte.Die Galeasse war immer ein Schiff der Ostsee.Darum ist zwar "Ostseegaleaß" nicht falsch, aber eben doppelt gemoppelt.
Die alten,ausgestorbenen,Galeassen hatten einen geraden,etwas überfallenden Vorsteven und ein Heck und fuhren an der Großstenge Rahsegel.Beide Typen sind im Rumpf unterschiedlicher Ab= stammung.Die Jachtgaleaß kommt von der holsteinschen und dänischen Jacht,die Heckgaleaß von der Bark.
In einem Büchlein las ich:

"Carola" ist eine Ketsch,auch die Bezeichnung Galeasse wäre zulässig."

Na,wat denn nu?

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

Mein oder Nicht mein

Redaktionsmitglied des PIEKFALLS sucht bis spätestens Herbst '88

WOHNUNG ab 40 qm in Hamburg,

in oder um Ring-2-Gebiet, aber nicht an Hauptverkehrsstraße. Mietpreis warm bis ca. 420 DM.

ANGEBOTE bitte an die Redaktion!

Ältere PIEKFÄLLE gesucht!
Tel. 040 / 880 03 74

Welcher gelernte Bootsbauer baut mir 7'-Prahm-Dinghi?
Ich liefere bestes 5 Jahre abgelagertes Khaja-Mahagoni für die Beplankung und Esche für die Spanten, ausreichend für mind. drei Boote dieser Größe, und zahle Lohn nach Absprache dazu.
Kontakt-Adresse:
Wolf-Dieter Sprunck
Roter Hahn 34
2000 Hamburg 72
Tel. 040 / 644 07 30

Der alte GROSSMAST der "Carmelan" ist zu verkaufen. Länge des Untermastes ca. 18 m, mit Stenge, die dazugehört, ist er 24 m lang. Preis: VHS.

Außerdem biete ich noch zum Verkauf an:
Bootsdiesel 7 PS mit Getriebe und Welle für 1500 DM,
1 Schraubenwelle mit Propeller, Länge ca. 3 m, Ø 80 mm, Maße der Schraube Ø 75 cm, 3flügelig.

Interessenten wenden sich bitte an Joachim Kowalski,
2347 Wangersrott,
Hof Gangerschildt,
Tel. 04641 / 1431

ANZEIGE

Für museale Zwecke wird ein Ewer-Boot gesucht,das auch reparaturun= würdig sein darf.Hinweise erbittet

F.Brunner
Lindenstr.28
2724 Sottrum
04264 - 9521

"TERTIUS"
FINKENWERDER SPIEGELHECK-KUTTER

Baujahr ca. 1933
11,80 x 3,80 x 1,25 m
Gewicht ca. 14,5 t
Mercedes Diesel 90 PS,
max. 1200 Upm, Bj. ca. 1960,
wurde 1980 generalüberholt,
Reintjes-Hydraulik-Wendegetriebe bis 160 PS Übertragungsleistung.
Aggregate voll funktionstüchtig
Ausrüstung: UKW, Funkpeiler, Lot, Kompaß usw.,
liegt Emden.
VB 15.000 bis 18.000 DM
je nach Ausrüstung.
Kontakt mit dem Eigner über
W. Haring, Uthuser Str. 23,
2956 m.-Veenhusen,
Tel. ber. 04921 / 85213
priv. 04954 / 2367

Ich habe ein komplettes Gaffelrigg abzugeben. Maße:

Masthöhe ab Deck	5,40 m
Mastfuß 100 x 100	
Baumlänge	4,20 m
Gaffellänge	3,70 m
Vorstaglänge	4,90 m

Wanten mit Spannern usw. sind ebenfalls noch vorhanden. Die Teile sind aus Holz und in gutem Zustand, sie stammen von einer 25er N-Jolle!
Die Teile liegen abholbereit bei Günter H. Rümmler,
Wilhelmshavener Str. 25,
1000 Berlin 21

Skarpe "ALMA", gebaut 1928 in Kerteminde (DK) von A. Nielson, steht zum Verkauf.
Länge 10,60 m, Breite 3,85 m, Tiefgang 1,90 m, D ca. 10 t, Segelfläche 100 qm. Generalüberholter Mercedes 6 Zylinder / 78 PS, 6 permanente Kojen.

Das Schiff wurde seit 1978 restauriert, wobei die Rantzausminde-Bootswerft die gesamten Rumpfarbeiten (Wrangen, Spanten und Planken) durchgeführt hat. Der Rumpf besteht aus Eiche auf Eiche, wobei Wert darauf gelegt wurde, nur das beste Holz zu verwenden. Bootsbauer Klaus Holm setzte die Restaurierung anschließend fort: Komplett neues Deck, Reeling, Deckshäuser, Rigg, etc.) Abschließend bekommt das Schiff in diesem Frühjahr neue Segel.

Die Ausrüstung ist vollständig. Verhandlungsbasis:
dKr 350.000,--

Weitere Informationen gibt
Klaus Holm
Bagergade 52
DK-5700 Svendborg
Tel.: 09-212 721

Rah zu verkaufen

Für Breitfock, Werftbau, neu, Lärche, Volle Deksolje Behandlung
Länge 12m, Durchmesser: Mitte 200mm, Nocken 100mm
Beschläge, Eisen verzinkt: Mitte Ring mit Spannbolzen und Auge
Nocken jeweils Ring mit 4 Augen
Anfragen an Maske, Kronshagener Weg 34, 2300 KIEL
Tel. 0431-17573 (ofters versuchen)

Heißer Tip vom Museumshafen Flensburg

Bornholmer Decksboot
(Typ wie "Gerda"von Ebbe)
1923 in Aarsdale, Bornholm, gebaut
9,o BRT
Länge 1o m
Breite 3,8o m
Tiefgang 1,35 m
Segelfläche ca 5o,o m²
3 Zyl. Bukh., 36 PS
Planken und Deck neu
DM 55.ooo,--
Beschreibung in "Vinden er Hvor" 6
"Else" S.28
Auskünfte über : Ole Grenness
Gl.Strandvej 137 c
DK 3o5o Humlebraek
Tel. 045219126o

Durch die Ausmusterung eines "Butterdampfers stehen mehrere Rettungsinseln (25 Personen) günstig zur Verfügung.
Kontaktadresse:
Museumshafen Flensburg
Rainer Prüss
Norderstr. 22
2390 Flensburg
Tel. 0461 - 29122

Dän. Haikutter "Platessa",
19,5 x 5 x 2 m, Bj. 1936 in Esbjerg.

Vor 2 Jahren wurde der Rumpf überholt (2 neue Planken, neues Ruderblatt und Beschläge, kompl. neu kalfatert und geteert).
Danach haben wir den Rumpf nach Hamburg gebracht, und da liegt er nun im Wasser und sucht einen neuen Besitzer. Ein B+W Alpha Diesel ist eingebaut aber noch nicht angeschlossen. Die Wellenanlage wurde neu eingesetzt und justiert. Ansonsten ist vorhanden: 2 Dieseltanks (Metall), 2 Wassertanks (Kunststoff), 1 kleiner Diesel-Motor für einen Generator oder eine Pumpe, einige Masten, Bäume und Beschläge, sowie div. Zeugs.

VB DM 10.000,--

Ute und Volker Hajen
Lüchower Str. 10
3131 Küsten 1
Tel.: 05841 - 2979

Englischer Kimmkieler
Typ Mark 4 (Prite-Boot),
Alter 7 - 8 Jahre, Rundspanter, gesunder Sperrholzbau,
Segel 16 qm, Holzmast,
Motor 8 PS Yamaha Langschaft
rutschfester Decksbelag und
Seereling, 2,5 Kojen,
6 x 2 x 0,85 m,
Beleuchtung 12 V,
große Backskisten sowie
Achterbackskiste für Wasser
und Tank,
Hänger für Winterlager,
segelfertig !
Preis 8000,- DM VB.
Rolf Friedrich
Oelbergstr. 15
5000 Köln 41

SUCHANZEIGE

Für ein pädagogisches Projekt suche ich Fotos, die den Blick vom Baumwall (HH-St.Pauli) auf die Elbe zeigen - vor dem Bau der hohen Flutmauer, die heute die Aussicht auf die Elbe absperrt. Wem fällt etwas ein?

W.Wiedenmann, 040-345646
04101-35341

Einbinden der Rahsegel auf der Bark "Alexander von Humboldt"

Die Yawl von Günther Jorjan aus dem Jahre 1923

Der Schooner 'Elbe' von Jochen Gnass △ als Deckslast des Ewerboots 'Heimkehr'

z. Titelfoto: Holger Gronmeyer ▷ setzt seine 'Libelle' ins Wasser.

Am 11. Juni fand auf der Elbe bei Oevelgönne zum 100jährigen Jubiläum der Modellsegelabteilung der SVAOe ein Segelereignis statt.

Im Museumshafen fanden sich etwa 40 Modelle in den Armen ihrer Eigner zur Regatta ein. Gezeigt wurden 80 Jahre Modellbaukunst: klassische Rümpfe mit langem Kiel, Bleibombe und ohne Ruder -

Boote mit höchst komplizierten Windsteuerungen auf der Pinne, die an Mobiles erinnern -

moderne Cuppermodelle mit Funkfernsteuerungen für Schoten und Ruder.

Vier 60-bis 80jährige Modelle trugen auf ihren schnittigen Rümpfen ein gaffelgetakeltes Rigg. Die Schooner und Yawls faszinierten auch durch ihre Details, wie z.B. Drahtspleiße und Kneifbändsel im Maßstab ~ 1:20.

Ladung und Crew wurden auf Begleitboote verfrachtet und die Reise ging zum Bubendeyufer. Die Begleitboote wurden vom aufbrisenden Wetter zum Teil von den Riggs der eingeladenen Modelle vorwärts getrieben. Da 5 Beaufort gegen den Strom standen, mußte die Regatta leider auf ein Schausegeln reduziert werden. Die Schipper stellten ihre Segel ein und übergaben die Schiffe dem Element. Sie kämpften sich durch "masthohe" Wellen bis an den Oevelgönner Strand, wo sie von ihren stolzen Besitzern wieder eingesammelt wurden.

Hoffen wir auf ein handigeres Wetter im nächsten Jahr!

J.K.