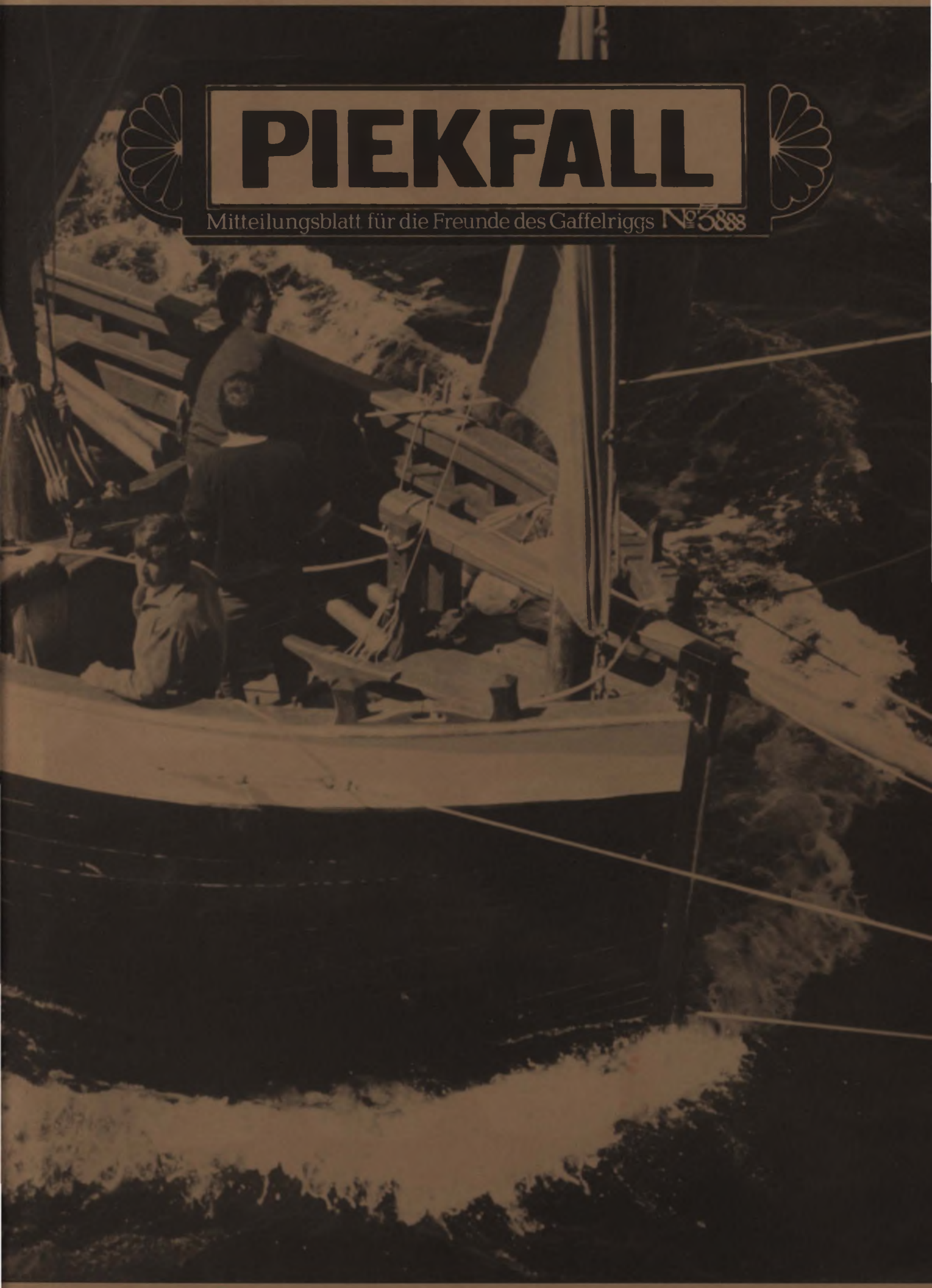
PIEKFALL

Mitteilungsblatt für die Freunde des Gaffelriggs № 58



PIEKFALL

Titelfoto (J.K.): Französisches Fischerboot (Luggerrigg) vorm Wind · Douarnenez 1988

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

FREUNDE DES GAFFELRIGGS

DIE Vereinigung "Freunde des Gaffelriggs" ist ein lockerer Zusammenschluß von Eignern, Seglern und Sympathisanten traditionell geriggter Segelschiffe aller Größen. Wenn auch die Erhaltung und die Restaurierung alter, originaler Segler bzw. der Rümpfe im Vordergrund steht, so sind auch die Eigner von Neu- oder Nachbauten als Mitglieder willkommen.

Möglichkeiten zur Kontaktaufnahme untereinander ergeben sich durch das Mitteilungsblatt PIEKFALL und die Treffen, die mindestens dreimal im Jahr stattfinden: das Wintertreffen (Mitte Februar in Hamburg), die Rum-Regatta (auf der Flensburger Förde im Frühjahr) und das Herbsttreffen auf der Elbe mit der traditionellen Regatta "Rhinplatte Rund".

Die "Freunde des Gaffelriggs" - ins Leben gerufen 1973 - sind kein eingetragener Verein, eine formelle Mitgliedschaft, Vorstand, Mitgliederversammlungen, Ausschußsitzungen usw. gibt es nicht! Jeder Interessierte kann der Vereinigung beitreten, der Besitz eines gaffelgetakelten Schiffes ist dabei keine Voraussetzung. Als Jahresbeitrag werden zur Zeit DM 30,- erhoben. Man erhält bei rechtzeitiger Einzahlung des Beitrages die Einladungen zu den Treffen und das PIEKFALL zugeschickt. Beitragsrechnungen gibt es nicht!

Das PIEKFALL - Mitteilungsblatt für die "Freunde des Gaffelriggs" - erscheint unregelmäßi ca. dreimal im Jahr und berichtet über restaurierte Schiffe, historische Schiffstypen, Umbauten, in- und ausländische Schiffstreffen, Werften, Materialquellen und vieles mehr. Das PIEKFALL lebt von den Beiträgen aus dem Kreis der Mitglieder. Wer Lust hat mitzumachen, fordert eine Mitglieder-Anmeldekarte an oder wendet sich bei bestimmten Fragen direkt an eins der folgenden Mitglieder:

FREUNDE DES GAFFELRIGGS - Postanschrift
Oevelgönne 42 - 2000 Hamburg 52

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

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

Margot Harder (Mitgliederkartei und Kasse)
Elbterrasse 20 - 2000 Hamburg 55 Tel: 040/86 60 06

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

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

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

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

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

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

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

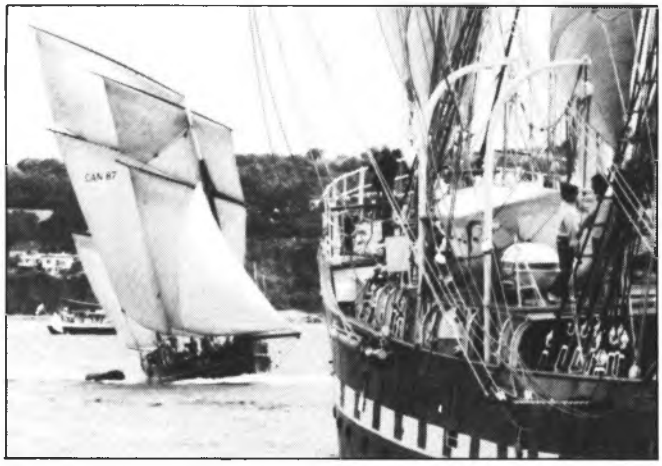
Herbert Karting (Schiffbaukundliches)
Breitenburger Str. 6 - 2210 Itzehoe Tel:04821/~~7 67 61~~ 3345

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

Inhaltsverzeichnis

DIESES 3
KUTTER 'LEA' 4-8

CHALUPY · KASCHUBENBOOTE 9-15
NORDFRIESLANDFESTIVAL 16-17
SEGELNÄHENS ZWEITER TEIL 18-20



DOUARNENEZ 21-28
PFLEGETIP 28-29
DIE BARKAS 30-37

GOTHMUNDER FISCHERKÄHNE &
SCHICKSAL DER 'TITAN' 37-38
EIN MÄRCHENHAFTES DRAMA 39-40

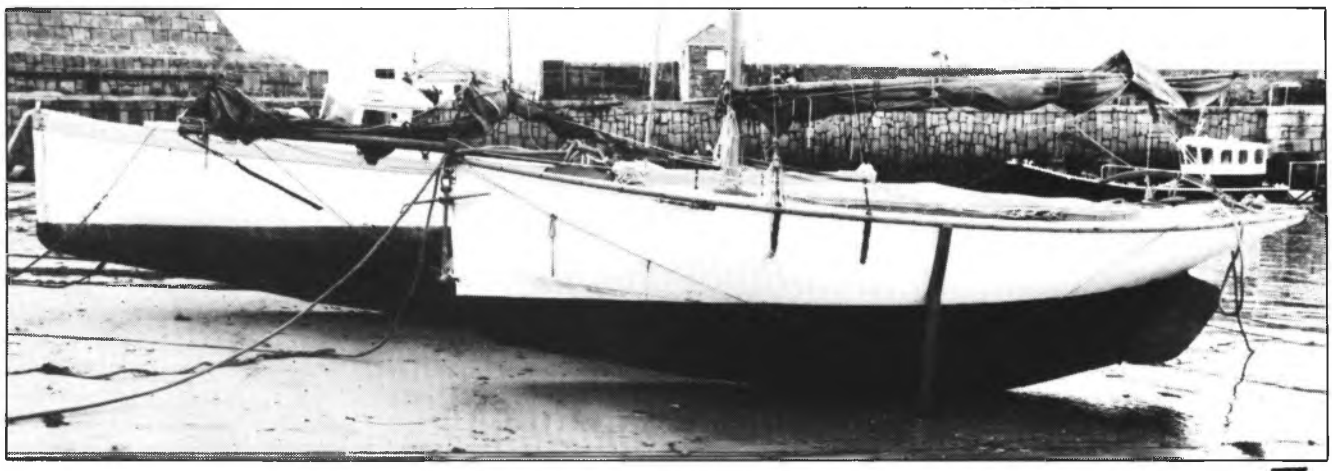
LABSKAUS REZEPTE 40-42
BUCHBESPRECHUNG 42-43
TERMINE 43-44

ANZEIGEN BIS ZUM BITTEREN ENDE

TRIBUTE TO THE FISH Saite 3
ODER:
Der letzte Fisch - die letzten Boote

Dieses PIEKFALL-Heft ist einem besonderen Thema gewidmet: den Fischerbooten. Zur gleichen Zeit nämlich trafen aus allen Himmelsrichtungen Geschichten und Berichte ein, die vom Auffinden archaischer Typen, vom Weiterleben traditioneller Formen und vom Nachbau bewährter Schiffe erzählen.
Mit dieser Vielfalt könnte man dem Nachwuchs der Gaffel-, Spriet- und Rah-Freunde die Liebe zur traditionellen Schiffahrt einimpfen, wenn nicht festzustellen wäre, daß dieser Virus glücklicherweise von selbst ansteckend ist.
So war die Redaktionsarbeit diesmal wieder besonders erfreulich, das Durchsehen der Manuskripte ein Vergnügen und Anregung für weitere Taten. Dank geht auch an die Verfasser der hilfreichen Tips für die Szene vom Kiel bis zum Flaggenstock, von der Kombüse bis zum Bücherschapp.
Wenn das PIEKFALL weiterhin solchen Aufwind bekommt, brauchen wir keine Regattaflaute mehr zu fürchten.
Über die vielen und vielseitigen Reaktionen zur stark schwingenden Saite 3 des Vorheftes, über die konstruktiven Gespräche und Äußerungen habe ich mich gefreut.
Ein wichtiges Resultat: Die Szene lebt, aus sich heraus, wie der besagte Virus...

Monika



KUTTER LEA von ALTONA

Ein kleiner Kutter mit geradem Steven und überhängendem Spiegelheck war schon immer mein großer Traum. Auf der Suche nach einem geeigneten Rumpf fand ich meistens nur wrackähnliche Relikte, verziert und verdorben durch abenteuerliche Verfremdungen, von unten verfault und angeboten zu weit überhöhten Preisen.

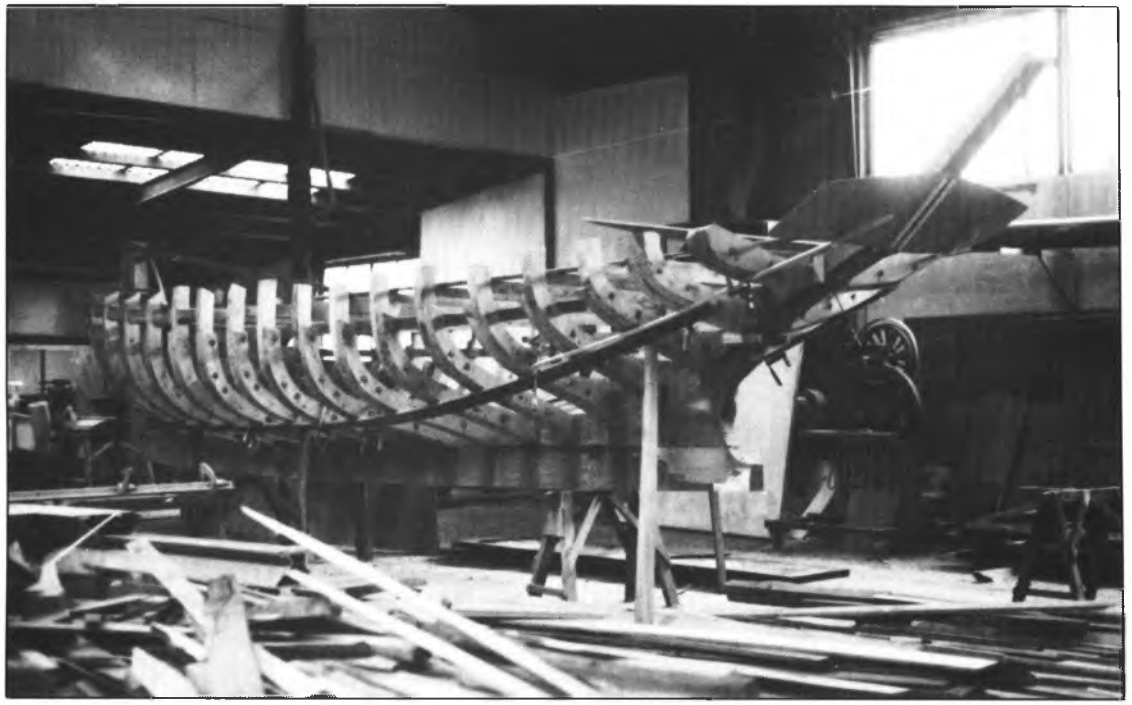
Durch schlechte, aber nützliche Erfahrungen mit morschen, alten Holzbooten - und als Restaurator, weiß man ja wie zeitaufwendig und teuer so ein "Objekt" werden kann. Und hinterher ist der Wurm meist immer noch drin. Außerdem wünschte ich mir einmal im Leben einen kernigen, gesunden und kräftigen Eichenholzrumpf, frisch und neu von der Werft.

Merke: Fehlt dem Hering die Rückengräte, helfen auch die blanken Schuppen nicht weiter.

Damit sind wir schon bei Peter Bieritz in Friedrichskoog. Es war für mich gar keine Frage; hier sollte unser Kutter gebaut werden. Peter hat ein Auge für Schiffe, das war mir immer wieder an seinen vielen Neubauten und Restaurierungen aufgefallen. Auch die Fischer an der Westküste wußten das: "Dat is`n Kööger, een vun Bieritz", hörte man oft auf Amrum, Sylt und Wyk/Föhr. Und da klang Hochachtung an.

Wir hatten einen Linien- und Segelriß von G. Junge aus Wewelsfleht aus dem Archiv des Altonaer Museums. (Nr. 84 aus dem Jahre 1899; siehe auch G. Timmermann: "Handbuch der Seefischerei Nordeuropas" und H. Karting: "Schiffe aus Wewelsfleht", Band III.)

Sonst hatten wir auch ganz klare Vorstellungen, aber leider nur wenig Geld. Doch Peter Bieritz meinte: "Laß´uns einfach `mal anfangen!" Das taten wir dann auch.



Aus Kostengründen ließen wir den Originalriß etwas "schrumpfen". Dieses Verfahren, einen vorhandenen Riß oder Mallensatz nach Wunsch des Auftraggebers zu verändern, war früher auf den kleinen Werften durchaus üblich: "Timmer mi man een tosomen as Willem sien, ober mok em man`n beten körter, sünst langt mien Dolers nich."

An Stelle des Schwertes entschieden wir uns für einen höheren Balkenkiel nach Art der damaligen Hochseekutter, der von den Fischern "Weegfoot" (Wiegenfuß) genannt wurde.

An Holz wurde nicht gespart: Kiel 30 cm hoch und in der Mitte 24 cm breit, gesägte doppelte Spanten 10 x 8 cm, Bodenwrangen 8 x 15 cm, Bodenplanken 40 mm, Seitenplanken 35 mm. Alles aus Eiche, das Deck aus Kambala, 35 mm dick.

Im März 1984 waren Rumpf, Deck und die beiden Hütten fertiggestellt. Peter und seine Werftcrew hatten alles "op Best" geliefert, was wir bestellt und bezahlt hatten - und vieles mehr, was wir abschrieben über viele lange Klönstunden, Mariacron und "Werbung".

Nun begann für Lea und mich die eigentliche Arbeit: Wir bauten Ruder, Pinne, Schiebeluken, Skylight, Schotten und das "Pottlock" (Plicht). Innen wurden nur Bodenbretter gelegt, vorn eine Koje gezimmert und unser kleiner Schiffsofen eingebaut. Sonst lebten wir aus einer Seekiste.

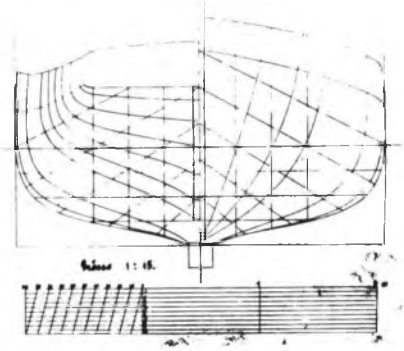
Die Lärche für den Mast hatten Peter und ich eigenhändig in einem Forst bei Rendsburg ausgesucht. Auf der Werft habe ich diese dann in einen kräftigen Steckmast "verwandelt".

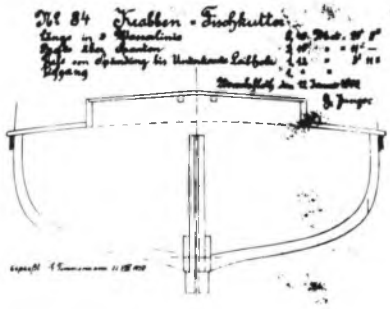
Die Blöcke aus Esche und Ulme, die Juffern aus Pockholz, viele geschmiedete Eisenbeschläge und eine kleine rekonstruierte Ankerwinsch waren schon im Winter von mir angefertigt worden und konnten nun dem Schiff "zugeführt" werden.

Kurz vor Pfingsten 84 wurde der Mast in seine Spur gestellt, und mein alter Freund Michel Dohse riggte das von ihm nach bester alter Tradition angefertigte stehende Gut mit uns auf. Nach einem gelungenen Stapellauf verließen wir nach zwei-jähriger Werftzeit Friedrichskoog und brachten den Kutter über Neuwerk nach Hamburg.

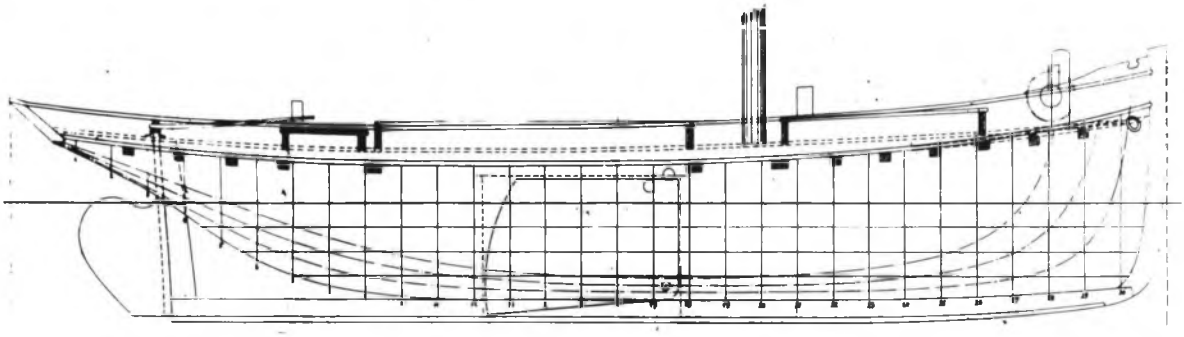
Seitdem waren wir mit der "Lea" jeden Sommer unterwegs, haben einige gute Reisen auf Nord- und Ostsee gemacht, das Schiff zwischendurch ausgebaut und in guten Trimm gebracht.

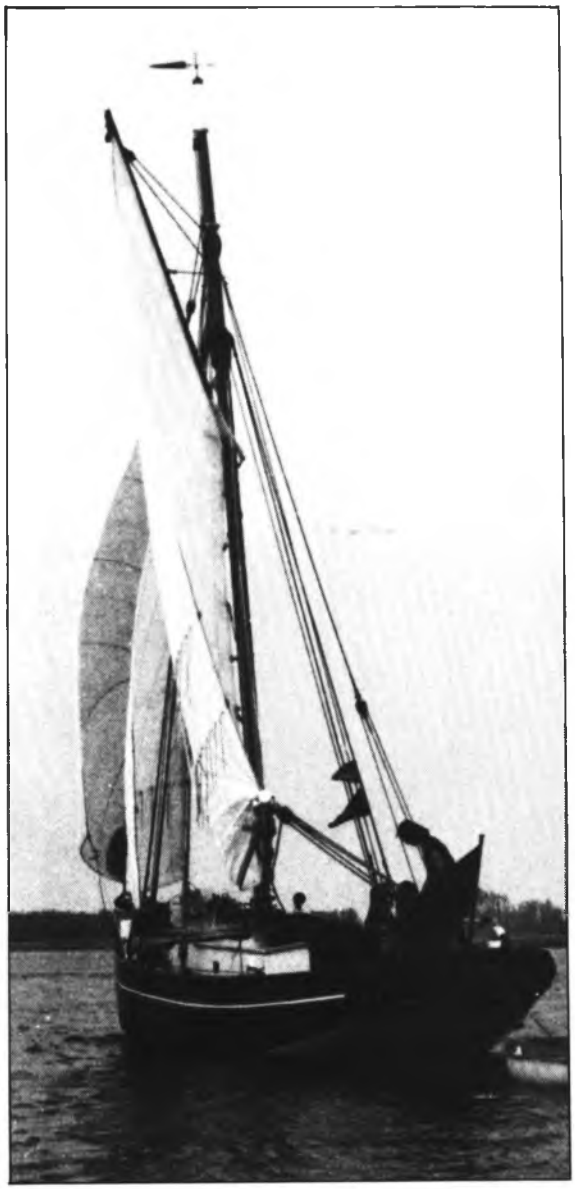
Abschließend bleibt nur zu sagen: Wir hatten eine schöne Bauzeit in Frie-Koog und haben in Peter Bieritz einen Freund gefunden. Wir haben von ihm ein schönes, kräftiges und handiges Schiff bekommen. Ein richtiges Gebrauchsschiff: Außen die alten harmonischen Linien und Formen, innen zwei gemütliche Wohnräume, das Logis vorn zum Schlafen und hinterm Mast der "Salon" für lange, regenreiche Sommertage.





No 84 Krabben Kutter
von A. Junge, 1899
Altonaer Museum





Photos: J. Chr. Schaper

Kutter „LEA VON ALTONA"

gebaut 1983/84 bei Peter Bieritz in Friedrichskoog nach einem Riß (№ 84) von G. Junge, 1899.

Länge ü. Alles	: 9,0 m,
Länge in der CWL	: 7,76 m,
größte Breite	: 3,0 m,
Tiefgang	: 1,10 m,
Verdrängung	: 8 tons,
Segelfläche	: 60 m², genäht von Michel Dohse, Altona,
Maschine	: 20 PS YANMAR DIESEL,

He had but little learning except what he had picked up from the sun and the sea.

—*Moby Dick*

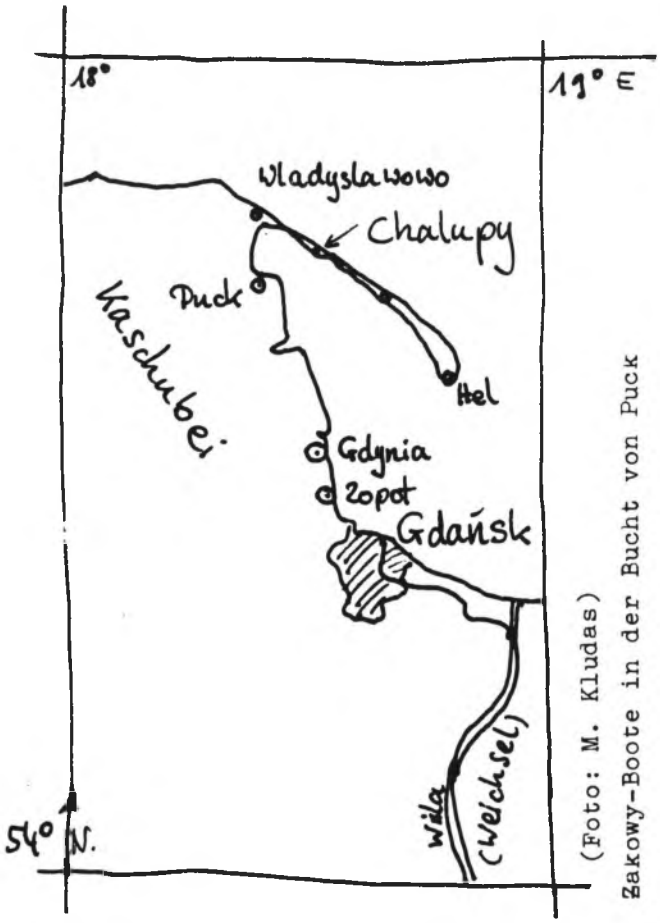
Von Gerd Bücker.

CHALUPY

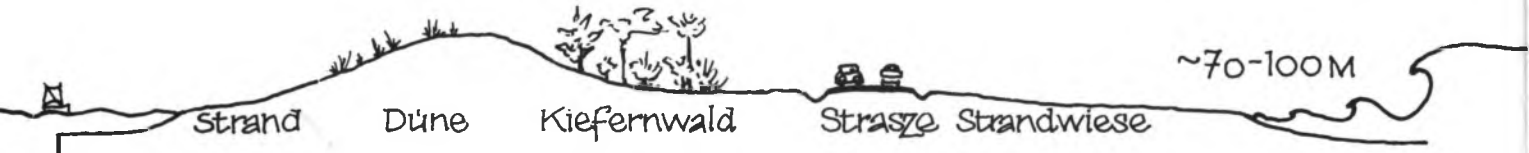
KASCHUBEN FISCHER BOOT TREFFEN

Bisher kannte ich diesen Ausdruck nur als "Alter Kaschube" oder aus den Romanen von G. Grass, irgendwo weit, weit weg. Wie kommt man nun zu den KASCHUBEN?

Durch Einladung natürlich! Zweimal schon hatten sie uns im Museumshafen Flensburg besucht, mit der Brigantine "HENRYK RUTKOWSKI" und einem Kaschubenboot vom Typ ŻAKOWY als Decklast an Bord. Mit diesem Boot hat der Häuptling der Vereinigung zur Erhaltung der kaschubischen Fischerboot-Tradition(so würden wir das hier frei übersetzen) an der diesjährigen RUM-REGATTA teigenommen und mit seinem 5m Boot die ganze Distanz mitgesegelt und zwar ganz schön fix! Wir waren hellauf begeistert.
Aleksander Celarek, inzwischen gern gesehener Gast in Flensburg, lud mich ein, am diesjährigen Kaschuben-Meeting in Chałupy auf der Halbinsel HEL (Danziger Bucht) gelegen, teilzunehmen. -Warum eigentlich nicht- (ich wollte doch endlich mal meine "Feindbilder "im Osten persönlichKennenlernen.)
Wer sind nun die KASCHUBEN ?
Ein alter slawischer Volksstammm, der, über die Jahrhunderte hinweg unter ständiger Fremdherrschaft von Schweden,Preussen,Polen, Deutschen und wieder Polen seine Sprache und kulturelle Eigenständigkeit bewahrt hat.



(Foto: M. Kludas)
Żakowy-Boote in der Bucht von Puck



Die Kaschuben betrachten sich selbst als einen eigenständigen Volksstamm mit eigener Sprache.Die offizielle regierungsamtliche Betrachtungsweise ist: Kaschubisch ist lediglich ein polnischer Dialekt, jedoch: ein Pole versteht diese Sprache nicht! Sie sind vergleichsweise die Nordfriesen Polens.

Entsprechendes hatte ich eigentlich auch von den Örtlichkeiten auf HEL erwartet: Ein kleines, verträumtes (funktionierendes) Fischerdörfchen von ca. 20 Häuschen, klönende Fischer auf der Bank in der Abendsonne, Boote am Strand....Böse Überraschung: nix Fischerromantik, die Halbinsel HEL ist schon seit Jahrzehnten fest in der Hand des Tourismus und statt stiller Strände reiht sich ein Campingplatz an den anderen.
Die gesamte Halbinsel ist ca. 35km lang und an der schmalsten Stelle zwischen Chałupy und Kuźnica 70m breit. Auf beiden Seiten der Düne feinster, weißer Ostseestrand, kilometerlang! Diese Besonderheit prägte die Boote und die Fischfangmethoden. Je nach Wetterlage wurde drinnen in der Nehrung oder draußen am Außenstrand gefischt.Deswegen siedelten die Fischer bevorzugt an den Stellen, wo der Transport der Boote über die Düne am leichtesten war.

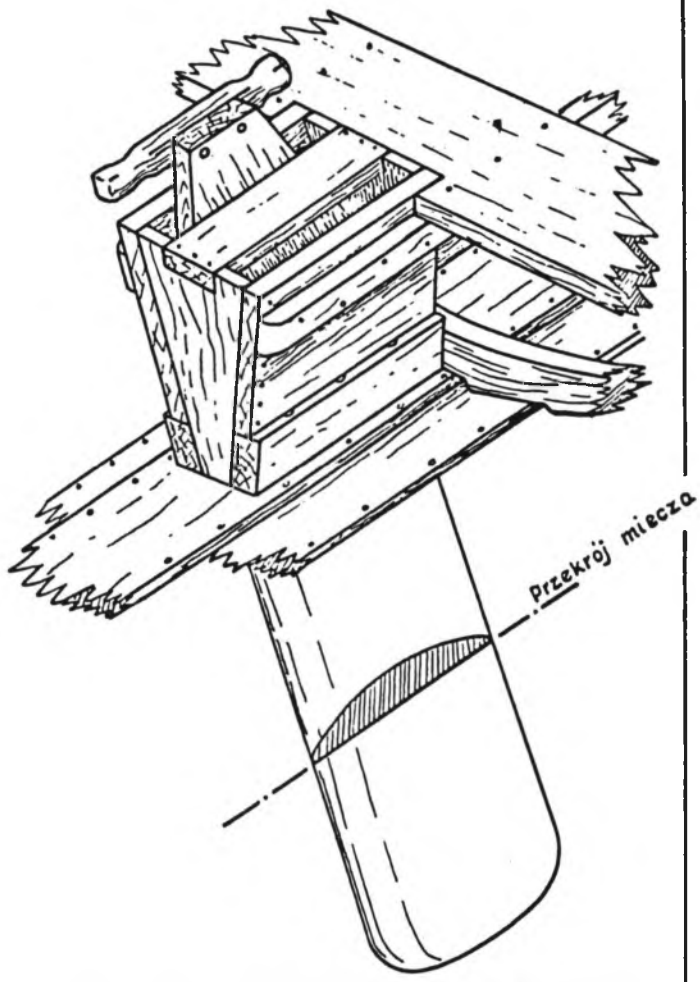
Die Fischerei in der Putziger Bucht (Zatoka Pucka) geht immer mehr zurück. Ursache: Verschmutzung der Danziger Bucht. Man nimmt das Problem dort erst ganz langsam wahr. Im offiziellen Sprachgebrauch gibt es das Wort Umweltverschmutzung noch nicht. Dementsprechend ist die Kleinfischerei auf der Halbinsel Hel nicht mehr Broterwerb, sondern nur noch Nebenerwerb oder Hobby. Die Boote, wie hier, mit Motor und Steuerhaus versehen.
Um so mehr ist die Aktivität A. Celareks zu schätzen, die Reste

Das Belegen der Schoten von Groß und Fock

Befestigung der Spreize am Mast mit einem Stropp (Fotos: M. Kludas) →

der vorhandenen Boote zu sammeln, und die Eigner zu motivieren, die Boote wieder in ihren ursprünglichen Zustand zu bringen und mit dem traditionellen Rigg zu versehen. Just for Fun. Ein gutes Beispiel sind sein eigenes Boot AMATA, ein LASKORNY-Boot, und eine ganze Reihe ca. 5-6m langer ŻAKOWY-Boote mit einfacher Spriet-Besegelung. Bemerkenswert ist die einfache, aber wirkungsvolle Art der Schotführung und -belegung, die Befestigung der Spreize mit einem einfachen Stropp. Es funktioniert, und zwar hervorrragend. Wenn die Spreize etwas rutscht- eine Pütz Wasser auf das Hanftau die Spreize durchgesetzt, und weiter gehts. Besonderheit: bei jeder Wende muß das asymmetrische Steckschwert (bei AMATA fast 2m lang!!) aus dem Schwertkasten herausgewuchtet werden, rechtzeitig!! unter dem Baum durch und nach der Wende blitzschnell- -andersrum- reingesteckt werden.

Da müssen sich Vorschoter und Schwertmann schon einig sein, sünns ward dat nix. AMATA, auf der ich mitgesegelt habe, war so schnell, daß wir bei jeder Wendemarke ein bißchen herumgedaddelt haben, damit ich zu meinen Fotos kam und waren bei der nächsten Wende marke doch wieder die Ersten.

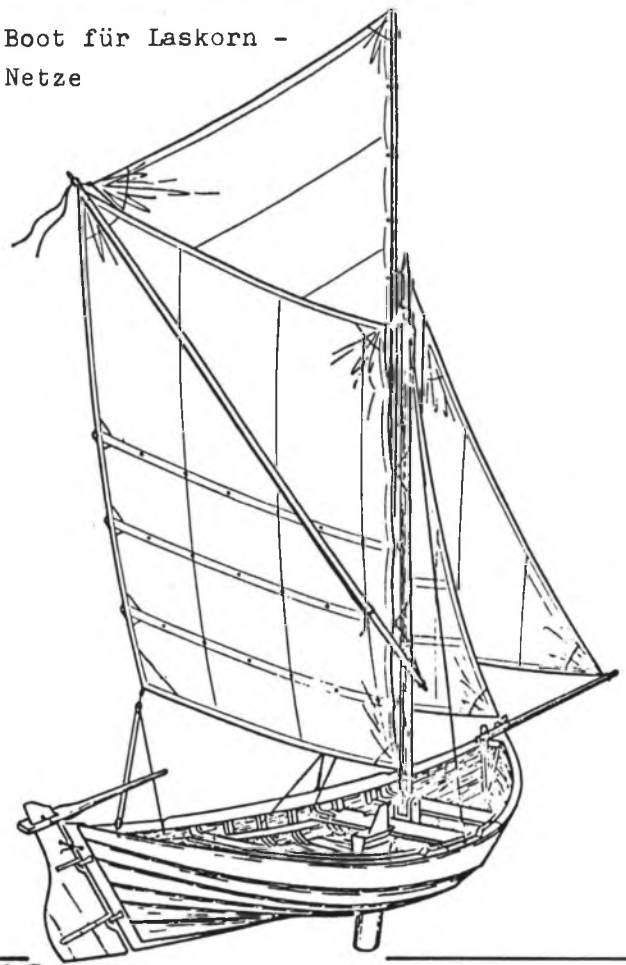


Asymmetrisches Steckschwert im Schwertkasten, der sich im Oberteil verbreitert

Die Vorbereitung der Regatta ist ein kaschubisches Volksfest. Sinnigerweise wird dieses Meeting am "Grünwald-Tag" gefeiert, dem polnischen National-Feiertag des Sieges des Polenkönigs über den Deutschen Kreuzritter-Orden.
Die Boote werden unter den Blicken des interessierten Publikums im knietiefen Wasser aufgeriggt. Traditionelle Fischertracht auch bei 30° im Schatten: die Arschhohen Watstiefel, beim Landgang sorgfältig herunter geklappt. (und das sind dann die Stellen, wos später reinleckt).
Und dann gehts los zum kaschubischen Fischerwettkampf:
SEGELN RUDERN STAKEN
REEPSCHLAGEN NETZFLICKEN
zuerst wird ein Dreieckskurs ge-

Am Strand werden die Boote aufgeriggt. (Foto: Gerd Büker)

Boot für Laskorn - Netze



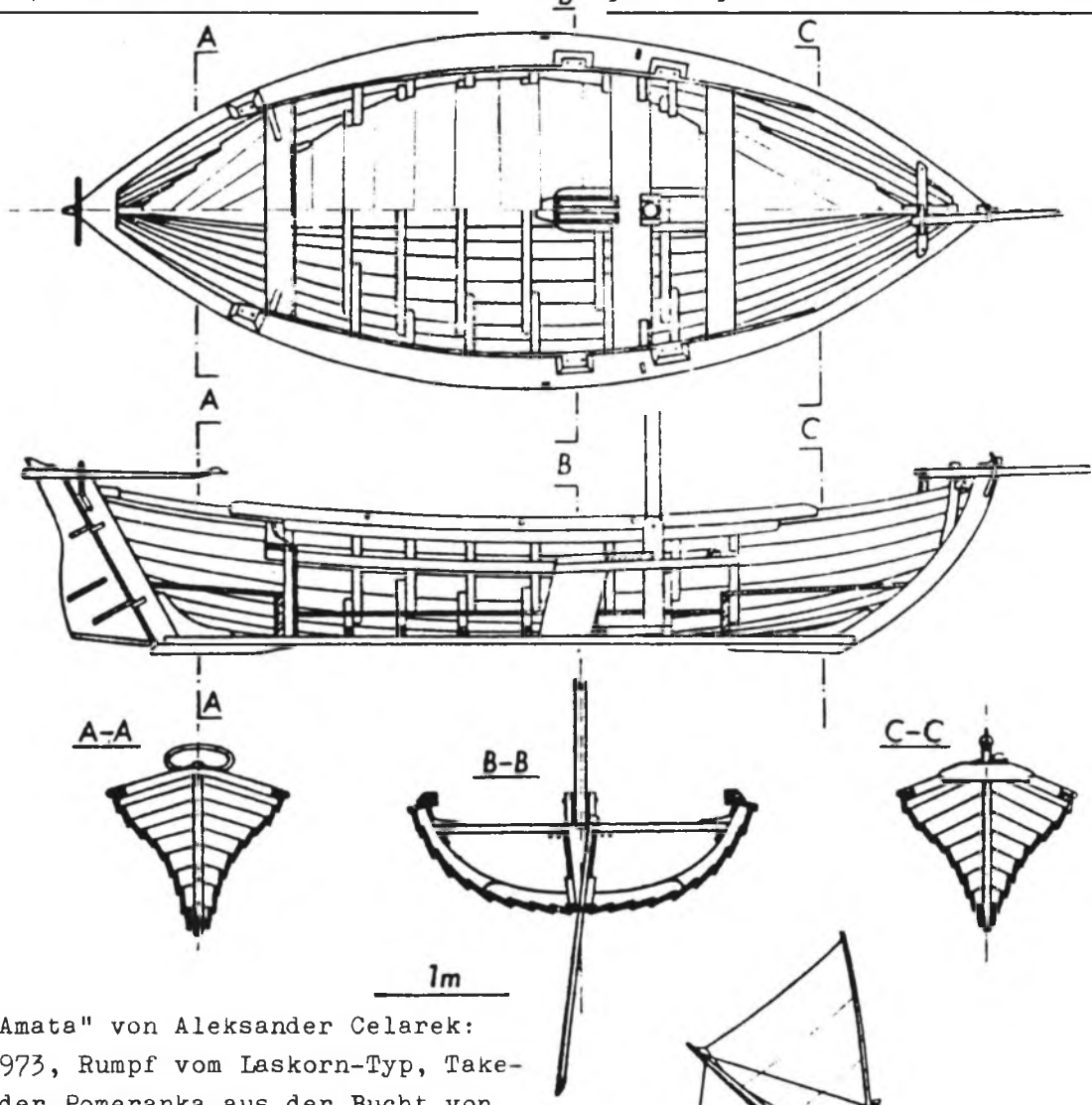
Dringend erforderlich: Watstiefel und Ösfaß (Foto: Z. Reszka)

segelt, na ja, nich so lang, aber auch nich so kurz. Man segelt so ein Meilchen rund, bei wenig Wind einmal, bei mehr Wind zweimal, bei viel Wind überhaupt nicht. Das erfordert beste Revierkenntnisse, das flache Wasser erstreckt sich bis weit in die Putziger Bucht, aus Höchstfahrt an der Kreuz wird sonst urplötzlich Stillstand.

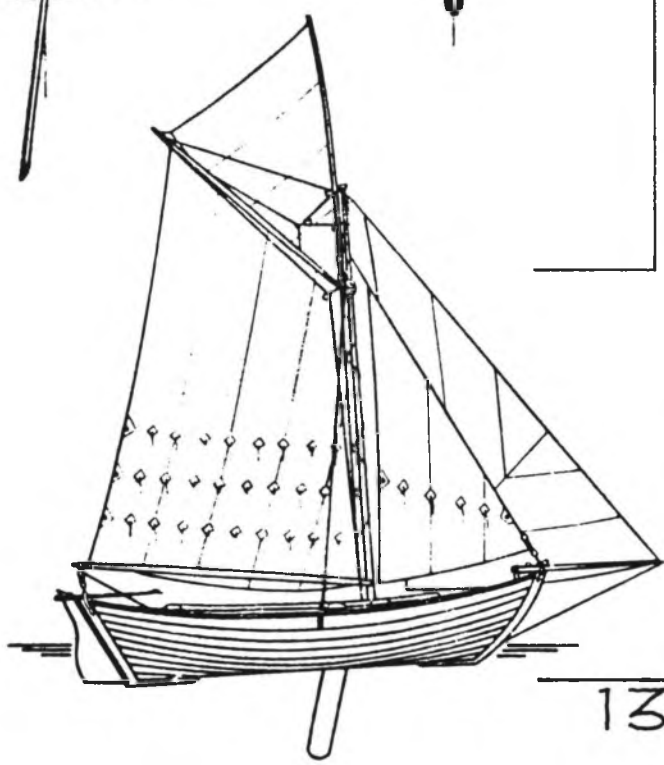
Es folgen Rudern und Staken, bei dem das Boot im knietiefen Wasser von zwei Mann - schön kräftig versteht sich - über ca. loom Distanz gestakt wird. Eine ganz schön dynamische, weil kippelige Sache.
Nach Art der kaschubischen Fischer erfolgt nun eine Probe handwerklichen Könnens: Reepschlagen und Netzflicken. Beim Reepschlagen werden zwei kurze,

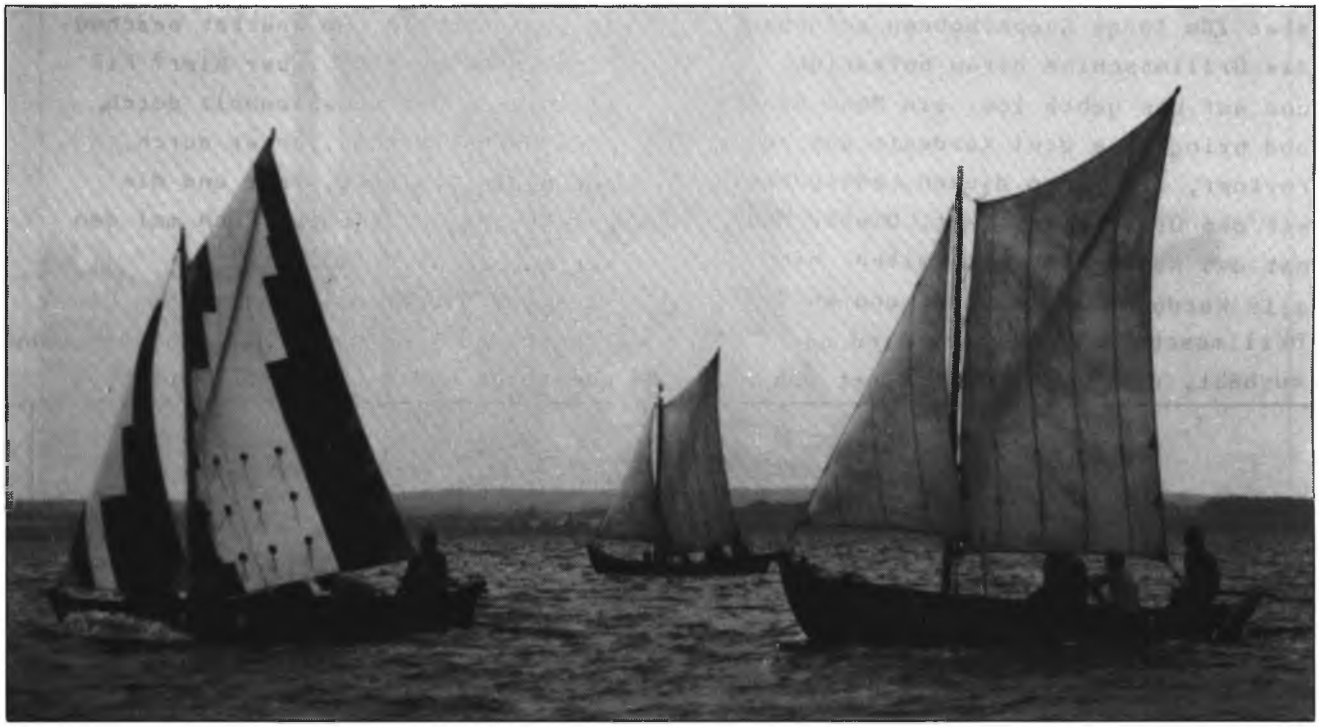
etwa 20m lange Reeperbahnen aufgebaut, die Drillmaschine daran befestigt, und auf Los gehts los: ein Mann rennt und bringt die drei Kardeele aus zum Partner, der einen dicken Ledergürtel mit dem Drillhaken trägt. Dieser Mann hat das Reep stramm zu halten. Sind alle Kardeele ausgebracht und an der Drillmaschine verknotet, wird gekurbelt, der zweite Mann führt den Klotz und im Nullkommanix sind die 20m Reep fertig und ohne Kinken!! Netzflicken: diesen Teil absovierten nur zwei ganz alte Profis, verzeihung Fischer. An ein altes Netz von 1m Länge sollte eine neue Lage Maschen geknüpft werden mit Schablonholz und Garnschiffchen. Man hat das Bild vor Augen: Oller Fischer im Sonnenschein und knüttet beschaulich vor sich hin...aber hier? Fix wie nix um das Schablonholz durch, die nächst Masche, unter durch, durch die Schlaufe, fest und die nächste Masche.(kuckt Euch mal den Netzknoten an.)

Bei der Siegerehrung wird jede Disziplin und jede Mannschaft entsprechend gewürdigt und mit Preisen versehen.



Die "Amata" von Aleksander Celarek: Bj. 1973, Rumpf vom Laskorn-Typ, Takelung der Pomeranka aus der Bucht von Puck, Länge 7 m, Breite 2,83 m.





Und hier- nicht anders, als bei uns- ein paar sindimmer unzufrieden und dann muß geschlichtet werden. Den "Kränkungswinkelmesser" kennen die noch nicht. Doch danach wird alles feierlich begossen mit einem großen Bier aus einem großen Kaschubenhumpen. Und man ist fröhlich und guter Dinge.

Anmerkung.: Die Boote sind bis zur Wasserlinie mittelbraun gemalt, nur die oberste Planke hellgelb. Auf die Frage, ob das denn "traditionell" sei,sagte man mir: nein, nein, das hat die polnische Regierung nach 1945 angeordnet, damit man die polnischen Boote von den dänischen und deutschen (welchen?) draußen auf See unterscheiden konnte.(So also war das.) Und die geflickten Segel, die Du,Lieber Fritze, ein bißchen spöttisch als "Batiksegel" bezeichnet hast,haben auch ihren, ganz profanen Grund. Man muß in Polen mit dem auskommen, was man hat. Und wenn in einer Segelmacherei noch ein paar Reste von diesem oder jenem übrig sind, dann werden die zu einem Segel für ein "Żakowy"-Boot verarbeitet. Es hat alles seinen Grund.

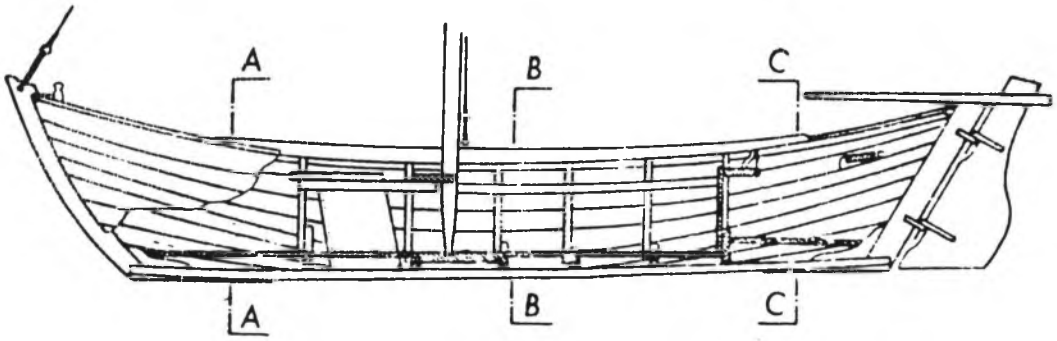
P.S. Eine Reise nach Polen möchte ich jedem Interessierten empfehlen. Zum besseren Kennenlernen von Land und Leuten empfiehlt sich die erste Reise per Automobil. Man ist beweglicher und kann mal den einen oder anderen Abstecher machen, es ist eine Reise wert.

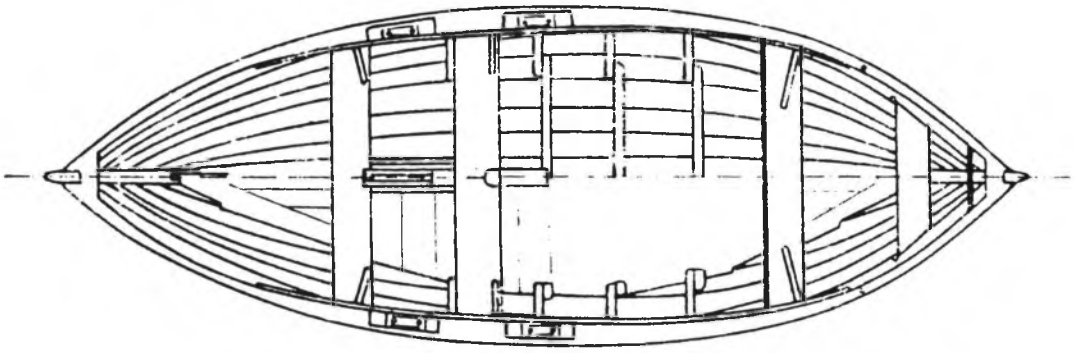
Mit dem Schiff: No Problem!

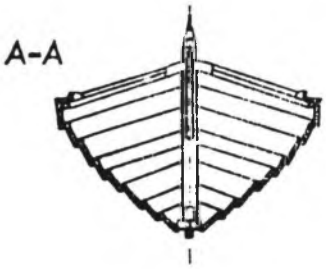
Visum bei der Konsularabt. der VR Polen in Köln 51, Leyboldstr.74 beantragen,(geht ganz schnell!!) Näheres bei Polenexpertin MONIKA zu erfahren.

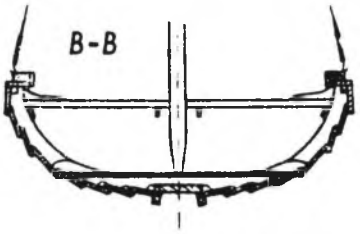
Tip: Danziger Tage immer im Sept. Eine Hochseeregatta ca. 3oosm, für den, ders mag. Liegeplatz für Traditionssegler direkt unterm Krantor!! ausgedehntes Kulturprogramm und die Altstadt von Danzig -eine sagenhafte wiederaufbauleistung- direkt vor der Nase. Für Kulturaustausch und Völkerverständigung sollte sich mal eine Gruppe zusammenfinden, und statt auf militaristischen Trampelpfaden quer über die Ostsee zu donnern, mal sinnig im Geschwader nach Polen segeln. Wär´mal wichtig!

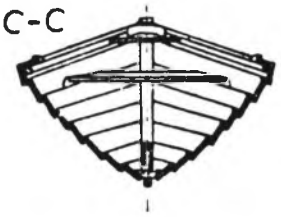
Gerd Büker Museumshafen Flensburg.

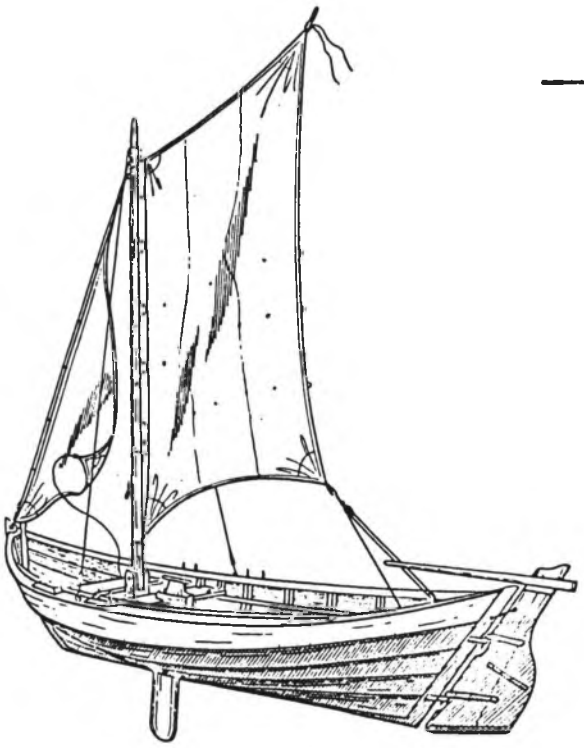




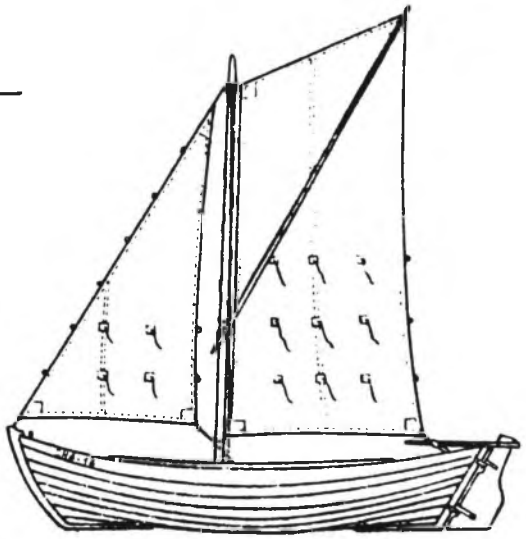








1m



Boot für Reusenfischerei (Zakowy-Typ) "CHA-13" von Emil Konkol: Bj. 1969, Länge 5,17 m, Breite 1,82 m.

Alle Zeichnungen: A. Celarek

NF 88 FESTIVAL

Vorbildliche Terminabstimmung machte es den unverbesserlichen Nordfriesland-Fans auch in diesem Jahr wieder möglich, ihren Urlaub nach dem offiziellen Gaffelfreundeveranstaltungskalender zu richten. Nur die Nordstrander hatten zum falschen Zeitpunkt geladen: ihr Fest fiel zusammen mit den Tönninger Hafentagen, die alle zwei Jahre stattfinden.

So trafen sich denn zahlreiche Schiffe von der Elbe, die weder hohe Gebühren in den Kanälen, noch hohe Wellen um das Kap Eiderstedt fürchteten, in dem hübschen Ort Tönning, wo aus gegebenem Anlaß sogar das Sperrwerk geschlossen wird, damit das Fernsehen einen Hafen voller Wasser zeigen kann. Man liegt dort recht bürgernah an der lärmenden Meile mit Bühne und Buden, bestaunt von einer nicht endenwollenden Karawane von Touristen, beschallt von Blaskapellen und Nordseewellen, begrüßt von Bürgermeister, Kurdirektor und weiteren Honoratioren, beschenkt mit allerlei brauchbaren Utensilien wie Krabben, Kömbuddel und Einkaufsnetz. Der Tonnenhof vom Wasser- und Schiffahrtsamt lud zum "Tag der offenen Tür" ein; für viele Schiffer ein willkommener Anlaß, sich die richtig großen Tonnen mal völlig gefahrlos ganz aus der Nähe zu betrachten. Im altehrwürdigen Skipperhuset zeigte eine Ausstellung über den Nationalpark Nordfriesisches Wattenmeer, wo die Ölbohrtürme stehen, wer was wo verklappt, wo Tiefflüge und Schießübungen stattfinden und wo die Segler in Zukunft nicht mehr fahren dürfen.

Nach achtundvierzig Stunden war es dann aber auch genug, und die Plattboden-Flotte segelte nach Husum, wo Präsenz angesagt war anläßlich einer Podiumsdiskussion über die schmutzige Nordsee; Arbeitstitel: "Aktion Kranker Hans". Die letzten indes blieben außen vor: bei starkwindiger Sturmflut machte das Sperrwerk der "Johanna" und dem "Heinrich" die Tür buchstäblich vor der Nase zu! Später wurden wir dann eingelassen. Aber da standen die "Kranken Hänse" im Husumer Speicher schon in Dreierreihen die Treppe herunter, und nach der Qualität der Luft im Saal müssen wohl genug Leute anwesend gewesen sein, so daß wir uns reinen Herzens eine andere Kneipe suchten.

Teuer war das Liegen am Kai - wir zahlten pro Meter Schiff ungefähr 1,-- DM, und sie rechnen Klüverbaum und Ruder voll mit. Was wir aber noch nie erlebt haben: in Husum kostet 1 Kubikmeter Wasser knapp 5,-- DM!

Am 19. Juli verließen wir Husum mit Ziel Langeneß, und mit uns waren erfreu-

lich viele Plattbodenschiffe zu Folkerts Festival gekommen. An der kleinen Pier im Hafen Ilef lagen drei Elbewer nebeneinander, und rechts und links vom "Hans von Wilster" gruppierten sich sehr malerisch etwa zehn verschiedene Holland-Versionen.

Mit der Organisation hatte sich Folkert wieder viel Mühe gemacht. Obwohl "mit ohne" angekündigt, wurde ein sehr abwechslungsreiches Programm geboten: vormittags eine interessante Wattwanderung unter der sachkundigen Führung eines Zivildienstleistenden von der Langenesser Schutzstation, der geduldig erklärte und Fragen beantwortete. Natürlich wollten wir alle etwas über die Robben wissen - unterwegs sind wir ja an gut besetzten Seehundsbänken vorbeigesegelt. Traurige Bilanz: allein in den drei Tagen, an denen wir auf der Hallig waren, hat die Schutzstation 5 tote Tiere abgeborgen.

Zum Mittagessen konnten wir eine Delikatesse der Insel ausprobieren: unweit der kleinen Pier, wo die alten Sieltore aus Holz einen Graben entwässern, pflückten wir uns etliche Eimer voll Miesmuscheln, die - gründlich gereinigt und in einem entsprechenden Sud gekocht - eine hervorragende Mahlzeit abgaben.

Nachmittags erlebten wir eine ausgedehnte Inselrundfahrt mit dem Hallig-Expreß, der - wie mir eine sehr junge Dame augenzwinkernd verriet - von den Einheimischen respektlos "Affenwagen" genannt wird. In der Friesenstube auf der Honkenswarf erläuterte uns ein betagter Nachfahre der Familie die sehenswerte Sammlung von bäuerlichem Hausrat, Möbeln, Schmuck, Gemälden und Büchern. In der kleinen Kirche sang der Pastor wohlklingende Lieder zur Orgel. Nur der Kaufmann war nicht da, als wir ihn besichtigen wollten; kein Wunder: war ja schließlich Mittwochnachmittag!

Am frühen Abend dann bei handigem Wetter ein gemeinsames Aussegeln der Plattboden-Flotte; ein Spaß für die Schiffsbesatzungen und sicher was für's Auge für diejenigen, die auf der Insel geblieben waren. In der Zwischenzeit lief die "Hauke Haien" ein; ein ehemaliger Hallig-versorger, der jetzt als nostalgischer Seebäderdampfer die Watten befährt. Uns sollte er sozusagen als Festzelt dienen und auch der Kontaktpflege zwischen den ebenfalls geladenen Einheimischen und den Gästen zu Land und zu Wasser. Nach anfänglichen Berührungsängsten kam man sich dann näher, und die Letzten gingen, als die "Hauke Haien" im Morgengrauen die Leinen loswarf.

Größter Gag am Abend war die Vorstellung des Clowns Friedemann, der mit dem ersten schwimmenden Zirkus der Welt auf die Insel gekommen war. Auf dem Sonnendeck der "Hauke Haien" präsentierte er den großen und kleinen Zuschauern in einem Non-Stop-Programm, daß er nicht nur Späße mit quietschenden Gumminasen machen, sondern auch zaubern, jonglieren, seiltanzen und barfuß auf Glasscherben gehen kann. Seine Darbietung gipfelte in einer gemeinsamen Feuerspuckerei mit Folkert. Der Beifall wollte kein Ende nehmen.

Im Laufe der nächsten Tage kehrte im Ilef die altgewohnte Ruhe wieder ein. Folkert hat aber versprochen, daß es auch ein fünftes Plattbodentreffen auf Langeneß geben wird. Für das diesjährige Fest kann ich der ganzen Familie Bockentien wohl im Namen aller Teilnehmer ein herzliches Dankeschön aussprechen!

Gudrun Schleif

DES SEGELNÄHENS

Bevor das Liektau angesteckt wird, müssen die Gatjes aufgenäht werden.

Gatjes sind eigentlich die Löcher, gemeint sind aber in der Fachspra= che die kleinen Grummets,mit denen die Löcher eingefaßt werden.
Aus den Kardeelen geteerten Tau= werks in Stärke des Liektaues zieht man ein Garn von etwa 25 cm Länge,rollt es mit der flachen Hand auf dem Knie "krapp",nimmt es zwischen Daumen und Zeigefinger beider Hände und zwirbelt es etwas. Da fällt schon die Bucht ein!
Mit einem Ende macht man drei Törns (Windungen),dreht das Garn wieder kurz krapp,macht zwei Törns und statt des dritten verbindet man beide Enden mit einem halben Schlag.
Jetzt wird das Gatje über einen Fit gestreift und der halbe Schlag stramm angezogen,notfalls nimmt man die Segel= macherzange zu Hilfe.Nachdem die Enden abgeschnitten sind,dreht man das auf dem Fit sitzende Gatje in der Hand.
Das Abnehmen des Gatje vom Fit muß vorsichtig erfolgen,damit es sich nicht verformt.Hat man eine Anzahl Gatjes fertig,zieht man sie auf ein Bändsel und läßt sie trocknen.Das dauert seine Zeit!Gatjes,die verarbeitet werden sollen,müssen "dröge as Sunnerklaas sien Mors" sein,oder auf Hochdeutsch: Sie müssen so trocken sein,wie der Pfefferkuchenmann vom vorletzten Weihnachten.
Aufgenäht werden die Gatjes auf die rechte Seite des Saumes bzw.Reffbandes. Der äußere Rand des fertig aufgesetzten Gatje soll eine halbe Liektaudicke von der Saumaußenkante sitzen,damit die Kraft auf das Liek übertragen wird.
Man mißt sich den Mittelpunkt aus und sticht von unten(!) mit dem Pricker vor. Dadurch kommt der Stoff des Lochrandes nach oben.Nun legt man das Gatje darüber und umschreibt es mit einem Kugelschrei= ber.Es ist nämlich für einen Ungeübten gar nicht so einfach,das sauber hinzu= kriegen.
Mit doppeltem Faden sticht man von oben nach unten durch und kommt durch's Loch wieder nach oben.Es werden einfache Rundtörns Stich bei Stich gesetzt,wobei darauf zu achten ist,daß die beiden Parten des Fadens immer schön akurat nebeneinander liegen!Ist man reihum, wird der Faden versteckt oder ein halber Schlag gemacht.
Hat man Zwillingsgatjes,z.B. für Tau= lögel,setzt man sie so,daß sich die Ränder der fertig aufgenähten Gatjes beinahe berühren.Mit dem Nähen beginnt man zwischen beiden Löchern!!
Hat man ein Gatje fertig,näht man mit demselben Faden auch das andere auf und verbindet schließlich beide Gatjes durch ein Kreuzbändsel.Das alles mög= lichst mit einem einzigen Faden.
Zum Schluß werden die Gatjes mit dem Fit aufgetrieben.

Man legt Liektau und Saumkante quer über die Kniee.

ZWEITER TEIL! FRIEDRICH BRUNNER

Die Saumkante soll das Liektau etwa zur Hälfte abdecken.

das Anstecken des Liektaus

Liektau darf nicht krapp geschlagen sein sondern soll weich und lehnig sein, ganz gleich,ob geteert oder ungeteert. Mein Freund Lothar,der Segelmacher,hatte Spleitex Ø 10 mm angeschafft,das wirklich angenehm anzunähen ist.Außerdem nimmt es kein Wasser auf und wird nicht steif.

Der Durchstich soll beim Saum 1/2 Liek= taubreite vom Rand herauskommen.....

Hier gilt das Wort vom faulen Mädchen nicht,denn der Faden verbraucht sich schnell.Der Faden wird auf gut drei Armlängen abgeschnitten,gewachst und doppelt genommen.Die Enden dürfen ver= knotet werden.Der Knoten zieht sich in die Keep hinein.Bei sehr dickem Liektau, oder wenn das Segelgarn sehr dünn ist, näht man mit vierfachem Faden.

Man legt Liektau und Saumkante quer über die Kniee.Die Saumkante soll das Liektau etwa zur Hälfte abdecken.Vom Liektau läßt man für den Langspleiß einen guten halben bis dreiviertel Meter lose. Man sticht in die Keep ohne eine der Kar= deelen zu verletzen,also ein Garn mit zu nehmen.Dazu ist es vorteilhaft,wenn die Nadelspitze schon abgearbeitet ist.Sonst macht man sie stumpf,indem man ein=, zwei mal da mit über den Fußboden fährt.Der Durchstich soll beim Saum 1/2 Liektaubreite vom Rand herauskom= men und muß rechtwinklich geführt werden, damit der Stoff nicht verzogen wird.Ist man durch,nimmt man flucks einen Törn um den Daumen,dafür ist nämlich der Schutz am Liekhandschuh gedacht,und r-uckt kräftig an.Faden und Tuch sollen sich in die Keepen hineinziehen. Übrigens, man näht von links nach rechts!

Wo Gatjes im Saum sind,werden Rundtörns um die Kardeelen gelegt, bezw.mit Rundtörns angesteckt,und zwar 1. ein Rundtörn,2.doppelter Rundtörn, 3.dreifacher Rundtörn,4.doppelter Rund= törn,5.einfacher Rundtörn.Je nach Lage der Gatje,z.B.Zwillingsgatje,werden mehrere dreifache Rundtörns hinterein= ander gemacht.Jedenfalls werden im un= mittelbaren Bereich der Gatje dreifache Rundtörns angesteckt,weil dort die Be= anspruchung und der Verschleiß am größ= ten sind.

Muß ein neuer Faden genommen werden, wiederholt man die letzten drei Stiche, und nimmt den Rest vom alten Faden mit,

wie bereits geschildert.

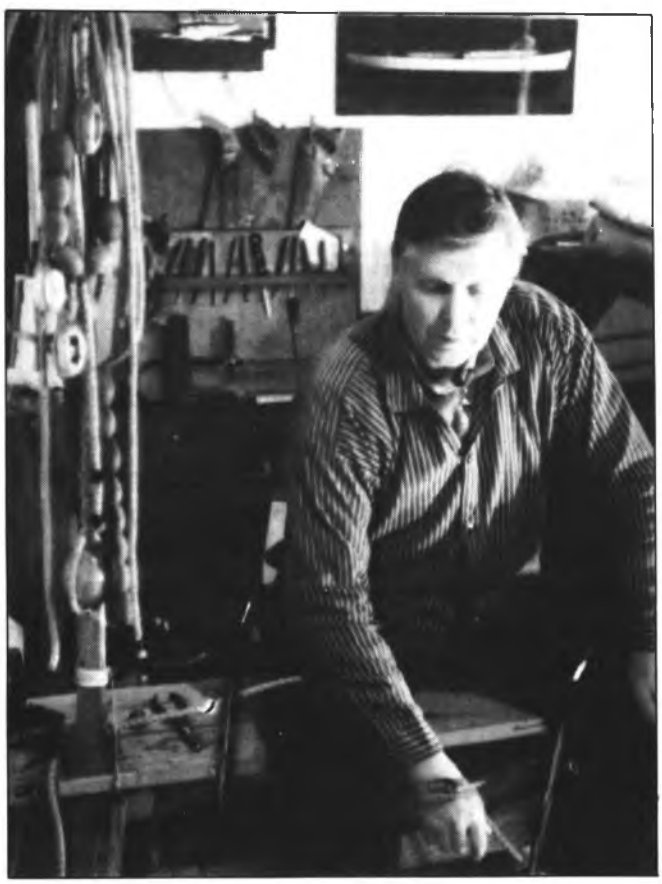
Die beiden Enden des Liektaues kann man entweder als Hundepint am Achter= liek auslaufen lassen oder durch einen Langspleiß miteinander verbinden.
Hier nun zeigt sich der Nachteil des Spleitex.Dreht man die Kardeelen auf, verlieren sie sehr schnell die Form, d,h, die Keepen verschwinden,Garne zer= fleddern.Um dem etwas entgegen zu wirken, sollte Spleitex werkstoffgerecht nur mit dem Heißschneider geschnitten werden.

Ist man mit dem Langspleiß so weit gekommen,daß alle drei Kardeelenpaare durch einen halben Schlag verbunden worden sind und der Saum straffgezogen ist,soll der Spleiß etwas Lose haben,weil er sich durch das Durchstecken von selbst verkürzt.Den fertigen Spleiß setzt man vorsichtshalber in der Mitte mit einem Stich fest,bevor man mit dem Anstecken beginnt.Dadurch wird die Gefahr,daß sich das Tuch verzieht,geringer.Stellt man fest,daß man doch zuviel Tuch hat,mit anderen Worten,der Spleiß zu kurz ist, sticht man nicht rechtwinklig durch

Wo Gatjes im Saum sind,werden Rundtörns um die Kardeelen gelegt.

sondern etwas nach rechts und ruckt besonders hart an.So holt man den Stoff heran und zieht ihn in die Keepen hinein.

Auf die Beschreibung der Taulögel wird hier verzichtet,weil man sie in der ein= schlägigen Literatur findet.

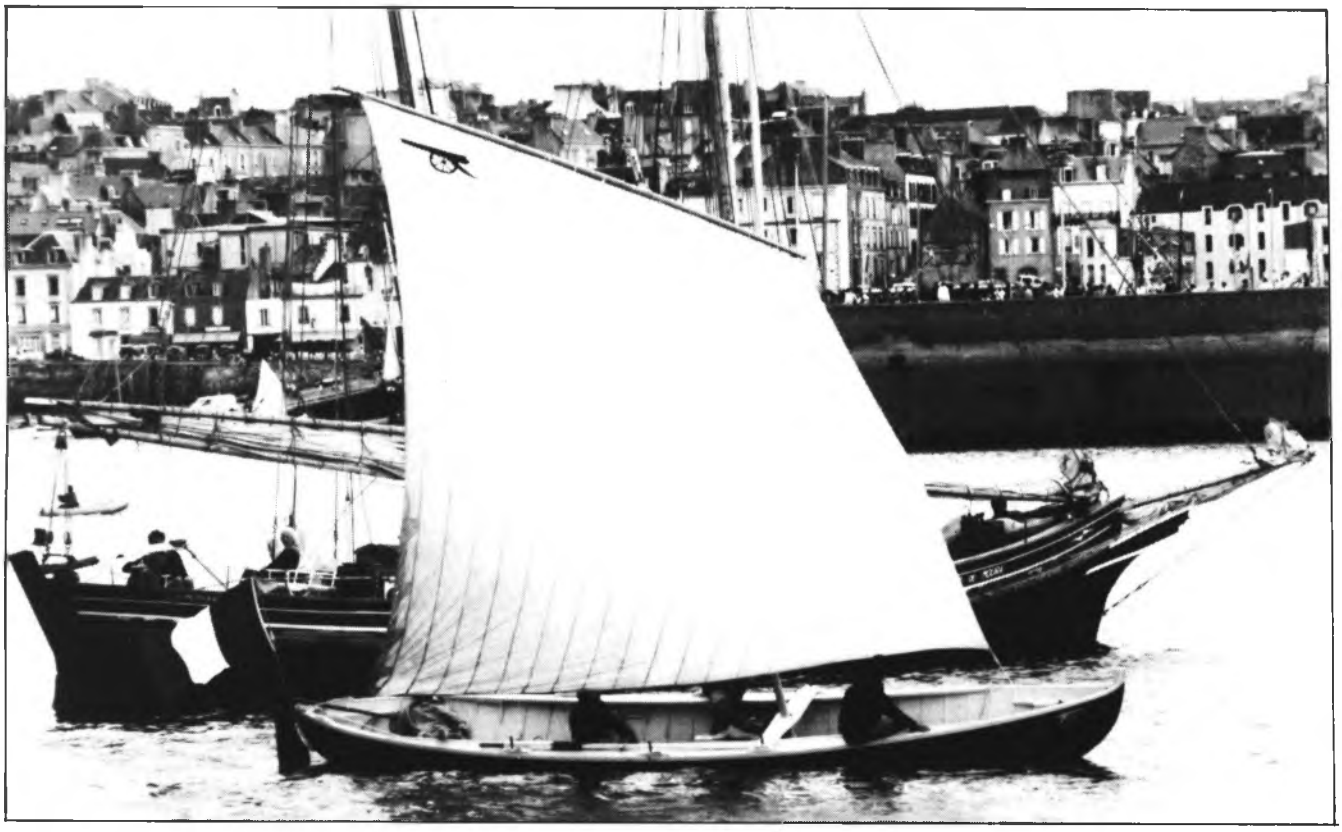


Da dient der Bankhaken am Hölten Jung

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

PS.Da habe ich doch ein zwar kleines, nichts desto weniger trotz sehr wichtiges Stück Werkzeug zu erwähnen vergessen! Sowohl beim Segelnähen als auch beim Lieken benötigt man den Bankhaken.Er wird mit einem Bändsel am Hölten Jung belegt und in das Segeltuch oder besser in die fertige Naht eingepickt,um das Segeltuch straffen zu können.
Ohn Bankhaken löpt dat nich!

F.B.



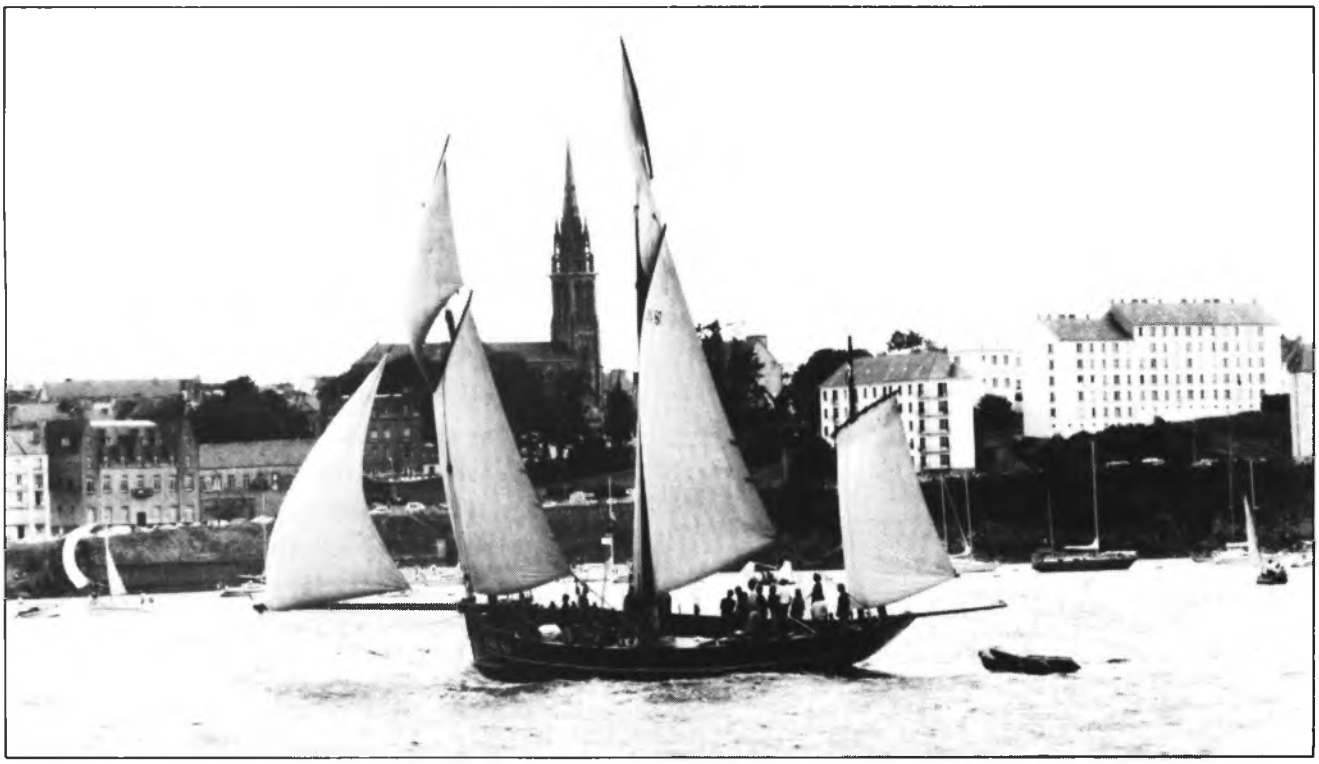
DOUARNE-NEZ? DOCH, DOCH!!

Diesen Sommer war es mir gegönnt, meinen Urlaub auf der "Activ" zu verbringen. So bin ich dann in Schottland zugestiegen und sollte bis Douarnenez auf diesem schönen Bramsegelschoner mitsegeln. Nach ca. einer Woche gingen wir vor St. Mary's, einer der Isles of Scilly's, vor Anker. Hier sahen wir auch schon die ersten alten Segler auf Reede liegen. Die britischen Zöllner bestätigten unseren Verdacht, daß diese Boote auch alle auf dem Weg nach Douarnenez sind. Es seien schon die ganze Woche viele traditionelle Boote hiergewesen, die nach Frankreich zum 2. Treffen der chasse-mareé wollten. Zum Abend kam noch ein Segler, der uns einfach faszinierte. Eine relativ steile Gaffel, kuttergetakelt, völligen bauchigen Rumpf und einen auffallend stämmigen Steven. Das Rigg und überhaupt alles an diesem Boot war schlicht und zweckmäßig gebaut. Das Ruder hing außen am breiten ausfallenden Spiegel und das Boot schien nicht motorisiert zu sein. Eigentlich hätte der halbgedeckte ca. 12 m lange Rumpf bei der bauchigen breiten Form plump wirken müssen, tat er aber einfach nicht. Wir rätselten, ob es vielleicht die Urform der englischen Smack sein könnte, oder..., oder.... Nach einer Weile beschlossen wir, daß es etwas irisches sein mußte. Vielleicht haben uns die Gedanken Whiskyfass (Rumpf); Harfe (Steven) und andere Eindrücke aus Irland inspiriert.

Und richtig zum ersten Mal in unserem Leben haben wir einen irischen "Hooker" gesehen. Später sollte ich in einer Zeitschrift zu Hause lesen, daß die "Morning Star" 1890 gebaut wurde und die Restaurierung dieses Rumpfes in Irland eine ganze Hookerbewegung in Gang brachte. Nachdem wir am kommenden Tag noch einen Landgang auf St. Mary's gemacht hatten, zogen wir abends den Anker wieder in seine Klüse, setzten Segel und fuhren fort gen Süden. Nach 40 Std. war es dann

soweit. Am Donnerstag, dem 11.o8.88,gingen wir noch im Morgengrauen in Douarnenez vor Anker.

"BOOM; Qualm", - kaum war die Kette fest, da wurde von Stefan und Nina erstmal die Bordkanone klargemacht und Salute geschossen. "Wenn dat man god geit, ünner englisch Flag up`n Morgen glieks rumbollern bi de Franzlüd." Old Hollborn läßt grüßen. "Wi sünd da." Nach dem Frühstück wurden erstmal die Boote klargemacht. Eigentlich war hier noch alles still, es machte einen richtig verträumten Eindruck. Da lagen zwar Boote im Hafen, noch ein paar vor Anker aber 5oo Stück waren das nun wirklich nicht. So machten Peter und ich erstmal eine kleine Tour mit dem Dingy zum Hafen, um einen Liegeplatz fürs Mutterschiff zu suchen. Doch als wir noch so zwischen den Ankerliegern ´rumkurvten, fing langsam alles an zu leben. Ein Schiff nach dem anderen lief den Hafen an. Die "Activ" hatte inzwischen schon Anker gelichtet und reihte sich bei den Neuankömmlingen hinter der "Belem", einer französischen Dreimastbark ein. Schlauchboote von den Organisatoren fuhren nun ständig zwischen den Schiffen hin und her, um die neuen Gäste einzuweisen. Es war einige Zeit vergangen, als wir wieder raus zur "Activ" kamen, die auf weitere Instruktionen von einem der unzähligen Helfern wartete, welche nun alle Hände voll zu tun hatten, die Gäste einzuweisen. Mittlerweile war hier ein Verkehr wie am Arc de Triomphe. Es hörte nicht auf, immer mehr Segel kamen über den Horizont. Pinassen; Nordlandboote; Hooker; Smacks; Langustenfischer; Schoner; Schaluppen und ... alles, es nahm kein Ende. Völlig angeturnt von dem guten Wetter und all den Schiffen, fuhren wir in den Hafen zur "Activ", die mittlerweile schon auf ihrem Platz an der Pier lag.



6 Stunden sind wir mit der lütten Schüssel gesegelt, kaum zu glauben. Es gab soviel zu sehen, daß wir völlig unser Zeitgefühl verloren hatten. Nun wurde erstmal klar Schiff gemacht, was auch bitter nötig tat, denn die Hafenpier war inzwischen voller Schaulustigen, welche jeden Knoten, jeden Festmacher genau inspizierten. Freiwillige Selbstkontrolle sozusagen. So, jetzt ein schönes Kühles. Kaum sitzt man nun beim Bier, schon gibt`s die nächste Vorstellung. Da die meisten Franzosen keinen Motor auf ihren, gar nicht so kleinen, Fischerbooten dulden, wird nicht geschleppt oder gewriggt, nein, man segelt bis der Anker fällt. Was das bedeutet,mit einem ca. 12 m langen Langustenfischer bei dieser Wouling von nun wirklich fast 500 Booten in den Hafen zu segeln, wird sich jeder vorstellen können. Alles ohne Panik oder Hektik im Gesicht. Sah aus, als könne das jeder. Alle Achtung!

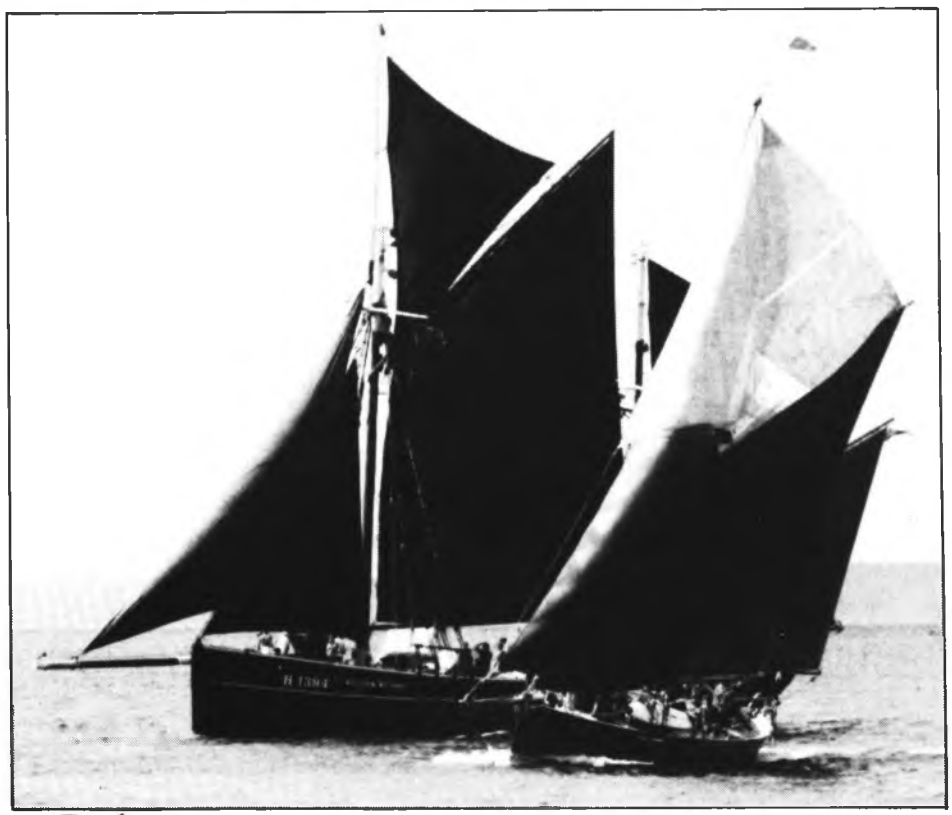
Nun gingen wir erstmal an Land. Mal sehen, was hier geboten wird. Der morgens noch so verträumte Hafen war erfüllt mit Leben. Musik und Gesang lag überall in der Luft, dazu ein appetietlicher Duft. Große Scheinwerfer an der felsiegen Steilküste der Ankerbucht und auf den Dächern der Häuser am Hafen gaben den Schiffen

einen märchenhaften Glitzer. Vor den Hallen des Fischereihafens waren große Stände aufgebaut, bei denen man sich an gegrillten Fischgerichten beköstigen konnte. Die Mannschaften bekamen alle Gutscheine für ein zünftiges Abendmahl, wozu nun üblicherweise auch Rotwein gehört Doch mit den Gutscheinen nahm man es nicht so genau an diesem ersten Abend. Man schenkte aus und schenkte aus und ... wie Gott in Frankreich. Überall fröhliche Gesichter, Gesang in allen Sprachen. Überall in den Cafes saßen Musiker; Musiker, die nicht etwa so vor sich hinklimperten, sondern Leute, die einen förmlich mit ihrer Folkmusik fesselten. Es brodelte in allen Gassen. So gegen frühmorgens gingen wir wieder an Bord. Gut, daß wir nicht mehr vor Anker liegen und problemlos aufs Schiff konnten.

Aber
chass
nen B
fen g
diese
Wink,
an La

Am ko
Pardo
Bordw
lich

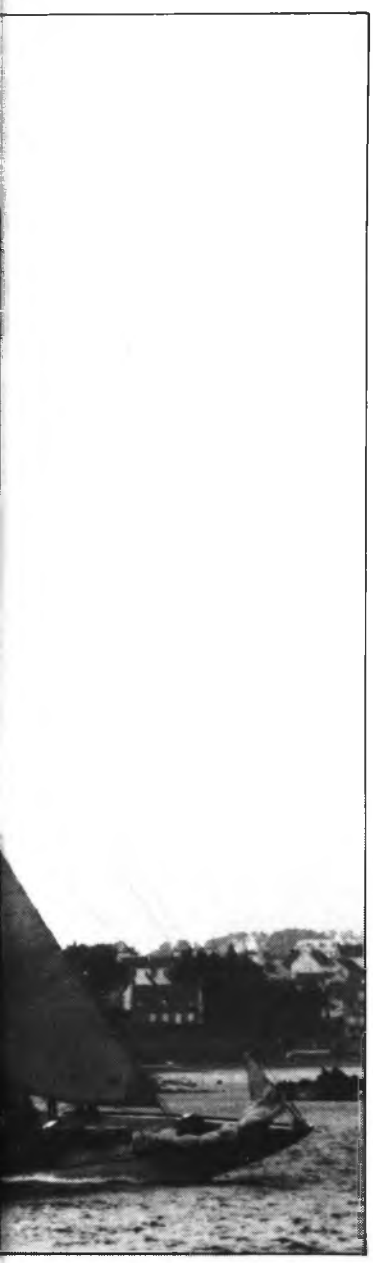
Gut
weckt
segeln
Regatt
Treffe
vor Ja
Fische



auch an die Ankerlieger hatte "Le
e mareé" gedacht. Mit unzähligen klei-
ooten wurden die Gäste zu ihren Schif-
efahren. Soweit wir gesehen haben, lief
r Taxidienst rund um die Uhr. Kurzer
bißchen warten, und schon wurde man
nd gebracht.

mmenden Morgen gabs allerdings kein
n, Janne Kaiser, unser ? 1/? jähriger
ecker, ließ nicht locker, bis wir end-
alle zum Frühstück am Tisch saßen.

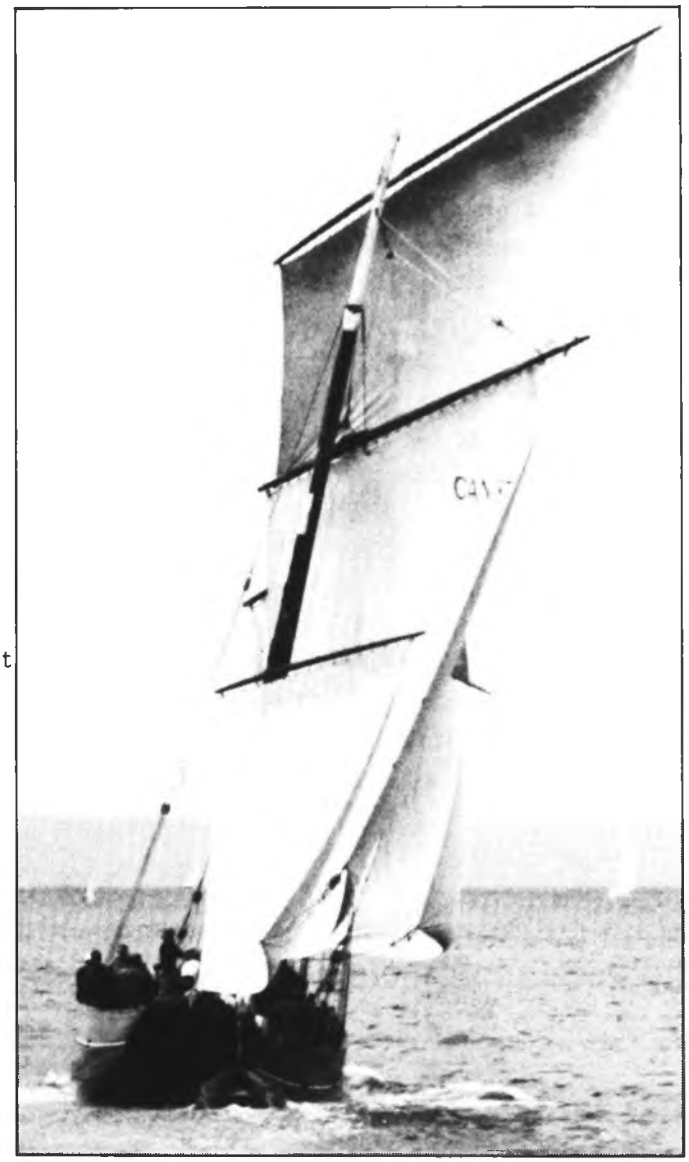
laß uns die kleine Janne so früh ge-
hatte, schließlich wollten wir noch
und die Regatta begleiten. In den
en liegt auch der Ursprung dieses
ns. Soweit wir hörten, sollen hier
hren die französischen und englischen
r begonnen haben, Regatten zu segeln.



Was wohl auch großen Einfluß auf den Bootsbau haben mußte. Langsame Boote ließen sich schon damals schlecht verkaufen. Was nützt einem französischen Fischer der große Laderaum, wenn ihm dann im Sommer die Engländer davon segeln. Zudem war es sicher auch angenehmer, immer etwas schneller als die Zollkutter zu sein. Kaum waren wir draußen, ging es auch schon wieder los, das Chaos zu Wasser. Die einen segelten Regatta, die anderen, wie wir auch, um einfach zu segeln und den Zuschauern etwas zu bieten.Dazwischen Fahrgastschiffe vollgepfropft mit photografierenden Sehleuten, Hubschrauber mit Kameras bestückt, fast schon in unserer Takelage fliegend, und zu allem Überfluß noch Surfer, die nicht alle ihr Brett unter den Füßen hatten (mehr vorm Kopf). Nun kam an Bb.-seite die 17 m lange "Bisquine de cancal" auf uns zu. Der Fockmast, fast am Steven, nach vorn getrimmt, der Großmast mittschiffs stark nach achtern getrimmt und der Besan fast lotrecht hinter dem Ruder stehend. Dann diese zweistöckige Luggertaklung, die im kommenden Jahr noch ein zweites Topsegel jeweils an Fock und Großmast erhalten soll. Man braucht eine Weile, bis man die Logik des Riggs begriffen hat. Und schnell war das alles, wie soll es erst bei voller Segelfläche werden? Bei den 4-5 Windstärken hatte der tiefgehende scharfe Rumpf schon jetzt sicher seine Rumpfgeschwindigkeit erreicht.

Dann kam eine "Barque Catalane" mit Lateinersegel, wieder eine Chaluppe luggergetakelt, auffallend die Masten, die Bb.-Stb. versetzt standen. Sicherlich um den Versatz der Segel auszugleichen, deren Spieren ebenfalls eine an Stb., eine an Bb. angeschlagen waren. Jan hatte gesehen, wie so eine Chaluppe auf raumen Kurs sogar einen Drachen überholte. Es hat uns immer wieder erstaunt, wie schnell die alten Fischerboote alle waren.

Es würde Seiten füllen, wollte ich jedes Boot näher beschreiben. Zudem möchte ich keine falschen Angaben machen, da meine Fachkenntnis bei französischen Booten noch auf sehr dünnem Boden steht. Am späten Nachmittag liefen wir dann wieder in den Hafen ein. Dank der guten Organisation



die Bisquine de canal >La Cancarlaise<

wurde unser Platz freigehalten und wir konnten ohne große Manöver wieder an die Pier, auf der sich schon die Schaulustigen drängelten.

Zum Abend kämpfte ich mich nun durch zu den Ausstellern. Überall war dichtes Gedränge. Trotz der stattlichen Eintrittspreis von ca. DM 20,- ließen sich die Leute nicht davon abhalten, auf das Veranstaltungs gelände zu kommen. Es wurde auch viel ge boten: Auf zwei Bühnen spielten ständig Folkloregruppen, und auch in den Cafés gab es Live Musik. An der Fischereihalle wurden auf einer Großbildfläche Filmaufnahmen gezeigt, die von den Hbuschraubern tagsüber auf See gedreht wurden. Dann gab es noch Filme vom Fischfang und der Seefahrt allgemein. In der Halle selbst war zusätzlich noch ein Kino eingerichtet.

Nun kam ich zu den Zelten, die eine

umfangreiche Bootsausstellung beher bergten. Hier hatten Handwerker und Museen Gelegenheit, sich vorzustellen. Oft waren es auch Vereine, welche sich für die Restaurierung eines traditionellen Schiffes oder deren Neubau einsetzten. Es war eine beispielhafte Werbung für den Erhalt des traditionellen Bootsbaues. Auf einigen Ständen wurden während der Öffnungszeiten von 9 - 21 Uhr an den Booten weitergezimmert, so daß der Zuschauer einen detaillierten Einblick in die Arbeit der Bootsbauer, Schiffszimmerleute, Segelmacher, Drechsler und Schmiede bekam. Die Ausstellung war recht international belegt, nur die Deutschen, die immer so gerne meckern ("Warum wird denn da nicht endlich was getan?!"), wären beinahe nicht dabei gewesen. Doch der Himmel schickte uns Margot und Henry Harder, die nicht lange rumsabbelten, sondern ihr Auto mit allem, was das "Piekfall" zu bieten hat, bis Oberkante Lademarke vollpackten und Kurs auf Douarnenez nahmen. Nach der anstrengenden Autofahrt mußte gleich am kommenden Morgen der Stand aufgebaut werden. Geduldig und immer gut gelaunt informierten die beiden die interessierten Besucher in drei Sprachen über die Arbeit an deutschen Museumsschiffen. Fragen über Fragen! "Will man die Pamir restaurieren?" - "Gibt es einen Jugendaustausch auf den Segelschiffen?" - "Gibt es neue Projekte an denen man sich beteiligen kann?" - "Wird der Hamburger Museumshafen abgerissen?" - "Wo kann man Charterfahrten buchen?" - "Wo gibt es gute Bücher darüber ... wo können die Schiffe besichtigt werden ... usw.usf. ... 12 Stunden täglich haben die beiden ihr Bestes gegeben, um unsere Interessen der Öffentlichkeit vorzustellen. Leider habe ich sie nur 2 -3 Stunden vertreten können, was mein Gewissen nicht gerade beruhigte. Von der Veranstaltung selbst haben die Harders nicht viel gehabt. Anschließend gleich die Sachen packen und wieder rauf auf die Autobahn. Vielen vielen Dank an Euch!! Hoffen wir, daß beim nächsten Treffen mehr Gaffelfreunde dabei sind und mit anpacken!

>Luang<, eine rotchinesische Dschunke

Nun möchte ich aber die "Nelly and Leslie" und die "Valle de Moura" nicht vergessen, die den weiten Weg nicht gescheut hatten um an diesem Treffen dabei zu sein. Irgendwo wehte auch zwischen der Cornish Crabbern eine deutsche Flagge, aber in dem Gewühl war nicht auszumachen, um wen es sich da handelte. Eigentlich hätte die "Undine" auch noch kommen sollen, sie befand sich zur Zeit der "fete de la mère" aber noch auf der irischen See.

Am Sonntag fuhren wir hinaus um den guten Wind zum Segeln zu nutzen. Diesmal waren auch die anderen größeren Schiffe ausgelaufen. So segelten wir zuerst auf die "Belem" zu, die relativ langsam dahindümpelte. Wir wollten mal sehen wie schnell so eine Bark segelt, da sind die Jungs schon wieder am einpacken! Also Kurs auf die "Kasquelotte", eine für Filmaufnahmen gebaute Bark. Das Schiff hat eine mit der "Activ" vergleichbare Größe. Der Rumpf sah verdächtig nach einem dänischen Frachtensegler aus. Leider war der Holzrumpf mit Stahlaufbauten versehen, die so einiges in der Optik entstellten. Von weitem sah sie aber dank des Riggs noch ganz gut aus.

Doch auch an ihr segelten wir unter Vollzeug vorbei. Wir waren gerade so richtig im Rausch mit 8 bis 9 Knoten Fahrt im Schiff, als unsere Siegerlaune abrupt gebremst wurde. Noch weit hinter uns kam die 1933 gebaute "Velsheda" auf. Ihr ca. 40m hoher Mast war nicht zu übersehen, zumal ihre 700m^2 die Distanz schnell schrumpfen ließen. Anstandshalber schob sie ihre 38,7m Länge und 160t in Lee an uns vorbei. "Abfallen!" - Fast wäre dem Steuermann der Draht aus der Mütze geflogen. Nun wurde es eng! So einfach wollten wir uns nicht verholen lassen. Doch völlig unbeeindruckt von unserem Manöver zog die "Velsheda" an uns vorbei. Luvte noch frech vor unserer Nase um 20^0 an und war auf und davon. Die "Velsheda" gehört zur J-Class, wovon leider nur noch vier Yachten existieren. Es war schon beeindruckend, diesen eleganten Riesen in Aktion zu sehen.
Vor Douarnenez lag das größte Schiff der Welt auf Reede, eine Viermastbark aus Bremen, die aus politischen Gründen ausflaggen mußte. Die 100m lange "Sedov" (ehemals "Magdale ne Vinnen") befindet sich unter russischer Flagge und ist trotz ihrer 67 Jahre immer noch in einem sehr guten Zustand. Vorbei an dieser schönen Windjammer fuhren wir dann in den Hafen von Douarnenez zurück. Für mich war an diesem Sonntag die Reise beendet. Am Montagmorgen ging ich von Bord. Erst im Zug machte sich die Müdigkeit breit. Schließlich waren wir bei dem Trubel und der Angst, irgendetwas zu versäumen, 4 Tage kaum zum Schlafen gekommen! Bei all' der Segelei bin ich leider nicht mehr in das schöne Schiffahrtsmuseum gekommen. Ein Grund mehr, das nächste Mal wieder dabei zu sein.

die Auslandskorrespondenten bei der Arbeit: bei den detaillierten Recherchen rückt Günter Klingbeil (oben) den Opfern laut-los auf die Pelle. Schüsse aus der Distanz von Jan Koberstein (rechts).

PFLEGE DES SCHIFFES, WO ES NICHT ZU SEHEN IST

Seit ich mein erstes kleines hölzernes Segelschiff kaufte, seit 41 Jahren, taucht immer wieder die Frage auf, wie das Holz am besten zu konservieren und zu pflegen sei. Soviele Bootsbesitzer und Bootsbaumeister es gibt, soviele Variationen gibt es. Wenn vor 150 oder 200 Jahren die Fischer noch Salz in die Ecken des Rumpfes gestreut haben, um Fäule zu verhindern, so sind seitdem im Laufe der Zeit viele neue und wirksamere Mittel entwickelt worden. Jedes Mittel hat seine

>Olifant<-vor der norwegischen Südk.

Vor - und Nachteile - ob wirkliche oder nur angenommene ist gleichgültig - und letztendlich entscheidet jeder Bootseigner nach seinem eigenen Gefühl.

Im letzten Piekfall wurde von jemandem berichtet, der für die Konservierung des Holzes eine Mischung von hellem Holzteer, Leinöl und Dieselöl nahm. Nachdem ich im Laufe der Jahre (siehe oben) so manches durchprobiert habe,bin ich bei meiner OLIFANT zu folgendem Verfahren gelangt. Beim Bau des Schiffes vor 11 Jahren in Marstal(Aerö) hat die Werft mir empfohlen, die Planken (50 mm Lärchen - holz) mit OWATROL Deksolje N 1 (= Sättiger) zu tränken, 200 ltr, so die Rechnung der Werft, sind nass in nass auf die Planken des 11 m langen Rumpfes gepinselt worden. Während des letzten Jahres habe ich dann 120 ltr Weißöl von innen auf die Planken, die Spanten und den Kiel satt aufgepinselt und einsaugen lassen. Weißöl (Handelsname) ist ein Kriechöl das wegen seiner Oberflächenspannung (so sagte man mir) das Wasser unterkriecht, es ist säurefrei und verharzt nicht. Ich habe beobachtet, daß das öl in das Holz gut einzieht und tatsächlich im Holz weiterkriecht. Weißöl ist ein mineralisches Öl, jemand meinte, daß es ein Vaseline-Öl sei. Ich sagte mir, daß dort wo Öl ist, kein Wasser sei. Ich glaube beobachtet zu haben, daß im Früh - jahr im Bootsschuppen, wenn die trockene Luft die Planken anzutrocknen pflegt, das Öl die Nähte der Planken daran hindert aufzuspringen. Die Haftfähigkeit der Farbe aussenbords ist bislang nicht beeinträchtigt worden. Zu den im Beginn genannten Mittel Holzteer, Leinöl und Diesel kann ich aus meiner Erfahrung sagen, daß Leinöl als pflanzliches Produkt dennoch der Zersetzung durch Pilze oder Bakterien unterliegt. Das Dieselöl soll die Mischung verdünnen, damit sie tiefer eindringt. Nach meiner Erfahrung dringt auch Diesel nicht tief unter die Oberfläche ein, es bleibt obenauf und verdunstet im Verlauf relativ kurzer Zeit und hat damit keine konservierende Wirkung mehr. Von Holzteer habe ich keine Erfahrung, ich mags gerne riechen im Tauwerk.

Das Unterwasserschiff wurde gleich zu Beginn auf der Werft mit einem Anstrich mit roter Bleimennige versehen. Blei - mennige als Grundanstrich hat sich bereits bei meinen vorhergehenden Schiffen bewährt, sitzt fest auf dem Holz und blättert nicht ab. Unter Wasser male ich meine OLIFANT mit dem besten und zugleich billigsten was es gibt, nämlich mit schwarzem Bitumen.

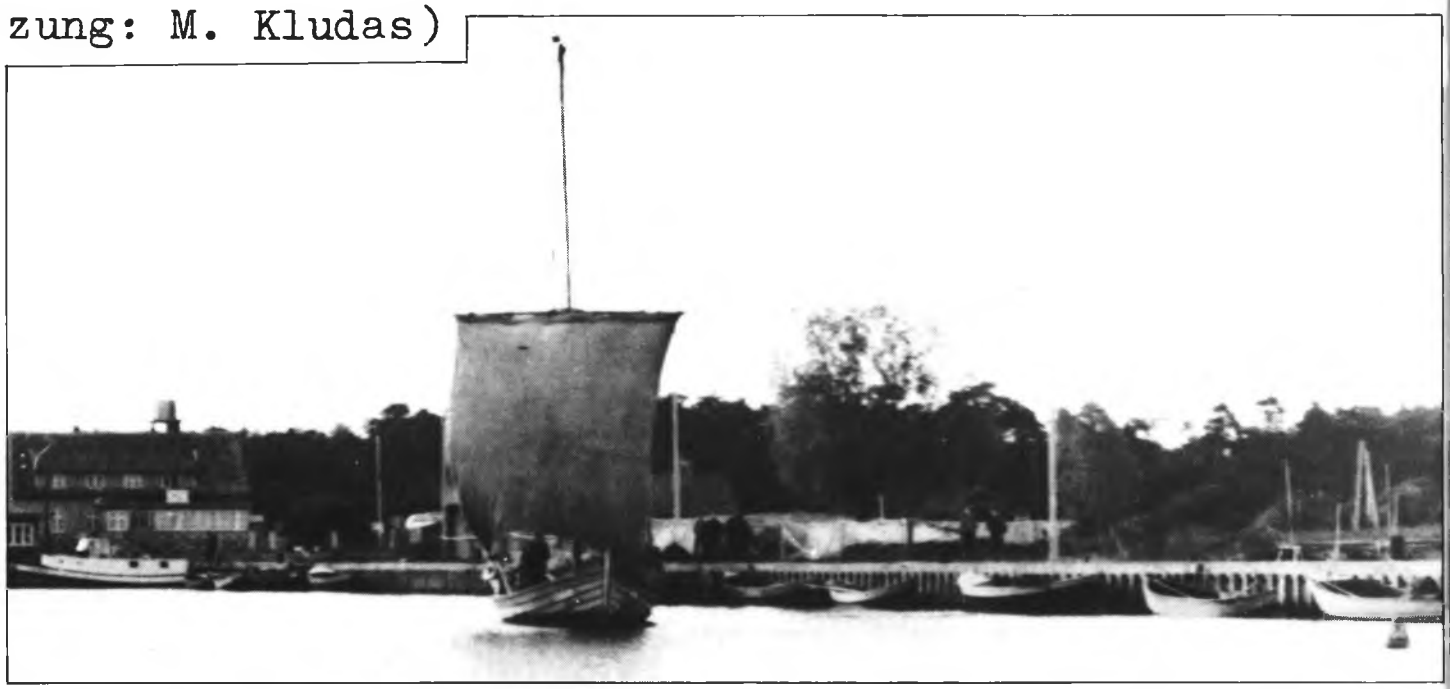
Das widersteht sämtlichen agressiven Fluß- und Seewassern. Früher nahm ich Black Varnish, das jedoch benötigt mehrere Tage bis es nicht mehr klebte, aber heutzutage ist etwas Epoxy zugesetzt, sodaß man es nach einem Tage übermalen kann. Die Maurer malen damit die Fundamente der Häuser an, z.B. INTEROL ist ein Handelsname. Auf dieses Bitumen kommt dann roter Antifouling gegen Bewuchs drauf, jedes Jahr ei Schicht schwarz und rot. Hält bestens.

Heinrich Woermann
Eigner und Schiffer der OLIFANT

DIE vom

Aleksander Celarek, Vorsitzender der kaschubischen Pomerenke-Vereinigung, von der auch Gerd Büker in diesem PIEKFALL erzählt, befaßt sich diesmal mit den Barkas-Fischerbooten vom Frischen Haff. (Sämtliche Rechte beim Autor, Übersetzung: M. Kludas)

Fotos: Z. Grabowiecki



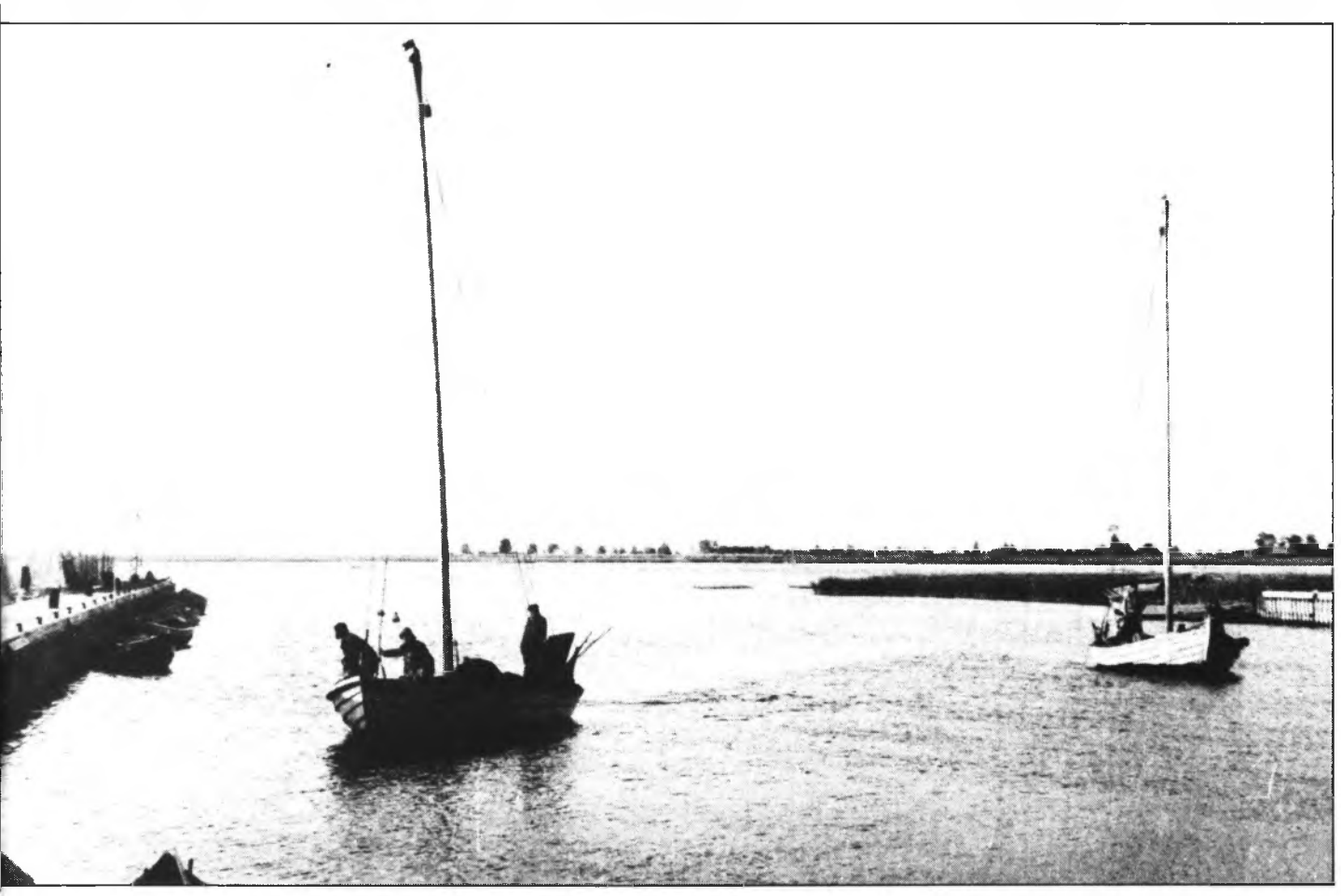
Das Fischen mit der Barkas ist durch mehrere Jahrhunderte nahezu unverändert geblieben. Die Lebendigkeit dieser Technik verdeutlicht die Tatsache, daß drei Nationen, die nacheinander an den Küsten des Frischen Haffs lebten, sie benutzten: Pruzzen, Deutsche und Polen. Deutsche Forscher betonen, daß im Mittelalter bei den Namen der Fischer die alten, pruzzischen Namen überwogen. Im Zeitraum zwischen 1945 und 1947 übernahm die einwandernde polnische Bevölkerung das Fischen mit der Barkas. Die Mehrheit dieser neuen Fischerleute besaß aus ihrem Heimatland überhaupt keine Erfahrung in der Fischerei.

Für die Barkas, ein Fahrzeug von ca. 10 m Länge und 1,1 m Tiefgang, stellt das Frische Haff ein ausreichend tiefes Seegebiet dar. Die 2-m-Linie verläuft ca. 0,5 m vor der Küste, der Haffboden ist flach, ohne Untiefen, und besteht aus Sand, Ton und Schlick. Die durchschnittliche Tiefe beträgt im westlichen Teil 2,5 m, nimmt nach Osten langsam zu und erreicht an der russischen Grenze etwa 3,5 m. Unter solchen Bedingungen ist das Fischen mit der Barkas möglich. Im nächstgelegenen, ähnlich gearteten Seegebiet, der Bucht von Puck, verhindern dies mehrere Sandbänke.

Zur langfristigen Existenz der Barkas trugen Fischereischutzvorschriften bei, deren urkundlich belegte Anfänge bis in die Zeit des Ritterordens zurückreichen.

Bis 1945 blieb das Motoren beim Fischen verboten, einige vorhandene Maschinen wurden nur in Notfällen

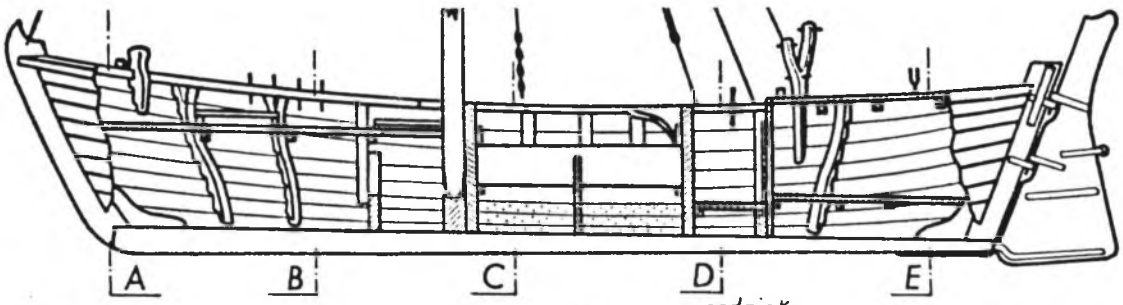
BARKAS Frischen Haff IHRE KONSTRUKTION SEGELWEISE & FISCHEREITECHNIK.

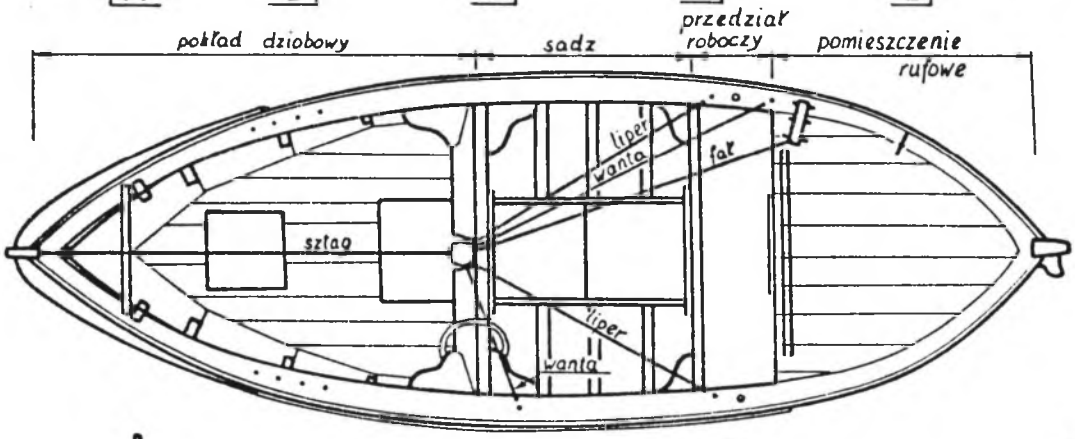


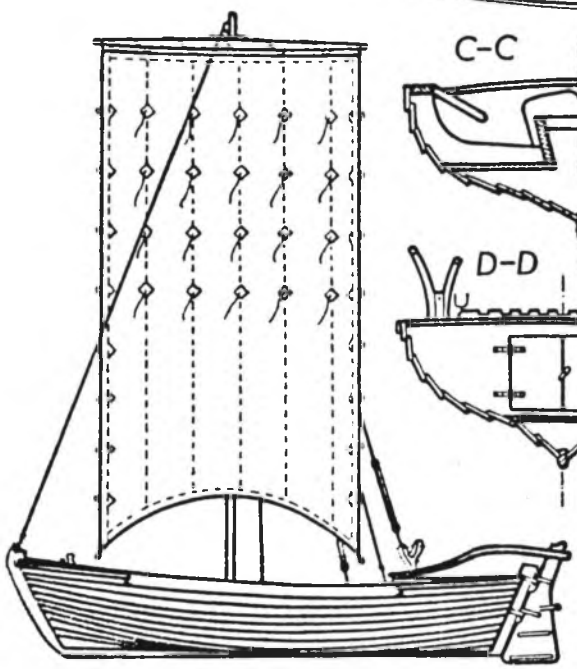
benutzt. Nach 1955 rüstete man mehrere Barkas-Boote mit Motoren aus, weil das aber nur für eins der paarweise arbeitenden Boote erlaubt war, konnte man die Maschine nicht beim Holen einsetzen, sondern nur auf dem Weg zu oder von den Fangplätzen (Fig.2) Die Barkas-Fischerei existierte bis 1971. Ihr Ende verursachten neue Schutzbestimmungen, ebenso die Entwicklung der Fischerei mit dem Żak-Boot (siehe Piekfall 35).

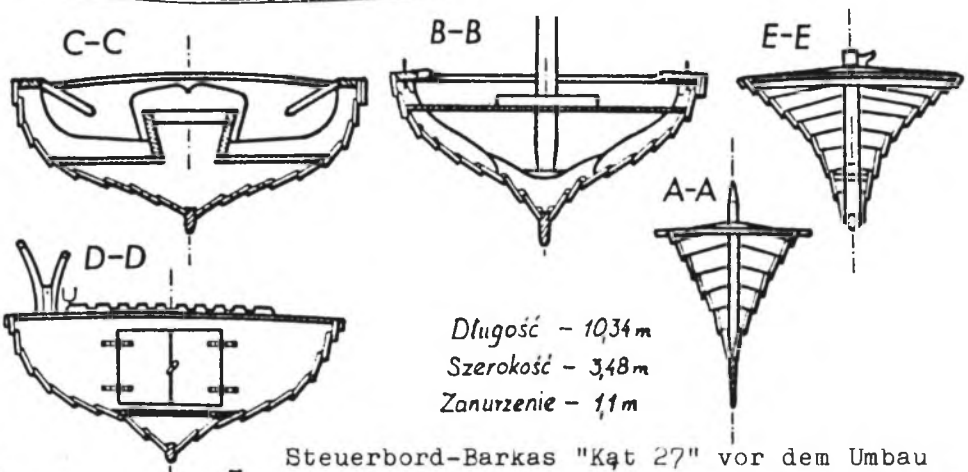
Die Barkas ist ein Schleppnetzboot (Trawler). Zwei Fahrzeuge unter Segeln vor dem Wind ziehen gemeinsam die Netzflügel. Da eines jeweils den rechten oder linken Flügel schleppt, unterscheiden sich die beiden Boote voneinander durch ihre Arbeitsseite, die zudem besonders verstärkt ist, weil die Boote beim Holen längsseits liegen. Die Wanten sind ebenfalls asymmetrisch gesetzt, auf der Arbeitsseite vorlicher zum Mast hin, damit sie nicht stören. Auf dem Achterdeck ist eine solide Holzgabel (parobek) für das Fischereigeschirr angebracht. Weiter vorn befindet sich die Ausrüstung zum Festmachen, sogenannte "Katzen" (koty), Augen aus Stahldraht, und "Hunde" (piesy), hölzerne Fender. Dies alles kann leichter bei der Beschreibung der Fischereitechnik erklärt werden (Fig.3).

Eignet sich das Wetter für den Aalfang, verlassen die Barkas-Boote den Hafen und suchen die Fanggebiete auf. Früher fuhr jedes Boot einzeln unter Segeln. Später, als einige bereits Motoren besaßen, nahmen sie die übrigen in Schlepp. Vor Ort



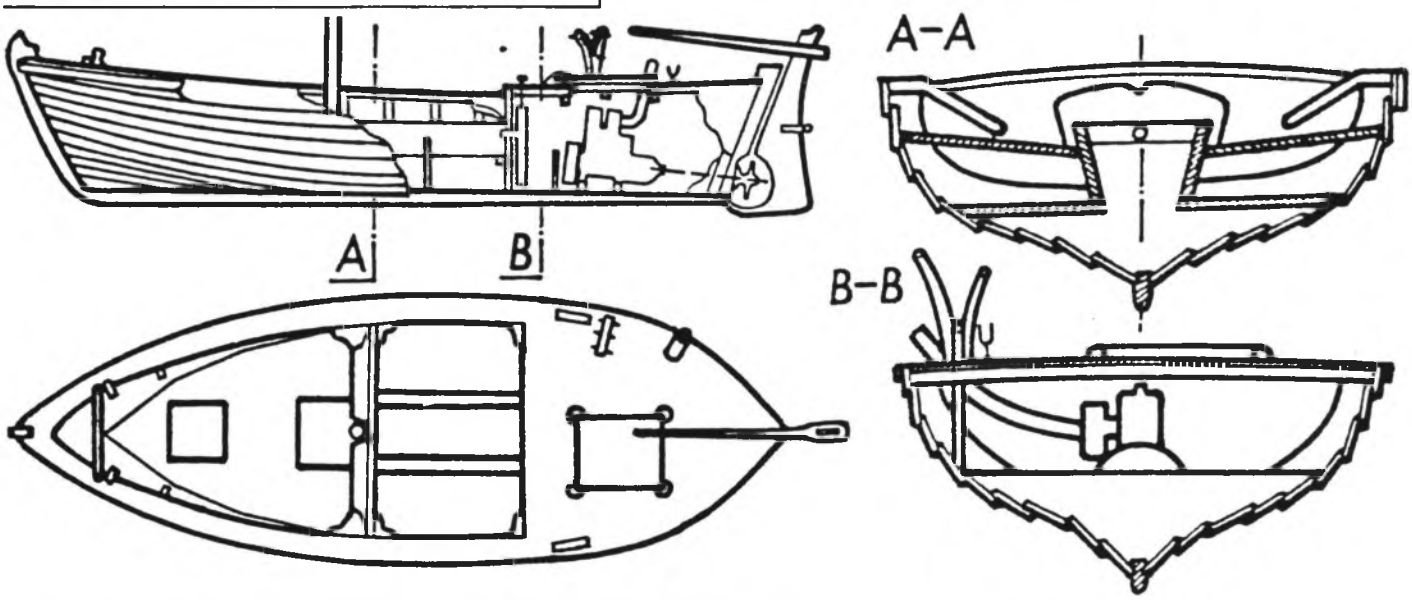




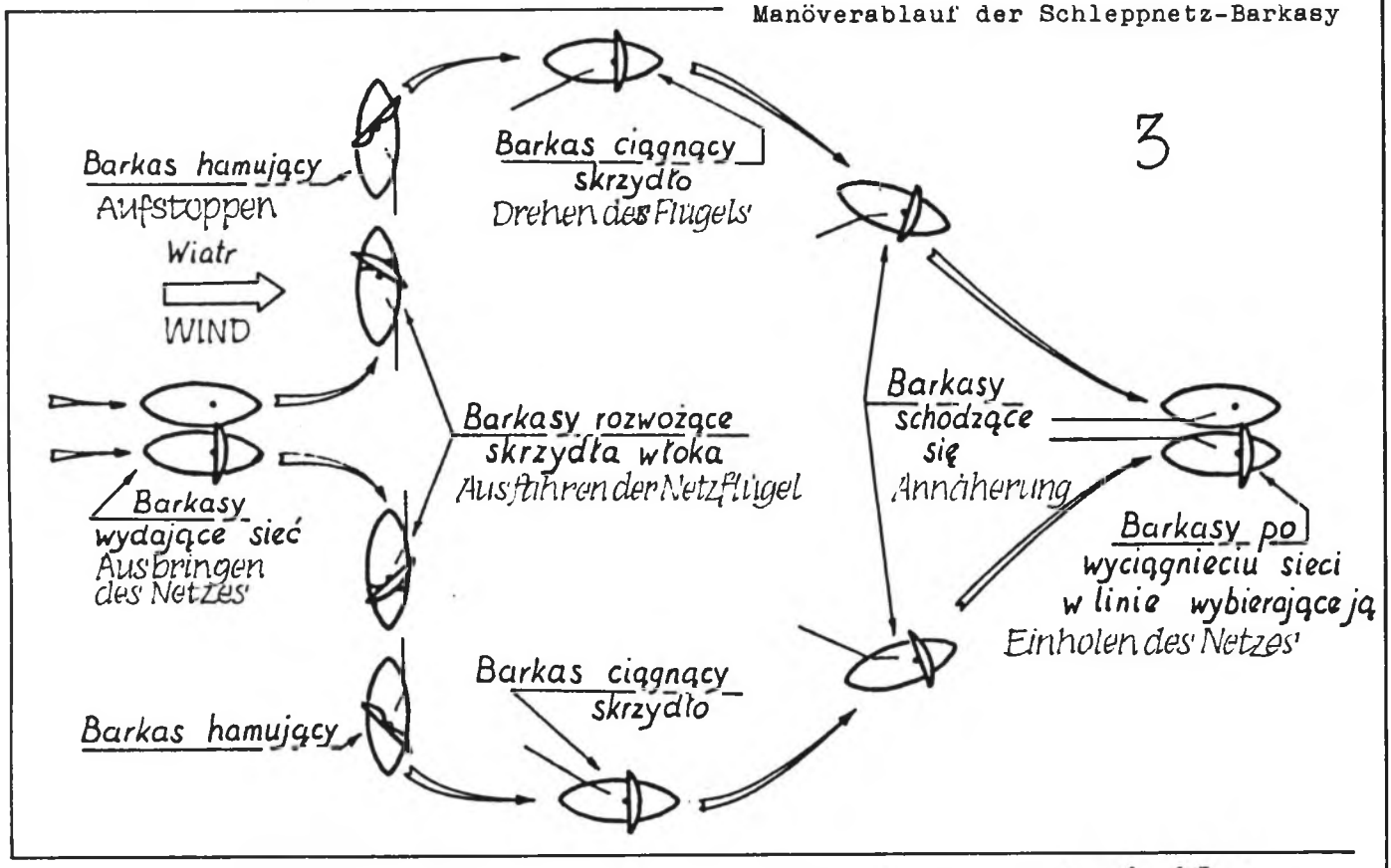


1 Steuerbord-Barkas "Kąt 27" vor dem Umbau
Länge 10,34 m - Breite 3,48 m - Tiefgang 1,1 m

2 Barkas "Kąt 27" nach dem Umbau
(Arbeitscockpit eingedeckt, Zwischendeck über der Bünn, Einbaumotor)



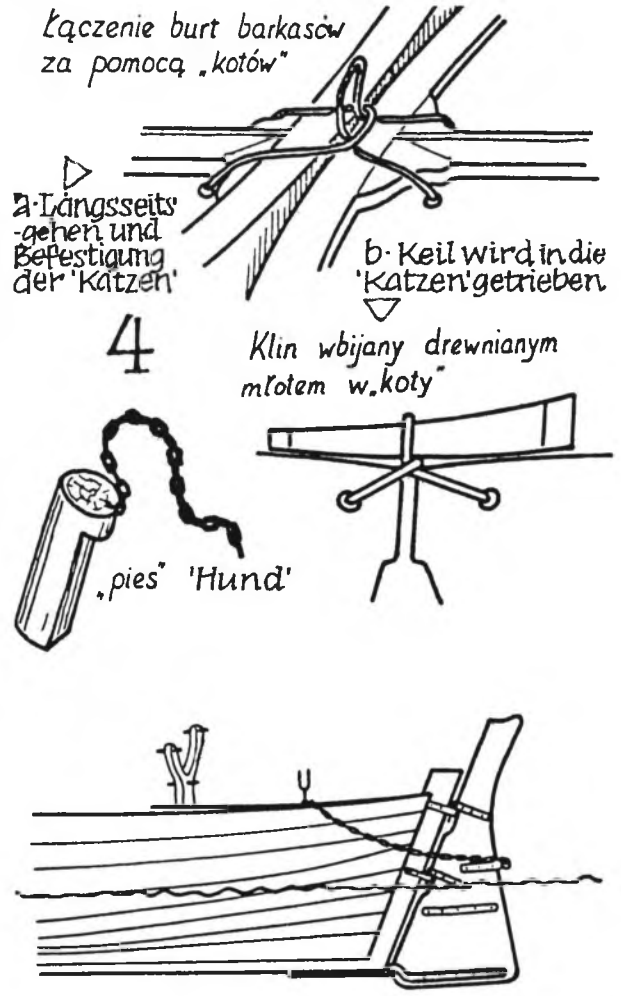
Manöverablauf der Schleppnetz-Barkasy



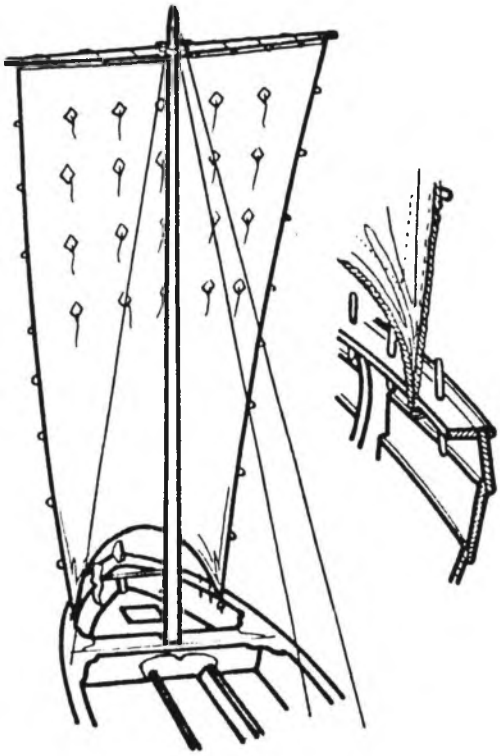
legen sich die Boote paarweise längsseits und machen mit Hilfe der Katzen und Holzkeile aneinander fest, mit den Hunden abgefendert (Fig.4).

Die Barkas an backbord führt den einen Netzflügel mit dem Sack, die Barkas an steuerbord nur den anderen Flügel. Das Netz ist hochgebunden. Vor 1945 benutzten die Deutschen kleinere Netze von ca. 200 m Flügelbreite und arbeiteten mit 3 Fischern je Boot. Die Polen hatten Netze mit ca.280 bis 300 m Spannweite und 4 Mann in jedem Boot. Jedes Barkas-Paar besitzt zwei Trawlnetze: ein feinmaschiges für Aal (22-15 mm ø) das zweite für Weißfisch (40-25 mm ø). Der Netzsack ist 11 m lang.Die am Ende zusammengezogenen Flügel sind mit senkrechten Stangen (byki) für die Befestigung der Holleinen (dryfliny) versehen. Der Boden des Sackes ist mit doppelter Leine genäht und mit Tonrollen beschwert, dazwischen angebrachte Strohwische sollen das Eingraben des Sackes in den Schlick verhindern. Die Decke des Sackes wird durch die üblichen Borkenschwimmer hochgehalten, ein Blechschwimmer markiert die Mitte.

Beim Auslegen des Netzes segelt das



Lewy barkas z sterem zamocowanym na burcie
Bb-Barkas mit festgesetztem Ruder



Barkas żeglujący pod pełnym żaglem

Barkas unter Vollzeug

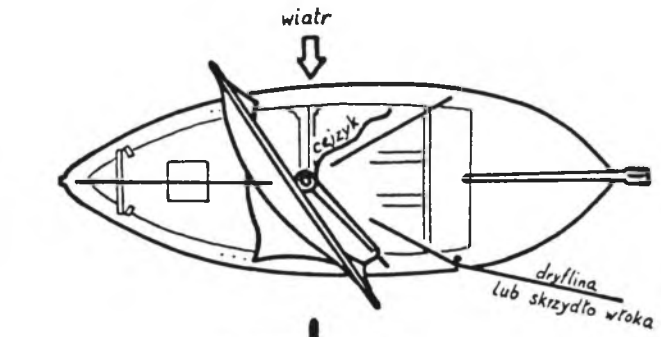
Barkas mit Segel im 2. Reff und eingehaktem 2. Augenpaar

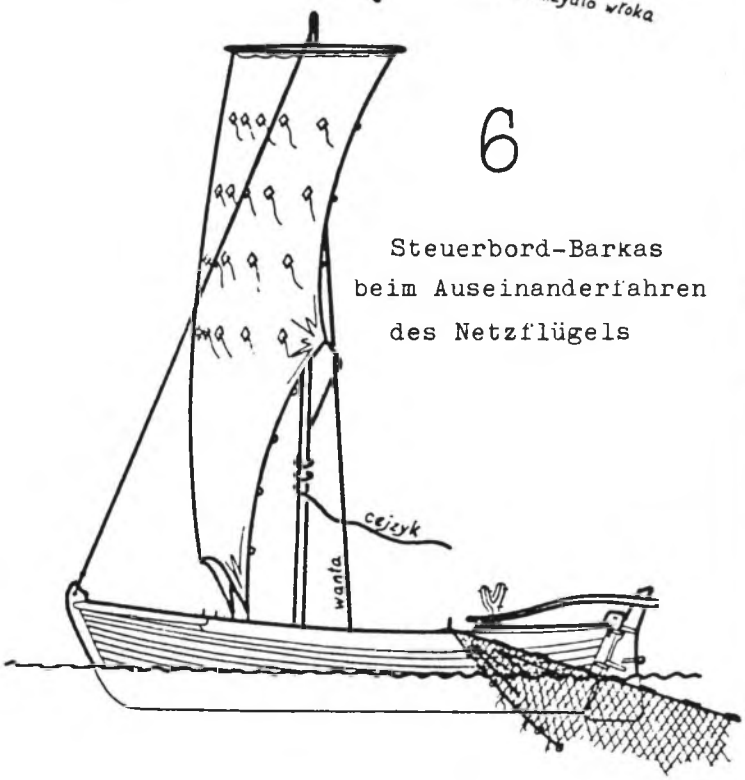
Barkas z żaglem zarefowanym na drugi ref i podhaczonym na drugie ucha

5

Barkas-Paar vor dem Wind, die Segel senkrecht zur Längsschiffsachse. Steuerbord- und Backbord-Schothörner (mit Kauschen) legt man von unten über die Belegnägel, die symmetrisch beidseitig im Schandeck vor dem Mast stecken (Fig.5). In dieser Stellung bleiben die Segel während des gesamten Hols, sogar auf Halbwindkurs beim Ausfahren des Trawls. Je nach Windstärke werden die Segel gerefft (Fig.5).

Bei Beginn des Netzausfahrens zieht man die Keile aus den Katzen, und die Fahrzeuge segeln auseinander. Da die Segel aber auf Vorwindkurs eingestellt sind, wird für den Halbwindkurs eine Leine (cejzyk) vom leewärtigen Seitenliek um das Leewant geführt und damit das Segel dichtgeholt. Bei Starkwind fährt man den cejzyk nicht aus der Hand, sondern legt das Ende um den Mast. Dieser Trimm bewirkt, daß der obere Teil des Segels richtig für halben Wind eingestellt ist; der untere Teil steht zwar schlechter, aber immerhin gut genug, um den gewünschten Kurs zu halten (Fig.6).





6

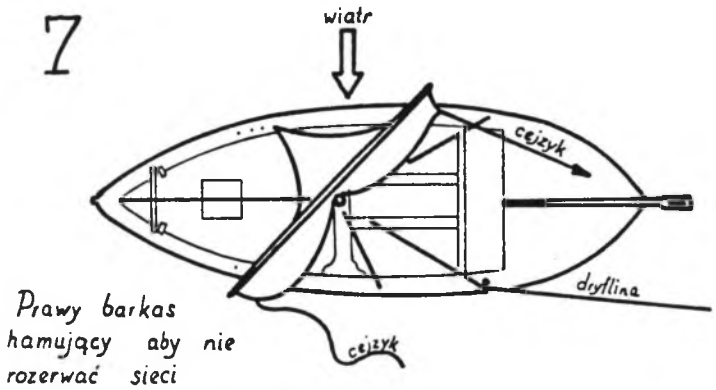
Steuerbord-Barkas beim Auseinanderfahren des Netzflügels

Ist der Trawlflügel ausgefahren, beginnt das Bremsmanöver, um das Netz zwischen den beiden Fahrzeugen nicht zu zerreißen. Zum richtigen Zeitpunkt wird der Leecejzyk gefiert und der Luvcejzyk geholt, so daß die Rah sich dreht und das Segel backsteht (Fig.7). Während des Manövers laufen die dryfliny aus. Nach dem Aufstoppen fallen die Boote wieder vor den Wind ab, nehmen Fahrt auf, und die Fischer fangen an zu holen.

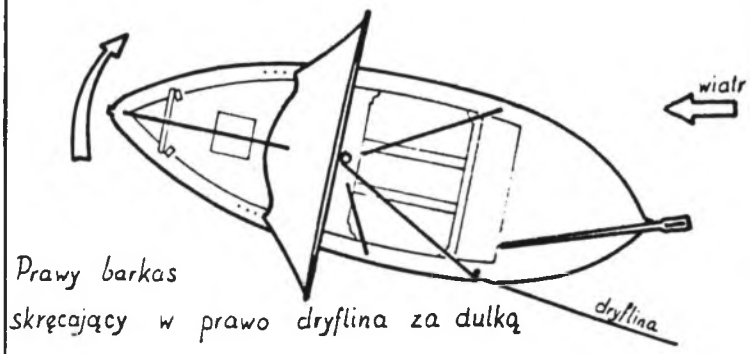
Die dryflina ist am Mast befestigt und läuft vor oder hinter einem Holznagel über die Arbeitsseite (Fig.7). Wegen der Kürze der dryflina kann man die Enden der byki, die aus dem Wasser herauskommen, vom Boot aus sehen. Ihre Auf- und Abbewegung zeigt an, ob der Trawl gut über den Grund geht oder nicht. Segeln die Boote zu schnell, kommen die byki weiter heraus, segeln sie zu langsam, sinken die byki vollständig. Hakt der Trawl auf dem Grund, stellt sich der byki schräg, weil ihn die Unterkante des Netzes festhält. Bei zu hoher Geschwindigkeit der Boote werden die Netzflügel nicht von den Gewichten auf den Boden gezogen, sondern vom schnellen Boot angehoben. Dann muß gerefft werden.

Nach einem etwa halbstündigen Hol, abhängig von der Windstärke, nähern sich die Boote wieder. Bei schwachem Wind nehmen die Fischer dazu die Holleinen über die parobki dicht. In

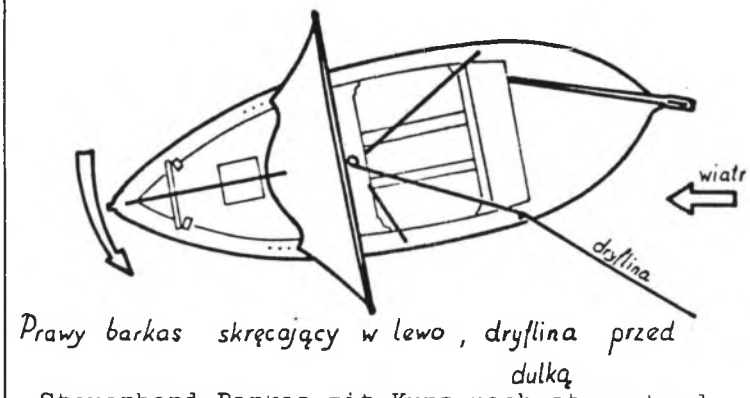
7



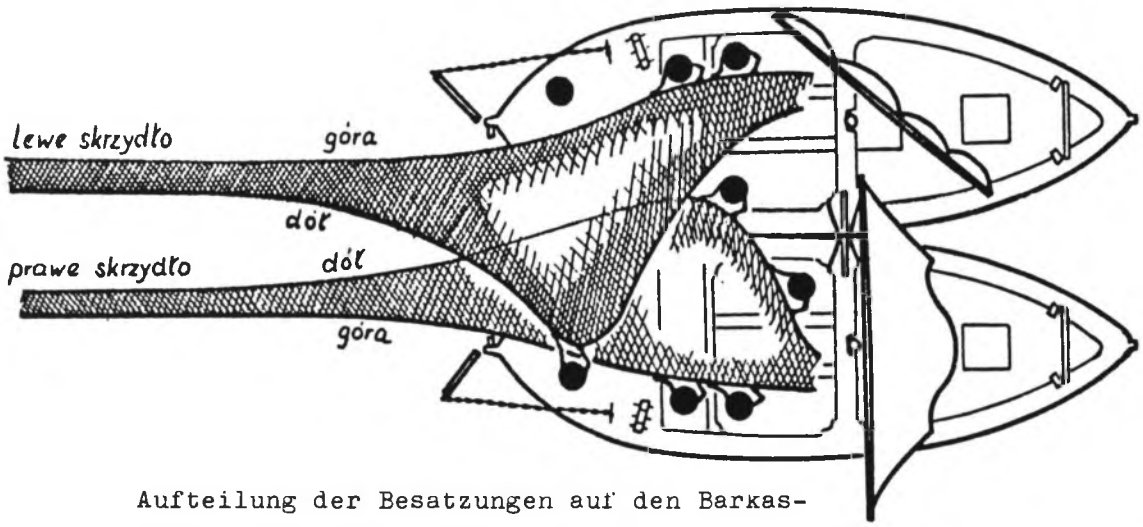
Steuerbord-Barkas beim Aufstoppen, um das Netz nicht zu zerreißen



Steuerbord-Barkas mit Kurs nach backbord, die dryflina vor dem Nagel



Steuerbord-Barkas mit Kurs nach steuerbord, die dryflina hinter dem Nagel



Aufteilung der Besatzungen auf den Barkas-Booten beim Einholen des Netzes

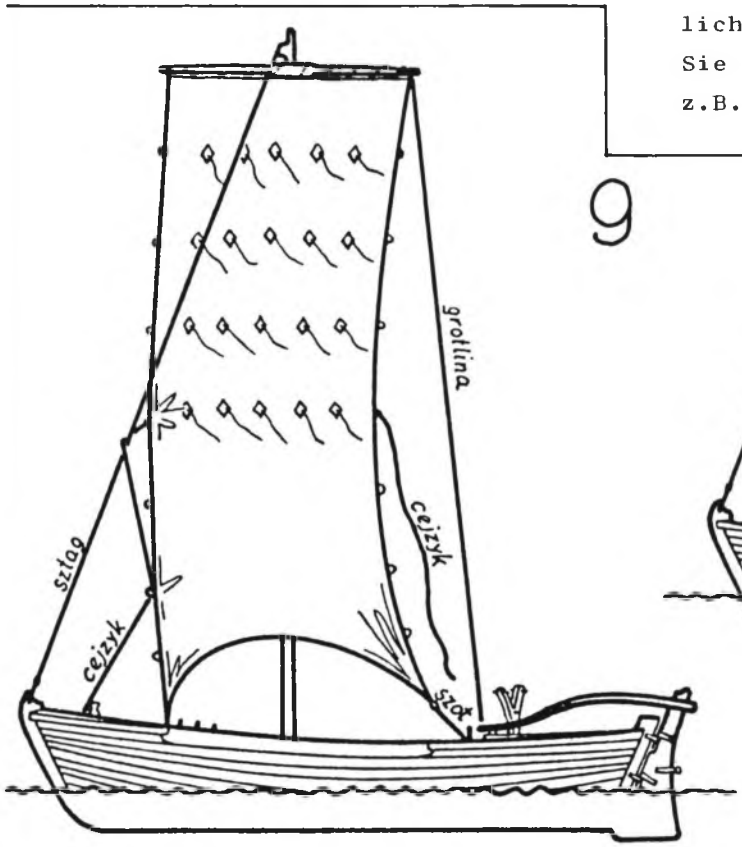
Rozstawienie załóg w barkasach wybierających sieć

8

späteren Zeiten wurde auch schon mal die Maschine dazu angeworfen (trotz der Fischereivorschriften). Wenn dann beide Boote längsseits mit Katzen und Hunden festgemacht sind, segeln sie beide noch kurze Zeit weiter, um das Netz zu strecken und die Flügel zusammenzubringen. Dann wird ein Segel geborgen, normalerweise auf der Backbord-Barkas; dasjenige auf der Steuerbord-Barkas wird nur soweit gerefft, daß die bieden Fahrzeuge keine Fahrt mehr voraus oder achteraus in Richtung Trawl machen. Ist bei schwachem Wind eine feste Position nicht zu halten, geht die Steuerbord-Barkas vor Buganker. Bei gutem, schwerem Fang muß auch noch der kleinere Heckanker fallen, damit die Boote nicht über den Fisch driften. Kann der Zug der Boote ohne Anker und nur mit der Segelfläche reguliert werden, geschieht dies nicht durch Reffen, sondern durch vier Paare von Augen im unteren Teil der Seitenlieken. Die erforderlichen beiden Augen hakt man unter die Belegnägel, wo bereits die Schothörner sind (Fig.5). Wenn beide Boote unter Vollzeug schleppen, reicht es gewöhnlich, daß eines die Segel kürzt, um ein Augenpaar nach dem anderen. Der untere Teil des Segels bleibt einfach an Deck liegen. Vom Ruder wird die Pinne entfernt, das Blatt nach außen gelegt und mit einer Kette an einer Eisengabel auf dem Heck festgesetzt (Fig.4). Nach dem Einholen der dryfliny und der byki nehmen die Fischer die Netzflügel an Bord, sie öffnen das geleerte Netz und verholen die Boote zu einem neuen Fangplatz. Tagsüber machten sie ca. 12 Hols Weißfisch, nachts bis zu 24 Hols Aal.

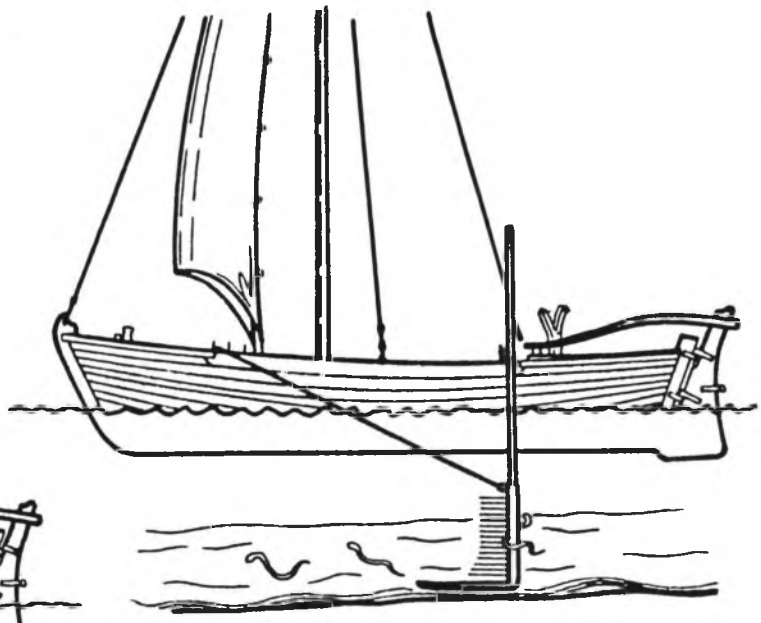
Die Segeltechnik der Barkas auf den Fahrten von Fangplatz zu Fangplatz ist bemerkenswert. Die Barkas segelt bei jedem Wetter und kreuzt gut gegen den Wind auf. Zum stehenden Gut gehören ein Vorstag und zwei asymmetrisch angebrachte Wanten. Zur Entlastung der Wanten kann eine Talje (liper) vom Masttopp nach achtern ins Arbeitscockpit, auf der Bb.- oder Stb.-Schanz eingehakt werden, ähnlich einem Backstag beim Schratsegelrigg. Sie wird auch als Arbeitstalje benutzt, z.B. um einen am Grund festgekommenen

9



Barkas żeglujący ostro do wiatru

Barkas hoch am Wind



Połów za pomocą grabi

Aalfang mit der Kammharke

Hol zu lösen. Das vorn stehende Want auf der Arbeitsseite ist ausgehakt, weil auf Am-Windkurs (die Arbeitsseite in Lee) das Segel mit seinem Unterliek und der Rah am Want aufliegen würde und man die Schot nicht dichtholen könnte.

Das laufende Gut besteht aus Segelfall, Schoten, "grotliny" und cejzyki. Das Drahtfall läuft von der Rah durch den Heißblock (baranek) im Masttopp zum parobek. Die Schoten werden nur auf Am-Windkurs benutzt, um das Leehorn dichtzunehmen. Sonst bleiben beide Schothörner unter den Belegnägeln eingehakt. Zwei grotliny, von den Rahnocken an Deck geführt, ähneln gewissermaßen den Brassen in einem normalen Rahsegelrigg. Sie erfüllen aber noch andere Aufgaben. Die zwei cejzyki sind an den Seitenlieken in Höhe der vierten Reffreihe befestigt. Auf jedem Seitendeck befinden sich vier Belegnägel. Bei einer Änderung vom Vorwind- zum Raumwindkurs setzt man das Luvschothorn einen Nagel weiter nach vorn, das in Lee einen Nagel achterlicher fest.

Auf Am-windkurs bleibt das Luvhorn am vordersten Nagel, das leewärtige holt man dann mit Hilfe der Schot dicht, die auf dem Holznagel an der Schanz achtern im Arbeitscockpit belegt wird. Über diesen Nagel läuft beim Holen des Trawls die dryflina. Hart am Wind nimmt man den Luvcejzyk um das Vorstag herum, fädelt ihn durch das zweite Auge des Seitenlieks und belegt ihn nach dem Dichtholen auf einem der Bugpoller (pachotki). Mit der grotlina in Lee setzt man die Rah so weit wie möglich in Längsschiffsrichtung, wodurch gleichzeitig das Luvseitenliek gestreckt wird. (Fig.9).

Die Barkas kann sowohl wenden wie auch halsen. Für dieses Rigg ist das Halsen sehr einfach und braucht nicht besonders erklärt zu werden. Das Wenden geschieht wie folgt: Der Rudergänger luvt an; der Bug dreht in den Wind; Schot, grotlina und cejzyk werden gefiert; das bisherige Leeschothorn wird unter dem vordersten Belegnagel vor dem Mast eingehakt; mit der zweiten grotlina wird die Rah vor dem Mast gedreht, so daß der Wind von der anderen Seite ins Segel einfällt; der neue Luvcejzyk wird um das Vorstag und durch das Auge am Seiteliek geführt und dichtgesetzt; ebenso werden grotlina und, dem Kurs entsprechend, die Leeschot dichtgeholt.

Die Deutschen benutzten die Barkas (bei ihnen hieß sie Angelkhane) für zwei weitere Aufgaben: Erstens zum Aalfang im Schlick mit Kammharken, die beidseitig über Grund gezogen wurden (Fig.9) und zweitens zum Abgraben von Schlick für die Düngung der Felder und zur Vertiefung der Hafeneinfahrten.

Abdruck mit freundlicher Genehmigung der Lübecker Nachrichten

Fischerkähne aus Gothmund vor dem Verfall bewahrt

Zwei alte Gothmunder Fischerkähne werden jetzt von Mitgliedern des Förderkreises Segel-Oldtimer-Hafen restauriert. Damit soll eine Fischerei-Periode bewahrt und dokumentiert werden, die viele Jahrhunderte dauerte und langsam in Vergessenheit gerät.

Der Grabungstechniker Ernst-Otto Esau und sein Sohn Jens, gelernter Schiffbauer, entdeckten die Kähne vor einigen Monaten in Gothmund und in Schlutup. Sie waren schon jahrelang ausrangiert, lagen an Land und begannen langsam zu verrotten. Die Esaus kauften die maritimen Denkmäler und machten sich in ihrer Werkstatt auf der Teerhofsinsel ans Werk.

Der 7,30 Meter lange „Got 12", vermutlich über 50 Jahre alt, ist inzwischen völlig restauriert. Auf ihn sind Vater und Sohn besonders stolz. Jens Esau: „Es handelt sich um einen Blockkahn, das heißt, beide Steven wurden aus einem Eichenblock gehauen." Sein Vater weiß, daß diese Schiffsform, die eine Fortführung des Einbaums darstellt, schon vor 500 Jahren zum Fischfang verwendet wurde.

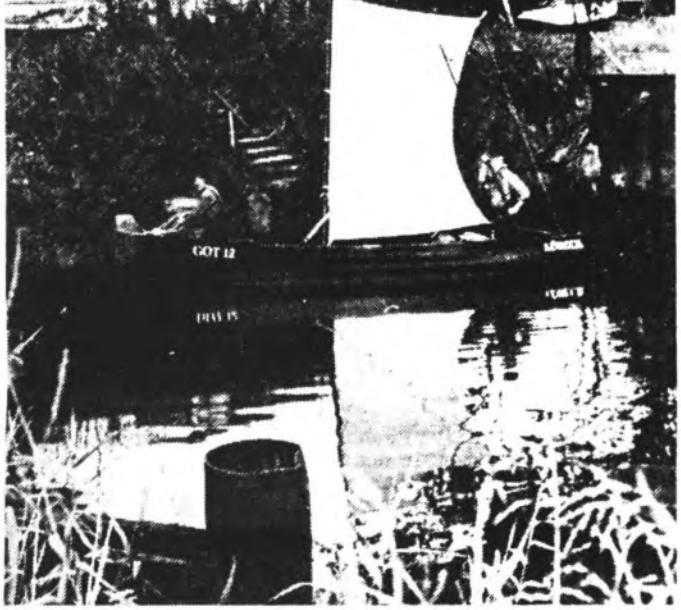
Auch ein Segel hat das kleine Schiffchen wieder. Der Fischer, der es zuletzt benutzte, hatte es nicht mehr benötigt und stattdessen einen kleinen Dieselmotor eingebaut. Im Bremerhavener Schiffahrtsmuseum besorgten sich Jens und Ernst-Otto Esau die Pläne für Mastgröße und Form des Segels. Das zweite Schiff, ein Stevenkahn, ist etwa 30 Jahre alt und etwas größer. Es soll rechtzeitig zum Hafenfest an der Untertrave Mitte September fertiggestellt sein. Dann will man die beiden neuen maritimen Denkmäler des Oldtimer-Vereins der Öffentlichkeit vorstellen.

Auch wissenschaftlich wird dieses Kapitel der lübschen Fischerei aufgearbeitet. Jens Esau will noch genaue Konstruktionspläne erstellen. Bernd Frommhagen, Vorsitzender des Fördervereins, will gemeinsam mit Fischern die Fangmethoden dokumentieren und alte Fanggeräte besorgen oder nachbauen lassen. Wo dies später alles gezeigt wird und welchen Liegeplatz die Kähne bekommen, steht noch nicht fest.

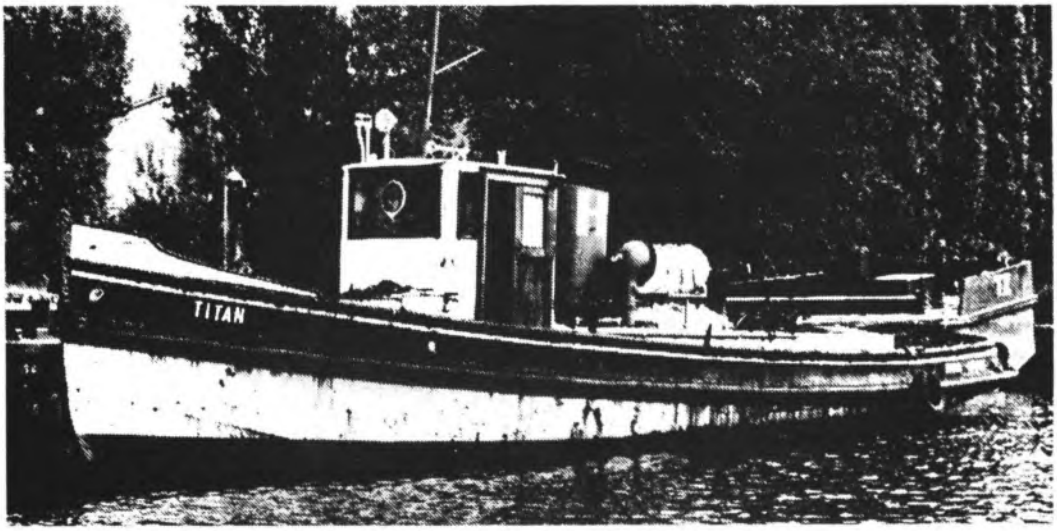
Der Förderkreis sucht übrigens noch weitere Kähne und auch Leute, die Spaß am Restaurieren haben. Frommhagen: „Es geht uns um die Erhaltung und Nutzung solcher Kähne und um die Dokumentation des Umfelds dieser Art der Fischerei. Immer mehr darüber gerät in Vergessenheit. In ein paar Jahren wäre es vielleicht schon zu spät für unser Projekt gewesen."

Rolf Klein

Der zweite Kahn liegt noch an Land, aber rechtzeitig zum Hafenfest in zwei Wochen soll er ebenfalls fertig sein. (Fotos: Alice Kranz-Pätow)



Zu ersten Testfahrten mit „Got 12" stachen Ernst-Otto (links) u Jens Esau bereits bei der Teerhofsinsel in See.



Ein schmuckes Schiff ist die „Titan", bislang leider noch ein wenig verrostet. (Foto: Wolfgang Maxwitat)

„Titan" bleibt erhalten

1910 gebauter Motorschlepper wird vom Förderkreis restauriert

Karlshof. „Titan" heißt die Neuerwerbung des Förderkreises Segel-Oldtimer-Hafen. Der 1910 in Hamburg gebaute Motorschlepper sollte eigentlich verschrottet werden, aber der Verein kaufte ihn zum Schrottpreis und will ihn nun originalgetreu herrichten. Auf dem Hafenfest vom 16. bis 18. September wird das 15 Meter lange Schiff erstmals den Lübeckern vorgestellt.

Noch bis vor einigen Jahre tukkerte es für das Wasser- und Schiffahrtsamt (WSA) durch den Hafen, schleppte Schuten und Arbeitsplattformen. 1937 hatte das WSA die „Titan" für 22 600 Reichsmark gekauft und die Dampfmaschine durch einen Diesel ersetzt. Nach seiner Ausmusterung nutzte die Schrottfirma Hennings den Schlepper, der inzwischen einen 230 PS starken Acht-Zylinder-Diesel besaß.

Dem Förderkreis-Vorsitzenden Berd Frommhagen, fiel das genietete Schiff am Kai des Schrotthändlers jedesmal auf, wenn er über die Trave segelte. Schließlich fragte er nach, erfuhr, daß die „Titan" vor der Verschrottung stand und kaufte sie für den Verein.

Nun soll sie wieder hergerichtet werden. Nach dem Hafenfest sucht der Förderkreis einen Liegeplatz, wo der Rumpf gesandstrahlt werden kann. Dann soll eine Arbeitsgruppe die Aufbauten und den Innenausbau originalgetreu herrichten. Frommhagen: „Wer uns dabei helfen will, kann sich an den Förderkreis, Grapengießerstraße 34, wenden." Nach seiner Fertigstellung will der Verein die „Titan" als Start-, Ziel- und Begleitschiff sowie als Schlepper für die Segler nutzen. Frommhagen: „Es kommt uns darauf an, ein maritimes Denkmal aus Lübeck funktionstüchtig zu erhalten. Wir wollen in Zukunft vielleicht noch ähnliche Projekte anpacken."

Auf dem Hafenfest soll die „Titan" in ihrem derzeitigen, recht verrosteten Zustand an der Untertrave präsentiert werden. Der Umbau dürfte einige Jahre in Anspruch nehmen. Das Hafenfest beginnt am Freitag um 19 Uhr mit der großen „Maritimen Meile" an der für Autos gesperrten Untertrave. Höhepunkte sind die Einfahrt der Traditionsegler am Sonnabend gegen 14 Uhr und Hubschraubervorführungen um 15.30 Uhr. Das Fest endet am Sonntag, 18. September, abends mit einem großen Feuerwerk. Dazu gibt es Schlauchbootwettfahrten, seltsame Wasserfahrzeuge, Musik und Unterhaltung auf zwei Bühnen sowie buntes Jahrmarkttreiben.

Zahlreiche Handwerker, darunter Tischler, Schmied, Holzbildhauer und Buddelschiffbauer, präsentieren sich mit einer großen Handwerkerzeile. **RoK**

Fritz Brunner·ein märchenhaftes Drama

zwar nicht in zwei Akten,dafür aber in zwei Teilen.Teil 1 ist das Drama und einem Buch mit dem anspruchsvollen Untertitel "Holzschiffbau" entnommen. Teil 2 ist das Märchen.

Teil 1 "Der Desel"

Das wichtigste Werkzeug zum Abnehmen größerer Holzpartien ist der Desel. Vor der Benutzung dieses Gerätes sei eindringlich gewarnt,so mancher hat seine mangelnde Kenntnis im Umgang mit dem Desel mit Verletzungen übelster Art bezahlen müssen.

Er wird folgendermaßen benutzt:Der Mast liegt zwischen unseren Beinen,wir arbeiten von vorn nach achtern,gehen also rückwärts.

Teil 2

Dunkel ist der Rede Sinn.Sollte der Mast zurückverwandelt werden?Da lag doch kein Mast!Da lag doch ein Baumstamm.

Teil 1

Der Desel wird nun mit beiden Händen gehalten und mit leichtem Schwung senk= recht ein kurzes Stück ins Holz geschla= gen.Arbeitet man zu zweit,gibt der Macker einen Hammerschlag auf den Amboß des Desels,ein ausgeformtes Schlagstück am Ende der Schneide.

Teil 2 Die arme Schneide!

Thor,der Zimmerleute Ase,stand und beobachtete die beiden Klamphauer*). Er gab dem Macker einen Schlag in's Genick,daß der in die Späne flog.

Teil 1 Nun wird der Stiel nach vorn, vom Körper weg gedrückt,und der Desel hebelt einen Span ab.

Teil 2 Da fing der Dechsel an zu schrei en:"Hilfe,Hilfe! Der bricht mir mein Genick!".
Thor fuhr herum.Seine Augen sprühten Zornesfunken,und er verpaßte dem Klamphauer eine Maulschelle.Seitdem sieht dieser aus wie Fuzzy.

Teil 1 Wenn man die zu bearbeitende Fläche vorher quer zur Längsrichtung mit der Säge einschneidet,kann man verhindern,daß mit dem Span zuviel Holz ausgerissen wird.

Teil 2 Da fiel ein Sonnenstrahl her= ein,und Thor,der gerade wieder los= legen wollte,erinnerte sich,daß er seine beiden Böcke noch gar nicht ge= füttert hatte.Außerdem war er bei Sif zum zweiten Frühstück eingeladen.
So brummelte er sich nur etwas in den Bart,das sich anhörte,wie"Spielkram, Bundaxt nehmen" und überließ die beiden Klamphauer ihrem Schicksal.

Teil 1 Die grob vorgearbeitete Fläche kann nun noch mit einem sehr breiten Beitel nachgearbeitet werden.Dazu sollte der Beitel sehr scharf sein,denn man arbeitet ohne Schlagholz,nur mit Handkraft.

Teil 2 Und wenn sie nicht gestorben sind,dann beiteln sie wohl noch heut'!

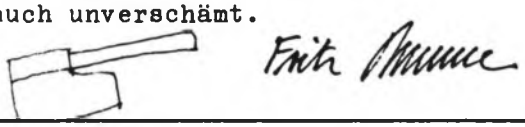
////

*) Klamphauer=unzünftiger Schiffbauer.

////

Das Märchen ist zuende,das Drama nicht. Das geht z.B. so weiter: "Unmengen Werk(! verschwinden im Scheergang unten am Kiel,.....".Abgesehen davon,daß das Werg in den Nähten zu verschwinden hat,war bisher der Scheergang der oberste Gang. Könnte das vielleicht an der "Stabilität' liegen? Der Schiffbauer unterscheidet Festigkeit und Stabilität.Letztere be= zeichnet das Krängungsverhalten eines Schiffes.Liegt eine Kugel in einer Mul= de,liegt sie stabil.Dreht man die Mulde um,so daß die Wölbung oben ist und legt dann die Kugel darauf,dann ist sie labil So ist mir das vor langen Jahren einmal erklärt worden.Hat sich daran was geän=

dert?
Manche schwimmende Museen sind vermutlich nicht abgesoffen weil sondern obwohl sie restauriert wurden.
So,wie der sogenannte Fachmann nicht immer einer ist,bringt andererseits mancher Laie Erstaunliches zuwege,und darauf kann er dann auch stolz sein!
Der Mensch wächst an seinem Werk,- sollte man wenigstens meinen.Wenn jedoch Dilettanten falsches und unvollständiges Wissen in einem Buch veröffentlichen,für das offensichtlich weder fachliche noch sachliche Korrektur gelesen worden ist und dafür auch noch Geld verlangen,dann ist das sowohl unverantwortlich als auch unverschämt.



LABSKAUS und kein Ende

Wenn ich heute im PIEKFALL etwas über Labskaus schreibe, so ist das beileibe nicht neu. Bereits im PIEKFALL Nr. 12 vom Mai 1977 auf Seite 12 ist ein Rezept für "DAS" Seemannsessen schlechthin, abgedruckt. "DAS" Rezept für Labskaus gibt es nicht, hat es nicht gegeben, wird es nicht geben und das ist gut so.
Labskaus läßt sich auf die Schnelle aus einer Anzahl Konserven zubereiten oder auch etwas aufwendiger und wohlschmeckender aus selbsthergestellten Zutaten auf die Back "zaubern".
Für Alle, die Zeit und Lust haben, ein einfaches Mahl auf eine heute unübliche Art zuzubereiten, möchte ich folgende Anregung geben:
Da Kartoffeln bei uns erst seit dem 18. Jahrhundert weite Verbreitung fanden, wurde an ihrer Stelle früher Zwieback bei der Zubereitung von Labskaus verwendet. Also, warum nicht einmal die Kartoffeln durch Zwieback ersetzen; er läßt sich sehr gut an Bord mitführen.
Das neuerdings obligatorische Corned Beef verbessert auch nicht gerade den Geschmack von Labskaus. Viele Schlachter haben heute wieder Pökelfleisch vorrätig oder können es kurzfristig liefern.
Pökelfleisch läßt sich ebenfalls sehr gut an Bord mitführen und hält sich recht lange in der Pökellake.
Eine elegantere und keineswegs komplizierte Angelegenheit ist, das Pökelfleisch selber zu machen. Der Vorteil bei der Selbstherstellung ist u.a. ein Gesundheitlicher, denn es genügt, einfaches Salz zu nehmen anstatt das mit Nitrit angereicherte Pökelsalz. Die sich ergebende graue Farbe des Fleisches spielt keine Rolle, da zum Labskaus noch rote Bete gehören und die sind bekanntlich sehr farbintensiv.
Die Roten Bete sollten keinesfalls "aus dem Glas" kommen, sondern frisch als Knollen auf die Reise mitgenommen werden. Bei trockner und luftiger Lagerung halten sie sich mindestens 14 Tage.
Die Heringsfilets und die Gurken waren früher fast ausschließlich gesalzen, wegen der Konservierung. Fertig gekauft sind beide Zutaten meist nicht schlechter als die Selbstgesalzenen.
Zum Abrunden des Geschmacks gehören natürlich noch frische Zwiebeln und Knoblauch dazu und evtl. Eier.
Wenn ein nach obigen Anregungen hergestelltes Labskaus sich so großer Beliebtheit erfreut, daß die Portionen nicht ausreichen um die Crew zufriedenzustellen, kann man sich eines "Langspleisses" bedienen. "Langspleissen" bedeutet, das Labskaus mit Kleie oder Sägemehl zu strecken. Zu diesen, früher gebräuchlichen, Zutaten sollte der Bulettenschmied - pardon Smut - aber erst greifen, falls keine anderen essbaren Vorräte mehr an Bord sind.
Nun die Einzelheiten für das erlesene Labskaus.

A) <u>PÖKELN</u>

1. Fleisch in gleichgroße Stücke schneiden (Faustgroß), waschen und ca. 2 Stunden trocknen lassen
2. Fleischstücke mit Salz oder Zucker einreiben.
3. Zwiebeln bzw. Schalotten pellen und vierteln, bei Bedarf Knobi pellen und halbieren.

4. Fleischstücke und Zwiebeln abwechselnd in sauberen Steintopf schichten.
5. Wasser und Kochsalz (pro 1/2 l Wasser 100 gr. Salz) aufkochen.
6. Div. Gewürze zum Salzwasser geben und abkühlen lassen. (z.B. Pfefferkörner, Piment, Gewürznelken, Wacholderbeeren und Lorbeerblätter)
7. Die kalte Lake über das Fleisch gießen und mit sauberem Teller oder Brett abdecken und beschweren.
8. Nach ca. 2 Wochen ist das Fleisch fertiggepökelt.

B) ROTE BETE

1. Gründlich waschen.
2. Rote Bete mit kaltem Wasser aufsetzen und je nach Größe 40 bis 60 Minuten in geschlossenem Topf kochen.
3. Unter fließendem Wasser die Rote Bete abschrecken und sofort die Haut abziehen.
4. Die Knollen in Scheiben schneiden.
5. Die großen Scheiben aus der Mitte beiseitelegen.
6. Die kleinen Scheiben fein würfeln.

C) ROTE BETE (Mariniert oder Eingelegt)

1. Für die Marinade
   4 EL feinen Weinessig
   8 EL Wasser
   1 EL Zucker oder Honig
   etwas Salz
   zusammenmischen und kurz aufkochen lassen, dann
2. über die großen Scheiben Rote Bete (B 5.) gießen. Möglichst kühl einen Tag durchziehen lassen.
3. Vor dem Servieren, die Roten Bete mit öl, möglichst Nußöl, und feinst gehackten Frühlingszwiebeln bzw. Schalotten verfeinern.

D) KARTOFFELN

Jeder, der gerne ißt und kocht, weiß, daß die verschiedenen Kartoffelsorten auch unterschiedlich schmecken. Wem der Kartoffelgeschmack egal ist, sollte die mehlig kochenden Sorten bevorzugen. Sie lassen sich sehr gut mit einem Kartoffelstampfer zu Püree verarbeiten, denn nicht jeder wird an Bord einen Fleischwolf mitführen.
Ich bevorzuge die festkochenden Kartoffeln, da mich kleinste Kartoffelstücke im Labskaus nicht stören.
In jedem Fall ist es wichtig, die Kartoffeln ohne Salz zu kochen. Das Labskaus könnte sonst zu salzig schmecken. Kochzeit ca. 20 Min.

E) VERARBEITUNG DES PÖKELFLEISCHES

Das Pökelfleisch waschen und mit 1-2 ltr Wasser (ohne Salz) aufkochen. Danach mit milder Hitze ca. 2.1/2 Std. weiterköcheln lassen.
Zur Abrundung des Geschmacks empfiehlt es sich, dem Kochwasser einige Gewürze beizufügen, als Anregung: Lorbeerblätter, Pfefferkörner, Wacholderbeeren, Zwiebeln mit Nelken gespickt, Senfkörner usw. je nachdem, was das Gewürzbord hergibt.

Das abgekühlte Fleisch läßt sich mit einem großen, scharfen Küchenmesser gut in kleinste Würfel schneiden.
Sofern an Bord vorhanden, kann natürlich der Fleischwolf mit der groben Scheibe zum Zerkleinern des Fleisches benutzt werden.

F) FERTIGSTELLUNG

In einem großen Topf die Zwiebeln mit Butter goldgelb andünsten, die Fleischwürfel und die gewürfelten Rote Bete zugeben und ebenfalls leicht andünsten, die gestampften Kartoffeln sowie die geschälte und klein gewürfelte Salzgurke zufügen und unter ständigem Rühren erhitzen. Bei Bedarf etwas Flüssigkeit, z.B. Fleischbrühe oder Milch zufügen.
Abschmecken und falls nötig nachwürzen.

G) SERVIEREN

Auf jeden Teller eine nicht zu große Portion Labskaus geben und etwas flach drücken. Ringsherum die marinierten Rote Bete, eine fächerförmig geschnittene Salzgurke und ein Matjesfilet verteilen. Auf das Labskaus ein Spiegelei geben.

MENGENVORSCHLAG

1 kg Pökelfleisch

1 kg Kartoffeln

1/2 kg Rote Bete (teils für Grundmasse,
(teils für Deko, mariniert

1-2 Salzgurken, geschält und gewürfelt

4-8 Zwiebeln

2 Knoblauchzehen

Eier (als Spiegelei)

Salz/Pfeffer

evtl. Salzheringe/Matjes

Wem das Rezept zu kompliziert oder zu doof ist, hier das simpelste Rezept für Labskaus.

1. Fertiges Kartoffelpüree aus dem Pappkarton nach aufgedruckter Anweisung zubereiten.
2. Corned Beef aus der Dose mit etwas Fett in eine Pfanne geben und unter Rühren 5-10 Minuten erhitzen.
3. Salz- oder Gewürzgurken aus dem Glas klein würfeln.
4. Alles zusammen in einen großen Topf geben und gut verrühren und dabei erhitzen.
5. Mit Zwiebelsaft aus der Flasche, Pfeffer und Salz abschmecken.
6. Portionsweise mit Rote Bete und Gurken aus dem Glas verzieren.
7. Und als Krönung, falls die Lust dazu vorhanden ist, ein Spiegelei daraufgeben.

Wohl bekommt's

Der Smut für's PIEKFALL war:
Bernd Schmiel, Besanewer
"Eule von Tollerort"
Hans-Much-Weg 12,
2000 Hamburg 20

SCHMÖKERECKE

MORTENSØN, Ole: Sejlskibssøfolk - fra det sydfynske øhav. Verlag Langelands Museum, Jens Winthersvej 12, DK-5900 Rudkøbing, 1987, 606 S., DKr 285,-. Bezug direkt vom Museum.

Das Leben und die Arbeitsbedingungen der südfünischen Seeleute im ausgehenden Segelschiffszeitalter sind Thema dieses Buches, vorgelegt vom Direktor des Langeland-Museums in Rudkøbing.
Im Rahmen der Recherchen zu seinem wissenschaftlichen Ansprüchen genügenden Werk bediente sich der Autor einer speziellen Technik der Geschichtsforschung: 41 Interviews führte er mit den letzten überlebenden Segelschiffsseeleuten. Zitat und Auswertung dieser bandaufgezeichneten Gespräche bildet den roten Faden, der durch die breite Thematik, die alle Bereiche des Seemannsalltags umfaßt, führt. Die Illustrationen, eigens angefertigte Zeichnungen und eine Fülle historischer Bilddokumente, wären allein den knapp kalkulierten Preis des Buches wert. Der Informationsgehalt des Textteils, in den man sich als Deutschsprachiger leicht einlesen kann, ist schier unerschöpflich.
Es gibt wohl kaum eine Buchveröffentlichung der letzten Jahre, die den Bedürfnissen gerade auch der deutschen Oldtimer-Freunde mehr entgegenkommt. Nicht nur wird hier die Welt der Jachten, Schoner und Galeassen in einem uns vergleichsweise nahestehenden Zeitabschnitt beschworen, sondern auch ist hier das uns allen ans Herz gewachsene südfünische Inselrevier Bühne der Ereignisse. Hier stehen einmal die Seeleute selbst im Mittelpunkt der Betrachtung. Ihr oft hartes arbeitsreiches Leben ist Gegenstand einer wissenschaftlich-sachlichen, unromantischen, letztlich aber doch von der Liebe zur Segelschiffahrt getragenen Analyse. Man möchte diesem Band eine weite Verbreitung gerade auch in Deutschland wünschen.

Wolfgang Bühling

Leider konnte im letzten Piekfall die folgende Rezension nicht gedruckt werden. Die Redaktion bittet um Nachsicht und besondere Aufmerksamkeit:

KARTING, Herbert: BARK, SCHONER UND GALEASS. Die Motorsegler der Germaniawerft aus den 20er Jahren. 269 S., Format 25 x 25 cm, zahlr. Abb., Faksimiles u. Risse, Leinen geb. 65 DM. Verlag Möller Rendsburg.

Die Kieler Germaniawerft baute, gezwungen durch Material- und Arbeitsmangel, aber auch durch die Vorschriften des Versailler Vertrages, zu Beginn der 20er Jahre eine einzigartige Flotte verschieden großer Frachtmotorsegelschiffe. Die Typenvielfalt reichte von der über 5000 t großen Viermastbark bis hin zur kleinen Galeasse von 115 t.
In gewissenhafter Recherche hat H. Karting das Schicksal jedes einzelnen Schiffes erforscht und beschrieben. Die Nachforschungen beschränkten sich dabei nicht auf den europäischen Raum, sondern erstreckten sich bis hin in die Karibik und in die Südsee. Es wird über die Reisen der Schiffe berichtet, über ihre Eigner und Kapitäne, über Havarien, Strandungen und sonstige Begebenheiten. Zusätzlichen Reiz erfährt das Buch durch persönliche Berichte einstiger Besatzungsmitglieder sowie Artikel aus zeitgenössischen Veröffentlichungen.
Das Werk ist eine wichtige Quelle sowohl für den historisch als auch für den technisch interessierten Schiffsliebhaber. Es ist aber auch gleichzeitig ein Buch zum Schmökern, Gucken, Träumen und Freuen.

UNDERHILL, Harold A., SAIL TRAINING AND CADET SHIPS. Brown, Son and Ferguson, Glasgow, Darnley Street 52, Reprint 1973 der Ausgabe von 1956, 373 S., 45 Ausfalttafeln, 18 £.

Der verstorbene Brite Harold A. Underhill hinterließ uns nicht nur eine Fülle von detaillierten Schiffsplänen. Auch fünf seiner Bücher sind, obwohl zum Teil bereits in den dreißiger Jahren erschienen, nach wie vor lieferbar.
Der vorliegende Band zeigt anhand von ca. 200 Schiffsportraits die Geschichte der Segelschulschiffe von den Anfängen um 1838 bis in die fünfziger Jahre unseres Jahrhunderts auf. Bei seiner Darstellung spart der Autor Probleme und Fehlschläge nicht aus und beschränkt sich auch nicht auf die bekannten Renommierobjekte auf

dem Schulschiffsektor. Gerade das historische Material über wenig bekannte und kleinere Einheiten macht diesen Band zu einer bedeutenden schiffahrtsgeschichtlichen Quelle. Von besonderem Interesse sind die zahlreichen s/w-Fotos. Und ein ausgesprochener Leckerbissen findet sich in den beigebundenen 45 Ausfalttafeln mit Linienrissen, Segel- und Decksplänen.
Dieser von einem erstrangigen Experten verfaßte Titel darf als echter Geheimtip gelten, denn der Band ist im deutschen Sprachraum nur gering verbreitet. Das Buch kann vom Verlag direkt auf dem Postweg bezogen werden.

Wolfgang Bühling

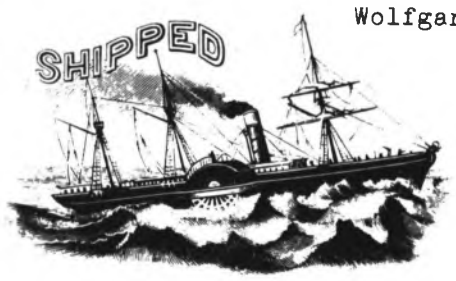
Clas Broder Hansen/Hans Jürgen Hansen
Alexander von Humboldt
Vom Feuerschiff zum Windjammer für die Jugend
Im Sommer 1988 ist neben der in aller Welt bekannten „Gorch Fock" ein zweiter rahgetakelter Großsegler unter der Flagge der Bundesrepublik Deutschland auf den Meeren erschienen. Es ist die Bark „Alexander von Humboldt", benannt nach dem bedeutendsten deutschen Geographen und Forschungsreisenden, dem Mitbegründer der Berliner Universität. Bisher war sie ein Feuerschiff, zunächst vor der Flensburger Förde, dann jahrzehntelang bis zum Bau des Leuchtturms Kiel auf dessen Position stationiert und zuletzt in der Deutschen Bucht vor der Einfahrt zu Jade, Weser und Elbe. So ist das Schiff den Seefahrern aller Nationen wohlvertraut, hat ihnen den Weg gewiesen, ehe es nun wie alle anderen Feuerschiffe von einem automatisierten unbemannten Nachfolger abgelöst wurde. Sein Rumpf mit Klippersteven ist, wie es vor dem Ersten Weltkrieg üblich war, nach dem Muster der großen Tiefwassersegler gebaut worden und befindet sich noch in hervorragender Erhaltung. Das bewog die deutsche Sektion der Internationalen Sail Training Association, die auch die berühmten, regelmäßig in irgend einem Hafen der Welt (zuletzt 1986 in Bremerhaven) stattfindenden Windjammerparaden der Segelschulschiffe organisiert, das ausgediente Feuerschiff als Großsegler wieder in Fahrt zu bringen. Der nun folgende, in der Schiffbaugeschichte einzigartige Wandel vom Feuerschiff zum Windjammer ist in allen Phasen farbig photographiert und anschaulich kommentiert worden. Vom Eindocken nach dem Verlassen der letzten Einsatzposition, dem Demontieren des Leuchtturmes sowie des alten Ruderhauses, dem Einziehen des durchgehenden Manöverdecks, dem Aufstellen der neuen hohen Segelmasten bis zu ihrer Betakelung und dem Anschlagen der Segel ist alles in hervorragenden Aufnahmen festgehalten. Von den Probefahrten und dem ersten öffentlichen „Auftritt" während der Nordseewoche vor Helgoland, dann zur Kieler Woche und anschließenden Kreuzfahrt durch die Ostsee mit anderen großen Segelschulschiffen aus aller Welt: immer sind die Photographen dabei, hoch oben in der Takelage wie in den Quartieren unter Deck, in Begleitbooten, im Hubschrauber, bei jedem Wetter. Mit ihren Bildern und dem ausführlich erläuternden Text präsentiert nun dieses Buch das facettenreiche, gültige Portrait des „neuen" deutschen Windjammers „Alexander von Humboldt". Ergänzt wird es durch eine eingehende Sachbeschreibung des Schiffes mit technischen Daten, maßstabsgerechten Plänen und Segelrissen, die vor allem Modellbauern von Nutzen sein dürften.

Großformat 31 x 25 cm, 112 Seiten, Leinenband mit farbigem Schutzumschlag, Preis DM 39,80. ISBN 3-924896-13-5.

MIKALSEN, Ulf, TREBÅTBYGGING. Universitetsforlaget AS, Oslo 1987, 111 S., DIN A 4, NKr 145,- in norwegischer Sprache.

In den letzten Jahren sind auch in Norwegen Bestrebungen in Gang gekommen, den traditionsreichen Holzbootsbau durch Neubauten und Restaurierungen neu zu beleben. Vor diesem Hintergrund entstand Mikalsens Veröffentlichung, die zunächst als Lehrbuch für die Bootsbauerschulen in Saltdal und Jondal erarbeitet wurde. Schwerpunkte sind eine ausführliche Materialkunde, sowie die getrennte Darstellung der Klinker- und Karweelbauweise. Besonderer Wert wird auf die Betonung der skandinavischen traditionellen Baumethoden gelegt, was den Titel natürlich gerade für den schiffahrthistorisch ambitionierten Leser interessant macht. So kann dieser mit zahlreichen Zeichnungen und Fotos ausgestattete Band dem Liebhaber nordischen Schiffbaus sehr empfohlen werden. Allerdings ist er dem Charakter nach ein ausgesprochenes Fachbuch, welches durchgearbeitet werden muß, also kein Buch zum "Schmökern".

Wolfgang Bühling



TERMIN

Rechtzeitig und entschlossen geben wir bekannt:

Das Wintertreffen der Freunde des Gaffelriggs, segler-un-üblich auch Jahresversammlung genannt, findet statt am

18.Februar 1989

wie immer freundlicherweise im MUSEUM FÜR HAMBURGISCHE GESCHICHTE, das aber auch sonst stets attraktiv für einen Besuch ist.
Die Uhrzeit wird noch auf einer im Januar folgenden Einladung angegeben.

KOMMET ZUHAUF !!!!!

The Cutty Sark Tall Ships Races '89

Suggested Race - Programm:

4th - 7th Juli	London
7th Juli	Parade of Sail
8th July	Start of Race 1
8th - 13th July	Race to "Elbe I LV"
13th - 14th July	Ships arrive at Hamburg
13th - 16th July	800th Anniversary Festivities of the Port of Hamburg
16th July	Parade of Sail from Hamburg to Cuxhaven
16th - 18th July	Stop-over at Cuxhaven
18th July	Start of Race 2
18th - 24th July	Race round Skagen to Malmö
24th July	Ships arrive at Malmö (latest)
24th - 27th July	Tall Ships at Malmö
27th July	Parade of Sail
27th - 28th July	"Cruise in Company" to Lübeck
28th - 29th July	Ships arrive at Travemünde
29th July - 2nd August	Festivities 100th Anniversary "Travemünde International Sailing Week"
2nd August	Parade of Sail.

Hamburg:	Organisationsbüro „Sail Hamburg '89" Herrn Hermann Hansen	Alter Steinweg 4 2000 Hamburg 11 Telefon (0 40) 34 91 23 60
Cuxhaven:	Stadt Cuxhaven Sportamt Herrn F. L. Rühmkorf	Grüner Weg 42 2190 Cuxhaven Telefon (0 47 21) 1 24 74
Lübeck:	Senat der Hansestadt Lübeck Sportamt Herrn Wo 'gang Ahlfs	Klingenberg 7 2400 Lübeck 1 Telefon (04 51) 1 22 52 00

GipstDuMirVier?

Außenbordmotor bis 5 PS zu kaufen gesucht.

F.Brunner 04264 - 9521

G E N E R A T O R, 24V Gleichstrom,100 A 2,5 KW Leistung mit Einzylinder Petter-diesel - Handstart durch Kurbel - gegen Höchstgebot zu verkaufen. Motor maximal 100 Betriebsstdunden. Tel.:040/880 13 12

Rah zu verkaufen

Fur Breitfock, Werftbau, neu, Larche, Lange 12m, Durchmesser: Mitte 200mm, Nocken 100mm Beschlage, Eisen verzinkt: Mitte Ring mit Spannbolzen und Auge, Nocken jeweils Ring mit 4 Augen.

Außerdem: Klaviervorsetzer, pneumatisch, mit vielen Papierrollen (Fur Schiffe ab 15 m Lange z.d.L. zu empfehlen) ; Norwegische Spiker (Schiffsnagel), spez. fur Kiefer, 6 Zoll, 20 kg; Spielzeugschiffe, 170mm Lange z.d.L., werden durch Kerze angetrieben und machen Krach; elekrischer Handhobel (Metabo); Kettenumlenkrollen, z.B. fur Ruderanlage, neu, verzinkt, fur 14mm Kette.

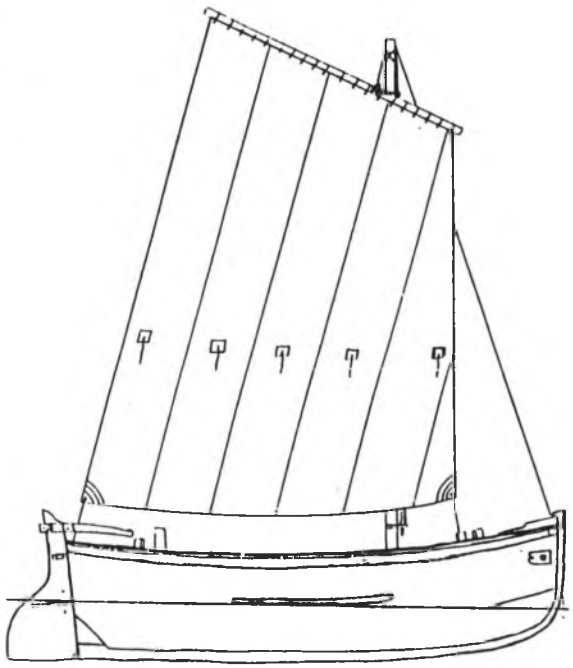
Anfragen an Maske, Kronshagener Weg 34, 2300 KIEL
Tel. 0431-17573 (zwischen 20:00 und 24:00)

Walker's Shiplog „CHERUP III"

Komplett mit 2 Schlepp-propellern, alles aus Messing und mit allem sonstigen Zubehör & Ersatzteilen. Altes Modell, aber fabrikneu im Holzkasten. Preis DM 1.000.–

Jörg Schildt, Möller's Park 14
2 Wedel/Holstein. Tel: 04103/83922

Rettungswesten, ohnmachtssicher, Kadematic 10 S (originalverpackt), 300 DM; Kadematic 6 B (wie neu), 200 DM.
Tel. 040 / 270 47 71



Ehemaliges Rettungsboot, L 4,5m B 1,86m, H 076m,
Rumpf: Eiche geklinkert, Spiegelheck; das Boot ist werftüberholt, s.T. neue Planken, neues Ruder(Eiche) mit Pinne (Esche)
Ruderbeschläge und Aufhängung VA.
Bohrung für Stevenrohr vorhanden.
Zubehör: Motor mit Wendegetriebe (5 PS Hatzdiesel, 1-Zyl.)
Stevenrohr(VA)m.Welle u.Propeller(Bronze)
Lärchenstamm für Mast
rotes Baumwollsegel mit Rah (neu)
Preis: DM 4700,- Verh., Einzelverkauf möglich.
Verkäufer: Ingo Keucken, Oberneulander Landstr. 125 B, 2800 Bremen 33

15 Gross tons 17.5 m L.o.a. 13.5 m L.o.d.
4.2 m beam 2,17 m depth

SOLVANG is an authentic restoration of a traditional gaff-rigged sailing vessel.
She was rebuilt, including the rig, interior, and engine overhaul in 1975-76, and is a comfortable year-round sailing home for the current owners.
She is presently outfitted for world cruising.

Built: Ragnan, Norway - 1930
95 m² sail area (mainsail, foresail, jib, topsail)
42 H.P. diesel engine (variable pitch propeller)
7 H.P. auxiliary diesel
Full navigational facilities
4 man »Viking« life raft and full safety equipment
Dinghy with 4 H.P. »Seagull« outboard engine
7 comfortable berths

MARTLET VON BRIXHAM

Hübscher kleiner Gaffelkutter, 1936 als Yacht bei Upham's in Brixham gebaut, im Winter 87/88 komplett überholt, mit Original-Beschlägen und einer sehr zuverlässigen Maschine, die ebenfalls original von 1936 ist (und die läuft!!!) - ein kleines Museumsstück.

MARTLET ist 8,50 m lang, hat dazu noch einen Klüverbaum von 2,30 m Länge, ist etwa 2,60 m breit und 1,70 m tief, sie verdrängt etwa 6t. Sie wurde aus Pitchpine-Planken auf Eichenspanten gebaut, mit einem Deck aus Lärche, welches 1986/87 mit Sperrholz und einer dünnen Schicht Kunststoff überzogen wurde - jetzt ist es absolut dicht.

Sie hat wunderbare Segeleigenschaften, kann ordentlich viel Wind ab und segelt auch bei leichtem Wetter nicht gerade langsam. Beschläge und Rigg sind so handig, daß man sie ganz problemlos auch alleine segeln kann - obwohl es unter Deck sehr gemütlich ist, mit einer schönen Doppelkoje im Vorschiff und zwei weiteren im Salon, daß man andererseits auch nicht immer alleine an Bord sein sollte....Übrigens hat auch ein 1,85 m langer Mensch in der Kajüte volle Stehhöhe. Unter Deck befinden sich, in einem separaten Raum, ein Baby-Blake-WC, in der Mitte der Kajüte ein Taylors Dieselofen und achtern ein Taylors Petroleumkocher mit zwei Flammen, Warmhalteplatten und Backofen.

Zur Decksausrüstung gehören ein Dinghy, Wattstützen, zwei Anker mit reichlich Kette und Simpson-Lawrence Ankerwinde (von 1936!), ein altes Walker Schlepplog und viele Dinge mehr. An Segeln sind in neuwertigem Zustand (bzw. tlw. ganz neu) vorhanden: Groß, Toppsegel, Klüver, Fock, Genua und mehrere Ersatzvorsegel.

INFOS: Detlef Jens, Postfach 551024 2000 Hamburg 55, Tel. 040-821578 (tags) oder 040-865139 (abends).

"blinkfüer"
Baujahr ca. 1950 (?)
9,60 x 2,50 x 0,80 m
Gewicht ca. 1,2 t
Geklinkerter Kutterrumpf,

Mittelschwert, Spiegelheck, inkl. AB 6PS, Dinghi, Riemen, Persenning u. "Kleinkram" für 10.000 DM zu verkaufen. Wir haben leider nur wenig Informationen über das Boot; da einige Segler es anscheined aus den 60-er Jahren kennen (Elbregatten), wären wir für Hinweise dankbar. Interessenten und "Informanten" wenden sich bitte an:
I. Gotthardt / W.M. Hempler
Rutenstein 2
2163 Freiburg / NE.
Tel. 04779 - 8583

LOTSENKUTTER FOR SALE

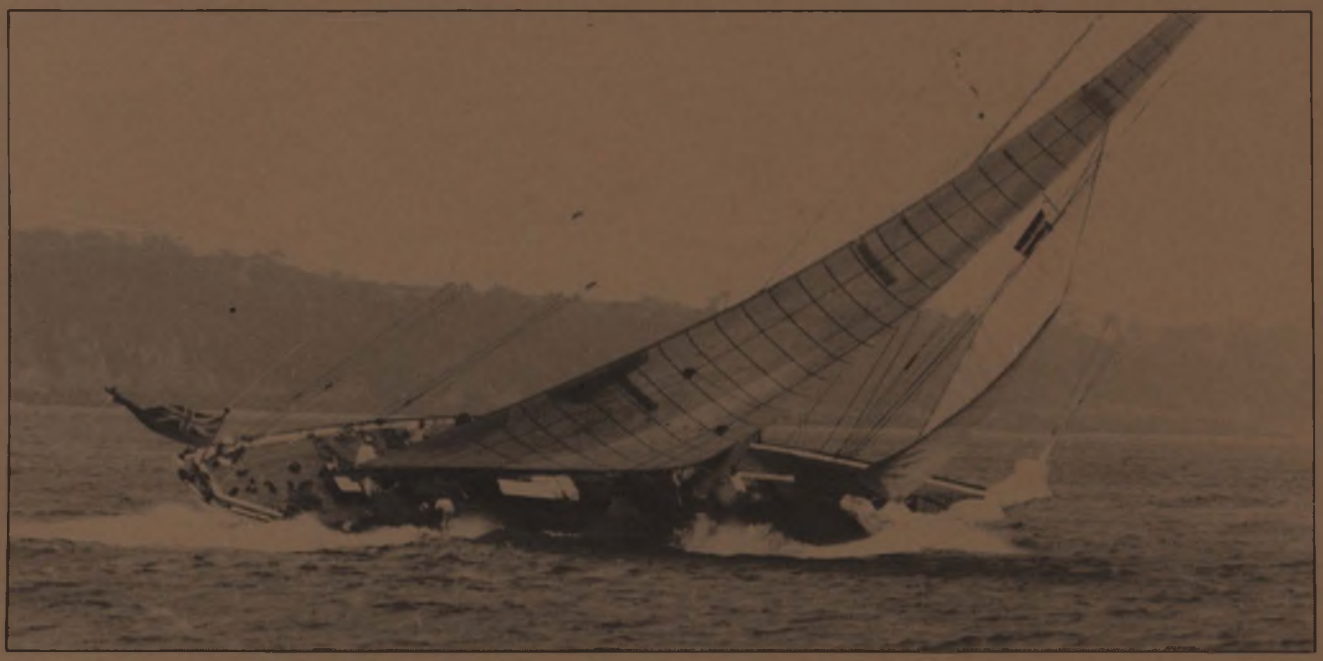
Herbert Drüen
Lista de Correos
Las Galletas / Tenerife
Islas Canarias

Seit vier Jahren bin ich Eigner der ANNEMOR, und nach einer Erneuerungs- und Umbauphase von anderthalb Jahren segle ich in Spanien (Mittelmeerküste), Marokko und den kanarischen Inseln. Ich habe in dieser Zeit einige sehr üble Starkwinde bis 10 bft. erlebt und in keiner Sekunde Angst um Leben und Schiff gehabt. Diese berühmten Colin-Archer-Lotsenkutter sind durch Konstruktion, Material und Formgebung derart stabil und gutmütig, daß es mit guter Seemannschaft ein Vergnügen sein kann, auch bei Starkwind zu segeln. So erlebt im November 87 auf dem Weg nach Safi/ Marokko.

Zur Konstruktion:
Aussen liegender Bleiballast. Spanten und Planken sind aus nordischer Eiche. Die Spanten im Abstand von 40 cm sind 22/14 cm stark und aus massiver tauchkonservierter Eiche. Die Verbände im Kielbereich bestehen z.T. aus gewachsener Eiche. Die Beplankung des Unterwasserschiffs besteht aus 5 cm Eichenplanken, die sich bis zum Schanzkleid hinauf auf 4 cm reduzieren. Das Deck aus nordischer Fichte mit vollem Harzgehalt ist Nut- und Federverlegt und mit einer Mischung aus Teer und Pech vergossen. Mast, Gaffel, Baum und Toppsegelspiere sind ebenfalls aus nordischer Fichte und äußerst stabil.

Wir haben nach dem Kauf unse-

VELSHEDA< LEIDER NICHT IM ANGEBOT



res Schiffes die zu schweren Baumwollsegel durch weiße Dacronsegel ausgetauscht. Wir sind sehr zufrieden mit deren Material und Schnitt: Groß, Fock, Klüver und Sturmfock befinden sich durch entsprechende Pflege in ausgezeichnetem Zustand. Unser 22 PS starker Hilfsmotor ist ein äußerst zuverlässiger 2-Zyl.-Sabb Diesel mit einem Zwei-Flügel-Verstellpropeller (pitch control). Bei Motorfahrt in Flaute liegt der Verbrauch bei 2,3 l/h bei ca. 6 kn Fahrt.

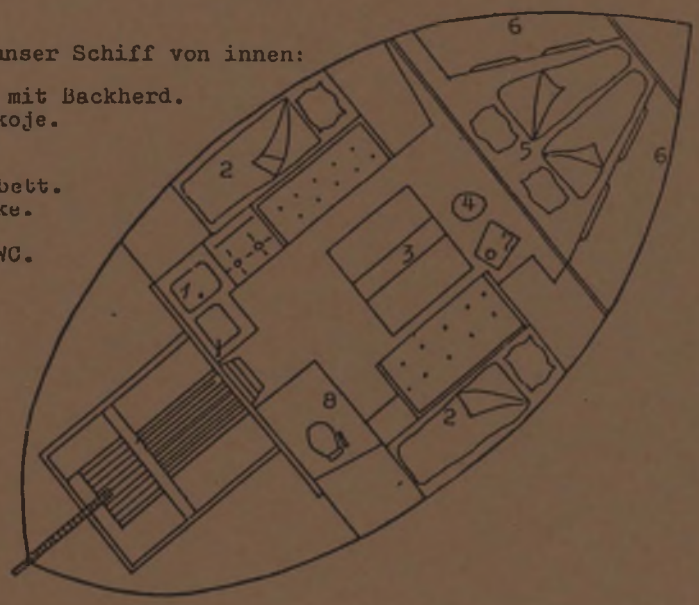
Das Ankergeschirr besteht aus einer Simpson/Lawrence-Anker-winde, einem 20 kg galvanisierten Stockanker, einem ebenfalls sehr gut galvanisierten CQR-Anker plus 60 m 8-mm-Ankerkette.

Als nautische Hilfsmittel besitzt das Schiff ein Sailor-VHF-Radiotelefon, ein Seafarer 5 Echolot mit Alarm, einen elektrischen Autopiloten für Motorfahrten und eine mechanische Eigenbau-Selbststeueranlage, die - ehrlich gesagt - noch nicht ganz ausgereift ist.

An Steuerbord neben dem Niedergang befinden sich die Seewasserspültoilette, diverse Regale und ein Apothekenschrank. An backbord die Kombüse, bestehend aus Optimus-Petroleumkocher und -backherd sowie Spülbecken mit Frisch- und Seewasserzufuhr.

Was bleibt noch zu erwähnen? Der Preis von 75.000 DM ergibt sich aus dem wirklich sehr guten Zustand des Schiffes und dessen Ausrüstung. Er versteht sich als Festpreis. Sollte sich ein Interessent zum Kauf der ANNEMOR entschließen, werden wir die Flugkosten übernehmen. Wir sind gerne bereit, weitere detaillierte Informationen über das Schiff zu senden. Es liegt z. Zt. im Hafen von Las Galletas, wo es auch verkauft werden soll.

LOTSENKUTTER	ANNEMOR
Baujahr:	1929 in Risör/ Norwegen
Konstruktion:	Colin-Archer
LüA:	13,50 m
LWL:	10,50 m
Breite:	4,00 m
Tiefgang:	1,80 m Langkiel
Verdrängung:	13 t
Rumpf:	Eiche auf Eiche
Deck:	Pinie
Maschine:	22 PS Sabb Diesel
Tank Diesel:	200 l
Tank Wasser:	200 l
Groß:	45 qm
Fock:	15 qm
Klüver:	22 qm
Rumpfgeschw.:	9 kn
Kojen:	4-6 (1 Doppelk.)

und hier unser Schiff von innen:

1. Pantry mit Backherd.
2. Einzelkoje.
3. Tisch.
4. Mast.
5. Doppelbett.
6. Schränke.
7. Ofen.
8. Spül- WC.