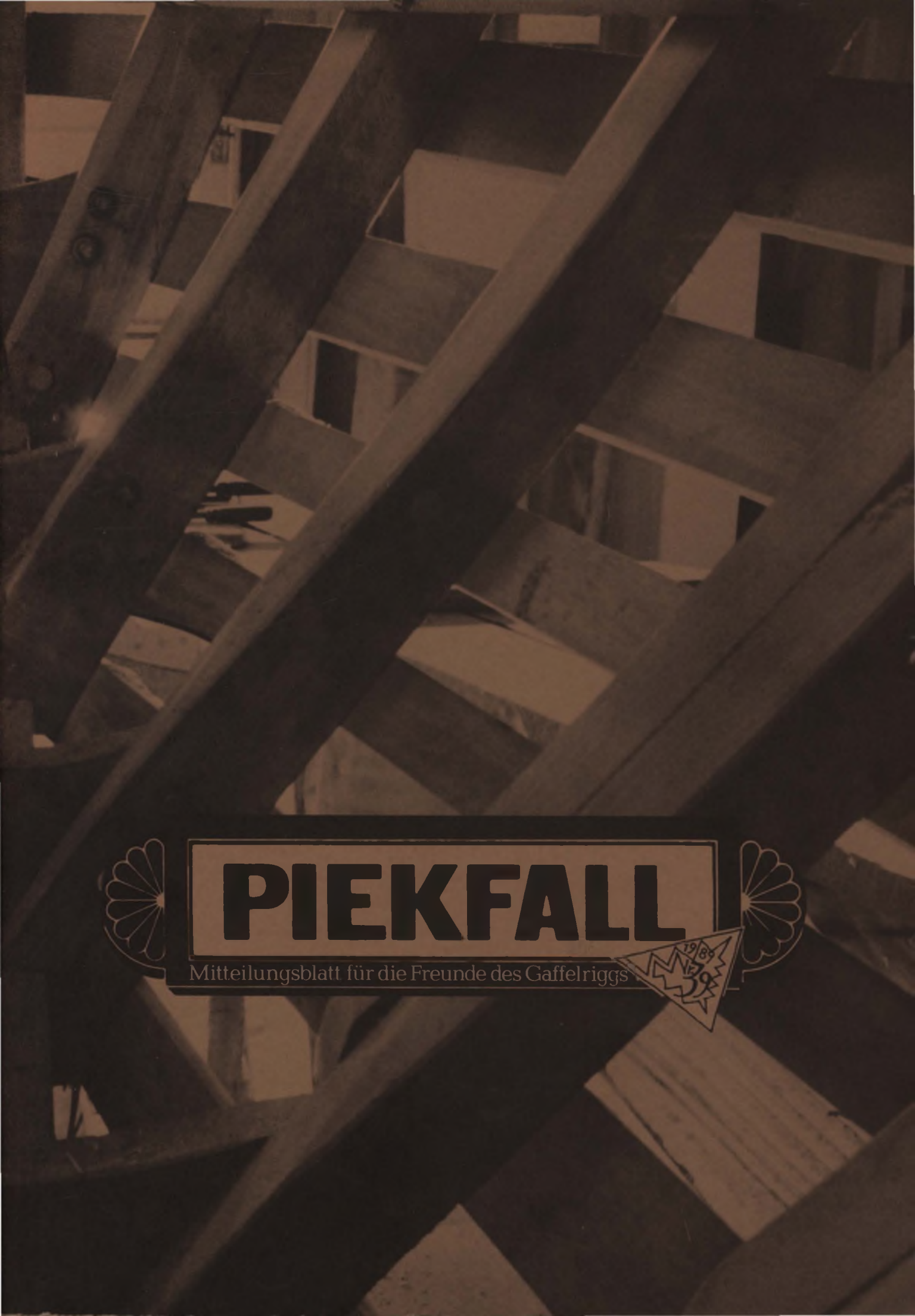

PIEKFALL
Mitteilungsblatt für die Freunde des Gaffelriggs
19 84
Nr 39

PIEKFALLE

Titelfoto: Steven, Spanten und Wrangen Vorschiff des Colin Archer Neubaus s.S. 18

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

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

KONSTRUKTIONSMERKMALE DES PIEKFALLS:

-Redaktionsschluß

15.1. für das Heft zum Jahrestreffen,
15.4. für das Heft zum Saisonbeginn,
15.9. für das Heft zum Herbsttreffen in Glückstadt.

Beiträge, Anzeigen und Termine bitte an die Redaktionsadresse.

-Textgestaltung

GESCHICHTEN u.ä. mit 28 Anschlägen pro Zeile, 30 Zeilen im Abstand 1,5 pro Blatt;

ANZEIGEN, TERMINE u.ä. mit 40 Anschlägen pro Zeile bzw. Vorlagen in dieser Größe, Abstand 1,5 Zeilen;

-Fotos, Zeichnungen

Möglichst Originale (Rücksendung auf Wunsch mit frankiertem Umschlag) oder gute Kopien von Zeichnungen (die Linien dürfen nicht zu blass sein), Fotos möglichst in schwarz/weiß mit gutem Kontrast, Format ab 9x13 cm, und Bildunterschrift auf gesondertem Blatt.
Fotos/Zeichnungen numerieren und im Text Plazierung mit Bleistift kennzeichnen.

☞ folgen Sie diesen Zeichen unauffällig und wagen Sie einen Blick nach links und rechts

DELPHIN-VOR WEDEL · KLOBENREGATTA 1988 * ⟶

Anzeigen

private Anzeigen sind kostenlos, gewerbliche (Firmen, Charterangebote) Anzeigen sowie der Abdruck von Fotos in Anzeigen nur gegen Kostenübernahme.

GELDBOTE

Ja auf den Geldboten warte ich jeden Tag, daß er mir Euren finanziellen Beitrag für die nächsten Hefte bringt. Als Erinnerung legen wir diesem Heft, wie in den vergangenen Jahren auch, einen Überweisungsträger bei. Bitte Namen und Adresse deutlich auf den für mich bestimmten Durchschlag schreiben damit eine Zuordnung eindeutig ist. Der Beitrag ist immer noch DM 30,-- für ein Jahr.

Margot Harder

Wir beabsichtigen eine Sammelmappe für Schiffsdokumentations-Blätter an unsere Zahler zu verschicken. (Berücksichtigt werden nur die, die auch für 1989 bezahlt haben.)

Die Piekfall -Redaktion wünscht den Freunden des Gaffelriggs für 1989, das Jubeljahr mit dem 40. PIEKFALL und dem 800. Hamburger Hafengeburtstag und der 10. Rumregatta, eine frische Backstagsbrise! Vor allem aber Durchhaltekraft bei der Diskussion um die neuen ministeriellen Sicherheitsrichtlinien für Traditionsschiffe. Wir wollen jetzt noch keine Seiten mit einem Abdruck verschwenden, die Interessen der Eigner/innen und Mitfahrer/-segler/innen werden aber massiv vertreten. So auch beim Wintertreffen am 18.2., wo mit einer Unterschriftenaktion alle Freunde die Stellungnahme der AG Museumshäfen für private und Vereinsschiffe unterstützen sollten.
So, jetzt aber viel Spaß beim Lesen des ungebrochenen PIEKFALLs !

die Re/-Pro/duktion

Schiffsherr und Taufpate mit dem kostbaren Weihwasser.

Das war der 10. April 1988.

Fischer waren arme Leute,und so dürfte bei einer Indienststellung eines neuen Bootes für den Maaten und die Gesellen nicht viel mehr als ein Schluck aus der Kömbuddel herausgesprungen sein.Daran gemessen war die Taufe der "Stoltera" fast ein Volksfest.Na ja,man hatte sich dann doch bei einigen Leuten zu bedan= ken:Beim Stellmachen waren die Planken gehobelt worden;der Segelmacher war auch immer hilfsbereit gewesen;dann die Nie= tenvorhalter usw.Als Sehleute fungierte deren Anhang.

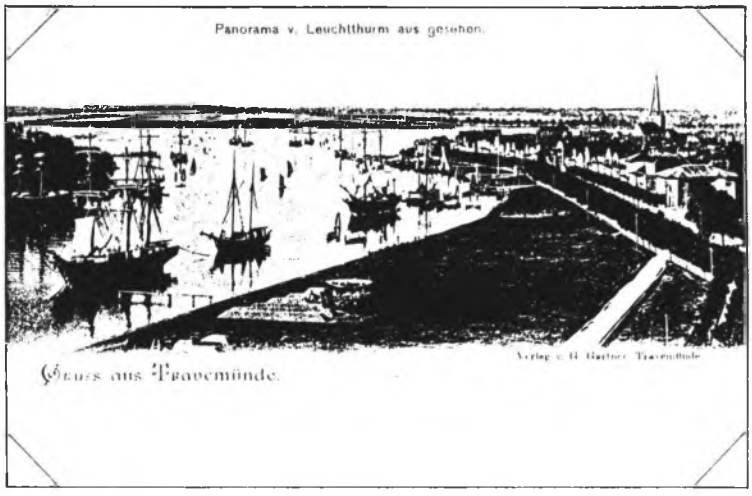
Getauft wurde mit Ostseewasser,das vor der Stoltera westlich Warnemündes ge= schöpft worden war und schon seit einem Jahr bereitstand.Den Taufakt vollzog ein Ur-Rostocker,was auch ein emeri= tierter Kapitän(Seeschiffer auf großer Fahrt) mit dem Hinweis nicht verhindern konnte,so etwas würden immer Frauen machen.Außergewöhnliche Verhältnisse erfordern außergewöhnliche Maßnahmen: Woher ein Weib aus Rostock kriegen? Die gute,heiße Erbsensuppe,vom orts= ansässigen Schlachtermeister zubereitet, entsprach der Witterung und gab die richtige Unterlage ab. F.B.

Herbert Karting, Itzehoe

Der Oertz'sche Sturmkutter für Travemünde.

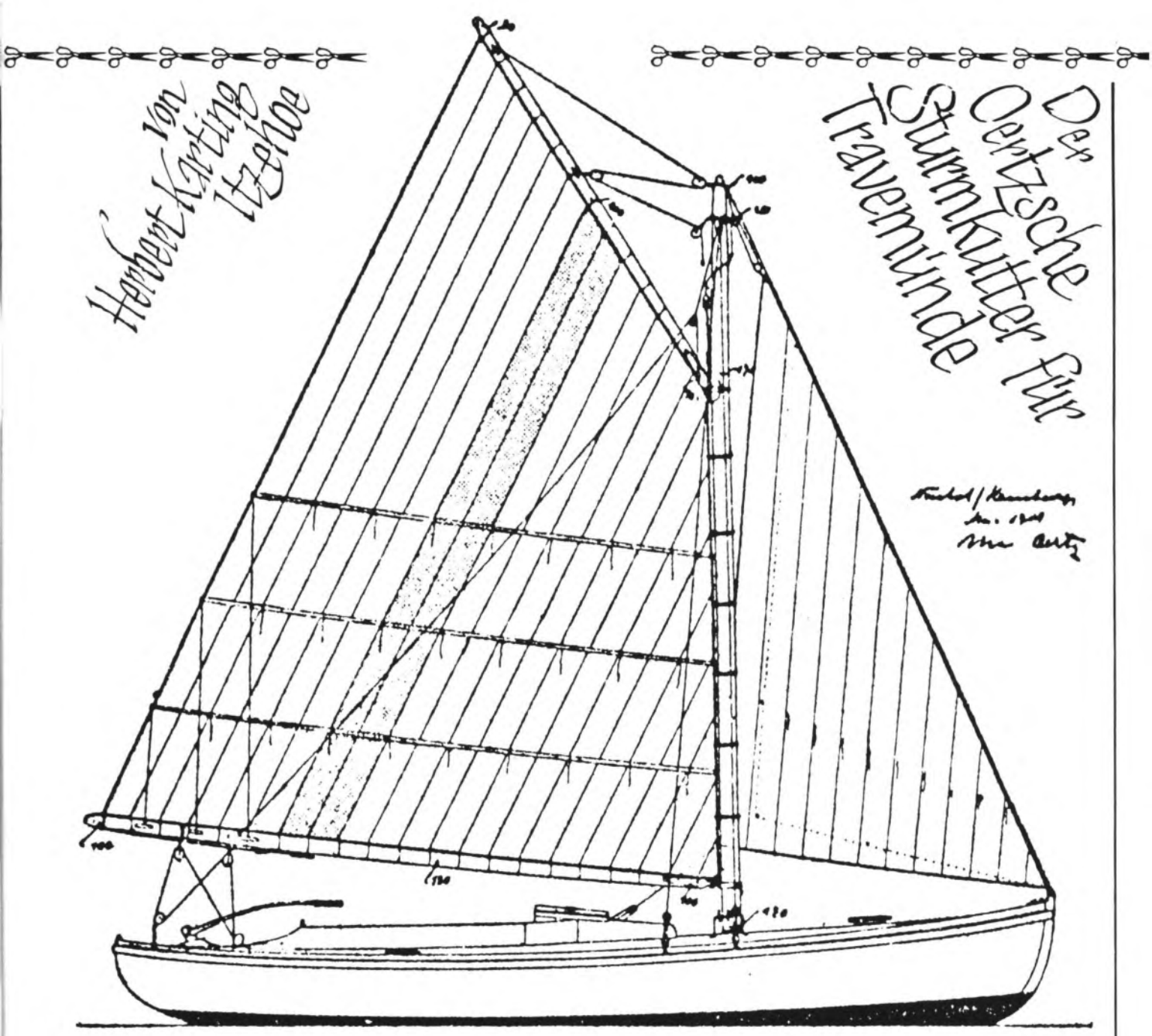
Die für den Lotsenversetzdienst vor Travemünde benutzten sogenannten "Sturmkutter" waren nach alter Ge- pflogenheit stets in Dänemark ge- zimmert worden. Diese klobigen und schweren Segler galten zwar als gute Seeboote, waren jedoch langsam und schwerfällig und besaßen somit auch keine guten Kreuzeigenschaften. Bei schwerem Wetter lagen sie so hart auf dem Ruder, daß die Pinne nur mit ei- nem Steuerreep gehalten werden konn- te. Sie waren dann nur mit großer Mühe längsseit der zu besetzenden Schiffe zu bringen.

Noch 1909 waren zwei dieser "Dänen"



Travemünde "von Leuchtthurm aus gesehen" (undatiert, Verlag v.G.Gärtner, Travemünde)

in Gebrauch, hatten aber inzwischen ein solch biblisches Alter erreicht, daß sie notwendig ersetzt werden mußten. Man brach mit der "alten Sitte"

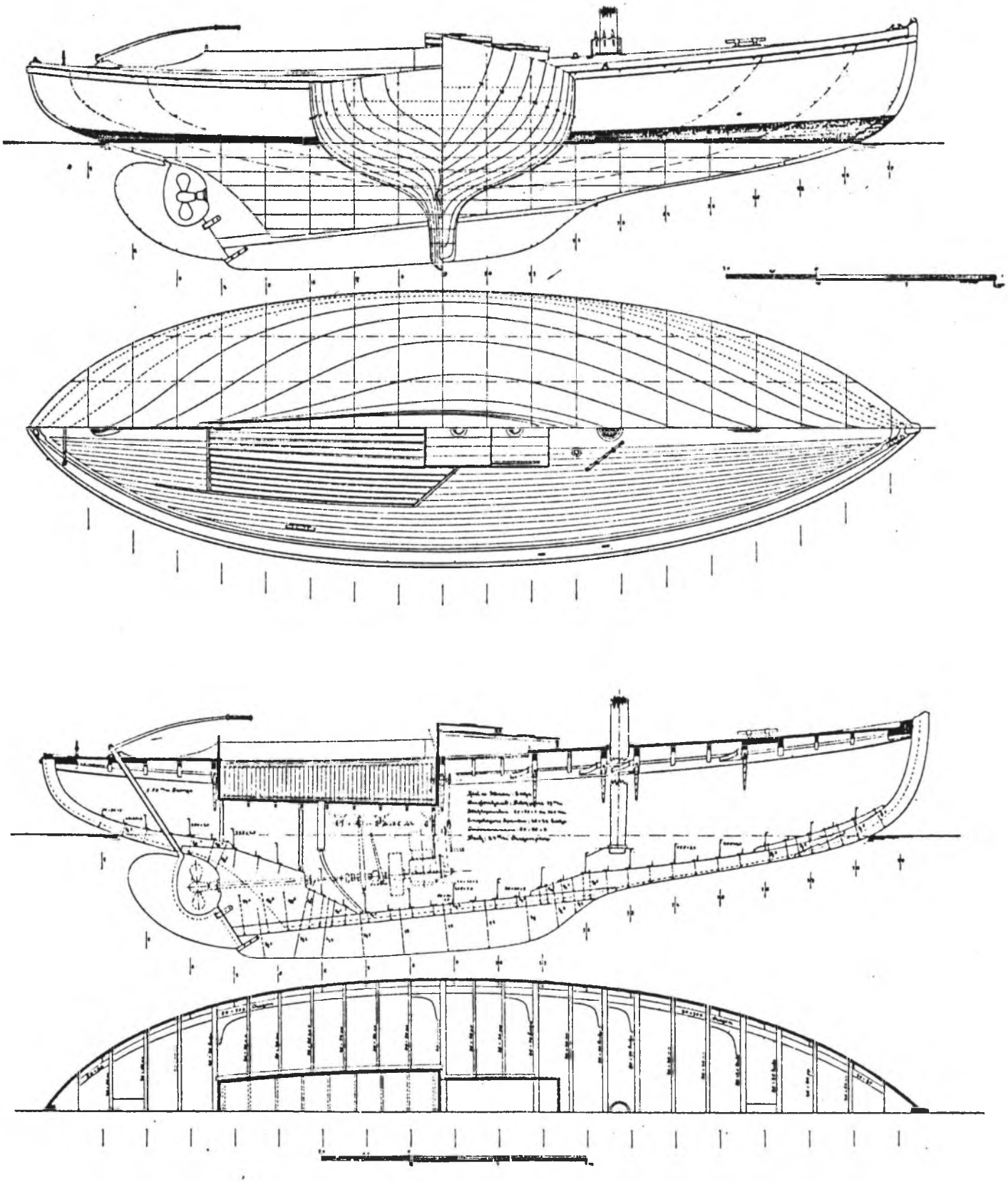


Segelriss des Travemünder Lotsenkutters.
Grosssegel 34,6 qm; Vorsegel 10,3 qm.

und erteilte erstmals einer deutschen Werft Bau- und Konstruktionsauftrag für einen neuen Kutter. Und kein geringerer als Max Oertz, damals wohl der bekannteste Yachtkonstrukteur des Reiches, erhielt den Zuschlag. Bei ihm wußte man sich in guten Händen: waren doch auf dessen Zeichenbrett gerade die zwei Riesenschoner "Germania" und "Meteor" entstanden; letzterer gar für Wilhelm-Zwo persönlich!

Gegen die beiden Rennschlitten war der neue Kutter ein vergleichsweise bescheidenes Fahrzeug. Seine Länge über Alles betrug 1o,oo m; die Wasserlinienlänge 8,48 m; die größte Breite 3,oo m und der Tiefgang 1,4o m.

Oertz hatte sich für einen Kompositbau in Spitzgattform entschieden. Kiel und beide Steven bestanden aus Eiche, die Stahlspanten waren mit Pitchpine beplankt, für das Deck nahm er Oregonpine. Das vollständig gedeckte Boot besaß nur eine niedrige Kajüte mit Sitzhöhe als Unterschlupf. Ein flaches Schiebe-



Linienriss, Einrichtungsplan und Bauzeichnung des Sturmkutters für die Lotsenstation Travemünde.
Entworfen und gebaut 1909 von Max Oertz, Hamburg.

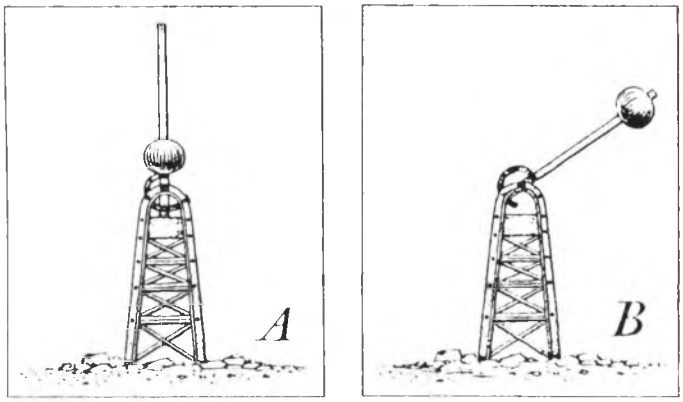
Massstab 1 : 60.

Grösste Länge 10,0 m; Länge W.L. 8,48 m; grösste Breite 3,0 m; Tiefgang 1,4 m.

luk war als einzige Öffnung des Rumpfes vorgesehen. Das selbstlenzende Cockpit lag mit seinem Boden hoch über der Wasserlinie; als Sitzbänke diente beidseitig das Deck, das in diesem Bereich mit einem kräftigen massiven Süll umgeben war. Ein Hilfsmotor mit umsteuerbarer Segelschraube hatte seinen Platz unter dem Cockpit. Die Motorhandhabung erfolgte von der Kajüte aus.

Ein kräftiger, verhältnismäßig niedriger Pfahlmast wurde durch je zwei Wanten und ein Vorstag gehalten. Das Großsegel mit steiler Gaffel war dreimal reffbar; als Vorsegel diente eine baumlose Stagfock mit einer Reffreihe.

Die Übernahme des neuen Kutters erfolgte am 1. Oktober 1909. Die nächsten zwei Wochen wurden das Boot auf seine Segeleigenschaften und Seefähigkeit getestet und die Lotsen mit ihm vertraut gemacht. Nachdem diese Fahrten zur allgemeinen Zufriedenheit verlaufen waren, wurde der Neubau mit dem schlichten Namen "LOTSENBOOT I" am 15.Oktober für den Lotsendienst freigegeben.
"Bei seiner Ankunft in Travemünde", berichtete Lotsenkommandeur Kapitän Lindenberg, "wurde das Boot von allen Seiten mit Misstrauen betrachtet,



Konnten einst die Lotsen bei widrigem Wind den ankommenden Schiffen vor den Häfen der Ostseeküste nicht entgegenfahren, gaben sie den Kapitänen mit „Winkbaken" von Land aus Kursanweisungen.
Eine solche Winkbake ist in der Seekarte der Einfahrt nach Travemunde von 1835 verzeichnet.

Lotsenversetzen bei schlechtem Wetter

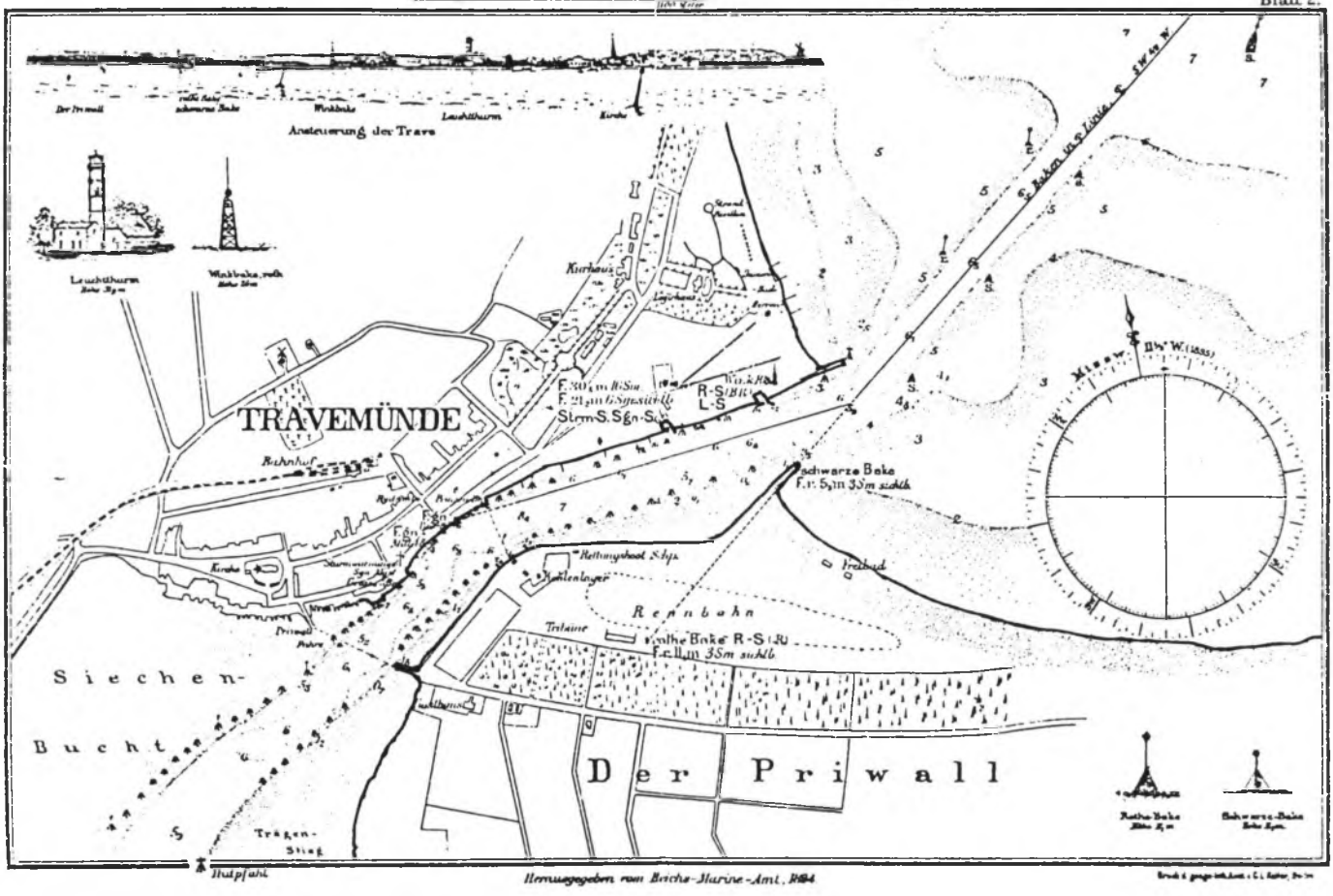
nicht zuletzt von den alten Lotsen, die mit den dänischen Booten im Dienst ergraut waren... In den ersten Tagen wurde vereinzelt von einigen ganz konservativen alten Herren der "Däne" noch einmal benutzt, aber schon nach ganz kurzer Zeit lag er verlassen und unbeachtet im Hafen... Der beste Beweis für die Brauchbarkeit des Fahrzeugs ist mir persönlich der Umstand gewesen, daß ein alter Oberlotse, welcher 41 Jahre mit den dänischen Booten gearbeitet hatte, sich schon nach ganz kurzer Zeit völlig zu der geschaffenen Neuerung bekehrte...".

Gegen den alten Kutter scheint der Neubau sich schon in seiner äußeren Form "bedeutend" abgehoben zu haben, "so bedeutend, daß ein absoluter Laie den Unterschied auf den ersten Blick

HAFEN von TRAVEMÜNDE.

MASSSTAB 1 : 10 000.

Blatt 2.



Lotsen. Die Lotsenwache befindet sich im Lotsenhaus am Leuchtturm. Die Lotsen kommen den Schiffen, die Lotsenrufsignale setzen, bei Tage und bei Nacht in Motorbooten bis auf die Reede entgegen, außer bei schwerem Seegang. Bei Nacht werden die Lotsenrufsignale von der Nordermole aus durch fünfmaliges Blinken mit einem weißen Licht beantwortet. Die Schiffe können fast zu jeder Zeit damit rechnen, vor Travemünde einen Lotsen zu erhalten.

Von der Pflicht zur Annahme eines Lotsen befreit sind

a) unter Dienstflagge fahrende Schiffe des Bundes,
b) offene Fahrzeuge jeder Art,
c) Fahrzeuge bis zu 300 cbm Nettoraumgehalt, wenn sie weniger als 250 PS Maschinenstärke haben, desgleichen Seeschlepper mit weniger als 250 PS Maschinenstärke.

Lotsenrufsignale:

1. bei Tage (im Vortopp).
   Die nationale Lotsenflagge oder die Flagge „G" des Internationalen Signalbuchs und bei unsichtigem Wetter das Schallsignal „G" (— — •), oder das Signal „PT" des Internationalen Signalbuches.
2. bei Nacht (mit der Morselampe).
   Das Morsezeichen „PT" (• — — • —).
   Weitere Signale s. Lotsensignalordnung im Teil A.

Landmarken sind das Kasino (Kursaal), der Kirchturm und der Wasserturm in Travemünde (Ansicht 36), und die Kirche von Elmenhorst. (S. 331.)

36. Travemünde-Einfahrt von der Leuchttonne „Lübeck 1" gesehen

Travemünde-Leuchtfeuer auf einem grau-roten runden Turm am Westufer der Trave s. Lfv.

Travemünde-Richtfeuer s. Lfv. Das äußere Richtfeuerpaar (Priwall-Richtfeuer) führt etwa 221° in Linie bis in die Moleneinfahrt; das Unterfeuer brennt auf einem rot-weiß waagerecht gestreiften Stahlrohrmast mit weißem Rautentoppzeichen, das Oberfeuer auf einem rot-weiß waagerecht gestreiften Stahlgittermast mit rotem Rautentoppzeichen.

herausgegeben vom Reichs-Marine-Amt 1894

bemerken musste". Trotz seiner für die Lübecker Bucht notwendigen kurzen und gedrungenen Form hatte es der Konstrukteur verstanden, dem Boot ein gefälliges Aussehen zu geben. Mit seinem niedrigen, schweren Rigg, das sich der Bootsform harmonisch anpasste, konnte es sogar als Schönheit gelten. Daß es sich für den geplanten Zweck ausgezeichnet eignete, konnte es bereits im ersten Winter unter Beweis stellen. Bis zum 1.Januar 191o, also in 2 1/2 Monaten, hatte der Kutter 162 Sturmfahrten unternommen, die den Lotsenkommandeur zu einem begeisterten Bericht veranlassten:

"...Daß die ganze Konstruktion des Sturmkutters das aufweist, was für den praktischen, rauhen Seedienst nötig ist, braucht man kaum zu erwähnen. Die geschützte Ruderlage, das selbst-

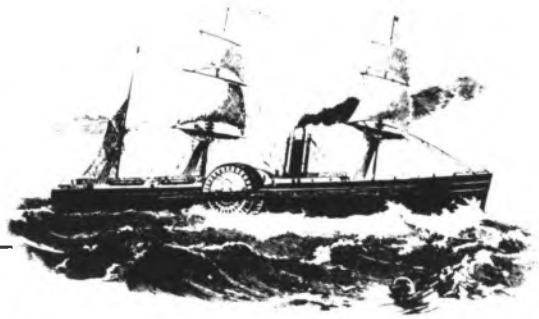
"Beten Stüerbord!"

lenzende Cockpit u.a.m. sind von großem Wert. Der Sturmkutter kreuzt hervorragend, geht selbst bei ganz schwerer See mit kleinen Segeln gut über Stag und lenzt gut. Schwere Sturzseen hat das Boot bislang nicht übergenommen, trotzdem es bei Nordoststurm und schwerer See in vereinzelten Fällen noch bei Windstärke 9 zum Besetzen der Schiffe benutzt worden ist. Vor kräftigem Spritzwasser ist man natürlich bei der Schnelligkeit des Bootes nie ganz sicher, besonders dann nicht, wenn einmal achtlos gesteuert wird.

Bei flauer Brise bis Stärke 3-4 ist das Fahrzeug etwas leegierig, bei Stärke 5 steuert es, wenn die Segel richtig getrimmt sind, so ziemlich allein am Winde, während es bei zunehmender Windstärke etwas leegierig wird. Das Sturmboot nimmt die See ausgezeichnet. Es haut nicht mit dem Bug in die See, sondern hebt sich leicht vor den anrollenden Wellenberg und wirft das Wasser glatt zu beiden Seiten ab... Es ist das, als was es gebaut wurde, ein sicheres, gut kreuzendes Sturmboot."

Auftraggeber und Erbauer konnten mit dem Ergebnis zufrieden sein!

(Quelle: "DIE YACHT" unbekannter Jahrgang, vermutlich 1910)



GLÜCKSTADT

Am Samstag, dem 15.11.88, war es wieder soweit. Herbsttreffen in Glückstadt. Bereits am Freitagabend wurde die schöne Museumsbahn der Glückstädter Eisenbahnfreunde an den Hafen rangiert. Auch die ersten Schiffe waren schon eingetroffen. Dank der Eisenbahner, welche uns einen Güterwaggon zur Verfügung stellten, konnten wir erstmals auf dem Treffen einen Informationsstand einrichten. Viele Spaziergänger und auch die Mannschaften der Schiffe nutzten die Gelegenheit, dem Piekfall einmal etwas näher zu kommen. Hier hielt Margot Harder wieder die Stellung und beantwortete geduldig alle Fragen.

Am Sonnabend wurde der Start der Geschwaderfahrt auf 14 Uhr um eine Stunde vorgezogen. Zum Leidwesen der Schaulustigen, welche nur noch irgend etwas im Nebel verschwinden sahen. In der Zeitung hatte ich die Startzeit mit 15 Uhr angegeben.
Von einer kleinen Gaffelparade schwärmend habe ich doch so manch einen aus der Stube gelockt. Aber bei Flaute und Suppe war der frühzeitige Start sicher angebracht. "So`n Schiet, nix to seen."
Doch schon bald kamen die ersten Segel hinter der Platte hervor und die Molenkiekers waren beruhigt. Die "Nostra" kam als erstes Schiff zurück. Sie mußten die Fahrt leider wegen eines Unfalles an Bord vorzeitig abbrechen. Ein Gast war an Deck gestürzt und hatte sich verletzt. Der

Windsbraut

Notarztwagen kam schnell zur Stelle und brachte den Unglücklichen ins Krankenhaus. Später stellte sich heraus, daß außer einer Platzwunde weiter nichts passiert war.
So nach und nach kamen nun auch die anderen Schiffe zurück und der Hafen erfüllte sich wieder mit Leben. 50 Boote und Schiffe aller Größen waren diesmal vertreten.
Zum Abend ging es dann in die Gaststätte "Zur alten Mühle". Letztes Jahr wurde es schon eng, aber an diesem Abend platzte der Schuppen endgültig aus allen Nähten. Wir als Veranstalter sehen schon lange das Problem. Leider gibt es in der Altstadt von Glückstadt keine Gaststätte, die 2oo - 3oo Personen verkraften kann. Da unsere Gaffelfamilie von Jahr zu Jahr an Größe gewinnt, ist eine bessere Lösung für das nächste Herbsttreffen unumgänglich. (Festzelt mit Jazz-Band schwirrt da so in meinem Kopf herum).
Dennoch gelang es uns tatsächlich, noch eine Preisverteilung auf die Beine zu stellen. So ging der viel gerühmte Oschischinken dieses Jahr an die "Nostra". Die heiß geliebte Wanne ging auf Wunsch der JE Crew an den schnellsten Colin Archer Type. So konnte die "Sarah" das begehrte Blech einsacken.
Da nach Lautstärke des Beifalles der neue Kandidat für die Klüsbacke ermittelt werden sollte, war der Erfolg des Ewers "Willy" nicht zu überhören. Der Schwertstern wurde in diesem Jahr der "Meta v. Cranz" verliehen.
Am Sonntagmorgen wurde dann der Oschischinken wieder von allen, diesmal auf der "Nostra", genüßlich verspeist. So fand auch dieses Treffen wieder einen netten Ausklang.
Bis zum nächsten mal in aller Frische,
Günter.

Fotos: J.K.

←Johanna·Lilie(5er)·Nostra· ↑Willi Bellis·Alvekongen ↑

Ein Schiffszimmermann kann, wenn er gutes Werkzeug hat, Tags über vielleicht zweimal so viel schaffen, als wenn er mit Werkzeug arbeiten muß, was ihm selbst zuwider ist!

der Dechsel

Name und Herkunft

Dechsel,ein eigenartiges Wort!Wie so oft, ist das niederdeutsche Wort,hier Deißel, dem Ursprung näher.Die Sprachwissen= schaftler führen es auf den vorgermani= schen Stamm teks-,toks-,= zimmern,Holz abspalten zurück.Das "Beil des Zimmer= mannes" heißt althochdeutsch dehsala, auch ahd.dehsan= schwingen steckt wohl darin.

Der älteste mir bekannte Fund eines Dechsels stammt aus dem alten Ägypten. Er ist ein kleines,einhändiges Exemplar. In einem wissenschaftlichen Werk heißt es über den Dechsel : " Eigentlich ein Gerät des Schiffszimmerers,doch auch vom Hauszimmermann bei Dacharbeiten ge= braucht".Der Dechsel ist ohne Zweifel das älteste Schiffbauerwerkzeug,älter noch als das Kalfatgeschirr.Es verwun= dert darum nicht,daß der Dechsel das Zunftzeichen der Schiffszimmerleute wurde.

Es gibt,bzw.gab,den Dechsel in sehr unterschiedlichen Formen als Böttcher=, Küper=,Brauer= oder auch als Hohldechsel.

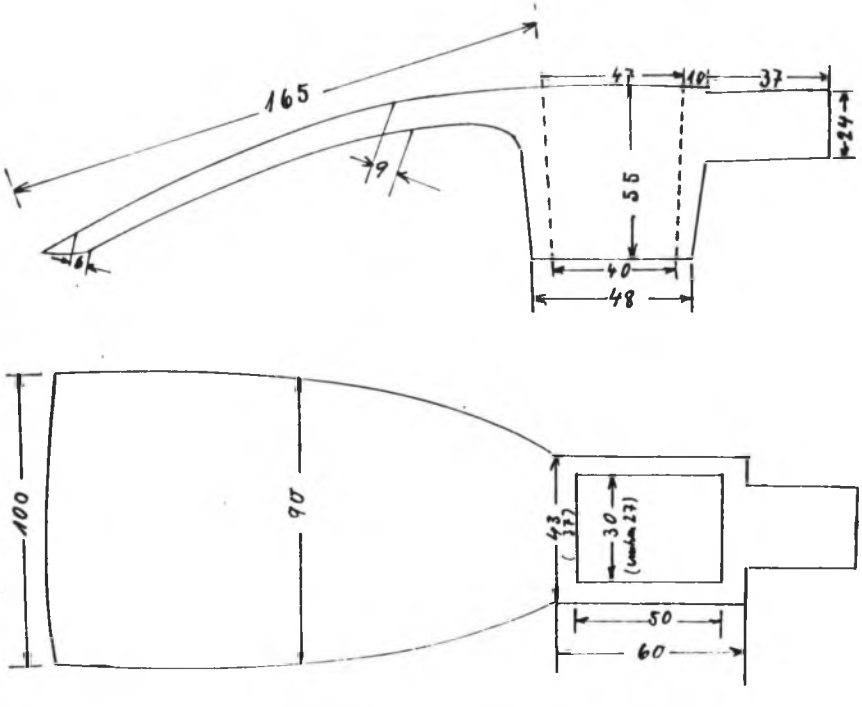
Das Gerät

Das hier abgebildete Stück wiegt samt Stiel 1800 gr. Es gibt noch schwerere Exemplare,die dann an der Blattunter= seite in der Längsmitte einen Rücken haben,wie auf dem Blatt eines Boots= riemens.

Die Maße sind eigentlich Zollmaße,die ich der besseren Vorstellung wegen in ungefähren Millimetern wiedergebe.

Die Kurven des Blattes,sowohl von oben als auch von der Seite gesehen,ent= sprechen dem "Kleinen Schweineschwanz" der Hamburger Schiffskurvenlineale.So ist die Annahme wohl berechtigt,daß dieser Dechsel von einem Schiffszimmer= mann entworfen wurde.(Abb. 1 u. 2).

Die Schneide verläuft im Bogen,und die Fahse darf nicht hohl sondern muß gewölbt sein,damit sich der Dechsel frei= schlagen kann und nicht hacken bleibt. Leichtere Dechsel haben manchmal an der



Ist nur wenig Holz abzunehmen.....

einen Blattkante eine Kerbe.Diese Kerbe benutzt der Hausmacher zum Nägelheraus= ziehen.
Das der Schneide gegenüberliegende Vier= kant kann zum Nageln benutzt werden.Der Schiffszimmermann hat mit diesem Vierkant hauptsächlich Nägel weggesetzt,wenn er z.B. ein Deck schlichtete.Decks und Aus= senhaut wurden früher ja genagelt,und da konnte es schon einmal vorkommen,daß so ein Spieker nicht tief genug versenkt worden war.Harte Schläge gegen Holz ver= bieten sich von selbst.Man würde nur Dellen oder gar Löcher hineinschlagen.Auf keinen Fall ist dieses Vierkant ein Amboß, auf den man mit einem Hammer schlägt,um den Dechsel als Spaltkeil zu mißbrauchen.
DER DECHSEL IST EIN SCHLICHTWERKZEUG!
Man unterscheidet bei der Holzbearbeit= ung drei Vorgänge,nämlich schrubben oder schroten,schlichten und putzen.Ist ein Werkstück geschlichtet,ist es eigentlich schon gebrauchsfertig!
Der Dechsel hat eine rechteckige Tülle, die oben etwas größer ist als unten,damit sich der Stiel festzieht.An alten Model= len findet man wohl auch runde Tüllen,in denen aber der Stiel nicht gut sitzt.
Beim Kauf eines Dechsels muß darauf ge= achtet werden,daß die Innenseiten voll= kommen plan sind und weder Erhöhungen noch Vertiefungen aufweisen, sonst sitzt der Stiel nicht fest!
Der rechteckige Querschnitt des Stieles ergibt sich aus der unteren Tüllenöff=

Bleibt der Dechsel doch einmal stecken..

Richtig!!

Falsch!

nung.Die Länge richtet sich nach der körperliche Größe des Zimmermannes.Das obere Stielende muß genau in die Tülle passen, sonst wackelt das Eisen,und man kann nicht arbeiten.Die gekauften Dech= selstiele sind 74 cm lang und einmal geschweift.Oftmals passen sie nicht gut. Darum macht sich der Schiffszimmerer den Stiel selbst,auch aus Kostengründen. Außerdem gibt er ihm unten eine kleine Gegenschweifung.Dadurch liegt der Dech= sel sicherer in der stützenden Hand.

Der Abstand von der Schneide zum Stiel= ende muß gleich dem vom Vierkant sein (Abb3).Darum macht man sich zuerst ein Modell des Stieles und prüft,ob das hinkommt,indem man das Stielende bei einem Punkt auf der Werkbank anlegt und mit der Schneide einen kleinen Riß markiert.Nun wird die Sache um= gedreht.Das Vierkant muß am Riß anliegen.
Für das obere Ende wird tunlichst aus= reichend Zugabe stehen gelassen für den Fall,daß nachgepaßt werden muß.Ist man mit seinem Werk zufrieden,wird auf 1 cm Überstand abgelängt.Hat man mit dem Dechsel etwas gearbeitet,wird der Über= stand endgültig auf 5mm verkürzt.Der Stiel kriegt einen Schlag Firnis.
Ein Dechselstiel darf nicht verkeilt werden,wie ein Hammer= oder Axtstiel, weil man den Dechsel ja sonst nicht anschleifen könnte.Das bitte nur am Sandstein!

Das Arbeiten mit dem Dechsel.

Nehmen wir einmal an,ein auf der Erde liegender Stamm solle behauen werden. Ist nur wenig Holz abzunehmen,hauen wir in engen Abständen erst senkrecht(!) mit dem Dechsel in's Holz.Ist die ab= zunehmende Lage etwas dicker,nehmen wir dazu eine Axt oder eine Säge.Das ist Gefühlssache und kommt auch auf das Gewicht des Dechsels und die Härte des Holzes an.
Breitbeinig über dem Stamm stehend, beginnen wir am unteren Ende.Die Schichten sollten nicht zu dick auf einmal abge= nommen werden.Bleibt der Dechsel doch einmal stecken,weil der Hieb zu tief saß,zieht man den Dechsel zu sich heran. Dadurch drückt man das Dechseleisen aus dem Holz heraus,das so auch nicht ein= reißt.Völlig falsch ist es,den Stiel hebelnd vom Körper wegzudrücken.Der an= geschlagene Span wird angehoben,es be= steht die Gefahr,daß das Holz einreißt, und außerdem wird der Stiel überlastet. Macht man so etwas öfter,lockert sich der Stiel oder bricht unter der Tülle ab.
Ein gut mit dem Dechsel geschlichtetes Stück soll nicht erkennen lassen,ob die leichten Dellen am der Oberfläche von einem Dechsel oder einer Hobelmaschine herrühren.Solche Könner gibt bzw.gab es. Im Übrigen gilt das Sprichwort "Übung macht den Meister" auch für's Dechseln.
Zur Vermeidung von Unfällen trägt man bei dieser Arbeit hohe Schuhe oder Stie= fel.Die meisten Verletzungen sind nämlich Knöchelverletzungen,die man sich durch Unachtsamkeit zufügt,z.B. wenn man den Dechsel baumelnd in der Hand trägt.
Der Dechsel wird geschultert getragen. Wird er zu Feierabend oder kürzere Zeit weggestellt,wird ihm ein Schutz aus Se= geltuch übergestreift.Notfalls tut es auch ein Stück Holz vor der Schneide. Wird der Dechsel längere Zeit nicht benö= tigt,wird der Stiel herausgenommen und alles in der Werkzeugkiste so verstaut, daß die Schneide nicht gegen Metall stößt.

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

Es gibt verschiedene Arten, ein Segel vor dem Risiko des Verspakens zu schützen:

Durch Gerben, Einwachsen oder Imprägnieren.

Die Gerbelösung besteht aus Wasser, das man erhitzt. Man löst darin naturbelassenes oder gefärbtes Ocker (1 kg auf 5 l) auf. Wenn diese Lösung gut

warm ist, füge man unter Rühren eine so große Menge Leinöl hinzu, daß man eine glatte, dicke Masse erhält. Man streiche diese Masse mit einem Lappen von beiden Seiten auf das glatt ausgebreitete Segel. Danach rollt man es sorgfältig auf und legt es 48 Stunden in den Keller. Danach trocknet man es 2 Tage lang in der Sonne. Wenn es gut getrocknet ist, tränkt man es in Seewasser und trockne es von Neuem in der Sonne.

Das Wachsen geschieht mit folgender Mischung, die man von beiden Seiten auf das Segel bürstet:
1,5 l Leinöl bester Qualität bringt man mit 30 gr. Bienenwachs zum Kochen, fügt dann 170 gr. Indisch Rot und 900 gr. venetianischrotes Ockerpulver hinzu. Mischen, abkühlen lassen, dann fügt man 3,5 l reines Petroleum hinzu, umrühren. Zum Trocknen hängt man das Segel in einen gut durchlüfteten Raum und vermeide jede Berührung mit dem Tuch um eine Schimmelbildung zu vermeiden. (Leider war es mir nicht möglich herauszubekommen wo man Indisch Rot und venitianischrotes Ockerpulver erhält. Für einen Hinweis wäre ich sehr dankbar.)

Zur Imprägnierung löst man 1,150 kg Bleiacetat und 1 kg Alaun in 45 l Wasser vollständig auf. Man mische die beiden Zutaten im Moment des Gebrauchs, und tränkt damit das Segel, das vorher mit weichem Wasser angefeuchtet wurde, 24 Std lang, unter gelegentlichem Umrühren. Danach trockne man es, ohne es auszuwringen.

Dies sind Rezepte, die ich in der französischen Zeitschrift der Old Gaffers entdeckt habe.

Hafeninteressenschaft
z. H. Dieter Hinsch
Unterm Deich 9

2161 Wischhafen

(Tel.Nr.: ab 17.00h
04770/303
von 9.00h-17.00h
04164/4131)

Wischhafen, den 14. Oktober 1988

Liebe Wassersportfreunde,

am 26., 27. und 28. Mai 1989 wird in Wischhafen der 150te Hafengeburtstag gefeiert.

Zu dieser Veranstaltung laden wir Sie herzlichst ein. Wir würden uns freuen, wenn wir Sie mit Ihrem Schiff zu unserem Fest begrüßen könnten.

Für Liegeplätze und warmes Mittagessen werden wir Sorge tragen.

Um uns jedoch diese Arbeit zu erleichtern, bitten wir Sie bei Teilnahme die beiliegende Postkarte auszufüllen und rechtzeitig bis zur Eröffnungsfeier am Samstag dem 27. Mai 1989 um 14.00h einzulaufen.

Die Postkarte bitte bis Ende Januar 1989 zurücksenden, da wir die gemeldeten Schiffe in unserem Programm vorstellen möchten.

Für eine positive Nachricht bedanken wir uns im voraus und wünschen Ihnen Mast- und Schotbruch sowie immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel.

Hafeninteressenschaft
Dieter Hinsch

Siegerliste Klöbenregatta:
1. einmastiges Kielschiff BJÖRN af BREKKU
2. " AURORA von Alto
1. Plattbodenschiff 'Fortuna', Barbierschal
1. Kiel-Zweimaster NOSTRA (Plakette?)
Last Ship home: INGORATA, Plakette
Glühkerzenpreis: EMMA I
Neu: Mast-ab-Preis von BJÖRN gestiftet fü
(hätte '86 Johann Ehlers benötigt, w
Zweimaster den First-Ship-home-Preis

OT, Feuerblüse
a, Plakette
des Konsuls

ABSALON
CATARINA

Plakette für alle, die wegen Durchsetzungskraft des Schippers nicht die Tonne gerundet haben!

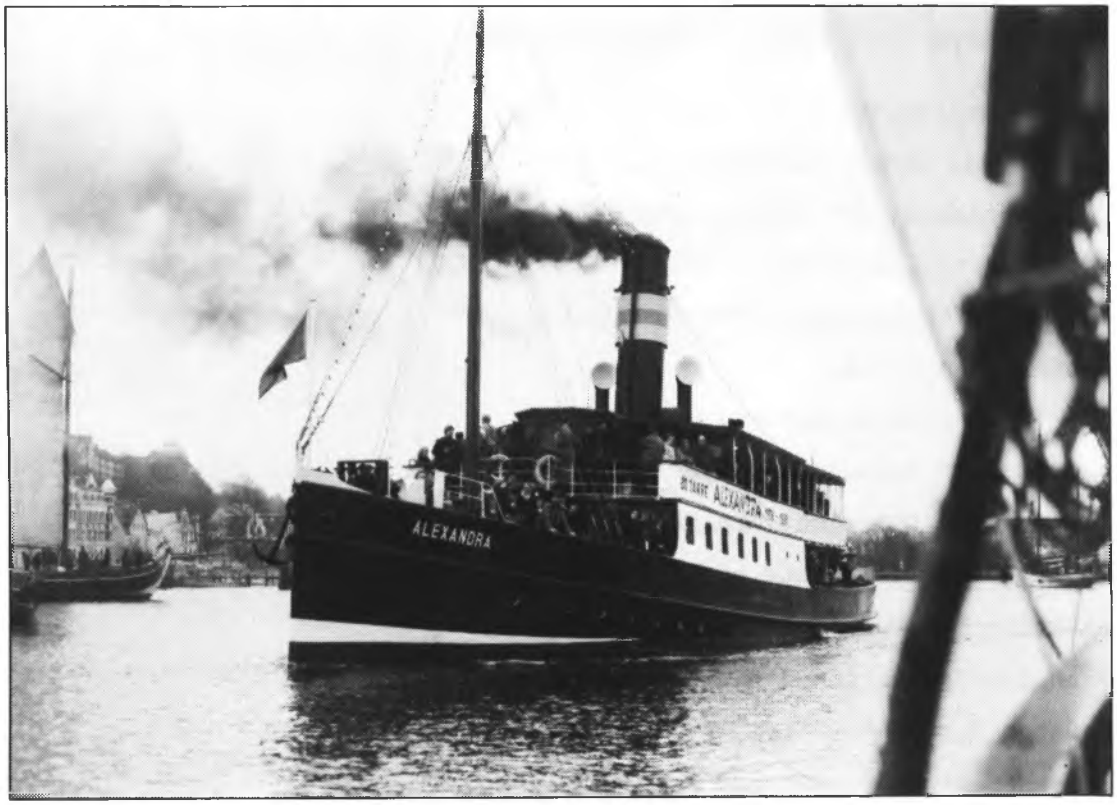
Bis zur bitteren Neige: Der Grogpott mußte von der MAYA nicht nur geleert, sondern auch weitergegeben werden. 1989 heizt sich JÖRMI kräftig mit ihm ein.

GROGTORN M.K.

Nun heult sie wieder: Salondampfer ALEXANDRA, mit 80 noch kein altes Eisen, sondern groß in Form!

JOHANNA
il sie als
nicht bekommen konnten)

FORTUNA
ROSINANTE



Neubau eines Lotsenbootes COLIN ARCHER von 1893 nach Originalplan

Ende des Jahres 1987 entschloß ich mich, mir den Rumpf eines Colin Archer Lotsenkutters bauen zu lassen, da meinen Vorstellungen entsprechend nichts Passendes in Fahrt, alt oder neu, zum Kauf angeboten wurde.
Nach dem Einholen von Angeboten und Besprechungen bei verschiedenen Werften entschied ich mich für die Bootswerft Rolf Krüger in Wedel.

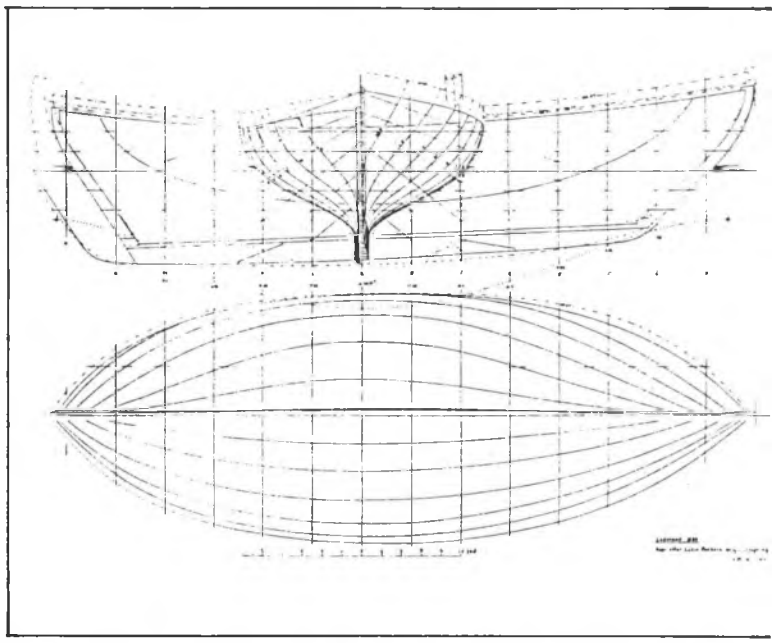
Der Bau des Schiffes

Bei dem Neubau handelt es sich um das Lotsenboot "FEIE", Nr. 57, das auch mehrere Jahre als Rettungsboot im Einsatz war. Gezeichnet und gebaut wurde es 1893 in Larvik von Colin Archer.

L. ü. A.:	36,6 fod	=	11,48 m
Breite:	12,7 "	=	4,oo m
Segelfl.:		=	1o5 m^2

Die Pläne für den Bau ließ ich mir vom Archiv des Norsk Sjøfahrtsmuseums in Oslo schicken, das kurzfristig von den vorhandenen Colin Archer Originalrissen Kopien anfertigt und diese gegen eine Gebühr verschickt.
Die Pläne sind in norwegischen Fuß gezeichnet, 1 norw. fod = o,3137 m
Dieses ist aber nicht die Regel, denn Colin Archer zeichnete auch in engl. und schwedischen Fuß sowie metrischen Maßen.
Nach dem Umzeichnen der Risse in den Maßstab 1 : 1o in metrischen Angaben, dem Zeichnen des Vor- und Achterstevens und der Spanten im Maßstab 1 : 1 erfolgte das Anfertigen der Steven- und Spantmodelle auf dem Schnürboden. Mit diesen Modellen machten wir eine Rundreise zu mehreren Sägewerken; in einem Werk hatten wir Erfolg, es konnte fast unseren gesamten Bedarf an Krummholz in Eiche decken.

Gebaut wird nach traditioneller Weise: keine laminierten Hölzer, also Vor- und Achtersteven, Spanten, Decksbalken, Knie



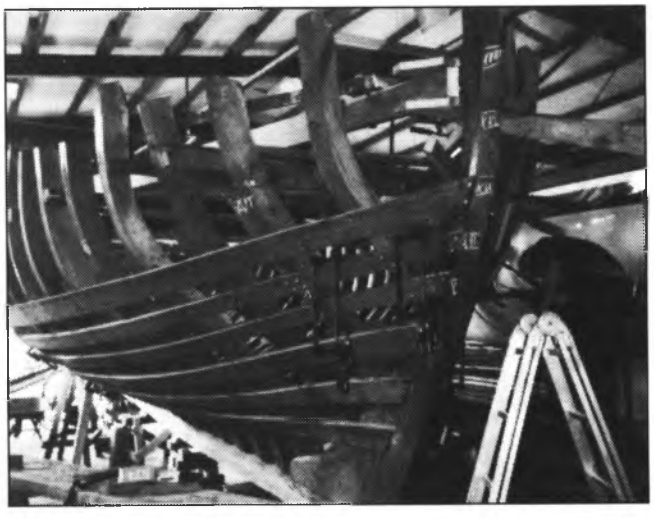
und Bodenwrangen aus Krummholz, Außenhaut- und Decksplanken aus Kambala. Geplankt wurde nach der französischen Methode, also erst nur jede 2. Planke angebracht, die sogenannten " losen Planken ". Dann wurden die Stopperplanken angebracht, die stramm zwischen den " losen Planken " eingetrieben und angenagelt wurden.

(Unter dem Planken nach der deutschen Methode versteht man das Anbringen von Planke an Planke der Reihe nach, oben oder am Kiel beginnend.

Nach langem Suchen wurde mit den Modellen das richtige Krummholz gefunden & an der Blockbandsäge aufgeschnitten.

Es wird französisch geplankt. →

Meister & Lehrling mit einem Spant am Achtersteven. ↓



Das Abdichten der Decks- und Außenhautnähte erfolgt durch Kalfaten mit Baumwolle, Abdeckung derselben im Unterwasserbereich mit Pech, im Überwasserbereich und an Deck mit Kitt.

Die Bäume für Mast und Spieren , alles Douglasien, wurden zusammen mit dem Förster vom Forstamt Rosengarten im Wald ausgesucht. Nach dem Fällen und einer Besichtigung, ob die geforderten Maße gegeben waren und daß keine gravierenden Wuchsfehler vorhanden waren, konnten die Stämme nach Bezahlung zur Werft

Die letzten Vorbereitungen vorm Decklegen.

abgefahren werden, wo aus ihnen der Mast und die Spieren gehobelt wurden.

Die Bauwerft

Der Werftinhaber Rolf Krüger hatte auf der Werft von Johannes von Cölln am Auedeich in Finkenwerder noch den traditionellen Holzbootsbau von Grund auf gelernt zu einer Zeit, da hölzerne Fischkutter noch keine Seltenheit waren. Es folgten Jahre als Geselle bei den Werften Heuer und Heinrich von Cölln in Finkenwerder, auch hier hauptsächlich im Holzbootsbau und in der Reparatur von hölzernen Arbeitsbooten tätig, bis zur Ablegung der Meisterprüfung und der Gründung einer eigenen Werft. Nach zwei Stationen in Altona wurde eine Erweiterung der Werftkapazitäten dringend notwendig; so befindet sich seit 1987 die Rolf Krüger Werft in der Industriestr. 57 in Wedel, das feste Personal besteht aus einem Meister und zwei Lehrlingen, der Inhaber arbeitet aktiv mit.

Zur Werft gehören u.a. eine beheizte Wekstatt, die mitgeheizte Schiffbauhalle, eine Schlosserei, eine 4oo m^2 große Halle als Winterlager und 6oo m^2 Freifläche zum gleichen Zweck. Der Werft angegliedert ist ein größeres Verkaufslager von einheimischen und tropischen Bootsbau-Hölzern und ein Plattenlager, alles abgestimmt für den Bootsbau für Selbstabholer inkl. Beratung.

Fertigstellung und Stapellauf

Der Stapellauf des Colin Archer Lotsenbootes soll im Frühjahr 1989 stattfinden, der Liegeplatz wird im Museumshafen Oevelgönne sein, wo auch in Eigenarbeit das Aufriggen und der Innenausbau erfolgt. Einzelheiten über den Bau des Rumpfes im nächsten Heft.

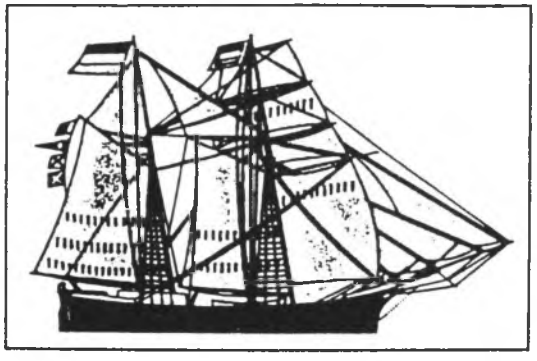
Dieter Meyer
Elbchaussee 16o
2ooo Hamburg 52
Tel.: o4o-88o 88 48

(Anmerkung: Suche noch ein 1/2-Gang Hand-Ankerspill mit Spillkopf, Kettenstärke 11/13 mm)

Förderkreis
Sielhafenmuseum Carolinensiel e.V.
Am Hafen Ost 8
2944 Wittmund 2
Tel. 0 44 64 - 456

SIELHAFENMUSEUM

der niedersächsischen Nordseeküste
in Carolinensiel



DER SIELHAFEN

Das Mitteilungsblatt "Der Sielhafen" ruft auf zur Gründung eines Vereins "Freunde alter Küstensegler" und bittet alle Eigner, Freunde alter Segelschiffe und die, die es werden wollen, sich mit dem Förderkreis Sielhafenmuseum Carolinensiel in Verbindung zu setzen.

Der Förderkreis möchte erreichen, daß die ehemalige Klappbrücke an der Friedrichsschleuse wiederhergestellt wird, damit Schiffe auch ohne den Mast zu legen bis Carolinensiel fahren können.

2. Internationales Segelfilm-Festival Friedrichshafen 23. 9. bis 1. 10. 1989

Seglertreffen 1989 in Norwegen

In Douarnenez trafen wir Douglas Wilmot aus Kristiansund, der uns von dem Projekt der dortigen Mellemværvtet berichtete: Eigner von Museumsschiffen können auf der Werft selbst ihre Schiffe überholen und restaurieren. Es sind alle dazu notwendigen Werkzeuge vorhanden.

Jetzt schrieb uns Douglas mit der Bitte, folgende Termine bekanntzugeben:

COASTAL CULTURE FESTIVAL
July 13, 14, 15, 16
Kristiansund, Norwegen

und

"KYSTEN" NATIONAL MEET
July 28, 29, 30
Gratangen, Norwegen

Wer von den Freunden des Gaffelriggs möchte dorthin segeln? Hier die Adresse für mehr Informationen:
Douglas Wilmot
Mellemværvtet
Vaagen 6500
Kristiansund, Norwegen

Claus Harder

FREITAG 19.MAI	SONNABEND 20.MAI	SONNTAG 21.MAI
EINLAUFEN IN DEN FLENSBURGER HAFEN EMPFANG, GUCKEN SCHNACKEN (GUTSCHEINE EINLÖSEN!)	UM 11" START DER **10. RUM-Regatta** PREISVERTEILUNG **GEBURTSTAGSFEST** IM HOF DES SCHIFFAHRTSMUSEUMS	11" BEIBOOTREGATTA & WASCHBALJEN RALLY RESTABSCHNITTE DER GUTSCHEINE EINLÖSEN

Alexandra

nach 2 Jahren Werftaufenthalt wieder unter Dampf!
"Alexandra", Deutschlands ältester seegehender "Salondampfer" bekommt ihren Liegeplatz am Museumshafen Flensburg
Sie feiert außerdem ihren 80. Geburtstag !!!
Also Grund genug auch das zu feiern
Wir laden gemeinsam mit dem Förderverein Salondampfer Alexandra alle historischen Motorfahrzeuge ein zum internationalen

DAMPFER-TREFFEN am 19.- 21.Mai zur Rum-Regatta

Wie schon seit drei Jahren laden wir auch wieder alle traditionellen Boots- und Schiffbauer, Segelmacher, Blockmacher, Zubehörlieferanten usw. ein zum

GAFFELMARKT

Ausstellung, Kontaktbörse, Präsentation, Verkauf usw.
(Anfragen unter Tel 0461/29122 od. 35950)

Herzlich willkommen zum Geburtstag,
wir freuen uns auf Euch alle!

Rainer Prüß
Vorsitzender

Günther Wulf
Geschäftsführer

MUSEUMSHAFEN FLENSBURG E.V.

Vereinigung zur Wiederherstellung und Erhaltung traditioneller Segelschiffe und anderer historischer Wasserfahrzeuge

10. Geburtstag HURRA! HURRA! HURRA!
MUSEUMSHAFEN FLENSBURG e.V.

GUTSCHEIN für **3 TAGE**
Rum-Regatta
rum-singen
rum-segeln
rum-tanzen
rum-rudern
rum-flirten
Rum-Flasche
rum-labern
rum-machen
rum-hängen
rum-quatschen
rum-fummeln
rum-flachsen
abtrennen + vorzeigen!

Rum-Regatta

Einladung · Indbydelse

Willkommen zur
***10.** Flensburger Rum-Regatta*
Internationale Wettfahrt der Veteranensegler und Nachbauten sowie Sportsegler (bis Bauj. 1936)

1 WOCHE NACH ! PFINGSTEN

19.-21. MAI 1989

Museumshafen Flensburg e.V.

Wir freuen uns auf Euch

EINLADUNG ZUM DEUTSCHEN SEESCHIFFAHRTSTAG

Im kommenden Jahr, genau vom 1. bis 4. Juni 1989, findet in der Nordseestadt Husum der 26. Deutsche Seeschiffahrtstag statt. Es sind dann genau 80 Jahre her, daß erstmals auf einem Deutschen Seeschiffahrtstag Fragen und Probleme der deutschen Seeschiffahrt behandelt wurden.

Genau wie in Cuxhaven 1986 möchte der Deutsche Nautische Verein von 1868 als Veranstalter wieder einen kleinen Wettbewerb ausschreiben. Prämiert werden soll wieder der

bestrestaurierte Oldtimer,

der sich dann in Husum befindet. Ausgesetzt worden sind diesmal

als 1. Preis	DM	1.000,-
2. Preis	DM	500,-
3. Preis	DM	250,-

sowie Buchpreise für weitere Prämierungen.

Für Teilnehmer am 26. Deutschen Seeschiffahrtstag 1989 Husum wird keine Liegeplatzgebühr gefordert.

Der Deutsche Nautische Verein in Gemeinschaft mit dem Nautischen Verein Nordfriesland und der Stadt Husum würden sich freuen, wenn "Oldtimer" mit ihren "jung gebliebenen" Schiffen in Husum das Bild der deutschen Seeschiffahrt mit ihrer Buntheit untermalen können.

Anmeldungen/Auskünfte über die Geschäftsstelle des Deutschen Nautischen Vereins, Stubbenhuk 10, 2000 Hamburg 11 (Telefon:

DEUTSCHER SEESCHIFFAHRTSTAG 1989 HUSUM

Schirmherr Bundespräsident Dr. Richard von Weizsäcker

PROGRAMMENTWURF

Donnerstag, 1. Juni 1989

18.00 Uhr **Eröffnung der Ausstellungen**
- Industrie und Wirtschaft, Verwaltung und Institutionen, Kunst und Historie
Schiffahrtsmuseum Husum

Freitag, 2. Juni 1989

10.00 Uhr **Kongreß-Teil I**

14.00 Uhr **Kongreß-Teil II**

17.00 Uhr **"Nordfriesland stellt sich vor"**
- folkloristische Darbietungen -

18.00 Uhr **Flaggenparade**

Eröffnung des 11. (XXVI.) Deutschen Seeschiffahrtstages 1989 Husum
anschließend **Stehempfang** durch die Stadt Husum

Sonnabend, 3. Juni 1989

10.00 Uhr **Festveranstaltung**
mit Vertretern aus Politik, Wirtschaft, Industrie, Verwaltung, Mitgliedern der 14 Nautischen Vereine aus Flensburg, Kiel, Lübeck, Hamburg, Fehmarn, Brunsbüttel, Cuxhaven, Niederelbe, Bremen, Bremerhaven, Niedersachsen, Wilhelmshaven, Emden und Nordfriesland

13.00 Uhr **Schiffahrtsessen** an Bord zweier Inselfähren

"Bunter Markt"
- Darbietungen auf dem Marktplatz -

16.00 Uhr **Shantychor-Wettbewerb** am Hafen
Kinderseeseln mit Optimistenjollen im Hafen
Begrüßung der Schiffe im Hafen

20.00 Uhr **Bunter Abend mit Ball**

Sonntag, 4. Juni 1989

06.00 Uhr (**Hafenkonzert** des NDR, noch nicht bestätigt)

10.00 Uhr **Ökumenischer Gottesdienst** St. Marien

11.30 Uhr **Abschiedsempfang** und **Siegerehrungen** im neuen Rathaus der Stadt Husum

13.00 Uhr **Flaggenparade - Ende des 11. (XXVI.) Deutschen Seeschiffahrtstages 1989 Husum**

Kontaktadresse zum Deutschen Seeschiffahrtstag 1989 in Husum:

Deutscher Nautischer Verein
Stubbenhuk 10
2000 Hamburg 11
Tel. 040 / 37 39 29

ein Rück&Ausblick

Im Piekfall Nr.28/Sept.1984 erschien unter der Überschrift "Die Fischerziege" ein Beitrag,der sich mit dem kleinen Fischereifahrzeug "Helene" KAS 12 N,befaßte. Die Fischer sagten auf platt "Zeeg",was auch etwas anderes als Ziege bedeuten konnte.Aus der Diskussion um diesen Begriff ergab sich,daß eine Zeeg ein offenes oder wenig gedecktes Fischerboot war,das statt eines Kieles eine Sohlplanke hatte,klinker beplankt war, ursprünglich spnonungslos,und achtern spitz mit dem Steven endete.An die Bünn haben wir nicht gedacht!

Beim blättern in einem Schwedisch-Deutschen Wörterbuch fiel mir "sicht=Sieb" in dir Augen.Aha,dachte ich,dieses Wort kennen wir ja auch im Plattdeutschen.Unsere Bauern sprechen vom "Kartoffel sichten", wenn sie Kartoffeln sortieren,und die Siebe,die sie dazu benutzen,heißen Sicht. Daran mußte ich denken,als mir am Tage vor Weihnachten ganz unverhofft das Buch "LOMMEN UND BUXER" ins Haus gebracht wurde. Es befaßt sich mit den volkstümlichen Booten und Schiffen des Frischen Haffes und der Danziger Bucht.Eines der Boote aus der Familie der Lommen hieß "das(n) Sicken" Das Sicken war eine Fischerlommc mit einem durchflutteten Fischraum!Nun gab es bis 1945 noch die "Lagersau",über die es in dem Buch heißt:

Ein Gefäß,das dem Lommsicken namens=
mäßig und technisch sehr nahesteht,
ist die Lagersau.Sie ist ein 4bis 6
Meter langes Sicken und hat meistens
4,seltener 6,durchflutete Fischkästen
....usw.

Unter der Überschrift "Das Wort Sau" wird eine Erklärung gesucht.Aufmerksam wurde ich, als ich las:

Hermann Frischbier(Preußisches Wörter=
buch II,Berlin 1883,Seite 248) hat
die Varianten Sau,Saw,Sue,Sewe(!) und
Zeuwe aufgezeichnet.

Letzte Zweifel fielen beim letzten Absatz:
"....eine Verbindung zu dem mittel=
hochdeutschen sige,sihe,seihe wasser=
durchlässiges Tuch .... ".

Wörter werden mundartlich immer unterschiedlich ausgesprochen und,wenn das Wissen um die eigentliche Bedeutung verloren gegangen ist,

oft verballhornt.So wie das(!) Sicken sei= nen Namen ganz klar vom niederdeutschen Sicht=Sieb hat,so ist Zeeg eine Verballhor= nung aus Sicht oder Seev=Sieb=Bünn! Zusammenfassend können wir also feststellen: Eine "Zeeg" ist ein offenes oder gering ge= decktes Fischerboot,auf Sohle klinker ge= plankt,ursprünglich sponungslos,vorne und achtern in Steven endend und mit einem durchfluteten Fischraum(Bünn,Däken,Hüd).

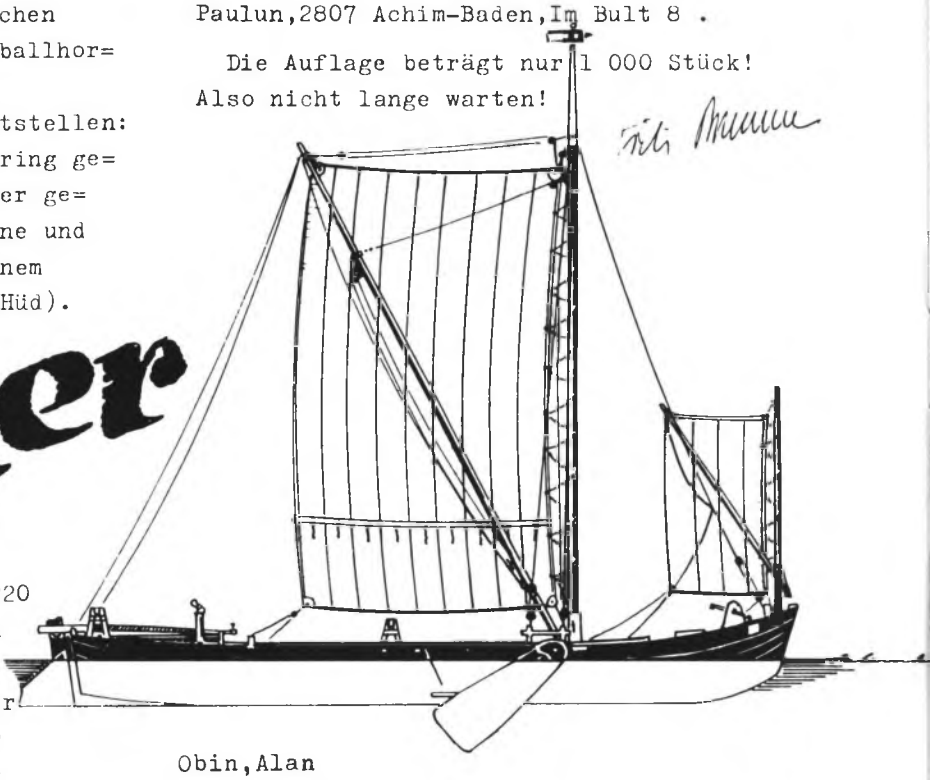
Bücher

"LOMMEN UND BUXER"

"LOMMEN UND BUXER" beschreibt auf 220 Seiten die große Familie der Lommen und lommenartigen Boote und Schiffe des Frischen Haffes und der Danziger Bucht mit dem Weichseldelta,von der kleinen Entenlomme,in der der Jäger liegend sich an die Enten heranpirschte, bis zur frachtfahrenden Schonerlomme in sehr anschaulocher Weise,sowohl technisch als auch volkskundlich.Die vielen Abbildungen,Skizzen und Zeich= nungen beleben den leichtverständlichen Text zusätzlich.
"LOMMEN UND BUXER" ist das doppelte Lebenswerk zweier Männer.Doppelt deshalb, weil ihre wissenschaftlichen Aufzeichnun= gen im Inferno der Jahres 1945 vernichtet wurden.Aber Ostpreußen sind nicht aus Pappelholz geschnitzt!So gingen Sieg= fried Fornaçon und Gerhard Salemke in West-Deutschland noch einmal an's Werk.Der Staat,obwohl durch Gesetz dazu verpflichtet,hat für das Erscheinen dieses Buches nichts getan!Es ist dem Buch nicht anzumerken,daß seine Manu= skripte von zwei Personen stammen und von vier weiteren für den Druck bearbei= tet wurden.Das Buch ist wie aus einem Guß!

"LOMMEN UND BUXER - Volkstümlicher Schiffbau in Ost = und Westpreußen" von Siegfried Fornacon und Gerhard Salemke.223 Seiten im Format ca.19x 26cm. Viele Zeichnungen,Skizzen und Fotografien, im Anhang zwei große Blätter mit Rissen zweier Lommen,Herausgeber "Arbeitskreis historischer Schiffbau e.V.,Selbstverlag. Preis 85.-DM.Zu beziehen bei Hans-Jürgen Paulun,2807 Achim-Baden,Im Bult 8 .

Die Auflage beträgt nur 1 000 Stück! Also nicht lange warten!



Obin,Alan
BIBLIOGRAPHY OF NAUTICAL BOOKS 1989
Warsash Nautical Bookshop,Warsash,South= ampton,SO3 6FY,England,40.00 Pfund Sterl.

Wer sich ernsthaft mit maritimer Litera= tur befaßt,kommt bald dahinter,daß viele der wichtigsten Publikationen bei engli= schen und amerikanischen Verlagen er= schienen sind.Ein sehr interessanter Ne= benaspekt ist die angelsächsische Verlags= tradition,nach der vor Jahren erschienene Titel noch oder wieder lieferbar sind, während sie hierzulande zu Liebhaberprei= sen im Antiquariat gehandelt werden.
Wie aber sich nun eine Übersicht über den einschlägigen Markt verschaffen?Eine sehr gute Hilfe dabei ist die seit 1985 jähr= lich erscheinende Bibliography of Nauti= cal Books.Auch in der aktuellen,stark er= weiterten Auflage 1989 wird jeder der 7000 Titel dreimal aufgeführt,nämlich jeweils nach Autor,Sachgebiet und Titel geordnet, was das Nachschlagen und Suchen sehr er= leichtert.Von besonderem Interesse sind die im Anhang aufgeführten Verlagsadres= sen,da man von den meisten Verlagen die Bücher zum Originalpreis beziehen kann

das logbuch

ZEITSCHRIFT FÜR SCHIFFSBAUGESCHICHTE UND SCHIFFSMODELLBAU

Seit 1964 erscheint die Zeitschrift DAS LOGBUCH und wird viermal im Jahr kostenlos an die Mitglieder des Arbeitskreises historischer Schiffbau e.V. abgegeben. Die Zeitschrift versucht das zu bringen, was über den Rahmen der ausschließlich am Praktischen interessierten Modellbauer hinausgeht. Hauptthemen sind: Hintergrundmaterial zur Schiffbaugeschichte, zu Schiffstypen und einzelnen Schiffen sowie technologischen Spezialproblemen. Sonderdrucke ergänzen das Angebot.

Gegen Voreinsendung einer Schutzgebühr von DM 10,– erhalten Sie weitere Informationen und ein Probeheft vom:

ARBEITSKREIS HISTORISCHER SCHIFFBAU e.V.
Postfach 1126, D-6501 Heidesheim 1

(oder sich erstmal einen Katalog schicken lassen kann).Natürlich hat so eine hervorragende Sache auch einen Haken,hier ist es der Preis:umgerechnet über 120 DM!

Wolfgang Bühling

Chapelle,Howard I.,
THE AMERICAN FISHING SCHOONERS 1825-1935
W.W.Norton&Company,New York/London,1973,
690Seiten,29.30 Pfund Sterling.

Die besegelten Fischereifahrzeuge Neu-Englands gehören zweifellos zu den interessantesten Seglern der Geschichte. Hinsichtlich Schnelligkeit und Seetüchtigkeit sind sie möglicherweise die leistungsfähigsten segelnden Berufsfahrzeuge dieser Größenordnung überhaupt.
Chapelle,Schiffbauer und absolute Autorität auf dem Gebiet der amerikanischen Segelschiffahrt,zeigt die Entwicklungsgeschichte dieser Fahrzeuge von den mehr völlig gebauten Typen der kolonialen Epoche bis hin zu den scharfgeschnittenen Regattaschonern zu Anfang des 20.Jahrhunderts.Darunter sind natürlich so bekannte Namen wie Bluenose,Shamrock und Columbia,aber auch außergewöhnliche Konstruktionen,wie etwa ein flachgehender Schoner mit Mittelschwert.
Der zweite,nicht weniger interessante Teil des Buches nennt sich "Notebook on Details on Gloucester Schooners" und bringt eine schier unerschöpfliche Fülle von Zeichnungen und textlichen Anmerkungen,die der Autor in den Jahren 1932 bis 1939 in Essex(Gloucester) und Boston selbst aufgezeichnet hat.Die äußerst akurat ausgeführten und mit Maßangaben versehenen Detaildarstellungen zeigen Beschläge,Pumpen,Winden,stehendes und laufendes Gut.

Sowohl der konstruktiv-analytische Teil wie der praktisch-deskriptive Abschnitt lassen von der Thematik wie vom Sachverstand des Autors her das Buch zu einem der faszinierensten für den Gaffelfreund geraten.

Wolfgang Bühling

Fielitz,Joachim
WILHELMINE VON STADE
Die Lebensgeschichte eines deutschen Küstenseglers und seiner Besatzung,Verlag: Kreissparkasse Stade,1987,108S.,DM28.80

1912 als stählerner Besanewer bei Jacobs in Moorrege gebaut,war die Wilhelmine bis 1928 unter Segeln,später als Maschinenfahrzeug in der Frachtfahrt auf der Elbe beschäftigt.Länger- und höhergebaut,war für das Schiff auch nach dem Krieg bis 1976 noch wirtschaftliche Fahrt möglich.Joachim Fielitz,Nautiker und ehemaliger Passat-Fahrer,hat von 1982 bis 1985 die Restaurierung im Rahmen eines Jugendprojektes mit Unterstützung der Stadt Stade geleitet.Als Autor dieses Buches hat er auf der Basis eigener Recherchen der Lebensgeschichte des Schiffes nachgespürt und zahlreiche Dokumente zusammengetragen.Vor allem der enge Kontakt zur früheren Eignerfamilie brachte viele Erste-Hand-Informationen über die Elbschiffahrt jener Zeit zu Tage,die teilweise als Originalzitat (in Plattdeutsch)wiedergegeben sind.
Im zweiten Abschnitt wird sehr lebendig die Restaurierungsarbeit geschildert und über die ersten Reisen mit Jugendlichen berichtet.
Diese Buch möchte man den Verantwortlichen der Kommunen und Länder auf den Schreibtisch legen.Zeigt es doch die Vielfältigkeit der positiven Aspekte auf, die es um ein derartiges Projekt gibt. Daß etwa,weit über die bloße Denkmalspflege hinaus hier Heimatgeschichte lebendig erhalten wird.Oder zu welcher Begeisterung und zu welchenm Engagement Jugendliche fähig sind,wenn man Ihnen positive Ansatzpunkte aufzeigt und ein Bespiel vorlebt,während anderwärts es beim Gejammere über die Orientierungslosigkeit unserer Jugend bleibt.

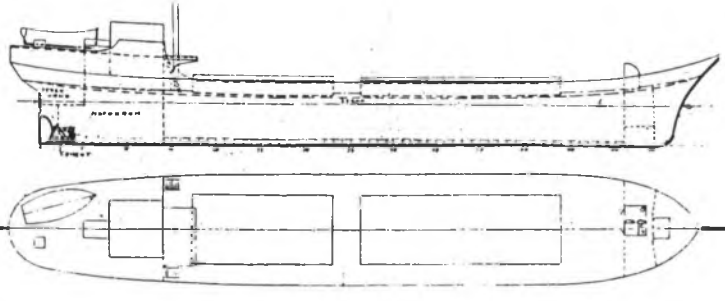
Wolfgang Bühling

Deckshand/Bootsmann gesucht?
Ich stehe in der Saison '89 zur Verfügung, um bei U-Törns Hafengeburtstag, Tagestouren, Charterfahrten etc. tatkräftig zuzupacken. Ich bin 29, gaffelsegelerfahren, dekorativ und praktisch zugleich. Ulrike Weber, Tel.: 040/ 851 15 48 (ev. Nachricht hinterlassen, rufe zurück!)

Gibst du mir/oder hol ich von dir?

BRITA LETH
VOLDEN 14 # 22, DK 8000 ÅRHUS C
TELEFON 06 13 70 36 / 06 13 70 55

LAKSEN ex HERMANN, 228-t-Coaster, früherer Schonerrumpf, seeklar, Nav.- und Sicherheitsausr. in Ordnung, Bj. 1913 Waterhuizen, 41,51 m LüA x 6,62 x 2,65 m, Detroit-Diesel 1979, 318 PS, GL +100 A 4 Nordsee, Spezialgutachten 1982, auf Wunsch neues Gutachten. 350.000 DKr od. nächstl. Gebot. Weitere Informationen: Otto Leth, Volden 22, DK 8000 Arhus c, Tel. int. + 45-6-13 70 55.



ALLERLEI ZU VERKAUFEN

-Ein Refleks-Schiffsofen Typ 61MS,5,8Kw mit Kupferschlange fürZentralheizung 500.- (Neu mehr als1200.-)

-2 Kachelöfen,ca.80x40x70, Schamott in Ordnung,je Stck 250.-

-Badeofen mit Kupferkessel für Kohle bzw.Holz 100.-

-Gehobelte Pitch-Pine-Planken f. dingy-bau,10 Stck. ca 15x300x3600,6 Jahre abgelagert, zus. 300.-

-Baumwollsegeltuch,90cm br. auch zB.für Kajütaufbau-Dach (bestens bewährt) Meter 8.-

-Fiele Fettpressen für Schmierstellen,Stck.ca.20.-

-Druckschlauch,Gummi u. Kunststoff mit Gewebe-Armierug,zB.f. Kühlwasser O Innen19,noch ca.20 mtr., mtr. 4.-

-Sonst noch: dickes Tauwerk,zB f.Dingy-fender, billig.

Des Weitern, aus der Appel-und-Ei-Preisklasse:

-Verstellpropeller, Bronze, ca.1400ø zum Schrottpreis, letzter Versuch

-Vielerlei Beschläge, teils zum Ändern, z.B.:Bootshaken, Schiebebäume,Steven-u.Ruder-Beschläge f.Boote,Haken,Mast-u.Baumringe,Rackringe...

-1 Sachs 2-Takt-Benziner für Generator-Antrieb(Vorkriegs-Modell?)

-1"museale" Lichtmaschine mit Benzinantrieb für 12V

-Diverse Gas-u. Petroleum-Kocher

-1Dieselförderpumpe mit Keilriemenantrieb u.E-Motor (wohl aus Zapfsäule)

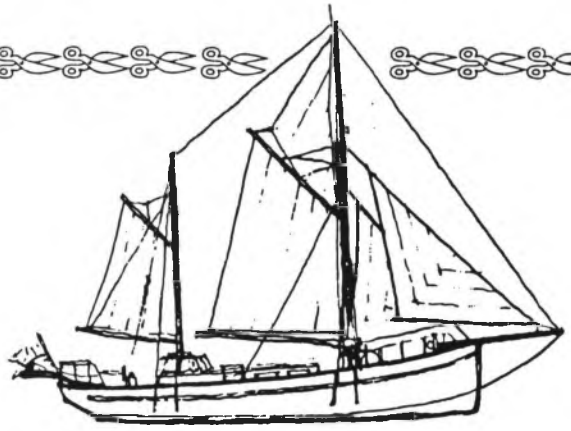
-Aus Holz:Türen,Schubläden, Fenster,Scheinleit-Deckel, Türblätter mit Füllungen

Ansonsten noch ein Haufen Kram für Schiffs-Bastler u. Artverwandte.Ruf doch mal an: Chr.Bauer,040/444772 ab 19.00 h (meistens)

---

in Hamburg für Sommer und Winter, mindesten 40 qm, sucht dringend PIEKFALL-Redakteurin Monika Kludas !

Meine kleine Wohnung platzt aus den Nähten. Archiv, Fotos, Bücher und Schreibmaschine brauchen neuen Raum, damit Ordnen und Suchen nicht überhand nehmen.
Dann werde ich noch mehr Möglichkeiten und Zeit haben, das PIEKFALL in Schwung zu halten.
Wer eine solche Wohnung kennt, rufe bitte bei mir
(040) 270 47 71
an, oder sage einem PIEKFALL-Mitarbeiter Bescheid.



"MARY" Galeaserigget hajkutter.

Baujahr: 1912 auf der Esbjerg-Werft.
Länge 11,6o m excl. Klüverbaum und Davids.
Breite 3,65 m.
Tiefgang 2,oo m.

1974 auf der Werft total umgebaut.
Materialien : Eiche auf Eiche, Deck und Kajütendeck usw.
1 1/2" Teakholz, Masten aus Lärche.

Das Schiff ist in bestem Zustand und hat gute Segeleigenschaften.

Ausstattung: 3o PS Saab-Diesel, wassergekühlt.
VHF-Radio, Kühlschrank, Echolot und Log.
Neue Segeljolle samt älterer Rettungsinsel vorhanden. 22o Volt Landanschluß.

Einrichtung: Vorkajüte mit 4 Kojen.
Große Hauptkajüte mit verschiedenen Schränken und Olofen und zwei großen "Sofas".
Große Pantry mit Gas-Kocher und Wasserbecken mit elektrischer Pumpe.
Toilette mnit Handewaschbecken.
Radio-und Navigationsraum.
Cockpit teilweise überdeckt mit Radsteuerung.

Preis: Dkr. 325.ooo,--

Kontaktanschrift: O. F. Mathies, Alsterglacis 4, 2) Hamburg 36
Tel. o4o 449813

Ewer-Boot zu verkaufen

3,5 X1,65 m, Bj. ca 1960 ,Bootsw.
Günther Pehrs ,Glückstadt .
Preis : 1.000,- DM VB.
Norbert Rosien
Böverstland 55
2000 Hamburg 53
Tel.: 84 65 81

Verkauf

" H E I L H O R N "

39' Lotsenkutter nach Colin Archer Riss von 1899.
Gebaut 1976 in Norwegen. Norwegische Föhre auf laminierten Eichenspanten. Teak-Deck.

Länge 11,90 m
Breite 4,06 m
Tiefgang 1,90 m
Verdrängung ca. 17,00 t
Takelung, Gaffelkutter, 93qm am Wind
Mercedes Diesel 60 PS

Das Fahrzeug ist komplett ausgerüstet, Liegeplatz Oslo
Neuwert heute ca. 350 - 400 TDM
VB DM 148.000,--

Der Eigner verkauft, weil ihm die Betreuung und Nutzung einer historischen Colin-Archer-Yacht des Norwegischen Seefahrtsmuseums übertragen wurde.

Weitere Informationen durch Uwe Griem, Am Rehm 25, Ahrensburg, oder direkt durch den Eigner Thoralf U. Qvale, Lybekkveien 15C, N-0385 Oslo 1.

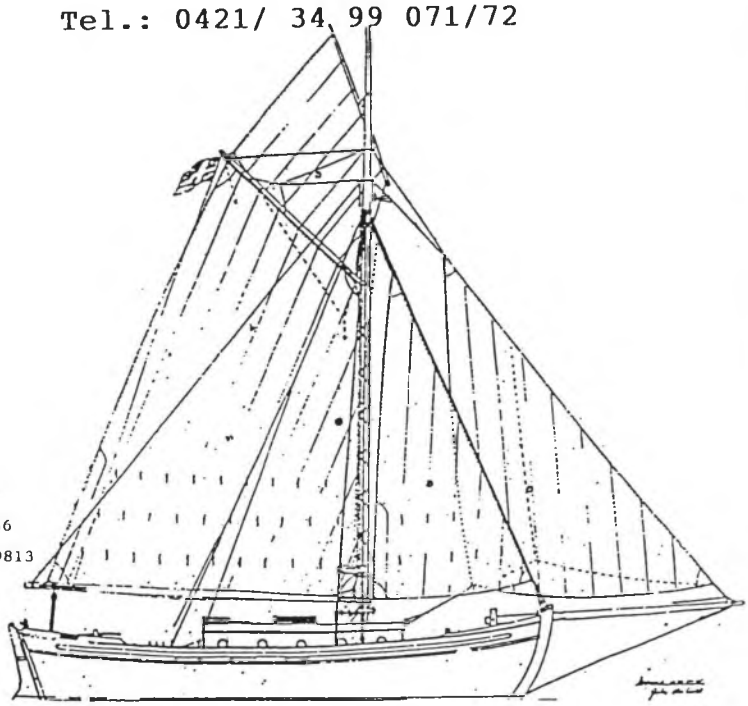
Zu verkaufen:

Dutch Vlet 4,0 x 2,0 x 0,30 m
Bj. 1982, Holz: Cambala/Eiche geklinkert
Gaffel getakelt, Segel: rot, segelklar
Außenborder Johnson 5 PS Bj. 1983
Winter- und Sommerpersenning
inklusive Trailer
alles zusammen: VHB 6.000,-- DM

Peter Ockelmann, Blankeneser Hauptstr.59
2000 Hamburg 55, Tel. 040/86 95 31
(tags: 5496-2340)

2 Kadematic 6 B nie gebraucht und fast nie benutzt.

Tel.: 0421/ 34 99 071/72



Liebhaberstück.
Dänisher Jacht - MATRUSKA
Hist. Werftneubau 1974
Lärche auf Eiche geklinkert
Gesund und gepflegt
Fahrtensegler - Gaffelrigg

9,85 X 3,6o X 1,65 m - 11 GT
Ruder-steuer, Teakdeck und Dächer
6o qm Segel, 36 PS Volvo-Penta

Ausbau Schwartz
Einrichtung komplet mit Ölofen
Liegt DK Årøsund
Preisidee - 11ooo0,oo DM

Werft Årøsund Bootsbauerei
DK 6loo Hadersleben
Tlf. DK o4-584314

COLIN-ARCHER 40'-Gaffelketsch, Oregon-Pine-Steckmast, neuw. rote Segel (Klüver, Sturmfock, Fock, Groß, Besan, -stag, Try); Ferrozementschale und -deck werftmäßig gegossen; gr. Salon, Pantry: 2fl. Petr.-Kocher m. Backofen, Doppelspüle; DB 220 marin., 2Kreiskühlg., Walker Schlepplog, Niroreling, Vorr. f. Aries-Selbststeueranl.; Liegepl. Ijsselmeer; VB 65.000 DM, Gisbert Kapp, H.-Löns-Str. 12, 422 Dinslaken.

BETTY IN NEUEN HÄNDEN

Es hat sich mittlerweile herumgesprochen: Die "Betty of Colchester" befindet sich seit einem Jahr in den Händen einer neuen Eignergemeinschaft - sozusagen in anderen Umständen! Jürgen Zippel, Ulf Gerhardt, Christoph Ostertag und Peter Cordes erlagen als langjährige Folkebootsegler dem Charme der alten Dame, der durch den Verkaufsanstrich von Jo Kähne noch wesentlich gesteigert wurde. Die anfängliche Furcht vor den ungewöhnlichen Dimensionen von 12 Tonnen Gewicht, 15 Meter Länge und 95 m² Segelfläche legte sich überraschend schnell. Bei den Rangierarbeiten im Museumshafen half anfangs Peter Hofrichter. Ihm sei Dank dafür! Jetzt geht auch dieses wie von selbst.

Die erste Reise durch Nord- und Ostsee vermittelte vollkommen neue und unbekannte Segelgefühle. Bei der massenhaften Verbreitung von high-tech in Plastik scheint nur noch Altes in Holz und Hanf Aufmerksamkeit zu erregen. Jedenfalls war uns die entgegengebrachte Bewunderung zunächst lieb, zum Schluß schon fast peinlich. Manches Mal wäre die Verständigung mit den eingeborenen Friesen durch bessere Kenntnis des Plattdeutschen noch intensiver gewesen. Aber vorsichtig wie wir sind, zogen wir häufiges Ankern den risikoreichen Manövern in engen Häfen vor, so daß das Training dieser Mundart angesichts heißer Diskussionen über gerechten Strafvollzug, Ethik des Arztes oder Bekämpfung der Arbeitslosigkeit in Hamburg leider unterblieb.

Bleibende Erlebnisse vermittelten WaschPo-Einsätze in bisher nicht gekannter Penetranz. Das Kreuzen bei schwierigen Wind-, Strom- und Wasserverhältnissen vor Trischen nutzte ein die Behinderung suchendes Polizeifahrzeug zur Belehrung per Megaphone: Im Wiederholungsfall kostet das Geld! Geld kassierte auch ein schlauchbootbewaffnetes Team im Sperrgebiet vor Damp, wohl wissend, daß die es kennzeichnenden Tonnen geschnitten werden.

Seglerisch befinden wir uns noch am Anfang der Lernkurve. Der neue Klüver bedeutet sicherlich Zuwachs an Geschwindigkeit (Wo blieb sie nur bei der Konsul-Klöben-Regatta?). Eine neue Fock wäre nicht schlecht (Wer stiftet sie?). Im übrigen stellen wir fest, daß das Toppsegel mindestens zwanzig verschiedene Möglichkeiten bietet, es falsch zu setzen. Auch hieran müssen wir arbeiten.

Die Pläne für 1989 sind in Umrissen erkennbar: Rum-Regatta, ein wenig Norwegen mit drei verschiedenen Crews, im übrigen die Elbe. Weil es uns im Museumshafen so gut gefällt, werden wir sicherlich im September unseren zweiten Einstand feiern. Wir sind gespannt, wer kommt. Bis dahin!

Für die Eigner
Peter Cordes

Vor den Erfolg haben die Götter den Schweiß gesetzt - oder -
"Nichts Neues vom Maltzahn ?"

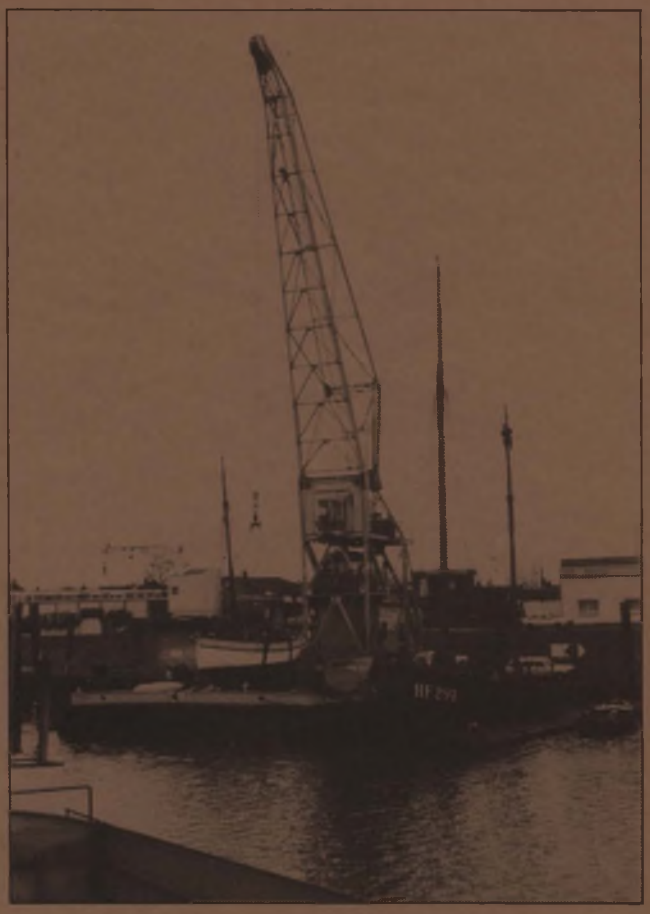
von Holger Behöhr

Mitnichten! Seit drei Wochen ist die Behrenswerft regelmäßig am Wochenende in rostige Staubschwaden eingehüllt, ertönt das Gekreische von Schleifscheiben und Drahtbürsten,ein Poltern und Rumpeln und mäßig unterdrücktes Fluchen. Ich sage nur "Ballast".....
Wir alle sind uns darüber einig,daß man bescheuert ist,wenn man diese Arbeit tut und daß man sie besser als "Fremdauftrag" hätte vergeben sollen!
Vom Stapel mit Schwung das Eisen auf eine Stellage,schleifen,bürsten,immer zwei von den Klötzchen,jedes zwischen 40 und 60 Kilo leicht,aufs Wägelchen,runter den Berg und auf den Ponton (wer hat eigentlich da das Gefälle eingebaut und warum ist immer Ebbe??)Klotz vorn Bauch,Treppe hoch,großer Schritt 1.)über große Lücke, 2.)über hohe Schanz,Lächeln nicht vergessen,ran ans Luk und nun rutschen lassen, — nicht auf die Maschine,Klotz wieder vorn Bauch und einmal bitte zum Vorschiff - wo,zum Teufel,sind die Flurplatten geblieben und warum hängt der eine Decksbalken so tief??? Einölen mit Wisura und zwischen die Spanten mit dem Ding! Der Nächste ,bitte!
Wir haben frohen Mutes aufgegeben,zu zählen,der Stapel oben ist zu zwei Dritteln abgetragen,und wir haben das beunruhigende Gefühl,Maltzahn habe sich kaum bewegt. Aber:"Vor den Erfolg....."s.o. Warte,wenn Du erst die Kette im Bauch hast und den Klüverbaum an der richtigen Stelle.
Sieh an,vom "Holz"sollte ich berichten, von den Masten,den Gaffeln und den Bäumen Die sind nämlich fertig,Hannes hatte einen ordentlichen Schlag reingehauen, Jochen in Windeseile Drähte abgelängt,die Kleedkeulen klapperten um die Wette (Henri gegen Steffen,konntest gar nicht so schnell gucken,wie das rotierte)und dann traf sich alles Sonnabend vorm ersten Adventslauf HHLA I morgens um sechs und gemeinsam schipperten wir nach Altenwerder. Kaum zu fassen,Hannes und Klaus hatten über Nacht diese ganzen nicht gerade kurzen bzw. leichten Hölzer übern Deich gezaubert,die Schwimmkrancrew staute alles an Deck,ruckzuck,vorn und achtern 'ne Handbreite Platz,ab nach Finkenwerder, Schwimmkran festgemacht und Maltzahn

längsseite gebracht.

Bis auf die Tatsache,daß wir den Klüverbaum mit Schwung an seinen ihm zugedachten Platz brachten,oder sozusagen fast, denn entweder war das Loch zu klein,oder der Baum im letzten Drittel zu dick,jedenfalls bekamen wir ihn da erst nicht wieder heraus (Ihr glaubt gar nicht,was wir alles aufgestellt haben,und der Kran hätte fast noch die alte Maltzahn am Klüverbaum aus dem Wasser gehoben und abgeschüttelt) ,also ,bis auf dieses Malheur ging die Aktion wie geschmiert.Es gab unzählige Helfer,einige Zuschauer,etwas Presse und 50 Liter Erbsensuppe,wobei gesagt werden muß,daß von der die Hälfte übrigblieb, nicht,weil sie nicht schmeckte,sondern weil alle lieber arbeiten wollten!
Gegen 15 Uhr standen die Masten fest im Fundament,provisorisch verstagt,da wir die endgültigen Drähte aus arbeitstechnischen Gründen wieder abnahmen.So nebenbei hatte der Kran noch schnell die "Windsbraut"an Deck genommen,kurz nach vier verließen wir Finkenwerder,noch vor 18 Uhr waren alle Einheiten im Museumshafen wieder auf ihre angestammten Plätze verholt.Gemütlicher Ausklang im Anschluß auf dem Kran.

Insgesamt war es eine tolle Aktion und denjenigen,die nicht dabei waren,sei gesagt:Ihr habt etwas versäumt!(Es hat auch fast nicht geregnet)
Allen Helfern sei an dieser Stelle noch einmal herzlich gedankt.



Der Maltzahnförderkreis E*

"Wie man einen Feudel auswringt"
Dargestellt anhand einer wahren Begebenheit und ihre Nutzanwendung.

Bevor mein Freund Lothar das Segelmacherhandwerk erlernte,wurde er von seinem Vater als Junge auf den Schoner "Schwalbe" von Schulau gesteckt; - zum Abgewöhnen versteht sich.

Eine der ersten Amtshandlungen meines Freundes Lothar war das Aufklaren des Ruderhauses. Dabei erhob sich für ihn die Frage:Wie wringt man einen Feudel aus? - "Man legt ihn zweimal zusammen und dreht ihn so lange,bis kein Tropfen Wasser mehr herauskommt.", werden Sie, verehrter Leser,sagen,und so dachte auch mein Freund Lothar.Schiffer Lührs,der das sah, kriegte beinahe einen Dalschlag:"Du dreihst em jo dat Genick af!Ick schall woll alle halwe Johr 'n neen köpen?",brüllte er,und dann ganz ruhig:" Gif mol her!".Gehorsam reichte mein Freund Lothar seinem Schipper den Feudel, - und klatsch,hatte er ihn im Gesicht.
"So,nu paß' op!".Schiffer Lührs tunkte den Feudel einige Male kräftig in die Pütz, faßte ihn dann mit der linken Hand an einem Timpen und zog den Feudel durch die rechte Faust.Darauf legte er ihn einmal zusammen und wiederholte den Vorgang.Nun legte er den Feudel ein weiteres Mal zusammen,der war jetzt sozusagen vierschäftig,und drückte ihn mit der rechten Faust ,von oben beginnend, aus.Zum Schluß wrang Schiffer Lührs das gute, teure Stück kurz und schonend mit zwei halben Törns. "So ward dat mokt!",sprach er belehrend zu meinem Freund Lothar,dem späteren Segelmacher.

Die Beweise waren im wahrsten Sinne des Wortes schlagend und haben meinen Freund Lothar zutiefst beeindruckt.Später,als Bootsmann,hat er sein ökonomisches Wissen an Generationen von Naukes weitergegeben. Liebe Gaffelfreunde,wenn Ihr einen Jungen fahrt,schaut dem 'mal auf die Finger! Wetten,daß der das nicht kann?Wenn Ihr aber statt seiner einen Schlitzmatrosen an Bord habt,dann seid vorsichtig,denn der hat ja siene Snut nich tau'm Druphaun!Kloppt em man up't Gat,ober mit Gefeuhl,-von wegen der Psyche. FB