PIEKFALL

Mitteilungsblatt für die Freunde des Gaffelriggs № 41 90

Utzes neue Jagt
'Die zwei Schwestern' aus Flensburg
zum ersten Mal unter
Rahsegeln
Die gesamte Werftcrew von Ebbe
an Schoten & Brassen im
November 1989
vor Søby.

FREUNDE DES GAFFELRIGGS

Die Vereinigung "Freunde des Gaffelriggs" - 1973 ins Leben gerufen - ist ein lockerer Zusammenschluß von Eignern, Seglern und Sympathisanten traditionell geriggter Segelschiffe aller Größen. Sie ist kein eingetragener Verein, eine formelle Mitgliedschaft, Vorstand, Mitgliederversammlungen, Ausschußsitzungen usw. gibt es nicht!

Möglichkeiten zur Kontaktaufnahme untereinander ergeben sich durch das Mitteilungsblatt der "Freunde des Gaffelriggs" PIEKFALL und die Treffen, die mindestens dreimal im Jahr stattfinden: das Wintertreffen in Hamburg (Mitte Februar), die Rum-Regatta auf der Flensburger Förde (im Mai) und die traditionelle Rhinplatte-Rund-Fahrt auf der Elbe (im Oktober).

Das PIEKFALL erscheint 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. Als Unkostenbeitrag werden zur Zeit DM 30,- pro Jahr erhoben. Man erhält bei rechtzeitiger Einzahlung das PIEKFALL und die Einladungen zu den Treffen zugeschickt.

Ein "#" vor der Adresse bedeutet, der Empfänger hat für das laufende Jahr nicht bezahlt, bei "##" sogar zwei Jahre nicht. Wer dreimal nicht zahlt, wird aus der Adressenliste gestrichen.

Einzahlungen an: Museumshafen Oevelgönne Sonderkonto Nr. 11 88 48-200, BLZ 200 100 20, PGA Hamburg.

Wer Lust hat mitzumachen, wendet sich direkt an eine der folgenden Adressen:

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

Wolfgang Friederichsen (Museumshafen Oevelgönne e.V.)
Oevelgönne 107 - 2000 Hamburg 52 Tel: 040/880 81 80

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 / 2593

E. Hintzmann (Schwimmende Museen Kiel eV)
Yorckstr. 5, 2300 Kiel 1 Tel: 0431 / 83723

Bernd Frommhagen (Museumshafen Lübeck eV) c/o S+G Implants
Grappengießerstr. 34, 2400 Lübeck Tel: 040 / 258061

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: 04821/3345

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

PIEKFALL

IMPRESSUM

Monika Kludas Red.
Gerd Büker
Walter Ribbeck Nr.40
Georg Grahlmann
Fritz Brunner
Kai Greiser
Jürgen Kalbreyer
Gudrun Schleif
Elmar Specht
U. & T. Prigge
Herbert Karting
Uwe Griem
Douglas Wilmot
Ernst Hintzmann

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.

Textgestaltung

GESCHICHTEN usw. 28 Anschläge pro Zeile, Abstand anderthalb Zeilen, 30 Zeilen pro Blatt;

TERMINE, ANGEBOTE usw. 40 Anschläge pro Zeile, sonst wie oben; auch Original-Einladungsbriefe; private Angebote sind kostenlos, gewerbliche sowie der Abdruck von Fotos in dieser Sparte nur gegen Kostenübernahme!

Illustrationen

ZEICHNUNGEN möglichst als Originale (mit frankiertem Rückumschlag) oder als gute Kopien (keine blassen Linien);

FOTOS nur als Originale (Rückumschlag) mit gutem Kontrast, Format ab 9x13 cm, Bildunterschrift auf gesondertem Blatt;

Fotos / Zeichnungen numerieren und im Text Plazierung mit Bleistift kennzeichnen.

ALLE EINSENDUNGEN bitte gleich an die Redaktion!

HORIZONTERWEITERUNG

Unter allen Seglern gibt es zur Zeit nur noch ein Thema: Warst du schon oder wann fährst du rüber? Viele wollten die Ersten sein, ließen ihre Schiffe, die schon im Winterlagen standen, noch einmal kranen, um Mitte November her- oder Ende Dezember hinzusegeln.

Nach jahrelangen freundlichen Kontakten, die meist hinter vorgehaltener Hand berichtet wurden, darf jetzt Ossi wie Wessi segeln, wohin er und sie wollen. Nun ist es berechtigt (zumindest in der Ostsee), das Wort von der Freiheit der Meere etwas lauter auszusprechen.

Aber bei allem Reden dürfen wir nicht vergessen zuzuhören, was die anderen zu sagen haben, was sie erwarten oder gar befürchten. Normal ist das alles noch lange nicht, was sich da auf dem Wasser abspielt. Übung für beide Seiten wird sich erst mit der Zeit einstellen.

Nach dem euphorischen Anfang des neuen Jahres befällt mich Unsicherheit. Mit Niro- und Lack-glänzenden Schiffen werden die Westgermanen in den DDR-Häfen einlaufen, aber werden wir mit unseren Festmachern auch unsere Idee überbringen können, daß wir mit unseren traditionellen Segel- und Motorfahrzeugen die ganz besondere Verbundenheit der Menschen mit der See, der Natur und eigener Geschichte pflegen? Und gestehen wir diese Haltung den anderen Seglern in Ost und West vorbehaltlos auch zu?

Zur Freiheit der Meere gehört die Freiheit der Menschen; wir sollten sie achten und gegenseitig darauf vertrauen dürfen.

Ich freue mich schon auf neue Begegnungen!

Reuiker

Klas Koch

Inhaltsverzeichnis

Aus der DDR	4-5
Zeesboote	6-9
Flußschiffbau	10-13
Dielenboot-Heuer	14-16
Hattrick bei Ebbe	17-23
'Hoffnung'-'Immanuel'	24-25
Stade	26-27
Glückstadt-Konsul K.	28-29
'Andromedar'	30-33
Holznägel	33-34
Jekt	34-36
Mellemvaerftet	37-39
Dampfschoner	40-41
Kiel	42-43
Termine	43-47
Rezensionen	47-53
Anzeigen	53-55

zeesboot treffen in der ddr

Nicht nur als Zuschauer (und manchmal sogar als Mitsegler) dürfen nun die Oldie-Fans an die DDR-Küste, sondern auch auf eigenem Kiel (wer hat). Deshalb ist bei den beiden Zeesboot-Treffen in Wustrow (Fischland, Saaler Bodden) am 8.7. und in Bodstedt am 8.9. mit großem Andrang zu rechnen. Um nicht die Regatta wegen einer geschlossenen Decke von Ankerliegern ausfallen zu lassen, sollte sich jede/r Segelwillige zuvor mit seinem Museumshafen über die Organisation unterhalten (Kontakte laufen schon seit langem!). In jedem Fall sollte kein Schiff unangemeldet zu einem der Treffen segeln.

Einreisebestimmungen zur Zeit des Redaktionsschlusses Mitte Januar: Reisepässe für jedes Crewmitglied (kein Visum, kein Pflicht- oder Mindestumtausch), für den Schiffsführer/in zusätzlich die der BRD entsprechenden (vorgeschriebenen) Schiffsführerscheine. Bei der Ein- bzw. Ausreise ist eine Meldung bei den Grenzkontrollpunkten erforderlich: Wismar, Timmendorf/Poel, Warnemünde, Stralsund und für Sportboote zusätzlich: Barhöft (südl. Hiddensee), Libben (nördlich zw. Hiddensee und Rügen), Thiessow-Schiff bzw. Insel Ruden (Greifswalder Bodden Ost) und Karnin (Insel Usedom für das Oderhaff).

Da sich die Bestimmungen aber noch mehrmals ändern können, sollte sich jede/r kurz vor Reisebeginn noch einmal informieren.

RICHTIGSTELLUNG S.13

Im PIEKFALL Nr. 40 hat sich im Titel ein Übertragungsfehler eingeschlichen, der nach Korrektur schreit: Es muß schlicht heißen:

EIN BERICHT AUS DER DDR übermittelt VON GERD BÜKER

100 JAHRE BOOTSBALL IN FREEST

Natürlich handelt es sich um die Werft JAHRLING in Freest. Die Werft DINSE befindet sich in Stralsund.

Als dieser Bericht vom Stapel gelassen wurde, war es nicht ratsam, den Artikel unter dem Namen des Gaffelfreundes aus der DDR erscheinen zu lassen. West-Kontakte wurden von den Staats-organen noch argwöhnisch beäugt. Herbst 89! Fast schon vergessen, daß es mal so war?

Inzwischen haben sich die Ereignisse überschlagen und die Beziehungen zwischen Ost- und West so dramatisch gewandelt, daß heute der Verfasser des Artikels hier ganz selbstverständlich genannt werden kann:

Walter Ribbeck aus Stralsund, der Schipper des Zeesbootes SUNDDRIEVER, auf dem ich zur Zeesboot-Regatta 89 in Bodstedt zu Gast war. Daraus haben sich Kontakte ergeben, die so erfrischend herzlich und selbstverständlich sind, wie es unter "Gafflern" eben so ist. Ich find'da keinen Unterschied zwischen Hüben und Drüben! Es ist, als hätte sich uns die OST-WEST Passage aufgetan.

P.S. Drückt Gorbi die Daumen, daß ihm keiner das Ding zurückdrehen kann.

Gerd Büker
Museumshafen Flensburg

A. Avis Mittwoch, den 17. Januar 1990

Flensburger Skipper halfen bei der Geburt

Traditionsseglervereinigung der DDR gegründet

Vier Vorstandsmitglieder des Museumshafenvereins Flensburg reisten am vergangenen Wochenende in die DDR, um als »Geburtshelfer« der Traditionsseglervereinigung der DDR zur Seite zu stehen, die an Bord des alten Passagierschiffes »Fritz Heckert« im Hafen von Stralsund von 22 Eignern von historischen Segelfahrzeugen gegründet wurde. Ziel ist die Erhaltung und der Betrieb Traditioneller Segelschiffe und anderer historischer Wasserfahrzeuge sowie der Aufbau von Museumshäfen an der Küste der DDR.

Bereits im vergangenen Jahr gab es umfangreiche Kontaktgespräche, als zwei Dozenten der Universität Greifswald mehrere Tage Gast des Museumshafens Flensburg waren. Grund des Besuches waren das besondere Renomme des Flensburger Museumshafen, das sich auch in der DDR rumgesprochen hatte.

Man bat die Flensburger um Hilfestellung bei der Vereinsgründung und wollte die besondere Erfahrung und das KnowHow in Sachen Integrationsarbeit, Öffentlichkeitsarbeit, Projekte, Veranstaltungen usw. nutzen.

Nach intensiven Kontakten und Vorbereitungen war es dann am letzten Wochenende soweit: 22 gestandene Schipper aus den Regionen Rostock, Stralsund, Rügen, Greifswald, Berlin und Leipzig beschlossen die Satzung der unabhängigen Vereinigung der DDR und wählten ihren Vorstand. Und in der ersten Amtshandlung des neuen Vorsitzenden, Hans Peter Wenzel wurde sehr zur Überraschung der Flensburger der Vorsitzende des Museumshafens, Rainer Prüß zum Ehrenmitglied gewählt.

Dr. Reinhard Bach vom neuen Vorstand aus der DDR begründete diesen Beschluß mit den Worten: »Die Unterstützung der Flensburger war für uns von unschätzbarem Wert. Sie haben zehn Jahre Vorsprung und bereits die nötigen Konzept- und Strategieempfehlungen. Im November gaben die Flensburger so wesentliche Hilfestellung, daß wir uns gar nicht vorstellen können, was wir ohne diese Hilfe gemacht hätten.« Die Schiffe der DDR-Schipper repräsentieren die ganze Vielfalt der traditionellen Schiffbaukunst. Historische Fischereifahrzeuge wie Quatzen und Zeesboote sind ebenso darunter, wie die dicke »Bertha«, stählerner Frachtsegler aus der Zeit der Jahrhundertwende. Man will sich aber nicht nur der historischen Segelfahrzeuge, sondern auch der noch erhaltenen Dampfschlepper und Motorfahrzezge annehmen.

Dazu Günther Wulf, Geschäftsführer des Flensburger Museumshafens: »Die Situation der Städte ist erschütternd, um so mehr verwundert sind wir über den Zustand der restaurierten Schiffe. Die Restaurierung ist hier unter Bedingungen erfolgt, die für uns nur schwer nachvollziehbar sind. Hier können wir nur »den Hut ziehen«.

Natürlich sei auch manches dabei, das durch die Umstände der Restaurierung nicht ganz gelungen erscheine. Aber diese Probleme sollen auch durch Hilfe bei der Materialbeschaffung gelöst werden.

Ein erstes gemeinsames Treffen mit den DDR Schippern in Flensburg ist für Monat Februar vorgesehen. Das erste Deutsch-Deutsche Gafflertreffen wird dann die internationale Rumregatta vom 25. bis 27. Mai in Flensburg sein.

Ein zweites gemeinsames Schiffstreffen wird danach im Juli 1990 in Greifswald stattfinden.

Traditionsseglervereinigung der D D R
Mecklenburg - Vorpommern

Zur Information an Kons. Flensburger Museumshafen
Herrn R. Prüss

Presseerklärung

Am 13. Januar 1990 wurde in Stralsund an Bord der MS " Fritz Heckert " als unabhängige Organisation die Traditionsseglervereinigung der DDR, Mecklenburg - Vorpommern gegründet.

Zu diesem Zusammenschluß versammelten sich als Gründungsmitglieder 21 Segler, darunter 14 Eigner und 5 Schiffsführer traditioneller Segelschiffe der DDR - Ostseeküste. Grundlegende Zielstellung der Vereinigung ist die Erhaltung und das Betreiben traditioneller Segelschiffe und Jachten sowie anderer historischer Wasserfahrzeuge, die Vermittlung von maritimen kulturhistorischem Gedankengut und die Initierung von Museumshäfen. Zur Erreichung dieser Ziele wird die enge Zusammenarbeit mit dem Bund Deutscher Segler, staatlichen und kommunalen Einrichtungen, den Schiffahrtsmuseen und anderen vergleichbaren Organisationen im In - und Ausland angestrebt.

i.A. des Vorstandes
Hans-Peter Wenzel
Vorsitzender

FT 16.1.90

„Ost- und Westschiffe liegen dicht beieinander"

Museumshafenverein leistete Hilfe bei Vereinsgründung in Stralsund

(Eig. Ber.). Von einem „historischen Akt" kehrten jetzt vier Vorstandsmitglieder des Vereins „Museumshafen Flensburg" aus Stralsund zurück. Die vier hatten als „Geburtshelfer" bei der Gründung der überregionalen „Traditionsseglervereinigung der DDR" fungiert. Mit im Gepäck hatten die Flensburger eine Drei-Liter-Flasche Rum und einige Kisten „Flens", mit der die Geburt des Kindes zünftig begossen wurde.

Das lang ersehnte Ereignis fand an Bord des alten Passagierschiffes „Fritz Heckert" im Hafen von Stralsund statt. 22 Eigner von historischen Segelfahrzeugen taten sich als Verein zusammen. Ihr erklärtes Ziel ist die Erhaltung und der Betrieb traditioneller Segelschiffe und anderer historischer Wasserfahrzeuge sowie der Aufbau von Museumshäfen an der Küste der DDR.

Dabei können die Flensburger natürlich mit einigem Know-how aufwarten. Das war den beiden Dozenten der Universität Greifswald schon klar, als sie im vergangenen Jahr für ein paar Tage in die Fördestadt kamen, um erste Kontaktgespräche zu führen. Der Ruf des Flensburger Vereins ist bis in die DDR vorgedrungen.

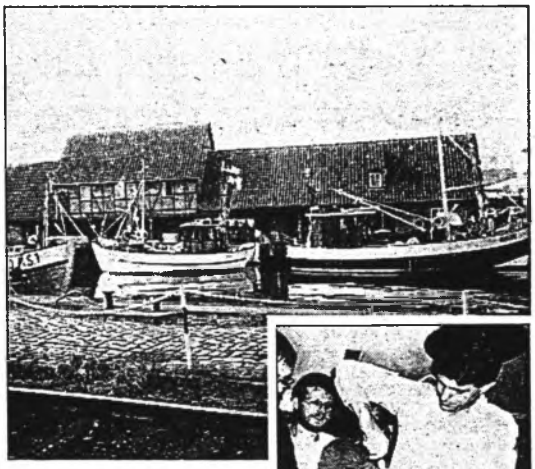
Am vergangenen Wochenende konnte zur Vereinsgründung geschritten werden. Dr. Reinhard Bach, Mitglied des neuen Vorstands, ist überzeugt: „Bereits die Konzept- und Strategieempfehlungen der Flensburger im November gaben so wesentliche Hilfestellungen, daß wir uns gar nicht vorstellen können, was wir ohne diese Hilfe gemacht hätten."

Eine der ersten Amtshandlungen des neuen Vorsitzenden, Hans Peter Wenzel, war denn auch, Rainer Prüß, den Vorsitzenden des Vereins Museumshafen Flensburg, als Ehrenmitglied vorzuschlagen. Prüß wurde einstimmig gewählt und meinte hocherfreut: „Diese Auszeichnung ist sicher auch Folge des überaus herzlichen Verhältnisses, daß sich zwischen allen Beteiligten so schnell entwickelt hat."

Alle hatten ihren Spaß als Prüß schließlich die symbolischen Gastgeschenke mit den Worten überreichte: „Wenn jetzt die beiden Ost- und Westschiffe so dicht zusammenliegen, wird es Reibung geben. Hierfür ein dicker Fender. Er ermöglicht die Nähe und sichert die Bewegungsfreiheit beider Seiten." Auch eine Rolle Kalfaterwerg wechselte die Hände. „Damit in diesen schwierigen Zeiten euer Boot immer schwimmfähig bleibt", erklärte Prüß tiefsinnig.

Die Schiffe der DDR-Schipper, sagen die Flensburger, repräsentieren die ganze Vielfalt der traditionellen Schiffbaukunst. So seien historische Fischereifahrzeuge wie Quatzen und Zeesboote darunter. Doch der Verein in der DDR wolle sich nicht nur den historischen Segelfahrzeugen widmen, sondern auch den noch erhaltenen Dampfschleppern und Motorfahrzeugen.

Ein erster gemeinsames Gedankenaustausch zwischen den beiden Vereinen ist für den Februar vorgesehen. Das erste deutsch-deutsche Gafflertreffen wird dann zur internationalen Rumregatta vom 25. bis 27. Mai in Flensburg stattfinden. Ein zweites gemeinsames Schiffstreffen ist im Juli in Greifswald geplant.



Dr. Reinhard Bach öffnet das Mitbringsel, das Bild oben zeigt den Hafen von Wismar. Fotos: privat

ZEESENBOOTE IN

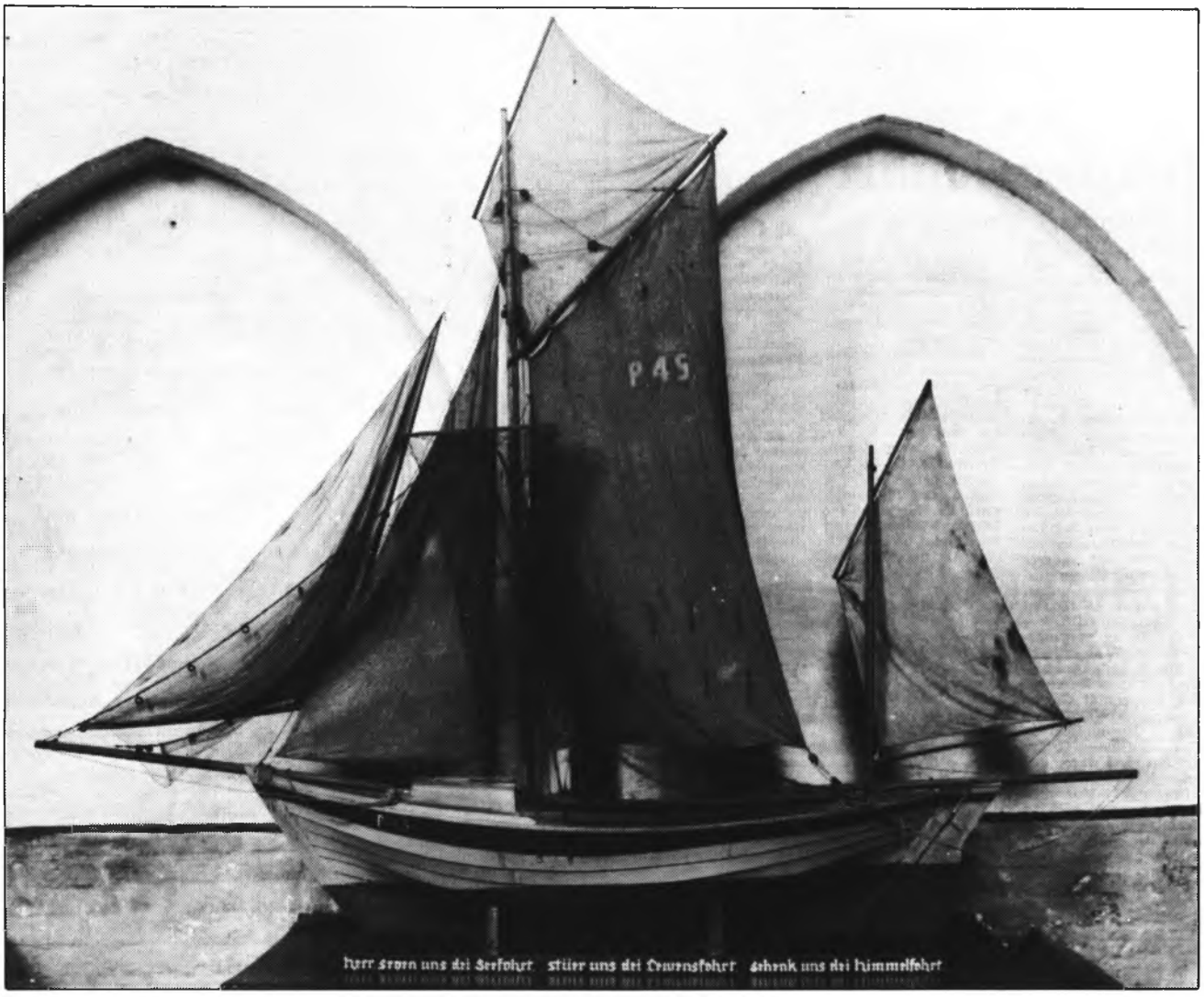


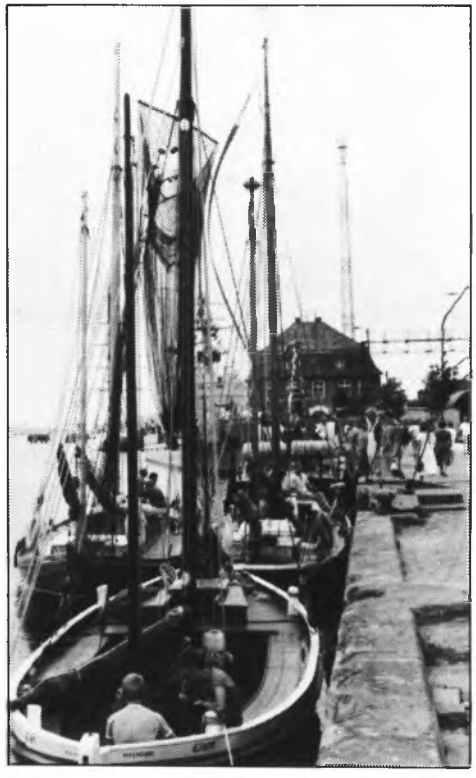
Abbildung 1: Modell eines Zeesenbootes, in der Kirche der Insel Poel, gebaut 1936 vom Fischer Gustav Schwarz.

Aufzeichnungen über Verbreitung & Konstruktion

An der deutschen Ostseeküste beschränkte sich die Verbreitung der Zeesenboote ursprünglich nur auf die Boddengebiete zwischen Ribnitz und dem Oderhaff einschließlich der Gewässer um die Insel Rügen.

Hauptstandort der Zeesenboote war zweifellos Stralsund, wo wir um die Mitte des 19. Jahrhunderts über 300 Boote beheimatet finden. In Bauweise, Takelung und Handhabung wichen die Zeesenboote dieses Gebietes kaum voneinander ab. Sie waren rundspantgebaute, flach gehende, geklinkerte oder karweelgeplankte, teilgedeckte Arbeitsboote mit Ketsch- oder Slupgaffeltakelung. In der Regel waren sie 11 - 12 m lang und 3,5 m breit, hatten ein Mittelschwert und über Backbord gefahrene Driftvorrichtungen, und zwar den Klüver- und Achterbaum mit zusätzlichen Ausschieberbäumen. Auch die Bezeichnungen für Boote und Zubehör unterschieden sich regional nur unwesentlich voneinander. Beginnend um die Mitte des 19. Jahrhunderts und nachweisbar bis in die Gegenwart finden wir eine westwärts gerichtete Ausbreitung der Zeesenboote, welche im westmecklenburgischen Küstengebiet um Wismar haltmachte. Ausgelöst wurde diese Entwicklung durch behördliche Reglementierungen des Fischereiwesens der Stadt Stralsund.

Abbildung 2: Alter Hafen Wismar 1989 - Zeesboottreffen, vorn mecklenburgisches Zeesboot mit aufgegeitem Zeesengeschirr.



Zwischen 1850 und 1880 wanderten mehrfach Zeesenfischer aus und ließen sich u.a. in Wismar, auf der Insel Poel, an der Wismar-Bucht und am Salzhaff nieder. Mit ihnen gelangte das Fischen mit querdriftenden, gaffelgetakelten, "nassen" Booten in das westliche Meckenburg. Gegenüber den hier vorher üblichen "trockenen" Zeesjollen ohne durchfluteten Fischkasten mußte der neue Bootstyp offensichtlich einen großen Anklang gefunden haben. So gingen die ortsansässigen Bootswerften in Wismar und Kirchdorf zum Bau von Zeesenbooten "pommerschen Typs" über, wandelten sie jedoch zum Teil den entsprechenden örtlichen Bedürfnissen ab. Nach und nach bildeten sich nun Besonderheiten am Zeesboot heraus, welche uns das Recht geben, von einem mecklenburgischen Zeesenboot zu sprechen. Diese regionalen Eigenheiten in Bootsausführung, Takelung, Arbeitsweise und Begriffsprägung sollen an dieser Stelle einmal näher betrachtet werden.

Verbreitung

Das Fischen mit Zeesenbooten war von vornherein nur auf den boddenähnlichen Gewässern der Wismar-Bucht, des Salzhaffs und der unmittelbaren Gebiete um die Insel Poel möglich, daher genügten kleinere Boote. Die Anreise zu den Fangplätzen war in der Regel kurz, die Geschwindigkeit der Boote spielte eine untergeordnete Rolle. In den besten Zeiten der Zeesenfischerei waren bis zu 80 Boote anzutreffen, davon etwa 35 Boote in Wismar, 25 - 30 Boote in Kirchdorf/Poel, etwa 10 Boote in den Dörfern Hoben, Redentin und Fischkaten an der Wismar-Bucht und etwa 15 Boote in den Salzhaffdörfern Boiensdorf, Pepelow, Wustrow und Alt-Gaarz (Rerik) Die Bootswerften befanden sich in Wismar und in Kirchdorf/Poel, später kamen einige dörfliche Werkstätten (Stellmachereien und Tischlereien) in den Dörfern des Salzhaffs dazu.

Konstruktion

Beim Bau wurde überwiegend von einem einheitlichen Riß ausgegangen, nach welchem die Boote eine Länge von 9 m, eine Breite von 3 m und einen Tiefgang von 70 cm aufwiesen.

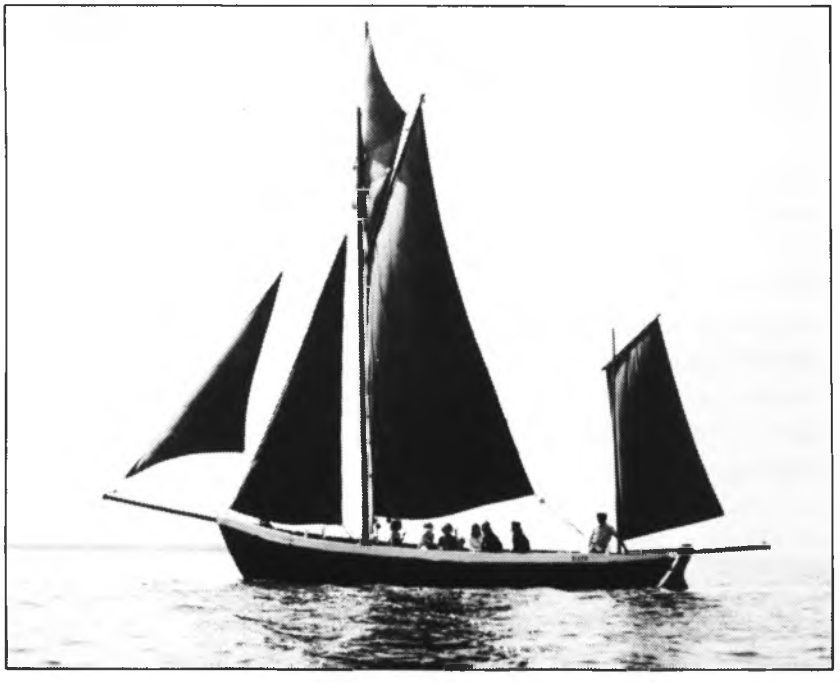
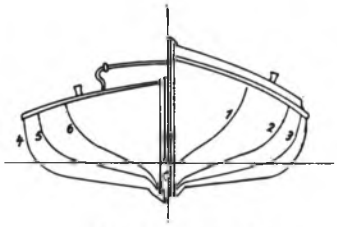
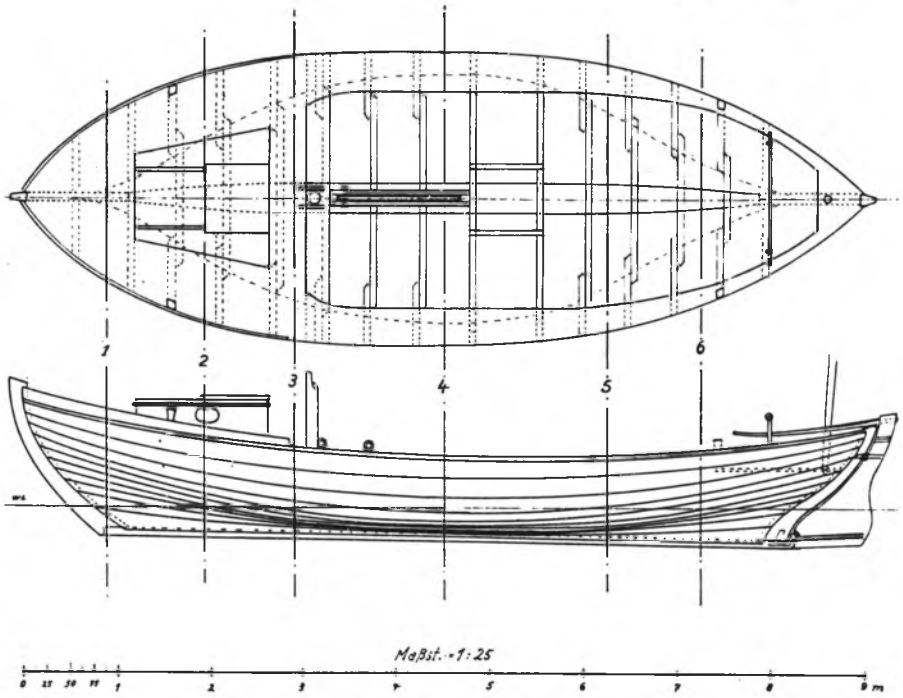


Abbildung 3: ELLEN, eines der letzten noch segelnden Zeesenboote auf der Wismar-Bucht.

Abbildung 4: Riß eines Zeesenbootes, wie er auf den Bootswerften von Salzhaff und Wismar-Bucht zur Anwendung kam.





Es sind jedoch daneben auch Zeesenboote von 7,8 m Länge und 2,7 m Breite gebaut worden.

Es handelte sich ausschließlich um Spitzgattboote mit Klinkerplankung, im allgemeinen 12 Gänge. Auffallend war an ihnen die relative Breite und Fülligkeit im Unterwasserschiff. Im Gegensatz zu den Zeesenbooten des pommerschen Boddenreviers stand der Großmast verhältnismäßig weit vorne, der Bullmast jedoch ungewöhnlich weit achtern, wodurch im allgemeinen die Segeleigenschaften verschlechtert wurden.

Es traten folgende Verhältnisse auf:

Der Großmast der mecklenburgischen Zeesenboote befand sich zwischen dem 1. und 2. Bootsdrittel, dazu vergleichsweise der Großmast der pommerschen Zeesenboote zwischen dem 2. und 3. Bootsfünftel.

Der Bullmast der mecklenburgischen Zeesenboote steckte etwa 0,5 m vor dem Achtersteven, der Bullmast der pommerschen Zeesenboote etwa 1,5 m vor dem Achtersteven.

Der Großmast wurde als Klappmast gefahren, der Bullmast als Steckmast. Dieser stand im Loch eines kleinen, die Achterpiek ausfüllenden Decks und steckte im Spurloch des Achterstevens. Sämtliche mecklenburgischen Zeesenboote hatten einen umlaufenden 15 cm hohen Zaun, welcher mit einem 10 cm breiten Deckel abschloß.

Das Vörunner war klein und diente nur zum Aufbewahren von Ausrüstung und Segeln, häufig fehlte selbst die sonst übliche Kappe, und der Zugang war nur durch eine klappbare Luke möglich.

Ausrüstung und Besegelung

Der Rumpf wurde ziemlich einheitlich grün bzw. graugrün gemalt, der Zaun einschließlich Poller war immer weiß. Die Takelung der Boote wies keine grundsätzlichen Unterschiede zu den pommerschen Zeesenbooten auf. Bemerkenswert dürfte lediglich das Fahren der Segel sein: Die Fallen des Großmastes wurden an nach unten gerichteten Belegnägeln am Segelbalken mit einem Slipstek belegt, Piek- und Klaufall befinden sich backbords, Fock-, Klüver- und Toppsegelfall steuerbords übersichtlich nebeneinander. Das Gaffeltoppsegel wurde steuerbords gesetzt, da das Fischen mit dem Zeesengeschirr über Backbord geschah. Deshalb wurden auch Vor- und Achterbaum (Driftbäume) über Steuerbord gefahren. Das Segel des Bullmasts hatte nur die Funktion eines zusätzlichen Treibersegels (Driewer) und wurde lediglich während der Drift benutzt.

Zum Aufkreuzen mußte der Mast wieder herausgenommen werden, da sonst die Ruderpinne nicht zu bewegen war. Die Driewerschot wurde über einen an der Nock des Achterbaums befestigten Block geschoren. Auch in den Bezeichnungen an Boot und Ausrüstung hatten sich Besonderheiten herausgebildet, deren Aufzeichnung

jedoch den Rahmen dieses Beitrages sprengen würde. So nannten zum Beispiel die Fischer den durch fluteten Fischkasten "Quatsch", den eisernen Ausschieberring am Vorbaum "Kädenhunn" (Kettenhund) und das Gaffeltoppsegel "de lütt Umschmieter".

Kulturelles Erbe

Bemerkenswert dürfte die Tatsache sein, daß Zeesenboote als Schiffsmodelle in Kirchen anzutreffen sind. In der Nikolai-Kirche, der Kirche der Schiffer und Fischer in Wismar, steht ein etwa halbmeterlanges Zeesenboot, in der Inselkirche in Kirchdorf auf Poel findet man ein eineinhalb Meter langes, voll getakeltes Zeesenboot mit zusätzlich aufgezogenem Zeesengeschirr.

Beide Modelle erinnern daran, daß das Zeesenboot einen festen Platz im Empfinden der Küstenbewohner gehabt haben muß. Mit der Umstellung auf produktivere Fischereimethoden ging der Bestand der Zeesboote im westmecklenburgischen Küstenbereich sehr schnell zurück. Neubauten kamen seit 1950 nicht mehr dazu, und die letzten Zeesenboote des Salzhaffs gingen 1972 in die Hände von Liebhabern alter Segelboote über.

So blieb bis in die Gegenwart der Typ des westmecklenburgischen Zeesenbootes erhalten, und man kann sie sommertags noch immer segeln sehen: Grün-weiße, breite Rümpfe mit ihren braunen Segeltürmen, ihren "oll Fif", so wie sie seit 100 Jahren zum Bild von Salzhaff und Wismar-Bucht gehört haben.

Quellenangaben:

J. v. Fircks
"Ewer, Zeesenboote und andere ältere Fischereifahrzeuge"
VEB Hinstorff-Verlag
Rostock 1982

W. Rudolph
"Segelboote der deutschen Ostseeküste"
Adademie-Verlag
Berlin 1969

W. Streusloff
"Votivschiffe"
VEB Hinstorff-Verlag
Rostock 1981

Fotos Hanjo Volster, Wismar
Text Dr. Georg Grahlmann, Wismar, Fischkaten

Quiz für Bootsbau Detektive

Vor der Kreissäge rettete ein Bootsbauer auf Rügen ein Boot, von dem nur noch spärliche Angaben vorhanden sind.
Es wird behauptet, daß es ein ehemaliger, sehr alter Alster-Segler ist; es war nachweislich einmal in Hamburg beheimatet. Nachdem das Heck in der Vergangenheit gekürzt und aus dem Rund- ein kleines Spiegelheck wurde, ist das Boot heute etwa 6 Meter lang und 1,90 Meter breit. Ruder und Ballastkiel fehlen auf dem Foto.

Für eine Restaurierung müssen nun folgende Fragen möglichst ausführlich und komplett beantwortet werden:
Typ - Alter - Bauwerft - Takelage, Besegelung - Literatur, Pläne, Fotos.

Wer helfen kann, schreibe bitte eine kurze Mitteilung an die Redaktion, die dann den Kontakt herstellen wird.

Monika Kludas

Im Jahre 1889,also vor nunmehr einhundert Jahren,erschien in Weimar im Verlag Bernhard Friedrich Voigt "Fluß-Schiffsbau" von Theodor Klepsch,Schiffsbaumeister zu Frankfurt an der Oder. In seiner Vorrede schrieb der Verfasser:"Es ist meines Wissens über den eigentlichen Flußschiffsbau noch nichts Wesentliches in unserer Litteratur vorhanden,und deshalb habe ich es unter= nommen,vielleicht den ersten Schritt auf diesem Gebiete zu thun." In memoriam Theodor Klepsch wird "Piekfall"einiges für uns Wissenswertes in Fortsetzungen abdrucken.

erste Fortsetzung

Fluß-Schiffbau TK

C. Der Holzschiffsbau.

1. Die Materialienkenntnis. a) Das Holz. b) Das Eisen. c) Dichtwerg, Pech, Teer, Anstrich. — 2. Geräthschaften. a) Mallboden. b) Strak-latten. Steamkasten. — 3. Die Bauausführung. a) Uebertragung der Zeichnung auf den Mallboden. b) Anfertigung der Spanten- und Stevenmalle. c) Anfertigung der Inhölzer und Steven. d) Der Boden. e) Die Einlotung der Steven und Aufsetzung der Spanten. f) Die Beplankung. g) Das Kalfatern (Dichten) und der Anstrich. h) Der innere Ausbau und das Steuerruder.

---

1. Materialienkenntnis.

Die Materialien zum Holzschiffsbau sind im wesentlichen Holz, Eisen, Dichtwerg, Pech und Teer.

a) Das Holz.

Die gewöhnlichen zum Flußschiffsbau in Deutschland gebräuchlichen Hölzer sind die Fichte, Rottanne, Picea excelsa, die Eiche, Quercus, besonders die Stieleiche, Quercus pedunculata, die Kiefer, Pinus silvestris und die Schwarzkiefer, Pinus austriaca (Föhre).

Die Fichte.

Die Fichte eignet sich vorzüglich zu den Böden der Flußschiffe, ihres geringen spezifischen Gewichtes, ihres großen Kerngehaltes und ihrer geringen Abnutzung wegen.

Um mancher irrigen Auffassung entgegenzutreten, mag hier eingeschaltet werden, daß sich die unter Wasser befindlichen Schiffsplanken nicht unmittelbar durch die Reibung mit dem Strome oder dem Flußboden abnutzen, sondern dadurch, daß sich der vegetabilische Leim oder das Gummi, welches die Pflanzenfaser der Jahrringe des Holzes aneinander hält, allmählich durch das Wasser, sowie über Wasser durch den Einfluß der Atmosphäre auflöst. Die gelöste Schicht wird durch den Strom weggespült und eine folgende fällt der Auflösung anheim.

Dieser Auflösungsprozeß vollzieht sich bei der Eiche am schnellsten, bei der Kiefer weniger schnell und bei der Fichte am langsamsten, wahrscheinlich, weil das harzige Bindemittel der Nadelhölzer im Wasser schwerer löslich ist als das der Laubhölzer, und die Nadelhölzer unvollkommene Leitbündel, die Laubhölzer dagegen vollkommene Gefäße besitzen.

Nach der auf S. 12 gegebenen Tabelle der spezifischen Gewichte einiger von mir selbst gewogener Hölzer in geschnittenen Bohlen ohne Splint, wiegt vom Wasser gesättigtes Fichtenholz durchschnittlich etwa 0,6, Kiefernholz 0,8 und Eichenholz 0,95. Es würde demnach ein Schiffsboden von $40 \cdot 5 \cdot 0{,}08$ m = 16 cbm wiegen,

aus Eichenholz $16 \cdot 0{,}95 = 15200$ kg
„ Kiefernholz $16 \cdot 0{,}8 = 12800$ „
„ Fichtenholz $16 \cdot 0{,}6 = 9600$ „

Dies gibt eine Gewichtsersparung, also eine Vermehrung der Tragfähigkeit bei Anwendung von Fichte statt Eiche von 5,600 t = 112 Zentner, gegen Kiefer von 3,200 = 64 Zentner.

Diese kleinen Ersparungen werden aber in den seltensten Fällen vom Schiffsbauer und fast ebensowenig vom Schiffer ihrer ganzen Bedeutung nach gewürdigt, und doch rechnet sich nach zehnjährigem Betrieb ein hübsches Sümmchen heraus, welches weder durch Zölle noch durch Betriebskosten belastet und bei jeder Reise vorweg eingenommen wird.

Nimmt man an, daß ein solches Stromfahrzeug innerhalb eines Schiffahrtjahres 6000 km nutzbar zurücklegt und pro Kilometerzentner nur $^1/_{15}$ Pfennig Fracht erzielt, so bleiben ihm für die 64 Zentner Mehrtragfähigkeit $64 \cdot \frac{6000}{15} \cdot 1 = 25600$ Pfennige = 256 Mark in einem Jahr und in 10 Jahren 2560 Mark.

Da der Holzboden nur absolut wasserdicht hält, wenn er keine Splintkanten hat, so ist diese Anforderung bei der Fichte am billigsten zu erreichen, weil dieselbe in der Regel sehr wenig Splint aufweist.

An Zähigkeit und an Widerstandsfähigkeit steht das Holz der Fichte dem der Eiche und Kiefer nicht nach und ist, wie schon oben nachgewiesen, im Wasser schwerer löslich als die Kiefer und ganz besonders schwerer löslich, als die Eiche.

Der eichene Boden verliert im Wasser in 10 Jahren circa 13 mm, der fichtene hingegen noch nicht 5 mm von seiner Stärke.

Sieht der Schiffsbauer mit peinlicher Gewissenhaftigkeit darauf, daß kein faules Holz im Boden Verwendung findet, so ist dieser gegen Fäulnis unverwüstlich, kommt hingegen auch nur eine Kleinigkeit davon mit hinein, so müssen häufig schon in zwei Jahren ganze von Fäulnis zerstörte Planken herausgenommen und durch gesunde ersetzt werden.

Es ist bei der Fichte nicht so leicht, faules von gesundem Holze zu unterscheiden. Man findet an derselben in der Regel nicht die Schwämme, welche die Krankheit der Kiefer schon von außen kennzeichnen. Neben den kleinen fest eingewachsenen ge-

sunden Aesten zeigen sich einige Aestchen, welche von einem dunkeln harzigen Ringe oder Halbkreise bis über 5 mm Breite umgeben sind. Diese Zeichen, welche dem Auge des Laien, auch häufig dem eines alten Praktikers entgehen, warnen zur Vorsicht beim Ankauf und bei der Verarbeitung der Fichte. — Nachdem ein solcher Stamm zu Bohlen geschnitten ist, zeigen sich von den Astringen ausgehend, insofern die Fäulnis nicht schon ganze Jahrringe des Holzes zerstört hat, blaßrotbraune Adern, welche, wenn die Planken auf der Oberseite betrocknet sind, so hell werden, daß sie sich von der allgemeinen Holzfarbe kaum unterscheiden, und so dem Auge häufig entgehen. Wird die Planke aber angefeuchtet, so treten die Streifen sofort wieder hervor.

Im Trocknen hält dieses Holz so gut, wie gesundes und kann zu Brettern und zum innern Ausbau des Fahrzeuges Verwendung finden, im Boden aber verfault es in kurzer Zeit und steckt die benachbarten gesunden Planken mit an.

Die Eiche.

Die Eiche findet, wenn nicht die ganze Seitenhaut aus derselben gefertigt werden soll, zu den Inhölzern, als Spanten, Wrangen, Sohlen oder Bänken, zu Duchtbalken und zu den Vorder- und Hinterbugplanken ihre Verwendung.

Diese Planken fertigt man deshalb gern von Eichenholz, weil sich dasselbe infolge des Kochens im Dampfkasten besser biegen läßt und auch den Angriffen des Eises besser widersteht als weiches Holz. — Wenn sich die Stieleiche wegen ihres schlankeren Wuchses besser zu Planken eignet, so eignet sich die Steineiche, Quercus robur doch gut zu den Inhölzern.

Die Kiefer.

Die Kiefer eignet sich am besten zu den geraden Mittelplanken der Seitenhaut, und da sich ihr spezifisches Gewicht zur Eiche wie ungefähr 5 : 6 verhält, so läßt sich durch ihre Verwendung immer noch ein Tragfähigkeitsgewinn erzielen.

Ganz besonders ist auf ein Holz von feinen Jahresringen und darauf, wie bei allen Schiffsplanken, zu sehen, daß Splintkanten ganz vermieden werden. Selbst wenn zu diesem Zwecke ein Plankengang mehr verwendet werden muß, macht sich die erste Auslage reichlich bezahlt durch Vermeidung späterer Reparaturen.

Das Holz der Fichte, Picea excelsa, Fichte, Rottanne darf unter keinen Umständen zur Seitenhaut Verwendung finden, weil es, der Witterung ausgesetzt, in drei Jahren durch Fäulnis zerstört wird.

Die Pitch-pine. Pinus Strobus *L*, Weimutskiefer.

Die amerikanische Pechfichte, Pitch-pine, long leaf yellow-pine, ein fettes vollkerniges Holz, welches in außerordentlichen Dimensionen zu haben ist, eignet sich besonders zu Decksplanken, wird aber auch, statt der Kiefer, zur Seitenhaut verwendet. Der Splint davon ist vollständig unbrauchbar.

Zu Schiffsaußenhautplanken verwendet, zeigt es sehr häufig die unliebsame Eigenschaft, daß es, wie die deutsche Pechfichte — Edeltanne — Abies pectinata, sich in den Jahrringen löst und ausblättert. Die Pitch-pine ist übrigens schwerer als unsere schwere Eiche.

Vor allem ist es von größter Bedeutung für die Dauer eines Schiffes, wenn sämtliche Hölzer trocken verwendet werden können. Trocknes Holz geringerer Qualität ist besser und dauerhafter, als frisches besserer Qualität und gewährt nebenbei noch den Vorteil, daß die Nähte nicht nachtrocknen und deshalb dichter und sauberer bleiben.

Hiernach ließe sich nun als Regel aufstellen, zum Boden und zum innern Ausbau eines Flußschiffes Fichtenholz, zu den Inhölzern und Bugplanken Eichenholz und zu den Mittelplanken Kiefern, Eichen oder Pitch-pine zu verwenden (long leaf yellow-pine), in Europa oft Pitch-pine genannt.

b) Das Eisen.

Das Eisen findet in Form von Schmiedeeisen oder von Walzeisen seine Anwendung beim Flußschiffsbau zu Knieen, Bändern, Bolzen, Nieten, Schrauben und Nägeln.

Schmiedeeisen ist eine Verbindung reinen Eisens mit Kohle und einigen anderen Elementen. Es unterscheidet sich durch seinen geringen Kohlengehalt vom Stahl und vom Gußeisen. Gußeisen enthält die meiste, Schmiedeeisen die wenigste Kohle, Stahl steht in Bezug auf den Kohlengehalt in der Mitte zwischen beiden.

Eine geringere Beimischung von Schwefel oder Phosphor schadet dem Eisen nicht, eine Beimischung von 0,04 bis 0,03 Prozent Schwefel macht jedoch dasselbe schon rotbrüchig und für Schiffsbauzwecke unbrauchbar. Eine Beimischung von 0,5 Prozent Phosphor macht es kaltbrüchig und ebenfalls unbrauchbar. Ein geringer Kalkgehalt macht dasselbe hadrig und ein geringer Kieselgehalt faulbrüchig.

Gutes Schmiedeeisen muß im Bruch ein hakiges, zackiges Gefüge von großer Gleichförmigkeit, ohne Einfügung sogenannter roher Teile, von feinkörnigem, fast dichtem Ansehen haben. Bei heller Farbe des Eisens muß der Bruch einen matten, bei dunkler Farbe desselben aber einen starken Glanz haben.

Bolzen, Nägel und Schrauben.

Die Bolzen kommen als Klinkbolzen und als Hackbolzen vor.

Der Klinkbolzen ist ein Stück Rundeisen, welches zwei Holzstücke miteinander verbindet, indem es durch beide Stücke hindurchreicht. An einem Ende desselben ist ein Kopf angestaucht, über das andere Ende, welches unbedeutend über das Holz hervorragt, wird ein aus Schmiedeeisen geschweißter flacher Ring aufgetrieben und der Bolzen über dem Ring vernietet (verklinkt).

Der Hackbolzen ist ebenfalls ein Ende Rundeisen mit angestauchtem Kopf, **Fig. 6, Taf. I**, welcher aber nicht durch beide Stücke hindurchgeht; sondern in das zweite Stück mehr oder weniger tief eingetrieben wird, weil er überhaupt nicht durchreichen kann, oder weil er zu lang sein müßte, um durchzureichen. — Der Hackbolzen darf keine Spitze haben, er bleibt an dem, den Kopf entgegengesetzten Ende, so, wie es abgehauen oder abgeschnitten ist, wird kalt etwas rund gehämmert — d. h. es wird der sich beim Abschneiden bildende Grat umgeklopft — und mit dem Schrotbeile auf einem Holzklotze eingehackt.

Der Schiffsnagel unterscheidet sich von den Nägeln, welche von Hauszimmerleuten verwendet werden, **Fig. 7** bis **10, Taf. I**, durch eine Konstruktion, welche das Bohrloch wasserdicht schließen und ein Aufspalten des ungebohrten Holzes verhindern soll. Derselbe muß also an seinem Kopfende einen quadratischen Querschnitt haben, zwei seiner Flächen müssen ein Rechteck und zwei ein gleichschenkeliges Dreieck bilden, welches die Länge des Nagels zur Höhe hat. — Die Stärke des Nagels am Kopf soll $^1/_{20}$ seiner Länge betragen, und der Kopf sieht, eingeschlagen und mit der Oberfläche des Holzes gleichgetrieben, am besten aus, wenn seine Oberfläche glatt, nicht vier- oder fünfschlägig ist.

Sehr zweckmäßig ist es, wenn der Nagelkopf sich nicht scharf vom Nagel absetzt, sondern in einem Gesenk gearbeitet

wird, welches zugleich die Form des Kopfes, am besten quadratisch, bestimmt.

Die Nägel sind entweder Stichnägel, Heftnägel, welche dazu dienen, die Planken aufeinander zu befestigen und kleine, kaum über den Querschnitt des Nagels hervorstehende Köpfe haben müssen, damit sie, ohne große Löcher zu machen, tief in die Planken eingetrieben und verkittet werden können; oder Nägel mit größeren Köpfen, welche zur Befestigung der Planken an die Inhölzer u. s. w. dienen sollen.

Schrauben werden von den Schraubenfabriken in jeder gewünschten Form und Größe geliefert. Sie finden in Bezug auf ihre Zweckmäßigkeit weiter unten ihre Berücksichtigung.

Hackbolzen und Nägel sollen die zu verbindenden Holzstücke, das eine, das gebohrte, meist durch den Widerstand des Kopfes, das andere ungebohrte durch die Reibung des Holzes an ihren Außenflächen und durch den Druck der Holzelastizität auf diese Flächen fest aneinander halten, auch sollen sie die vertikal stehenden Planken tragen.

Klinkbolzen und Schrauben sollen nicht nur dasselbe leisten, sondern sie sollen auch noch die zu verbindenden Teile zwischen Kopf und Nietkopf — Klinkkopf — Schellkopf — resp. der Schraubenmutter, fest zusammenpressen.

Vergleichen wir zuerst die Zweckmäßigkeit zwischen Hackbolzen und Nagel und üben diesen Vergleich an einem praktischen Beispiele:

Es soll eine 8 cm starke Unterplanke (Brune) an den Boden befestigt werden, und man wird sich dazu, wie gewöhnlich 20 cm Nägel bedienen, welche man in Distanzen von 18 cm aus der gebohrten Planke in den ungebohrten Boden treibt. — Es würden hierzu auf 2 m Länge 11 Stück Nägel verwendet werden, welche nach der oben angeführten Konstruktion an Gewicht und Reibungsfläche ergeben:

Gewicht $\cdot \frac{0{,}2 \cdot 0{,}01 \cdot 0{,}01}{2} = 0{,}00001$ cbm 7,8 (spezifisches Gewicht des Eisens) = 78 g. Gewicht des Kopfes 15 g = 93 g gibt für 11 Stück Nägel 1023 g.

Reibungsfläche $= 11 \cdot 0{,}2 \cdot 0{,}01 + 0{,}2 \cdot 0{,}01 \cdot 2 =$ 0,066 qm.

Statt der Nägel Hackbolzen würden auf 2 m 8 Stück in einer Länge von 0,25 m und in einer Stärke von 0,01 angewendet. Gewicht von 8 Bolzen = 2 m nach der Tabelle $= 2 \cdot 0{,}611 = 1{,}222$ kg. Reibungsoberfläche $8 \cdot 0{,}25 \cdot 0{,}01 \cdot 3{,}1416 = 0{,}063$ qm.

Die Reibungsoberflächen von 8 Stück Bolzen sind annähernd gleich denjenigen von 11 starken Nägeln. Da der Bolzen 3 cm kürzer gebohrt wird, als seine eigene Länge beträgt, so drückt die Holzelastizität weit wirksamer auf die cylindrische Form desselben, als auf die keilige Form des Nagels. Er hält also die Planken weit fester aneinander als der Nagel, aber nur bei kurzen, heftigen, in der Richtung des Bolzens erfolgenden Erschütterungen und Stößen.

Bei kontinuierlichem Zug, der aber bei den Widerständen, die ein Schiff zu leisten hat, gar nicht in Frage kommt, setzt der keilig geschmiedete Nagel bei gleicher Reibungsoberfläche demselben bedeutend größeren Widerstand entgegen.

Angestellte Versuche ergaben nach nachfolgender Tabelle für den zu Probe 1 (siehe Tabelle auf S. 16) gestellten, schiffsbaumäßig geschmiedeten Nagel von 275 mm Länge 200 g Gewicht und 195 mm tief im trocknen Kiefernholze steckend, einen Widerstand von 2457 kg gegen die herausziehende Kraft; ein 300 mm langer, ebenso starker (10 mm Durchmesser), ebenso schwerer, 220 mm tiefsteckender gehackter cylindrischer Bolzen gab schon bei 1197 kg nach, hielt also noch nicht die Hälfte des Nagels.

Beim vierkantigen Bolzen — Probe Nr. 7 — verstärkt sich der Widerstand mit Berücksichtigung seines Mehrgewichtes von 50 g um 610 kg. Demnach wäre die prismatisch vierkantige Form um 50 Prozent widerstandsfähiger als die cylindrische.

Der Unterschied zwischen glattem und gehacktem Nagel geht aus Probe Nr. 2 und 3 hervor. Probe 2 glatt leistete gegen Probe 3 gehackt, trotz ihrer größeren Länge von 10 mm doch 90 kg, also circa 5 Prozent geringeren Widerstand.

Dieser Probe Nr. 1 entgegen zeigt die Erfahrung, daß cylindrische oder prismatische Hackbolzen die Planken auf die Dauer fester verbinden, als geschmiedete Nägel, und es läßt sich dieser Widerspruch durch nachstehenden Beweis aufklären:

Bei gleichem Reibungsareal sitzen keilig geschmiedete Nägel fester als cylindrische oder prismatische Bolzen, aber jene Nägel schlippen leichter als diese Bolzen, wenn das Holz parallel zur Richtung derselben elastisch erschüttert wird.

Beweis: Der Nagel preßt das Holz mehr zusammen, das Holz wird also dem Nagel durch die Elastizität einen größern Druck senkrecht zu seiner Oberfläche entgegensetzen. Je größer der Druck auf einer Fläche ist, desto stärker ist die Reibung; deshalb sitzt der Nagel bei kontinuierlichem Druck fester als der Bolzen und fester der prismatische als der cylindrische Bolzen, weil der Druck bei ersterem normal, beim letzteren schiefwinkelig, also abgleitend wirkt.

Federt aber das Holz, wie beim Kalfatern, so wird der Nagel in kurzen Intervallen momentan in seinem Loche lose, dann wieder fest und wieder lose und wieder fest u. s. w.

Bei jedem momentanen Losewerden des Nagels zieht der Zug ihn etwas weiter heraus, bis derselbe soweit kommt, daß die Holzelastizität das Loch nicht mehr schließt, die Reibung aufhört und der Nagel von selbst herausfällt.

Man sieht dies sehr häufig an eisernen Bändern, welche mit geschmiedeten Nägeln an Holzplanken befestigt sind.

Beim Bolzen, der wegen des weniger zusammengepreßten Holzmaterials an sich einen geringeren Druck zu erleiden hat, bleibt wegen des überall gleichen Durchmessers die Reibung stets konstant, ob das Holz federt oder nicht, deshalb hält der Bolzen an sich weniger fest als der Nagel, beim Kalfatern und bei äußeren Stößen gegen das Schiff, wo das Holz federt, aber entschieden fester als der Nagel.

Welche ganz bedeutende Gewalt diese Federkraft auf den Nagel ausübt, zeigt sich da sehr deutlich, wo man eine in Spannung befindliche Planke mittels des Nagels antreiben will. Die Federkraft derselben äußert sich dann oft so unangenehm, daß nicht nur der getriebene Nagel, sondern auch die schon festsitzenden zusammen mit der Planke losspringen.

Man kann dieses Losspringen verhindern, wenn man die elastischen Schwingungen der Planke verhindert.

Sobald der Kopf des Nagels auf der Planke aufliegt und man ist genötigt, die Planke noch weiter anzutreiben, so hält man nach jedem vollführten Schlage den Hammer, welcher sonst von selbst zurückprallt, einen Moment auf Kopf und Planke fest, bis die Schwingung sich beruhigt hat; dann wird Planke und Nagel selten zurückspringen. — Wie die Glocke aufhört zu tönen, d. h. zu schwingen, wenn man den Klöpfel daran festhält, so schwingt auch die Planke nicht mehr, wenn man den Hammer darauf festhält.

Tabelle

über den Unterschied des Widerstandes zwischen Nägeln, Spikern und Bolzen beim Herausziehen aus trocknem Kiefernholz.

Nr.	Sorte	Beschaffenheit	Länge mm	Stärke mm	Gewicht g	Steckt im Holze mm	Widerstandskraft kg
1	Nagel	glatt	275	10	200	195	2457
2	desgl.	desgl.	220	10	150	140	1467
3	desgl.	gehackt	210	10	150	130	1557
4	Bolzen	gehackt	250	10	190	170	882
5	desgl.	und cylin-	300	10	200	220	1197
6	desgl.	drisch	300	11,5	300	220	1377
7	desgl.	vierkantig	300	10	250	220	2006
8	desgl.	und ge-	300	10	230	220	4626
9	desgl.	hackt	240	10	200	160	2006

Durch eigene Erfahrungen beim Kalfatern habe ich mich überzeugt, daß durch 8 Stück Hackbolzen die Planke mit dem Boden fester verbunden ist, als durch 11 Stück starke Nägel. — Schlägt man versuchsweise einen solchen Bolzen in ein 3 mm schwächer gebohrtes Plankenstück und schneidet ein Stück dieser Planke ziemlich dicht an beiden Seiten des Bolzens mit dem Bolzen aus, so bleiben die Plankenteilchen fest um den Bolzen sitzen, es zeigt sich nicht der geringste Riß an denselben, und will man den Bolzen aus der Umgebung der Holzpartikel befreien, so muß man dieselben mit dem Meißel aufspalten. Dahingegen zeigt sich, wie jedem Schiffsbauer bekannt ist, bei einer genagelten Planke, nachdem man dieselbe losgekeilt hat, der Boden von Nagel zu Nagel häufig aufgespalten, weil die Nägel sich zu leicht beim Einschlagen drehen und dann, statt die Holzfaser zu schneiden, infolge der Keilform des Nagels, dieselbe auseinander treiben.

Betrachten wir nun den Kostenpunkt, so wiegen
11 Stück Nägel 1,023 kg, à 40 Pfge. rund . 41 Pfge.
8 Stück Hackbolzen 1,222 kg à 15 Pfge. = 0,1833 M.
Dazu 8 Köpfe zu stemmen und zu hacken = 0,0800 „ 27 „
Differenz zu Gunsten der Hackbolzen 14 Pfge.

Es würden hiernach neben der besser erzielten Festigkeit und der Konservierung des Bodens auf 2 m Länge 14 Pfge. und bei einer angenommenen Bodenlänge von 2 · 30 m, 30 · 14 = 4,20 Mark werden.

Den besten Beweis von der Vortrefflichkeit der Plankenbefestigungsweise mit Hackbolzen erhält der Schiffsbauer beim Kalfatern der Scharnaht (des Sandstraks), wobei er niemals das unheimliche Knacken, das Zeichen, daß der Nagel sich unter dem Drucke der Dichthammerschläge gelöst hat, vernimmt.

Ebenso zweckmäßig und kostensparend ist die Anwendung des Hackbolzens in Seitenhaut und Inholz, wo man sonst Nägel anzuwenden pflegt; und es hat der Verfasser bei seinen jüngsten Bauten zum Aufbau des ganzen Fahrzeuges mit Ausnahme des innern Ausbaues gar keine geschmiedeten Nägel, und zwar mit dem besten Erfolge, verwendet.

Wir kommen nun zu dem Vergleich zwischen Klinkbolzen und Schrauben.

Angenommen, es werden Klinkbolzen und Schrauben von 10 mm Durchmesser verwendet, so darf beim Klinkbolzen das Loch für beide zu verbindende Stücke höchstens eine Bohrung von 7 mm Stärke haben; der eingetriebene Bolzen hält beide Hölzer deshalb schon durch Reibung und Holzelastizität zusammen. Es wird nun der nach außen etwas weitere Ring aufgetrieben, der Kopf übernietet und in den nach außen erweiterten Ring eingestaucht, mithin der Bolzen selbst noch verstärkt. Wird derselbe nun noch beim festen Außenvorhalten mit dem Schöllhammer angezogen und glatt halbkugelig gehämmert, so ziehen sich die zu verbindenden Holzstücke fester zusammen, als dies mit Schrauben ähnlicher Stärke überhaupt möglich ist.

Betrachten wir nun die Schraube. Selbst wenn sie im Schaft etwas stärker sein sollte, muß sie so abgesetzt werden, daß sie nicht größer als das Bohrloch ist. Sie steckt also lose in beiden Hölzern und bleibt dabei nur 10 mm stark.

Durch das Einschneiden der Gewinde wird sie rund herum um 1,5 mm geschwächt, bleibt also nur 7 mm stark. 7 mm Durchmesser geben einen Querschnitt von 38,48 qmm, während der Bolzen, der die Hölzer schon durch seine Reibung verbindet, die Anstauchung gar nicht mitgerechnet, einen Durchmesser von 10 mm, also einen Querschnitt von 78,54 qmm, mithin reichlich das doppelte aufweist; und daß eingeschnittenes Eisen leichter abreißt, als selbst schwächeres unverletztes, ist eine bekannte Thatsache.

Wenn nun Gegner behaupten, daß es möglich ist, beim Trocknen und Schwinden der Hölzer die Schrauben nachzuziehen, so ist dies bei den Klinkbolzen erst recht möglich, bei den Schrauben aber sehr bedenklich, weil die eingerosteten Muttern mit den darin sitzenden Spindeln in den meisten Fällen abreißen.

Beim Anschrauben von Winkeleisenknieen an die Holzbeplankung tritt der Nachteil der Schraube noch greller zu Tage. In der Regel ist das Spantwinkeleisen ungleichschenklig, und der anliegende Schenkel nicht über 50 mm breit. Durch die Größe des Schrauben- oder Nietbolzenloches wird die Haltbarkeit des Schenkels beeinträchtigt, und man wird es deshalb niemals über 13 mm Durchmesser stanzen. Die Schraube muß, ohne anzutreffen, durchgehen, wird also auf nicht volle 13 mm abgesetzt und verliert 3 mm durch das Schneiden, sie hat also für nicht ganz 10 mm und noch dazu durch das Einschneiden geschwächte Haltbarkeit, sitzt schlotternd in dem Winkeleisen, lose in der Außenhaut und wirkt nur durch die Anpressung der zu verbindenden Stücke zwischen Mutter und Kopf.

Schwindet nun das Holz etwas, so sitzt dieselbe zwecklos an ihrer Stelle.

Ganz anders sind die Resultate mit dem Nietbolzen, welchen man freilich von gutem weichen Nieteisen anfertigen muß.

Der Nietbolzen soll nur 10 mm stark sein, das Loch im Winkeleisen wird nur 10 mm weit gelocht und von innen mittels des Dornes etwas aufgetrieben. Im Holze wird der Bolzen durch ein bedeutend kleineres Loch mit größter Gewalt durchgetrieben, durch das Eisen drückt er sich ebenfalls, das Loch fest ausfüllend, und hält schon ohne Nietkopf beide Teile fest zusammen. Beim Festnieten staucht sich der Bolzen im aufgetriebenen Loche noch 1 mm stärker, bekommt einen sauberen starken Schellkopf und zieht beide zu verbindende Teile fester aneinander als die Schraube.

Es wird hiernach durch den Nietbolzen das Winkeleisen weniger geschwächt und mit einem schwächeren Bolzen eine größere Haltbarkeit erzielt, als mit einer stärkeren Schraube. — Außerdem sieht die Arbeit glatt und elegant, schiffsmäßig und fertig aus, es läßt sich die Schiffswand ohne Hindernisse reinigen und mit Farbe streichen; dahingegen macht das angeschraubte Knie immer den Eindruck von etwas Unfertigem, Interimistischem, an den Schrauben bleibt aller Unrat hängen, sie beschädigen die mit ihnen in Berührung kommenden Ladungsgegenstände, wie die Besen und Pinsel. Man wende sie deshalb nur als Notbehelf und da an, wo man mit dem Niethammer nicht heran kann.

*

das Dielenschiff

Wir kennen das Wort Diele für einen Teil des Hauses und als Fußbodendiele,Hobel=diele usw., für ein Brett als Teil eines Baumstammes.Das Wort Diele ist niederdeutsch, und darum muß es eigentlich Delenschip heißen.Delenschip bedeutet also nichts anderes als "Schiff aus Teilen."

Wollte man einen ausgehöhlten Baumstamm vergrößern, um mehr Tragfähigkeit oder Stabilität zu erreichen,so hatte man entweder die Mög=lichkeit, die Seiten durch aufgesetzte Stämme zu erhö=hen,daher der Ausdruck "Doll=baum,oder aber das Schiffel der Länge nach aufzutrennen und eine Mittelplanke einzu=setzen.Diese Mittelplanke wurde natürlich auch aus ei=nem Baumstamm herausgehauen. Um die Lücken an den Enden, die durch das Auftrennen entstanden waren,schließen zu können,ließ man an den Enden dieser Mittelplanke einen Block stehen.Noch heu=te wird der kleine Vorder=spiegel "Endblock" genannt. Er ist auch stärker als der Achterspiegel.

Bei Ausschachtungsarbeiten Anfang des Jahres 1989 wurde im ehemals ältesten Hafen Bremens so ein Dielenschiff gefunden.Es soll aus dem Mit=telalter stammen.

In dem mehrbändigen Werk "Versuch eines bremisch-nie=dersächsischen Wörterbuches" vom Jahre 1770 steht:

"Delenschip, ein langes schmales Schiff,welches oft nur aus dreien großen Planken zusammen gesetzet ist."

Bis dahin also hatte sich die Dreiteiligkeit des Dielen=schiffes über die Jahrhunder=te oder gar Jahrtausende er=halten,wenn es zu dem Zeit=punkt wohl schon aus Brettern bestand.

Die Dielenschiffe wurden, als man sie größer baute, klinker beplankt,bis man in den zwanziger Jahren unseres Jahrhunderts unter dem Ein=fluß des Yachtbaus begann,sie karweel zu beplanken.Dielen=schiffe,die kleineren nennt man Dielenboote,fanden auf der Unterweser in der Fluß=fischerei,dem Nahverkehr,z.B. beförderte man mit ihnen Vieh und Heu zu und von den Pla=ten und Sänden,und vor allem zuletzt im Wasserbau Verwen=dung,z.B. zum Verfahren der Anker von Baggern.Durch den Ausbau der Unterweser erhöhte sich der Tidenhub und damit auch die Stromgeschwindigkeit, gegen die man nicht durch Wriggen oder Rudern ankommt. Hinzukommt noch die Unkennt=nis der Administrationen hin=sichtlich des Holzbootsbaues. So braten sich die Firmen heute selbst eine "Tin-Lizzy" zusammen und hängen einen Außenborder dran.

Wie so häufig bei volkstüm=lichen Booten wandert der Name vom Typ zum Zweck.So baute z.B. die Elsflether Werft um 1929 eiserne Die=

Dielenboot

..gesäubert.Da sah er schon besser aus.

lenschiffe von ca. 9,5 m Länge und 0,9 m Raumtiefe mit Vordersteven und geradem Boden.Das waren kleine Segel= schuten.Weil aber mit ihnen der naheste Nahverkehr,wie beschrieben,betrieben werden sollte,waren das eben "Die= lenschiffe"!

"Mein" Delenschip ist weder lang noch schmal,doch kann man an seiner Gestalt die Abstammung vom Einbaum noch erkennen,wenn man sich ein= mal so einen richtig danner= ten Eichenstamm,der nicht in einer Plantage gewachsen ist, vorstellt.Der hat,wie jeder Baum,ein dünneres Zopf= und ein stärkeres Stammende.Die Dicke nimmt dort auffällig stark zu,und das Stammende wächst gewöhnlich geschweift aus dem Wurzelansatz heraus. Das Dielenschiff hat dem- entsprechend seine größte Breite vor der Schiffsmitte, wo sowohl der Sprung des Schandecks als auch des Bo= dens einsetzt.Nach hinten (Zopfende) ist das Boot ab= fallend gebaut,der Boden= sprung ist gering.

Ich sah mein Delenschip auf dem Platz einer Wasserbau= firma in Blexen liegen.Es war "in 'ne Kniep" gekommen,und so hatte die Ducht die oberen Außenhautplanken nach außen gedrückt.Dabei waren auch einige der gesägten Spanten angeknackst worden,und einige Spantpoten hatten sich vom Strakgang des Bodens abgeho= ben.

Nach einem Jahr sah ich es wieder.Es lag noch genau so da.Oben regnete es hinein, und unten lief das Wasser wie= der hinaus.Nach einem weiteren halben Jahr machte ich mir ein Aufmaß und untersuchte das Boot.Die Hälfte der Aus= senhaut wäre zu erneuern.Mit dem Boden müßte man 'mal se= hen.Jedenfalls würde eine Re= paratur für die Firma zu teu= er kommen.So ließ ich mir das Boot schenken oder rich= tiger gesagt,ich nahm einen Patienten in Obhut.

Als erstes wurde dieser Kranke gesäubert.Da sah er schon bes= ser aus,doch kamen weitere Krankheiten zutage.

Inzwischen steht das "Halb= wrack" auf meiner Werft unter Dach und Fach,und wenn ich's wieder hinkriege,dann kriegt der Museumshafen Oevelgönne ein neues altes Versetzboot.

Beschreibung des Dielenbootes

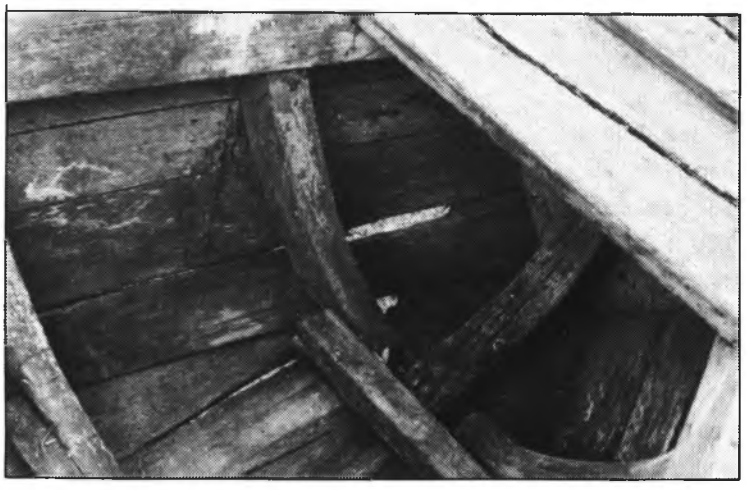
Das abgebildete Dielenboot wurde 1976 auf der Werft von Diedrich Deters (heute Theo) in Bardenfleth a.d.Weser ge= baut.

Die 20 mm dicke,genagelte, eichene Außenhaut besteht aus 5 karweel geplankten Gängen, die achtern mit dem Spiegel bündig abschließen und vorne in einer Sponung des Endblocks liegen,so,daß die Hinterkan= ten des Endblockes die Außen= hautplanken berühren.Dieser Sponungsfalz ist 20 mm tief und 73 mm lang.Der Endblock selbst ist 95 mm dick.Er sitzt auf der 60 mm breiten Spitze der mittleren Boden= planke,mit der er durch ein gewachsenes 50 x 70 starkes Knie verbunden ist.

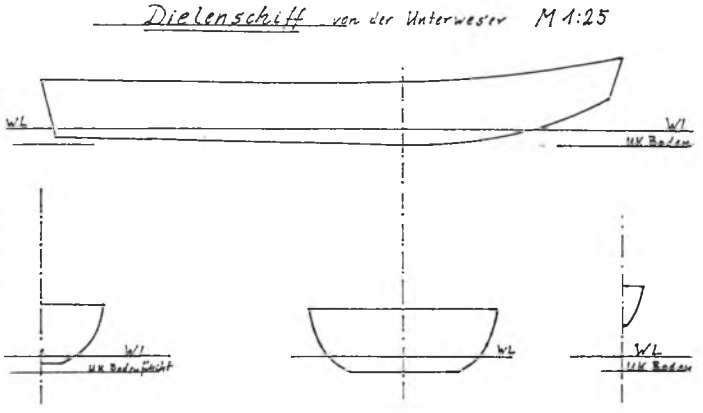
Der Spiegel ist aus drei lie= genden Stücken zusammengesetzt und ist 65 mm dick.Er ist auf den Boden aufgesetzt und wird zu diesem nur durch eine Stoß= sohle abgestützt,hat also kein Knie.

Der untergenagelte Boden be= steht aus Fichten=oder Kie= fernbrettern von 20 mm Stärke, die durch 50 x 70 mm starke Sohlen verbunden sind.

Der Bodensprung beträgt am Endblock etwa 43 cm und am Spiegel etwa 6 cm.In der Breite ist der Boden platt, also ohne jegliche Wölbung. Die Poten der gesägten Span= ten ,insgesamt 14 Paare, liegen neben den Sohlen auf dem Boden auf.Alle Spanten sind vor die Sohlen plaziert. Es gibt also keinen Spant=



Knie mit Endblock u.Bugband mit Weger



wechsel.Die Spanten sind ebenfalls 50 dick und 70 hoch. Ein ein Zoll dicker Schan= deckel deckt Scheergang, Spantköpfe und einen 10 cm breiten Weger ab.Der Weger ist 10 mm tief in die Spanten eingelassen.

Die Stelle eines Bugbandes nimmt ein Eichenbrett von 250 mm Breite und 30 mm Dik= ke ein,das in den Weger ein= gelassen ist.

Im Hauptspant ca. 2,10 m von vorne liegt die eichene Ducht von 300 mm Breite und 40 mm Dicke.Sie ruht auf kurzen Knaggen,die in zwei Spanten eingelassen sind.

Vor dem Spiegel ist eine weitere Ducht angebracht. Sie ist ebenfalls aus Eiche, 350 mm breit und 40 mm dick.

Der Schandeckel läuft auch über den Spiegel.Auf ihn ist ein starker Eichenknaggen mit einer Rundsel aufgenagelt. Bei der Mittelducht ist auf jeder Seite ein 20 mm starkes Brettstück auf den Schandeckel aufgenagelt,durch das die Tül= len für die Riemengabeln gehen.

Die Scheuerleiste ist 55 mm hoch und 20 mm dick und wird durch eine 30 mm breite Stahl= schiene gegen Abnutzung ge= schützt.

Achtern ist ein Kielstrak un= ter dem Boden angebracht.Er ist 70 cm lang,40 mm dick und am hinteren Ende 10 cm hoch.

Durch Endblock und Spiegel geht je ein starker Augbolzen mit einem Ring für die Fangleinen.

Die Außenhaut ist mit verzinkten Nägeln (2,8x65) genagelt. FB

ERFAHRUNGEN MIT DEM HEUER

Im vorläufig letzten Teil der Serie über den Bau und die ersten Probeschläge des Heuers "Stoltera" geht es heute um die Seetüchtigkeit.

Nach den unbefriedigenden Erlebnissen auf der Aller und Elbe verlegte ich mei= nen Angelheuer "Stoltera" nach Eckernförde.Im hin= tersten Zipfel des Hafens bei den Lüttfischern lag er wie in Abrahams Schoß. Leider liegt dieser schöne Platz hinter der Klappbrük= ke,so daß wir jedesmal vor der Brücke den Mast zum Auf= und Abtakeln herausnehmen mußten.

Meinen Maaten fand ich in Gestalt von Peter Hannweg vom Stamme der Franken.Wie so viele "Südpreußen" ist er von einer nie versiegenden Begeisterung für die See= fahrt erfüllt.Diese Begei = sterung gepaart mit einer gehörigen Portion körper= licher und geistiger Energie haben mir allerhand abver= langt!

Der Heuer mit einem L:B von 1:4,75 in der Wasserlinie ist ein ausgesprochener Flauten= segler.Wenn Windstärke 3-5 angesagt ist,sollte man am besten gleich das erste Reef einstecken.Das Boot liegt dann ruhiger.Es giert nicht. Das zweite Reef und das Reef in die Fock sollte man aus gleichem Grunde bei Stärke 6 einlegen.Man muß bedenken, daß der Heuer ein Fischerboot mit nassem Fischraum(Däken) ist,der bei zu starker Krän= gung überlaufen würde.Darum glaube ich,daß die Fischer bei Amwind-Kurs noch eher ge= refft haben.

Die Ursprungsheimat der Heuer hat eine stark gegliederte Küste mit breiten Flachwasser= zonen und auch Schilfbeständen. Dem entspricht die Eckernför= der Bucht nicht.Die sich bei Starkwind aufbauenden Wellen lassen das Boot wegen seines geringen Tiefganges beim Kreu= zen aufschlagen,was bremst.

Bei SW 5 liefen wir mit 5 Knoten vor dem Wind flott bis Surendorf.Auf der Rück= fahrt frischte der Wind zu Stärke 7 auf.Bei jedem Schlag machten wir nur 100 bis 150 Meter gut.Drum legten wir die letzten 5 km rudernd zurück. Das ging auf die Haut,nämlich auf der man sitzt!

Aber recht besehen:Was haben denn auch Angel=und Stellnetz= fischer dann noch draußen zu suchen?Dabei ist das Boot wegen seines großen Decks= sprunges sehr sicher.Wegen dieses Deckssprungs und der geringen Breite ist der Heuer zum Rudern nur beschränkt ge= eignet.Muß über eine längere Strecke gerudert werden,kann jeder Mann nur ein Ruder be= dienen.Wenn bei der Arbeit an Angeln oder Netzen ein Mann zwei Ruder bewegen muß,ist er gezwungen,mit den Händen über= kreuz zu arbeiten,weil sonst der Hebelarm zu kurz wäre.

Aus den vorgenannten u.a. Gründen haben die Heuer auch keine Riemen, sondern Blatt= ruder,deren Schaft im Bereich des Dollenlagers vierkant ist.Man kann also auch nicht beim Rudern das Blatt mit einer Drehung der Hand in die Waagerechte bringen,wie man es mit einem Riemen macht.

Von "Eingeborenen" wurde ich gefragt:"Is dat een Sliekahn?" Der Schleikahn ist breiter im Boden und hat weniger Sprung, doch dürfte die Schlei das ideale Revier für den Heuer sein.

Seit dem 9.November 1989 hoffe ich,meiner "Stoltera" die Heimat ihrer Vorfahren zeigen zu können.

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

HATTRICK BEI EBBE

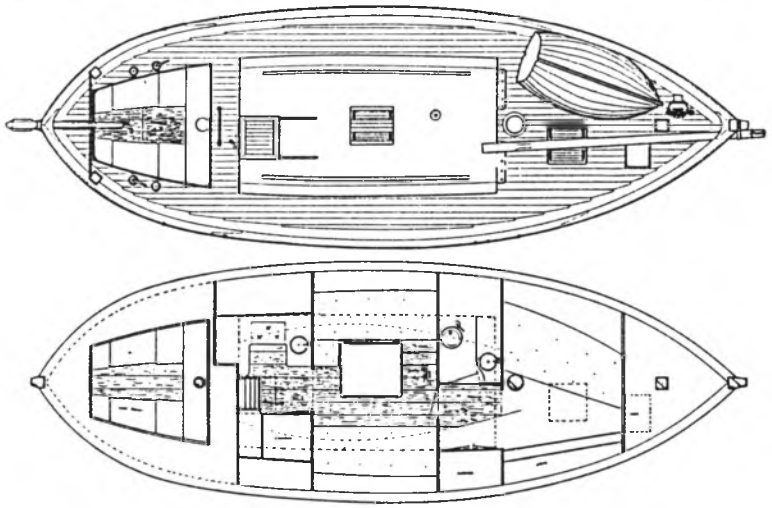
Wir Liebhaber und Amateure, ausgenommen Joachim Kaiser, der inzwischen professionell die Meere unter Gaffelsegeln pflügt, und dem einen oder anderen Schiffer, der statt Kohlen, Holz, Getreide oder Fischen Seefahrer aus Sehnsucht unter Segeln von Hafen zu Hafen schippert, um damit sein altes Segelschiff zu erhalten; wir Freunde der Gaffel, die wir lieber Hand über Hand Piek- und Klaufall durchholen, statt spitze, weiße Tüten an klöternden Alumasten mit Winschen hochzukurbeln; wir Bewahrer hölzerner Schiffsveteranen sind leider nicht so zahlreich, daß wir auch nur eine Handvoll Werften damit beschäftigen könnten, alte Holzschiffe in überlieferter Bauweise für uns wieder auf- oder sogar neu zu bauen.

Um so erstaunlicher ist die Tatsache, daß Ebbe Andersen mit seinen Bootsbauern in Marstal auf der dänischen Insel Ärö Jahr für Jahr, und das seit über 15 Jahren, ein Holzschiff nach dem anderen baut. Und im letzten Jahr sogar gleich drei auf einmal. Nacheinander hat Ebbe 1989 die Baunummern 42, 43 und 44 auf Kiel gelegt. Sowas würde man im Fußball einen Hattrick nennen. Nämlich den dreifachen Torerfolg eines einzelnen Spielers in einer einzigen

Die Spanten des Lachskutters sind gestellt.Sören nagelt die erste Planke an.Am Vorschiff ist zu erkennen wie weit die Spanten ausfallen. Nur im Bereich des Hauptspantes stehen die Spanten eine Planke hoch senkrecht.Diese Linien geben bis zum Schandeck Auftrieb bei einer langen, relativ schmalen Wasserlinie.

Die erste und dritte Planke sind fest. Sie werden gebraucht um die Relingstützen daran zu befestigen.Über der ersten Planke werden die Spantenden mit dem Fuchs schwanz geköpft. Dann der Balkweger über Spanten und Stützen weg eingezogen und erstmal das Deck gelegt, damit Spanten und Planken noch austrocknen können.

Das Deck aus Lärche ist gelegt.Es wird später noch kalfatert und mit Marineglue vergossen. Der Kajütsaufbau der gerade gestellt wird ist der Größe der Eigner angepaßt. Die Hauptschotten sind bereits vom Eigner lackiert,ebenso die Decksbalken und Relingsstützen.Ohne Planken kann die Späne noch durchfallen.



Baumerkmale des Lachskutters:

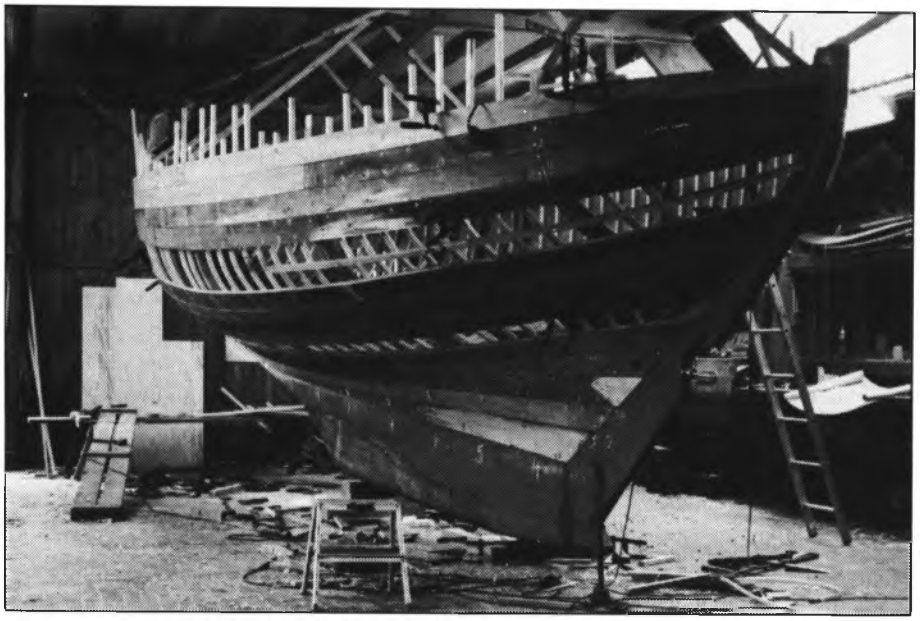
Kiel	:	36 cm hoch, 20 cm stark, Eiche
Steven	:	30x17 cm vorn, 25x17 achtern, E.
Spanten	:	12 x 7,5 cm, gewachsene Eiche
Planken	:	42 m/m fertig gehobelt, Lärche
Decksbalken	:	10,5 cm hoch, 9,5 cm stark, Eiche
Decksplanken	:	9 cm breit, 4,5 cm stark, Lärche
Kajütsaufbau	:	36 m/m starke Lärche
Großmast	:	14,2 m ü.Deck, ø 23 cm max.
Besanmast	:	11,1 m ü.Deck, ø 18 cm max.
Klüver	:	4,5 m insgesamt, ø 14 cm max.

Halbzeit. Um im Bild zu bleiben, hätte dieser Fußballspieler die drei Tore allerdings auf drei ganz verschiedene Weisen erzielen müssen. Mal mit dem rechten Fuß volley, mal mit dem linken Fuß geschlenzt und mal mit dem Kopf vielleicht. Denn die Bauweisen dieser drei Schiffe, die dort gleichzeitig nebeneinander in Ebbes Werkstatt entstehen, sind völlig verschieden. Sie dokumentieren die ganze Entwicklung klassischen Holzbootbaues von der Klinkerbauweise, in der schon die Wikinger bauten, über das traditionsreiche Prinzip der Karweelbeplankung über ein Spantengerüst bis zur Leichtbauweise mit Sparspanten, wie sie Aage Utzon in den 60er Jahren für seine berühmten Spitzgatter entwickelt hat.

Aber zunächst wurde erstmal am 25. März Üzes neue Jagt von einem historischen Fettslip dort zu Wasser gelassen, wo vor etwa 150 Jahren zum letzten Mal eine Jagt diesen Typs gebaut worden war. Von Ilses und Üzes Töchtern Hanna und Sünne gemeinsam auf den Namen "Die zwei Schwestern" getauft, in Anlehnung an die letzte Marstal-Jagt unter Segeln "De fire Brödre", nach deren Riß (von 1794 !) die Jagt bei Ebbe entstand, rauschte sie unter dem Beifall von Hunderten von Zuschauern von der ganzen Insel Ärö und vielen Gästen aus Flensburg mit aufschäumender Bugwelle ins Hafenwasser von Marstal.

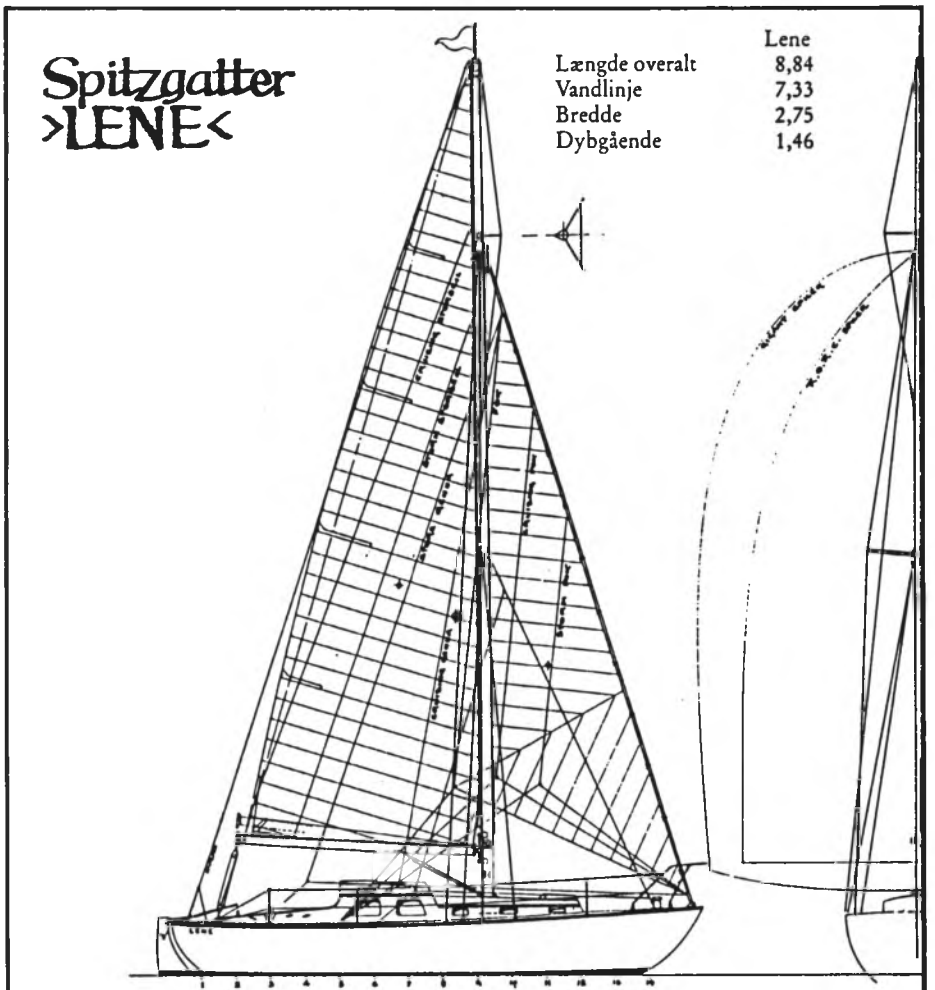
Gleich danach wurden in der neuen Halle, die extra für Üzes große Jagt angebaut worden war, Kiel und Steven für den neuen Lachskutter "Ingeborg" gestellt. Ein Schwesterschiff von Ebbes berühmter "Gerda" für Ingeborg und Jörg Konopatzki als Im + Mobilie für ihren Lebensabend. Der Freibord wird aber eine Planke höher, weil beide sehr groß

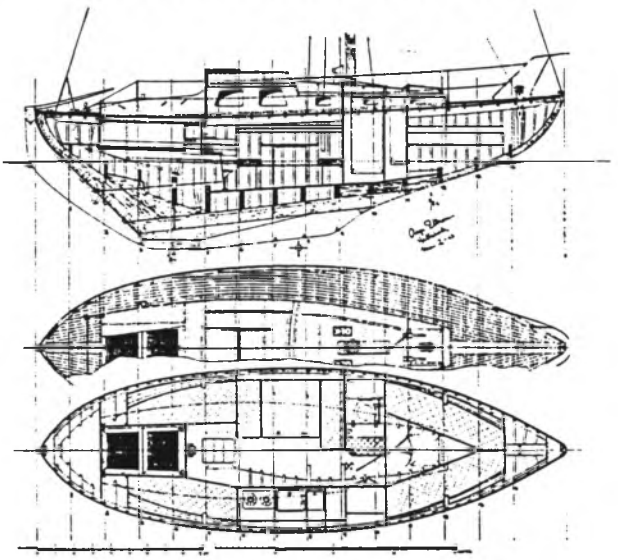
Auf einem Reißbrett baut Egon einen der sechs Rahmenspanten des Spitzgatters zusammen. Weil es so wunderschön gewachsene Äste nicht gibt, muß er aus einzelnen Stücken zusammengeschäftet werden. Die Dimensionen dieses Spantes kann man fast zierlich nennen. Seine Reduzierung läßt die leichte Lustyacht erahnen.



Der Rumpf von "Lene" ist fast fertig aufgeplankt. Alle Hilfsspanten sind entfernt und die Eschenspanten, "Svöben" nennen sie die Dänen, eingebogen. Selbst in diesem Uzonschen Yachtleichtbau ist immer noch die Form des traditionellen Gebrauchsbootes zu erkennen. Der zigarrenförmige Bleikiel hat den geraden Balkenkiel ersetzt.

Zwischen den sechs Rahmenspanten, auf denen die Planken mit Schrauben befestigt sind, sind bis zu acht Svöben eingebogen und vernietet. Im Mastbereich (rechts) und dort wo die Stagen befestigt werden, stehen 3 Rahmenspanten eng zusammen. Die Kielbolzen sitzen in kräftigen Bundstöcken die mit den Spanten verbolzt sind.





Baumerkmale des Spitzgatters:

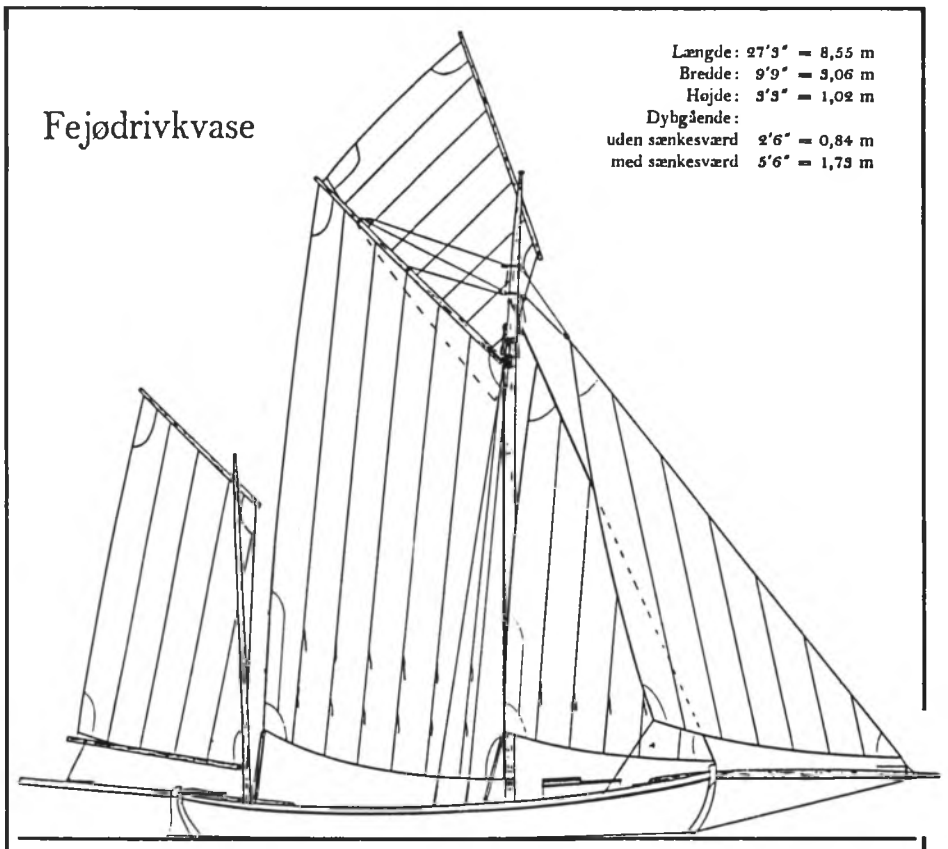
Kiel	: 43 cm hoch,27 cm breit,Eiche
Steven	: 17 x 10 vorne,9 x15 cm acht.,E.
Spanten(gewachsen)	: 70x70 m/m,Eiche
Spanten(eingebogen)	: 35 x25m/m,Esche
Decksbalken	: 85 x 53 m/m,Eiche
Decksplanken	: 45 x 28 m/m,Teak,Gummifugen
Kajütsaufbau	: 25 m/m starkes Oregonpine
Mast	: 13,9 m ü.Deck,17x13cm,Spruce

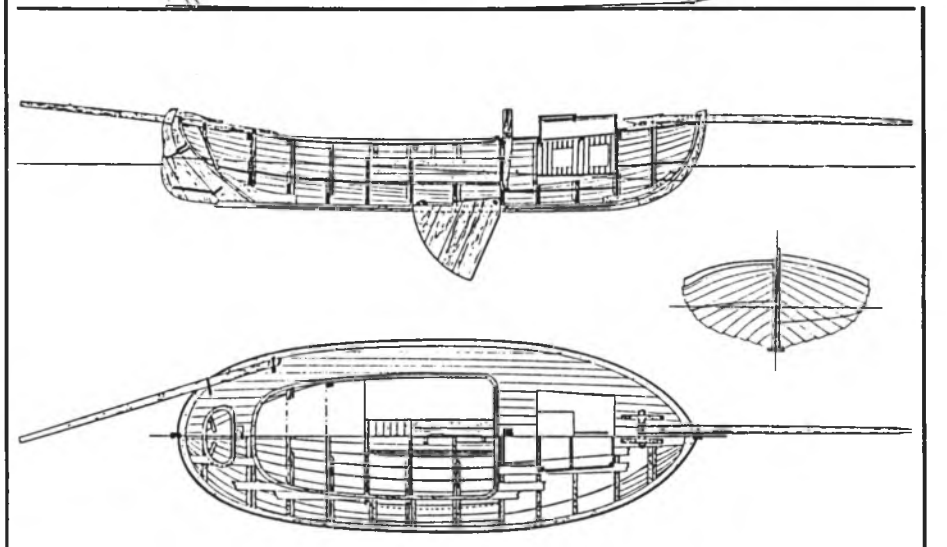
sind.Dafür hat Sören Spanten und Steven behutsam neu ausgestrakt, um die Charakteristik der Benzon-Konstruktion zu erhalten.Geriggt wird dieser neue Lachskutter mit zwei Masten, weil die besser zu händeln sind, und auf dem Vordeck ist Platz geschaffen für ein umgedrehtes Beiboot.
Anfang August ist dann für das zweite Schiff der zigarrenförmige Bleikiel des Spitzgatters "Lene" von Aage Utzon aufgestellt worden.Dieser Spitzgatter von 1963 war so erfolgreich,daß er als Sagitta 30 in Kunststoff nachgebaut worden ist.Er wird für Peter Rasmussen,einen Krankenpfleger aus Ärösköbing gebaut, der schon seit Jahren einen 6,65 m langen Utzon-Spitzgatter segelt, der ihm aber zu klein geworden ist.Der neue, zwei Meter längere Rumpf hat nach Utzons Plänen aus Gewichtsgründen nur noch sechs Rahmenspanten aus gewachsener Eiche.Die nachträglich eingebogenen Spanten sind aus Esche und werden mit der 28 Millimeter starken Außenhaut aus Lärche mit Kupfernägeln vernietet. Als Rigg bekommt dieser Spitzgatter die typische überproportional hohe 4/5 tel Hochtakelung mit Jumpstag.Der 15,2 Meter hohe Mast ist aus Silberspruce hohl verleimt,verjüngt sich im Topp,ist tropfenförmig gehobelt und soll 45 qm Segel tragen.
Aber mit historischem Jagt- und modernem Yachtbau sind die handwerklichen Fähigkeiten der Bootsbauer von Ebbe noch nicht erschöpft.Als drittes Boot im letzten Jahr stellten Bent und Ebbe dann im Oktober noch Kiel und Steven für ein bootsbautechnisches Kunstwerk.Eine geklinkerte Fejödrivkvase mit Senkschwert, wie sie Christian Nielsen auf Fejö gebaut und für seine Sammlung "Danske Baadtyper" aufgezeichnet hat.Sie ist zwar ge-

Quer in der neuen Halle vor dem Lachskutter hat Bent die Mallen für die Drivquase auf einen flachen Eichenkiel aufgestellt der durch einen kräftigen Baumstamm (der unter der Hallendecke verkeilt ist) vorgebogen wird damit er die nötige Biegung bekommt. Statt eines tiefen Kiels hat die Drivquase ein Senkschwert.

Beim Klinkern wird die Planke zunächst heiß gekocht aus der Dampfkiste mit hölzernen Zwingen überlappend an der vorherigen Planke festgehalten bis sie erkaltet ist. Dann werden in handbreiten Abständen Löcher durch beide Planken gebohrt und Kupfernieten durchgeschlagen die von innen über Unterlegscheiben vernietet werden.

Die Außenhaut ist fertig geklinkert. Alle Mallen sind raus bis auf die in den Enden um die Rumpfschale solange zu spreizen bis die Spanten eingebaut sind. Die kommen erst nachträglich rein, wenn die Planken eine strakende Rumpfform von selbst gefunden haben. Daraus entstehen anmutige Bootsformen die absolut strakende Linien haben.





Baumerkmale der Drivquase:

Kiel	: 10 cm breit vorne, Eiche
Kiel b.Schwert	: 25 cm breit Mitte,12,5cm hoch
Steven	: 16 x 10 cm,Eiche
Spanten	: 7,5 x 5 cm,Eiche
Planken	: 23 m/m,Lärche
Decksbalken	: 5 x 5 cm,Eiche
Decksplanken	: 8 x 3 cm,Lärche
Großmast(klappb.)	: 9,8 m ü.Deck, ø 14 cm,Tuja
Besanmast(klapp.)	: 5,4 m ü.Deck, ø 11 cm, Tuja
Bug-und Hecksprit	: 4,5 m , ø 11 cm,Tuja
Segelfläche insgesamt	: 70 qm !

klinkert wie ein Wikingerboot, aber ihre oberen Planken laufen nicht scharf in spitzem Winkel in die Steven,sondern wie der Rand einer Schüssel enden sie fast rechtwinklig in den Sponungen der Stevenköpfe und bilden die Schiffsenden zu weit ausfallenden Halbkreisen aus.Das gibt diesem Bootstyp einen stark ausgeprägten Sprung und eine enorme Breite.Sie hat dadurch ein großes,offenes Cockpit mit viel Platz und geht nur 84 Zentimeter tief.Baumerkmale, die für die Auftraggeber Kari und Karl-Heinz Lösche wichtig waren.Sie wollen mit ihren Kindern und einem Hund die geschützten,flachen Gewässer um die dänischen Inseln erkunden.

Diese Drivkvasen sind aus den Zeesbooten und Quatzen entwickelt worden, mit denen pommersche Fischer ab 1869 nach Dänemark auswanderten,nachdem sie ihre eigenen Fischgründe in den Bodden überfischt hatten.Ihre Boote und Fangmethoden waren so effektiv,daß die Dänen sie darum beneideten und umgehend diese Boote nachbauten.Sie werden darum heute noch als Tyskerkvasen bezeichnet.Ausführlich sind sie bereits beschrieben in den früheren Piekfall-Heften 27,29 und 32. In diesem Jahr wird es wohl bei Ebbe in Marstal drei Stapelläufe geben.Der nächste Neubau ist schon in Projektion.Multitalent Bent Hartwig-Nielsen, der die Drivkvase baut,aber auch Beschläge schmiedet und sogar Schuhe näht,hat einen 8,60 m langen Lachskutter gezeichnet, den Ebbe aus den Linien der "Vaar" entwickelt hat (die ursprünglich auch von Benzon stammen). Nach dem Namen seiner jüngsten Tochter wird es "Ninabåd" genannt und noch dieses Jahr für einen Lübecker auf Kiel gelegt.

Kai Greiser

Ironie des Schicksals

Schneidbrenner zerschnitten die Tjalk "Hoffnung"

Zwar hieß die 83 Jahre alte Tjalk am Liener Strand bei Elsfleth/Weser "Hoffnung", doch dieser Name des ehemaligen holländischen Frachtseglers brachte ihm keine hoffnungsvolle Zukunft. Schneidbrenner zerschnitten den alten Stahlrumpf in handliche Stücke für den Schrottplatz. Wieder einmal wurde ein Stück maritimer Geschichte vernichtet. Im Gegensatz zu historischen Bauten haben schwimmende Denkmäler noch keine Lobby, dem Schiff keine Zukunft, Schneidbrenner zerschnitten kürzlich den 83 Jahre alten Stahlrumpf.

Die total verbaute Tjalk "Hoffnung" auf dem Liener Strand bei Elsfleth an der Weser. Auch der Name brachte

wie beispielsweise in Holland. Der vorletzte Eigentümer der rund 22 Meter langen und 5 Meter breiten Tjalk hatte sie vor mehr als 20 Jahren auf einer Elsflether Werft zu einem Wohnschiff umbauen lassen. Auf dem Trockenen wurde das Schiff am Liener Strand verbotenerweise als Ferienquartier benutzt. Der Kreisverwaltung Wesermarsch war dieses eigenartige Ferienhausmodell eines Bremer Arztes seit langem ein Dorn im Auge gewesen. Interesse hatte an dem Rumpf ein Schiffbauer aus Vlotho gezeigt, der an dem ehemaligen Frachtsegler einen neuartigen Schiffsantrieb ausprobieren wollte. Der stählerne Rumpf sollte wieder in sein früheres Element gesetzt werden. Doch auch dieses Vorhaben wurde nicht realisiert. Schließlich fiel die Tjalk "Hoffnung" dem Schneidbrenner zum Opfer.

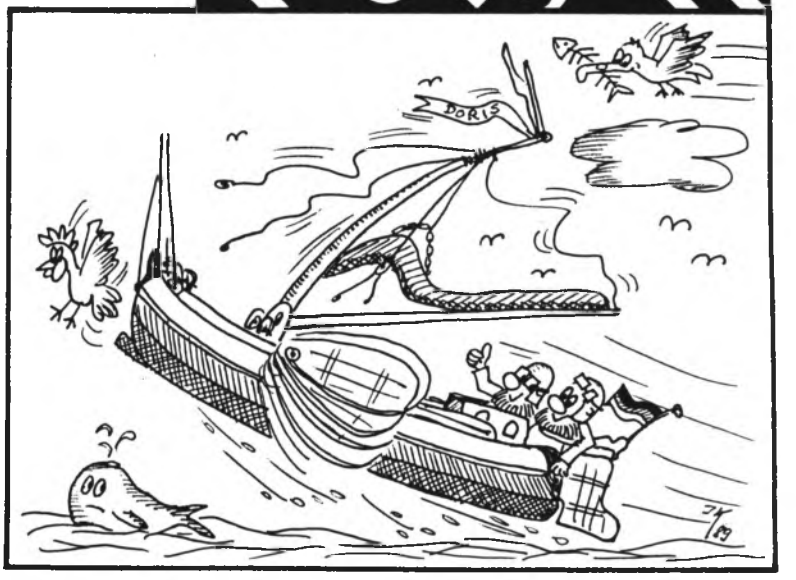
Ironie des Schicksals für das zertrennte Schiff; einige Zeit später wurde im rund 20 Kilometer entfernten Oldenburg ein Museumshafen gegründet.

Jürgen Kalbreyer

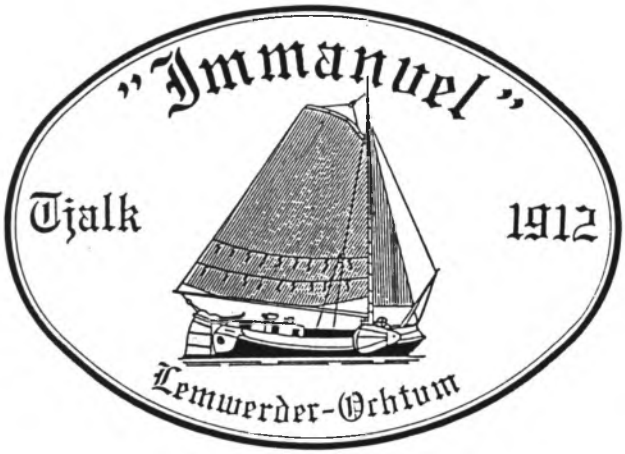
Nur Fliegen schöner

"Kann das Schiff mit diesen Flügeln dort an den Seiten denn Fliegen?" so angeblich der Kindermund über die ehemaligen Frachtsegler mit Seitenschwertern. Wär' vielleicht nicht schlecht, aber dann schon fliegen über das Wasser. Von Fliegen oder Schneller Fahrt bei der letzten Flensburger -Rum-Regatta konnte auch bei den "Geflügelschiffen" nicht die Rede sein. Mehr schlecht als recht quälten auch sie sich um die Wendetonne. Doch auch diese "Schleichfahrt" brachte ihren Sieger hervor, - es gewann in der Klasse der "Geflügelschiffe" die Tjalk "Doris von Ochtum".

Jürgen Kalbreyer



mit 2 GS (Geflügelstärken)



Neue alte Tjalk auf der Weser

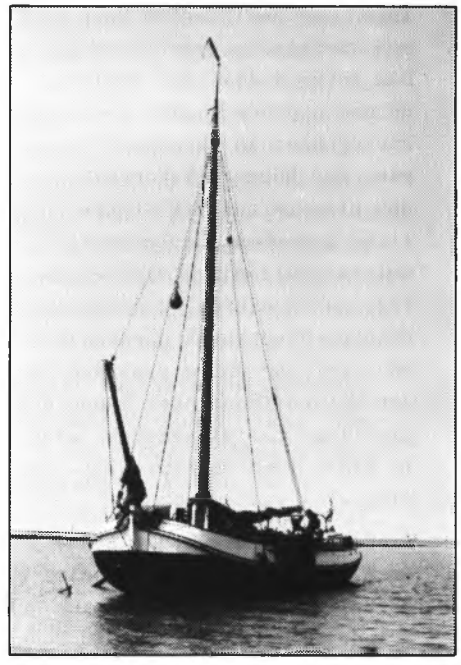
Familie Jürgen Kalbreyer aus Lemwerder kaufte die "Immanuel" aus Holland

Dreimal waren wir in Holland und haben uns die Tjalk "Immanuel" in Hoorn angesehen mit dem kleinen Schild "TE KOOP" am Mast. Beim vierten Besuch haben wir das 77 Jahre alte Schiff gekauft.- Diese zwei Sätze lassen sich leicht hinschreiben,dazwischen lagen aber doch viele Überlegungen,dazwischen lag das Sammeln von Argumenten,das Abwägen des Für und Wider - Gedanken,die vielleicht von vielen Eignern historischer Schiffe in ähnlicher Form vor ihrem Kauf angestellt wurden. Das "Gebrüte" über die Vor- und Nachteile führte schließlich zu dem Entschluß,das 1912 im niederländischen Dokkum gebaute Schiff im März 1989 zu kaufen. Und im Nachhinein betrachtet muß ich feststellen,im Grunde waren wir von Anfang an in die "Immanuel" verliebt,so verliebt,daß das Sammeln von Argumenten wohl mehr eine Alibi-Funktion hatte !?!

Die Tjalk "Immanuel" lief auf den Namen "DE JONGE PIETER" (damals Sohn des Eigners Bockma aus Leeuwarden) als Frachtsegler vom Stapel,für Fahrten auf den holländischen Kanälen und Seen,dem Ijsselmeer und den Wattgebieten. Das Schiff hat 80 Zentimeter Tiefgang,ist etwas über 15 Meter lang bei einer Breite von dreieinhalb Metern. Der Mast ist ebenfalls 15 Meter hoch,und es können 110 Quadratmeter Segelfläche an Mast und Klüver gesetzt werden. Im Original erhalten ist noch das "Roof" der Tjalk mit Schnitzereien an den Einbauschränken,einer Kachelnische mit kleinem Kanonenofen und einem Doppel-Alkoven.
Noch bis 1956 fuhr die "Immanuel" Fracht nur unter Segel und ohne Motor,hauptsächlich Gemüse und Kartoffeln. Später wurde ein 80-PS-DAF-Dieselmotor eingebaut. Nach 1956 wurde das Schiff verkauft und lag 15 Jahre lang als Wohnschiff in der Nähe von Amsterdam. 1973 kaufte der aus Hoorn am Ijsselmeer stammende Henk Broekema das Schiff,der es wieder zu einem Segler zurückbaute. Vor einigen Monaten nun erwarben wir die Tjalk.
Neben Fahrten ins Watt und auf der Weser diente das Schiff bereits auch als historische Kulisse beim Vegesacker Loggermarkt,zusammen mit der Bremerhavener Tjalk "Jankea" von Klaus Prasse.
Auch wenn es sich um holländische Schiffstypen handelt,waren Tjalken auch an der Weser noch um die Jahrhundertwende ein bekannter Schiffstyp. Sie fuhren bedingt durch den geringen Tiefgang Fracht nach Bremen,die in den Unterweserhäfen von den tiefgehenden Seeschiffen umgeladen werden mußte. Auch auf den oldenburgischen Werften wurden nach holländischem Muster Tjalken gebaut,wie beispielsweise noch 1920 auf der Braker Werft von J.F. Strenge & Sohn.

In der nächsten Zeit wollen wir den Laderaum innen noch umgestalten. Den Namen "Immanuel" wollen wir behalten,und wenn Ihr "Gaffler" uns mal irgendwo seht,kommt an Bord und seht Euch mal das alte Roof an,das auch weiter so erhalten bleiben soll.

Jürgen Kalbreyer



Eine neue alte Tjalk fährt auf der Weser mit Heimathafen Lemwerder/Ochtum - die 77 Jahre alte "Immanuel". Sie wurde von der Familie Jürgen Kalbreyer in Holland gekauft und hat noch ein Original-Roof.

Alte Schiffe segeln zum Hanse-hafen ...

Vor zehn Jahren machten sie schon einmal den Versuch: Gaffelfreunde aus Hamburg überreichten dem verdutzten Bürgermeister von Stade ein Pulverfaß, um die feste Brücke vor dem historischen Hansehafen am Fischmarkt zu sprengen.

Die Lokalblätter berichteten seinerzeit durchaus wohlwollend, aber ohne tieferes Verständnis über die spontane Aktion der Museumsschiffer. Die Stadt Stade spendierte - ein wenig verlegen - zweihundert Mark und "Erfrischungsgetränke". Die herbe Kritik der Segler an dem expandierenden Industriegebiet in Bützfleth wies der Bürgermeister mit dem Hinweis auf die stattliche Gewerbesteuer zurück, welche schließlich die Grundlage zur Sanierung des historischen Stadtkerns darstelle. Für ein paar Jahre fiel die Idee der Hafenöffnung nach jener originellen Gaffelinvasion wieder in einen Dornröschenschlaf. Gut Ding will Weile haben.

Einem Bürger der Stadt Stade jedoch ließ der Gedanke an eine Wiederbelebung des Hafens keine Ruhe: Friedrich Schröder, damals Denkmalsbeauftragter des Landkreises Stade. Im Mai 1984 gründete er mit einer Handvoll Idealisten den Verein "Alter Hafen Stade e. V." Hauptanliegen des Vereins ist es, bis zum Jahr 1994 - wenn Stade seinen eintausendsten Geburtstag feiert - die erst in den sechziger Jahren betonierte feste Straßenbrücke durch eine Klappbrücke zu ersetzen, damit in Zukunft der alte Hafen am Fischmarkt - er gilt als einer der schönsten Hanseäfen zwischen Nowgorod und Brügge - von Traditionsseglern mit stehenden Masten wieder befahren werden kann.

Fleißige Öffentlichkeitsarbeit und vielfältige Aktivität konnten bei Bürgern und Besuchern der Stadt ein deutliches Bewußtsein für die Notwendigkeit der Hafenöffnung wecken. Nach sechs arbeitsreichen Jahren hat der Verein annähernd 250 Mitglieder, es wurden über 8.000 Unterschriften für die Klappbrücke gesammelt. Schließlich konnte der Vorstand des Vereins im November 1989 - nach hartnäckigen Spendenaufrufen an Mitglieder und Sponsoren - dem Stadtdirektor von Stade einen Scheck über 20.000,- Mark überreichen, mit dem die ersten konkreten Planungen für den Hafen finanziert werden sollen. Die Chancen für eine Realisierung des Projekts stehen zur Zeit nicht schlecht. Gewonnen aber ist der Kampf noch nicht.

Ein Höhepunkt bei dem Bemühen um eine breite,öffentliche Basis für die Ziele des Vereins war ohne Zweifel das Traditionsseglertreffen in Stade am 30.9./1.10.89. Nachdem bereits die Einladungen unter dem Motto "Alte Schiffe segeln zum Hansehafen" ein lebhaftes Echo gefunden hatten, machten tatsächlich über 40 Gaffelfreunde im Stadthafen von Stade fest! Ganz Eifrige legten sich schon am Freitagabend an die Pier. Sie konnten miterleben, wie sich die ehrenamtlichen Helfer mit den Megaphonen bei der Vertreibung der "Yachties" unbeliebt machen mußten. Der stadtseitige Kai war großzügig abgesperrt, so daß er für die erwarteten See- und Schleute, für Infostände und Imbißbuden ausreichend Platz bot. Ein wenig mehr "Verkauf von Waren aller Art von den Schiffen" hätte sich der Veranstalter gewünscht; vielleicht beim nächsten Mal?

Ab Sonnabendmittag wurde jedes einlaufende Schiff - wie im Schulauer Fährhaus - von einer eigens installierten Schiffsbegrüßungsanlage willkommen geheißen; mit Steuermanns-Tusch, Schiffsnamen und -daten, ein bißchen James Last und ein bißchen Händel anstelle Hammonia, und, wenn der Ansagerin was einfiel, auch ein bißchen Text für den background. Als ältestes Schiff wurde der Gaffelkutter "Good Intent II" mit dem Baujahr 1879 begrüßt, als größtes Schiff der Besanewer "Friedrich" mit 27 m LüA, als kleinstes Schiff das Ewerboot "Zukunft" mit 4,50 m LüA und als Schiff mit der weitesten Anreise der Haikutter "Ruth" aus Breiholz.

Während die Schiffe festmachen, spielen - unentgeltlich - die River-Ramblers am Kai köstlichen Oldtime-Jazz. Ole von der "Wilhelmine" wriggt als Hafenkapitän vorneweg im Boot und geleitet jedes Schiff sicher zu seinem Liegeplatz. (Seinen Anweisungen soll erstaunlich diszipliniert Folge geleistet worden sein.)

Überhaupt zeigten die Kinder und Jugendlichen von der "Wilhelmine" einen bemerkenswerten Einsatz. "Wilhelmine"-Schiffer Joachim Fielitz - gleichzeitig zweiter Vorsitzender des Vereins - dankte am Nachmittag den Gaffelfreunden persönlich für ihr Kommen, überreichte kleine Begrüßungsgeschenke und stellte den Schiffen ihre jeweiligen Betreuer vor, die sich wiederum aus der Besatzung der "Wilhelmine" rekrutierten.

Viele Gäste nahmen an dem von der Interessengemeinschaft "Aktuelles Stade" organisierten Laternenumzug teil, der oben am Pferdemarkt begann, durch Stades hübsche Altstadt führte und unten am Kai mit Shanties der Stader Hafensänger stimmungsvoll endete.

Für den Abend waren die Schiffsbesatzungen ins Stader Rathaus geladen, wo nach kurzen Grußworten ein sehr schöner Film von der Wattenmeer-Reise 1986 der "Wilhelmine" gezeigt wurde. Die Stadtväter hatten wiederum "Erfrischungsgetränke" spendiert, glänzten aber ansonsten durch Abwesenheit, was unter den Schiffern zu Unmut Anlaß gab.

Am Sonntagmorgen entschädigte ein gewaltiges Frühstück die Gäste. Gestiftet von der Stadt Stade, aber maritim ausgedacht und lukullisch angerichtet von Mitgliedern der Stader Volkshochschule/Abteilung "Gastronomie" übertraf es vermutlich alle Erwartungen. Auf diese Weise gestärkt, nahm manch einer der meist fußfaulen Maaten doch an der von der Stadt kostenlos angebotenen Ortsbesichtigung teil. Die Müden konnten sich derweil an den Ständen am Kai über den Verein, den Zustand von Bratwürsten und Faßbier, die Anfertigung von Knoten und Spleißen, über die Verkaufsquoten von "Alte-Hafen-Drucken", T-Shirts und Tetsche-Postern sowie Holzspielzeug und gestreiften Schürzen informieren.

Am frühen Nachmittag beginnt dann die eigentlich nur stellenweise chaotische Auflösung der Päckchenlieger im Stader Hafen. Während auf dem Schwingedeich eine junge Frau mit ihrem Schifferklavier versucht, die Starkwindböen zu übertönen, die sich mittlerweile aufgemacht haben - Rasmus war sonst eher friedlich, hatte wenig Regen geschickt - fängt die geplante Auslaufparade an - unter vollen Segeln, versteht sich! Das einzige Mißgeschick ist ein Defekt an der neuen Brücke der Stader Ostumgehung: sie verweigert einfach ihren Dienst und will nicht aufgehen, obwohl den Schiffern vorher glaubhaft zugesichert wurde, die Brücke bleibe offen, bis auch der letzte Segler durchgefahren sei! So kam es, daß die ersten Schiffe in panischer Hast die Plünnen wieder runterissen und gleichzeitig emsig versuchten, einen Pfahl zum Anbinden zu fassen zu kriegen! Die freundliche WaschPo warnte alle nachfolgenden Aufkommer mit Blaulicht und Megaphon; hier gab es keine Havarie. Eine kleine Ewigkeit später hob sich die Brücke dann doch, und unter klatschendem Beifall segelte die Gaffelflotte schwingeabwärts, am Ufer flankiert von reichlich Zuschauern.

Voller Begeisterung schreiben die örtlichen Gazetten: "Das war die schönste Auslaufparade überhaupt! Sail Stade 89 - so richtig ' zum Anfassen'!".

Der Vorstand des Vereins "Alter Hafen Stade e. V." dankt allen Gästen herzlich für ihr Kommen und würde sich sehr freuen, sie mit ihren Schiffen auch am 15./16. September 1990 - am 10. Tag der Niedersachsen - wieder in Stade begrüßen zu können.

Gudrun Schleif

F.WIEBKE/LANGREDER WEDEL

JUBEL AUS TORNESCH

Die Rhinplatte-Rund-Fahrt mit Begleitprogramm inszenierten Intendant Günter Klingbeil und seine uns wohlgesonnenen Helfer Rasmus und Petrus erstklassig. Die wenigen sonnigen Stunden und der günstige Wind verhalfen uns "links herum - Schluß mit den Diskussionen!" zu einer unvergeßlichen Rekordfahrt (Siegerin JOHANN EHLERS 49 Minuten, Last ship home 89 Minuten).

Besonders freuen konnten wir uns auch über die neuen Schiffe in der Szene. So hat Jan mit seiner ZUKUNFT den Klüsbackenpreis für die hervorragende Restaurierung wirklich verdient, genau wie Björn Herlyn mit seiner H-Jolle MOOI BRIS, die er einhand als Vierte durchs Ziel brachte, ein würdiger Kandidat für die von der JOHANN EHLERS (mitsegelndes Zielschiff!) weitergegebene Zinkwanne war.

Ein sehr gelungener Abend folgte mit Preisverleihung und anschließendem Danz op de Deel im historischen Heringsspeicher, wo die Asmuswerft uns eine würdige Feststätte zur Verfügung gestellt hatte. Zu danken ist auch dem Wirt der ALTEN MÜHLE, der für unser leibliches Wohl sorgte, der Gruppe "Black Bush" aus Kiel, die für gute Stimmung sorgte, der Museumseisenbahn, die an Land Geschichte zum Anfassen bot, Margot Harder, die in einem der Waggons das PIEKFALL und andere Publikationen hochhielt, Monika Kludas, die die Regattaleitung fest in der Hand hatte, und natürlich Günter Klingbeil für die hervorragende Organisation.

Wir kommen gerne wieder!

Elmar Specht, Tornesch

(Auch schon vor dem 6.10.90)

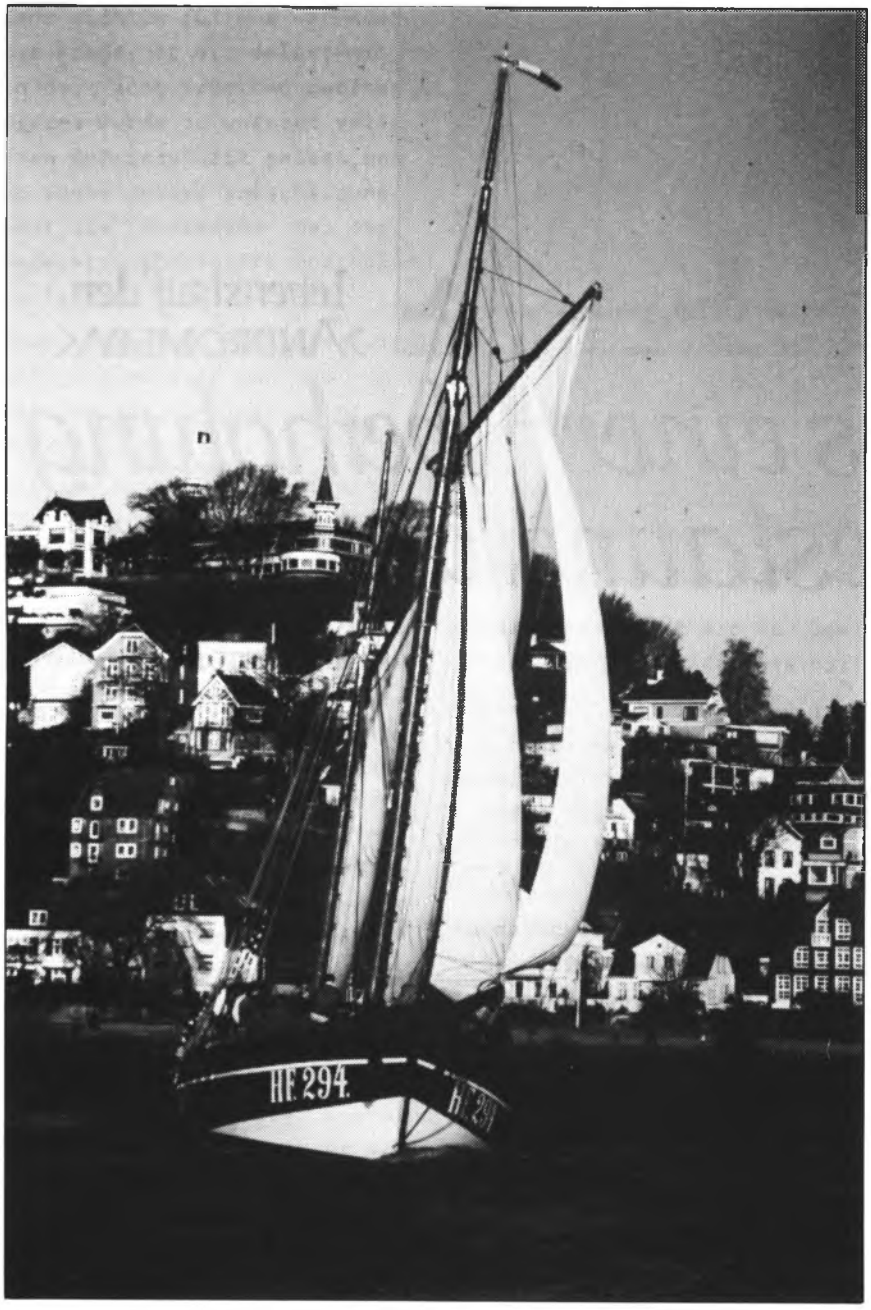
Nebenbei erwähnt ...

Seewetterbericht vom 14.10.89 0400 UTC:
Tief 993 Shetlands, SE-ziehend morgen Zentrale Ostsee, Hochkeil 1020 W-Frankreich, verstärkend;
Vorhersage bis 1800 UTC für die Deutsche Bucht: West 6-7, NW-drehend, zunehmend 8;
Lagebericht 1105 GZ Brunsbüttel WSW 6.

Preisträger und Plazierungen:
(Auswahl)

01 Johann Ehlers (Zielschiff)	15.19
02 Aurora	15.21
03 Ida ut Glückstadt	15.25
04 Mooi Bris (Zinkwanne von JE)	15.25
05 Betty of Colchester	15.26
06 Fortuna	15.26
07 Olifant	15.28
08 Tordalk (Scheibblock für schnellsten O-Nachbau aus Alternativmaterial - d.h. Plastik)	15.28
09 Good Intent (Skipper: der Chronist)	15.29
10 Heinrich (mit jugendlichem Oschi-Alter von 427 Jahren - leider zu wenig)	15.30
11 Friederike (Schwertstern der SVN für schnellsten holl. Plattboden 12m)	15.30
12 Zukunft (Klüsbacke für Bestrestaurierung in Eigenleistung)	15.31
13 Fahrewohl	15.33
14 Puck (Knotenbrett für 2. Plattboden 12m)	15.34
...	
23 Rosinante (Oschi-Schinken für 687 Jahre von Schiff und Besatzung, respektlos Mumien-Express genannt)	15.48
26 Ingorata (Lampe der Wahkonda für schön(st)es neu teilnehmendes Schiff)	15.58
27 Piraten-Hein (Alte-Mühle-Preis für größte Verspätung: Plankenrest eines 90jährigen Colin-Archers zum Dranklammern und zum Trost ein Faß Bier)	15.59

Sonderpreis: Historische Glückstadt-Ansicht, gestiftet vom ehemaligen Stadtarchivar Gerhard Köhn, für
- Blume von Idensen (weiteste Anreise),
- Günter Klingbeil, Fest-Intendant



KONSUL-KLÖBEN REGATTA

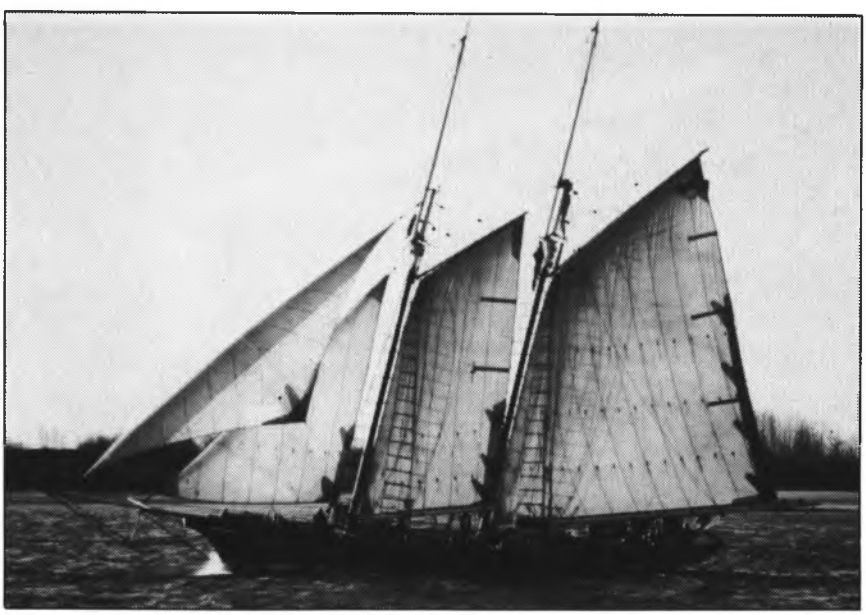
VON DOWN UNDER NACH UP OVER

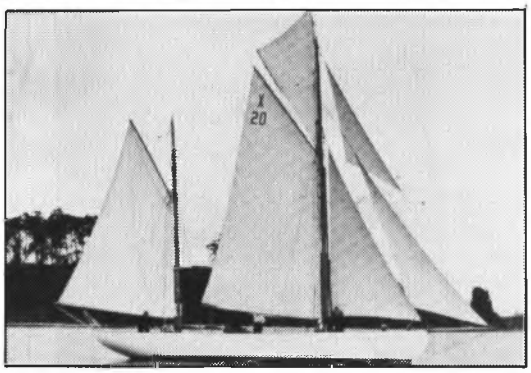
In unserem verregneten Herbst und Winter (und was war mit dem Sommer? - d. Red.) gab es noch einen Lichtblick in Hamburg, die Konsul-Klöben-Regatta! Der letzte schöne Tag des Jahres - im wahrsten Sinne des Wortes.

Die PRÄSIDENT FREIHERR VON MALTZAHN war das erste Schiff, das sich an die Regeln der Regatta hielt, da alle anderen bei dem hervorragenden Wetter noch weitersegeln wollten. Somit gewann sie den einzigen vorhandenen Preis, die Barbierschale des Konsuls. Alle übrigen Preise wurden in Abwesenheit ihrer selbst verliehen und konnten sogar teilweise frei erfunden werden.

Die VALDIVIA hatte eine Tonne vor Wedel gerundet (die Schleswig-Holsteinische 122 und nicht die Hamburgische am Mühlenberger Loch) und wurde trotzdem Zweite. Weiteres Augenmerk richtete sich noch auf die im neuen Glanz erstrahlte VICTOR JARA (ex AGIA PARASKEVI) und die weit gereiste FREE NELSON aus Neuseeland, bevor man sich den Genüssen des Gaumens hingab.

So auch Korrespondent
Elmar Specht, Tornesch





lebenslauf der >ANDROMEDA<

Wie aus einer Überholung eine Restaurierung wurde

Wir waren schon lange auf der Suche nach einem Oldtimer, Gaffelgeriggt sollte er sein, um die 15-20 m lang und von ca. 1900 - 1930.
Nach mehrjähriger Sucherei stießen wir dann auf die Gaffelketch "Andromeda".
Die "Andromeda" hat eine Länge ü.A. von 16,5 m, eine Breite von 4 m und einen Tiefgang von 1,90 m. Das Gewicht beträgt 25 to. 112 qm Segelfläche am Wind. Gezeichnet von Max Oertz, gebaut 1923 bei Abeking & Rasmussen in Lemwerder, in Kompositbauweise. Die "Andromeda" ist Lärche auf Eiche und Stahlspanten geplankt. Der Kiel besteht aus Eiche.
Bis zum Jahr 1970 gehörte die Yacht Konsul Plettenberg aus Flensburg. 1970 übernahm Jochen Scheid von Konsul Plettenberg die "Andromeda" und takelte sie wieder auf, da sie mehrere Jahre in der Halle gelegen hatte, denn Herr Plettenberg segelte aufgrund seines Alters nicht mehr mit ihr.

Von 1970 bis 1980 war die "Andromeda" dann mit Jochen Scheid in Karibik, Mittelmeer und New York. 1980 wurde die "Andromeda" dann erneut verkauft und zuletzt ins Mittelmeer nach Mallorca gelegt, wo sie fast ausschließlich als Wohnschiff diente.

Hier haben wir die "Andromeda" entdeckt, und, nach mehreren Besichtigungen unter Hinzuziehung eines Sachverständigen, haben wir dann im Mai 1987 die "Andromeda" gekauft.

Eine Überführungscrew brachte die Yacht dann von Mallorca nach Wedel, jedoch mußten wir bereits während der Überfahrt mit Schrecken feststellen, daß die Yacht mit erheblichen, versteckten Mängeln behaftet war, die äußerlich nicht zu erkennen gewesen waren.

Bereits querab Lissabon setzte der Motor aus und ließ sich auch bis Wedel nicht mehr instandsetzen, darüberhinaus machte die Yacht fürchterlich viel Wasser, und die Elektrik ging ebenfalls nicht mehr.
Lange Zeit vorher hatten wir uns bereits mit Freunden aus dem Segeloldtimerhafen Lübeck unterhalten, wo wir denn die bisher bekannten kleineren Überholungsarbeiten durchführen lassen können.
Aufgrund von zwei Referenzen sind wir dann nach Rødby Havn zur Rødbyhavn Bådevaerft gekommen. Noch vor dem Eintreffen in Wedel haben wir mit der Werft Kontakt aufgenommen und abgeklärt, inwieweit die Reparaturen (Austausch einzelner Planken, Neukalfaterung etc.) durchgeführt werden können.

Ganz wichtig für uns war auch die Frage, ob wir selbst mit an der Yacht arbeiten durften. Dieses wurde zu unserer vollsten Zufriedenheit gelöst, und so stand unsere Entscheidung fest, die "Andromeda" bei der Rødbyhavn Bådevaerft überholen zu lassen.

Über TransOcean erhielten wir dann die Adresse von dem zweiten Besitzer der Yacht, Jochen Scheid.

Mit ihm haben wir telefonisch Kontakt aufgenommen und ihm erzählt, daß wir die Yacht "Andromeda" gekauft haben und diese auf dem Weg von Mallorca nach Wedel wäre.
Er hat sich riesig gefreut, daß die "Andromeda" wieder nach Deutschland kommt. Jochen Scheid ist dann auch später nach Lübeck gekommen, und wir sind zusammen zur "Andromeda" gefahren. Er hat uns auch bei der Restaurierungsphase mit Rat und Tat zur Seite gestanden.

Er hatte die Original-Zeichnung der "Andromeda" und sehr viele alte Bilder, die er uns zur Verfügung gestellt hat.

Am 08.08.87 traf die Yacht in Wedel ein, und jetzt wurde erstmals der Motor ausgebaut, da eine Reparatur im Schiff nicht durchgeführt werden konnte.
Der Motor wurde nach Lübeck

gebracht und dann provisorisch instandgesetzt, so daß wir wenigstens mit Maschinenkraft durch den Nordostseekanal kamen.
Endlich, am 22.08.87 morgens um 5.00 Uhr, sind wir in Wedel gestartet und waren am 23.08.87 um 4.00 Uhr in Rødbyhavn.

Noch im Herbst des selben Jahres wurde die "Andromeda" bei der Rødbyhavn Bådevaerft an Land gestellt, und wir begannen mit den Instandsetzungsarbeiten.
Hierzu mußte zuerst die originale Inneneinrichtung (Mahagoni) von Salon und Achterschiff vorsichtig ausgebaut werden, gekennzeichnet und gelagert werden, da diese im Original wieder eingebaut werden soll.

Da die Yacht in Kompositbauweise erbaut worden ist, wollten wir zuerst die Stahlspanten entrosten und von den Planken die Innenfarbe entfernen, um zu sehen, welche Planken ausgetauscht werden müssen. Die Stahlspanten und Planken sollten neu konserviert und gestrichen bzw. geölt werden.

Stunde um Stunde, Tag um Tag haben wir nur Rost geklopft und die alte Farbe von Planken und Eichenspanten entfernt.

Hierbei stellten wir fest, daß die meisten Stahlspanten nur noch aus Rost bestanden und teilweise keine Verbindung mehr hatten. Auch die Planken im Bereich der Stahlspanten waren durch stetigen Wassereintritt im Bereich der Nieten vermodert.
Einzelne Planken auszutauschen war nicht möglich. Es blieb nur eins: Austausch sämtlicher Stahlspanten und Erneuerung des kompl. Unterwasserschiffes.
Eine Riesen-Aufgabe, nicht nur für die Werft, sondern auch für uns, denn hiermit hatten wir nicht gerechnet.

Diese Arbeiten ließen sich jedoch nicht im Freien ausführen, und so mußte die Yacht in die Werfthalle verlegt werden.
Im Herbst 1988 begannen wir dann die alten Stahlspanten zu entfernen und durch neue zu ersetzen. Hierzu mußte zuerst der 9 to schwere Bleikiel demontiert und an die Seite gestellt werden. Hier kamen dann auch zwei gebrochene Kielbolzen zutage.

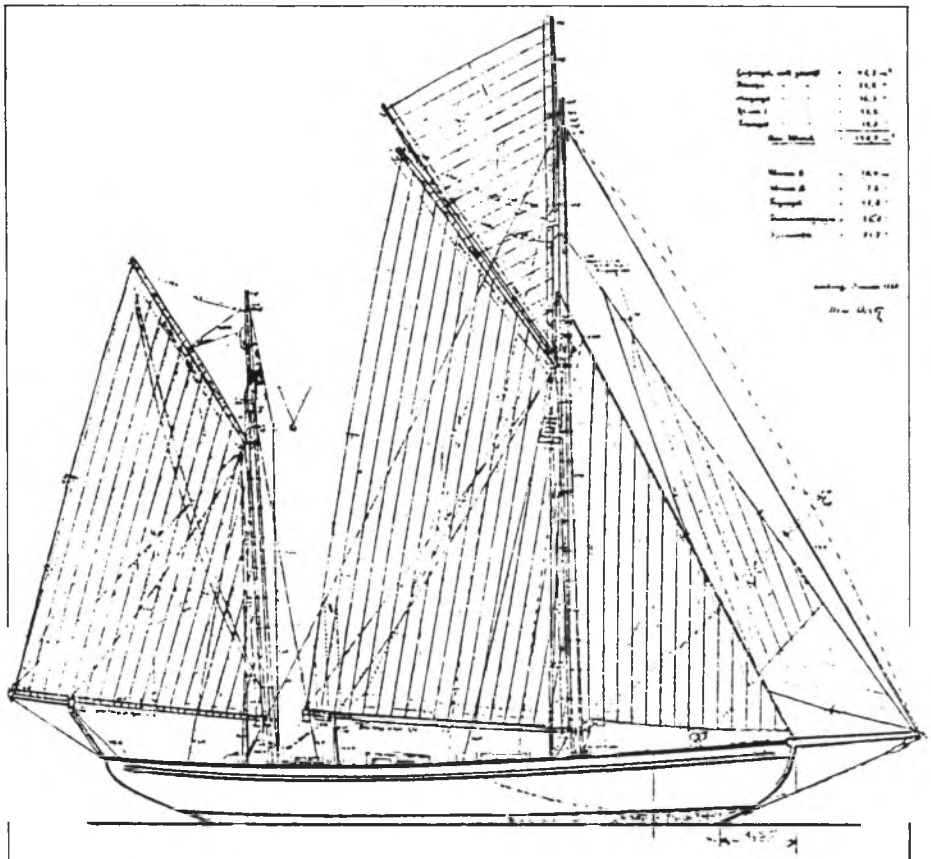
Nachdem wir die ersten alten Planken entfernt hatten, konnten wir auch den Eichenkiel einsehen, und wir mußten feststellen, daß auch dieser erneuert werden mußte. Also

zuerst eine neue Eichenbohle in entsprechender Länge und Stärke besorgen und nach den alten Maßen neu anpassen und einsetzen. Dann haben wir Stück für Stück die alten Planken entfernt und durch neue Lärchenplanken ersetzt. Immer vier alte Planken entfernt und zwei neue Planken wieder eingebaut. Hierzu wurden Back- u. Steuerbord immer die gleichen Planken entfernt und neue eingebaut. Pro Plankengang an Back- und Steuerbord ein Tag.

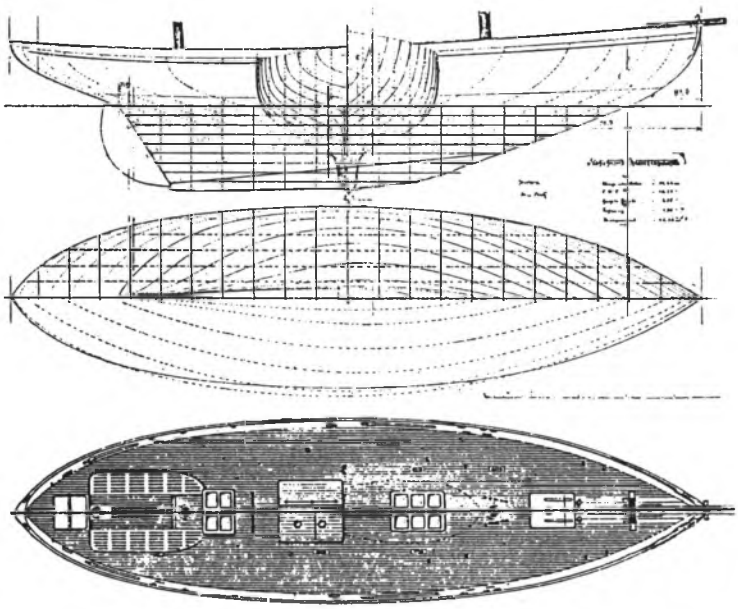
Die Planken haben wir mit Kupfernieten an den Eichenspanten und mit Niroschrauben u. Muttern an den Stahlspanten befestigt. Alle Stahlspanten wurden vorher mit Teerepoxy behandelt, um ein schnelles Anrosten für die Zukunft zu verhindern.

Da auch am Achtersteven nichts Gutes mehr daran war, das heißt Alterserscheinungen, rottes Holz, Bohrfraß, haben wir diese auch gleich kompl. mit erneuert.

Woche für Woche wurde im Halbjahr 1988/89 das Unterwasserschiff der "Andromeda" mit neuen Planken wieder eingebaut.
Im März waren diese Arbeiten dann erledigt. Inzwischen wurden die Planken immer wieder mit "Grontraeolje", das ist der dänische Name für ein Grundierungsöl auf Grünkupferbasis von der Firma Solignum, getränkt, um die Planken zu konservieren und vor Fäulnis zu schützen. Danach haben wir dann die Planken mit Baumwolle neu kalfatert und mit "Beg", einer Art Gummipech, welches erhitzt und dann vergossen wird, vergossen. Als Innenanstrich erhielten die Planken einen einmaligen Anstrich mit Platinprimer, ein luftdurchlässiger Farbanstrich.



Seegehende ketschgetakelte 14,66 m-Kreuzeryacht „Andromeda" (1:160)
Am-Wind-Segelfläche 118,9 qm



Seegehende 14,66 m-Kreuzeryacht „Andromeda". (Maßstab 1 : 80).
Länge über Alles 14,76 m; C. W. L. 10,75 m; Größte Breite 3,85 m; Tiefgang 1,80 m;
Verdrängung 16,63 cbm; Segelareal 112,00 qm; Bleikiel 7,55 t.

Alle Bohrlöcher der Nieten und Schrauben wurden mit einem Zweikomponenten-Spachtel verschlossen, und der gesamte Rumpf wurde neu geschliffen, gespachtelt und wieder geschliffen.
Der Farbaufbau erfolgt mit Bleimennige im Unterwasserbereich und dann Antifouling. Oberhalb der Wasserlinie mit Bleimennige.
Und dann Vorstreichfarbe und Einkomponenten-Deckfarbe.
Anschließend begannen wir mit dem Wiedereinbau der Einrich-

tung. Achtersalon und Salon erhielten wieder ihre ursprüngliche Aufteilung, Kombüse, Toilette und Vorschiff etc. nach unseren Vorstellungen. (Diese Arbeiten erfolgen im Winterhalbjahr 1989/90.)

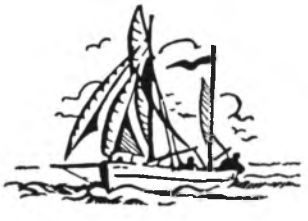
Am 06.06.89 wurde die Yacht erneut getauft und wieder ihrem Element übergeben.
Dann wurde die "Andromeda" wieder aufgeriggt und zur 100 Travemünder Woche waren wir in Travemünde.

Wir haben im Sommer Wochenendtörns mit der "Andromeda" unternommen und festgestellt, daß sie hervorragende Segeleigenschaften besitzt.

Im November haben wir sie wieder nach Rødbyhavn zur Rødbyhavn Bådevaerft überführt, und jetzt wollen wir den Innenausbau durchführen, die Elektrik neu verlegen und auch noch fehlende Tanks einbauen, Deck neu abschleifen und kalfatern.

Ich weiß nicht genau, wieviele Tage wir zwischen Lübeck und Rødbyhavn gependelt sind, wieviele Stunden um Stunden wir am Schiff gearbeitet haben, nur eines kann ich sagen: Es hat sich gelohnt, und es hat immer viel Spaß gemacht.

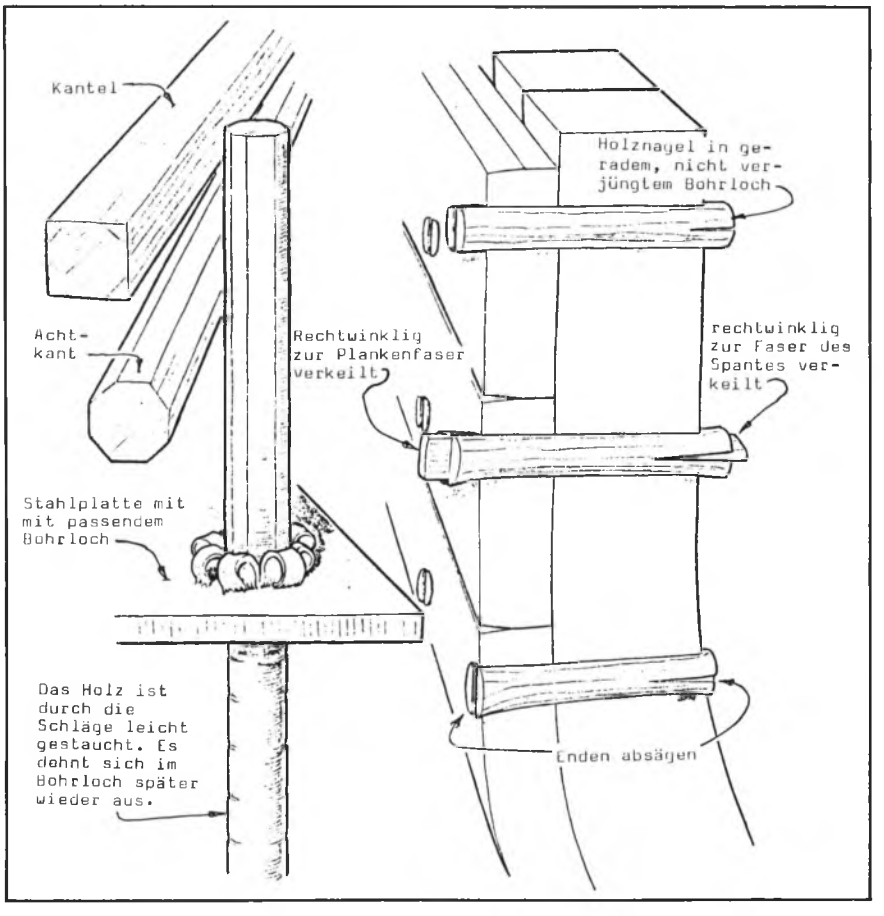
Besonders hervorheben muß man die Werftarbeiten, denn die sind hervorragend geworden, und unsere Wünsche und Anregungen sind stets zu unserer vollsten Zufriedenheit erledigt worden.
Mit einem Wort: Die Rødbyhavn Badevaerft können wir jederzeit empfehlen.



Ursula und Thomas Prigge
Ernteweg 3, 2400 Lübeck 14

Einfache Herstellung von HOLZNAGEL

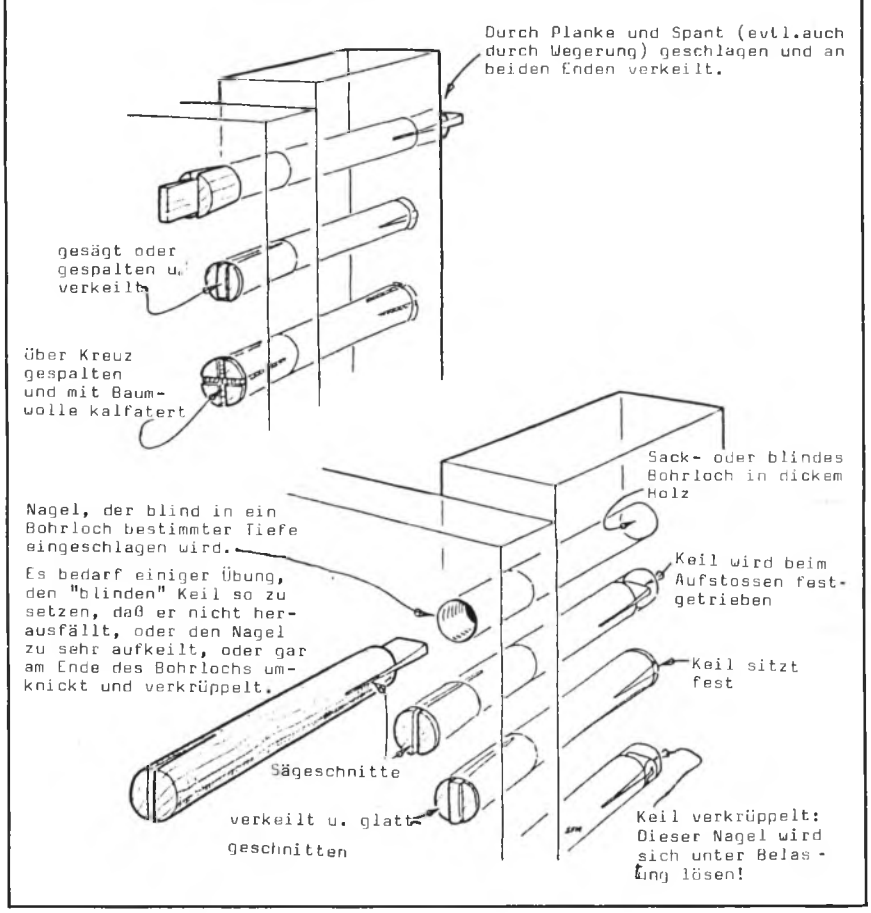
Als Ergänzung zu Helmut Maske's interessantem und gutem Aufsatz in PIEKFALL Nr.38, S.21 "Warum nicht mit Nägeln aus Holz ?" findet sich im Buch "The Evolution of the wooden Ship" eine simple Anleitung zur einfachen Herstellung von Holznägeln. Die Rohlinge sollten jedoch nicht, wie bei Helmut beschrieben, gesägt, sondern gespalten werden. (Der GL wußte schon, warum er solches vorschrieb!) Die zum Achtkant bearbeiteten Kantel wurden dann mit kräftigen Hammerschlägen durch eine Stahlplatte mit entsprechender Bohrung getrieben, wodurch ein gleichmäßig runder Holznagel entstand: so einfach war das!



Holznagel (engl. Trenel oder Trunnel), vorgeformt mit dem Beil und durch eine Lochplatte getrieben.

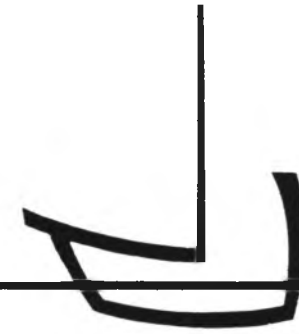
(Auf gleiche Art stelle ich mir seit Jahren 1 mm starke Bambusdübel für meine Schiffsmodelle her. Nur schlage ich den Span nicht durch das Bohrloch, sondern ziehe ihn mit einer Zange hindurch. So entstehen Dübel von beträchtlicher Länge, von denen man nach Bedarf abschneiden kann.)

Durchgehende und blinde Holznägel.



Der Holznagel bietet eine Plankenbefestigungsart, die ihren Zeitaufwand wohl wert ist. Er löst sich nicht und wird auch nicht verderben. Er muß jedoch unbedingt abgelagert sein (bis auf ca.5 % Feuchtigkeit), denn ein einmal eingeschlagener Holznagel darf auf keinen Fall schrumpfen. Für eine feste Verbindung ist sorgfältigstes Einpassen des Bohrlochs oberstes Gebot.

Herbert Karting, Itzehoe



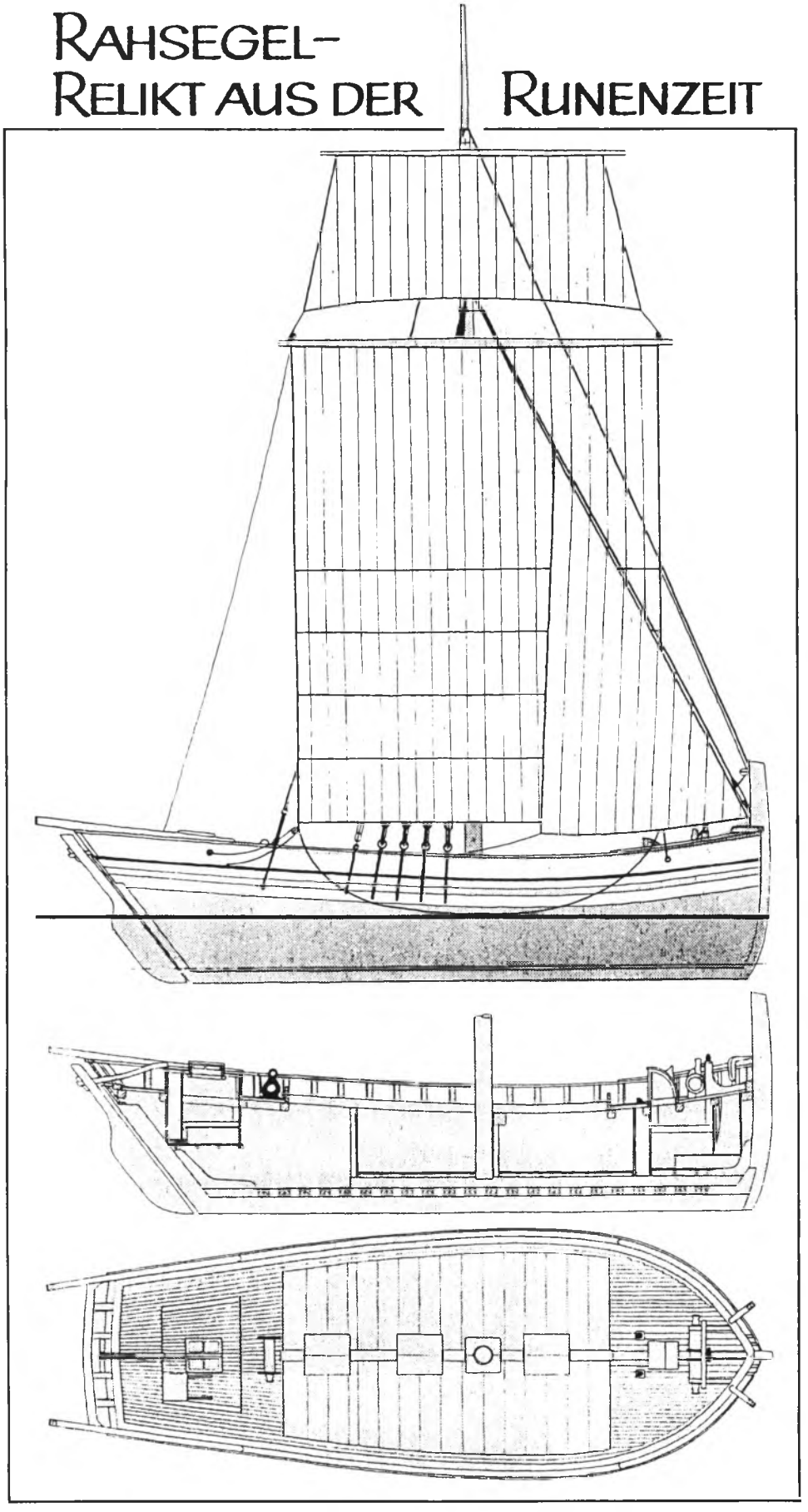
Auch wenn die Bezeichnungen sich ähneln: die "Jekt" ist nicht zu verwechseln mit der hierzulande bekannteren "Jakt".
Mit "Grönland" und "Aurora" von Kristiansund verfügen wir auch in der Reihe unserer Fahrzeuge über zwei würdige Vertreterinnen der letztgenannten Kategorie.

Auffällig auf den ersten Blick ist die unterschiedliche Besegelung der beiden Fahrzeugtypen. Zwar sind beide einmastig, aber während die Jakt zu ihrem Gaffel-Großsegel drei Vorsegel und bis zu drei Rahsegel führt, begnügt die Jekt sich mit einem riesigen, hochgeschnittenen Rahsegel am (einteiligen) Pfahlmast, zu dem noch ein Vorsegel und ein trapezförmiges Toppsegel gesetzt werden konnten. Die Jakt verfügt über einen langen Bugspriet, die Jekt dagegen über einen kräftigen, steil aufragenden Vorsteven, der denRumpf bis zu Mannshöhe überragt und die vordere Verstagung des Mastes aufnimmt.

Ein weiterer wichtiger Unterschied besteht darin, daß die Jakt ein durchgehendes Deck hat, die Jekt hat dagegen nur im Vor- und Achterschiffsbereich ein Deck. Der gesamte Mittschiffsbereich ist offen wie

DIE NORWEGISCHE JEKT

RAHSEGEL-RELIKT AUS DER RUNENZEIT



bei einem Boot und nur mit losen Planken belegt.

Zum Ursprung der beiden Fahrzeugtypen ist zu sagen, daß die Jakt in Norwegen erst etwa im 18. Jahrhundert Fuß fassen konnte und vermutlich aus Dänemark oder Holland stammt. Die Jekt dagegen ist ein eigenständiger norwegischer Fahrzeugtyp, der wesentlich älter ist und schon seit 200 bis 300 Jahren nicht mehr nennenswert verändert wurde. Aus der Wikingerzeit haben wir durch Grabfunde noch Beweise für die damals hochentwickelte Bootsbautechnik. Dann verlieren sich die Spuren für ein paar Jahrhunderte im Dunkeln. Es ist jedoch anzunehmen, daß die Jekt aus den fülligen Lastenseglern der Wikinger hervorgegangen ist.

Diese "Knarr" genannten Segler waren wesentlich breiter als die eleganten Langschiffe, mit denen die Wikinger ihre Beutezüge unternahmen, und verfügten bereits über die gleichen Baumerkmale wie die Jekt. Sie waren ebenfalls nur im Vor- und Achterschiffsbereich gedeckt, hatten allerdings noch das typische Spitzgattheck, das bootsbau-

technisch einfacher herzustellen war als das Spiegelheck, mit dem die Jekten später ausgestattet wurden. Auf das so verbreiterte Achterschiff wurde dann die "veng" aufgebaut, die dem Schiffsführer als Unterkunft diente.

Es mag sein, daß diese aufgesetzten und teilweise überkragenden und mit Fenstern versehenen Achterkajüten den Hansekoggen abgeschaut wurden, denn mit der Hanse standen die Jekten bezw. ihre Vorfahren in engem Zusammenhang: Sie waren das Bindeglied zwischen dem Handelszentrum Bergen und dem gesamten Norden Norwegens. Bis zu einem Drittel der Masthöhe mit Klippfisch aus dem fischreichen Norden oder mit Holz beladen segelten sie nach Süden. Von dort nahmen sie Getreide und andere Nahrungsmittel mit zurück, die die karge Natur und das Klima nördlich des Polarkreises nicht hergaben.

Oft gehörten die Jekten Kaufleuten, die im hohen Norden Handelsplätze gegründet hatten und auch nach Osten mit Russen und Lappen Handel trieben.

Die meisten Jekten wurden gebaut zwischen Hardanger im Süden und den Lofoten-Inseln im Norden, wobei der Auftraggeber überlicherweise tüchtige Bootsbauer anheuerte und diese dann an Ort und Stelle die Fahrzeuge bauten. Sie wurden nicht nach Länge und Breite bestellt, sondern nach Tragfähigkeit.

Die kleinsten Jekten mögen so um die 10-12 m lang gewesen sein. Gegen Ende des 18.Jahrhunderts, als die Konkurrenz durch die Dampfschiffahrt immer erdrückender wurde, waren Jekten von 20 m Länge keine Seltenheit.

Traditionell wurden die Rümpfe aus Nadelholz, vorzugsweise Kiefer, hergestellt. Für die Verbindung der Planken mit den Spanten wurden Holznägel aus Kiefer oder Wacholder benutzt. Bei älteren Fahrzeugen wurde oft nachträglich noch eine Karweelbeplankung aufgezimmert. Da die Klinkerrümpfe mit zunehmendem Alter schwerer dichtzuhalten waren, konnte man so das Leben der Fahrzeuge verlängern.

Auffällig an den Jekten ist auch das Längen-Breitenverhältnis des Rumpfes. Die größte Breite liegt im vorderen Drittel und kann fast die halbe Rumpflänge erreichen. Trotzdem ist überliefert, daß Jekten schnelle Reisen mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 8 kn machten. Mit dem Rahsegel war nicht viel Höhe am Wind zu laufen, aber bei den vorherrschenden Westwinden und den hauptsächlich in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Kursen behielt man die einfache Besegelung bei. Man hatte überwiegend leichtes Frachtgut zu transportieren, und andere Riggformen hätten es gar nicht zugelassen, die Fahrzeuge so hoch zu beladen.

Letzter Repräsentant dieser interessanten und traditionsreichen Fahrzeuge ist die 1897 gebaute Jekt PAULINE, beheimatet in Steinkjer, nördlich von Trondheim, im Besitz und unterhalten von der

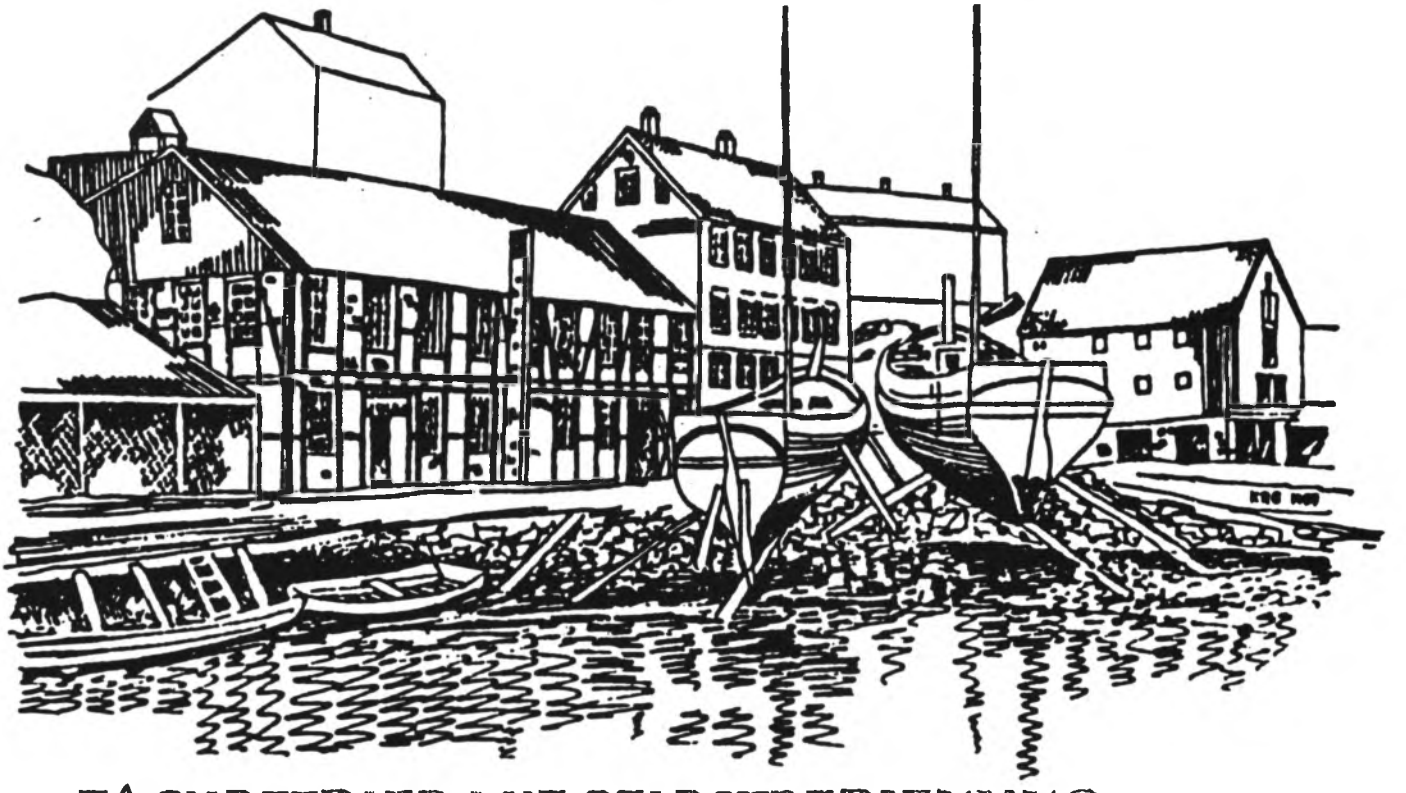
JEKTA PAULINE

Stiftung PAULINE,
Bogaveien 102,
N - 7700 Steinkjer.

Auch PAULINE wurde teilweise auf der Mellemvaerftet in Kristiansund restauriert, über die in diesem Piekfall berichtet wird.

Uwe P. Griem

MELLEMVAERFTET IN NORWEGEN



FACHBETRIEB MIT SELBSTBEDIENUNG

Mellemvaerftet ist eine einzigartige Schiffswerft/Museum in der Nähe des Sta-dtzentrums von Kristiansund.

Mellemvaerftet, wörtlich "Die mittlere Werft", ist eine von ursprünglich drei Werften, die Mitte des 19. Jahrhundert gegründet wurden.
Bis 1978 war diese Werft in Betrieb. Aber dann fehlten die Mittel für ein umfassendes und teures Modernisierungsprogramm.
Somit schloß die Werft ihre Pforten. Im Laufe von vier Jahren verwandelten Freiwillige in hingebungsvoller Arbeit die alte Werft in ein arbeitendes Museum.
Die Werft wurde ein Teil des regionalen Museums, aber nicht ein Museum mit katalogisierten Ausstellungsstücken in Glaskästen.
Die alten Werkzeuge der Schiffsbauer des frühen 19. Jahrhundert sind hier nicht nur zu besichtigen, sondern man benutzt sie bei der täglichen Arbeit. Ein öffentlicher Weg führt an Gebäuden und der Helling vorbei.

Es gibt vier Abteilungen auf der Mellemvaerftet:
Werkstatt/Maschinensaal
Tischlerei/Unterkünfte
Materialschuppen und
Sägeschuppen.
Alle Gebäude stammen aus dem frühen 19. Jahrhundert.

Im Erdgeschoß des Fachwerkhauses befinden sich die Werkstatt und die Schmiede, deren Fußboden aus festgestampfter Erde besteht.
Zwei Ambosse, eine Werkbank und Werkzeug stehen dem Schmied für seine Arbeit zur Verfügung.
In der ersten Etage des Gebäudes befindet sich eine Werkstatt mit zwei Drehbänken, einer Bohrmaschine, einer Hobelbank und eine Gewindeschneidmaschine. Ein großer

Elektromotor treibt mittels eines Systems von Riemen (Transmission) die verschiedenen Maschinen an.

Das Erdgeschoß des Wohngebäudes dient hauptsächlich als Lager für die Dinge, die zum Schlippsetzen eines Bootes benötigt werden.
Auch hier steht eine Werkbank, auf der Planken für den Schiffsrumpf und längere Holzbalken bearbeitet werden. Alles leicht zugänglich für den Vorbeispazierenden, der sich für die verschiedenen Aspekte der Restaurationsarbeiten interessiert.
Die Werkstatt befindet sich in der ersten Etage des Wohngebäudes. Sie enthält zwei Werkbänke, eine Drechselbank und ein Werkzeuglager.
Die zweite Etage dieses Gebäudes wurde im Stil des 19. Jahrhunderts eingerichtet.
Hier befinden sich vier Zimmer mit gemeinsamer Küche, Bad und Aufenthaltsraum. Verschiedene Gruppen mieten diesen Aufenthaltsraum für Zusammenkünfte usw. Die Zimmer und zwei Wohnungen in den oberen Etagen können gemietet werden. (Selbstversorgung)

Der Materialschuppen, ca. 1900 gebaut, hat vier Etagen. Er wird als Lager für Ausrüstungsgegenstände und Holzbalken, die für die Restauration der Gebäude und Boote benötigt werden, benutzt.

Der Sägeschuppen enthält eine große Bandsäge mit schwenkbarem Transportschlitten und eine Langhobelmaschine. Seine Südwand wird im Volksmund die "Sonnenwand" genannt. Ein Tisch lädt zum Verweilen und Gedankenaustausch ein.
Viele Aktivitäten haben sich hier entwickelt. Der lokale Verein der Organisation "Kysten" (Die Küste) ist einer der Hauptbenutzer der Mellemvaerftet. Er organisiert Kurse, zeigt Filme und Dia-Shows, veranstaltet Vorträge, monatliche Zusammenkünfte und ein jährliches Veteranboot-Treffen. Der lokale Taucherklub hat hier seine Basis und sein Boot. Auch eine Gruppe, deren Bootsmotoren Glühkopfmotoren sind, trifft sich hier. Die malerische Lage der Werft zieht viele Künstler an. Die Werft war Ausgangspunkt für die Distriktsregatta des lokalen Segelklubs. 50 Boote nahmen daran teil. 1986 war die Werft Treffpunkt des jährlichen Veteranboot-Festivals, das "Kysten" durchgeführt hat. Es war das erste Mal, daß dieses Festival nördlich von Bergen vom Stapel lief.

Mellemvaerftet ist ein Anziehungspunkt für viele. Man kann sich alles ansehen - nur so im Vorbeispazieren, aber man hat auch Gelegenheit für ein Gespräch unter Fachleuten.
Zu den Besuchern der Werft zählen auch die Passagiere der Kreuzfahrt-Schiffe, die Kristiansund jedes Jahr anlaufen. Ausländische Besucher haben die Werft auf die oberen Plätze ihrer "most interesting place"-Liste gesetzt.

Die phantastische Atmosphäre auf der Werft, der gute Kontakt zwischen Amateuren und Fachleuten, sowie günstige Preise für die Benutzung der Einrichtungen der Werft ziehen Bootenthusiasten der gesamten Westküste Norwegens an. Diese Aktivitäten machen die Gemeinde zu einer einmaligen Attraktion.

Aber, so eine Attraktion kostet Geld. Die Stadt Kristiansund, Norwegens Umweltministerium un-d die

"Vereinigung zur Bewahrung norwegischer Kulturdenkmäler" haben Gelder zur Verfügung gestellt. Das Vermieten des Kaiplatzes, der Wohnungen und Zimmer, die Schlipp-Gebühren und die Mitgliedsbeiträge der über 200 Mitglieder tragen zum Unterhalt der Werft bei.
Freiwillige Arbeit ist die Schlüsselkomponente in der Struktur der Mellemvaerftet.
In den ersten sechs Jahren ihrer Existenz wurden alle Arbeiten und Aufgaben von Freiwilligen erledigt.
Ohne deren Einsatz wäre die Werft nicht das, was sie heute ist.

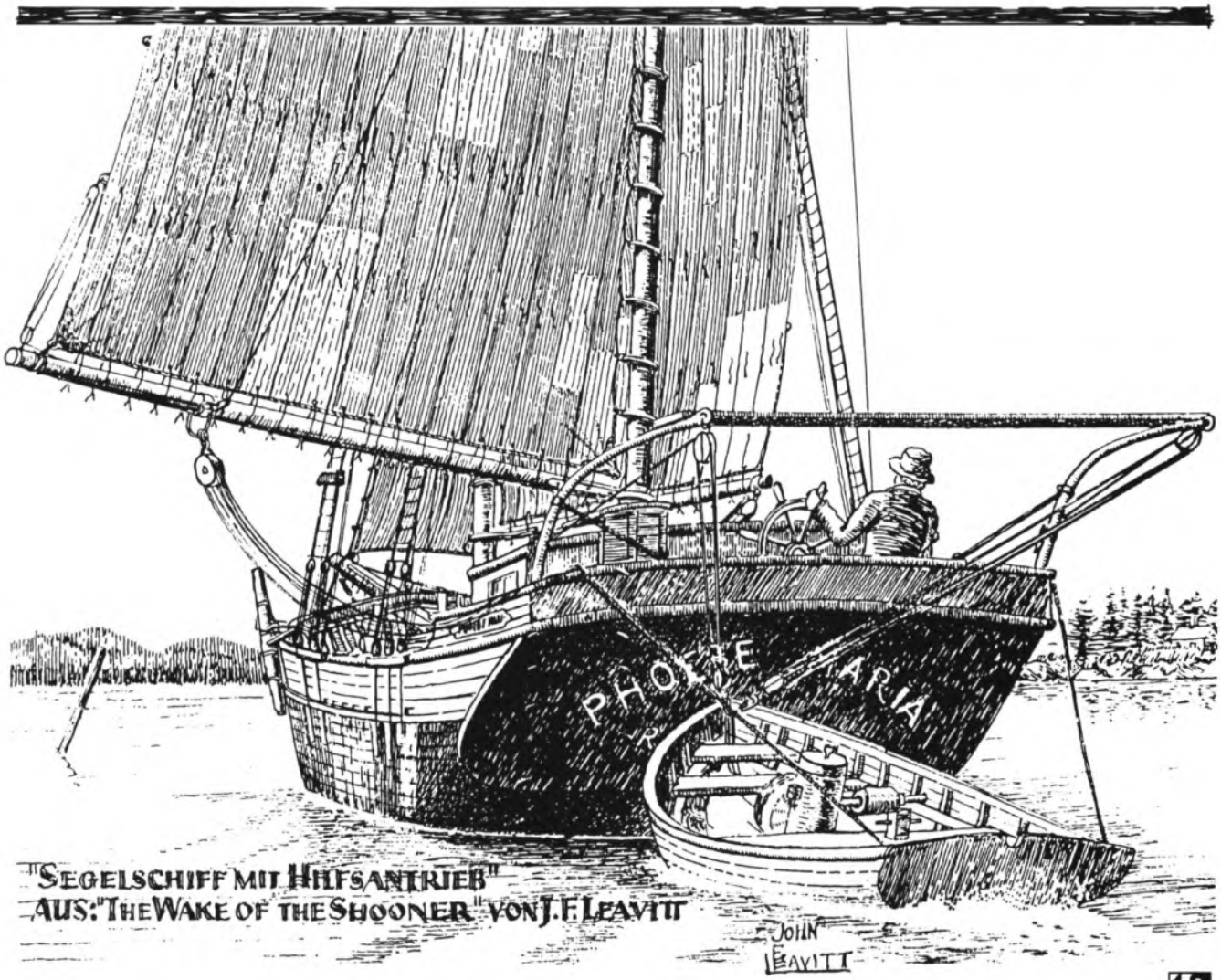
Es ist geplant, das Vagen-Gebiet und damit die Werft in ein Küsten-Kulturzentrum umzugestalten.

Dieses Küsten-Kulturzentrum würde dann eine entscheidende Rolle für die Bewahrung, Förderung und Wiederbelebung der Traditionen des norwegischen Schiffbaus und des damit verbundenen Handwerks leisten.

Die Werft, der wichtigste Grundpfeiler in diesem Zentrum, stellt ein durch nichts zu ersetzendes Milieu für Bootsbesitzer und Bastler, Zuschauer, "Do it yourselfers" dar.

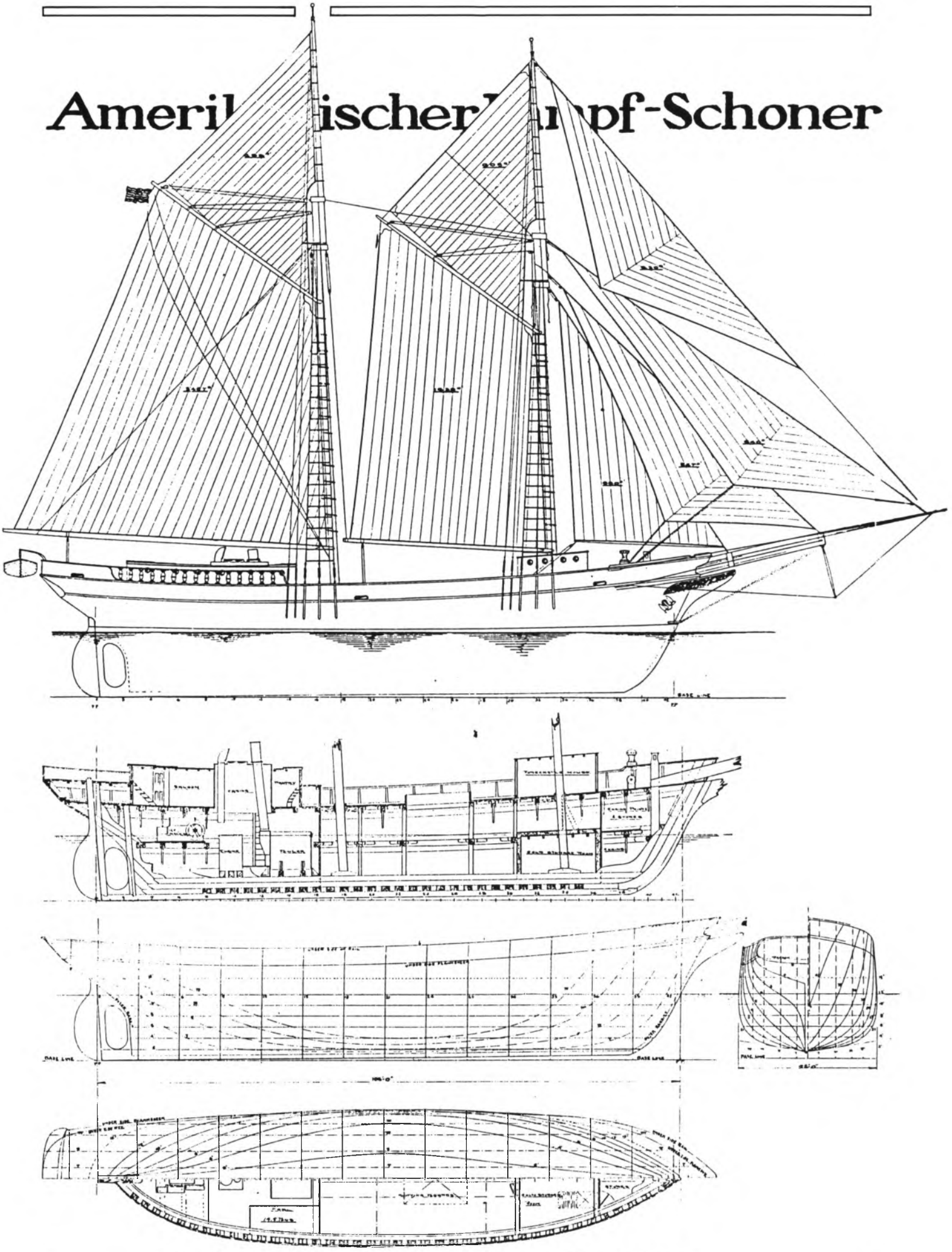
Douglas Wilmot
Werftmeister

Postadresse:
c/o Nordmøre Museum
6500 Kristiansund
Tel:verftet 073/77195
Tel:Nordmøre Museum
073/71578



"SEGELSCHIFF MIT HILFSANTRIEB"
AUS: "THE WAKE OF THE SHOONER" VON J.F. LEAVITT

Ameri[illegible]ischer[illegible]pf-Schoner



Auxiliary Schooner. Designed by Macconnell and Cook

Angenehme Unterkünfte

In der amerikanischen Segler-Zeitschrift **THE RUDDER** vom März 1908 fand ich folgende interessante Beschreibung eines Frachtschoners mit Hilfsdampfmaschine:

"Der hier gezeigte Schoner mit Hilfsdampfmaschine wurde kürzlich von der Firma Messrs.Macconnell & Cook für die Commercial Pacific Cable Company entworfen. Die Abmessungen betragen:

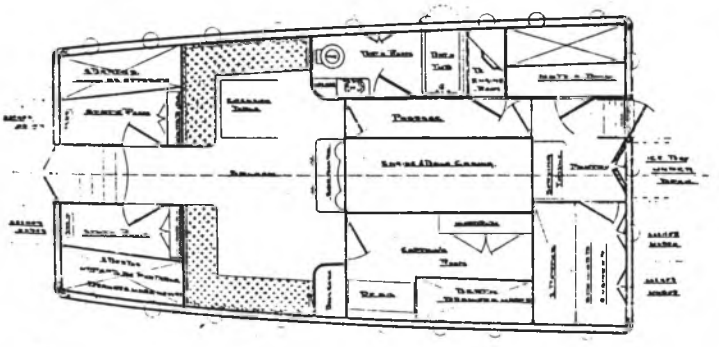
Länge über alles	127 Fuß
Länge in der Wasserl.	106 "
Breite	25 "
Tiefe	12 "
geringster Freibord	5 Fuß 3 Zoll
Segelfläche	8000 Quadratfuß

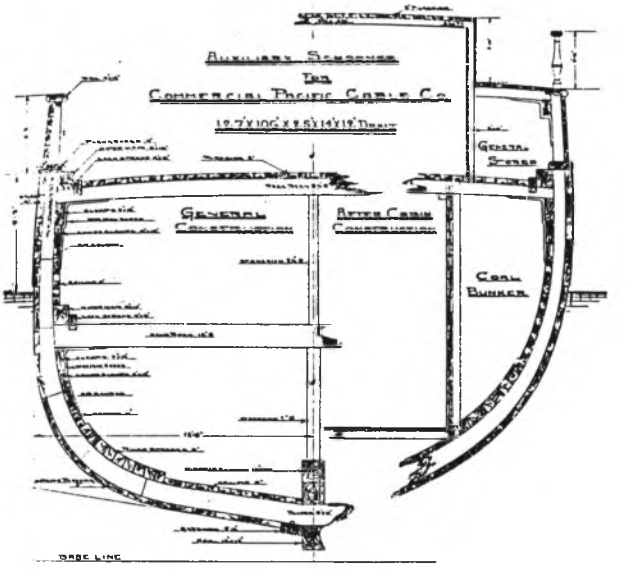
Das Schiff wird als Versorger für die übrigen Fahrzeuge der Gesellschaft eingesetzt, es wird in Honolulu/Hawaii stationiert. Es sind jedoch auch recht angenehme Unterkünfte an Bord vorgesehen, sodaß das Schiff auch für Ausflüge der leitenden Angestellten eingesetzt werden kann.

Das bei Lloyds klassifizierte Schiff ist ein stark gebauter Dampfsegler mit Schonerrigg und mäßig großer Besegelung in normaler Ausführung. Der Dampfantrieb von rund 80 PS besteht aus einer Verbundmaschine und einem Kessel mit rückkehrender Flamme, die beide im Raum hinter dem Großmast aufgestellt sind. Das erhöhte Quarterdeck und das offene Vordeck laufen in Höhe der Verschanzung. Die Kajüte ist in das Quarterdeck eingelassen,und ein Kochhaus mit Unterkunft für die Mannschaft befindet sich beim Vormast. In der Hütte sind angenehme Aufenthaltsräume entstanden, bestehend aus zwei großen Passagierkammern, Salon, Kapitänskammer, Baderaum, Pantry und weiteren Räumen für den Steuermann, Steward und Maschinisten. Im Kochhaus befinden sich die Mannschaftsräume mit zusätzlichen Kojen für eventuelle Arbeiter. Ein Kühlraum mit 1000 cub.Fuß Fassungsvermögen ist im vorderen Unterraum eingebaut, er wird durch eine im Maschinenraum stehende Roelker-Dense-Air-Machine gekühlt. Im Laderaum, der durch eine Luke zwischen beiden Masten bearbeitet wird, ist Platz für 1020o cub.ft. Ladung. Das Schiff ist so entworfen, daß es bei dem oben erwähnten Tiefgang 250 Tonnen laden kann.

Die Rumpfform wurde sehr sorgfältig nach dem schwedischen Parabol-System entwickelt. Ein Blick auf die Linien verspricht eine gute Geschwindigkeit für ein Fahrzeug von so relativ voller Form.

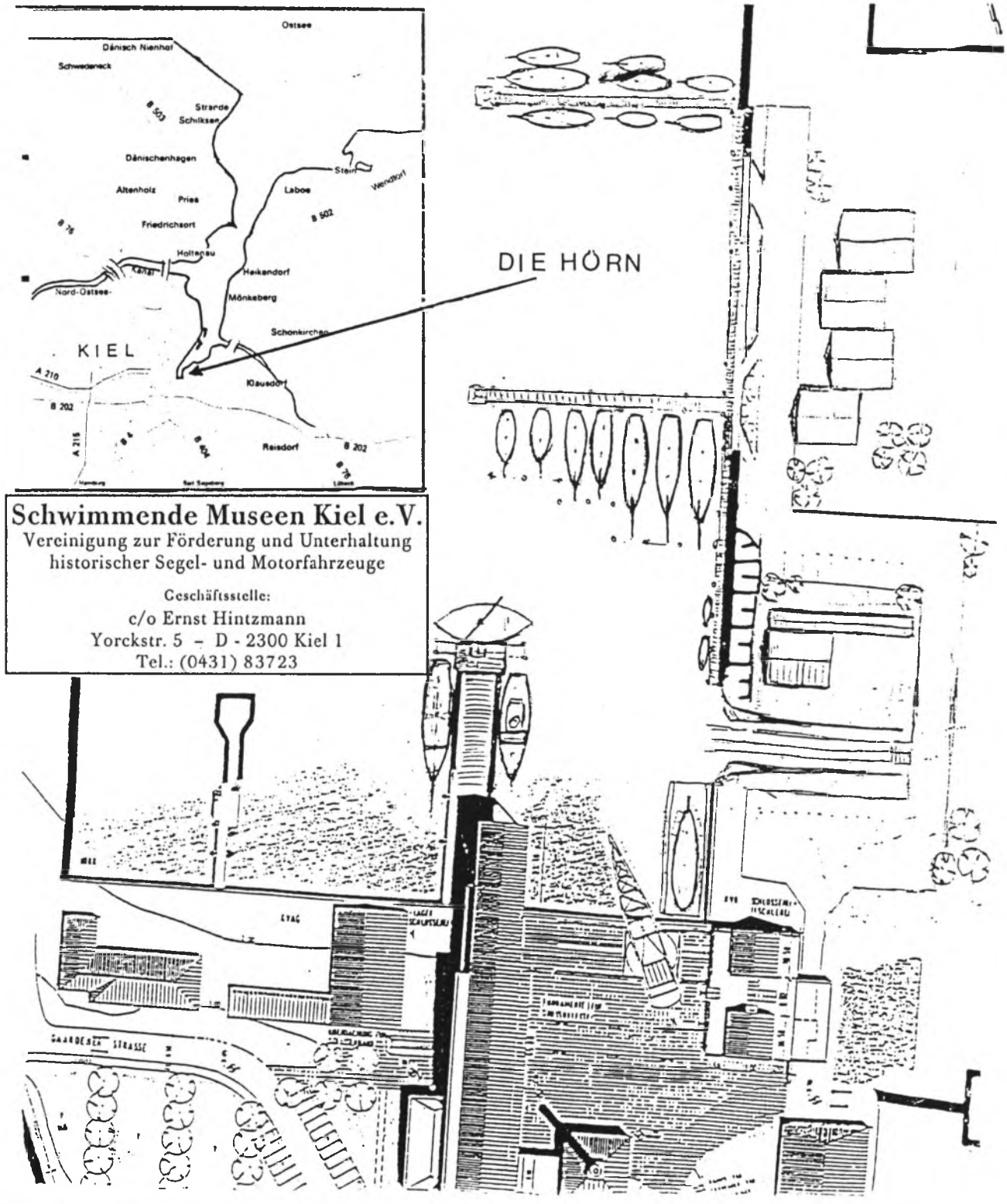
Über den vierflügeligen Propeller wird man eine Fahrt von 7,5 kn erreichen. Die Maschinenanlage wird hauptsächlich beim Ein- und Auslaufen benutzt werden, sie wird aber auch von nicht geringem Nutzen bei Windstillen oder schlechtem Wetter sein, dem das Schiff auf seinen langen Fahrten auf dem weiten Pazifik ausgesetzt sein wird."





Herbert Karting, Itzehoe

Bekommt Kiel einen Museumshafen



Schwimmende Museen Kiel e.V.
Vereinigung zur Förderung und Unterhaltung
historischer Segel- und Motorfahrzeuge

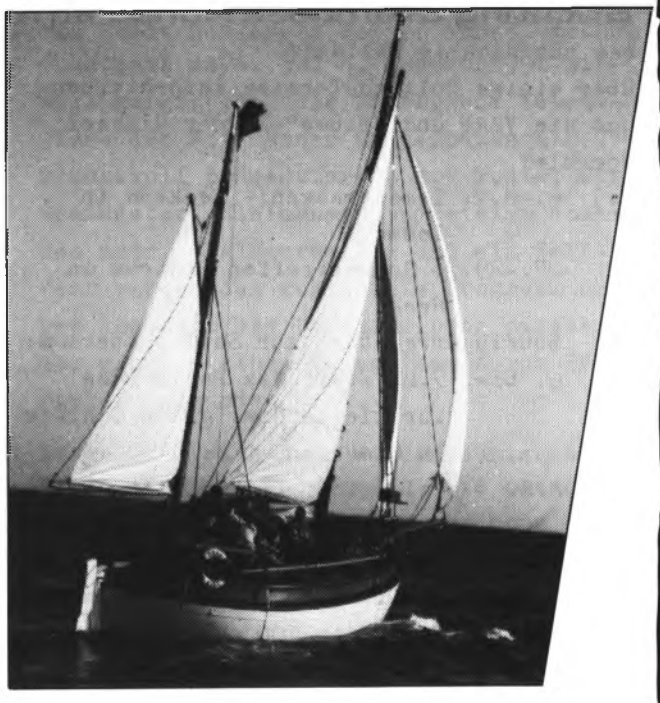
Geschäftsstelle:
c/o Ernst Hintzmann
Yorckstr. 5 - D - 2300 Kiel 1
Tel.: (0431) 83723

Die Chancen für einen -längst überfälligen- Museumshafen in Kiel stehen nicht schlecht, seit sich im April letzten Jahres dort der Verein SCHWIMMENDE MUSEEN KIEL EV gegründet hat und von der Stadt als Gesprächspartner auch ernst genommen wird.

In der Vergangenheit gab es mehrere Versuche, Kiel zum Heimathafen traditioneller Schiffe zu machen. Doch immer wieder stießen die Initiatoren auf taube Ohren bei den Stadtvätern, sodaß mancher Eigner samt Schiff der Stadt den Rücken kehrte.

? oder: Stetes Klopfen höhlt das Ohr.

Dabei verdankt die Stadt ihren Wohlstand ihrer Lage am Ufer eines Naturhafens, der Innenförde, der Kiel seit jeher als Handels-und Fischereiplatz interessant machte.
Vor gut 100 Jahren nahm die maritime Bedeutung Kiels nochmals erheblich zu :
als Schiffbauplatz der Germania-Werft, durch die Eröffnung des NOK (damals : Kaiser-Wilhelm-Kanal), durch die kaiserliche Kriegsflotte und die Geburt des deutschen Segelsports mit der Kieler Woche.
Vor diesem geschichtlichen Hintergrund wird eine Besonderheit der Kieler gegenüber den anderen Museumsflotten verständlich - die Hälfte der bisher vorhandenen Schiffe sind Yachten : ANNA-LUISA (1926), CLÄRE (1927), ROLAND VON BREMEN (1936), TIJUANA (1893). Die Übrigen sind die Hai-Kutter RUTH (1917) und NORDSTJERNEN (1920), der Lotsenkutter JOAN (1910) und der Dawartz-Kutter-Nachbau BEOWULF.
Neben dieser als SCHWIMMENDE MUSEEN KIEL EV organisierten Flotte gibt es an der Förde noch eine ganze Reihe weiterer Traditionsschiffe, die in dem künftigen Museumshafen gut aufgehoben wären. Der Bogen ließe sich spannen vom Lotsenschoner ATALANTA über das in Hamburg restaurierte Fährschiff STADT KIEL bis zum Nachbau der HANSEKOGGE. 1989, zur Kieler Woche, stellte sich der Verein erstmals der Öffentlichkeit mit einer Geschwaderfahrt vor, Anfang September startete die 1. VETERANEN-REGATTA mit einem Dreieckskurs auf der Innenförde und wurde ein voller Erfolg. Trotz trüben Wetters erschienen 60 Schiffe zum Start, fast alle aus den Häfen an der Förde, um den Politikern zu dokumentieren : Kiel braucht einen Museumshafen !



Lotsenkutter JOAN

Offenbar ist das penetrante Klopfen der Schiffer an die Kieler Rathaustür nicht verhallt. In zwei Jahren hat Kiel Geburtstag. Und in der Hörn, dem südlichsten Zipfel der Förde und inmitten der City, soll Kiels MUSEUM für Industrie und Alltagskultur entstehen. Über die Wasserseite verhandelt der Verein z.Z. mit der Stadt, auch wenn man sich eigentlich eine freie Wasserfläche an Kiels Prachtpromenade vor dem Sitz der Landesregierung gewünscht hatte.
Aber im Frühjahr sind in Kiel Kommunalwahlen und bis dahin bleibt alles ungewiß.

Ernst Hintzmann, Kiel

TERMINE

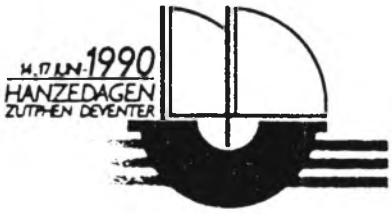
Der Verein SCHWIMMENDE MUSEEN KIEL EV ruft alle Schiffer, die von Süden zur Rum-Regatta nach Flensburg segeln, auf, gemeinsam am 24.5. mittags von Kiel aus zu einer Zubringer-Regatta über Sønderborg nach Flensburg zu starten !!!

Außerdem erwägen wir, zu Beginn der KIELER WOCHE (16.6.-24.6.) als Gaffelklasse an der AAL-REGATTA des KYC von Kiel nach Eckernförde teilzunehmen. Bitte meldet Euch bei Interesse möglichst umgehend bei uns.
Außerdem laden wir Euch herzlich zu unserer 2. VETERANEN-REGATTA am 1.9. nach Kiel ein.
Yorckstr. 5, 2300 Kiel 1, 0431/83723

Vereniging van Vrienden van de Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten

Was tut sich in Holland?
Über einige Holland-Termine informierten uns die VSRP und "Blume"-Eigner Michael Woernle:

1.) 6.-8.7. Lemsteraaken - Weekend in Lemmer
27.-29.7. Sommertreffen Lustrum in Heeg
Zubringerregatten zur Sail Amsterdam:
6. bzw. 7.8. Start des Palingrace für kleine bzw. große Schiffe in Stavoren,
2.8. Palingtour für Tjotter, Friesejachten usw. durch die Randmeere, Start in Heeg
1.-2.9. Schiffstreffen in Haarlem aus Anlaß des 100jährigen Bestehens des KNWB (Wassersportverband)



2.) 14.-17.6. Deventer und Zutphen veranstalten die Hansetage unter dem Thema: Kommunikation - Entfernung ist kein Problem. Erwartet werden Teilnehmer aus BRD, DDR, B, NL, PL, SU, S. Als historische Transportmittel werden auch (Segel-)Schiffe eingeladen (Durchfahrthöhe feste Brükken in Deventer 10,5 m), die zu besichtigen sein können bzw. auch Passagierfahrten zwischen den Städten durchführen wollen. Anfragen an: Hanzedagen 1990 Projectbureau, Postbus 6063, NL-7401 JB Deventer.

3.) Colin-Archer-Memorial Race
Lauwersoog - Larvik
organisiert von der Larvik Seilforening und dem WSV Lauwerszee
Start 19.7. in Lauwersoog
Info: NL-Tel. 05193 / 9248 !

Alle Gaffelsegler ins Ostseebad Laboe

Hafenfest zum 750jährigen Jubiläum

Nachdem sich zuletzt 1973 Freunde des Gaffelriggs auf Initiative von Kapitän Kurt Fleischfresser (Eigner der VINETA) getroffen hatten, soll nun vom 29.6. bis 2.7 1990 das 750jährige Jubiläum des Ostseebades an der Kieler Förde gefeiert werden. Die Gaffelsegler sind eingeladen, im Gewerbehafen kostenlos zu liegen und eine Geschwaderfahrt auf der Förde vor dem Ostseebad zu segeln.

Je nach Bedarf, Lust und Laune können zahlreiche Attraktionen besucht und genutzt werden: Schifferball im Festzelt, Schiffsbegrüßung, Seenotrettungskreuzer Berlin, alte Windmühle, Bauernhäuser im Oberdorf, feinsandiger Strand, Meerwasserbad, Reitschule, Kegelbahn, Minigolf, Kino. Zwei Werften und Schiffsausrüster bieten ihre Hilfe an.

Auf jeden Fall gibt es zum Hafenfest viel Musik und Unterhaltung!

ANMELDUNGEN
mit Angabe von Schiffsname, Typ, Länge, Breite, Tiefgang, Eigner und Besatzungsgröße an:
Gemeinde Laboe, Rathaus, 2304 Laboe,
Tel. 04343 / 7327 (Peter Hass)

Die Interessengemeinschaft Klassische Yachten Kiel e.V. plant eine Bestandsaufnahme der in Deutschland noch bestehenden Flotte und bittet alle Eigner klassischer Yachten, Informationen und ein gutes Foto/Riss ihrer Yacht zu übersenden, egal ob Gaffel-oder Hochtakelung, an : Yorckstr. 5, 2300 Kiel 1. Von besonderem Interesse für uns sind dabei auch die Bodensee,- die Berliner und die DDR-Flotte.

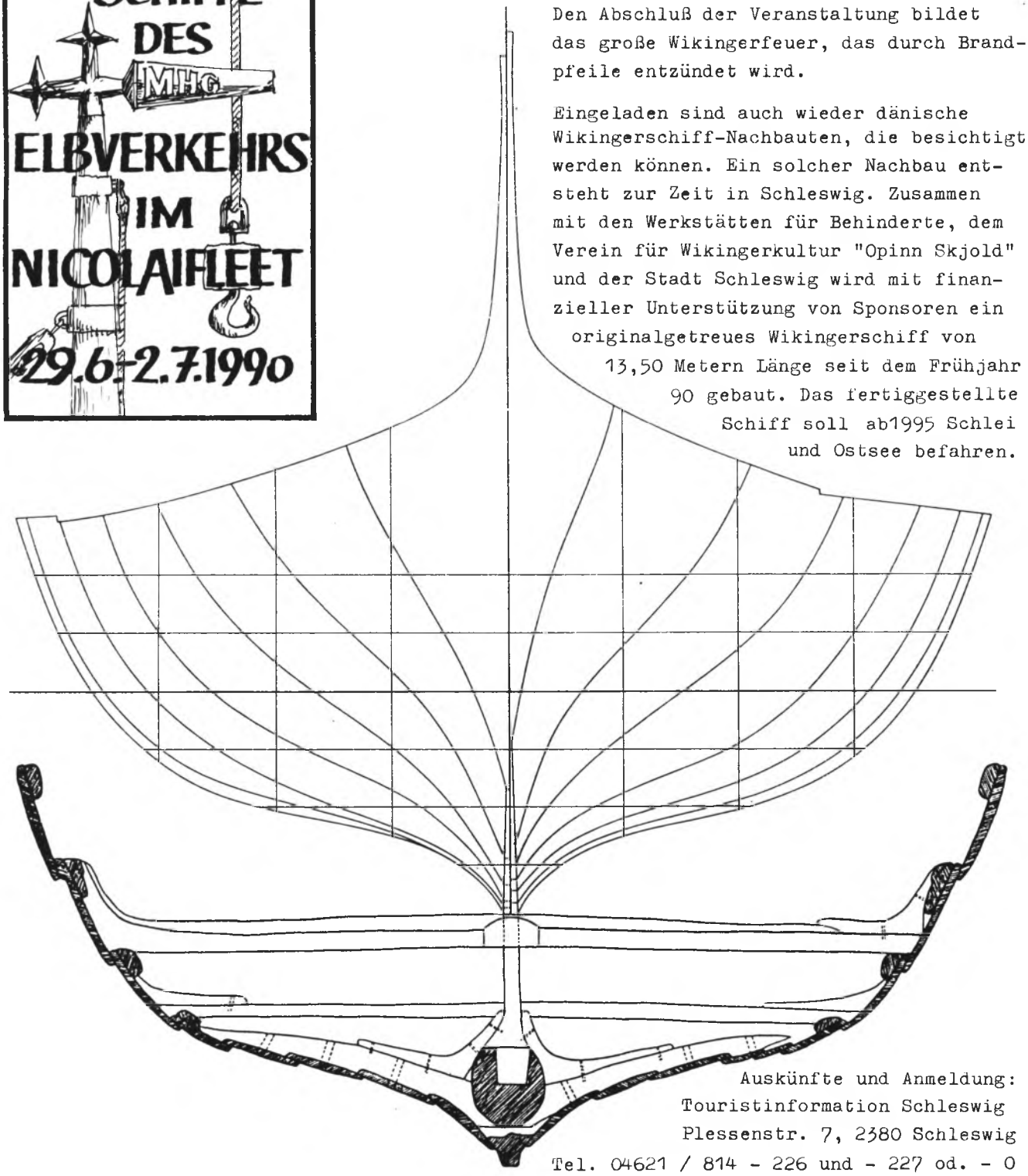
TERMINE

Die Wikinger kommen !

Schiffsnachbauten bei den Wikingertagen in Schleswig zu besichtigen

Die Stadt Schleswig feiert ihr 3. großes Stadtfest am 4. und 5. August 1990 mit Wikingergruppen, die Kultur und Lebensweise der Nordmänner und -frauen eindrucksvoll präsentieren, mit Musik, Straßentheater, Kleinkunst und vielem anderen mehr. Wikingerspiele und ein Zeltfest runden das kulturelle Programm ab. Den Abschluß der Veranstaltung bildet das große Wikingerfeuer, das durch Brandpfeile entzündet wird.

Eingeladen sind auch wieder dänische Wikingerschiff-Nachbauten, die besichtigt werden können. Ein solcher Nachbau entsteht zur Zeit in Schleswig. Zusammen mit den Werkstätten für Behinderte, dem Verein für Wikingerkultur "Opinn Skjold" und der Stadt Schleswig wird mit finanzieller Unterstützung von Sponsoren ein originalgetreues Wikingerschiff von 13,50 Metern Länge seit dem Frühjahr 90 gebaut. Das fertiggestellte Schiff soll ab1995 Schlei und Ostsee befahren.



Auskünfte und Anmeldung:
Touristinformation Schleswig
Plessenstr. 7, 2380 Schleswig
Tel. 04621 / 814 - 226 und - 227 od. - 0

Tall Ships Races der STA

Biscaya auf und nieder

Die Cutty Sark Tall Ships Races 1990, organisiert von der Sail Training Association in England, stecken den Kurs über die Biscaya ab: Nach dem Treffen der Flotte aus Yachten, Traditionsseglern und Windjammern in PLYMOUTH (4.-7.7.) startet die erste Freundschaftsregatta am 7.7. nach La Coruna am Nordwestzipfel Spaniens. Wenn sich die Besatzungen, die zu mindestens 50 % aus 16- bis 25Jährigen bestehen müssen, von der 470 Meilen langen Tour ausgeruht haben, geht es am 16. in einer Geschwaderfahrt mit internationalem Crewtausch über 330 Meilen nach Bordeaux.

Dort feiert die Flotte vom 21. bis zum 24.7. und startet am 26.7. nach dem Verlassen der langen Girondemündung zur zweiten Regatta über 530 Meilen nach Zeebrügge. Vom 3. bis zum 7.8. sind die Segler dort zu Gast und können anschließend an der Zubringerregatta der STA Nederland zum Sail-Amsterdam - Spektakel teilnehmen. Dort wird es gewohnt massenhaft zugehen, denn auch andere segelnde und urlaubende Besucher werden erwartet.

Den Abschluß der Großveranstaltungen mit Beteiligung der Sail-Training-Schiffe im westlichen Revier bildet das Seglertreffen in Bremerhaven mit bunter Flotte und bekannt vielseitigem Landprogramm. Die Einladungen hierzu wurden bereits von der Seestadt, der STAG, der Schiffergilde und der DSST verschickt. Alle Teilnehmer sollten sich unbedingt vorher anmelden, um Liegeplätze zu reservieren.

Anfragen zum STA-Race:
The Race Director John Hamilton, STA
5, Mumby Road, Gosport
Hants PO12 1AA, England

Anmeldungen für Bremerhaven:
Büro Bremerhaven Werbung,
Van-Ronzelen-Str. 2,
2850 Bremerhaven

Übrigens...

Die Adresse der STA Germany hat sich geändert und lautet jetzt:
STA Germany, Geschäftsstelle, Am Holzwerk 1, 2850 Bremerhaven-Fischereihafen, Tel. 0471/74455.

In Oevelgönne viel Neues

Dank der Erweiterung unseres Museumshafens haben wir für einige Museumsschiffe zusätzlichen Platz schaffen können. Dadurch ist unser Hafen noch attraktiver geworden. Außerdem sind wir seit einiger Zeit stolze Besitzer des detailgetreuen Nachbaus eines Wartehäuschens, wie es um die Jahrhundertwende auf dem Anleger des Kuhwärder Hafens gestanden hat. Dieses Häuschen soll als ständiger Ausstellungsraum genutzt werden, und wir hoffen, daß daraus auch ein Treffpunkt für unsere Mitglieder, Freunde und Gäste wird.

Hier wollen wir uns am 1. Freitag eines jeden Monats ganz zwanglos gegen 19 Uhr treffen!

Wir hoffen, Sie nehmen diese Anregung an und wir sehen Sie bei unseren Treffen.

Herzliche Grüße,
Museumshafen Oevelgönne (Margot Harder)

die Sammelmappe

ALLE SCHIFFE DER FREUNDE DES GAFFELRIGGS

Die Schiffsblätter unserer Loseblatt-Sammelmappe sollen ständig ergänzt werden. Anhand der bereits erschienenen Exemplare (z.Zt. 13) können die Eigner das notwendige Material zusammenstellen und an die PIEKFALL-Redaktion schicken. Wenn ausreichend Druckvorlagen vorhanden sind, geht es in die Produktion. Alle Bögen sind gegen eine Aufwandsentschädigung von DM 2.- pro Stück plus Porto (für sorgfältigen Versand) zu bestellen bei Margot Harder (Adresse siehe Impressum). Im Laufe der Zeit wird man ein einzigartiges Nachschlagewerk erhalten!

Lieferbar:

Anna-Luisa, Kiel
Aurora, Altona
Betty of C., HH
Catarina, Altenw.
Delphin, Hamburg
Zwei Schwestern, FL
Eule, HH-Tollerort
Fahrewohl, Oevelg.
Fortuna, Oevelgönne
Jærbuen, Lübeck
Nostra, Vegesack
Präsident Frh. von Maltzahn, Oevelg.
Stoltera, Sottrum

TERMINE

MAI

11. - 13.	HAMBURG	Hafengeburtstag
24.	KAPPELN	Regatta nach Sonderburg
25. - 27.	FLENSBURG	Rumregatta

JUNI

9. - 10.	HASELDORF	800 Jahrfeier
16. - 24.	KIEL	Kieler Woche
16. - 17.	KIEL - ECKERNFÖRDE - KIEL	Aalregatta *)
29.6.-2.7.	HAMBURG - Historische Schiffe des Elbverkehrs im Nicolaifleet	
19. - 22.7.	TÖNNING	Hafentage

AUGUST

4. - 5.	SCHLESWIG	3. Wikinger Tage *)
9. - 14.	AMSTERDAM	Sail 1990 *)
16. - 19.	BREMERHAVEN	Seglertreffen *)
25. - 26.	KAPPELN	Museumstage geplant

SEPTEMBER

1.	KIEL	Veteranenregatta *)
1. - 9.	AARHUS	Festival
14. - 16.	LÜBECK	Hafenfest
15. - 16.	STADE	10. Tage der Niedersachsen

OKTOBER

6. - 7.	GLÜCKSTADT	Freunde des Gaffelriggs
26. - 28.	FLENSBURG	Apfelfahrt
27.	LÜBECK	Tag der offenen Luke

NOVEMBER

3. - 4.	LÜBECK	Abschlußregatta

DEZEMBER

16.	HAMBURG	Konsul Klöben Regatta
26.	FLENSBURG	Grogtörn

*) Wir bitten um geschätzte Aufmerksamkeit für weitere Termine in den Einladungstexten sowie für den Gaffelkalender, der zum Wintertreffen am 24.2. erscheinen soll. Infos und Anmeldung bei den Museumshäfen, Touristbüros bzw. anderen Veranstaltern.

Das Museums-Feuerlöschboot

"Walter Hävernick" ex "Feuerwehr IV"

wird dieses Jahr 60 Jahre alt.

Das Jubiläum soll am 1. September 1990 im Museumshafen gefeiert werden.

Alle Freunde und Förderer der Museumsschiffe sind herzlich zu einem Umtrunk eingeladen!

Harry Braun

REZENSIONEN

SEGELSCHIFFE KURS HAMBURG

Großformat 31 x 25 cm, 112 Seiten, 120 Fotos, Leinenband mit farbigem Schutzumschlag, Texte deutsch und englisch
Preis DM 39,80

Kurs Hamburg nahmen in diesem Sommer des 800. Hafengeburtstages der Hansestadt so viele große und kleine Segelschiffe aus aller Welt, wie seit Anfang unseres Jahrhunderts nicht mehr. Im Rahmen der diesjährigen Sail Hamburg kamen sie, nachdem sie sich in Bremerhaven und Holland gesammelt und das erste Cutty Sark Tall Ships Race durch die Nordsee zur Elbe gesegelt hatten.
Andere nahmen Kurs Hamburg von der Windjammerparade anläßlich der Zweihundertjahrfeier der Französichen Revolution in Rouen.
Ende Juli waren sie alle mit ihren Besatzungen Geburtstagsgäste im Hamburger Hafen.
Millionen Zuschauer konnten sie bei zwei Paraden vom Elbufer aus vorüberziehen sehen: das größte maritime Schauspiel, das die Hansestadt je erlebt hat. Texte und Fotos schildern nicht nur die aktuellen Geschehnisse, sondern beschreiben auch in Rückblenden, ergänzt durch historische Bilder, wie schon vor und nach der Hansezeit große und kleine Seeschiffe Kurs Hamburg gesegelt sind.
So ist dieses Buch über die Dokumentation des Jubiläumsjahres hinaus ein lebendiger Spiegel hamburgisch-hanseatischer und deutscher Seefahrtsgeschichte, an die zu erinnern der 800. Hafengeburtstag sinnvollster und schönster Anlaß war.

URBES VERLAG,
Gräfelfing

REZENSIONEN

PARADE DER GROSSEGLER

Beken of Cowes,DSV-Verlag,Verlagshaus Die Barque,Hamburg 1986,224 Seiten,Großformat,DM 96.00.

Seit 1988 betreibt die Familie Beken auf der Isle of Wight das Geschäft der Marinephotograpie-nunmehr in der dritten Generation.In ihren Archiven lagern einige zigtausend Negative,darunter eine ganze Anzahl Photoplatten aus der Anfangszeit. In dieser Schatztruhe würde wohl mancher maritim Interessierte gerne einmal kramen.Natürlich erhält man Abzüge auf Bestellung,denn das ist ja der Lebenszweck der Firma.Allerdings kostet bei Einzelbestellung eine Farbaufnahme 20x25 etwa fünfundvierzig Mark.Mit vorliegendem Bildband gibt es nun die Möglichkeit, einhundert Beken-Aufnahmen als Reproduktion sozusagen für eine Mark das Stück zu erwerben.

Thematisch ist das Buch auf die noch in Fahrt befindlichen Grossegler ausgerichtet,wie sie von den Windjammerparaden her bekannt sind.Die Aufnahmen sind sämtlich brillant in der Technik.Zahlreiche Fotos kommen in der Motivgestaltung dem Ideal der früheren Kapitänsbilder sehr nahe,was das seglerisch geschulte Auge freut.Das tröstet dann über den Ausrutscher hinweg,den man sich mit der Abbildung eines amerikanischen Ausflugsdampfers im HADAG-Stil mit drei aufgesetzten Stummelmasten geleistet hat. oder sollte hier augenzwinkernder,englischer Humor Pate gestanden haben?

Von den vielen Bildbänden,die es über die heutigen tall ships gibt,ist Parade der Gossegler sicher mit der este.

Wolfgang Bühling

THE DORY BOOK

von John Gardner,Mystic Seaport Museum, Connecticut,06355,U.S.A.,1987,275 S., U.S.Dollar 24.00.

Mit dem Begriff des Dory verbinden die meisten zunächst diejenigen Fahrzeuge, die als Fangboote auf den Neufundlandfahrern zum Leinenfang in großer Anzahl mitgeführt wurden.Diese Bank-Dories stellen den Inbegriff für Seetüchtigkeit und Leistungsfähigkeit eines Arbeitsbootes dar.

Weniger bekannt,aber ebenso eindrucksvoll ist der Vielseitigkeit der Verwendung der verschiedenen Dory-Typen.So etwa als Rettungsboot,als coast-guard-Fahrzeuge,als Arbeitsboot von Flößern und Jägern,schließlich als seegängiges Freizeitboot unter Ruder und Segeln.

Vorangestellt in diesem Band ist eine kurze Historie des Dory,besonders wertvoll hierbei die ausführlichen Literaturhinweise für weiterführendes Studium. Teil zwei stellt eine detaillierte,vor allem auch durch die geschickte Illustration bestechende Einführung in die handwerkliche Praxis des Dory-Baus dar und zielt in erster Linie auf die Bedürfnisse des Selbstbauers.

Im dritten Abschnitt schließlich findet sich eine mit zahlreichen Plänen,Rissen und Fotos versehene Abhandlung über die erstaunliche Vielfalt der Dory-Typen. Sowohl der Autor,als auch der Illustrator Samuel F. Manning dürfen als erstrangige Experten auf diesem Gebiet gelten.John Gardner hat ein Leben lang auf eigener Werft Dories gebaut.

Der Band ist sicher auf Jahre hinaus das Standardwerk zum Thema.

Wolfgang Bühling

RUNDHÖLZER,TAUWERK UND SEGEL

von Klaus Schrage,Koehlers Verlagsgesellschaft,Herford,1989,187 Seiten Großformat,DM 58.00.

Authentische Daten zum Schiffbau früherer Jahrhunderte zu bekommen,ist für den Einzelnen kaum ohne größeren Aufwand möglich.Zwar existieren weltweit etliche Archive mit einem großen Schatz an zeitgenössischen Unterlagen,sie sind jedoch nicht immer ohne weiteres zugänglich,zudem ist der Amateur,was die Auswertung angeht,oft überfordert.Da ist es erfreulich,daß in den letzten Jahren eine Reihe von Büchern erschienen sind,deren Autoren schiffahrtshistorisches Wissen,sozusagen mundgerecht aufbereitet,anbieten. So auch im vorliegenden Band,der sich mit der Takelage britischer Kriegsschiffe im letzten Viertel des 18.Jahrhunderts befaßt.
Der Band ist durchgehend mit Bildtafeln versehen,die das gesamte Rigg der damaligen Segelfahrzeuge in allen Einzelheiten darstellen.Der begleitende Text verrät große Sorgfalt bei der Bearbeitung, er bietet dem Fachmann adäquate Terminologie,ist aber so angelegt,daß er den newcomer nicht überfordert.

Für die Detailfreudigkeit des Werks ist bezeichnend,daß mit Knoten,Steken und Spleißen und dem Blockwerk begonnen wird.Auch in den folgenden Ausführungen über Spieren,Segel,stehendes und laufendes Gut werden Details immer wieder sehr genau herausgearbeitet,etwa das Scheren von Taljereeps oder das Aufsetzen von Bändseln.Besondere Leckerbissen sind etwa die Abschnitte über das Riggen von Leesegeln oder ausführliche Belegpläne.

Wolfgang Bühling

"THE EVOLUTION OF THE WOODEN SHIP"

Ein Buch über den Holzschiffbau.

Endlich ist es im Buchhandel zu bekommen: Ein Nachschlagewerk über Entwicklung, Entwurf, Konstruktion und Bau hölzerner Frachtsegler.
Wenn auch in englischer Sprache, so ist es dennoch dank seiner vielen erklärenden Zeichnungen für jedermann leicht verständlich.
Der Autor Basil Greenhill, einstiger Direktor des National Maritime Museums in Greenwich, hat sein Leben lang die europäische Segelschiffahrt erforscht und zu diesem Thema bereits mehrere grundlegende Bücher veröffentlicht. In Sam Manning, ehemaliger Schiffbauer und heute einer der ganz großen amerikanischen Künstler auf dem Gebiet der maritimen Malerei, hat er den idealen Partner zur Illustration seiner Texte gefunden.
Der erste Teil des Buches befasst sich mit der allgemeinen Entwicklung des Holzschiffbaus, angefangen beim Einbaum der Steinzeit bis hin zu den letzten hölzernen Seglern unseres Jahrhunderts.

Im Hauptteil wird in vier Kapiteln auf 75 Seiten und ebensovielen Zeichnungen in höchst anschaulicher Weise der Bau eines kleinen 1oo-Tonnen-Schoners auf einer Werft im Süden Englands beschrieben.

Außer durch Mannings Zeichnungen wird der Text durch Erzählungen eines alten Schiffbaumeisters ergänzt und vertieft.

Der dritte Teil des Buches bringt Pläne, Zeichnungen und Fotos über vier weitere Bautraditionen von Segelschiffen aus unterschiedlichen

Regionen. Versehen mit erklärenden Texten wird der Bau folgender vier Segler beschrieben:

"M.A.JAMES", Dreimast-Toppsegelschoner von 124 Tons aus Wales von 1899,

"INGRID", Dreimast-Toppsegelschoner von 291 Tons, gebaut auf den Ålandinseln 19o7,

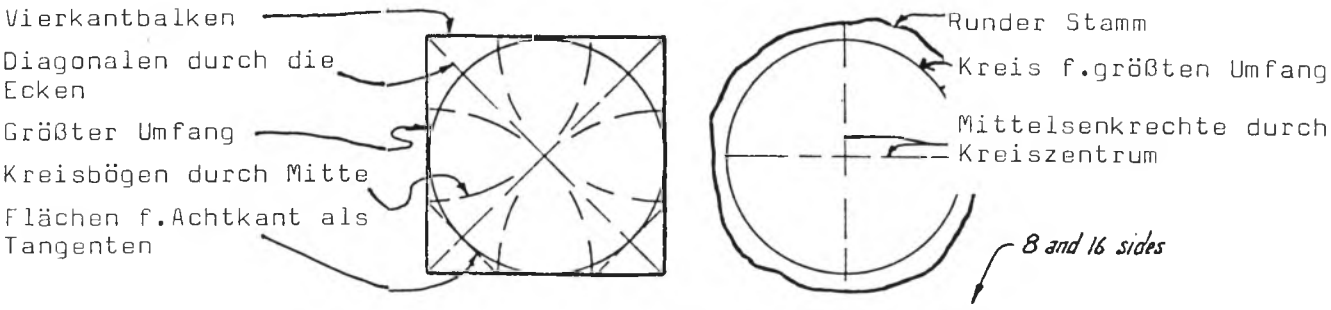
"VICTORIA", Bark von ca.7oo Tons, 1872/73 gezimmert in New Bideford, Prince-Edward-Island, und

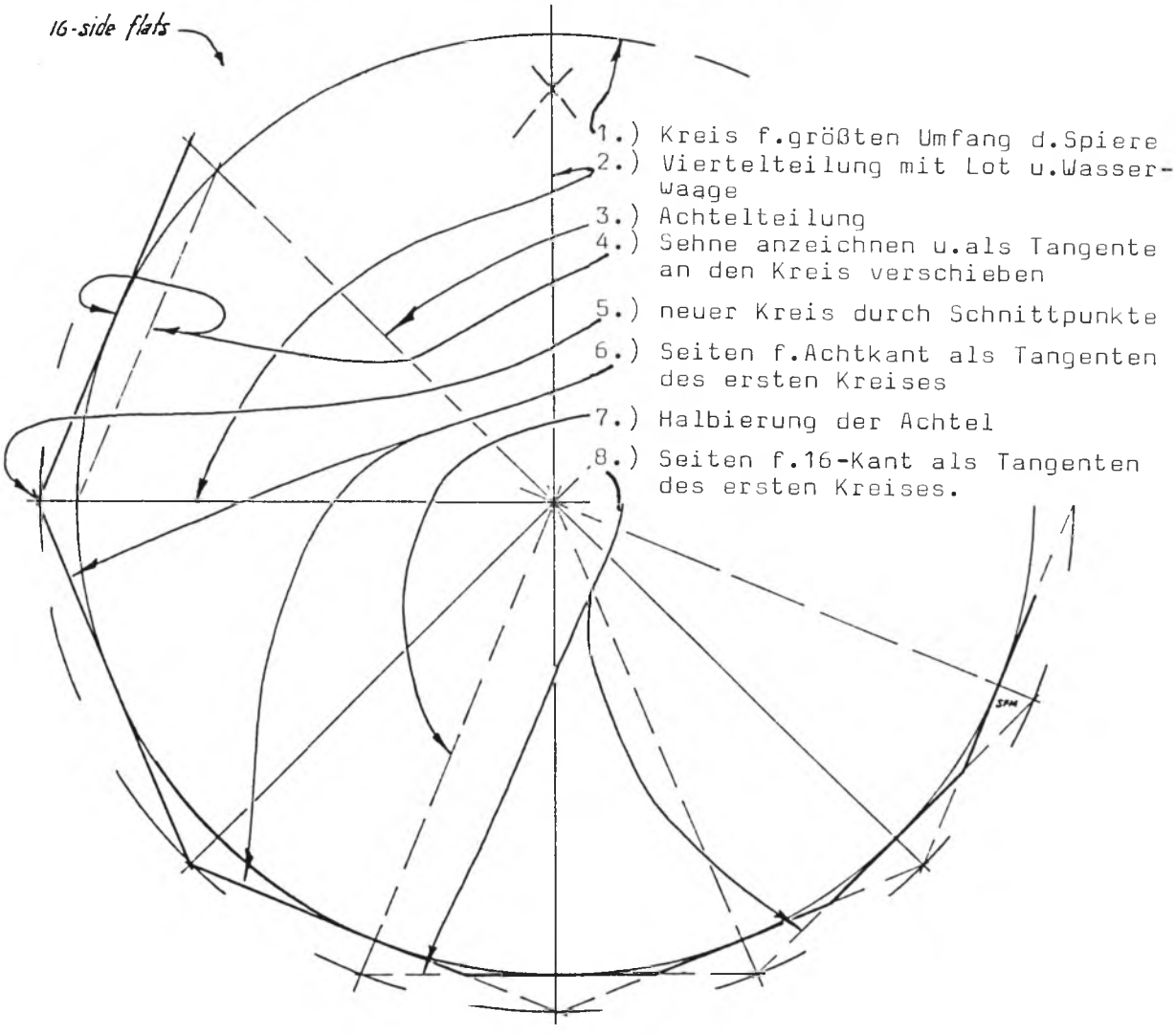
"BERTHA L DOWNS", Viermastschoner von 714 BRT,

aus: "The Evolution of the Wooden Ship"

Mastenbau

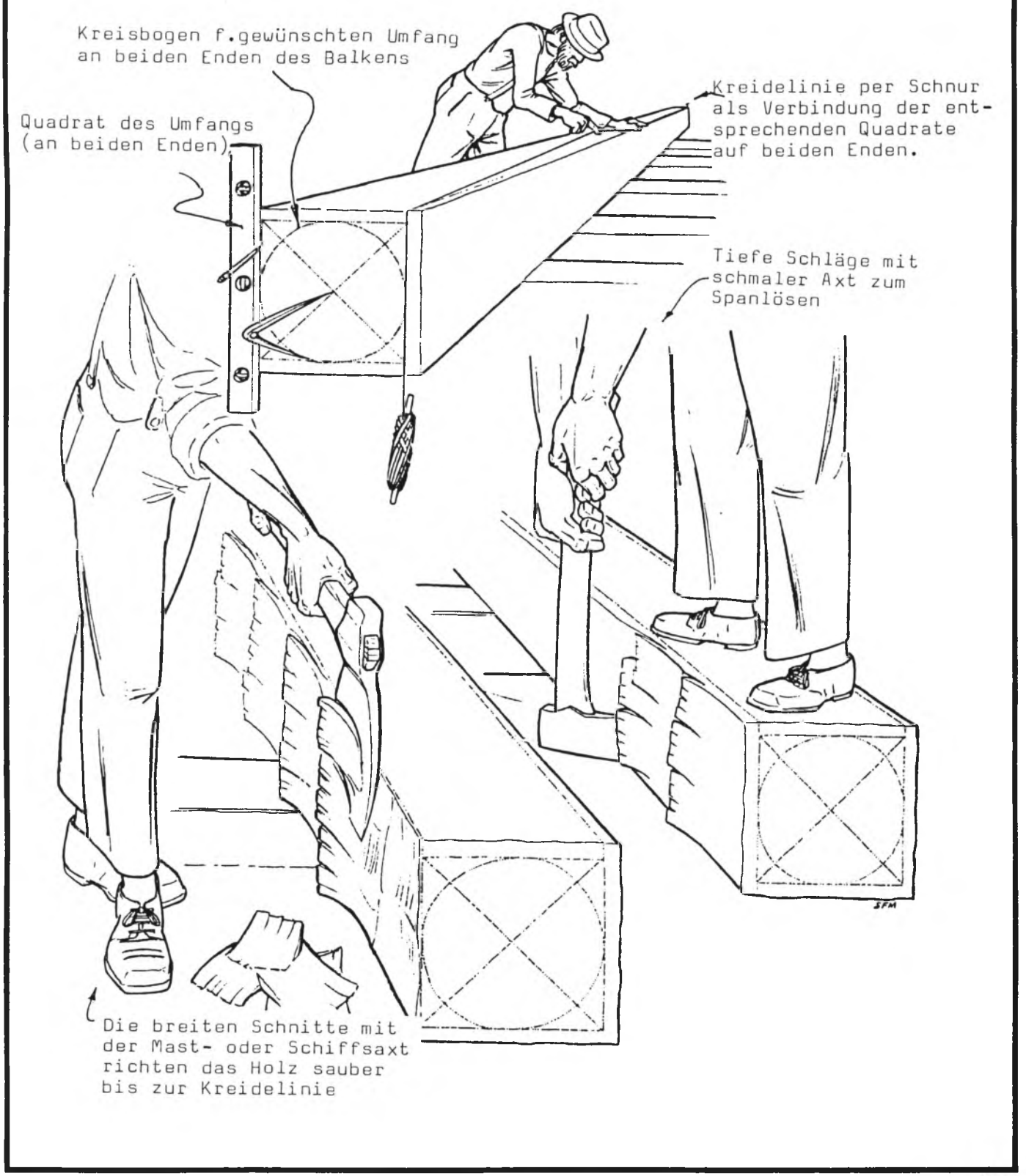
Einteilung des Balkens mit Zirkel und Wasserwaage zum Acht- bzw. Sechzehnkant.





gebaut 1908 in Bath, Maine/USA. Das Buch ist eine wahre Fundgrube, egal ob für den Eigner eines Holzschiffs, ob für den Modellbauer, oder ob "nur" für den technisch und historisch Interessierten. Ich selbst habe ihm viel Neues entnommen und habe es mit Freude gelesen und angeschaut. Und das sicher nicht zum letzten Mal.

Der rohe Balken wird zum Vierkant

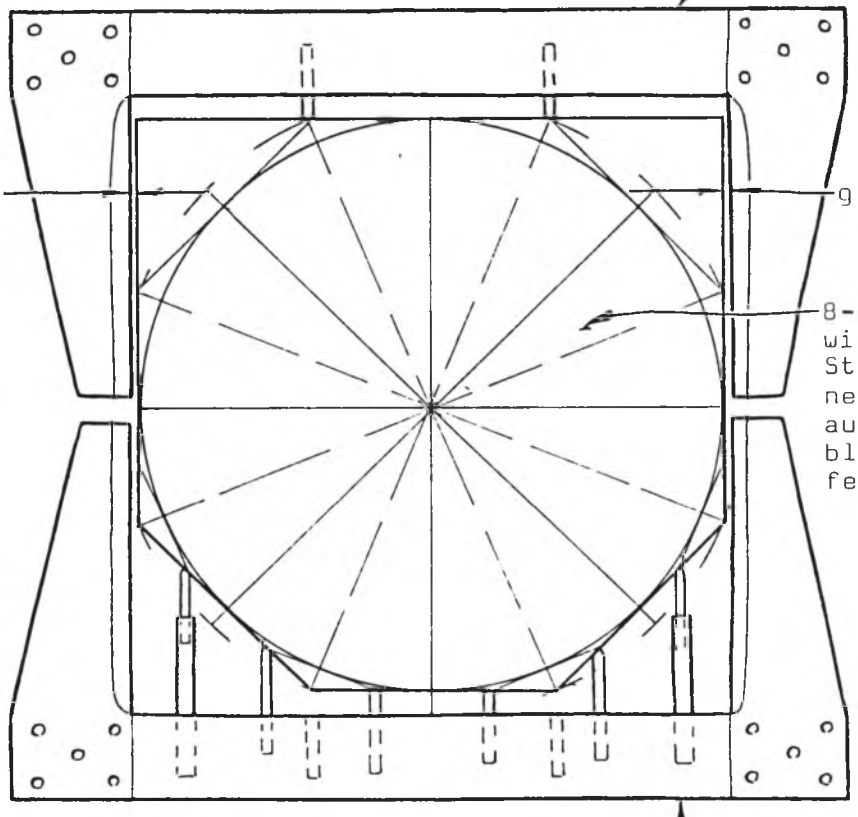


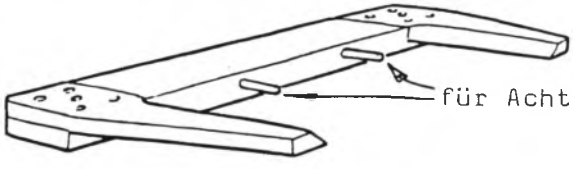
"THE EVOLUTION OF THE WOODEN SHIP"
v.Basil Greenhill

Verlag B.T.Batsford Ltd., London
ISBN 07134 33442

22 x 28 cm, 239 Seiten, 135 Zeichng.,
2o s/w Fotos, farbiger Schutzumschlag.
25,oo engl.Pounds

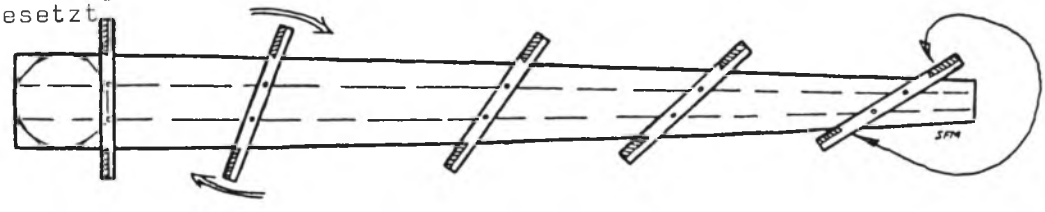
Anreiss-Lade zum gleichmäßigen Anzeichnen eines sich verjüngenden Vierkantbalkens. Wahlweise für acht bzw. sechzehn Kanten





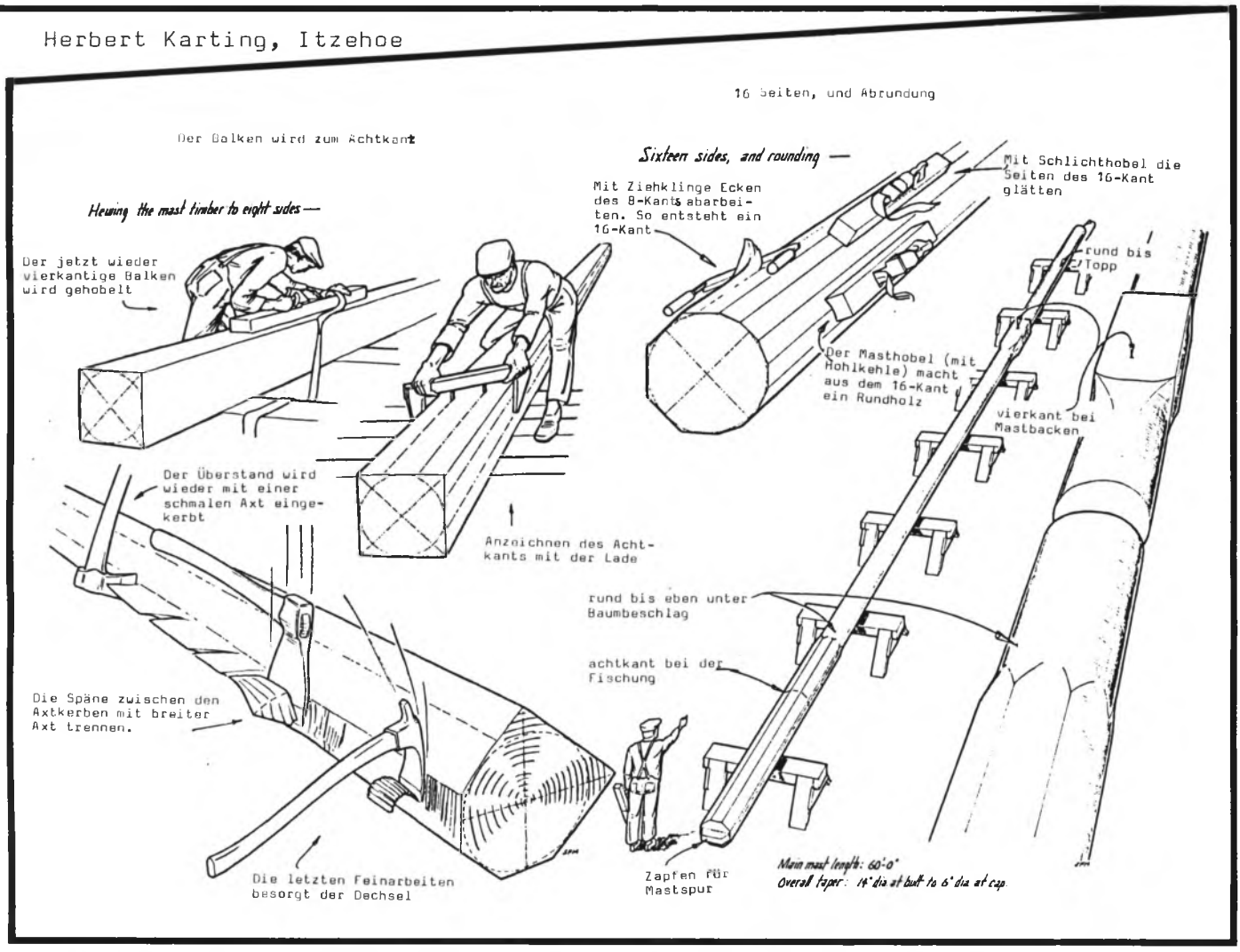
Lade für Achtkant wird am größten Umfang der Spiere angesetzt

Es ist darauf zu achten, daß die Seiten der Lade stets an den Seiten der Spiere anliegen.



Das Verkanten der Lade mit dem Schmalerwerden der Spiere bewirkt eine gleichmäßige proportionale Verkleinerung der Seitenflächen.

Herbert Karting, Itzehoe



"Assistent" wird"zurück"gebaut daher,
Abzugeben

Stahlnachen, gut geeignet als Beiboot für größeren Oldtimer. Zwei feste Luftkästen, L.=3m x B.=1,50m Lattenrost für Boden.
Gasöltank, nicht benutzt, Stahlblech, Inhalt 810 l. 1500x900x600 mm, Tank ist für den Zoll "geeicht". Bauj. 1977/78

Suchen
Gebrauchten Gewichtsanker, z.B. Hall-Anker, ggf. aber auch Stockanker
Gewicht: um 50 kg
(aber bitte keinen Danfort-Anker etc.)
Suchen Holz-Glas-Aufsatz für unser Steuerhaus
Maße: 180x150x86 cm

Angebote, Mitteilungen bitte an:
Eignergmeinschaft Schleppboot"Assistent"
c/o T.Germeier
Altenweg 5
2800 Bremen 1
T.0421/18991 (Privat)
0421/497-5364 (Dienst)

Finkenwerder Elbfischkutter "Marie Schloo";HF 320"Bj'35 ist aus familiären Gründen fast geschenkt abzugeben. Maße 9,51;3,82;1,27 m;7,77 BRT;2,11NRT;nur Rumpf und 90 Ps Maschine erhalten,muß total renoviert werden. Rumpf Eiche/Eiche.
Tel. 05741/61500

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

18 Jahre mit 18 vollen Logbüchern erzählen von schönen Reisen mit lieben MitseglerInnen. Doch jetzt möchte ich mich mehr meiner Familie mit Haus und Garten widmen.

Baujahr	1898
Material	Stahl
Länge	18,6 (25)m
Breite	4,2 m
Tiefgang	1,6 m
Verdräng.	40 t
Segelfl.	175 qm
Fahrt	8 kn
Motor	80 PS Jastram 600 U/min. E-Start, 5 Lit./Std. geschl. Kühlkreisl.
Getriebe	Reintjes 1 : 1 (89 überholt)

10 Kojen in 4 Räumen, gr. Messe + Kombüse, gr. Maschinenraum, 2 WC's, UKW-Telefonie + Grenzwellenempfänger von Sailor, Kompaß m. Nachthaus, umfangreiche Seekarten (BRD, DK, S + N). 220 + 24 Volt-Anlage, Echolot, Halogenhandscheinwerfer, 3 Anker (120, 70 + 30 kg) mit Winde + 75 m verzinkter Kette, 4 SBG-Rettungsringe, div. Schwimmwesten, 10 Pers.-Rettungsinsel, Holzdinghy, Gaskocher, Kühlschrank, Refleks-Ölofen, reichhaltiges Werkzeug mit Schweißgerät, Pütt + Pann u.v.a.

Der Rumpf ist in 3 wasserdichte Räume abgeschottet. Boden + Kiel bestehen aus 10 mm Stahl. Das gesamte Material ist absolut stabil + gut konserviert. Zur Zeit wird E D E N neu geriggt für mehr Segelfläche. Ab Frühjahr 90 ist sie wieder segelklar.

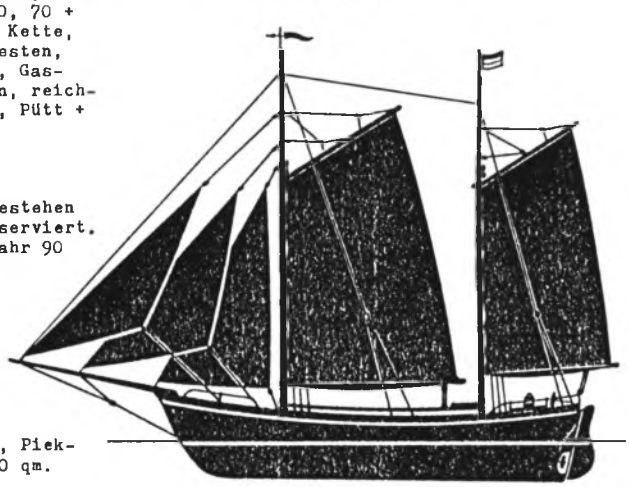
Günstiger Liegeplatz im Oldtimerhafen zu Lübeck kann evtl. übernommen werden.

Verhandlungsbasis 240 000, - DM

Jan Rohde
Theodor-Storm-Str. 34
2070 Ahrensburg
Tel. 04102 / 53 53 9

Außerdem kann ich noch anbieten: Yachtbände von 1912 an aufwärts, Piekfallhefte, gr. Flügelpumpe, sowie ein Gaffelsegel (Duradon) ca. 30 qm.

» EDEN «



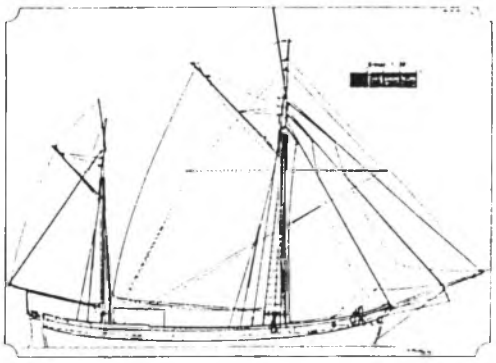
Gebaut als Besanewer 1900 von Johann Hinrich Fack in Itzehoe für Schiffer Freudenberg in Moorrege bei Uetersen. 20,23 x 5,17 x 1,70 m 53 BRT 45 NRT. Als Seeschiff benutzt und bewährt! 1926 ersten Hilfsmotor erhalten. Nach dem Krieg als Bergungsfahrzeug benutzt, bis 1983 im Seeschiffsregister, dann nach Belgien verkauft. Inzwischen in Holland. Jetziger Eigner besitzt bereits einen Klipper und restauriert einen weiteren, hat daher keine Zeit für "BERTHA". Er hatte das Schiff wegen seiner besonders schönen Linien gekauft. Der Mercedes-Diesel Typ M 203/8 wurde im Januar 1989 überholt, das Schiff ist fahrbereit und in gutem Zustand.

Kaufforderung DM 27.500

Herbert Karting
2210 Itzehoe

Anfragen an: Hans RIB
a/b "PRINS HENDRIK"
Koningsdam 1
3011 TN Rotterdam

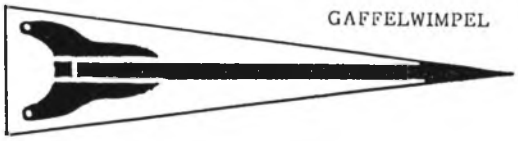
" B E R T H A "
fast unveränderter Fack-Ewer
steht zum Verkauf!



Reste, Reste, Reste

Diverse elektr. Bilgepumpen 24Volt; etwas Holz: Eiche und Kambala (5-10 Jahre gelagert); Norwegische Spiker (Schiffsnagel), spez. fur Kiefer, 6 Zoll, 20 kg; Kettenumlenkrollen, z.B. fur Ruderanlage, neu, verzinkt, für 14mm Kette; ordinare Kleinteile (Refleks Ofen, etc).
Außerdem fur das stilvolle Schiff: Wasserbett und Klaviervorsetzer (pneumatisch, mit vielen Papierrollen) ; .
Anfragen an Helmut Maske, Kronshagener Weg 34, 2300 KIEL
Tel. 0431-17573 (zwischen 20:00 und 24:00)

GAFFELWIMPEL



Größe 1: ca 30 x 120 cm DM 30,00
Größe 2: ca 40 x 240 cm DM 40,00
Material: weißes Spezialflaggentuch "Spun-Poly" schwarz bedruckt mit stilisierter Gaffel
Preise inklusive MWSt, zuzüglich Porto.

Bitte bestellen bei:

TOPLICHT GmbH
Schiffsausrüstung für die traditionelle Segelschiffahrt
Friesenweg 4 · Hamburg 50
Tel: 040/880 60 77

KELLER LEICHTERN !

Alles billig, billig, billig...

-1 Eimer Marine-Glue, schwarz
-1 Webasto Bootsheizung für Diesel
-2 Ladewinde-Trommeln, gedrechselt, aus Eichenholz
--Fender-Tauwerk f.Dinghys, verschiedene Stärken
-1 Luggersegel mit Spiren & Schotringen für Beiboot
-1 Stück Pokcholz für ca.4 Juffern
-1 Grosse Daumenkraft (Stockwinde)
-Baumwoll-Segeltuch, ca.1m breit, bewährt für Decks & Aufbauten.
-Schmidewerkzeug: Hämmer, Zangen, Amboß,Gebläse etc.
-Verschiedene Beschläge,auch zum Ändern:Baumringe,Haken,Bootshaken,Rackringe usw usf
-Türen, Fenster, Schubläden und sonstiges Zeug was mir jetzt nicht Einfällt, z.B.Nirospülen....

Anrufen & fragen:
Christian Bauer,tel.040/444772
meistens ab 19:00UTC+1

Für **UNDINE** suchen wir:

Große hölzerne **Blöcke**, einscheibig und dreischeibig, für Seildurchmesser 2o - 24 mm, Länge der Blockbacken 2oo - 27o mm. Auch einzelne (intakte) Blockgehäuse oder Scheiben sind interessant. Tausch gegen kleinere Blöcke möglich. -

Weiterhin wird gesucht ein schöner messingner **Kompaßkessel**, unterer Durchmesser 33o - 35o mm, für (vorhandenen) Kompaß mit Außenring 285 mm. Tausch gegen etwas kleineren, sehr schönen Kompaßkessel möglich.

B. & J.Kaiser, Tel. o4124/7162 o. o4829/1658

O F F E R T E

Schöne, gut erhaltene eiserne Ladewinde, 1 eiserner Spillkörper, 2 außenliegende Spillköpfe, Höhe 89 cm, Breite über Gestell 57 cm, Breite über Achsen 1o9 cm, Tiefe 56 cm. Mit Bremse und abnehmbaren Handkurbeln;

- 1 historisches Schiffsklo (Porzellan), Funktionsweise "Freier Fall", Höhe 42 cm, mit hölzerner Brille -

abzugeben gegen Gebot (oder im Tausch gegen ähnlich schöne & nutzlose Teile)!

Wir verkaufen unsere antike Sammlung:

Nordseekutter 17,5 x 4,5 x 1,98, 27 RT Bauj. 1931 in Skagen, Eiche auf Eiche (gesund) Deck reparaturbedürftig, 6 Zyl. Volvo Penta mit Turbolader 120 PS (nicht marinisiert), Wellenanlage mit Verstellpropeller Hundested VP 3, Getriebe PRM 3:1, neuer Grossmast, Steueranlage, Dieselofen, Kleinteile Komplettpreis DM 23.000,--

Monika/Fiete 004562512521 (Rudkøbing)

Dieter Meyer
sucht einen kleinen
Schiffskohleofen
8808848

aus dem
Inhalt:

ost + west
holzboote + stahlschiffe
werften + werke
schnick-schnack
schick + sale