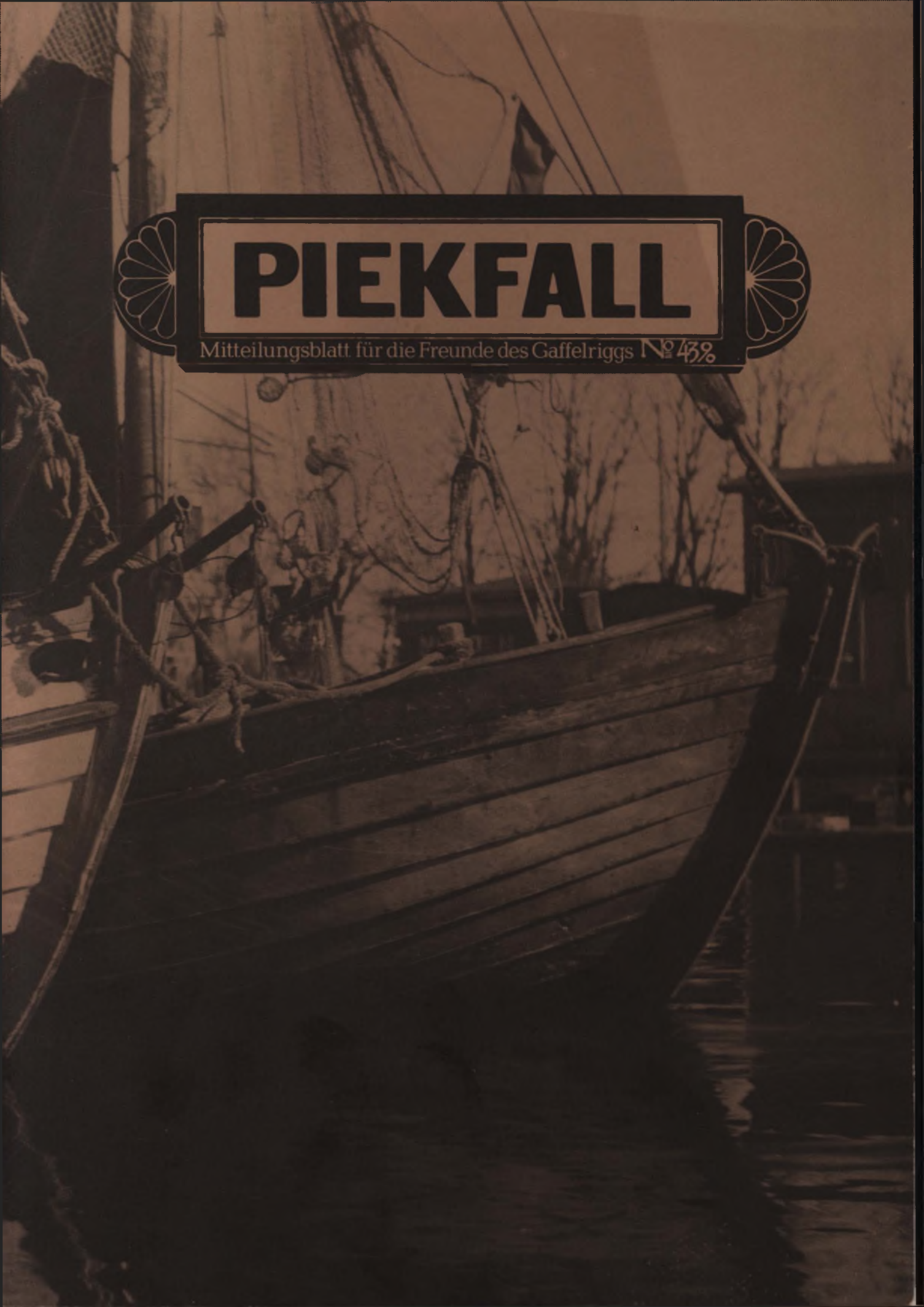

PIEKFALL
Mitteilungsblatt für die Freunde des Gaffelriggs № 43%

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 (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

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 Straße 6 - 2210 Itzehoe Tel:04821/33 45

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

Jörgen Bracker (Museumshafen Oevelgönne e.V.)
Museum für Hamburgische Geschichte
Holstenwall 24 - 2000 Hamburg 36 Tel: 040/3504-2362

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 T: 0471/445 02

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

E. Hintzmann (Schwimmende Museen Kiel e.V.)
Yorckstr. 5 - 2300 Kiel 1 Tel: 0431/83 723

B. Frommhagen (Museumshafen zu Lübeck e.V.)
Grappengießerstr. 34 - 2400 Lübeck Tel: 040/201 434

F. Ohms (Museumshafen Eckernförde)
Postfach 1364 - 2330 Eckernförde Tel: 04351/84 179

PIEKFALL

impressum

Monika Kludas Red.
Ulrich Kronberg
Tilmann Muthesius
Gerd Büker
Fritz Brunner
Dieter Beck
Gerhard Köhn
Ulf Brammer
Georg Grahlmann
Peter Milstrey
Bernd Müller
Wolfgang Bühling
Jan Koberstein Gr.

zum Titel:
Warnemünder Kutter

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!

KURZ - ABER NICHT SCHNURZ

Wenn dieses PIEKFALL erscheint, segeln viele von den Freunden des Gaffelriggs in Glückstadt die "Rhinplatte-Rund-Fahrt", die erste gesamtdeutsche Veranstaltung der Traditionssegler. Wir hoffen, daß viele Gäste und Mitsegler die weite Anreise nicht scheuen, ist das Herbsttreffen doch seit langem schon eine Art Familienfest unter Beteiligung der verschiedensten Schiffstypen. +++

Beiträge zum PIEKFALL, geschrieben an der südlichen Ostseeküste, häufen sich erfreulicherweise. Ebenso findet sich immer mal ein Bericht aus dem Binnenland. Diejenigen aber, die als "Profis" tagtäglich in der Szene stehen und bei denen sich nicht nur der Küstenklatsch am schnellsten herumspricht, bleiben stumm. Eine energische Aufforderung geht an alle Museumshäfen, doch auch mal wieder etwas zum gefüllten PIEKFALL beizutragen. Wir lassen aufgrund der immer dringender werdenden Nachfrage aus der Leser/innenschaft ab sofort weder Ausreden noch Entschuldigungen gelten, sondern überlegen ernsthaft die vierteljährliche Vergabe eines "Blechernen Schienbeins" für den größten Drückeberger in der Öffentlichkeits-Arbeit.+++

Noch nicht zu den Preisträgern hierfür darf Friedemann Ohms gezählt werden, unter dessen Geschäftsführung im Juni der neu entstandene "Museumshafen Eckernförde e.V." eingeweiht wurde. Kontaktadresse: Postfach 1364, 2330 Eckernförde, Tel. 04351 / 84179.+++

Die Kieler Oldtimer kämpfen immer noch mit Behörden und Altlasten, die ihren neuen Liegeplatz in der Hörn bisher verhindern. Das hält sie allerdings nicht vom Segeln ab. Am 25.8. starteten sie zur Zweiten Veteranen-Regatta. Wer dabei war oder Zeitung gelesen hat, weiß wie's war.+++

"Was ihr wollt", dürft ihr noch lange nicht. Die Einladung zum Hafenfest in Barnkrug mußte kurzfristig zurückgezogen werden, "man" wollte lieber unter sich bleiben. Der WSV Barnkrug bittet um Verständnis für die Entscheidung, die er nicht zu vertreten hat.+++

VORANKÜNDIGUNG: Für das Wintertreffen der Freunde des Gaffelriggs im Februar bitten wir um rechtzeitige Anmeldung von Vor-, Zu- und Beiträgen aller Art (verbal, Ohr-al, Print-Medial, Dia-metral usw.). Der Termin wird per Einladung rechtzeitig bekanntgegeben.+++

+++

Seite A: CARMELAN • KÖM UND BIER • BELLIS / SAILOR'S HORNPIPE • HURRA FRISCH NA MECKLENBURGER • HERRING UND MAKRELE • WINDMÜLLER • SO SCHIETIG UND SCHÖN

Seite B: SECH HE • BARREN CLIFFS OF ARAN • VATER NOAH • WALDBLUMENWALTZER HOL MI DEN SAALHUND • MATROSENTANZ • NORDSEEWELLEN

So Schietig und Schön

Wer kennt sie nicht,die handgemachte Musik der Flensburger Rumregatta!

Immer wieder wurde gefragt,ob man diese Musik nicht auch (auf Platte oder Cassette natürlich...) mit nach Hause nehmen könne ?

Jetzt ist sie da ,die MC "So schietig und schön" !!!!!

Anfang des Jahres 1990 haben sich die Musiker des Museumshafen Flensburg eV in ein Studio begeben und eine Benefiz-Cassette zugunsten ihres Vereins produziert.Es handelt sich hierbei um eine bunte Mixtur aus traditionellen Liedern und Instrumental-stücken von der Küste,auch das eine oder andere eigene Werk ist dabei.Kurz : Lieder zum singen,segeln,saufen und absaufen.....

Vielfältig ist das Instrumentarium,das in originellen Arangements zu Gehör gebracht wird :div.Geigen,Dudelsäcke,Leier,Flöte und Barockoboe spielen zu Guitarre,Quetschen,Dulcian,Sousaphon,Baß und Schlagwerk (ǹ Flasch Flens soll auch zu hören sein....)

Diese Cassette ist witzig,spritzig,kantig,derbe und eingängig-- eine herzhafte Alternative zum sattsam bekannten norddeutschen Küstengeseier!

Seit der Rumregatta 90 findet die Cassette reissenden Absatz, aber (wie von Zauberhand) sind noch einige Exemplare exklusiv für die Leser des Piekfall reserviert und vorhanden.

Da heisst es also zugreifen !

Wie ?? Bestellungen gegen Verrechnungsscheck oder Nachnahme

bei

Museumshafen Flensburg
c/o Ekki Christiansen

Nübelfeld 66
2391 Quern

oder sonst bei allen
Flensburger Schippern

Da das ganze ja für'n guten Zweck sein soll,muß auf dem Scheck natürlich auch eine Zahl stehen: DM 20.- + Versandspesen = DM 24.-
Was davon nach Bezahlung der Produktioskosten übrig bleibt,ist ausschließlich für die Arbeit des Museumshafen Flensburg eV Bestimmt.

endlich: ein leserbrief

Wenn schon, denn schon, Herr Brunner. Nennen Sie die Dinge doch beim Namen. Sie haben den Satz "Denn abzuwarten ist, wie sich der Klüver und die Masten auf die Wasserlinie auswirken" nicht in irgendeinem technischen Wassersport-Journal, sondern im PALSTEK gelesen.
Zugegeben, die Bezeichnung "Klüver" ist unkorrekt, gemeint ist natürlich, wie Sie selbst es erkannt haben, der "Klüverbaum".
Erfreulich jedoch ist, wie aufmerksam Sie unseren PALSTEK lesen. Das lobe ich mir, ebenso wie Besserung. Leider schleicht sich in meine journalistische Arbeit immer wieder der Schlendrian ein. Schon wenn ich von Masten, Gaffeln und Bäumen spreche, bin ich hart an der Grenze. Korrekterweise müßte ich aufzählen: Groß- und Besanmast, Groß- und Besangaffel etc. etc.
Selbst bei meiner Arbeit am Schiff mache ich böse Schnitzer. Neulich rief ich zu Sylvia "reiche mir mal die Bohrmaschine". Sofort fiel mir meine äusserst unkorrekte Aussprache ein. Völlig verwirrt überlegte ich: Welche von unseren drei Bohrmaschinen meine ich? Oder bekomme ich nun unsere Brustleier oder sogar nur einen Vorbohrer? Fragen über Fragen. Deshalb in Zukunft: "Sylvia, reiche mir bitte die Zweigang-Handbohrmaschine mit der Leerlaufdrahzahl 940/2440 Umdrehungen in der Minute, die in Stahl 10 bzw. 6 mm, in Alu 13 bzw. 8 mm und in Holz 25 bzw. 15 mm bohrt." Um Verwechslungen zu vermeiden, werde ich noch das Fabrikat und die Gehäusefarbe nennen.

Vollkommen richtig ist, Kommandos auf einem Schiff müssen klar und unmißverständlich gegeben werden. Ich möchte mich auch nicht herausreden, sondern nur um etwas Toleranz bitten. Wenn Masten gesetzt werden und keine Segel angeschlagen sind, ist "Klüver" für mich unmißverständlich. Ich möchte behaupten, so auch beim Segeln. Sie selbst schreiben - Das war die ewig ironisierende Redaktion!- und das noch in der Überschrift "Schmeiß los den Klüver". Dieses ist völlig unkorrekt. Das Segel trägt den Namen "Klüversegel". Zwar sagt dieses niemand beim Segeln, aber wen stört das eigentlich? Es ist eben "kein Bein ab".

Ulrich Kronberg
Hamburg

Mytilus

Restaurierung eines Krabbenkutters

Am Sonnabend, 15. September lud die Pfadfinderinitiative "Mytilus" nach Wedel an die Elbe ein. In Schnalles Hafen am Grenzweg wurden Einblicke in die laufenden Restaurierungsarbeiten eines über 60 Jahre alten Krabbenkutters gegeben. Das neue "Skelett" dieses ehemaligen Berufsschiffes ist jetzt noch komplett zu sehen, bevor im Herbst nach alter Handwerkstradition die Planken angesetzt werden.

Das 1929 in Tönning gebaute Schiff wurde vor vier Jahren in Emden vom Trägerverein erworben, um Jugendgruppen, die sonst wenig mit Seefahrt zu tun haben, diese Erlebniswelt zu angemessenen Kosten zu eröffnen. Nach zwei Fahrtenjahren auf Elbe und Ostsee waren umfangreiche Umbau- und Überholungsarbeiten notwendig. Seit Anfang 1989 arbeiten zunächst zwei, jetzt drei zuvor arbeitslose ABM-Kräfte am Schiff, an Wochenenden von Vereinsmitgliedern unterstützt. Das Boot wird weitgehend so wiederhergestellt, wie Krabbenkutter noch Anfang dieses Jahrhunderts an der Nordseeküste gesegelt wurden.

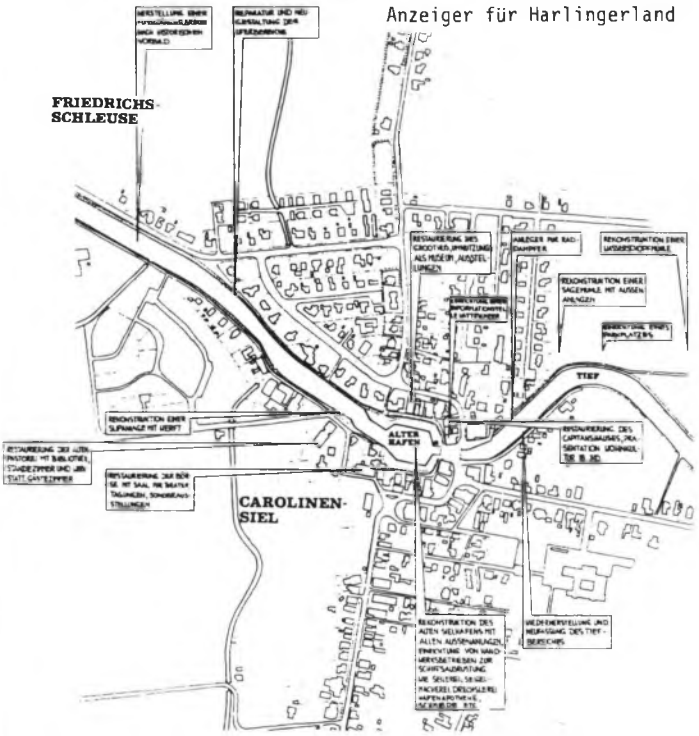
Die Mittel für die drei Handwerker kommen im Rahmen des Arbeitsförderungsgesetzes vom Arbeitsamt und der Stadt Hamburg, die gesamten Materialkosten müssen vom Verein selbst finanziert werden, durch Beiträge, Spenden und Mitgliederdarlehen. Voraussichtlich 1992 soll der restaurierte Krabbenkutter mit dem Namen "Mytilus" zu Törns mit Jugendgruppen wieder in See stechen.

Ein akuteller Jahresbericht ist erhältlich bei

Mytilus - Verein zur Erhaltung und Nutzung eines historischen Segelschiffes für Pfadfindergruppen e.V., Koppel 94, 2000 Hamburg 1, Telefon 040/24 99 85 (Bettina Lauterbach)

Ohne Klappbrücke ein Provisorium

Friedrichsschleuse Nr. 1 für Museumshafen / Oldtimer-Treffen mit Hindernissen



-wj- Carolinensiel. Das von Einheimischen und Gästen mit Spannung erwartete erste Oldtimer-Treffen im gerade noch rechtzeitig zum „Cliner Straßenfest" fertiggestellten Museumshafen hat die hohen Erwartungen nicht erfüllen können: Statt vierzehn kamen nur vier Schiffe, von denen zwei nördlich der Friedrichsschleuse im Bootshafen vor Anker gingen – die kleinen Besatzungen des Emder Jugendschulschiffs „Flinthörn" und des ehemaligen Kabellegers „Fortuna" (Heimathafen Hooksiel) sahen sich außerstande, in so kurzer Zeit die Masten niederzulegen und anschließend wieder zu heben.

Die Crews zweier Tjalks, der ‚Corrie Waspik" aus Groningen und der „Doris von Ochtum" aus Rhauderfehn, nahmen diese Mordsarbeit auf sich, so daß schließlich doch noch zwei Oldtimer (beide kamen unter Segeln) dem Kutter „Heimat" Gesellschaft leisteten – den vielen Fotografen zum Wohlgefallen.

Und wo blieben die anderen, die gute, alte „Tante Friederike" aus Bochum etwa, die „Antoinette" aus Groningen, der holländische Seeschocker „Wildente" oder das portugiesische Salzschiff „Vale de Moura", auf dessen „Gastspiel" sich der Vorsitzende des Förderkreises Sielhafenmuseum, Frerich Eilts, besonders gefreut hatte? Sie verzichteten weise entweder ganz oder zumindest auf den letzten Teil der Reise: Windstärke 7 bis 8 war angesagt, das Risiko vor allem für Holzschiffe unter Segeln zu groß. Einige Schiffe suchten sich im Schutz der Inseln einen Ankerplatz.

Vergeblich warteten Oldtimer-Fans auf den Finkenwerder Gaffelkutter „Astarte" (Baujahr 1903), „Flaggschiff" der Bremerhavener Schiffergilde, das sich erst kürzlich bei einer Regatta vor Kiel gegen die Eismeeryacht „Grönland" behauptet und den „Kaiserpokal" errungen hatte.

Ohne „Jankea"

Fest zugesagt hatte auch der Schiffer und Eigner der Tjalk „Jankea", die am Wasserkorso anläßlich der 750-Jahr-Feier in Berlin teilnahm und angeblich bei der Rückfahrt durch die DDR Schwierigkeiten hatte, so daß sie nicht mehr rechtzeitig in Carolinensiel eintraf. Gerade die jetzt in Bremerhaven beheimatete „Jankea" wäre prädestiniert gewesen, bei diesem Oldtimer-Treffen eine für Ostfriesland charakteristische Schiffsform zu vertreten. Da sie – wie viele der kleineren Fehnschiffe – zum Niederlegen des Mastes eingerichtet ist, hätte sie ohne Schwierigkeiten die Friedrichsschleuse passieren und in den Museumshafen einlaufen können, um dort die Flagge der Schiffergilde und die Wimpel früherer Windjammertreffen zu zeigen.

Andere Schiffe, wie gesagt, hatten Probleme mit den Masten. Carolinensiel ist ein „wunderbarer Liegehafen", sagen die Schiffer, nur darf es nicht mit so viel Aufwand verbunden sein, in den Museumshafen hineinzukommen.

Idealvorstellung

Mit anderen Worten: Wenn die Friedrichsschleuse nicht zum Alptraum vor allem für Hobby-Seeleute werden soll, muß über kurz oder lang etwas geschehen; je eher, desto besser. Für Gert Schlechtriem, Direktor des renommierten Deutschen Schiffahrtsmuseums in Bremerhaven, Ehrenmitglied des Förderkreises Sielhafenmuseum, wäre die Rekonstruktion der in den fünfziger Jahren demontierten alten Schleuse mit ihrer Klappbrücke der richtige Weg – „im Augenblick ist es noch eine Idealvorstellung".

Daß das Projekt Museumshafen so schnell verwirklicht werden konnte, bezeichnete er als einen „einzigartigen Glücksfall". Nun komme es darauf an, den Hafen zu beleben. Förderkreis-Vorsitzender Frerich Eilts bemühe sich mit viel Engagement, Oldtimer an die Küste zu holen; diesmal habe ihm das Wetter einen Strich durch die Rechnung gemacht.

Der Ort Carolinensiel ist nach Meinung Schlechtriems schon allein deswegen für ein solches Vorhaben geeignet, weil in dem alten Hafen bis vor gut 100 Jahren die zweitgrößte Segelschiff-Flotte (nach Emden) an der gesamten nordwestdeutschen Küste beheimatet war. Für Ex-Minister Dr. Herbert Ehrenberg (MdB), der vorgestern ein Grußwort sprach, ein Grund mehr, die weiteren Vorhaben im Sielort zu unterstützen.

„Roter Sand"

Schlechtriem war es auch, der Sonnabend nachmittag im Kabinett des Sielhafenmuseums im „Groot Hus" eine kleine Ausstellung zur Geschichte des nunmehr seit gut 100 Jahren in der Wesermündung stehenden Leuchtturms „Roter Sand" eröffnete. Für den Erhalt dieses technischen Kulturdenkmals tritt jetzt auch die Deutsche Stiftung Denkmalschutz ein. „Roter Sand" ist nach den Worten Schlechtriems einer der populärsten Leuchttürme der Welt: „Hunderttausende von Auswanderern fuhren an diesem Turm vorbei, der für sie zum letzten Gruß der alten Heimat wurde."

Einer der Leuchtturmwärter war Johannes Nikolaus Küsel (1878–1931), der in der zweiten Hälfte seines Lebens in Carolinensiel seßhaft wurde; sein Bildnis ist neben vielen anderen Dokumenten in der Ausstellung zu sehen.

Schaufahren

Die Achse Bremerhaven – Carolinensiel „funktioniert": Am 1. Oldtimer-Treffen des Sielhafenmuseums beteiligte sich der Verein für Freizeitgestaltung Bremerhaven mit Vorführungen fernlenkbarer Schiffsmodelle. Zu sehen waren u. a. ein historischer Weserdampfer, ein Seenotrettungskreuzer, ein Zerstörer der Bundesmarine und als Spitzenstück ein über 2 m langer Nachbau (1:1000) des ersten Fahrgastschiffes „Bremen" des Norddeutschen Lloyd von 1959; dieser „Musikdampfer" war im Liniendienst Bremerhaven – New York eingesetzt.

Viel Volk auf den Straßen

Außenstehende könnten den Eindruck gewinnen, das „Cliner Straßenfest '87" sei zu einem reinen „Wasserfest" geworden, zumal abends auch noch Wasserspiele und Wasserfälle auf dem Programm standen. Weit gefehlt: An den Straßen im Ort, durch die sich zwei Tage lang die Menschenmenge schob, reihte sich Stand an Stand. Musikkapellen und andere Attraktionen sorgten für Abwechslung. Es gab überall reichlich zu essen und zu trinken.

Problematisch wie in jedem Jahr die Verkehrsverhältnisse. Die vielen Autos, die sich pausenlos durch die Schauplätze des turbulenten Geschehens schlängeln, stören; man kann sie leider nicht umleiten.

Und das Wetter? „Alle liegen auf der Lauer, warten auf den nächsten Schauer." Sonnabend war man ohne Regenschirm aufgeschmissen, gestern strahlte mit wenigen Unterbrechungen die Sonne vom Himmel. Mit ihr strahlten die vielen Besucher des Straßenfestes.

Montag, 3.9.1990
Alter Zollanleger am Bock
07.30 Uhr NNW 3-4, gebadet, dann Boot aufgeklart und unter Segeln abgelegt.
An der Küste des Zingst entlang, neben uns die "Anne-Gret" aus Warnemünde, ein altes, wieder aufgebautes Salzhaff-Zeesenboot, auch auf dem Rückweg von der 26. Regatta in Bodstedt mit drei turbulenten Tagen...

1988 hatten wir in Dänemark bei der Regatta der Aaledrivkvasen die Idee, unsere "Klara unter dänischer Flagge zur Bodstedter Regatta in die DDR zu segeln, doch von der Ostberliner Regierung bekamen wir keine Einreise-Erlaubnis - auch 1989 nicht. Seit dem letzten November war es dann Ehrensache, in Bodstedt teilzunehmen.

Nach einem herrlichen Segeltörn durch die dänische Südsee zum Treffen auf Fejö und dann durch den Grönsund nach Hiddensee segelten wir am Freitag, dem 31.8., zur Meiningen-Brücke zwischen Zingst und "Festland". Diese Brücke trennt den Saaler und Bodstedter Bodden von den Gewässern zur Ostsee. Sie wird nur einmal pro Woche geöffnet und besteht aus einer alten Drehbrücke für die eine Spur und einer Ponton-Anlage für die Gegenfahrbahn. Auf dem Weg dorthin sahen wir schon die typischen braunen Segel auf dem Bodden, vor der Brücke dann fröhliches "Hallo" mit der "Tina", die mit fünf weiteren Booten auf die Durchfahrt wartete. Die "Tina" der Seefahrtsschule Warnemünde-Wustrow war uns auf unserem Urlaubstörn in den Rügenschen Boddengewässern schon mehrmals als starker Trainingspartner begegnet. Nach Öffnung der Brücke - ein Abenteuer - segelten wir gemeinsam mit raumen Winden zum Heimathafen und Winterlager der meisten vorpommerschen Zeesenboote.

Als gegen 18.oo Uhr alle Erwarteten angekommen waren und die Siegerliste vom Vorjahr rückwärts als Startreihenfolge verteilt worden war, liefen alle Boote nochmal aus und wurden dann in der Startreihenfolge zu engen Päckchen in den kleinen Bodstedter Hafen geschnürt. Zirka 40 Klüverbäume steckten zwischen den Besanmasten der vorderen Boote, und eine allgemeine Völkerwanderung der Teilnehmer zum Ufer und zurück erlaubte erstes Kennenlernen, aber auch Wiedersehen alter Bekannter. Ergebnis: ein langer Abend mit gestiftetem Räucherfisch, viel Bier und Wein und Klönschnack.

Samstag, 1.9.1990
Der Tag der 26. Zeesboot-Regatta begann mit allgemeiner Emsigkeit; Zähneputzen mit Hafenwasser, Schnaps oder Bier - wieviel Wind? - welche Segel? - Ballast raus oder rein? - wer kann noch wo mitsegeln? Auf dem Weg zur Schifferbesprechung um 10.oo Uhr bestand die Möglichkeit zum Kauf von Souvenirs (zur Finanzierung der Organisation), wie bemalten Gläsern und Zeesboot-Literatur.
Bei der Begrüßung stellte Eckehard Rammin, der offizielle Klassenobmann der DDR-Zeesboote und seit 30 Jahren Vereinsvorsitzender sowie ehrenamtlicher Hafenmeister von Bodstedt, die dänische Zeese "Klara" aus Hannover (BRD) als einzige "ausländische" Teilnehmerin vor.
Um 12.30 Uhr auf der Steuermannsbesprechung wurde der Kurs, das alte olympische Dreieck mit zirka 15 Kilometern bekanntgegeben: drei Kreuzen, vier Raumschenkel, ein Vorwindkurs, eine Zielkreuz.
Ab 13.00 Uhr Einzelstart mit Zeitnahme im Abstand von rund 50 Metern bei Nordwind von fünf Beaufort und bedecktem Himmel. Allgemein wurde ungerefft mit Großsegel und Stag-

fock gefahren, dazu Klüver- und Besansegel, vereinzelt auch Toppsegel.
Da die schnelleren Boote später starteten, blieb das Feld dicht beieinander, so daß packende Luvkämpfe und Abdeckmanöver nicht selten waren. Bei einer Besetzung von bis zu zwölf Personen wurde es bei der großen offenen Plicht zwischen den beiden Masten nicht zu eng. Auf unserer gedeckten "Klara" hatten wir zu fünft genug Platz, aber auch reichlich zu tun. Der traditionelle Arbeitsbesatz: Schipper und Macker! Während der Regatta klarte der Himmel auf und der Wind nahm auf vier Beaufort ab.
Gegen 16.00 Uhr war auch die zuletzt gestartete "Stralsund" STR 9, ein Museumsnachbau mit einem (!) 70 Kilo schweren Seitenschwert, das bei jeder Wende mit einer Talje auf den neuen Bug gehievt werden muß, mit einem beachtlichen 39. Platz im Gesamtfeld wieder im Hafen. Zum Manövrieren besitzt sie noch nicht einmal einen Motor. Das älteste, teilnehmende Boot war die 1876 gebaute "Old Lady" aus Greifswald, der älteste aktive Käpten Wilhelm Harder (72) auf der "Romantik" aus Mönkebude.

Nach einem (Kater-)Frühstück am Sonntag vormittag segelten einige nach Wustrow zurück, andere begleiteten die zur See auslaufenden Fahrzeuge noch zur Sonderöffnung der Meiningen-Brücke.
Hinter der Brücke haben noch zehn Boote eine private Regatta nach Barhöft gesegelt, was früher durchaus üblich war, wenn Zeesenfischer nach Hause fuhren. Da wurde schon mal der Ballast umgestaut oder der Mast getoppt etc.pp., nur um als erster im Hafen zu sein.
Als Zeesensegler segelt man immer Regatta! Bei achterlicher Winden war endlich Zeit, die ständig wechselnden Bilder von so vielen traditionellen Booten einer Klasse wirken zu lassen.

Tilman Muthesius

Die 42 Wettfahrer verteilten sich auf drei Klassen mit folgen Zieldurchgängen:

Große Klasse (über 10,50 m) mit 21 Booten

1. "Sunddriewer" Stralsund Bj. 84 - Walter Ribbeck
2. "Krischan" Wustrow Bj. 32 Dr. Helmut Risch
3. "Butt" Wustrow Bj. 36 Peter Eymael

Mittlere Klasse (9,30 - 10,50) mit 8 Booten

1. "Hoffnung" Bodstedt Bj. 21 Dirk Rammin
2. "Ghost" Wustrow Bj. um 25 R.Leverenz
3. "Swantewit" Wustrow Bj. 26 L. Junge

Kleine Klasse (bis 9,30 m) mit 13 Boeten

1. "Annegret" Warnemünde Bj. 47 E. Peters
2. "Klara" Hannover Bj. 87 Tilman Muthesius
3. "Oll Johann" Mönkebude Bj. 54 P. Milstrey

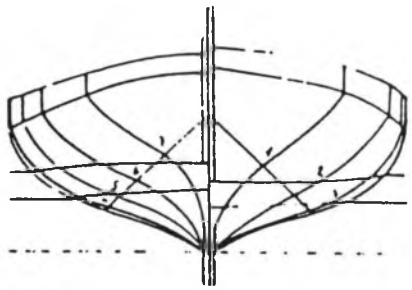
Erste über alle Klassen war die "Sunddriewer".
Die Sieger wurden am Abend auf einer Festveranataltung dem sogenannten Schifferball mit Kapelle und Tanz, bekanntgegeben.

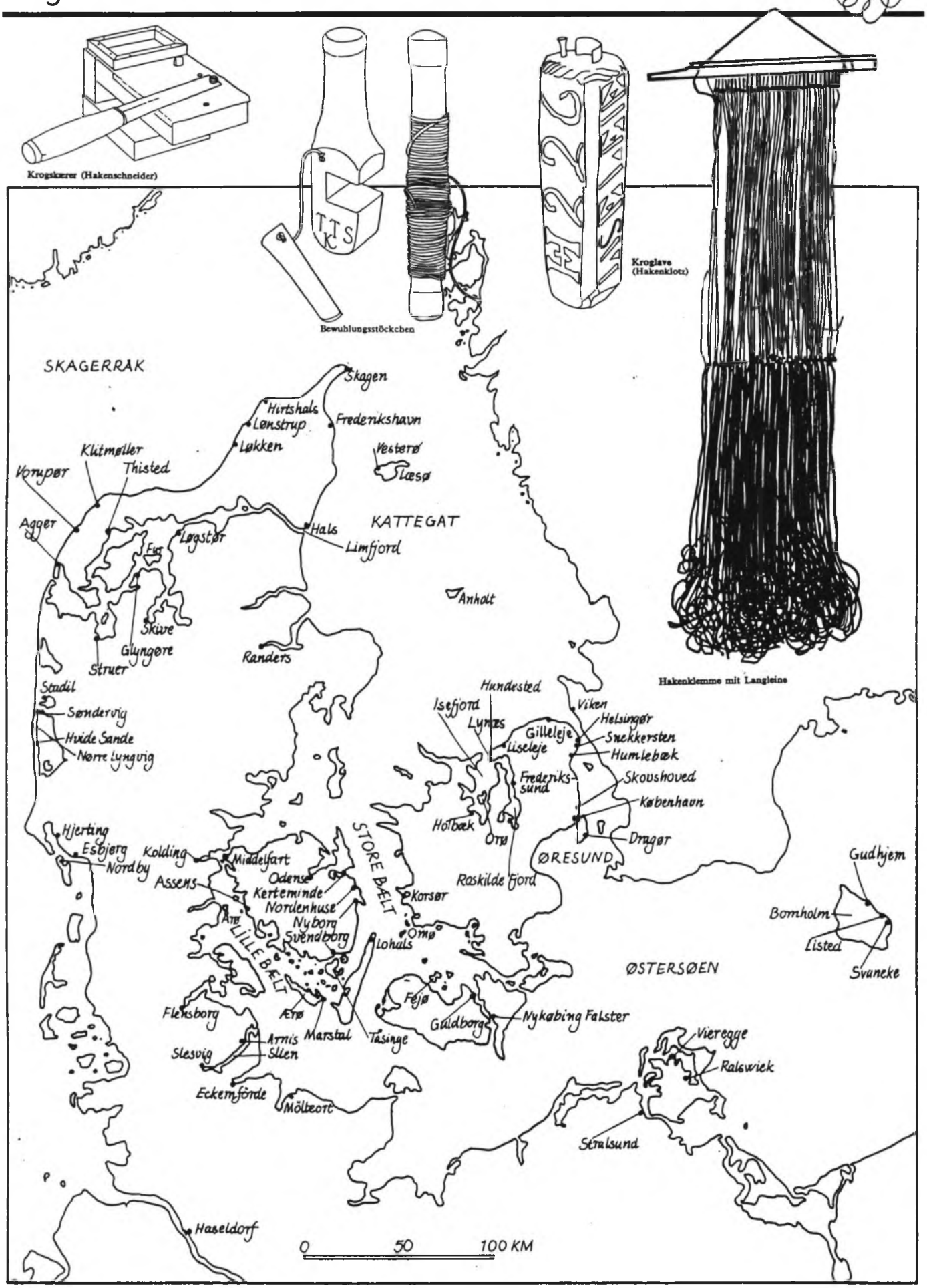
3 bornholmer

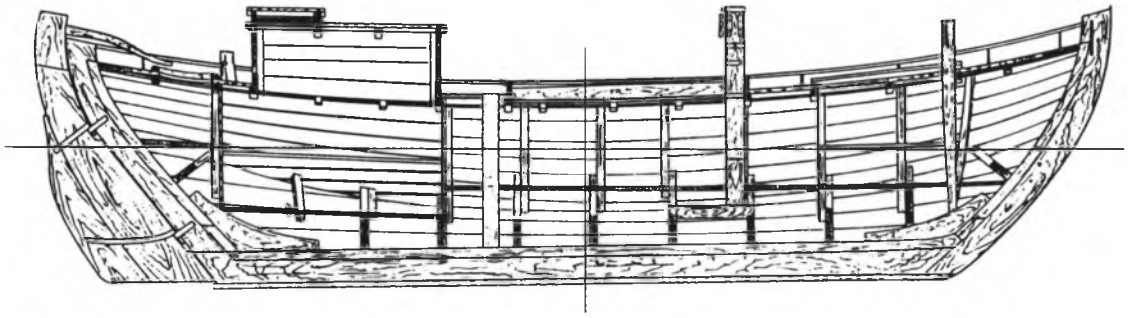
"Bornholmer", dabei fallen mir spontan diese goldgelb geräucherten Heringe ein, Köstlichkeiten des Meeres rund um diese Trauminsel Bornholm. Doch hier soll jetzt einmal die Rede sein von den traumhaften Schiffen, die diese Insel hervorgebracht hat. Schiffe, die für ihre Seetüchtigkeit, gepaart mit Wendigkeit und Schnelligkeit gerühmt und von den Nachbarn geneidet wurden. Es ist zu untersuchen, ob Bornholm in der Mitte des vorigen Jahrhunderts sozusagen ein Innovationszentrum für den Bau einer besonderen Gattung von Fischereifahrzeugen war, oder eher eine Stätte an der man ängstlich und penibel überlieferte Formen als Geheimnis wahrte. Wo Ursprünge Verwandtschaften und Parallelen sind. Fangen wir nicht bei den Wikingern an, das ist müßig, oder bei jenem Boot,daß Chapman 1768 aufgezeichnet hat, sondern mitten hinein in unsere Jetztzeit, in der glückliche Umstände im Laufe der letzten Jahre 3 Exemplare -Repräsentanten Bornholmer Bootsbaukunst- an die Gestade des Museumshafens Flensburg gespült haben:

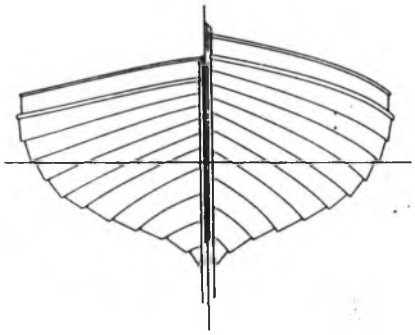
ELSE af Sletten, ein Bornholmer Heringsboot,
HAVET af Arsdale,ein motorisierter Lachskutter, Abkömmling des sog."LISTED"-Bootes und als jüngstes Glied in der Kette der Lachskutter **VAAR**. zugleich ein Repräsentant des ursprünglichen gedeckten "Bornholmer Lachsbootes" nach dem Entwurf von Benzon.

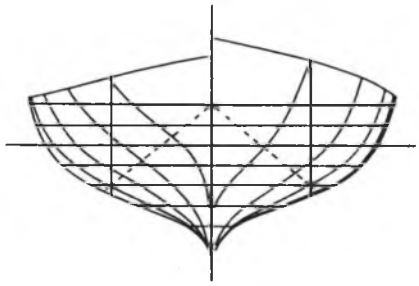
ELSE ist ein typischer Vertreter des Bornholmer Heringsbootes, schlank und schnittig im Unterwasserschiff, aber in der Wasserlinie etwas fülliger im Vorschiff. Der Grund liegt in der Arbeitsweise der Heringsfischer. Nach dem Aufnehmen des Netzes wurden die losen Heringe aus dem Netz geschüttelt, dann wurde das Fanggeschirr mitsamt den noch darin festsitzenden Heringen durch eine Luke unter Deck,oder einfach auf dem Vorschiff gestaut. Und erst im Hafen wurde der Hering aus dem Netz gepflückt. Die Hauptlast lag im Vorschiff. Es mußte daher als etwas fülliger in der Wasserlinie sein. Die Fischer bezeichneten solch ein Boot als "Frei Schnauze" -Schiff. (Das ist keineswegs negativ zu verstehen!!) sondern resultiert aus der Methode des Bootsbauers erst den Kiel und die Steven aufzustellen und dann mit Hilfe von Mallen die Außenhaut in Klinkerbauweise Planke für Planke aufzubauen und ggf. mit "Augenmaß" und breitem Daumen in die eine oder andere Richtung zu verändern.

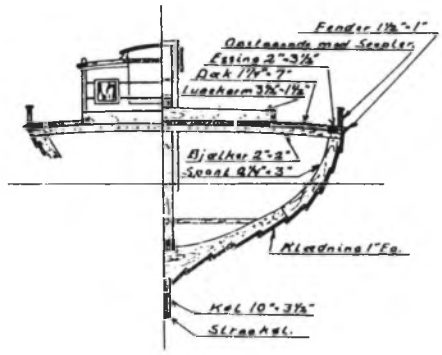


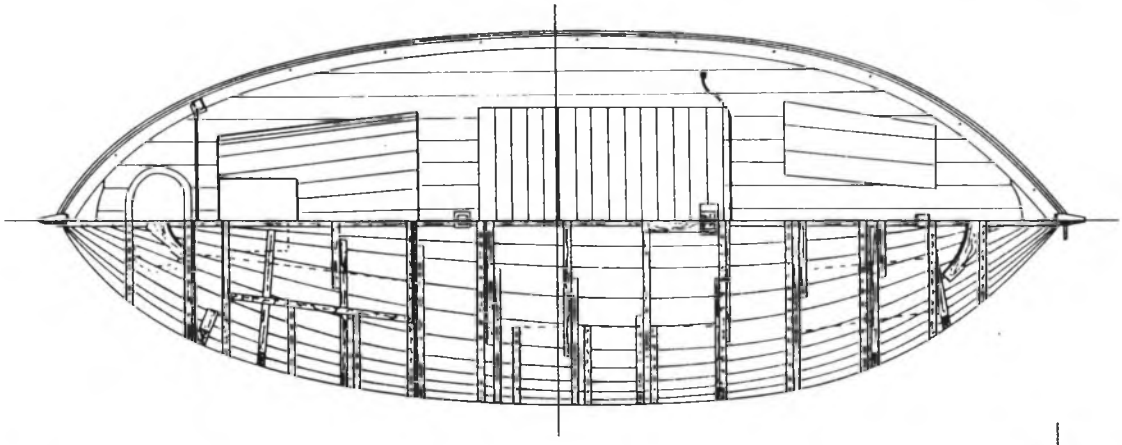

Krogskærer (Hakenschneider)
Bewuhlungsstöckchen
Kroglave (Hakenklotz)
Hakenklemme mit Langleine
SKAGERRAK
Skagen
Hirtshals
Lønstrup
Løkken
Frederikshavn
Vesterø
Læsø
Klitmøller
Thisted
Vorupør
Agger
Løgstør
Fur
Hals
Limfjord
KATTEGAT
Anholt
Skive
Glyngøre
Struer
Randers
Stadil
Sønderviig
Hvide Sande
Nørre Lyngvig
Hundested
Isefjord
Lynæs
Viken
Helsingør
Gilleleje
Liseleje
Snekkersten
Humlebæk
Frederiks-sund
Skovshoved
København
Holbæk
Orø
Dragør
ØRESUND
Hjerting
Esbjerg
Nordby
Kolding
Middelfart
Assens
Odense
Kerteminde
Nordenhuse
Nyborg
Svendborg
Ærø
LILLEBÆLT
STORE BÆLT
Korsør
Omø
Lohals
Raskilde Fjord
Gudhjem
Bornholm
Listed
Svaneke
ØSTERSØEN
Fejø
Guldborg
Nykøbing Falster
Flensborg
Marstal
Tåsinge
Arnis
Slien
Slesvig
Eckernförde
Mölteort
Vieregge
Ralswiek
Stralsund
Haseldorf
0 50 100 KM

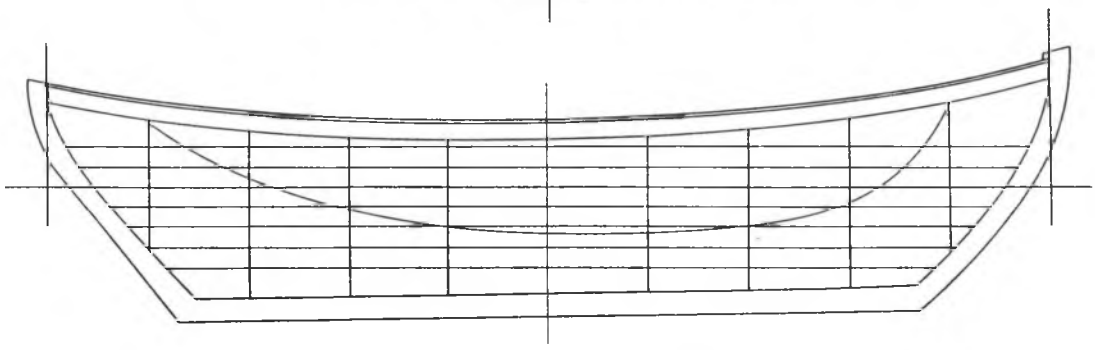


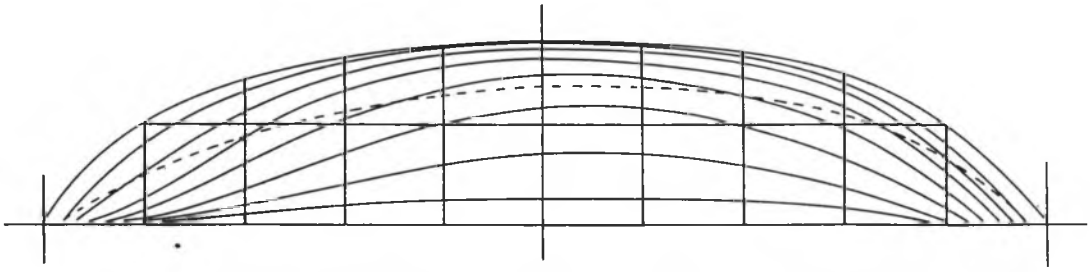





Fender 1½"-1"
Opstanende med Scupler
Fæstning 2"-3½"
Dæk 1½"-7"
Lugekarm 3½"-1½"
Bjælker 2"-2"
Spant 2½"-3"
Klædning 1" Fg.
Kølk 10"-3½"
Stragkøl.



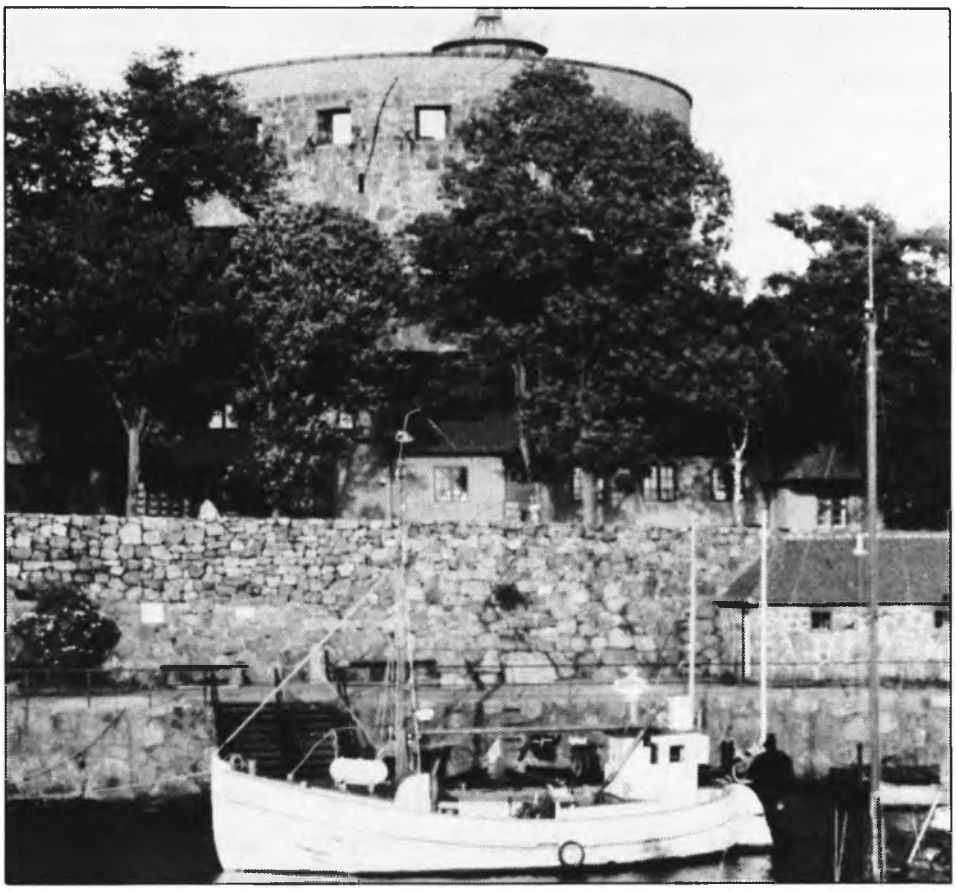




ELSE ist ein typisches Bornholmer Heringsboot. 1923 gebaut als halbgedecktes Boot mit Steuerloch, Vor und Achterkajüte, in der Mitte der offene Arbeitsraum mit Bünndeck und Bünnschacht. Gebaut als Segelboot mit Hilfsmotor, die ursprüngliche Segelfläche betrug ca. 60 m². Nach bisherigen Erkenntnissen war es unter dem Namen VIKING mit der Fischereinummer Rö 110 als Halbdecksboot in Rönne registriert. Vermutlich zu Beginn der 40er Jahre erfolgte der Umbau mit durchgehendem Deck und Steuerhaus zusammen mit dem Einbau eines stärkeren Gamma-Dieselmotors. Der Name wurde geändert in ELKANA af Tejn R 15. Unter diesem Namen hatte es 3-4 Jahre den Heimathafen Svendborg, danach Langö mit der Fischerei Nr. N 410 für Nyborg. Es folgten wechselnde Perioden der Nebenerwerbsfischerei mit wechselnden Besitzern. 1970 wurde es von Ole Grenness und Peter Sögard in einem miserablen Zustand und ohne Namensbrett in Hundested entdeckt. Nach Reparatur des Motors und Abdichten der gröbsten Leckagen wurde es nach Sletten gebracht und kam in Behandlung bei dem Bootsbauer Rasmussen, später M.Voss und schließlich Kruse in Sletten. Erst 1975 kam es wieder zu Wasser mit fast vollständig erneuerter Rumpfbeplankung, neuem Deck und einem gebrauchten 11 PS Bukh Dieselmotor, der aber 6 Jahre später durch den jetzigen 36 PS 3 Zyl. Bukh Diesel ersetzt wurde. Die Restaurierung wurde 1977 fortgesetzt bei Michael Kiersgaard/Troense u.a. mit einem neuen Schanzkleid und einem neuen Rigg. Dabei orientierte man sich nach einer Zeichnung von Chr. Nielsen (Konservator am Schiffahrtsmus. Helsingör) für ein Bornholmer Fischerboot, die auf eine Zeichnung von Benzon zurückgeht. Wiederverwendet wurde dabei das ursprüngliche Tonnenrack, bei dem lediglich einige Holzstäbe ausgewechselt werden mußten. Ende der 80er Jahre wollte Ole Grenness sich von dem Schiff trennen, es aber in guten Händen wissen,und offerierte es intern im Museumshafen Flensburg. Familie Illias,seit langem förderndes Mitglied, verliebte sich in dieses Schiff, und hat seit 1989 als Heimathafen den Museumshafen Flensburg als Repräsentant "Bornholmer Heringsboote".

ELSE af Sletten

Gattung	**Fischereifahrzeug Bornholmer Heringsboot**
Takelung	**Kutter (Jagt)**
Gebaut	**1923 Aarsdale (Bornholm) DK**
Werft	**Hansen**
Baumaterial	**Lärche/Eiche**
Segelfläche	**50 qm**
Gesamtlänge	**13 m**
Rumpflänge	**10 m**
Breite	**3.75 m**
Tiefgang	**1.55 m**
Motor	**3 zyl.Diesel Bukh 36 PS**
Besatzung	**1-2 Personen**
Eigner	**Jörg Illias,Freienwill**



HAVET wurde 1943 für den Fischer Anker Andreas Kjøller aus Tejn (Bornholm) in Nexø auf der Werft Larsen als Fischereifahrzeug für den Lachsfang gebaut. Ausgerüstet wurde das Boot mit einem 1 - Zyl. Hundested Glühkopfmotor von 45 PS als "Hilfsmotor". 1944 erhielt es den Heimathafen Aarsdale und die Fischereinummer SE 3. Nach der Einrichtung einer weiteren Postverbindung zur Insel Christiansø, erhielt der Fischer mit diesem Boot die Berechtigung für den Postfracht- und Passagierdienst für 20 Personen mit der Zusatznummer PASS 20 und fuhr bis 1950 Postfrachtdienst für die Versorgung der Insel. Waren für den Kaufmann,Kohlen und Brennstoffe, Fische und Fischkästen- und wenn es denn mal sein mußte, auch mal eine Leiche zur Beerdigung.Eben alles, was zur Versorgung einer Insel erforderlich war. 1950 übernahmen die Fischer Henry O. Nordstrøm und Chr. A.Møller/Aarsdale als Partner das Schiff für den Lachsfang. Es erhielt den Namen ULLA-LIS SE3. 1959 ging das Schiff in die Hände des Fischers Jonny A. Andersen/ Aarsdale, erhielt den Namen CAMILLA-CHRISTINA SE 3 und war bis 1983 in der Fischerei tätig. 1986 erwarb es der Flensburger Fischer Willi Nielsen als Freizeitfahrzeug, die Fischereinummer wurde gelöscht. Es ist in seinem äußeren Erscheinungsbild unverändert und erhielt auch wieder seinen ursprünglichen Namen HAVET af Aarsdale. HAVET hat seit 1986 seinen Liegeplatz im Museumshafen Flensburg als ein Repräsentant einer charakteristischen Generation "Bornholmer" Fischerboote.

HAVET af Aarsdale

Gattung	Fischereifahrzeug Bornholmer Lachsboot
Takelung	Galeass
Gebaut	1943 Nexö (Bornholm) DK
Werft	Martin Larsen
Baumaterial	Eiche/Eiche
Segelfläche	
Gesamtlänge	11,5 m
Rumpflänge	11,5 m
Breite	4,12 m
Tiefgang	1.40 m
Motor	6 zyl.Diesel Perkins 105 PS
Besatzung	2-3 Personen
Eigner	Willi Nielsen Flensburg

HAVET ist eine Weiterentwicklung des Bornholmer "Listed-Bootes". Mit dem Aufkommen des Petroleum-Motors um 1900, hat man versucht, diese Boote mit Hilfsmotoren auszurüsten, mußte aber feststellen, daß die Motoren von damals 2-3 PS mit ca. 1 to Gewicht für diese Boote zu schwer waren. Die Boote verloren an Tragfähigkeit und büßten durch die Hecklastigkeit ihre sprichwörtliche Seetüchtigkeit ein. Zudem zerrissen die stampfenden 1-Zyl.-Motoren Stevenverbände und Nähte. Daher verbesserte Benzon zusammen mit seinem Sohn seine eigene Konstruktion und gestaltete sie im achteren Bereich etwas fülliger und trächtiger in der Wasserlinie.Die Schiffe erhielten damit ihre charakteristische Tropfenform: vorne schlank und schnittig, hinten fülliger. Diese Boote maßen in der Regel 27-29 Fuß Länge und waren Jagtgeriggt, d.h. 1 mastig mit Groß,Fock und Klüver, als " Segelboot mit Hilfsmotor". Die größeren Boote über 31 Fuß waren Galeass geriggt d.h. 2 mastig mit Besanmast. Schon um 1900 begann man die Boote mit einem Steuerhaus zu versehen, das im Deck halb versenkt und nach hinten offen war. Bis ca. 1940 blieben die Boote in ihrer Form weitgehend unverändert, lediglich die Masten wurden mit der Einführung stärkerer und leichterer Motoren gekürzt und trugen in den 40er Jahren nur noch Stützsegel für ein ruhigeres Liegen in der See. Mit der Größe der Boote nahmen der Aktionsradius und die Seeausdauer der Boote enorm zu. Man fischte nicht nicht mehr nur auf den Gründen vor Bornholm, sondern ging, wenn der Lachs auf seinem Laichzug war, vor die großen Flußmündungen bis hinauf in den Bottnischen Meerbusen. HAVET ist mit 35 Fuß das zuletzt gebaute Boot vom Typ der großen "Bornholmer-Lachsboote". Dieser Typ wurde im 2. Weltkrieg abgelöst durch den von den Deutschen verordneten "Bornholmer Einheitskutter".

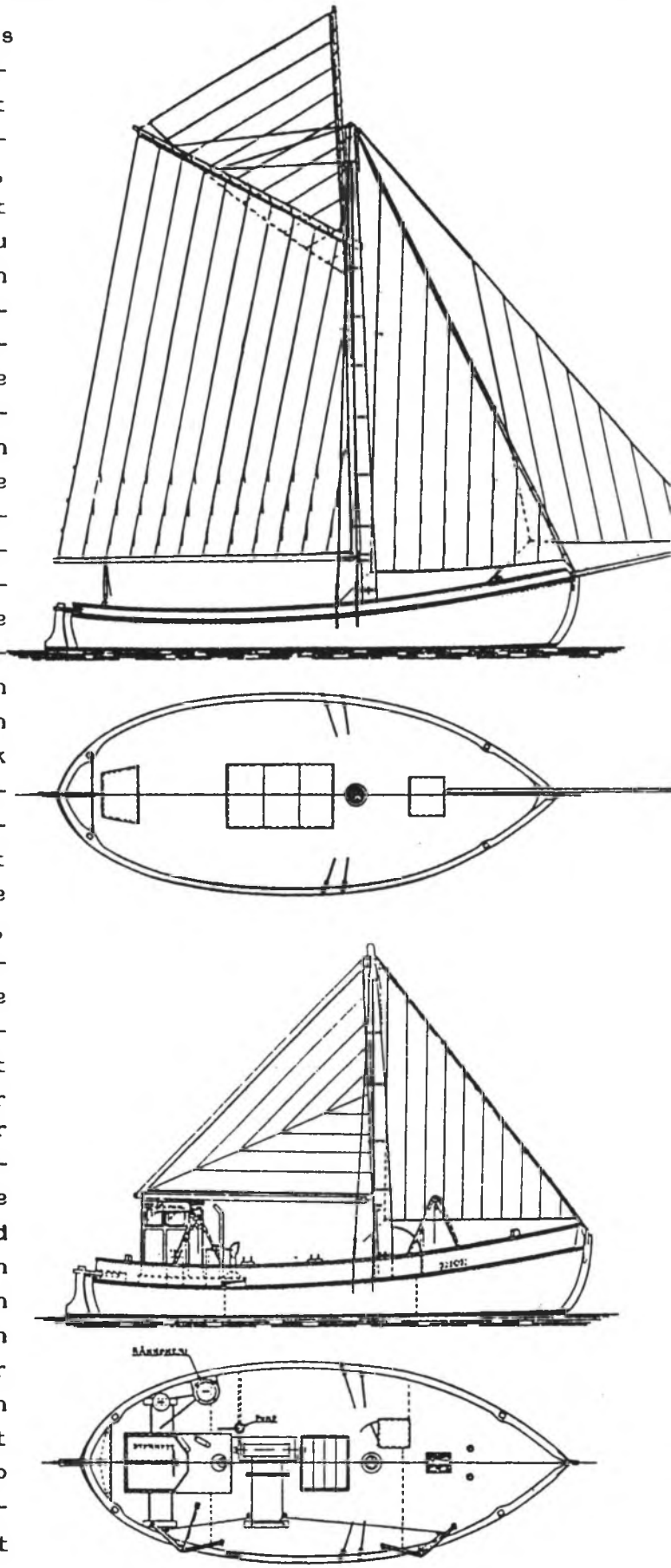
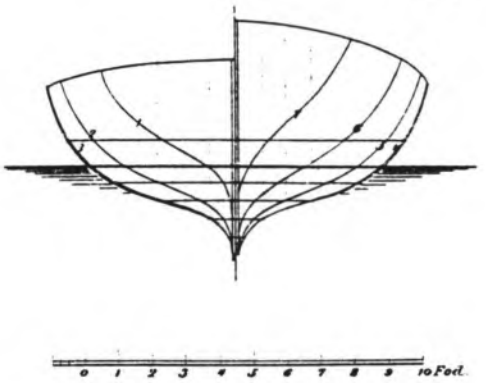
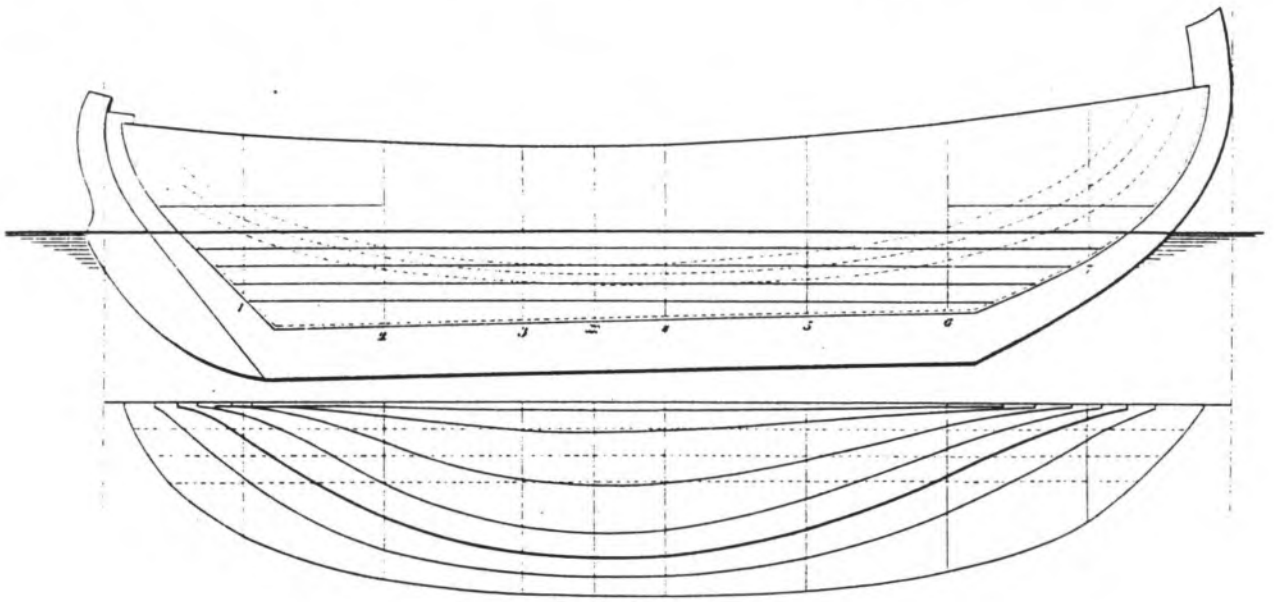


Abb. 55. Fischerboot aus Smögen, Riß.
Aus: O. Hasslöf, „Svenska Västkustfiskarna".



Bornholmsk Dækfartøj til Laxefiskeri
Benzon, Nykjøbing
Længde 34 Fod
Bredde 11 „ 6 Tom
Dybgaaende 4 „ 6 „



Die Geschichte des Lachskutters "VAAR".

"Ich dachte, Du wüßtest, daß auch wir in Dänemark tüchtige Bootskonstukteure hatten", bemerkte Kapitän Carl Lorenzen trocken, als Kai Lund 1975 beim Loben und Bewundern des schönen Fischerbootes "VAAR" die Typenbezeichnung "Colin Archer" gebrauchte. Carl Lorenzen korrigierte ihn mit dem Hinweis, daß die Linien von "VAAR" dänischen Ursprungs und weit älteren Datums sind.

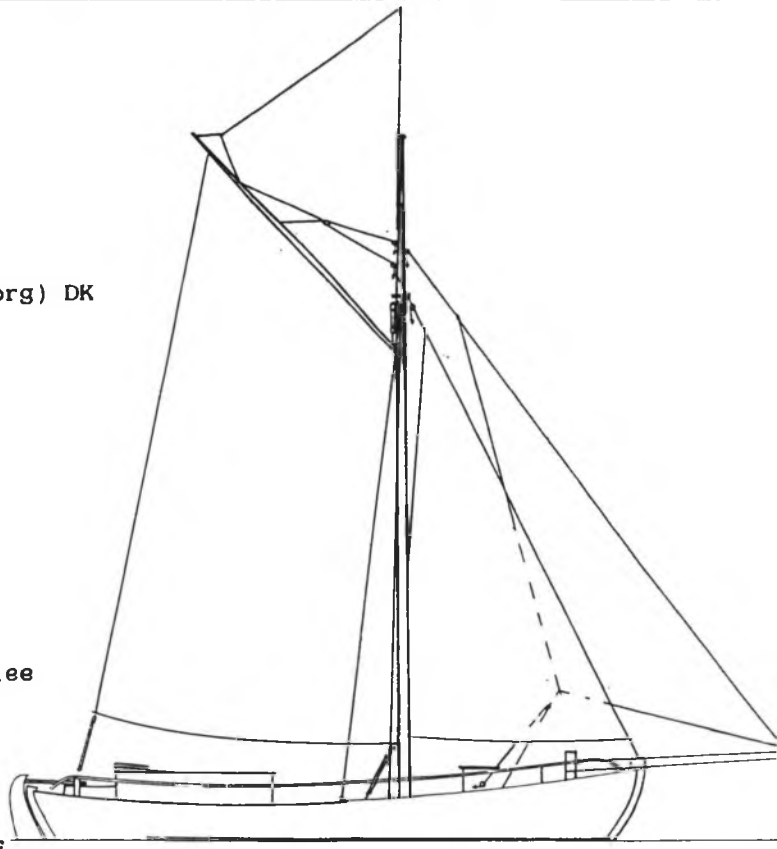
Der Riß von "VAAR" ist nach einer Zeichnung von Skibsbygmester Eggert C. Benzon, Nyköbing für einen Lachskutter übernommen, der 1867 in Neksø/Bornholm gebaut worden war.

"VAAR" ist altdänisch und bedeutet Forår = Frühjahr oder Frühling

Kapitän Lorenzen war damals 67, als er sich aus der Berufsschiffahrt zurückzog,

VAAR

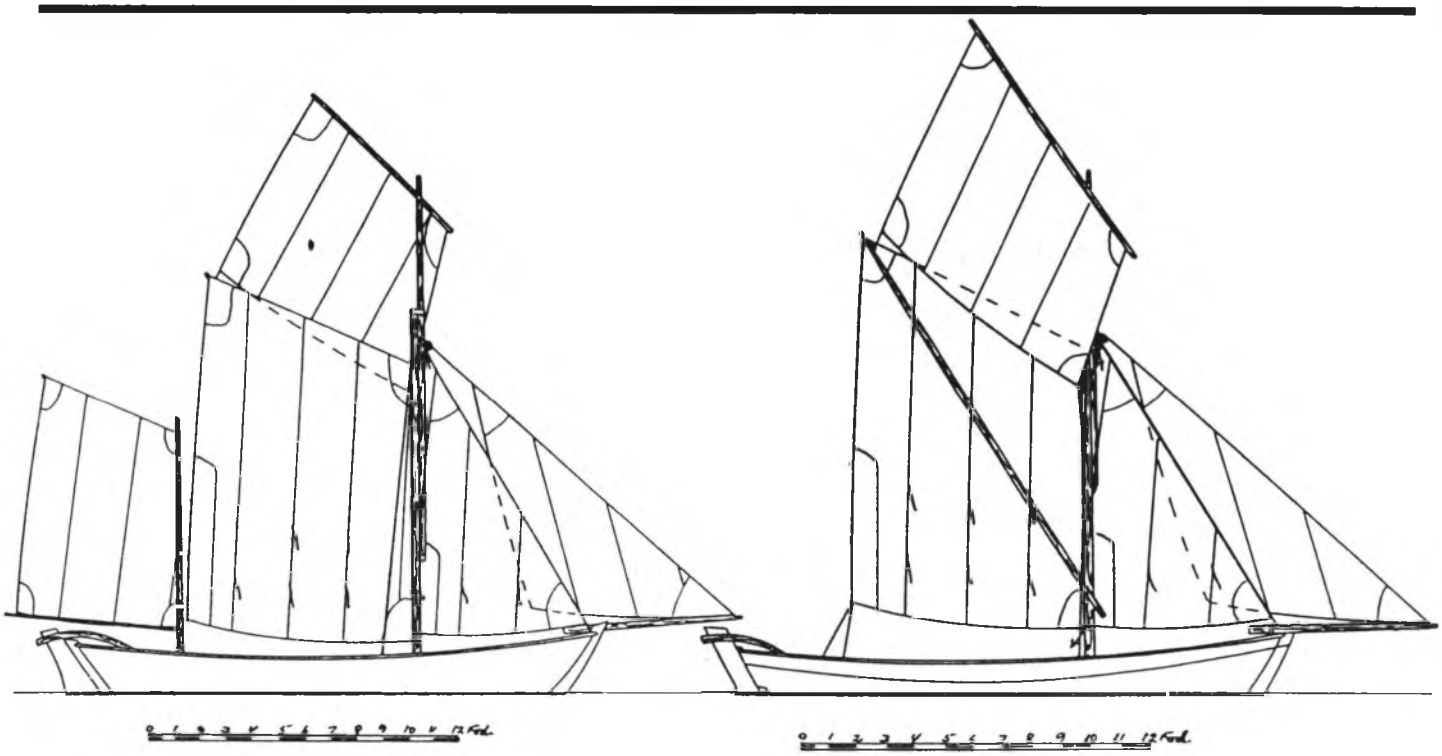
Gattung	Fischereifahrzeug
	Bornholmer Lachsboot
Takelung	Kutter
Gebaut	1957 Ranzausminde (Svendborg) DK
Werft	Ejvind Henningsen
Baumaterial	Lärche/Eiche
Segelfläche	52 qm
Gesamtlänge	13 m
Rumpflänge	9,80 m
Breite	3.4 m
Tiefgang	1.60 m
Motor	2 zyl.Diesel Bukh 20 PS
Besatzung	1-2 Personen
Eigner	Gerd u.Gerda Büker Harrislee



seinen Schoner "HAVET" heute "SEUTE DEERN"/Bremerhafen verkaufte und sich 1957 sein Traumschiff "VAAR" bei Ejvind Henningsen in Ranzausminde (Svendborg) bauen ließ.
Das Boot diente ihm viele Jahre zur Lust- und Freizeitfischerei. (Man sagte, er habe sich mit seinem Boot besser verstanden als mit seiner Frau...) 1977 verkaufte er das Boot an den Skibsbygmester Michael Kiersgaard (Svendborg) der es nur zwei Jahre "besaß".
1979 erwarb es Poul Harwig Nielsen (Troense).
1981 wurde die Bünn trockengelegt und der alte Nordenbro-Benzinmotor durch einen 20 HK Volvo Dieselmotor ersetzt.
1986 erwarb es Uffe Poulsen (Sønderborg).

Uffe Poulsen wollte die Bünn beseitigen, und die Kajüte nach vorne verlegen und für seine Bedürfnisse vergrößern.
Diese Veränderungen wären so umfangreich und teuer geworden, daß Poulsen einen Neubau erwarb und das Schiff in Zahlung gab. So blieb dem Schiff dieser Eingriff erspart und es behielt seine ursprüngliche Form und Erscheinung die den besonderen "Charakter" dieses Schiffes ausmachen.
Bädebygger Ebbe Andersen (Marstal) wollte dieses Boot, dessen Linien ihm als Vorlagen für seine erfolgreichen Laksekutter dienten, eigentlich für sich privat nutzen. Als ich ihn im Sommer 1989 auf einer Segeltour mit "VAAR" fragte, ob er sich vorstellen könnte, daß ich "VAAR" von ihm übernähme, schauten wir uns tief in die Augen, und Ebbe meinte: "Ich könnte mir gut vorstellen, daß es bei Dir in guten Händen ist." So wurden wir uns einig.

ps. Kaj Lund bezeichnet "VAAR" in seinem Buch Vinden er vor: "Et af Danmarks dejligste brugs- og fritidsfartøjer." So soll "VAAR" unverändert in seiner ursprünglichen Form und Erscheinung bleiben und ein würdiges Mitglied im Museumshafen Flensburg sein.



Die Bornholmer Lachskutter

Als in einer Sturmnacht 1864 177 Fischer vor Bornholm ertranken, beauftragte die Regierung in Kopenhagen eine Untersuchungskommission, das Unglück zu untersuchen und Vorschläge für die Verbesserung der Seesicherheit der Bornholmer Fischer zu machen. Bis dahin gebrauchte man ausschließlich offene Boote. Es waren spiegel- oder spitzgattige Fahrzeuge von ca. 18 Fuß Länge, die Bornholmer "Egen"=Eichen verwandt mit der Blekingege (Blekingeka) aus der schwedischen Landschaft Schonen. Sehr seetüchtige Fahrzeuge, die auch von den schwedischen Fischern verwandt wurden, die diese Boote auf Bornholm bauen ließen. Die Fischer bevorzugten die offenen Boote, weil sie damit leichter am Treibnetz oder an der Treibangel arbeiten konnten. Während sie sich mit den Knien an der Bordwand abstützten, hatten sie beide Hände frei zum Hantieren mit den Netzen. Dieser "Vorteil" war teuer erkauft. Bei schwerem Wetter mußte ständig geöst werden. Die Fischer kämpften nicht nur um den Fang, sondern um ihr Leben und jeder vierte Fischer fand damals sein Grab nicht an Land.
1867 konstruierte Eggert C. Benzon, Schiffbaumeister aus Nyköbing/Falster, im Auftrage der dänischen Regierung, ein gedecktes Fahrzeug, welches sich durch eine bemerkenswerte Seetüchtigkeit auszeichnete. .Die dänische Regierung verlangte ein Fahrzeug, das die gleichen Eigenschaften haben sollte, wie die norwegischen Lotsenboote, und das waren Hvalerboote. Damals noch offene Boote, die später auch Colin Archer als Vorbild bei der Entwicklung seiner ersten Lotsenboote dienten. Die verblüffende Ähnlichkeit von Benzons Konstruktion von 1867 und Colin Archers Lotsenboot von 1872 mit den Hvaler und Kosterbooten, ist dann nicht mehr verwunderlich, bedenkt man noch daß die Inselgruppen der Hvaler (Hvaloer) und Koster an der schwedisch- norwegischen Küste dicht beieinanderliegen. Die schwedischen Fischer sollen, aus mir bisher unbekannten Gründen, die Koster inseln verlassen und sich mitsammt

Treibnetzfischerei

ihren Booten auf den Hvalerinseln niedergelassen haben. Der Verdienst beider Konstrukteure liegt darin, daß sie die Linien der überlieferten Boote verbessert haben, harmonischer im Vorschiff gestaltet haben, was eine

Angelfischerei.

enorme Wendigkeit und Schnelligkeit im Vergleich zu den herkömmlichen Booten verlieh, insbesondere aber die Seesicherheit der Boote durch "eindecken" enorm zu verbessern. Skeptisch wie die Fischer nun mal waren - büßten sie doch Bewegungsfreiheit und Sicherheit beim Arbeiten über die niedrige Bordkante ein- dauerte es einige Zeit, bis diese Boote akzeptiert wurden. Es mußte erst ein weiteres Unglück die Entwicklung beschleunigen. 1872 gerieten mehrere Fischer vor Christiansö in einen schweren Sturm. Zwei Fahrzeuge, wahrscheinlich offene "Egen", gingen mitsamt den Besatzungen verloren. Das Benzonsche Boot LAXEN konnte sich mit Leichtigkeit freisegeln und erreichte wohlbehalten den sicheren Hafen. Die Skeptiker waren überzeugt. Benzon (ebenso Colin Archer) kam den Bedürfnissen der Fischer entgegen und baute mitschiffs, nahe der Bordwand, verschließbare Arbeitsluken ein, von denen aus die Fischer, sitzend oder stehend das Fanggerät sicher über die niedrige Schanz an Bord nehmen konnten. Erstmals war es möglich, nicht nur in Küstennähe, sondern auf dem offenen Meer zu fischen, und die Saison auf die weitaus ergiebigere Herbst und Winterfischerei auszudehnen.

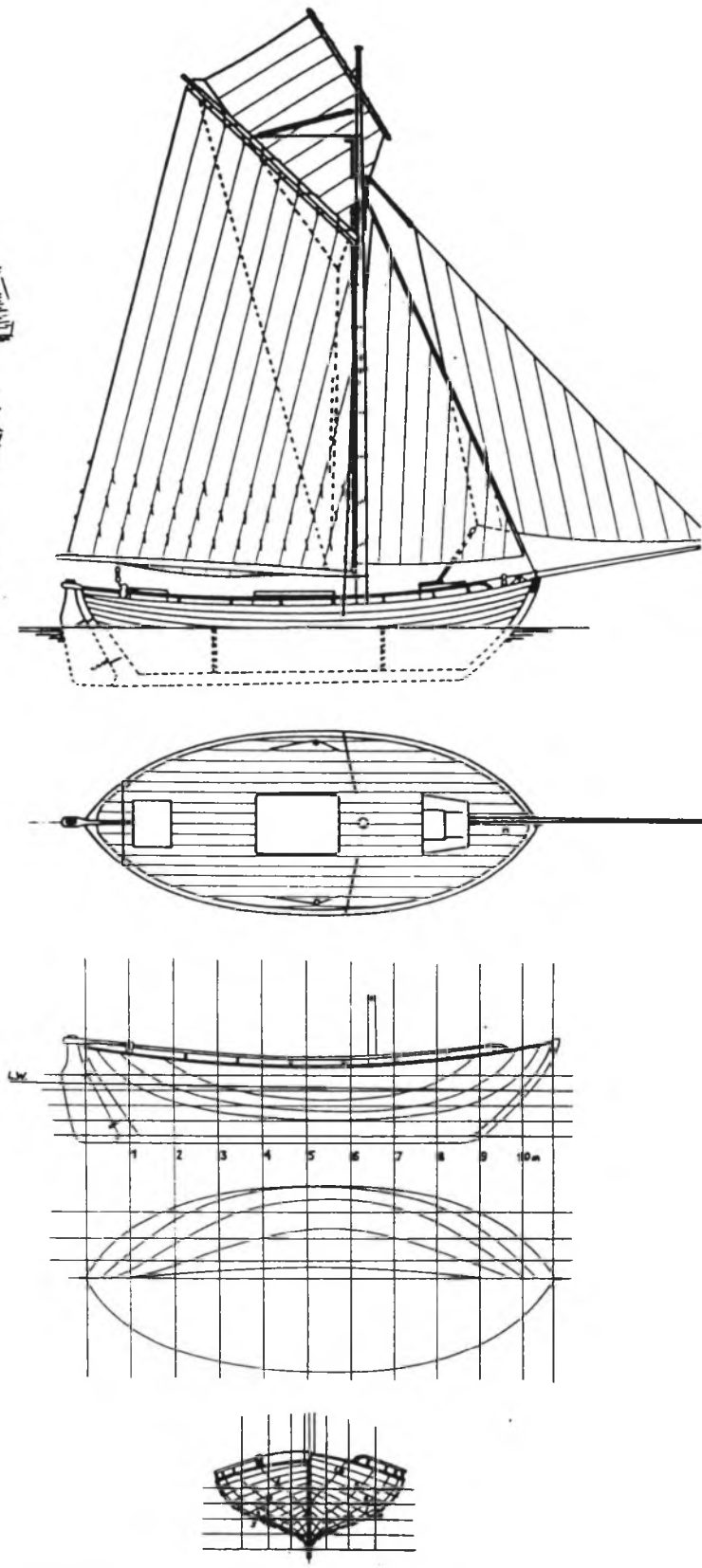
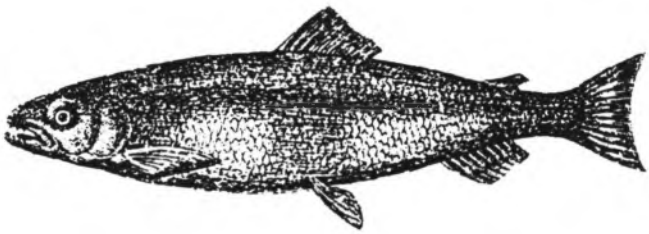


Abb. 35 Makrelenfangkutter „Blixten", gebaut 1868 von Jakob aus Stansnäs auf der Insel Orust (bei Göteborg). Die Boote dieses Typs (*koster*) wurden zum Prototyp der pommerschen Treibnetzkutter. Länge über alles 10,70 m; Breite 4,18 m. Die Zeichnung wurde in Anlehnung an die 1938 von Henry Magnusson ausgeführten Pläne des Kutters angefertigt (nach O. Hasslöf: Båtar i Bohuslän; siehe Literaturverzeichnis)



Das Bornholmer Geheimnis.

Es existieren so gut wie keine Zeichnungen von diesen Booten.
Gebaut wurden diese Boote stets nach überlieferten "Pallen" (wir sagen heute dazu "Mallen") und die Bornholmer Fischer und Bootsbauer gaben diese Vorlagen niemals außer Landes.Nach den Erzählungen der Fischer ging die Geheimniskrämerei soweit, daß havarierte "Bornholmer" in fremden Häfen nicht auf den Slip gingen, sondern von anderen Booten mühselig "heimgeleitet" wurden, damit kein Konkurrent das Geheimnis des Unterwasserschiffes zu Gesicht bekäme!? Die Bornholmer Boote waren, trotz ihrer geringen Größe, den anderen Booten an Seetüchtigkeit überlegen, zogen die Lachsboote doch in der Winterfischerei mit dem Lachs vor die großen Flußmündungen der deutschen und baltischen Ostseeküste. Daher waren die lokalen Fischer an den übrigen Küsten an diesem Typ interessiert.

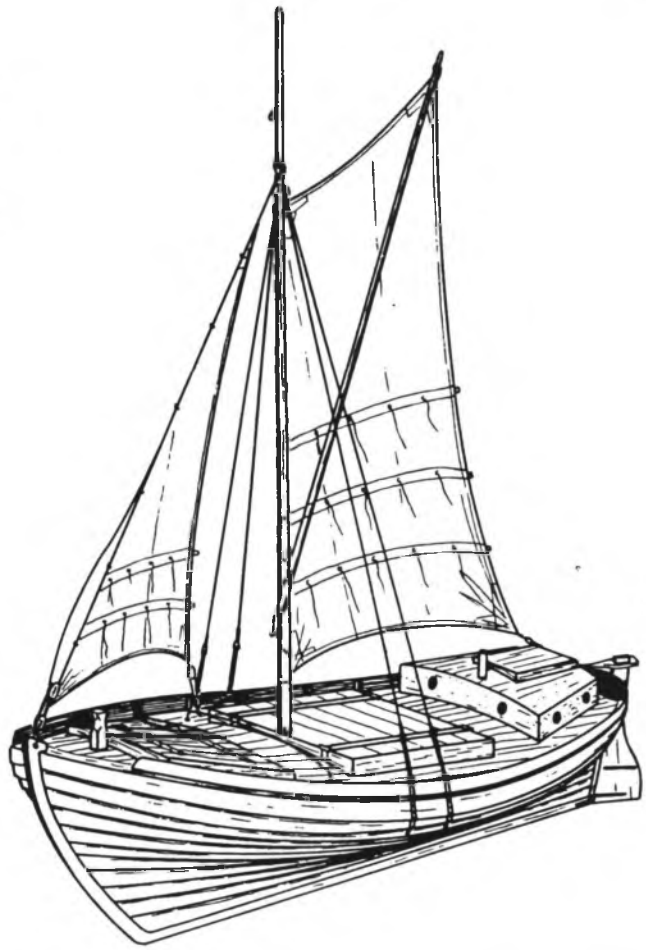


Abb. 31 Der Treibnetzkutter in der Urversion, die aus Skandinavien nach Pommern kam

Im Jahre 1887 bestellte der deutsche Seefischereiverein in Kolberg 10 Kutter dieses Typs und erhielt zwar "Bornholmer Lachsboote", aber fülliger und plumper, denn gebaut wurden sie stets auf Bornholm! So schafften es die Bornholmer, ihr kleines Geheimnis -sozusagen ihr Know-How- über lange Zeit für sich zu behalten, und immer die "Schnelleren" auf den Lachsgründen zu sein.

Gerd Büker
Museumshafen Flensburg

Quellenverzeichnis

A.Celarek	Kaschubische Fischerboote	Gdansk	1987
C.F.Drechsel	Oversigt over vore Saltvandsfiskerier		1890
D.Hasslöf	Svenska Vestkustfiskarna	Stockholm	1949
# #	Batar fra Bohuslän	Göteborg	1943
K.Lund	Vinden er vor		1978
Chr.Nielsen	Danske Badtyper		1984
H.Rasmussen	Hundert Jahre dänische Fischerei	Esbjerg	1968
G.Timmermann	Die europäischen Seefischereifahrzeuge	Stuttgart	1962
A.Zacke	Almoge Batar	Stockholm	1973

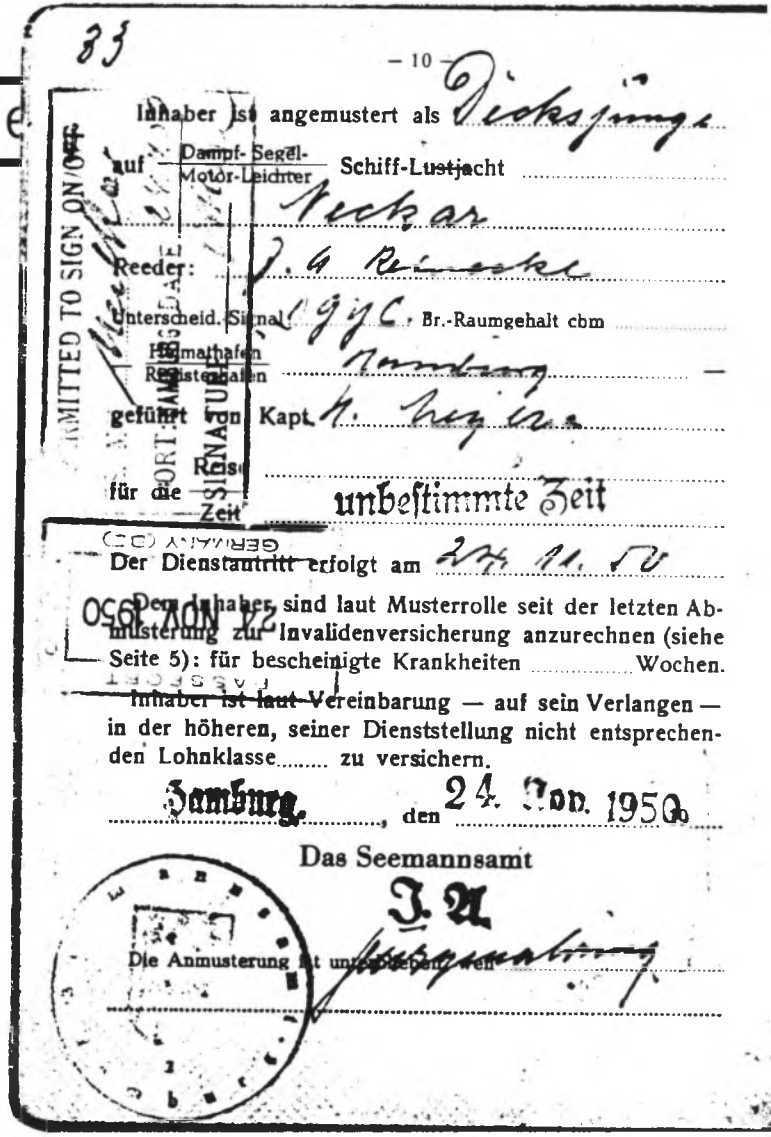
- Eine Fortsetzung -

Vor 40 Jahren

Die Heuerstelle des Verbandes Deutscher Reeder befand sich im Souterrain des Sloman-Hauses am Baumwall und war vom Hof aus ebenerdig zu betreten.

An den Wänden des "Wartesaales" standen Bänke, die von den älteren Herrschaften beansprucht wurden und linker Hand waren drei Klappen, die die Aufschriften "Deck", "Maschine" und "Bedienung" trugen. Hinter diesen Klappen trieben die beiden Heuerbaase Honny Barkhusen und Hanning Suhr ihr Wesen. Das Klappengeschäft wurde hauptsächlich von Jonny Barkhusen wahrgenommen. Nur gute Bekannte der beiden oder "alte" Seeleute von 40 Jahren an aufwärts durften sich erlauben anzuklopfen. Unsereiner hatte zu warten, bis sich die für ihn zuständige Klappe auftat. Dann hatte man, nach Aufnahme des Blickkontaktes, dem Allmächtigen sein Seefahrtsbuch mit der Bitte um Eintragung darzubieten. Meldetag und laufende Nummer wurden auf einer der hinteren Seiten des Seefahrtsbuches vermerkt. Gleichwohl konnte es geschehen, daß einem die Klappe wortlos vor der Nase wieder zugeschlagen wurde. Beim nächsten Öffnen wurde dem Jungen dann die Frage gestellt: "Kannst du nich teuben, bet du frogt warst?" War die Vormerkung erfolgt, hatte der Seemann nur noch zu warten bis sich "seine" Klappe öffnete und der gewünschte Dienstgrad aufgerufen wurde. Das ging dann so vor sich: Klappe auf: "Zwei Heizer, ein Trimmer"! Wer sich angesprochen fühlte, warf sein Seefahrtsbuch auf den Tresen. Der Heuerbaas suchte die Bücher mit den niedrigsten Nummern heraus, schob die anderen zurück und schloß die Klappe. Manchmal nahm er auch alle Bücher, um sie in Ruhe allein durchzusehen. Nach einer halben Stunde oder auch erst nach zwei Stunden ging die Klappe wieder auf, die Namen der Angeheuerten wurden aufgerufen und ihnen ihr Seefahrtsbuch nebst Heuerschein ausgehändigt, gewöhnlich mit einer kurzen Bemerkung, wie "Schip ligt an'n Reiherstieg" oder "Bi Sietas".

Erst wenn der Seemann den Heuerschein in Händen hielt erfuhr er, auf welchen Dampfer er sich verheuert hatte. Es ist erklärlich, daß mancher Seemann vorher fragte:"Jonny,


83

– 10 –

Inhaber ist angemustert als Decksjunge

auf Dampf- Segel- Motor- Leichter Schiff- Lustjacht Neckar

Reeder: J. G. Reineke

Unterscheid. Signal DJC Br.-Raumgehalt cbm

Heimathafen Registerhafen Hamburg

geführt von Kapt. H. Meyer

für die Reise Zeit unbestimmte Zeit

Der Dienstantritt erfolgt am 24. 11. 50

Dem Inhaber sind laut Musterrolle seit der letzten Abmusterung zur Invalidenversicherung anzurechnen (siehe Seite 5): für bescheinigte Krankheiten ..... Wochen.

Inhaber ist laut Vereinbarung — auf sein Verlangen — in der höheren, seiner Dienststellung nicht entsprechenden Lohnklasse ..... zu versichern.

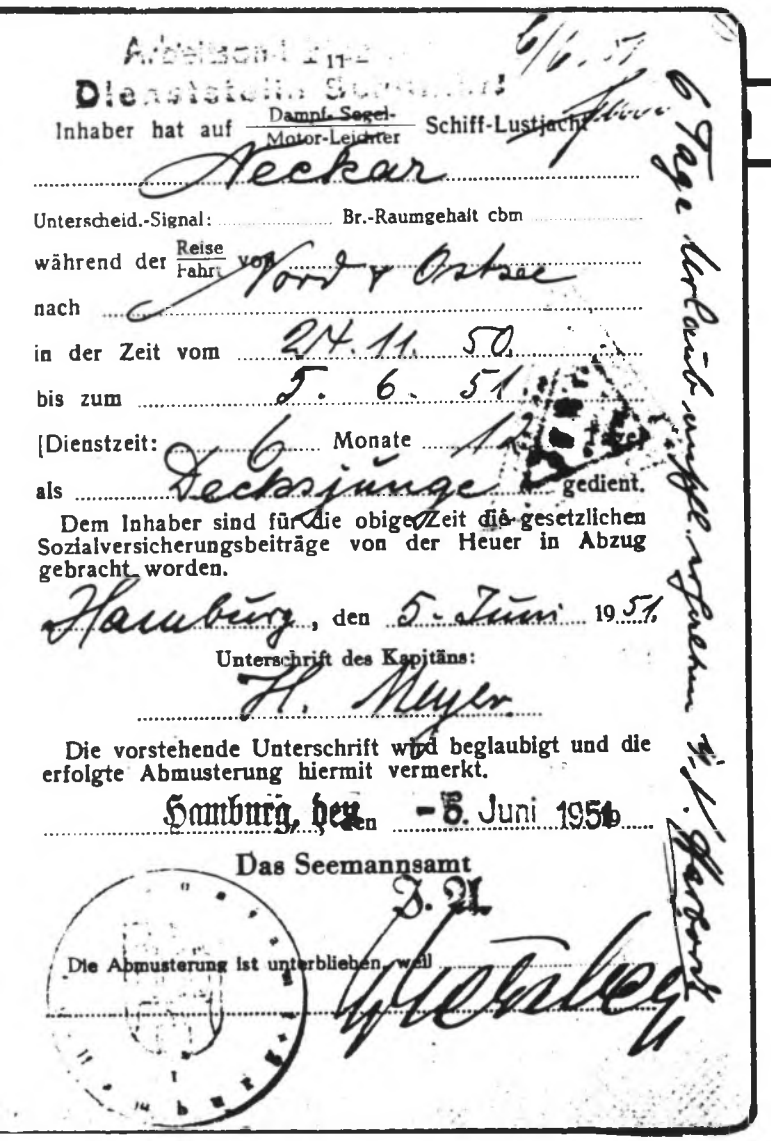
Hamburg, den 24. Nov. 1950

Das Seemannsamt

J. A.

Die Anmusterung ist unterblieben weil

wat is dat for'n Schip?"
War der Frager ein guter Bekannter des Heuerbaases sagte Jonny Barkhusen kurz den Namen des Schiffes. War der Frager dagegen ein junger Hüpfer, musterte Jonny ihn über den Rand seiner Brille. Bei schlechter Laune lautete die Antwort: "Wullt du'n Schip?, Lustyachten gift dat hier nich!" War Jonny guter Laune, lautete seine Antwort: "Fein Schip, goden Kaptein, jeden Dag Pudding!" In beiden Fällen war der Seemann so klug wie vorher.
Ist eine schnell vollgeschriebene Musterrolle ein schlechter Ausweis für's Schiff, so gilt andererseits Gleiches für das Seefahrtsbuch und den Seemann. Meine 23 Tage auf der "Seemöwe" waren darum keine Empfehlung für mich. Natürlich wurde ich gefragt, warum ich abgemustert hätte. Meine Erklärung, ich wolle zur See fahren und als Decksjunge Fahrtzeit sammeln, um später ein Schiff als Zimmermann bekommen zu können, wurde akzeptiert.
Drei Wochen mußte ich auf eine Schangs warten. Die Verwandtschaft war wenig erbaut davon, wo ich doch "eine so gute Anstellung" gehabt hätte. Zwischendurch fuhr ich mit der Eisenbahn nach Brunsbüttel in Wrist umsteigen. Das war eine Tagesreise. Aber in Brunsbüttel hatte man auch nicht auf mich gewartet.
Drei Nächte schlief ich auf einem aufgelegten Schlepper, dann fuhr ich nach Hamburg zurück.
Es ist kein angenehmes Gefühl anderen zur Last zu liegen. Das Seemannsheim wollte Geld sehen. Meine Barschaft war auf 20 Mark zusammengeschmolzen. Die brauchte ich für Fahrgeld. Vor der Tür sprach mich ein Finkenwerder "Schullengrieper" an, der einen Jungen suchte. Zum



Arbeitsamt
Dienststelle
Inhaber hat auf Dampf-, Segel-, Motor-Leichter Schiff-Lustjacht
Neckar
Unterscheid.-Signal: Br.-Raumgehalt cbm
während der Reise/Fahrt von Nord- u. Ostsee
nach
in der Zeit vom 24. 11. 50
bis zum 5. 6. 51
[Dienstzeit: 6 Monate 12
als Decksjunge gedient.
Dem Inhaber sind für die obige Zeit die gesetzlichen Sozialversicherungsbeiträge von der Heuer in Abzug gebracht worden.
Hamburg, den 5. Juni 1951
Unterschrift des Kapitäns:
H. Meyer
Die vorstehende Unterschrift wird beglaubigt und die erfolgte Abmusterung hiermit vermerkt.
Hamburg, den -5. Juni 1951
Das Seemannsamt
Die Abmusterung ist unterblieben, weil

Glück fiel mir noch rechtzeitig die Ermahnung eines, der es wissen mußte, ein: "Fischerei ist was für Leute, die Vater und Mutter totgeschlagen haben"! Doch auch die längste Zeit geht einmal zu Ende. Am 24. November 1950 wurde ich auf dem MS."Neckar" der Hamburger Reederei J.A. Reinecke angemustert. "Schip ligt an'n Reiherstieg".

Inzwischen hatte ich auch meinen Seesack von zu Hause bekommen. Der war ein wahres Ungetüm, denn früher mußten die Seeleute die Matratzen für die Koje selber mitbringen. Ich hatte ihn von Willem Marlow gekauft, der in den Jahren nach dem ersten Weltkrieg auf einem Schoner der Bremer Reederei Vinnen gefahren hatte. Marlow wiederum hatte den Seesack von einem Heizer namens W. Schmidt aus Rügenwalde in Hinterpommern. Der war nur mit einem Schweißtuch und ein Paar Holzklinken an Bord gekommen. Ich kriegte den Seesack ebenfalls nicht voll. Für diesen Fall war eine Messingschelle vorgesehen. Der Seesack wurde oben umgeschlagen, die Schelle um den Wulst gelegt und ein Schloß vorgehängt. Für den gefüllten Seesack war ein sauber bekleidetes Drahtgrummet da, das durch die Gatjes gezogen wurde. Außer Kleidung hatte ich das Werkzeug, das ich mir inzwischen angeschafft hatte, im Seesack verstaut. Es war eine furchtbare Schlepperei.

Es war schon dunkel, als ich auf der Kaje stand und tief unter mir im trüben Schein der Lampen mein Schiff liegen sah. Kaum war ich an Bord, hieß es schon "Smiet los!" und damit begann die unbeschwerteste Zeit meines Lebens. Aber das ist dann wieder eine andere Geschichte.

Fritz

SEGLER-VEREINIGUNG FREIBURG/ELBE e.V.
Hauptstraße 54 - 2163 Freiburg/Elbe
Telefon: 04779/375 - FAX: 04779/385

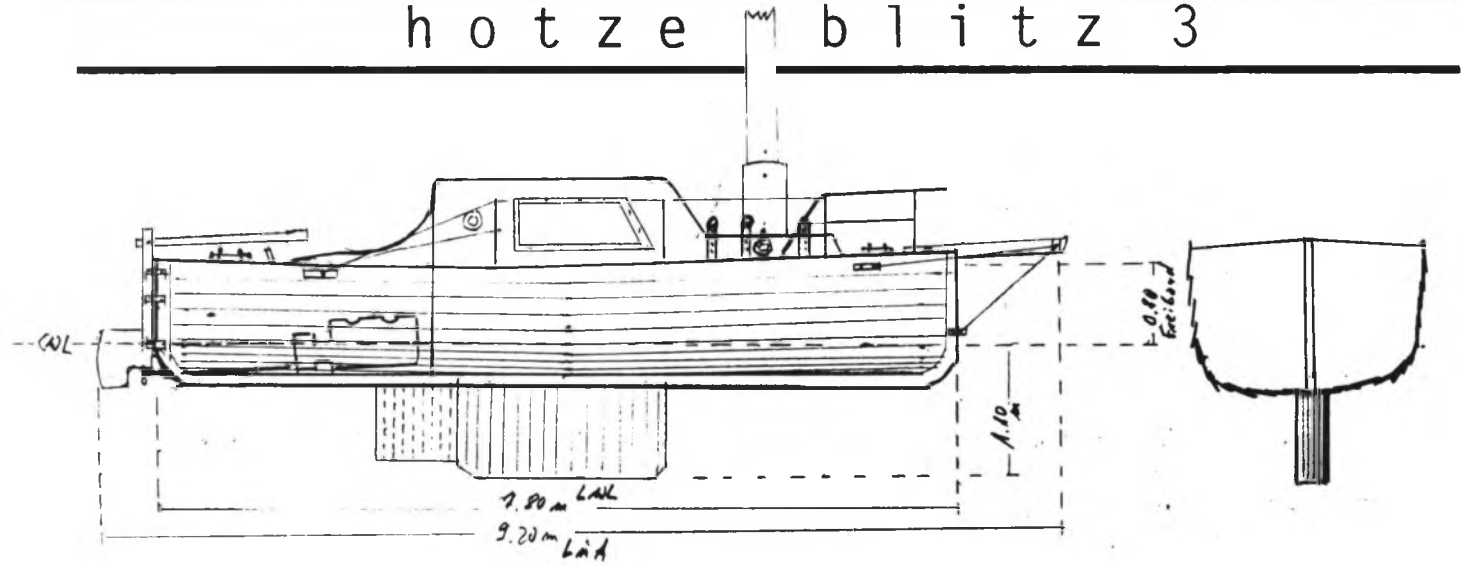
Liebe Wassersportfreunde,
in der vergangenen Woche wurde die Einfahrt zum Freiburger Hafen vom WSA Hamburg mit Pricken versehen.
Wir hoffen, daß mit dieser Maßnahme die Hafeneinfahrt nach Freiburg besser zu erreichen ist und die Unsicherheit vieler Sportbootfahrer, Freiburg anzulaufen, verringert wird.
Zusätzlich ist zu Anfang der Saison die Fahrrinne nach Freiburg und das Hafenbecken selbst vertieft worden.
Der Freiburger Hafen ist durchgehend von Booten mit 2,oom Tiefgang bei MHW zu erreichen und wird auch in Zukunft - nach Aussagen vom WSA Hamburg - in dieser Tiefe gehalten werden. Der Hafen ist also ca. 2-3 Stunden vor und ca. 1,5-2 Stunden nach Glückstädter HW von Sportbooten mit einem Tiefgang von ca. 1,20 m zu erreichen.
Wir möchten Sie hiermit einladen, den Freiburger Hafen inmitten seines historischen Ortskernes anzulaufen. Der Handelshafen steht ohne Einschränkung den Sportbootfahrern zur Verfügung. Unser Vereinsheim am großen Hafen verfügt über alle sanitären Einrichtungen.
In Freiburg sind alle Versorgungsmöglichkeiten: 2 Werften, verschiedene Gaststätten und Restaurants. Für kleinere Gruppen bis ca. 30 Personen stellen wir nach vorheriger Vereinbarung auch unser Vereinsheim zur Verfügung. Außerdem kann bei Bedarf im Hafen das Wasser über HW gestaut werden.
Die Seglervereinigung freut sich auf Ihren Besuch und wünscht Ihnen eine schöne Segelsaison.
Mit Seglergruß
Bernd Müller

Spitzgatt-Kutter "Hotzeblitz III"

LüA:	9,20 m	Segelfläche:	41,5 qm
Breite:	2,30 m	Maschine:	18/13,2 kw
Tiefgang:	1,10 m	Tdw:	2,5 t

Der Spitzgatt-Kutter "Hotzeblitz III" war ursprünglich die Motorbarkasse des auf einer englischen Werft gebauten und unter britischer Flagge fahrenden Frachtdampfers "Gilmore". Die "Gilmore" wurde zwischen 1923 und 1925 gebaut. Die Werft in Liverpool rüstete das Schiff mit in Irland gebauten Rettungsbooten aus. Auch die Barkasse von gleicher Bauart wurde aus Irland bezogen. Sie war offen und bei Indienststellung mit einem Glühkopf-Dieselmotor ausgerüstet. Boote gleicher Bauart sollen nach dem 1. Weltkrieg der irischen Küstenwache zur Seenotrettung gedient haben.
Als die "Gilmore" nach dem 2. Weltkrieg, den sie samt Barkasse überstanden hatte, außer Dienst gestellt und auch in Liverpool abgewrackt wurde, erstand der damalige, vom Schiff abmusternde deutsche Steuermann Merle aus Breisach am Rhein, die noch bestens erhaltene Barkasse recht günstig aus der Abwrackmasse. Er fuhr das Boot anfangs der 60er-Jahre mit einer bravourösen, seemännischen Leistung allein zum Festland und dann den Rhein stromaufwärts in seine Heimat nach Breisach. Dort nahm er selbst den Umbau zu einer Yacht vor.
Nachdem das Holz des Rumpfes (irische Eiche) gut ausgetrocknet war, erhielt es den Polyester-Überzug, der jetzt schon seit vielen Jahren bestens hält und so das Schiff konserviert.
Das Boot bekam zusätzlich einen Kajütaufbau, eine neue Maschine (Dreizylinder-Diesel luftgekühlt von Lister), wurde mit Mast versehen und als Slup geriggt. Ein späterer Bruch dieses gebrauchten Mastes von einem Drachen ließ den segelunerfahrenen Merle jedoch die Freude an dem für dieses Rigg viel zu schweren Schiff vergehen.
1966 erwarb es der jetzt noch in Freiburg/Breisgau lebende Kapitän Hans

hotze blitz 3



Garling, einer der letzten deutschen Segelschiff-Kapitäne, die noch mit den großen Tiefwasser-Seglern Kap Horn rundeten, - er insgesamt 16 mal - zuletzt noch 1938. Auf den Seglern fuhr Garling als Offizier.

Er brachte die Yacht an den Bodensee nach Gaienhofen und nannte sie "Conqui" in Erinnerung an eine gewisse Zeit seines Lebens in Peru, wohin er nach dem Krieg zusammen mit seiner Frau auf einem Schuner gesegelt war und dort beim Aufbau einer Walfang-Flotte half. Die "Conqui" war ihm nun Mittel, auch im Ruhestand die Verbindung zur Seefahrt zu erhalten.

1974 kaufte die Yacht der in Trossingen lebende Journalist Dieter O. Beck, selbst begeisterter Hochsee-Segler. Seiner südschwarwälder Heimat - dem Hotzenwald - wegen und in Erinnerung an die Yacht seines nicht mehr aus dem Krieg heimgekehrten Vaters nannte er sie "Hotzeblitz III".

1976 wurde die Yacht, ihrem Rumpf entsprechend, als klassischer Kutter, also mit Gaffel-Großsegel umgeriggt. Das Schiff ist somit vom Kiel bis zum Top ein echter Oldtimer, muß allerdings ohne Topsegel gesegelt werden.

1986 erfolgte noch einmal ein Umbau der Yacht, diesmal bei der Bootswerft M. Prengler in Bermatingen-Ahausen beim Bodensee. Der Rumpf wurde um eine Planke und ein etwas höheres Süllbord erhöht, damit volle Stehhöhe in der gesamten Mittelkajüte erreicht wird. Die bereits vorhandene Toilette wurde zu einem kleinen Waschraum erweitert, der sich noch zu einer Naßzelle ausbauen läßt. Die Eckducht in der Messe läßt sich bei Notwendigkeit zu einer bequemen Schlafgelegenheit für zwei große Personen umgestalten. An der Steuerbordseite der Messe befindet sich die reichlich ausgestattete Pantry, Kühlbox ist im Stauraum unter der Eckducht eingebaut. Im Vorschiff gibt es Schlaufraum für drei große Personen.

Auch das Cockpit wurde umgestaltet. Die Maschine ist jetzt mit einer abnehmbaren Haube mit großen Luftschlitzen abgedeckt, so daß sie nunmehr von oben her gut zugänglich ist. Der Kajütausbau wurde in Vollmahagoni und Teak gehalten, für das Cockpit wurde Mahagoni-Bootsbau-Sperrholz verwendet. Ein Teak-Stabdeck vollendet das ganze Erneuerungswerk.

Der angebolzte Betonkiel wurde, ebenfalls mit Beton - eingegossen in Stahlplatten - im Gewicht um 100 kg erhöht und auf rund 500 kg gebracht. Zur Vergrößerung des Lateralplanes wurde achtern an ihn eine Flosse aus einer 10-mm-Stahlplatte von 0,4 qm angeschweißt. Zusammen mit dem rd. 250 kg schweren Maschinenaggegrat hat das Schiff jetzt somit rund 750 kg Ballast. Bei rund 2,5 t Gesamtgewicht wirkt dieser Ballastanteil jetzt hoch stabilisierend. Nach diesem Umbau wurde das Schiff per Lkw-Transport nach Ampuriabrava am Golf von Roses an der nordspanischen Mittelmeerküste gebracht, wo es jetzt seinen Liegeplatz hat.

Dieter Beck
Trossingen

Fluß-Schiffbau IX

Fortsetzung

d) Der Boden.

Wie schon früher bemerkt, eignet sich das Fichtenholz (Picea excelsa) am vorzüglichsten zum Boden der Flußschiffe. Seine Vorzüge und Fehler sind an jener Stelle ausführlich erörtert worden.

Nach den Vorschriften des Komitee der vereinigten Transport-Versicherungsgesellschaften zu Berlin darf der Boden bis zu 3000 Zentner Tragfähigkeit — nach steueramtlicher Vermessung — nicht unter 8 cm, bei größerer Tragfähigkeit nicht unter 9 cm dick sein.

Man schreitet nun zur Legung der Lager, Streckhölzer, und lagert dieselben am besten auf hoher Kante und in Entfernungen von 3 bis 3,50 m. Auf hoher Kante lagert man sie, um ihnen mehr Widerstand gegen das Durchbiegen und eine schmälere Fläche zur Auflagerung des Bodens zu geben, welche das Dichtschneiden der Planken bedeutend erleichtert.

Ganz besonders müssen die Lagerklötze — Pallklötze — groß genug sein, um zu verhindern, daß ein späteres Versacken des ganzen Baues stattfinden kann.

Sind die Lagerhölzer, mindestens nach der Breitenrichtung horizontal und in einer Ebene gelagert, so wird die Mitte der Länge nach — die Längenachse — aufgerissen und von derselben die ungefähren Breiten des Bodens aus dem Wasserlinienrisse auf jedem Streckholze angedeutet. Hierauf kann der Boden zusammengezimmert werden. — Die Bodenlaschungen (Scherben) werden häufig stumpf unter einer Sohle gestoßen, man thut aber besser, dieselben unter drei Spantenweiten so zu laschen, daß die kleinen Stoße unter einer Sohle zu liegen kommen.

Jede Spitze der Lasche befestige man an die zu verbindende Planke mit einem etwa 20 cm langen kopflosen Ende Rundeisen von 10 mm Stärke.

Ist der Boden dicht zusammengezimmert, so reißt man die Spantendistanzen, die man schon bei Legung der ersten Planke wegen Richtiglegung der Laschungen angedeutet hat, vollständig über und ründet und schnürt ihn genau nach dem Bodenrisse des Mallbodens ab. Die Kanten werden rechtwinklig bearbeitet, dem Vorder- und Hinterstoß gibt man die Hälfte des Stevendurchmessers zur Breite.

Es werden hiernach zunächst die Sohlen (Bänke) aufgelegt, deren Höhe 0,03 mal der Bodenbreite sein kann und deren Dicke sich im Durchschnitt zur Höhe verhalten kann, wie 3 : 4.

Ehe die Sohlen mit Holznägeln aufgenagelt werden, d. h. nachdem man sie gebohrt hat, ist es notwendig, den Boden unter den Sohlen und die Sohlen selbst auf der Unterkante mit warmem Steinkohlenteer zu teeren. Es verhindert dies jede Schwammbildung und macht den Boden, wenn er später oben und unten ganz geteert wird, widerstandsfähiger gegen Durchdringung von Wasser und gegen Abnutzung von außen.

Man hat in neuerer Zeit auch das Carbolineum Avenarius der Gebrüder Avenarius aus Gaualgesheim a. Rh., wie schon bei den Schiffsbaumaterialien erwähnt, dazu empfohlen, doch dürfte es unter dem Boden nicht so zweckentsprechend sein, als der Steinkohlenteer, weil es weniger antiseptisch, als deckend und schützend gegen Auflösung des Holzes wirken soll, der Steinkohlenteer aber jedenfalls eine bessere und schwerer lösliche Decke bildet, als das Carbolineum Avenarius.

Nachdem die Sohlen aufgenagelt und der Boden hinlänglich belastet ist, hebt man die Vorder- und Hinterenden nach den Abmessungen vom Seitenriß des Schnürbodens.

e) Richtung der Steven und Spanten.

Die Steven werden in der unteren Sponung so gefalzt, daß die mehr horizontalliegenden Unterplanken und der Boden ganz gleich mit der Unterkante des Stevens und auf $1/4$ seiner Breite in demselben liegen. Es wird derselbe also auf $2/3$ seiner den Boden bedeckenden Länge in den Boden eingeschlitzt und der untere Teil auf die Bodendicke ausgeklinkt und auf den Boden gelagert.

Um die Steven in ihre richtige Höhenlage zu bringen, ist es nötig, die im Seitenriß vorhandene Grundlinie bei der praktischen Bauausführung darzustellen und sämtliche über den Boden hinausfallende Spantendistanzen, sowie die Längenachse darauf zu markieren. Man lagert sich deshalb als Fortsetzung der unteren Bodenebene, in welcher die Lagerhölzer des Bodens liegen, eine Bohle, auf welcher man die Längenachsenverlängerung aufschnürt und die Spanten, sowie den Perpendikelpunkt andeutet.

Man schneidet sich nun einige Stöcke, welche die Stevenhöhe in der oberen Bordlinie und in der Außenkurve bei den auf ihm markierten Spanten, nicht der ideellen Stevenkurve, zur Länge haben, schiebt den Steven in den Bodenschlitz ein und hebt ihn nach den gefertigten Maßen in die Höhe, lotet ihn richtig ein und stützt ihn von den Seiten und von vorn, resp. von hinten fest ab.

Durch die Bodenspitze und durch den Steven werden zwei Klinkbolzen, in Entfernung von 25 cm vom Bodenstoß und unter sich, horizontal durchgeschlagen.

Nun werden sämtliche Spanten, auf denen die Wasserlinien deutlich markiert sind, rechtwinklig zum Boden auf ihren numerierten Platz gesetzt. Diejenigen, welche ihren Platz auf den Steven haben, werden auf denselben soweit ausgeklinkt, daß sie mit der Sponung gehörig fluchten. Sie werden seitlich mit Stichnägeln an den Steven befestigt. Diejenigen Spanten, die noch im Boden auf dem Steven sitzen, werden mit Boden und Steven durch, von unten geschlagene Klinkbolzen befestigt, alle übrigen Spanten aber gegen die Sohlen mit drei bis fünf Enden Rundeisen ohne Kopf gebolzt.

Diejenigen Spanten, welche nicht mit gerader Sohle auf dem Boden ruhen, werden nun ebenfalls so abgestützt, daß sie rechtwinklig zur Grundlinie, und ihre gleichnummerigen Wasserlinien querüber horizontal liegen.

Ist alles so in Ordnung gebracht, so muß man die auf Spanten und Steven markierten gleichnummerigen Wasserlinien immer in einer Ebene sehen.

Damit die Steven sich beim Anbringen der Planken nicht heben können, gräbt man unter denselben ein starkes Stück Rund- oder Kantholz ein, an dessen unterem Ende man ein Bohlenkreuz nagelt, durchbohrt es am oberen Ende mit einem starken Bohrer und befestigt den Steven dann mit einer zu-

sammengeknebelten Doppelkette an diesen Pfahl.

Sind Spanten und Steven nun in tadelloser Weise aufgestellt, so umgürtet man das ganze Gerippe zweimal mit Latten, so daß sich beim Plankenaubringen kein Spant weder schieben noch drehen kann, und untersucht den ganzen Spantenverband mittels Herumhaltung einer schwachen, etwa 8 cm breiten gehobelten Latte — Lichtschiene — ob sich noch Unregelmäßigkeiten auf demselben befinden. Man beseitigt dieselben mittels des Deksels (Diestel), (Abschlichter) strakt die Plankengänge rund herum ab und kann nun mit Beplankung des Baues beginnen, doch empfiehlt es sich, erst die an die Planken zum Anliegen kommenden Spantenseiten mit Steinkohlenteer zu teeren.

f) Beplankung.

Man hat zuerst die Planke abzustecken und bedient sich dazu am sichersten und vorteilhaftesten eines sogenannten Nee's, einer 20 mm dicken, etwa 10 cm breiten gerade gehobelten Latte von der Länge der anzupassenden Planke, welche so an die Spanten angeheftet wird, daß sie an den Endpunkten der abgestrakten Länge oder in der Mitte derselben auf hoher Kante aufliegt und an allen Berührungspunkten mit den zwischenliegenden Spanten ohne Blasen zu werfen, anliegt. An diese Latte nagelt man nun bei jedem Spant Querleistchen von ungefähr 10 mm × 5 mm rechtwinklig über, und zwar so, daß sie oberhalb und unterhalb der Latte den Strakriß der anzupassenden Planke berühren. In die Stevenspanung wird ein breites, dünnes Brettchen genau eingepaßt und an die Latte genagelt und das Nee ist fertig.

Dasselbe wird abgenommen, vorsichtig auf die bestimmte Planke gelegt, die Endpunkte der kleinen Leistchen und die Leiste am Steven vorgeschrieben und so die Planke nach den gefundenen Punkten ausgeschnürt. Sollte die Planke nicht die erforderliche Form haben, so kann man das Nee soweit ziehen, d. h. dem Wuchse — der Krümmung — der Planke nachbiegen, wie es das Nee gestattet, ohne Blasen zu werfen. Die gut durchgedämpfte Planke biegt sich immer noch besser auf der hohen Kante, als das Nee.

Es ist anzuraten, erst den untersten Gang, die Brune, anzubringen, da man, nachdem dieselbe festsitzt, zehn verschiedene Angriffspunkte für die Arbeit hat, und zwar die vier Gänge über der Brune, vorn und hinten, back- und steuerbord, dieselben vier Gänge vorn und hinten unter der Brune und dann die Mittelgänge jeder Seite.

Diese erste Planke wird an beiden Kanten rechtwinklig bearbeitet. Haben die Spanten, wie dies vorn und hinten der Fall ist, gekrümmte Außenkanten, so müssen die Planken danach hingearbeitet werden.

Die Brune ist an den schwächeren Inhölzern mit Klinkbolzen, an den stärkeren aber mit Hackbolzen, wie sie oben beschrieben sind, zu befestigen; auch am Steven kann dieselbe, wie alle folgenden Planken mit schwächeren, sehr kleinköpfigen Hackbolzen (8 mm stark) befestigt werden. Soweit die Brune den Boden berührt, ist sie, statt mit Nägeln, mit Hackbolzen von mindestens 25 cm Länge in 25 cm Distanz zu befestigen. Die Gründe für die Zweckmäßigkeit sind schon bei der Abhandlung über das Eisenmaterial entwickelt.

Die übrigen Planken werden in ähnlicher Weise zugleich für die Mallkante, d. h. für diejenige Kante, welche auf die bereits feste Planke aufgepaßt wird, als auch für die freie Kante abgesteckt und so weiter verfahren. Bei jedem Spant wird das Mall, d. h. diejenige Schmiege genommen, welche die feste Plankenkante mit der Sehne des von der neuen Planke zu bedeckenden Spantenbogens bildet, und die neue Planke so danach gearbeitet, daß die Naht außen ungefähr 2 mm, des Kalfaterns wegen, offen bleibt.

Zur Bequemlichkeit bei der Arbeit bedient man sich wieder eines kleinen Mallbrettchens, auf welchem man alle Mallen, die zum Bearbeiten der Planke notwendig sind, aufreißt.

Außer der Befestigung der Planken an die Spanten, sind dieselben noch in jedem Spantenraume mit zwei Stichnägeln, Heftnägeln, aber von innen geschlagen, zu befestigen. Von außen geschlagen verunzieren sie den ganzen Bau und geben häufig zu Undichtigkeiten Veranlassung.

Dort, wo die Spantenaußenkanten sich der geraden Linie nähern, schlage man statt der Stichnägel 10 mm dicke Rundeisenbolzen ohne Kopf von der Oberkante einer Planke bis über die Mitte der andern Planke, da aber, wo die Planken in einer geraden Linie von unten bis oben übereinander stehen, bohre man, nachdem der Bau fertig beplankt ist, von oben bis durch die Brune und schlage in jedem Raume zwei Bolzen von 10 bis 12 mm Durchmesser durch die ganze Seitenwand. Das Loch wird mindestens 1 mm schwächer gebohrt als die Rundeisenstärke beträgt, der Bolzen unten etwas zugespitzt, damit er auf dem langen Wege nicht aus dem Loche geht und soweit durchgeschlagen, daß er mit seiner vollen Stärke auch unten das Loch füllt.

Oben treibt sich durch das schwere Schlagen von selbst ein Kopf an, und unten wird, wenn das Schiff zum Kalfatern angekantet und die Brune gleich geputzt ist, der Bolzen auf einer starken Scheibe verklinkt.

Diese Bolzen haben einen wesentlichen Einfluß auf die Dauerhaftigkeit und Festigkeit des ganzen Fahrzeuges. Da sie von oben bis unten vollständig fest und dicht im Holze sitzen, so lassen sie kein Wasser eindringen, wie die Stichnägel. Sie verhindern ferner ganz bedeutend das Durchbiegen — Durchspannen — des Fahrzeuges.

Will sich ein Fahrzeug in der Mitte durchspannen, einen Rücken aufstecken, so müssen die oberen Planken länger werden. Daß dies wirklich geschieht, sieht man aus dem Weiterwerden der oberen Laschenscherben, welche sich bei alten Fahrzeugen häufig bis auf 4 cm gezogen haben. Will dies geschehen, so muß sich folgerecht jeder Einzelbolzen, resp. jeder Stichnagel etwas krumm ziehen und deshalb aus dem Holze lösen.

Dies kann der durchgehende Bolzen vermöge seiner Länge, durch welche er festgehalten und besonders dadurch nicht, daß er unten verklinkt ist. Er verhindert eben dadurch und durch seine Anzahl, die sich insgesamt herausziehen und biegen müßten, das Durchspannen des Fahrzeuges in hohem Maße.

Den faktischen Beweis dafür finden wir in den auf der Oder vorhandenen Fahrzeugen runder Form, welche nach 20jährigem Alter noch ihre ziemlich gerade Oberbordlinie bewahrt haben.

Von manchen Seiten wurde gegen diese Verbindung eingewendet, daß sie Reparaturen ungemein erschwere und nach der Reparatur doch den Vorteil der durchgehenden Bolzen entbehre.

Nun, erstens baut man nicht mit der Absicht, Reparaturen zu erleichtern, sondern, um sie möglichst weit hinauszuschieben, und dann ist es auch so schlimm nicht mit der Bewerkstelligung solcher Reparatur. Das faule Stück oder die faule Planke wird herausgestemmt, die Klinkbolzen in den Inhölzern losgenietet und zurückgeschlagen, die durchgehenden Bolzen durchgehauen oder durchschnitten, und ist eine Plankenbreite oder mehr herausgenommen, nach oben und unten von neuem verklinkt. Wird nun das eingesetzte Stück mit Stichnägeln befestigt, so ist das Fahrzeug auf dieser Stelle immer noch so fest, wie ein anderes von neu aus, ja noch fester, weil die Bolzen nach oben und unten mehrere Planken einheitlich verbinden.

Ein sorgsamer Schiffsbesitzer wird außerdem nicht unterlassen, die ursprüngliche Festigkeit des Fahrzeuges dadurch wie-

der herzustellen, daß er neben den durchgehauenen Bolzen neue durch die ganze Seitenwand treiben und wie oben angegeben, befestigen läßt.

Besonders ist zu empfehlen, die Planken außen und innen und ebenso die Innhölzer zu hobeln, es wird dadurch an Anstrichmasse und Zeit beim Anstrich gespart, es setzen sich nicht so leicht Schmutz und Schmarotzer am Holze fest, und der ganze Bau erhält ein eleganteres Ansehen.

Die Plankendicke der Seitenhaut nimmt man je nach der Größe des Fahrzeuges zu 65, 80 bis 90 mm, den oberen oder auch zweitoberen Gang aber 20 bis 40 mm dicker, um dem Fahrzeuge mehr Widerstandskraft zu geben.

Die Ueberwechselung der Seitenbeplankung muß so eingerichtet werden, daß zwei übereinander liegende Laschenverbindungen mindestens 3 m von Mitte zu Mitte, die nächstfolgenden aber nicht unter 2 m aneinander liegen. Unmittelbar übereinander dürfen überhaupt Laschenverbindungen, auch der äußersten Gänge, nicht liegen.

Bei guter Verbolzung genügt eine dreimalige Plankenbreite für die Länge einer Lasche, die Stöße aber dürfen nicht über 6 cm hoch sein.

Um bei langen Fahrzeugen eine Längendurchspannung möglichst zu vermeiden, ist es geraten, an der Seitenhaut binnenbords einen hyperbolischen Eisenverband aus Flacheisen von 10 cm Breite und 6,5 mm Dicke anzubringen, wie es in **Fig. 1, Taf. VII**, gezeichnet ist. Derselbe ist vor Anbringung der Planken in die Spanten einzulassen und auf den Seitenplanken mit von außen geschlagenen Nietbolzen zu befestigen. Wo es angängig ist, wird der Bolzen durch Seitenhaut, Eisenschiene und Spant geschlagen.

Will man das Fahrzeug zwischen den Duchten gegen seitliche Einbuchtung schützen, so ist zu empfehlen, demselben, wenn es kein festes Deck hat, eine Bordwegerung, eine 25 bis 30 cm breite, 65 mm dicke Planke, welche mit Außenbord und Knieköpfen verbolzt ist, zu geben, und dieselbe mit einem entsprechend breiten, 8 cm dicken hölzernen Schandeckel zu bedecken, welcher auf Wegerung und Bord mit Hackbolzen befestigt wird.

Zur Befestigung des Fahrzeuges in der Richtung des Querschnittes dienen die Duchtbalken. Sie verrichten ihre Funktionen am besten, wenn sie mit dem oberen Bord fest verbunden und nicht, wie es so häufig geschieht, der Bequemlichkeit des Ladens und Löschens halber, zum Aus- und Einschrauben eingerichtet sind. Legt man dieselben mit Oberbord gleich und gibt ihnen eine angemessene Biegung nach oben, so sind sie sehr selten hinderlich.

Die zweckmäßigste Entfernung der Duchten voneinander sind 5 m, die zweckmäßigste Befestigung derselben mit dem Bord ist folgende:

Man lege sie mit den Hirnenden, entweder wo keine Wegerung ist, unmittelbar in die Knieköpfe, so daß man sie auf einer kleine Versatzung lagert, oder mittelbar in die Wegerung, in welche sie 12 mm tief eingelassen werden; dann nehme man zwei Enden 20 bis 25 mm Rundeisen von 60 bis 70 cm Länge, schlage sie, soweit sie an der Ducht anliegen sollen, flach. In die flachgeschlagenen Enden bohre man drei paarweis aufeinander passende Löcher von 10 mm Durchmesser für die Nietbolzen zur Befestigung mit der Ducht. Nun arbeite man eine Eisenplatte von 10 cm Breite, 10 mm Dicke und 12 cm länger als die Duchtbreite ist, bohre in dieselbe zwei Löcher von der Größe des Bolzendurchmessers in lichter Entfernung der Duchtbreite voneinander, versenke dieselben nach außen gut, mache die runden Enden der Flachbolzen weißwarm, stecke sie durch die Plattenlöcher und schlage sie so in die Gesenke, daß sie dieselben ausfüllen. Nun durchbohre man die Außenhaut hart an den beiden Seiten des Duchtbalken mit einem Bohrer von der Stärke der Duchtbolzen, schneide mit der Lochsäge die Nuten von der Breite der flachgeschlagenen Bolzen ein, schlage die Bolzen durch und lasse außen die Scheiben sauber bis zur Holzgleiche ein, nachdem die Bolzen wieder zurückgeschlagen sind. Jetzt schlage man die Bolzen wieder soweit ein, daß die runden Enden in die Löcher treten, verkeile die Nuten mit Holzkeilen, bewickle die runden Bolzenenden mit Dichtwerk und schlage die Bolzen fest ein. Damit dieselben sich bei der folgenden Arbeit nicht mehr zurückziehen, klampe man sie mit Holzklampen an, schraube die Flachenden der Bolzen mittels einer Schraubzwinge fest an die Ducht, bohre die Löcher durch dieselbe aus einem Duchtbolzenloch in das gegenüberliegende und niete so die beiden Bolzen mit der Ducht zusammen. **Fig. 1bcd, Taf. V.**

Damit die Außenscheiben fest anliegen, kann man sie noch durch vier Stück in die Ecken gebohrte, versenkte, schwache Hackbolzen befestigen.

Dieser Verband schützt den Duchtbalken vor jeder Drehung und Verschiebung. Damit infolge eines einseitigen Stoßes die eine vertikale Seitenwand nicht nach innen und die andere nach außen gedrückt wird, ist es von großem Vorteil, wenn man das Spant, worin die Ducht liegt, an jeder Bordseite noch mit einer Winkelstrebe versieht. **Fig. 1e, Taf. V.**

Da hiermit die Beplankung des Schiffes als beendet zu betrachten ist, so mögen an dieser Stelle noch einige Winke über die Konservierung der Hölzer und der Ursache ihres Verderbs Platz finden.

Ursachen des Verderbs des Holzes.

Die Holzteile sind dem Verderben ausgesetzt:

1. Durch Fäulnis von innen.
2. Durch Einfluß der Atmosphäre von außen (Verwitterung).
3. Durch Pilz- und Schwammbildung zwischen den aufeinander liegenden Hölzern.

Die Fäulnis von innen entsteht, oder besser, sie bildet sich weiter, wenn faule Aeste oder schwammige Adern nicht bis auf die letzte Spur beseitigt, sondern fahrlässiger- oder sträflicherweise, verdeckt worden sind. Die Zerstörung der Holzmasse durch diese Fäulnis geht um so schneller vor sich, wenn die betreffenden Stellen von Luft und Licht abgeschlossen sind, und der Schwammbildung reichlichere Nahrung durch noch nicht ausgetrocknete Holzsäfte oder äußere Feuchtigkeit zugeführt wird.

Sie entsteht ferner durch Gärung, wenn noch nicht ausgetrocknete Hölzer, über Wasser, der Luftzirkulation und dem Lichte entzogen und zu dick geteert sind. Die innere Feuchtigkeit, der Saft des Holzes, kann deshalb nicht austrocknen, er erwärmt sich und geht schließlich in Gärung über, welche die Rotfäule, das sogenannte Feuer, erzeugt.

Das Ferment zu dieser Gärung ist jedenfalls schon im Holze vorhanden und gebraucht zu seiner Ausbildung nur der obenbezeichneten günstigen Umstände. Es möchte diese Behauptung dadurch an Wahrscheinlichkeit gewinnen, daß die mit Dampf gut durchgekochten Planken weniger dieser Zerstörung unterliegen.

Dieser Fäulnisprozeß ergreift das gesundeste Holz und zerstört es ziemlich schnell gänzlich bis auf die dünne Kruste, durch welche der Teer gedrungen ist.

Das Verderben des Holzes, von außen, entsteht durch Verwitterung. Das durch keinen schützenden Anstrich verwahrte Holz bekommt Risse, an welchen sich häufig ein schwarzer, bovistartiger Becherpilz zeigt, von der Gattung Peziza, welcher seine Sporen in die Risse verstreut. Die Art Peziza calycina kommt in gelber bis mennigroter Farbe vor. Auch überzieht sich das Holz häufig mit einer silbergrauen oder grünen Flechte. Parmelia oder Physcia parietina.

Zwischen den aneinander liegenden Holzstellen bildet sich ein weißer, ziemlich fester, pappenartiger Ueberzug, welcher nach beiden Seiten seine Mycelfäden in das Holz treibt und dadurch

zerstört; es sind dies besonders die Art Rhizomorpha subcorticalis, und andere, welche sich auch in Baumstämmen zwischen Baum und Rinde bandartig flachgedrückt finden. Es wachsen diese wurzelartigen Gebilde an den Enden, die heller sind, sehr rasch. Sie leuchten schwach im Dunklen.

Sind sie ganz von Licht abgeschlossen, so wird ihr Mycel holzig, und findet sich so in Bergwerken und Brunnenröhren, die es ganz wie mit harten Baumwurzeln verstopft.

Gegen die unter Nr. 1 angeführte Fäulnis schützt die sorgsame Entfernung jeder Spur fauler Aeste oder Adern oder die Verwerfung des ganzen fehlerhaften Stückes, gegen Nr. 2 und 3 ein rationeller Anstrich, wie er schon an der betreffenden Stelle bezeichnet worden ist. Für Nr. 2 also ein Anstrich von klarem gelben Kienteer, für Nr. 3 Steinkohlenteer oder Carbolineum Avenarius.

Die Stellen, an welchen sich besonders die Fäulnis durch Nr. 3 zeigt, sind die Stellen zwischen Inhölzern und Außenhaut, zwischen Decksständern und Außenhaut und zwischen den Bodenjohlen und der Ladebühne, und es müssen diese Stellen besonders fett auf beiden Flächen mit Steinkohlenteer oder Carbolineum gestrichen werden.

Vermeidung von Baufehlern, welche die Fäulnis befördern.

Es kommt in der Regel vor, daß die vorderen und hinteren Deckteile bei Schleppjahrzeugen nicht auf dem Bord, sondern unter Bord liegen, die Decksplanken also in die Inhölzer eingepaßt werden müssen. Die dadurch entstehenden Winkel und die Stellen, in welchen die Decksplanken gegen die Seitenhaut anliegt, sind die Wasserläufe für das Regen- und Spülwasser, trocknen selten ganz aus und geben Veranlassung zum Anfaulen der Seitenhaut. Um dies zu verhindern, ist zu empfehlen, daß man die Inhölzer von den Decksbalken aufwärts mit regendicht übereinander gelegten Brettern garniert und auf dem Bord mit Schandeckeln dicht verschließt.

Man hat nun ein leichtes Anpassen des Deckseitenganges und einen Wasserlauf, welcher die Außenhaut gar nicht berührt. Das Wasser leitet man dann durch metallne Speigatröhren nach außen. Der Raum hinter der Garnierung ist von unten offen und hat durch die Dollbordlöcher im Schandeck eine beständige Ventilation.

g) Das Dichten oder Kalfatern.

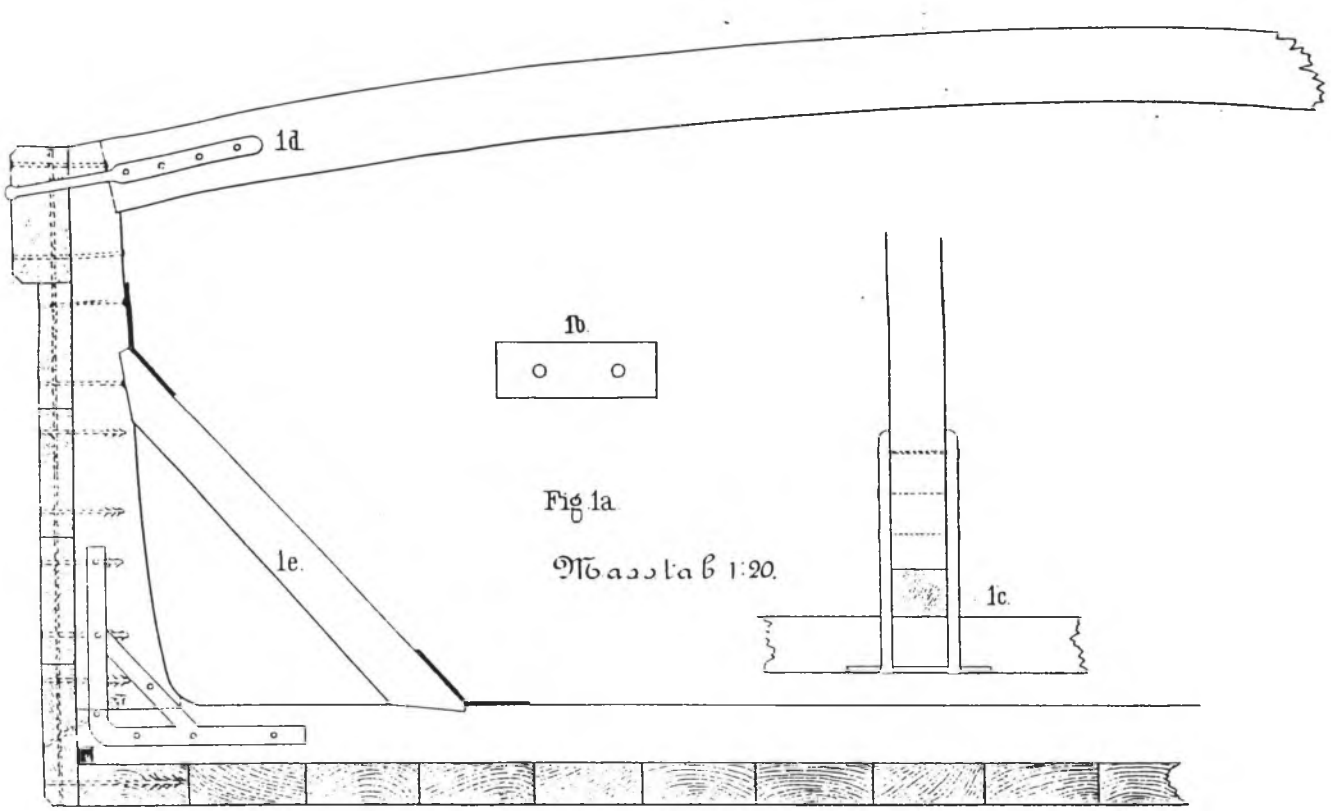
Wie schon bei der Anbringung der Planken bemerkt ist, sollen die Nähte nicht mehr und nicht weniger als 2 mm nach außen offen sein, um das Dichten zu erleichtern und die Verletzung der Nahtkanten zu verhindern.

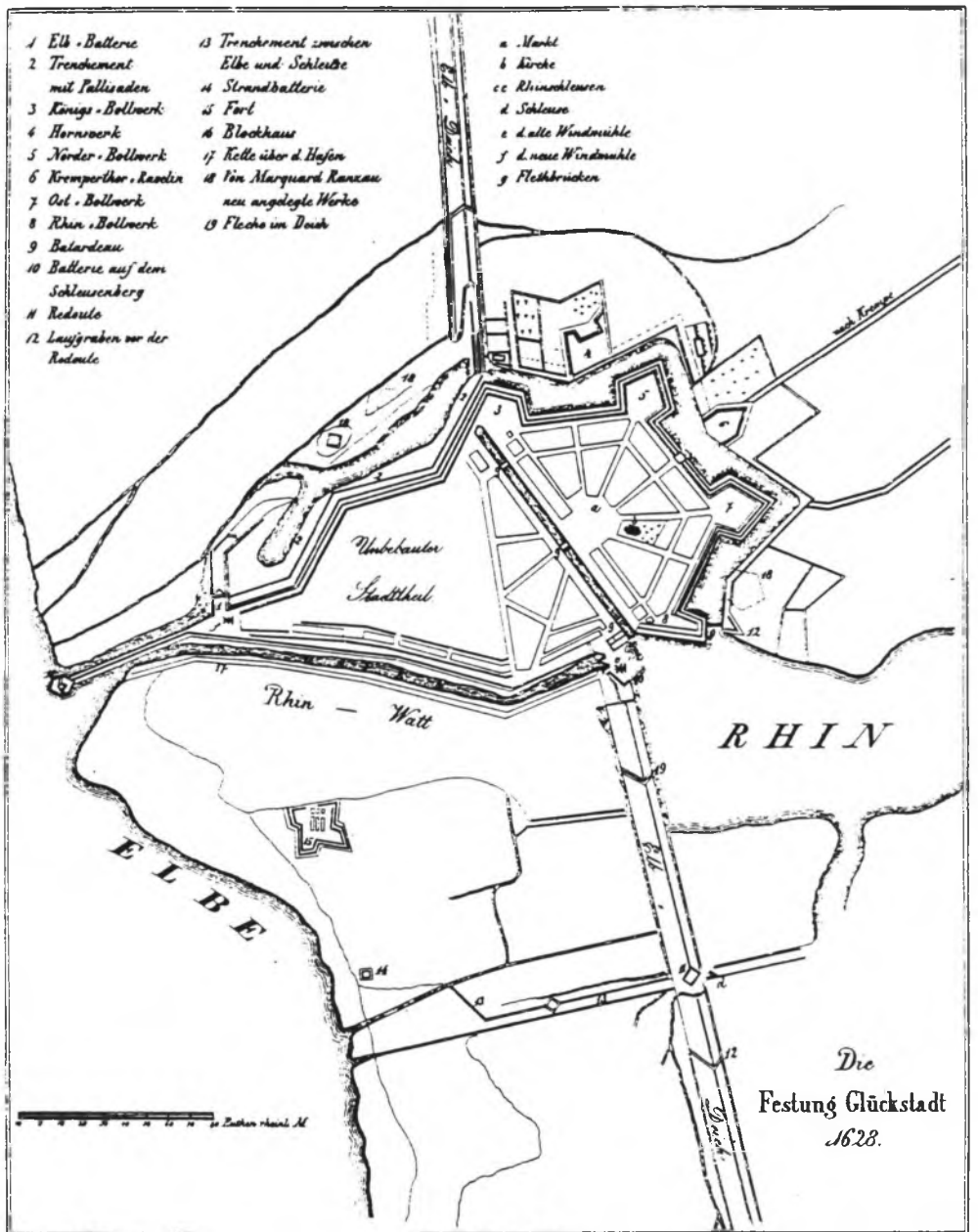
Das Dichten mit zwei Wergen genügt allenthalben, doch muß das zweite Werg so tief eingetrieben werden, daß es im Boden 13 mm und an den Seiten 10 mm unter der Außenkante völlig glatt und so fest rabattet ist, daß es einem kräftigen Hammerschlage nicht weicht.

Ein Verspünden der Nähte, wie es an der Oder gebräuchlich ist, ist zu verwerfen. Es hat bei guter Dichtung keinen Zweck und trägt nur dazu bei, die mit Spünden bedeckten Nähte eher faulen zu lassen. Im Boden hindern die Spünde das Zusammenquellen der Nähte und geben zu Lecken Veranlassung, wenn das Spund beschädigt wird.

Der Verfasser hat Boden gedichtet, welche beim Ueberbau noch kein Nachdichten nötig machten.

Nur bei sehr schlechten, blättrigen Scheeren und bei Seitennähten alter Fahrzeuge, deren Kanten vermodert und verwettert sind, kann sich ein Verspünden derselben empfehlen.





Die Residenz und Festung

1615 wurde die Elbmarsch beiderseits des Flusses Rhin eingedeicht. Spätestens im November dieses Jahres hatte der dänische König Christian IV. beschlossen, auf dem neu eingedeichten Land eine Stadt anzulegen. Hiermit wurde im Frühjahr 1616 begonnen. Am 22. März 1617 verlieh der König der kleinen Siedlung, in der zu dieser Zeit höchstens 25 Familien wohnten, Namen, Wappen und Stadtrecht. Ab 1620 wurde die Anlage zur Festung ausgebaut.

Die erste Aufbauperiode fand 1625/26 ihr gewaltsames Ende. Nach der Niederlage Christians IV. gegen die Katholischen bei Lutter wurde Schleswig-Holstein Kriegsschauplatz. Der jungen, noch schwach befestigten Stadt wurde 1627/28 die Rolle einer zentralen Verteidigungsstellung für die Herzogtümer und Jutland zugewiesen.

Nach dem Frieden von Lübeck 1629 beschloß Christian IV. die Stadt und Festung, die der kaiserlichen Belagerung getrotzt hatte, auszubauen. Glückstadt wurde zum Zentrum der dänischen Aktivität in Schleswig-Holstein und als gleichsam deutsche Residenz des Königs Operationsbasis seiner Politik gegenüber dem deutschen Reich.

Bis 1643 investierte Christian IV. Hundertausende von Reichstalern (etwa 300 Rt. kostete ein normales Wohnhaus) in Glückstadt. Ihren Höhepunkt erreichte die Bauperiode, als der König 1639 die Erweiterung der Stadt im Süden auf dem Rethhövel begann, die eine Verdoppelung des Stadtgebieites vorsah. Glückstadt war in dieser kurzen Zeit ab 1616 mit einer Einwohnerschaft von fast 1000 Familien eine der größten Städte im dänischen Reich geworden.

Der Frieden von Brömsebro mit den Schweden bedeutete 1645 das Ende dänischer Großmachtpolitik in Skandinavien und Norddeutschland. Der Gründer und Protektor Glückstadts, Christian IV., starb im Februar 1648. Seinem Nachfolger Friedrich III. fehlten die Geldmittel für die Erweiterung der Stadt. Auf dem dafür vorgesehenen Gelände auf dem Rethhövel wurde 1650–52 ein erheblich verkürzter Festungsring gezogen. Die Festung Glückstadt, die sich auch 1644/45 im Krieg mit den Schweden erfolgreich verteidigt hatte, schien uneinnehmbar. Bedeutenden Fernhandel hatte die Stadt dauerhaft nicht anlocken können, die Pläne, eine Konkurrenz gegenüber Hamburg zu werden, waren aufgegeben, aber als südlichste Verteidigungsstellung im dänischen Reich war Glückstadt unverzichtbar.

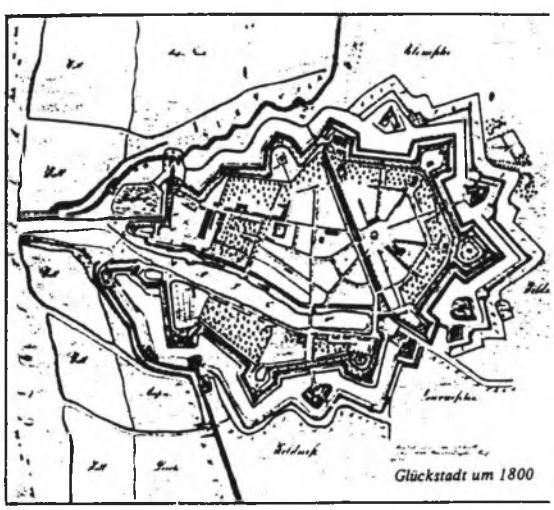
Wegen des Schutzes, den die Festung bot, wurde 1649 die Regierungskanzlei für Schleswig-Holstein von Flensburg hierher verlegt, der später eine Reihe höchster Gerichte angegliedert wurden. Damit war Glückstadt die Hauptstadt des Landes. Es verlor die obersten Justizbehörden erst 1867, als Schleswig-Holstein preußische Provinz wurde. Die Beamten der Landesregierung mit den Ober- und Appellationsgerichten, des Zuchthauses, des Zollamtes und die Soldaten und Offiziere der Garnison mit dem Leibregiment der Königin und der hier stationierten Kriegsflotte waren die wichtigste Stütze der Glückstädter Wirtschaft. Die hohen, meist adligen Beamten und Offiziere

prägten das kulturelle und gesellschaftliche Leben in der Stadt. Waren einige repräsentative Bauten Christians IV. auch schon bald verfallen, so sorgten die „hohen Herren" mit ihrem Repräsentationsbedürfnis zumindest bis zum Beginn des 18. Jahrhunderts für Ersatz[1].

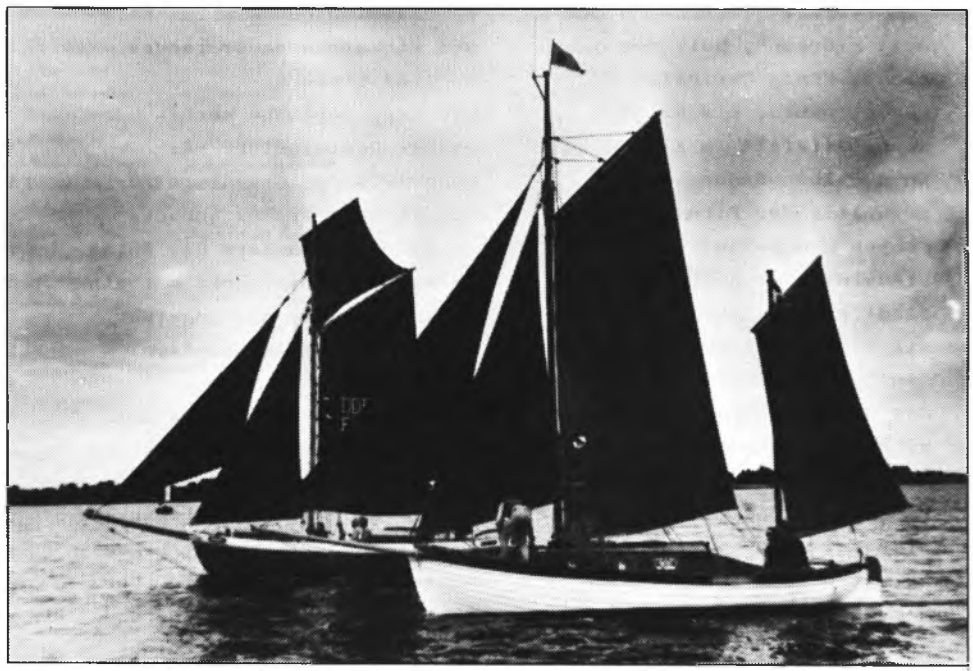
beinahe eine idealstadt

"Dat schall glücken unn dat mutt glücken", soll der dänische König Christian IV. gesagt haben, als er 1614 hochgestiefelt im Elbschlick an der Rhinmündung stand.
Er wollte der Elbe Land abringen und darauf Bauern ansiedeln, aber auch eine neue Stadt gründen.
Mit seinem adligen Kollegen, dem Schauenburger Grafen, dem das Gebiet südlich des Rhins gehörte, einigte er sich, und beide ließen 1615 einen Deich aufschütten von der Stör bei Ivenfleth, über den Rhin mit Schleusen bis zum Herrenfeld.
Der Elbe gefiel diese Einengung nicht und sie berannte den neuen Deich zum ersten Mal am 9. Dezember 1615.
"Dat veele deele wecht gahn van den niegen Dieke, dat lett de Diekmester wedder maken", für rund 20% Aufschlag auf die bisher angefallenen Kosten.
Die neue Stadt ist ein Produkt der frühmodernen Stadtplanung in der Kombination von Stadt- und Festungsbau auf der Grundlage der von Albrecht Dürer und Daniel Speckle am Anfang und am Ende des 16. Jahrhunderts am Reißbrett entwickelten Grundmuster:der Vierungs- und der Radialstadt.
Der ursprüngliche Plan der neuen Stadt an der Elbe sah eine sechseckige Radialanlage vor, deren nordöstliche Hälfte aber nur dem idealen Entwurf entsprechend ausgeführt wurde. Der von der Störmündung gezogene Deich des Königs verlief nämlich nicht direkt auf den gräflichen zu: Ungefähr 600 m vor dem Rhin wurde er zur Mündungsspitze des Marschflusses abgeleitet. Er verlief von dort flußaufwärts auf die Rhinschleuse und auf den Deich aus dem Süden zu.
Er umschloß nun ein ins Rhin- und Elbwatt hinausragendes spitzes Dreieck.
Die ursprüngliche sechseckige Radialanlage war noch 1919 die Grundlage für die Vergabe des Hafenbaues im Hauptmündungsarm des Rhins. Es war zu dieser Zeit nur ein Hafen geplant, der ungefähr an der Spitze der Bastion endete. Daraus ist zu schließen, daß der neue Ort vor allem eine Festung werden sollte. Diese wäre weit genug landeinwärts gelegen, um gegen Sturmfluten einigermaßen gesichert zu sein. Der Elbdeich hätte im Westen und Nordwesten als Vordeich ausschließlich Schutzfuntionen gegen Sturmfluten übernommen. Bei einem Deichbruch wäre die Anlage durch die Festungswälle immer noch hinreichend geschützt gewesen.
Die Radialanlage wurde im Westen nicht fortgesetzt. Der Rhin und der Elbdeich bildeten die Grenzen und bestimmten damit die unregelmäßige Form dieses Stadtviertels. Durch die Ausdehnung in Richtung Elbe wurde ein erhebliches Sicherheitsrisiko eingegangen. Die Schutzmaßnahmen gegen Sturmfluten mußten sich jetzt zwangsläufig auf die Rhinmündung konzentrieren und auf ihre südliche Seite ausweiten, wo sich ein breites Watt mit dem Rethhövel-Hügel anschloß. Das Gelände mußte nun in die Besiedlung und Befestigung einbezogen werden. Nachdem dort seit 1630 große Geldmittel für die Sturmflutsicherung und für die Stadterweiterung verschwendet worden waren, endeten die Arbeiten im Süden der Stadt 1652 mit dem Bau einer Umwallung, die kurz hinter dem Hafenbecken verlief. Ein hoher Deich als Begrenzung der südlichen Seite des Hafenbeckens schützte diese Festungsanlagen in dem tief gelegenen Gelände gegen die nordwestliche Brandung.
Wegen des noch mit Vorsetzen (=Pfahlwerk) verstärkten hohen Deiches konnte die südliche Seite nun nicht mehr als Liegeplatz oder gar als Lösch- oder Ladekai benutzt werden. In den 1652/53 gesteckten Grenzen verblieb Glückstadt bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts.
Aber auch jetzt waren die Gefahren der Sturmfluten nicht gebannt. Noch 1835, als die Verlegung der holsteinischen Regierungskanzlei von Glückstadt nach einem anderen Ort gefordert wurde, wies man auf die "mit Rücksicht auf Stürme und Überschwemmungen so höchst gefährliche Lage" der Stadt hin, da man sie trotz aller Bemühungen noch immer nicht hatte sichern können.
"Menschliche Kräfte", so heißt es in der Denkschrift, "haben hier nicht bloß mit der Natur zu kämpfen, sie sollen eine ganz falsche Anlage gegen dieselbe verteidigen."
Sturmfluten und Überschwemmungen wüteten regelmäßig in und um Glückstadt.
Darüber mehr im nächsten Jahr wenn Sie mögen.

Gerhard Köhn
Stadtarchiv Soest


Glückstadt um 1800

Die dänische Drivkvase "Beth" aus Bregnör trifft zum ersten Mal DDR- Zeesboote auf Fejö(F.:Hansen)



Zeesboote segelten gemeinsam mit Drivkvasen

Am 11. August 1990 gab es ein kleines, maritim-historisches Ereignis: Zeesboote aus Mecklenburg und Vorpommern trugen zusammen mit dänischen Drivkvasen im Smalandsfahrwasser vor der Insel Fejö eine Wettfahrt aus.
Die Geschichte begann so:
Ein Liebhaber alter Fischereifahrzeuge in Dänemark, Ulf Brammer aus Langebaek, brachte alljährlich die noch vorhandenen dänischen Zeesboote, die sogenannten Aaledrivkvasen, zu einem "Treff" in Dybvig auf Fejö zusammen. (Hier wurden übrigens jahrzehntelang auf der traditionellen Bootswerft der Familie Mortensen gute Drivkvasen gebaut). Ulf Brammer wußte von den großen Zeesboottreffen an der pommerschen Küste, an ein Zusammenkommen der verwandten Bootsklassen aber war bisher nicht zu denken...
Erst zu Jahresbeginn 1990 kamen durch Segelfreunde aus Norddeutschland erste Kontakte über die Ostsee zustande, und ein neues Kapitel in der Geschichte der Zeesboote konnte beginnen.
Die alte Ceschichte begann eigentlich schon vor hundert Jahren: Die ursprünglich nur in Vorpommern verbreitete Netzfischerei mit quertreibenden Segelbooten wurde von den Fischereiämtern der pommerschen Seestädte scharf reglementiert. Das führte zu periodischen Auswanderungswellen überzähliger Zeesenfischer nach Mecklenburg, Holstein und auch nach Süd-Dänemark.
Der praktische Zeesboottyp wurde von den dänischen Fischern bald anerkannt und nachgebaut. Um 1920 gab es viele hundert dieser meist neun Meter langen und drei Meter breiten, gaffengetakelten, wetterfesten Fischereifahrzeuge.
Besonders um die Orte Nysted, Kalvehave, Vordingborg und Kolding waren sie anzutreffen. Auch ehemalige pommersche Fischerfamilien, wie die Permins in Kalvehave, zeugen von der Verwandtschaft innerhalb der südlichen Ostseegebiete.
In diesem Sommer war man nun glücklich zusammengekommen: Sechs Zeesboote aus Pommern und Mecklenburg und fünf Drivkvasen aus Dänemark lagen Bord an Bord im idyllischen Fischereihafen Dybvig auf Fejö.
Auch eine Jubilarin war eingetroffen: die vor 70 Jahren in Dybvig gebaute Kvase "Vitura" aus Lübeck.
Es war ein wahres dänisch-deutsches Volksfest: Inselrundfahrt, Festmahl - vom Insengastwirt spendiert - viele Flaggen und viel Bier, und schließlich eine bildschöne Wettfahrt bei leichter Brise. Die Boote zeigten alles Tuch und segelten schließlich fast gemeinsam über die Ziellinie am alten Lotsenkutter "Sampo": Museumsdrivkvase "Victoria", Drivkvasenneubau "Klara" und die pommersche Favoritin "Nordstern".
Einige Smakkejollen mit traditionellem Rigg rundeten das hübsche Bild ab.
Es war eine Freude für alle Zeesbootleute und Liebhaber alter Segelschiffe!

Ulf Brammer, Langebaek und Georg Grahlmann, Wismar.

Aus Ueckermünde erreichte Fritz Brunner dieser Brief von Peter Milstrey:

Die Segelheuer waren für Einfachheit und Zweckmäßigkeit bekannt. Ich besitze die gleiche Bauübersichtszeichnung von diesem Boot, aber in einem größeren Maßstab. Bei näherer Beschäftigung mit dieser Zeichnung ergaben sich mehrere Unterschiede.

Bei uns am Haff gab es nicht diese breiten Seitendecks. 8 cm breite Schandeckel waren und sind noch heute die Regel. Diese breiten Seitendecks erhöhten zwar die Sicherheit, aber die alten Fischer am Stettiner Haff lehnten es ab. Grund: Schlechtes Arbeiten mit dem Fanggeschirr, Verkleinerung des Arbeitsraumes, weil 2 Paar Riemen, Stakstange, Netzbocken und Takelage gelagert werden mußten. Das Achter- und Vordeck der Zeichnung entspricht nicht dem Original. Das Achterdeck, der Borken, ein typisches Kennzeichen eines jeden Heuers, war aus dünnen Brettern geklinkert und dadurch ewig wasserdicht. Das Vordeck war ebenfalls anders. Unterhalb des Dollbaumes lag ein quergedieltes Bretterdeck auf angenagelten Hölzern. Dadurch konnte das

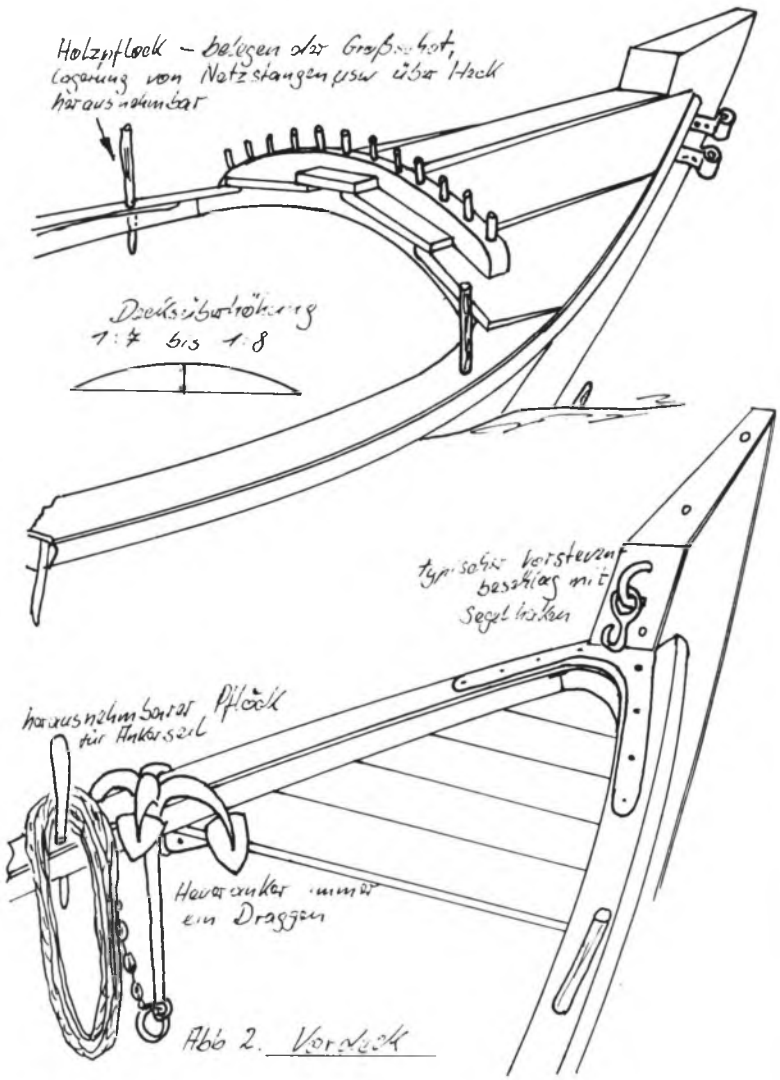
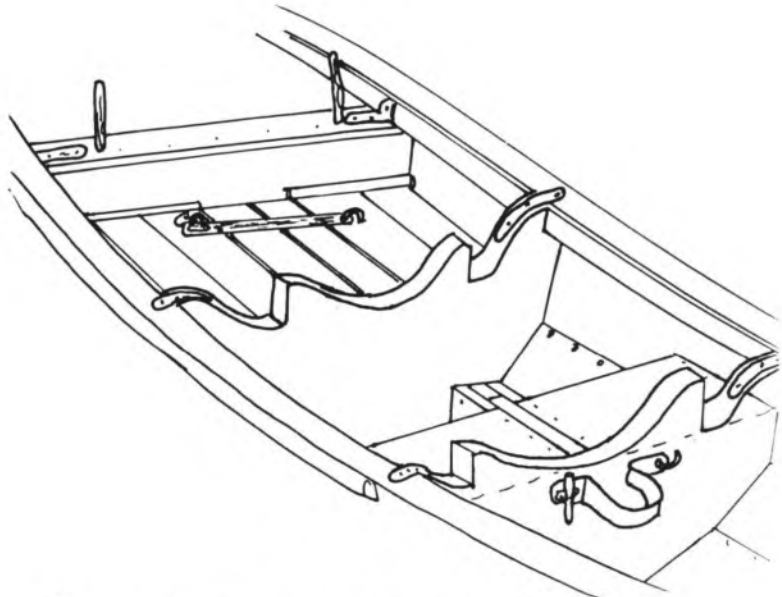


Abb 2. Vordeck

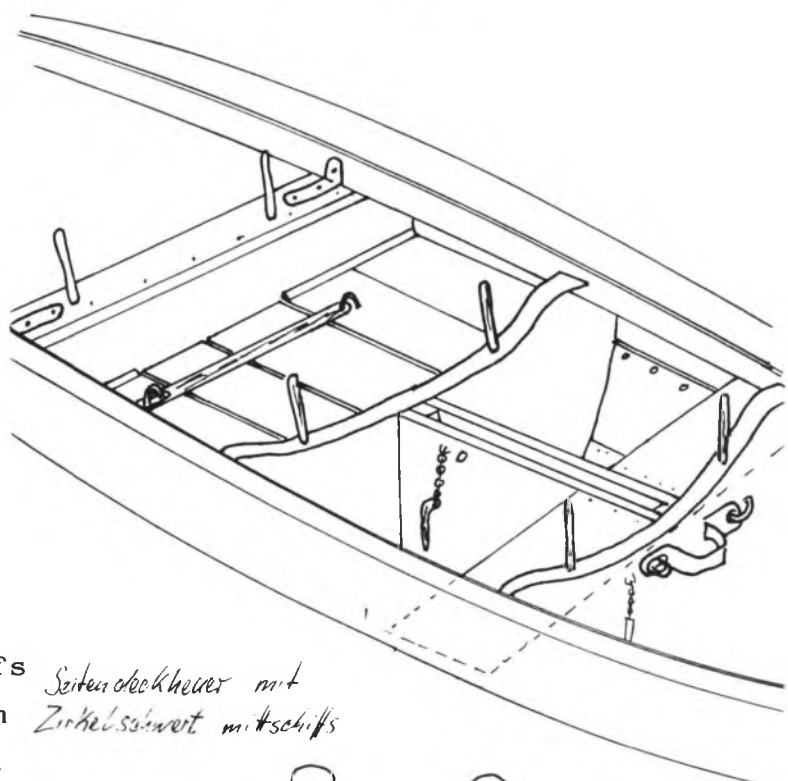
Ankermanöver und andere Arbeiten im Vorschiff erleichtert werden. (Abb. 1 und 2)

Auf den Segelheuern am Haff wurde entgegen der Zeichnung meistens ein 1,6 bis 1,8 m langes und 35 bis 40 cm breites Steckschwert verwendet. Durch den kleineren Schwertkasten wurde die Mittelkist geräumiger. Was aus der Zeichnung nicht hervorgeht, sind die 2 - 4 schweren Feldsteine in der Mittelkist. Dieser etwa 150 bis 200 kg schwere

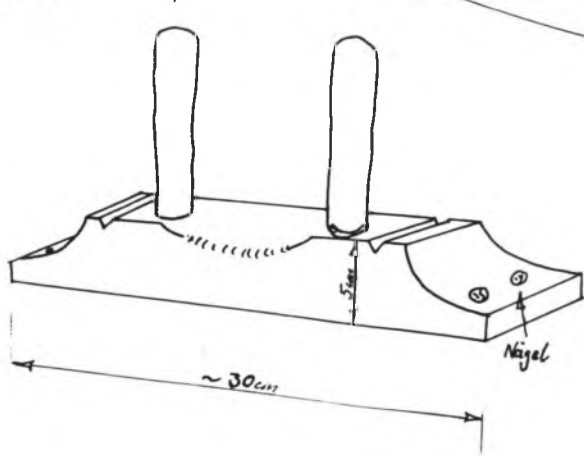
Ballast lag zwischen zwei Kanthölzern eingekeilt.
Später, in den dreißiger Jahren, als die Motorisierung begann, stand hier der Motor, und die Steine wurden überflüssig.
Nach Aussage der alten Fischer waren Seitendecks und Zirkelschwert bei den meisten Boddenheuern vorhanden. Diese Boote wurden aber schon meist nicht mehr am Haff gebaut.
Schon in Lassan, Wolgast und Freest bauten Bootsbauer Heuer wie Sie einen besitzen. Der Heuer ist aber ein Haffboot, 1840 das erste Mal erwähnt.
Auswandernde Fischer und Bootsbauer brachten ihn 1860 nach Lassan, 1870 nach Wolgast, 1890 nach Peenemünde, 1885 nach Ribnitz, 1905 nach Wismar und erst 1947 nach Rostock.
Nach Wolfgang Rudolph ist in Rostock (bzw.Warnemünde) nie ein Heuer gebaut worden.
Aus der Zeichnung geht auch die obere Form der Däkenschweffs nicht hervor. Diese wurden beim Dollbaumheuer mit Einschnitten, bei Seitendeckheuern mit Bohrungen für Holzpflöcke versehen (Abb. 3). Hier wurde die Antriebsausrüstung sicher gelagert.
Da Sie mir in Bodstedt erzählten, Schwierigkeiten mit dem Rudern des Bootes zu ha-

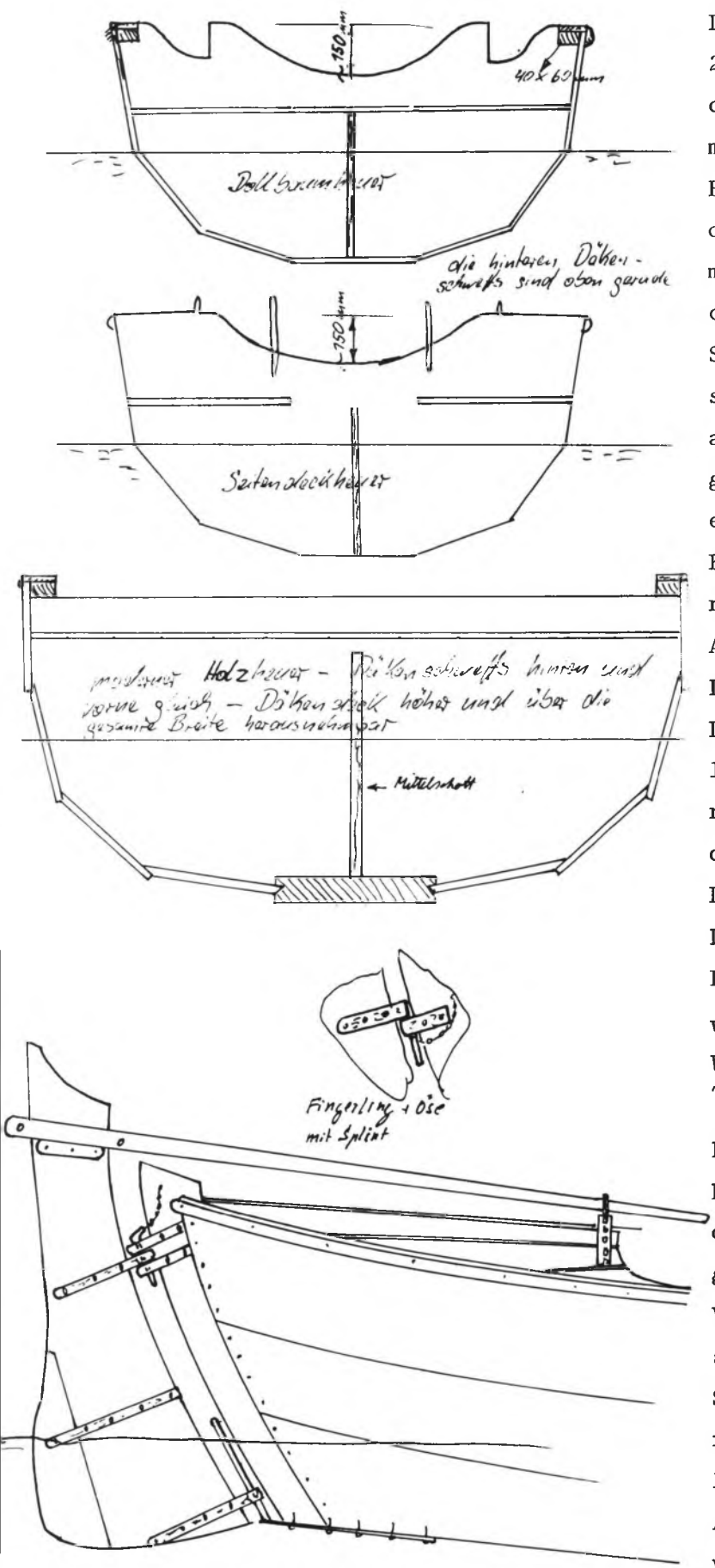


Dollbaumheuer mit Steckschwert und typischen Bootsfügen mittschiffs



Seitendeckheuer mit Zirkelschwert mittschiffs





ben, einiges dazu:
Diese Heuer hatten meistens 2 Mann Besatzung. Auf der vorderen Ducht ruderte der Vormann sitzend-ziehend, der Hintermann auf der Achterducht sitzend-schiebend, jeder mit zwei Riemen. Es wurde auch oft mit einer 3 - 4 m langen Stange im flachen Wasser gestakt. Die Riemen sind bis auf den heutigen Tag gleichgeblieben. Sie bestehen aus einer ungefährt 2,5 m langen Kiefernstange mit einem aufgenagelten Blatt aus Eiche oder Alu-Blech von 50 bis 75 cm Länge und 17 bis 24 cm Breite. Die Riemen wurden an der Dollenstelle oft mit Leder umnagelt. Die Riemenlager auf dem Boot bestanden aus dem Dollholz und ein oder zwei Dollen (Buchenpflöcke)(Abb.4) Eiserne Gabeldollen wurden und werden heute auch nicht benutzt. Wenn gerudert wurde, lag die Takelage abgebaut im Boot.

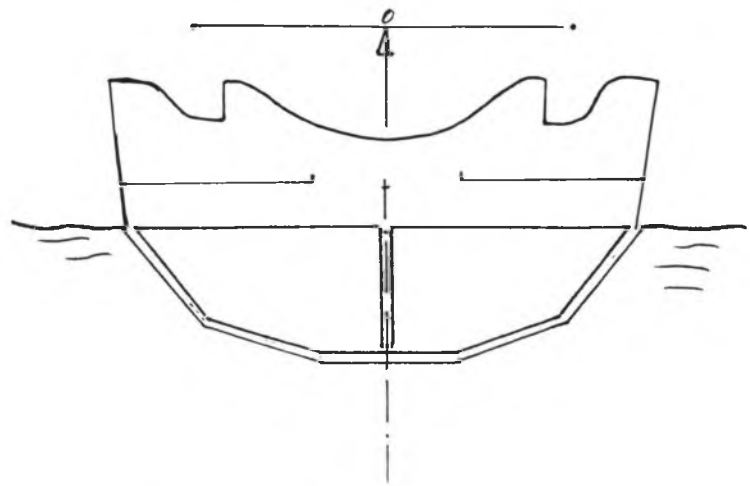
Die Segelausrüstung war in Ruhestellung ohne Spriet um den Mast gewickelt. Sollte gesegelt werden, nahm der Vormann die Mast-Segelrolle, steckte den Mastfuß in die Spur vor dem Segelschweff, richtete den Mast auf und legte die Mastschelle vor. Auf Ihrer Originalzeichnung wird der Mast hinter dem

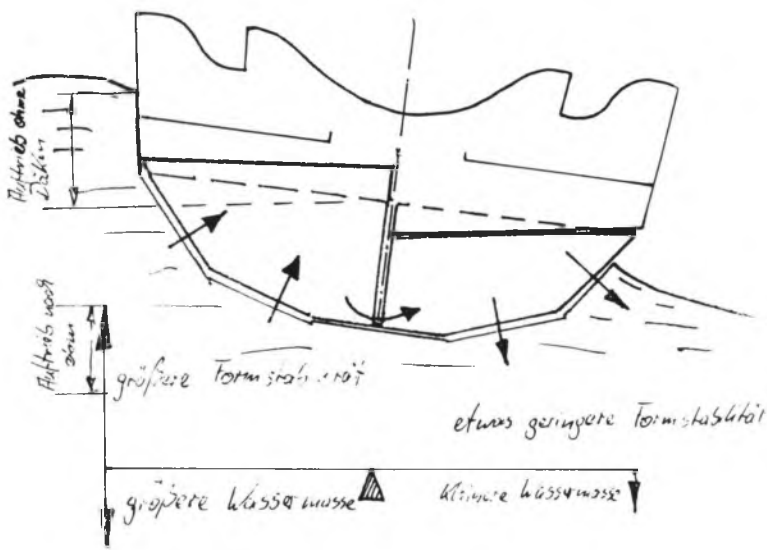
Segelschweff durch das Duchtloch gesteckt. So läßt sich der Mast bei bewegter See nur schwer einsetzen. Steht der Mast, wurde die Fock abgewickelt und am Vorstevenhaken eingehakt. Das Sprietsegel wurde ausgerollt, die Sprietstange ins Segelauge gesteckt, hochgedrückt und unten am Mast in den Augstropp gesteckt. Mit einfachen Schoten wurden die Segel bedient, die Segelfallen nur selten benutzt. Umgekehrt wurde abgeriggt.

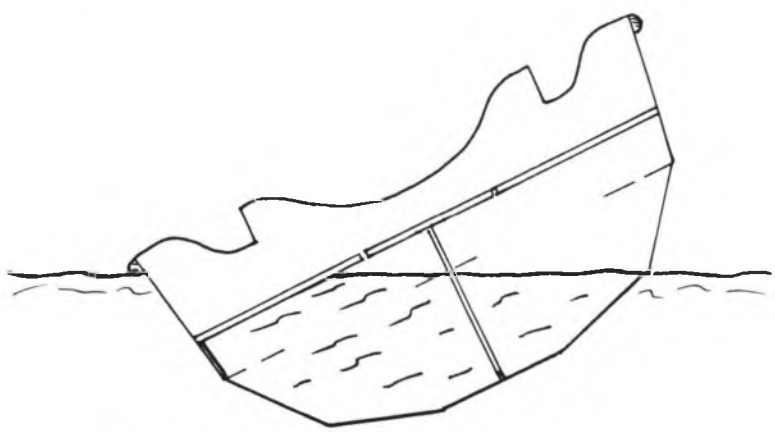
Ihre Frage zur Ruderanlage und zum Däken ist leicht beantwortet: Das Ruder wird oben und unten am Steven gelagert. Der Mittelbeschlag ist ein Festigkeitsbeschlag für das aus zwei Teilen bestehende ungefähr 25 mm dicke Ruder. Der untere Achterstevenbeschlag reicht bis über die Wasserlinie, um das Ruder leichter einhängen zu können. Der obere Stevenbeschlag besteht meist aus zwei Ösen mit einem an einer kurzen Kette befestigten Vorsteckbolzen. Dadurch wird ein Aushaken des Ruders verhindert. Es gibt aber auch die Fingerlingausführung, (Abb. 5).

Zum Däken: Der Däken ist nicht nur Fischkasten. Er besitzt eine enorme Bedeutung für die

Abb. 6. Dähken im Seegang

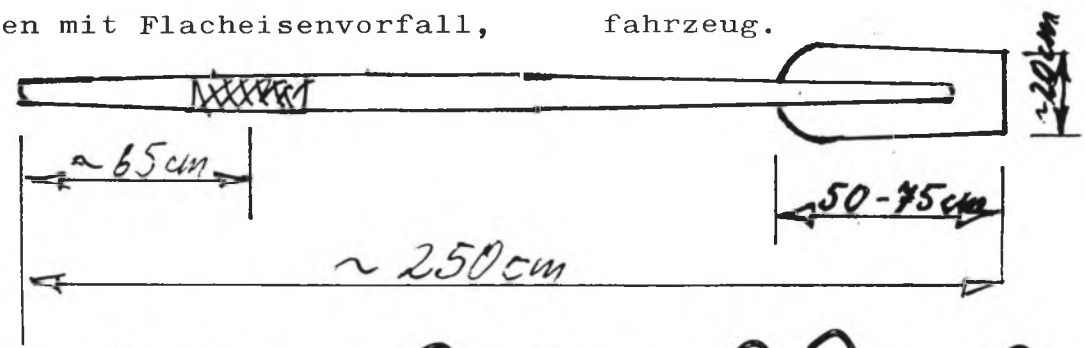


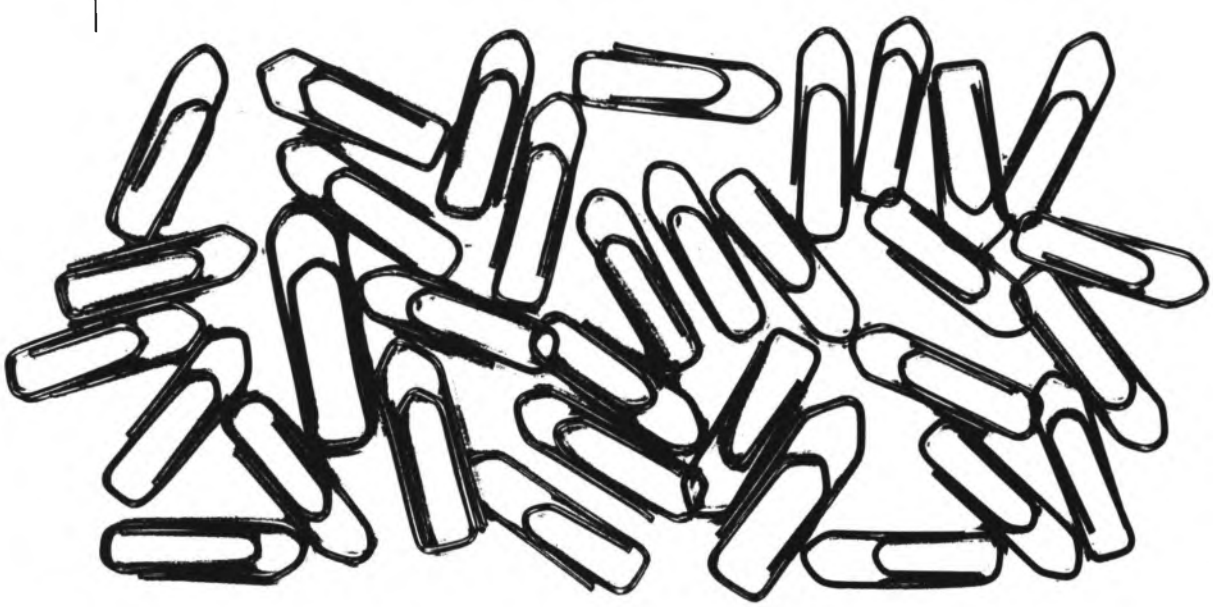




Diese Segelheuer konnten max. bis zur Schweißleiste gekrängt werden, wird weiter gekrängt, läuft das Boot über den Schandeckel voll Wasser. Der Däken ist durch die Schweffs und die feste Abdeckung relativ sicher.

See-Eigenschaften, was von vielen Menschen verkannt wird. Beim Umbau ehemaliger Fischheuer bei uns zu Sportbooten wundern sich die neuen Besitzer immer wieder über den Verlust der guten Fahreigenschaften. Die Ursache: Der Däken wurde dichtgemacht. Die Fischer bei uns sagen: "Der Däken hält den Heuer fest". Abgesehen von der Form der Däkenschweffs ist der Fischkasten richtig dargestellt. Die Abdeckbretter waren an den Seiten fest und wasserdicht. An beiden Seiten des Mittelschotts befand sich ein loses Abdeckbrett. Diese konnten mit Flacheisenvorfall, Krampe und Vorhängeschloß verschlossen werden. Neue hölzerne Motorheuer haben gerade Schweffoberkanten und nur herausnehmbare Abdeckbretter. Sie werden ja auch nicht mehr gesegelt.
Ihr Däken faßt ungefähr 0,2 bis 0,25 cbm Wasser. Wäre der Däken dicht, müßte man mit 200 bis 250 kg Ballast ausgleichen.
Sie sehen, über so ein kleines Boot könnte man Bücher schreiben, und ein alter Segelheuer wird nicht alle Tage nachgebaut. Der Heuer, meist aus Stahl gebaut, ist bei uns am Haff das wichtigste Fischereifahrzeug.





Heuer im Winterlager (zeitgenössisches Photo)

BOOTSBESCHICHTUNG MIT GLASFASERKUNSTSTOFF
von F.P.Plaschke,Verlag Klaus W.Voss, Uetersen 1983,148 S.,DM 28.-

Als sich mit dem Aufkommen der GfK-Bauweise die Möglichkeit abzeichnete,ältere, undicht gewordene Holzschiffe zu neuem Leben zu erwecken,war man zunächst euphorisch.Jahre später war die Methode in Verruf gekommen,das Wort vom Leichenhemd machte die Runde.Heute kann man rückschauend sagen,daß für die meisten Fehlschläge falsche Technik,mangelnde Vorbereitung und überzogene Erwartungen die Ursache waren.Inzwischen zeugen zahlreiche gelungene Beschichtungen von der Leistungsfähigkeit der Methode.
Wie man's richtig macht,steht in diesem Fachbuch,welches sehr ausführlich auf die erforderlichen Voraussetzungen und Vorbereitungen eingeht.Es sagt auch klipp und klar,was machbar ist und weist auf die Grenzen des Verfahrens hin.Besonders eingehend wird der Leser mit den verwendeten Materialien vertraut gemacht.
Der Band ist gleichermaßen eine Entscheidungshilfe für den noch zögernden Bootswerker wie ein verläßlicher Leitfaden durch die praktische Ausführung.Solche hervorragend bebilderten und sachverständig abgefaßten Ratgeber würde man sich für viele Spezialthemen wünschen.

Wolfgang Bühling

Berichtigung zu Heft Nr.42
Seite 5,Fischereifahrzeug
der Wesermündung.

Selbstverständlich ist der Linienriß nicht in einem Viertel sondern in einem Vierzigstel seiner natürlichen Größe dargestellt. FB

REISE QUARTIER IN GOTTESNAAM

-Niederdeutsches Seemannsleben in der Zeit der Segelschiffahrt-,von Richard Wossidlo,Westholsteinische Verlagsanstalt Boyens&Co.,Heide 1981,300 S., DM 17,8o

Der Warener Oberlehrer Richard Wossidlo hatte seit Ende des 19.Jahrhunderts Aufzeichnungen zur Mecklenburgischen Volkskunde betrieben,die später in etliche, heute als Standardwerke geltende Veröffentlichungen einflossen.In den zwanziger Jahren führte Wossidlo systematisch Gespräche mit den damals siebzig- bis achtzigjährigen Überlebenden der etwa 188o zu Ende gegangenen Blütezeit der Mecklenburgischen Segelschiffahrt.Das Vertrauen,das er damals bereits in Mecklenburg genoß,öffnete ihm den Weg in die Häuser der alten Fahrensleute.Um 193o hatte Wossidlo etwa 4o Kästen mit Tausenden von Notizzetteln gefüllt,die er bis zu seinem Tod 1939 noch zu einer sachlich gegliederten Reinschrift ordnen konnte.Die Herausgabe unter dem Titel Reise,Quartier war dann Dr. Paul Beckmanns im Jahre 1943 vorbehalten.
Das Konzept des Buches stellt die in Mecklenburger Platt wiedergegebenen Originalzitate der befragten Zeitzeugen neben verbindende Texte des Autors in Schriftdeutsch.
Von der Thematik her hat Wossidlo,der Segler bedauert dies,die Ergologie,also die Arbeits- und Gerätekunde des Seemanns, ausgeklammert.Der Schwerpunkt liegt auf der Lebensweise und dem Weltbild des Seemanns,also der Soziologie im engeren Sinne.
Auf diesem Gebiet spannt sich allerdings ein weiter Bogen von Anmustern und Heuer

über Singen an Bord,Essen und Trinken, Freizeitgestaltung,Leben an Land bis hin zur seemännischen Glaubenswelt.
Wer sich für das Leben der alten Segelschiffsleute interessiert,und welcher Gaffelfreund täte das nicht,für den gehört Reise,Quartier zu den klassischen Standardwerken.

Wolfgang Bühling

AMPHITRITE

von Ewald Kruse,Koehlers Verlagsgesellschaft,Herford 1990,71 S.,DM 34.00

1976 brachte das Deutsche Jugendwerk zur See "Clipper" einen Dreimastschoner in Fahrt,der nunmehr in der 15. Saison Törns für Jugendliche und interessierte Erwachsene in der Ostsee durchführt.Über die Historie dieses 1887 bei Camper und Nicholson gebauten,ehedem zweimastigen Rennschoners waren ursprünglich Gerüchte und Legenden im Umlauf, gab es offene Fragen und Unklarheiten.Dies ließ den Berliner Ewald Kruse nicht ruhen.Jahrelang opferte er einen großen Teil seiner Freizeit,um der Geschichte des Schiffes in mühevollen Recherchen nachzuspüren,wertvolle Dokumentaraufnahmen in Archiven auszugraben und überlebende Zeugen zu befragen.
Es gelang dem Autor,eine nahezu lückenlose Geschichte des über hundert Jahre alten Schiffes aufzuzeichnen.Und diese ist besonders interessant und lesenswert. Denn Amphitrite tat nicht nur die ersten dreißig Jahre ihres Daseins Dienst als Rennyacht unter dem Stander der Royal Yacht Sqadron,die als der exclusivste Segelclub der Welt galt.Ein wechselvolles Schicksal durchlief das Schiff,wobei ihm auch Tiefpunkte,wie etwa der Einsatz als Ballonsperre im zweiten Weltkrieg nicht erspart blieben.In den Fünfziger Jahren erlebte es,nunmehr als Dreimastschoner, eine Renaissance als Yacht und Filmschiff. Der Band ist erfreulich ansprechend ausgestattet,insbesondere kommt dies bei der Reproduktion der historischen Fotos zur Geltung.
Der Band ist nicht nur Erinnerungsbuch für ehemalige Mitsegler und schiffahrtsgeschichtliches Dokument über die älteste Segelyacht der Welt.Er ist auch eine Einladung an den Leser,einmal selbst auf einem traditionellen Segler anzuheuern.

Wolfgang Bühling

BORGMESTEREN I AALBORG

In 1342 gab der König Valdemar Atterdag der Stadt Aalborg das Stadtrecht. Die Stadt ist tatsächlich noch älter, denn es gibt Zeugnisse davon, dass sich die Wikinger vor etwa 1300 Jahren an Lindholm Høje im nördlichen Teil der heutigen Aalborg siedelten.

In 1992 werden wir ein "Doppeljubiläum" feiern: 2x650 Jahre, um die 650 Jahre mit Stadtrecht und die 1300 Jahre der Wikingersiedelung zu markieren.

Das Jubiläum wird mit verschiedenen Festlichkeiten gefeiert, und um die maritime Zugehörigkeit der Stadt zu unterstreichen, wird ein grosszügiges Holzschifftreffen vom 3. bis 5. Juli im Aalborger Hafen stattfinden.

Es sollte uns deshalb freuen, euch im obenerwähnten Zeitraum in Aalborg zu sehen, wo der Hafen in ein richtiges "Holzschiffmilieu" umgestaltet sein wird. Ihr dürft natürlich gern den Besuch mit mehreren Tagen erstrecken und es mit einer Limfjordfahrt kombinieren.

Aalborg ist eine rege Industriestadt, die aber auch sehr gute Freizeitsangebote hat. Theater, Musik, Museen ziehen viele Touristen an. Daneben ist Aalborg wegen der vielen guten Restaurants, Diskotheke und Nachtklubs berühmt - und ist ihrem Beiname "Paris des Nordens" gerecht. Die Kinder und die Jugenliche ziehen selbstverständlich den Zoo, den Vergnügungspark Tivoli und das neue Wasserparadies "Vandland" vor. Der Hafen - unter den grössten in Dänemark - liegt mitten in der Stadt, weshalb die Seeleute gern Aalborg besuchen.

Wir freuen uns, euch in 1992 in Aalborg zu begrüssen.

Mit freundlichem Gruss

Kaj Kjær
Bürgermeister

Die Termine für das Ewertreffen `91 stehen fest! Das Museum für Hamburgische Geschichte lädt ein: 15.Juni - Ewercup-Regatta von Glückstadt nach Hamburg 16.6.-23.6. Jeden Tag volles Programm mit Markt, Musik und Zauberkünstlern bis der Morgen graut. 22.6. - Große Feier für die Gaffelcrews mit Ewercup-Verleihung und Tanz.

Anmeldung für flachbodige und Mast legende Gaffelschiffe: Jan Koberstein, 040 / 880 0374

Da soll noch einer sagen, daß Museen verstaubt sind -

die Sammelmappe

ALLE SCHIFFE DER FREUNDE DES GAFFELRIGGS

Die lange erwarteten ersten 13 Schiffsblätter unserer Loseblatt-Sammelmappe sind erschienen. Acht Exemplare zum Kennenlernenliegen für alle Bezieher dieser PIEKFALL-Ausgabe bei. Wer weitere Bögen haben möchte, kann sie gegen eine Aufwandsentschädigung von DM 2.- pro Stück plus Porto für sorgfältigen Versand bestellen bei Margot Harder (Adresse S. 2).

Damit die Serie laufend ergänzt werden kann, z.B. auch als Präsentationsmappe der Museumshafen-Vereine, rufen wir alle Eigner unter den Freunden des Gaffelriggs auf, uns Daten, Risse, Geschichte und Fotos ihrer Schiffe zu schicken. Im Laufe der Zeit ergibt sich so ein einzigartiges Nachschlagewerk!

Die Premieren-Schiffe sind:

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

10 STÜCK MASTRINGE - ESCHE- INNENDURCHMESSER 28 CM
1 SAISON GELAUFEN STÜCK DM 15,--

1 ROLLFOCKBESCHLÄGE BRONZE " WYKEHAM MARTIN"
GROBE AUSFÜHRUNG BIS 30 QM SEGEL
1 SAISON GELAUFEN DM 350,--

TEL. NR. 040/ 550 67 40

NEU NEU NEU NEU NEU NEU NEU NEU NEU NEU

TOPLICHT-Ausrüstungskatalog 1991 mit 224 Seiten: Beschläge für Deck und Innen aus Bronze, Messing Stahl feuerverzinkt, Werkzeuge, Materialien, Öfen, Lampen, Pumpen u.v.m.
Katalog kommt prompt für 8 Mark (bitte als Scheck)!

AUSBILDUNG AUSBILDUNG AUSBILDUNG AUSBILDU

Zum 1.August 1991 suchen wir für unseren Ausbildungsplatz "Kaufmann im Groß- und Außenhandel" möglichst einen bereits vom Gaffelvirus (lat. Virus navis antiquae) infizierten jungen Menschen (♀♂), der sich durch den täglichen Umgang mit frischem Holzteer unkonventionell auf die Konventionen des (Berufs-)Lebens vorbereiten möchte.

Biete Hand gegen Koje
deutsche Nordseeküste
Handwerker mit Sportbootschein
Horst Waschko, An der Bahn 1,
4953 Petershagen - Tel: 05702/9521

Mit zwei Kindern ist unsere kleine, offene, holländische

SEGELSCHOUW

leider zu klein. Deshalb suchen wir einen liebevollen Käufer. Gebaut 1976 in Eiche bei v.d.Meulen. Rumpf 6.20 m + 0.70 Bugspriet + Ruder, Groß + Fock weiß, Genua braun, Holz außen sorgfältig mit Owatrol gestrichen, Honda 4-Takt 9 PS AB im Schacht, alles gut in Schuß, VB: 12.000 DM, liegt in HH-Finkenwärder, Tel: Peter Fiedler 05331-71640

das logbuch

ZEITSCHRIFT FÜR SCHIFFSBAUGESCHICHTE UND SCHIFFSMODELLBAU

Seit 1984 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.
Rübezahlweg 21, D-5790 Brilon-Gudenhagen

Siegfried Fornacon / Gerhard Salemke
LÖMMEN UND BUKER
Volkstümlicher Schiffbau in Ost- und Westpreußen
Format 200 x 272 mm, 224 Seiten, 60 Fotos, ca. 200 Zeichnungen, 2 Faltpläne 1:50 · 85,00 DM

Werner Dammann
DAS GOKSTADSCHIFF UND SEINE BOOTE
DIN A4, 17 Seiten Text, 4 Fotos, 19 Tafeln, 8 Faltpläne (5 x 1:50, 3 x 1:20) 37,50 DM

Ich verkaufe meinen Colin Archer, Lotsenkutter, Baujahr 1929 in Risör, Norwegen, Eiche auf Eiche 10,5 (13,5) x 4,0 x 1,8 m, Sabb 2-Zyl. Diesel mit Verstellpropeller & viel sinnvollem Zubehör.
Das Schiff ist kerngesund & komplett ausgerüstet für Weltumseglung. Zur Zeit ist es im Museumshafen Oevelgönne in HH- Altona zu besichtigen.Anmeldung! Mehr Information schicke ich Euch zu, 02524/ 2411.
ANNEMOR kostet 90.000 DM.

Ein/e Bootsbauer/in wird gesucht.
Die Fachkraft sollte über genügend Erfahrung verfügen, um zB den Vorsteven eines 20 m-Schoners auszuwechseln. Planken, Spanten, Decklegen usw. sind anfallende Arbeiten bei denen ausreichend Hilfskräfte zur Verfügung stehen. Es handelt sich um ein ca. 4-6 monatiges Projekt auf den Kanarische Inseln. Für Unterbringung in einem Haus, sowie Flugkosten etc. ist gesorgt. Interessen schreiben kurz an J. Pohl Im Erlengrund 31 , 4722 Enigerloh , 02524/ 2411.

„Collina"
Gaffelkutter
Bj. 1938
in Västerwik / Sweden

Rumpf: Lärche u. Eiche
komplett renoviert;
neues Schanzkleid;
- Teakdeck massiv

Masse:
L.ü.a. = 10,30 m ; L.ü.D. = 8,70 m ; B. = 3,13 m
Tiefgang = 1,70 m ; Bruttogew. = 9 t

Motor: Volvo Penta MD 2, Bj. 1970
renovierungsbedürftig

Besegelung muß komplett erneuert werden, da neues Rigg. Pläne u. Mape vorhanden.

Innenausbau muß fertiggestellt werden; Material und Geräte vorhanden - wie Kompaß, Walker-Log; Messingherd m. Backofen; Nirospüle; Toilette; Beschläge-Messing u.a.

Ferner an Bord:
Rettungsinsel u. Bombard-Schlauchboot; neuer Bügelanker + kette; Schwimmwesten u.v.m.

Liegeplatz: Südtürkei in Kemer

Kleiner Holz-Segler

6,50 m., Esche geklinkert, Spiegelheck, Gaffeltakelung. Ehem. Lotsenversetzboot Bj. ca. 1952. 9-PS Janmar-Einbaudiesel, drei Kojen, Kompaß, Echo, Winterwagen, DM 8.000,- Tel. Bremen 0421/70 52 28 (öfter versuchen) Foto auf Anfrage

Sehr geehrter Interessent!
Wir suchen einen Käufer für unseren Gaffelkutter "Collina".
Ein Miteigner ist "ausgestiegen", und wir selbst haben Familienzuwachs bekommen, so daß es für uns zeitlich und finanziell nicht mehr möglich ist, das Schiff fertigzustellen.
Der Rumpf ist komplett saniert inkl. neuer Ventile, und dicht; Schanzkleid und Luken sind neu; sämtliche Renovierungsarbeiten können in einer Diaserie belegt werden. Das letzte Mal war das Schiff im April 1990 aus dem Wasser und ist mit neuem Unterwasseranstrich versehen worden.
Wir stellen uns einen Liebhaber für alte Holzschiffe, einen Holzwurm sozusagen, als Käufer vor. Der Preis ist Verhandlungssache, uns ist es wichtig, daß die "Collina" fertiggestellt wird.
Auf eine Kontaktaufnahme freuen sich
Susanne und Josef Reinle
c/o Ch. Kortegast - Rennweg 21
D-8500 Nürnberg 20 - Deutschland -

Ein Norwegischer Spitzgatter aus 1896.
10 x 3,60 x 1,20.
Ein sehr gepflegtes Schiff.
Der Preis ist Verhandlungsache.
Nähere Einzelheiten verfügbar.

E. G. KLEINHERENBRINK
Binnendijk 122
6852 HV Huissen
Tel. 085-257522

"NAVIGA" Co Ltd

Yacht Brokers & Agents

CHARTERS
- skippered and bareboat charters. The range of yachts from 25' to 50' ;
- crewed yachts and sailing ships charters over 50'

CREW AGENCY
- the supply of professional yacht crew - Captains, Engineers, Mates, Deckhands, Steward/esses etc.

NAVAL ARCHITECTS, YACHT DESIGNERS AND BUILDERS
- new yachts, refits, repairs
- traditional craftsmen available

YACHT DELIVERIES
- any size or class of vessel delivered worldwide by qualified ocean yacht masters and crews.

PRICES COMPETITIVE

Please contact: "NAVIGA"
Adress: P.O. Box 78, Pl-81 969 Gdynia 2,
Telephone (058) 274123, 274125
Telex 54519 navig pl, Telefax (058) 274067

In eigener Sache:
Gesucht wird eine neue
Monteur/in,
denn das PIEKFALL möchte
auch in Zukunft
lay-outed werden.
Lustige Leute melden sich
bitte bei Monika Klüdas
(siehe Impressum)
oder Jan Koberstein
880 0374 / 880 3799.