PIEKFALL

Mitteilungsblatt für die Freunde des Gaffelriggs № 41

Impressum

zum titel :
Untraditionell ?
Piekfall-Füllung in Dünndruckpapyrus & Maltzahn führt in der Adventszeit die neue Duradon-Qualität -extra light-
vor. JK.

impressum

monika kludas red.-abc -christian blümel -karl h. bölter -fritz brunner -wolfgang bühling -klaus gerrit gerdts -uwe griem -margot harder -klaus harder -ernst hintzmann -joachim kaiser -niobe von kaltehofe -gerhard pastowski -klaus prasse -walter ribbeck -hinrich siebelts jan koberstein gr.

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!

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

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

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

Seite drei

In diesen Tagen ein fröhliches PIEKFALL zusammenzustellen, fällt mir nicht leicht. Ich wünsche den Freunden des Gaffelriggs und allen Seeleuten allzeit gute Fahrt auf allen Weltmeeren.
Verständnis füreinander und hinsehen können tut auch in unserem kleinen unbedeutenden Kreis manchmal Wunder. So fehlt den Seh-Leuten öfters das fachkundige Auge, die Arbeit der Gaffelrigger zu würdigen und sie nicht als spinnerte reiche Sonderlinge von der Kaimauer herab zu betrachten. Und die liebenswerten Chaoten untereinander lassen nicht immer das Liebenswerte an sich selbst erkennen, wenn sie auf Stachelsuche gehen. Im PIEKFALL ist fast alles anders. Da schreibt Ihr Euch aus der Seele heraus, daß es eine wahre Freude ist. Aber lest nur selbst, was die Insider zu sagen haben...
Noch ein Hinweis: In letzter Zeit kamen viele Anfragen nach dem Stand der Dinge in der „Gemeinsamen Sicherheitskommission für historische Wasserfahrzeuge" (GSHW). Ilo Waltershausen wollte eine Zusammenfassung schreiben. Ein Interview mit Michael vom Baur, einem der Sprecher der GSHW, ist in der Zeitschrift SEGELSPORT, Heft 12/90, nachzulesen. Doch die Verhandlungen gehen weiter.
Das Thema wird uns im nächsten PIEKFALL noch beschäftigen, wenn wir einen Seeamtsspruch durchleuchten. Auch hierzu bitten wir Euch um Kommentare aus eigener Sicht und Erfahrung.
Die PIEKFALL-Redaktion

F L A U T E I N K I E L . . . . .

Vor einem Jahr fragten wir :"Bekommt Kiel einen Museumshafen ?" und in dieser Frage schwang viel Hoffnung mit. Es wurde viel geredet und berichtet, bewegt hat sich indes sehr wenig. Erinnern wir uns :
Kiels Kapital ist die Förde, Geschichte und Image der Stadt sind eng damit verknüpft. Und um dieses Kapital streiten sich heute Kiels Kommunalpolitiker.

Die Einen träumen immer noch von einem Welthafen und stapeln die Container schon mitten in der City. Sie wollen nicht sehen, daß Rostock als Konkurrent die größere Tradition und die bessere geografische Lage für den Seehandel besitzt.
Die Anderen möchten möglichst wenig Hafen und anstatt der Container lieber große Verwaltungszentren und Ministerien unmittelbar am Fördeufer etablieren. Allerdings fehlt das nötige Kleingeld und die verplanten Grundstücke gehören ihnen auch nicht.
Mit einem Museumshafen würden sich Beide schmücken wollen, wenn's denn ins Konzept passt. Solange allerdings nichts von alledem konkretisiert ist, bleibt auch der Museumshafen eine Fiktion.

Kiel wirbt als "Stadt im frischen Wind", jedoch ist gerade Flaute.
Wer sein Schiff aber trotzdem bei uns auf Dauer vertäuen will, melde sich bei uns (siehe Impressum), denn Viele machen mehr Wind.
Fortsetzung folgt ..... !

Ernst Hintzmann

Bodstedt beehrt den Konsul

Inhaltsverzeichnis

Impressum ˙schon gewesen
Seite 3 ist hier ist Seite 3
Leserbriefe 4˙5˙6
Ostfriesen-Special 6˙7˙8˙9˙10˙11
Landrat Küster 12˙13˙14˙15
Flussschifffau 16˙17˙18˙19
Rügen 20˙21
Eine böse Überraschung 22˙23
Wyvern von Bremen 24˙25
Steuereinrichtungen 26˙27˙28˙29
Eignerwechsel 29
Vor 40 Jahren 30˙31˙32
Carbolineum 33˙34˙35˙36˙37
Kappeln 38˙39˙40˙41
Regatten 42
Termine 42˙43˙44˙45
Nachruf 46˙47
Rezensionen 48˙49
Anzeigen 50˙51
De See is free

Leserbrief 2

Liebes Piekfall

Wieder mal höre ich Eure Hilfeschreie aus dem greulich tiefen Redaktionsabgrund. Meine Augen versuchen das unergründliche Dunkel der Druckerschwärze zu durchdringen. Ich meine das Rattern der Druckmaschinen, den Lärm hitziger Redaktionssitzungen zu hören. Schweißgeruch bienenfleißiger Helfer erreicht meine Nasenflügel.

Nein, Eure Hilferufe sind nicht ungehört verhallt. Aber leider bin ich kein Profi aus der Szene. Nichts liegt mir ferner als Klatsch und ganz besonders der von der Küste.

Seit Jahren versuche ich deshalb meinen Freund, der ein ganz veritabler "Gaffelnarr" und Liebhaber alter Schiffe ist, zu überreden, Eurer so netter Zeitschrift einen Beitrag zukommen zu lassen. Aber, ach, was muß ich feststellen, als ich ihn auf "Kurz Schnurz" von "Soite drei" hinweise:

Christian Blümel Am Riedfeld 8 8031 Seefeld

Von mallen Pallen

Gerd Büker schrieb in seinem Beitrag über die drei Bornholmer im Piekfall Nr.43,Seite 20: "Gebaut wurden diese Boote stets nach überlieferten"Pallen" (wir sagen heute dazu "Mallen"),usw...

Hier muß ein Hörfehler oder ein Mißverständnis vorliegen. "Mall" ist nichts anderes als das kurzgesprochene niederdeutsche Wort für das hochdeutsche "Mal" im Sinne von Merkmal.Dieses "Mall" als Benennung für eine Spantvorlage in der Berufssprache der Boots=und Schiffbauer ist auch in den skandinavischen Sprachen geläufig,was ja wegen des gemeinsamen Kulturkreises und der gemeinsamen Sprachenfamilie nicht verwunderlich ist.

Pallen gibt es auch.Ein Pall ist zuerst einmal ein Kantholzstapel,von dem der einzelne Teil "Pallholz" genannt wird.Wenn z.B. ein Schiff ins Dock kommt,dann liegt es in Mitte Schiff auf den Kielpallen und seitlich auf den Kimmpallen.Es gab einmal die längst entschwundene Methode,ein Schiff nach fest im Boden verankerten Pallen zu bauen,aber dann ohne den Einsatz von Spantmallen. Dieses Verfahren wurde vorzugsweise bei flachbodigen Küstenfahrern angewendet.

Bootsbau ohne oder mit nur wenigen Mallen hatte sich an der Ostsee länger gehalten als an der Nordsee.Mir wurde berichtet,daß auf diese Weise auf Wollin sogar Fischkutter gebaut worden seien.Zweifelsohne ist der Einsatz von Mallen eine Vereinfachung des Baues.Nach "Snut un Mul" zu arbeiten, also ohne oder mit wenigen Mallen,erfordert langjährige Erfahrung im Bau eines bestimmten Bootstyps und ein gutes Augenmaß.Unsere schwedischen Freunde von der Vereinigung "Almoge Båtar" haben das in ihrer Zeitschrift "Träbiten" unter der Überschrift: Gösta Johansson berättar" ausgezeichnet dargestellt. Ein Auszug daraus steht im Piekfall Nr.35.

Der "Einheitskutter", von dem Gerd Büker berichtet, ist inzwischen selber schon ein Museumsstück geworden. Heute bevorzugen auch die dänischen Fischer motorgetriebene Boote aus Kunststoff oder Stahl,weil sie evt.billiger sind,weniger Pflege bedürfen und auch die Form mehr Sicherheit bietet.Daß die beiden o.g. Werkstoffe weniger langlebig sind,wird außer acht gelassen.Es ist eben ganz einfach so: Was unser romantisches Gemüt erhebt,das war für Fischer und andere Seeleute ein verdammtes Elend. F.B.

4.Jürgen Schmädecke
Niedersachsenweg 40
2878 Wildeshausen
schreibt:

„Endlich habe ich den Freundeskreis der Gaffelriggs gefunden – auf der Hanseboot in Hamburg. Ich bin begeistert von dem Probeexemplar, weiter so!"

Sonderseiten: OSTFRIESEN - SPECIAL OHNE WITZ ¡!

Es begann mit einer zugesandten „Pressenotiz" zur Wiedereröffnung der Klappbrücke Friedrichschleuse ... und hatte ungeahnte Folgen:

Stempelsammlung
1. Beitrag Leserbrief Klaus Prasse
2. Beitrag: Leserbrief Hinrich Siebelts
3. Beitrag: Leserbrief Seereederei Neuenschleuse
4. Beitrag: Mushafen C'siel von H. Siebelts mit Foto

Liebe Frau Monika,
Kürzlich hat es wieder so ein (Piek)-Fall gegeben von dem ich mich etwas"gepiekt" gefühlt habe.
In der Ausgabe Nr.43 Seite 7 bringen Sie einen Zeitungs-Artikel irgendeiner ostfriesischen Zeitung aus dem Jahr 1987. Höchstaktuell !
Wer hat Ihnen denn dieses Ei ins Nest gelegt?
In diesem Artikel wird Bezug auf die "Jankea"genommen,die angeblich"bei der Rückfahrt von Berlin durch die DDR Schwierigkeiten hatte.
Richtig ist,daß Schiff und Besatzung zu keiner Zeit während der gesamten 750-Jahr-Berlin-Jubelfeier-Reise Schwierigkeiten hatten.
(Es sei denn mit dem Aufstehen bei Morgengrauen.)
Ganz besonders möchte ich die äußerst korrekte Art der DDR-Grenzbeamten herausstellen.
Der Grund für die Verzögerung der Reise war, daß die Moewe auf der Rückfahrt Maschinenprobleme hatte.Die Jankea nahm das Schiff längsseits und brachte es bis Hbg.-Kohlenschiffhafen.
Überigens,Fazit der Berlin-Reise: "Janz jut".
Ganz nebenbei noch etwas Aktuelles.
Am Sonnabend 11.August 1990 15,59 Uhr- Die neue Klappbrücke Friedrichschleuse ist geöffnet - Die Tjalk "Jankea" aus Bremerhaven mit Ehrengästen an Bord passiert die Brücke.
Fazit des Cliner-Siel-Hafenfestes:"Einfach toll".
Ansonsten Frohes Fest und Guten Rutsch !

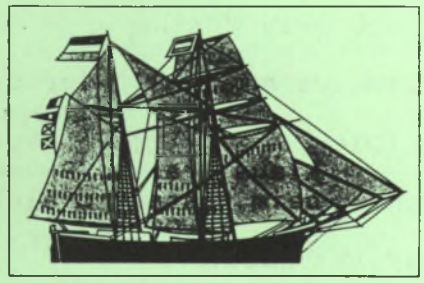
Klaus Prasse
Fischtown,ein Tag vor Nikolaus 1990

Hinrich Siebelts

in

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

SIELHAFENMUSEUM
der niedersächsischen Nordseeküste
in Carolinensiel



PIEKFALL 43/90 - Eine Panne

Liebe "PIEKFALLER",

als ich am Buß- und Bettag das neueste Heft des "PIEKFALL" durchlas, fragte ich mich: "Wer hat diese Panne zu verantworten, wer muß da Buße tun?"

Da war doch tatsächlich ein Zeitungsartikel abgedruckt, der schon über 2 Jahre alt ist und die heutige Wirklichkeit in keiner Weise mehr widerspiegelt. Es geht um den Artikel "Ohne Klappbrücke ein Provisorium", 1987 ein wohlgemeinter Hinweis des Redakteurs Werner Janssen an die Politiker in Wittmund, daß der Museumshafen Carolinensiel ohne intakte Klappbrücke den Namen Hafen kaum verdiene.

Nun, Museumsleiter Frerich Eilts und ich tun Buße, denn wir haben es versäumt, rechtzeitig bis zum Redaktionsschluß auf die am 12. August erfolgte Einweihung der Klappbrücke aufmerksam zu machen. Aber wie konnten wir auch damit rechnen, daß ein so alter Zeitungsartikel als Lückenfüller verwendet wird? Wir werden sicher in Zukunft dafür sorgen, daß rechtzeitig die neuesten Nachrichten übermittelt werden.

Also: Wie bereits in "PIEKFALL" 42/90 angekündigt, ist die Klappbrücke über die dem Hafen vorgelagerte Friedrichsschleuse pünktlich im Sommer fertig geworden und konnte mit großem Bahnhof - sprich Oldtimertreffen - am 11. August eingeweiht werden.

Neben der "Grönland" vom DSM nahmen etwa 15 Oldtimer teil. Gerne hätten wir noch mehr gehabt (einige hatten sich auch noch angekündigt, sind dann aber nicht gekommen - trauten sie dem Braten nicht recht?). Aber was ja nicht ist, kann beim nächsten Treffen ja noch werden.

Bis auf die "Grönland", die an der Friedrichsschleuse festmachte, konnten alle Teilnehmer in den "Alten Hafen Carolinensiel" einlaufen und erhielten dort einen Liegeplatz.

Klaus Prasse, Bremerhaven, mit seiner "Jankea" war ausersehen, beim Festakt die Oldtimerparade anzuführen. Und ich glaube, er war sehr gerührt darüber.

Anbei schicke ich ein Exemplar des von mir zusammengestellten Pressespiegels als Beweis, daß alles auch so ist, wie ich es geschildert habe. Rechtzeitig zum Redaktionssschluß am 15. Januar gibt es dann den etwas verspäteten Bericht über Einweihung und Oldtimertreffen. Wahrscheinlich kann ich dann den Termin für ein Treffen in 1991 mitteilen. Bis zum Wintertreffen im Februar werde ich auch wohl den ersten Prospekt über die Häfen Harlesiel - Friedrichsschleuse - Carolinensiel schicken können.

Ist das nicht Buße genug?

Mit freundlichen Grüßen

Hinrich Siebelts,
2. Vors. d. Förderkreises
Sielhafenmuseums Carolinensiel e.V.

SEEREEDEREI NEUENSCHLEUSE
Gerdts & Co. oHG

Neuenschleuse 1
2171 Geversdorf/Oste
Tel. 04753/409

Sehr verehrte Frau Chefredakteurin,

eine offizielle Abordnung unserer Reederei hat an Bord unserer Mittelschwertgrundel am Hafenfest zur Einweihung der Klappbrücke bei Friedrichschleuse in Karolinensiel teilgenommen.

Meine Mitarbeiter haben mir das Treffen dort im August diesen Jahres als außerordentlich erfreulich und angenehm geschildert. Die Klappbrücke ist nämlich wieder in Betrieb, der Hafen liebevoll restauriert und gehört sicherlich zu den schönsten Liegeplätzen weit und breit an der deutschen Nordseeküste für Traditionssegler.

Wären da nicht die Literbüchsen Bier an Bord gewesen, könnte ich aus eigener Erinnerung sicher auch noch etwas beitragen.

Zu meinem Entsetzen muß ich nun im Piekfall, nachgerade als Abschreckung für Traditionssegler im nächsten Jahr , einen drei Jahre alten (drei!) Artikel nachgedruckt aus dem Anzeiger für Harlinger Land sehen , der erstens die Klappbrücke als gar nicht klappbar und zweitens das Sielhafentreffen als kaum stattgefunden diffamiert.

Natürlich kann das Piekfall nicht die Aktualität der Nachrichten für Seefahrer halten, aber ein drei Jahre alter Artikel ist auch für die Bemühungen des Hafenkommandanten und seiner Crew in Karolinensiel sicherlich ein ganz schlechter Lohn, indem er für das nächste Jahr abschreckt.

Dies müssen wir unbedingt mit einem aktuellen Artikel ins rechte Licht rücken!

Bitte kontaktieren Sie unsere PR-Abteilung, falls Sie etwas entsprechendes ins nächste Piekfall aufnehmen wollen.

In der Hoffnung bald von Ihnen zu hören (und reumütig unseren Beitrag für dieses und das nächste Jahr in Form eines Verrechnungsschecks beilegend) grüße ich Sie mit Mast- und Leistenbruch

Ihr

Dr. Klaus Gerrit Gerdts
Managing Director - Abteilung Seetouristik
und Art Director , PR-Abteilung

In diesem Winter noch fast ohne Schiffe: Museumshafen Carolinensiel

Museumshafen Carolinensiel

Nach Brückenbau jetzt voll zugänglich

Das waren große Tage für den Vorstand des Förderkreises Sielhafenmuseum Carolinensiel. Am 11. August 1990 ging sein langgehegter Wunsch in Erfüllung: Nach etwa sechsmonatiger Bauzeit hob sich an diesem Tage um 15.50 zum 1. Mal wieder die historische Klappbrücke über die Friedrichsschleuse. Natürlich ist es nicht mehr die alte hölzerne Klappbrücke von 1765 bzw. die vor etwa 30 Jahren beseitigte Brücke des Jahres 1801, sondern eine nach altem Vorbild erbaute moderne - mit elektrischem Antrieb versehene - stählerne Klappbrücke.

Damit haben Schiffe wieder freie Fahrt auf der Strecke zwischen zwischen Harlesiel und dem direkt vor der Tür des Museums liegenden heutigen Museumshafen Carolinensiel. Dieser Hafen war im 19. Jahrhundert der bedeutendste Sielhafen an der gesamten Nordseeküste.

Der Förderkreis Sielhafenmuseum Carolinensiel hatte zusammen mit der Kurverwaltung des Ortes aus diesem Anlaß für die Tage vom 10. bis 12. August ein großes Festprogramm auf die Beine gestellt. Höhepunkt - wie sollte es auch anders sein - war ein Oldtimertreffen, zu dem sich 16 Oldtimer aus Holland, von der Ems, der Jade, Weser, Hunte, Elbe und von der schleswig-holsteinischen Küste angefunden hatten. Größtes und zugleich ältestes Schiff war die "Grönland" des Deutschen Schiffahrtsmuseums Bremerhaven.

Bis auf die "Grönland", die zu dieser Zeit noch vor der Schleuse in Harlesiel

lag, nahmen alle OLdtimer an der ersten offiziellen Durchfahrt durch die Friedrichsschleuse zum Museumshafen teil. Klaus Prasse führte mit seiner "Jankea" die Parade an und transportierte die Ehrengäste. Festlich geschmückte Harlesieler Fischkutter und die Kanuten vom Kanutenverein Altfunnixsiel geleiteten die Oldtimmer auf der Fahrt in den Museumshafen. Abends fuhren die Fischkutter noch einen Lichterkorso. An den Feiern nahmen einige tausend Gäste nahmen teil.

Inzwischen ist der Hafen inzwischen bereis von vielen Oldtimern angelaufen worden. Und alle waren von der Atmosphäre des Hafens, der inmitten der Ortschaft Carolinensiel liegt, begeistert. Viele haben versprochen, bei nächster Gelegenheit wiederzukommen.

Der Wunsch der Initiatoren des Hafens ist es natürlich, zum mindesten in der Sommerzeit möglichst viele Oldtimer im Hafen zu sehen. Sicher würde es dem Sielhafenmuseum aber auch gut anstehen, wenn Oldtimer Carolinensiel als Heimathzafen hätten und ihn auch während der Winterzeit als Liegeplatz nutzen würden.

Der durch die Schleuse Harlesiel gegen Sturmfluten vollkommen geschützte Hafen bietet Platz für 20 - 25 Schiffe (je nach Größe). Er soll nur für Oldtimer zugelassen werden (moderne Segel- und Motorjachten finden Liegeplätze im Jachthafen zwischen der Schleuse Harlesiel und der Brücke Friedrichschleuse).

Die Schleuse Harlesiel hat eine Schleusenkammer von 18,50 m nutzbarer Länge und 8,-- m Breite bei einer Drempelhöhe von 2.40 unter NN. Diese erlaubt eine Durchfahrt von Schiffen mit einem Tiefgang bis zu 1,30 m, bei vorheriger Anmeldung zur Anstauung des Wassers bis zu 1,70 m. Durchschleusungsmöglichkeiten bestehen von 4 Stunden vor bis 4 Stunden nach Hochwasser. Schiffe mit größerer Länge können bei Gleichstand zwischen Binnen- und Außenwasser die Schleuse passieren. Da allerdings die Brücke Friedrichsschleuse nur eine Breite von 6,80 hat, ist die Durchfahrt nach Carolinensiel nur Schiffen bis zu dieser Breite möglich.

Das nächste Oldtimertreffen in Carolinensiel wird voraussichtlich vom 9. bis 11. August 1991 stattfinden.

Hinrich Siebelts

Halb schon zur Charteryacht umgebaut, aber unverkennbar ein Finkenwärder Kutter: PHOENIX ex LANDRATH KÜSTER 1983 in Utrecht. Weiter ist der Umbau dann nicht mehr gediehen, und ganz so "schier" sieht das gute Stück inzwischen wohl auch nicht mehr aus...

Wieder aufgetaucht:

Finkenwerder Hochseekutter LANDRATH KÜSTER

Seine Spur hatte sich zuletzt in Holland verloren, wo er zur Charteryacht umgebaut werden sollte, und mit Polyester war er wohl auch schon überzogen worden - soviel ist auch nachzulesen in der "braunen Liste" der vom Ausssterben bedrohten Schiffsrümpfe. * Nun, nachdem das "Unternehmen Charteryacht" gescheitert ist, haben sich die Eigentümer gemeldet und wollen den alte Rumpf gern zurück nach Deutschland verkaufen. Wieder eine von diesen traurigen Geschichten? Für die Verkäufer bestimmt, für die neuen Eigner, die hoffentlich mit auf diesem Aufruf gefunden werden, nicht unbedingt: So übel sieht der Kutter gar nicht aus, und er ist halbwegs zu verschenken.

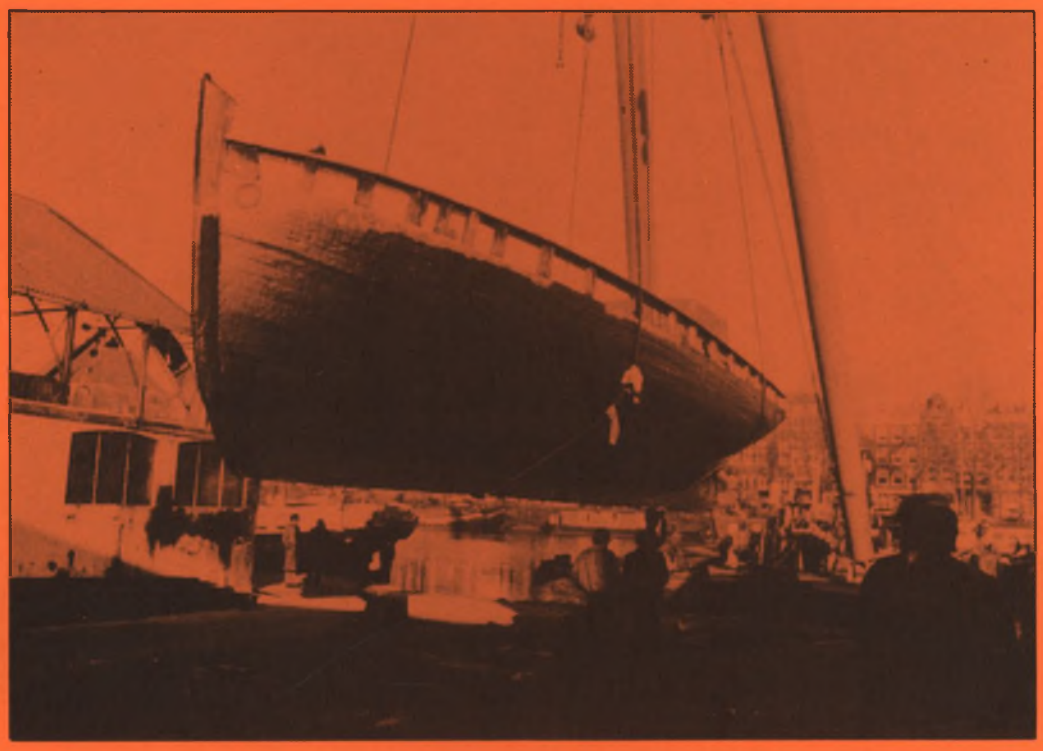
Erstmal der Lebenslauf: Unter dem Namen LANDRATH KÜSTER lief dieser scharf gebaute Hochseekutter 1889 bei J.J.Sietas in Cranz vom Stapel. Auftraggeber war der Fischer Hinrich Wulf aus Cranz, wo der Kutter zunächst auch beheimatet war. Fischereinummer: PC 12 (PC für "Preußisch Cranz"). Die Werft war die gleiche, die 188o den Finkenwerder Ewer HF 31 MARIA baute, der heute im Deutschen Museum in München zu bewundern ist. Neben einigen anderen, noch erhaltenen Seglern baute die Werft 1928 als eins der letzten Holzschiffe den PRÄSIDENT FREIHERR v.MALTZAHN HF 294.

* Joachim Kaiser: "Deutsche Segelschiffe", Register über den Restbestand 1986.

der heute im "Museumshafen Oevelgönne" zu bestaunen ist. Im Gegensatz zu diesem bereits mit Hilfsmotor gebauten Kutter ist der LANDRATH KÜSTER noch ein reiner Segler gewesen mit erheblich schärferer Unterwasser-Form.
19o1 erfolgte ein Eignerwechsel mit Verlegung des Heimathafens nach Finkenwärder. Während der Name - wie üblich - erhalten blieb, wurde die Fischernummer in HF 231 geändert. Bis 1923 blieb der Finkenwärder Fischer Jacob Peter Rudolph Friedrichs in wechselnden Konstellationen Eigner und Miteigner. Irgendwann in den 2Oer Jahren erfolgte auch der Einbau eines 25-PS-HMG-Glühkopfmotors; ein solcher Motor steht heute, dank Gerhard Timmermann, in der Fischereiabteilung des Altonaer Museums. Letzter Finkenwärder Eigner war von 1926 bis 1959 Rudolf Johs. Heinr. Reimers. Er verkaufte den Kutter an Hans Brodersen aus Cuxhaven, der ihn bis 197o besaß (NC 44o).

FREDDY QUINN hieß er dann und gehörte der "Deutschen Marinejugend Cuxhaven". Dort träumte man vielleicht davon, wie der Namensspender, mit einem weißen Schiff nach Hongkong zu fahren, was sich aber - u.a. wegen eines inzwischen eingetretenen Maschinen-Totalschadens - als undurchführbar erwies. Statt dessen verließ der schwarz geteerte Auflieger Cuxhaven im Schlepp Richtung Holland. Das war 1973, und es folgten dort allerlei optimistische Investitionen.

Auf der Kromhout-Werft in Amsterdam erfolgten große Reparaturen am Rumpf, die offenbar fachmännisch ausgeführt wurden. Angeblich sind dort 7o % der Spanten und der Außenhaut erneuert worden. Bei der teilweisen Erneuerung des Decks hat man Sperrholz darunter gelegt. Die neuen Aufbauten sind so wunderhübsch, daß bekennende Gaffelsegler sie nur mit tief in die Stirn gezogenem Hut ansehen können. Auch die Abdichtung des Rumpfes erfolgte "zeitgemäß" - mit einer Schicht Polyester. Die sollte



Nach umfänglichen Reparaturen auf der Kromhout-Werft in Amsterdam hatten die Eigner den schönen Rumpf mit Polyester überzogen. Das Foto entstand 1975 beim anschließenden Stapelhub per Schwimmkran. Der Rumpf ist 21 x 6 m groß und war auf 4o BRT vermessen.

allerdings nicht draufbleiben, sondern in der letzten Umbauphase (die nie erreicht wurde) wieder abgerissen werden.
Innen steht ein großer Schmutzwassertank. Als Antrieb wurde ein "General Motors" 6 Zylinder mit 165 PS installiert, 1971 grundüberholt und seither nur ca. 5oo h gelaufen, Propeller neu. Da Schiff + Maschine in den letzten fünf Jahren ohne Pflege waren, ist die gegenwärtige Befindlichkeit besonders des Motors fraglich. Dank des "Leichentuchs" ist der Rumpf immer noch dicht - alles dies laut Auskunft des Verkäufers. PHOENIX hatte das Traumschiff heißen und unter zwei hohen Masten durch die Weltmeere pflügen sollen. Als schon bummelig 125.ooo Gulden draufgegangen waren, zerplatzte die Traumblase an berufsbedingten Realitäten.

Die nüchterne Gegenwart sieht so aus, daß der gegenwärtige Liegeplatz nur noch bis schätzungsweise Mai'91 zur Verfügung steht. Dann muß der Kutter weg sein, entweder per Schlepp oder per Motorsäge. 5.ooo Mark will der Verkäufer im erstgenannten Falle sehen, als Schmerzensgeld sozusagen, 5.8oo DM bei Mitnahme eines (alten) Radargeräts. Eine Gruppe von See-Pfadfindern hat einen 12o-PS-Schlepper und Interesse an der Erteilung eines Schlepp-Auftrags, was nicht so teuer sein dürfte.
Für einen Privatmann, selbst für deren zwei, ist dieses Projekt vielleicht nicht unbedingt das richtige, es sei denn, daß man Konkurs und/oder Ehescheidung furchtlos ins Auge schauen kann. Aber es gibt ja mittlerweile eine ganze Reihe von ABM-

Archiv: J. Kaiser

HF 68 MATTHIAS wurde 1893 von J.J.Sietas in Cranz-Neuenfelde gebaut. Er war etwas schmaler als der 1889 gebaute LANDRATH KÜSTER, ansonsten aber etwa gleich groß. Das Schiff ist im Jahre 19o2 von Cuxhaven aus in See gegangen und seither verschollen.

Projekten (von den Arbeitsämtern unterstützte Arbeits-Beschaffungs-Maßnahmen), wo sinnvolle Aufgaben zur Beschäftigung junger Arbeitsloser vonnöten sind. Vielleicht gelangen diese Informationen zu einem solchen ABM-Projekt, vielleicht können PIEKFALL-Leser entsprechende Kontakte herstellen? Oder was habt Ihr sonst noch für Ideen?

Neben ASTARTE (19o3), MALTZAHN (1928) und dem in Schweden erhaltenen Kutter-Ewer SIV ex PROVIDENTIA (1895) ist dies der letzte Finkenwärder Hochseekutter überhaupt. Es wäre schon ein Trauerspiel, wenn wir sein ruhmloses Ende in Holland tatenlos hinnehmen...

Adresse des Verkäufers:
Henny Kusters
Koningslaan 65
NL 3583 GP Utrecht
Tel.: 0031-30-51 49 39
(morgens vor 9 oder abends nach 18 h)

Flankierende Informationen:
J. Kaiser, Tel.: o4829-1658

Fluß-Schiffbau IX

Fortsetzung

b) Der innere Ausbau und das Steuerruder.

Der innere Ausbau des Fahrzeuges, Kajüte, Deck, Mastlöcher u. dergl. richtet sich nach provinziellen Gewohnheiten und bedarf deshalb hier keiner weiteren Erwähnung. Nur die Konstruktion des Steuerruders, eines der wesentlichsten Teile des ganzen Fahrzeuges, soll noch einer eingehenden Betrachtung unterworfen werden.

Zu dem als Beispielkonstruktion angenommenen Flußschiffe ist mit größtem Vorteil das Balancesteuerruder zu verwenden und zwar in Form eines Wippsteuers, Fig. 1, Taf. IV. Das Steuerruder besteht aus folgenden Teilen: a) dem Ruderblatt (Wasserdiele, Steuerdiele), b) dem Ruderpfosten, c) der Pinne (Helmholz), d) dem Steuernagel, e) den Ruderösen, f) dem Steuerdaumen.

Der Ruderpfosten wurde früher, wo es in den meisten Gegenden noch eine Auswahl von geeigneten, gewachsenen Kniestücken gab, mit dem Helmholze (die Pinne der Seeschiffe) aus einem Stücke gearbeitet. Es wurde in der Regel der obere Teil dieses Kniees durch Ansetzung eines Stückes zum Helmholze verlängert. Diese Methode mußte später zum größten Teil aufgegeben werden, und man fing an, Helmholz und Ruderpfosten aus zwei Stücken zusammenzusetzen und die Festigkeit des Verbandes durch eiserne Kniestücke herzustellen; und die Erfahrung hat gelehrt, daß dieser Verband, wenn er gut gearbeitet wird, fester ist, als ein gewachsenes Knie aus Stamm und Ast. Es kommen bei dieser Konstruktion lange nicht mehr so häufige Steuerbrüche vor, als bei der früheren.

Konstruktion des Steuerruders.

Ist die Linie fg, Fig. 1, Taf. IV, die ledige Tauchungslinie des Schiffes, so errichte man aus der Mitte des Steuernagelloches eine Lotrechte auf derselben ih. Nun fälle man vom Standpunkte des Steuermannes, dem oberen Ende der Ruderpinne, eine Lotrechte lg auf fg und verlängere sie bis zur Schulterhöhe des Steuermanns gleich 1,25 m, also bis k nach oben.

Weiter messe und notiere man die Längen im, kg, mn, ng, me und op. Hier ist im = 2,04 m, kg = 3,25 m, mn = 1,74 m, ng = 3,54 m, me = 1,06 m und op = 0,28 m.

Nun geht man an die Zurichtung der Holzteile.

Der Ruderpfosten hat die Länge von mr + mh, hier gleich 2,48 m, die Dicke querschiffs kann man von Fahrzeugen für 3000 Zentner an mit 28 cm bis 12000 Zentner und 35 cm annehmen, die Breite in der Längenachse des Schiffes kann 1 bis 1½ cm schwächer sein. Das Helmholz wird quadratisch als vierseitige abgestutzte Pyramide gearbeitet. Ein Ende von der Länge der größten Stärke des Ruderpfostens wird prismatisch, das andere bis auf 8 cm Durchmesser am Ende pyramidal ausgeführt. Diese vierseitige Pyramide bleibt ungefähr nur 1,28 m von ihrer Grundfläche vierseitig, dann wird sie achtseitig bis 2,15 m und dann kreisrund, also konisch gearbeitet.

Um die Querschnitte aber überall als reguläre Polygonen, resp. Kreise zu haben, führt nachstehendes Verfahren am schnellsten und genauesten zum Ziele. Man zeichne auf einem gehobelten Brettchen zwei konzentrische Kreise, Fig. 5, Taf. IV, mit dem Durchmesser der Grundfläche der achtseitigen Helmholzpyramide und dem Durchmesser der abgestutzten Oberfläche, also hier mit einem Radius von 11 und einem andern von 4 cm, zeichne zwei sich rechtwinklig schneidende Durchmesser und zwei andere Durchmesser, welche die rechten Winkel der ersten halbieren, hinein. Nun ziehe man die acht Tangenten beider Kreise auf die Durchmesser und man hat die regulären Achtecke für Grund- und Oberfläche der achtseitigen, abgestutzten Helmholzpyramide. Hierauf stecke man sich die Mittellinien aller vier Seiten und von denselben nach der eben gewonnenen Leere die Achteckseiten, so hat man, wenn man die korrespondierenden acht Ecken durch Schnurschläge miteinander verbindet, die Kanten der achtseitigen Pyramide, welche man hiernach regelrecht arbeiten, sechzehneckig und rund hobeln kann.

Nun lege man Helmholz und Ruderpfosten zum Zwecke des Verbindens so aufeinander, daß beide einen inneren Winkel von 110° bilden und reiße Zapfen und Loch vor. Der Zapfen wird an das Helmholz gearbeitet und ⅓ der Holzstärke genommen. Er wird jedoch nicht bis auf seine ganze Stärke eingeschnitten, sondern stumpfwinklig so abgesetzt, wie Fig. 2 und 4 r und r′ zeigt. Hierdurch wird der Zapfen wesentlich verstärkt und ein Abbrechen desselben, wenn auch nicht gerade verhindert, so doch sehr erschwert.

Beim Einschlitzen des Loches in den Pfosten schlitze man zugleich den Schlitz für das Ruderblatt.

Ist der Zapfen sauber eingepaßt, so lege man die Eisenkniee auf, Fig. 3, Taf. IV. Dieselben sind aus 50 bis 60 mm breitem und 10 mm dickem Flacheisen so anzufertigen, daß sie nicht dem Winkel von 110° des Steuerruders folgen, sondern sich mehr dem rechten nähern. Der Zweck dieser Anordnung ist, daß die Nietbolzen nicht in dieselben Jahresringe des Holzes geschlagen werden und später von Bolzen zu Bolzen aufspalten.

Der Steg bildet mit dem Knie ein gleichschenkliges Dreieck, Fig. 3a, Taf. IV, welches je größer, desto mehr Haltbarkeit dem Verbande gewährt, und deshalb mit der Außenkante seiner Grundlinie den inneren Winkel des Steuerruders berühren muß.

Die Nietlöcher in den Eisenknieen müssen so verteilt werden, daß sich möglichst die gleiche Zahl im Ruderpfosten, wie im Helmholz befindet, und daß dieselben nicht so nahe an das Steuerloch geraten. Bei Fig. 3 stecken drei Stück im Pfosten, vier Stück im Helmholz, davon einer im Steg und zwei Stück gehen durch den Zapfen und sind beiden Teilen gemeinschaftlich.

Das zu den Nietbolzen zu verwendende Rundeisen ist mit 13 mm reichlich stark genug. Stärkere würden nur die Kniee unnötig schwächen. Die Nietlöcher sind von außen etwas aufzudornen und durch und durch zu versenken.

Schrauben zur Befestigung der Eisenteile des Steuerruders sind hier, aus den schon angeführten Gründen, verwerflicher, als bei andern Verbindungen.

Ehe man die Löcher in die Eisenkniee bohrt, zeichne man das Steuerloch vor. Dazu müssen vorher die Steuerösen angenietet, sowie der Steuerklotz, wo er nötig ist, mit seinem Beschlage befestigt werden.

Fehler der gewöhnlichen Steuernägel.

Die gewöhnlichen Steuernägel sind cylindrisch gearbeitet. Da das Steuerruder aber, wenn das Ruderblatt auf ein Hindernis stößt und über dasselbe hinweg gehen soll, auf und nieder wippen muß, so fertigt man bis heute noch in der Regel das Steuernagelloch im Ruder wie im Schiffskörper länglich an.

Dies Verfahren hat den Nachteil, daß der Steuernagel bei jedem Wellenschlage, weil er lose im Loche sitzt, nach vorn und nach hinten schlägt, das Loch nach diesen Richtungen hin immer mehr erweitert, den Steven, resp. die Hinterkasse beschädigt und die zu deren Schutz angebrachten Eisenbeschläge losreißt.

Um diesem Uebelstande vorzubeugen, hat der Verfasser an seinen Bauten die Einrichtung getroffen, daß der Nagel in den Oesen oder im Steven vollständig festsitzt und sich weder dreht noch sonst bewegt, Fig. 6, Taf. IV. Zu diesem Zwecke ist derselbe, von seinem Eintritt in den Steven ab, konisch gearbeitet und sitzt innerhalb desselben oder der Oese in einer Eisenhülse. Damit er ein unbehindertes Heben des Ruders gestattet, dasselbe nicht fest kneift, ist sein Kopf auf der Unterseite stumpfwinklig abgesetzt, Fig. 7d, Taf. IV.

Nachdem der Steuernagel fertig geschmiedet ist, wird die Hülse aus 5 mm Blech über den Nagel gebogen und zusammengeschweißt, hierauf werden die Oesen dazu gearbeitet und an den Schiffskörper genietet, Fig. 6a, Taf. IV.

Das Eisen zu diesen Oesen, welche ungefähr 13 mm dick und 160 bis 165 mm breit sein müssen, muß ganz vorzügliches Schmiede- oder schwedisches Eisen, nicht Walzeisen sein, weil dieselben ganz besonders auf Festigkeit beansprucht werden. Die oberste Oese wird mit dem Bord gleich hoch befestigt und die Hülse über der Oberkante derselben umgebörtelt.

Jetzt geht man an die Konstruktion des Steuernagelloches im Steuerruder.

Bohrung des Steuernagelloches im Steuerruder.

Selbstverständlich müssen die Steuerösen so angenietet sein, daß das Lot genau in die Mittelachse der Hülse fällt. Da das Helmholz bei Begegnung von Hindernissen bis auf den Tritt des Steuermannes, die Steuerbrücke, niederfallen, beziehungsweise sich auch bis über den Kopf desselben heben soll, so geben die Linien i t und i l in Fig. 1, Taf. IV, die Begrenzungslinien der Bewegung des Helmholzes nach oben und unten an. Liegt das Helmholz in der Richtung i t, so fällt i u in Fig. 3 mit dem Lot m i in Fig. 1, liegt dasselbe in i l, so fällt i v mit m i zusammen. Die Punkte u und v bilden also die Mittelpunkte der Bohrung auf der Oberkante des Helmholzes. Beide Bohrungen vereinigen sich zu einem kreisrunden Loche auf der Unterkante des Helmholzes im Zentrum i.

Um praktisch schnell zur Auffindung der Punkte u und v zu kommen, legt man auf dem Fahrzeuge von i nach m eine gerade Latte, legt auf derselben eine doppelwinklige Schmiege und bringt den unteren Schenkel derselben mit der lotrechten Achse der Steuernagelhülse in eine Richtung.

Den gefundenen Supplementswinkel, Nebenwinkel, trägt man auf ein Brettstück von der betreffenden Breite des Helmholzes auf. Nun bringt man die Latte in die Richtung i t, verfährt mit der Schmiege wie vorher und schlägt den gefundenen Supplementswinkel vom Scheitelpunkt des ersten Winkels auf dem Brette nach oben an. Die beiden auf dem Brette gefundenen Endpunkte dieser Linien sind die Mittelpunkte beider Bohrlöcher.

Obgleich ein gut konstruiertes Steuerruder, auf einem ebenso konstruierten Fahrzeuge, die schärfsten Wendungen hervorbringt, ohne daß es nötig wird, das Helmholz über Bord zu legen, so soll doch das Ruderblatt sich im Notfalle mindestens rechtwinklig zur Längenachse des Schiffes stellen können.

Es muß demnach der Drehpunkt, das Steuernagelloch, hinreichend weit vom inneren Winkel entfernt sein, um diese Drehung zu ermöglichen, aber auch nicht unnötig weit, weil dadurch der Hebelsarm der Last unnötig verlängert und das Steuern erschwert wird.

Um nun hierzu den unteren richtigen Mittelpunkt des Nagelloches zu ermitteln, legt man die Kante einer kurzen Schiene rechtwinklig zur Längenachse des Schiffes durch die Mitte der oberen Steuerröhrmündung, mißt mit der halben Ruderpfostenbreite von der Schiene nach dem Bord und merkt den Punkt auf der Schiene an, von welchem aus der Raum zwischen Schiene und Schiff dieses Maß erreicht. Die Entfernung dieses Punktes von der Mitte der Steueröse ist gleich der Entfernung vom innern Winkel des Steuerruders bis zum Mittelpunkt des Steuernagelloches, auf der Unterseite des Helmholzes, Fig. 6w und w', Taf. IV.

Nun winkle man sich diesen Punkt, den Mittelpunkt des unteren Loches, nach einer Kante des Helmholzes über, trage daran die Schmiegen i u und i v und fälle Rechtwinklige von der oberen Mittellinie des Helmholzes nach u und v. Die Scheitelpunkte der rechten Winkel sind die Mittelpunkte der oberen Bohrlöcher. Nun schlage man mit der genauen halben Stärke des Steuernagels Kreise um u und v und um den unteren Punkt i und bohre von jedem der oberen Kreise ein Loch, welches den unteren Kreis genau ausschneidet. Das dazwischen stehengebliebene Holz meißle man sauber aus und das Steuerloch ist fertig. Ist dasselbe, wie später erörtert werden soll, regelrecht beschlagen, so wird sich der Nagel in der Hülse weder drehen, noch wird er schlagen; er kann also weder Oese noch Hülse beschädigen. Nur das Ruder wird sich um den Nagel drehen und frei auf und nieder wippen, ohne Stöße zu veranlassen oder sich seitlich zu legen, wie das bei der alten Methode immer vorkommt.

Das Ruderblatt.

Die Länge des Ruderblattes darf bei gut konstruierten Fahrzeugen $^3/_4$ der größten Bodenbreite nicht überschreiten.

Hier ist dieselbe in der Linie f z, Fig. 1 zu 3, 75 m angenommen. Die Breite soll hinreichen, um bei voller Belastung des Schiffes am Pfosten das Ruderblatt nicht unter Wasser zu setzen. Hier ist dasselbe auf 1,07 m angenommen.

Ist dasselbe aus 65 bis 80 mm dicken Bohlen zusammengezimmert und durch durchgehende Klinkbolzen verbunden worden, so schnürt man sich auf demselben die ledige Tauchungswasserlinie auf, also diejenige Linie, bis zu welcher das Ruderblatt tauchen soll, **wenn das Helmholz in der Richtung i l liegt. Diese erhält man, wenn man etwa $^2/_3$ der ledigen Schiffstauchung,** hier $\frac{2 \cdot 30}{3}$ rund, 8 cm von der unteren Kante am Vorderende, und am Hinterende reichlich das Doppelte, hier 40 cm anträgt und beide Punkte durch einen Schnurschlag verbindet, Fig. 1, Taf. IV.

Nun nehme man eine Latte von der Länge des Helmholzes, fixiere sie durch ein kreuzförmig aufgenageltes Leistchen in der Mitte der Hülse i, bringe sie in die Richtung i l (l Schulterhöhe des Steuermannes), messe von l und von i die lotrechten Entfernungen vom Wasserspiegel (hier 3,55 m und 2,15 m) l g

und im, markiere im durch eine durch das Steuerloch gesteckte lotrecht eingeteilte Latte, auf welcher man außer dem Berührungspunkt der Wasserlinie in m noch einen höheren Punkt etwa in o markiert; hierauf messe man noch die horizontalen Entfernungen von m und von o nach dem Steven, hier mn = 2,2 m und op = 0,45 m.

Ferner trage man vom Vorderende des Ruderblattes auf der geschnürten Wasserlinie die Länge mn auf, und hat so Punkt m gefunden, in welchen man rechtwinklig mit der Wasserlinie die vorher ins Steuerloch geteilt gewesene Latte aufnagelt.

Nachdem das bereits verbundene Ruderstück horizontal gelagert worden ist, lege man das Ruderblatt auf den Pfosten so auf, daß die aufgenagelte Latte im die Unterkante des Steuerhelmholzes in i berührt und der rechtwinklige Abstand der verlängerten Wasserlinie fn also fg nach dem oberen Endpunkte des Helmholzes, gleich der gemessenen Lotrechten lg = 3,55 m beträgt.

Ist das Ruderblatt in dieser Weise genau gelagert, so reiße man die Oberkante desselben am Ruderpfosten vor, stemme den Schlitz für dasselbe aus, schiebe es ein und prüfe nochmals die Richtigkeit seiner Richtung und Höhenlage.

Die Befestigung des Ruderblattes mit dem Pfosten geschieht durch sechs Stück gehörig verteilte Klinkbolzen von 13 mm Durchmesser.

Weiter hat man, um die Ruderbrust, den nach vorn hervorstehenden Teil, d. h. das Balanceruder bildende Stück des Ruderblattes, zu konstruieren, von der Linie im und dem Punkte o aus, den Punkt p festzustellen. Ist dies geschehen, so lege man den betreffenden Teil der Hinterstevenkurve von n nach p, reiße die Kurve auf dem Ruderblatte so vor, daß man noch mindestens 2 cm Spielraum zwischen Ruderblatt und Steven behält, und arbeite das Ruderblatt danach aus.

Endlich passe man zur Vervollständigung und Verbindung der Ruderbrust mit dem Ruderpfosten ein Liegerstück von p aus, nach der Form der Stevenkurve, möglichst hoch nach dem Ruderpfosten hinauf, befestige dasselbe daran mit zwei Hackbolzen, unten aber mittels Auflaschung, und fülle den zwischen diesem Stücke, dem Ruderblatte und dem Pfosten entstandenen dreieckigen Raum mit Plankenstücken aus.

Hiermit wäre denn die Holzarbeit des Steuerruders beendet, und wir kommen zu dem noch fehlenden Eisenbeschlage desselben.

Eisenbeschlag des Steuerruders.

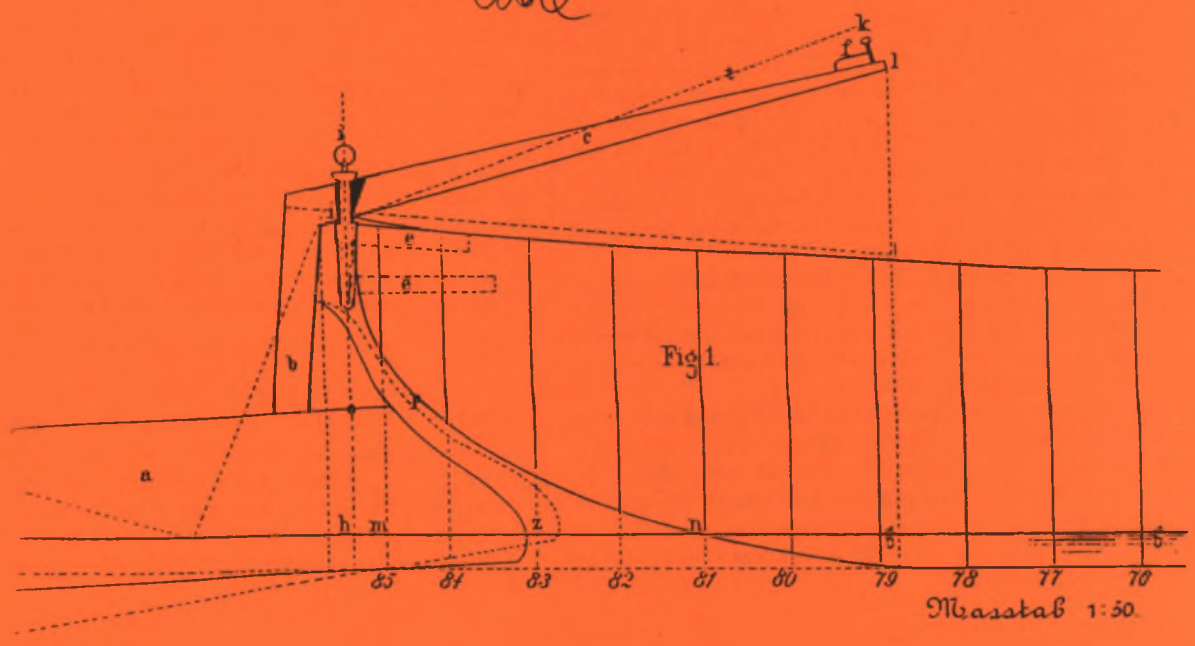
Die Kniee zur Verbindung von Helmholz und Ruderpfosten sind bereits ganz gleich mit dem Holze und sauber versenkt, zusammengenietet. Sollte der Verband später durch Schwinden des Holzes etwas lose werden, so kann der Steuermann ohne weitere fremde Beihilfe, unter Assistenz eines Schiffsmannes, mittels eines Handhammers und Vorhaltung eines größeren Hammers, die Bolzen so fest nachholen, daß das Steuer, bei jetzt vollständig getrocknetem Holze, fast fester als von neu aus wird, und diese Arbeit kann gemacht werden, ohne daß das Ruder abgeworfen zu werden braucht.

Zur Befestigung der oberen Seite des Nagelloches wird eine 13 mm dicke Platte, in welcher das längliche Loch für den Steuernagel so eingearbeitet ist, daß derselbe keinen seitlichen Spielraum hat, sauber mit rechtwinkligen Kanten eingelassen und mit vier Stück ziemlich langen versenkten Hackbolzen befestigt, **Fig. 4, Taf. IV.**

Die Unterkante bekommt ein Band von derselben Stärke, welches zugleich in den inneren Winkel des Steuerruders und nach demselben gebogen, ein Stück am Pfosten herunterreicht, **Fig. 3i, Taf. IV.** Das Loch in diesem Band ist nicht größer nötig, als die Dicke des Steuernagels es eben verlangt, doch muß es nach vorn und hinten nach dem nach oben erweitertem Loche ausgefeilt werden, weil im Unterlassungsfalle die Wippbewegung des Steuers gehindert würde. Befestigt wird dasselbe durch acht Stück Hackbolzen. Mehr sind schädlich, weil sie Holz und Eisen unnütz schwächen.

Ganz besonders zu empfehlen ist die Anfertigung der Steuernägel aus gutem Gußstahl. Dieselben können bei größerer Haltbarkeit und Elastizität $^1/_5$ weniger Durchmesser haben, als eiserne und gestatten deshalb eine geringere Schwächung der Ruderpinne durch das kleinere Steuernagelloch.

Ende



TAF. IV.

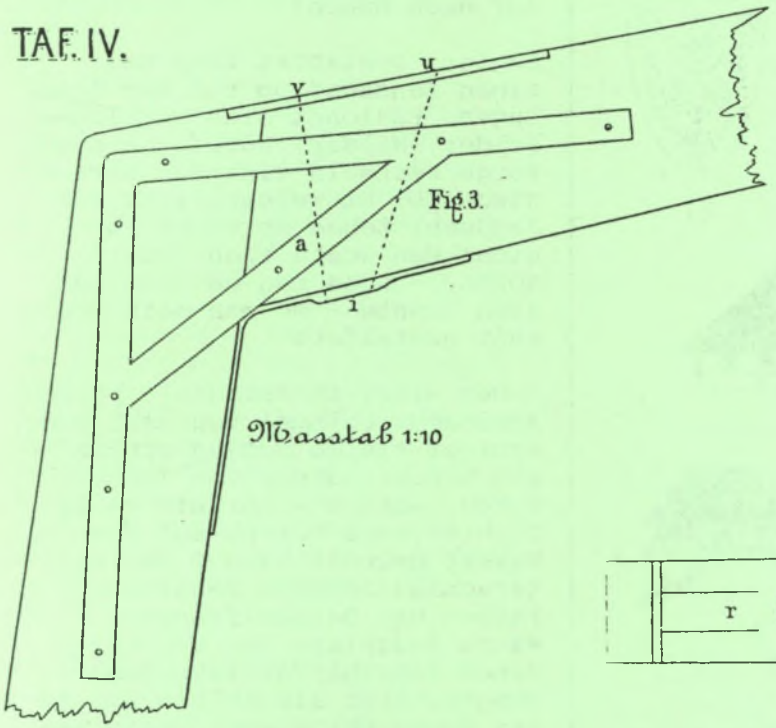


Fig. 3.

Maasstab 1:10

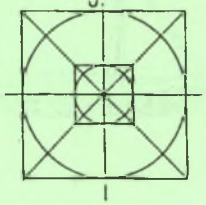


Fig. 5.

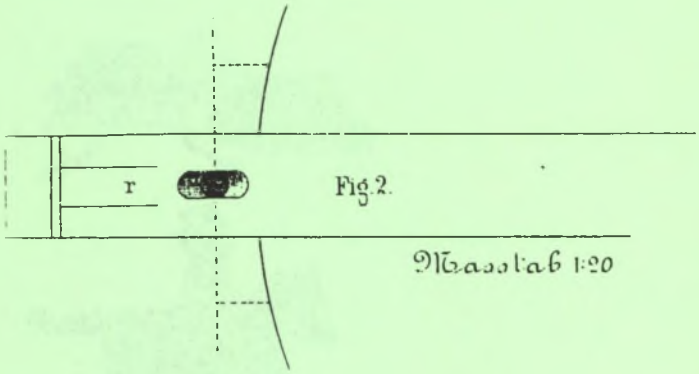
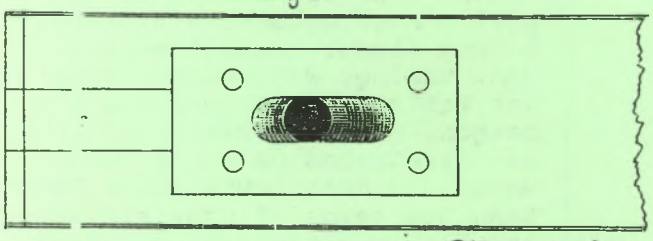


Fig. 2.

Maasstab 1:20

Fig. 4.



Maasstab 1:10

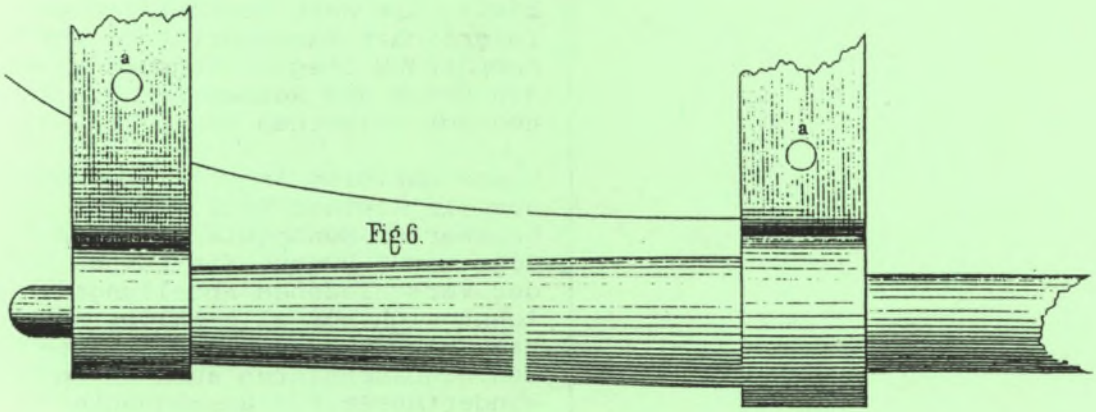


Fig. 6.

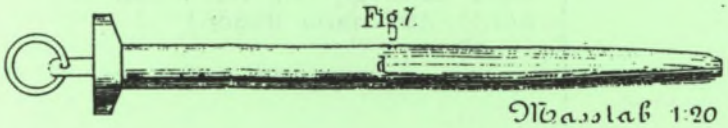


Fig. 7.

Maasstab 1:20

Auf nach Rügen!

Segler, gestattet Euch mal einen Landausflug auf der Insel Rügen. Es lohnt sich wirklich. Felder, Wälder, Hügel, ja sogar Berge wechseln einander harmonisch ab. Hinweisschilder auf Jagdschlößchen sprechen für sich: Man wußte eben immer schon, - wenn man es sich leisten konnte - wo man sein Freizeit gestaltete.

Neben einer Landstraße - sprich Aneinanderreihung von mehr oder weniger tiefen Schlaglöchern - ein Nebeneinander von Tonnen, Baken, Ankern - nur ein wenig dichter, als wir es auf dem Wasser gewohnt sind - der unterschiedlichsten Bauarten, Farben und Beschriftungen. Wahre Zeugnisse der verschiedenen Seeschiffahrtstraßenordnungen. Aber sie leiten uns zu dem Höhepunkt dieser maritimen Sammlung: Voll aufgetakelt, hoch aufgepallt liegt der Ewer "Luise", so als sollte er gleich nach getaner Winterüberholung wieder abgeslippt werden. Umringt wird dieser Ewer von zahlreichen Fischereifahrzeugen, groß und klein, wie sie für die Gegend um Rügen üblich waren und noch heute sind. Das kann man keine 50 Schritte weiter in einer kleinen, versteckten Bucht betrachten. Dort liegen noch einige aktive Fischerboote, die nach hoffentlich erfolgreicher Fangfahrt hoch auf dem Strand liegen. Daneben hängen Netze und Reusen zum Trocknen auf hölzernen Gestellen.

Diese maritime Ausstellung ist nur ein kleiner Teil des sehenswerten Mönchguter Museums Göhren auf Rügen. Ein Besuch der verschiedenen Abteilungen lohnt sich auf alle Fälle. Man kann in dem Museum neben anderen Druckschriften auch einen Wanderführer für ausgedehnte Unternehmungen über die für uns neu erschlossene Insel erwerben. Also in der nächsten Saison: "Auf nach Rügen!"

Margot Harder

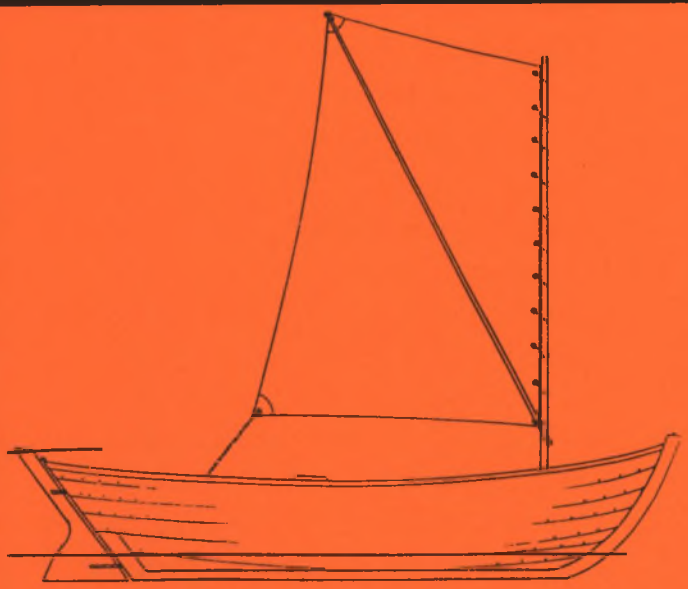
Traditioneller Bootsbau auf Rügen

Wer während der letzten Hamburger Bootsausstellung am Stand der Firma Bernhardt Apparatebau vorüberkam, konnte ein schön gebautes eichenes, geklinkertes Fischerboot bewundern. Gebaut war es auf Rügen, Aussteller war eine Bootswerft aus Gager, einem Fischer- und Hafenort an der Südostecke der schönen Ostsee-Insel gelegen. Im November 1990 haben Margot und ich die Küste Mecklenburg-Vorpommerns besucht und dabei einen Abstecher nach Gager gemacht. Die Werft hat uns einen kleinen Bericht über diesen Bootsbau übergeben, den wir Euch Gaffelfreunden nicht vorenthalten wollen:

In Middelhagen auf Rügen ist noch traditioneller Bootsbau zu finden. Der dort ansässige Matthias Lorenz, seines Zeichens Bootsbauer und seit Juli 1990 frisch gebackener Meister, übt dieses Handwerk auf dem väterlichen Anwesen aus. In seiner Freizeit baut er eichene Garnfischer- und Strandboote für die auf Rügen - speziell Mönchgut - betriebene Stellnetz- und Reusenfischerei.

Hauptberuflich ist Bootsbauer Lorenz auf der Werft in Gager tätig, auf der ebenfalls hölzerne, seegehende Boote in den Abmessungen von 3,5m bis 17,0m gefertigt werden. Die in Klinker- oder Karwelbauweise hergestellten Fischerboote sind aus deutscher Eiche und sehr beständig. Die Verbindungselemente bestehen aus seewasserbeständigem Kupfer oder verzinkten Bolzen und Nägeln. Als Dichtmaterial wird entweder Baumwolle oder bei Karwelbauweise Schiffswerg verwendet. Je nach Kundenwunsch werden auch individuelle Bootstypen gefertigt. Sie können mit Spiegel- oder Spitzgattheck ausgeführt werden. Sie lassen sich als Ruderboot, Beiboot für größere Segelschiffe oder auch als Motorboote einsetzen.

Claus Harder



Eine böse Überraschung
oder:wie zuverlässig sind
Seekarten?

Der Urlaub 1989 fing gut an. Hinter Hanskalbsand ankernd hatten wir morgens leichten Südost.Bei Hochwasser setzten wir Segel, und dann ging es elbab.Mit zunehmendem Ebbstrom setzte auch der Wind besser durch.Unsere Fahrt steigerte sich, und an Rhinplate vorbei durfte man uns "Seeschäumer" nennen,auch wenn es noch die Elbe war.
Bei mitlaufendem Strom lief Friedrich 10kn über Grund.
Auf der Höhe Brokdorf bekamen wir von einem entgegenkommenden Berufsschiff drei sehr kurze hohe Wellen.Die erste hob Friedrichs Vorschiff an und das knallte auf die zweite.Das ganze Schiff vibrierte von dem Schlag.Um die Fahrt zu verringern, nahmen wir das Groß herunter.Solche Schläge belasten die Verbände unnötig und sollten vermieden werden.
Unsere Altvorderen haben sich mit den Bug- und Heckwellen schlecht konstruierter Motorschiffe nicht herumschlagen müssen.
Aber der Wind meinte es gut, und als uns bei Brunsbüttel die Flut entgegenkam, konnten wir sie mit Fock und Besan gut ansegeln.
Ostemündung,Buchtloch,Bakenloch, Kaiserbalje sind unsere Stationen nach Ostfriesland.Wartend auf die Tide oder auf den neuen Tag.
Unter Spiekeroog wollten wir ankern.Der alte Anleger war recht voll.Der Hafen schwarz von Masten.
Dann blieben wir draußen.In der Zufahrt zum neuen Hafen wurde gebaggert.Die Spülleitung lag einlaufend rechts.Aber links der Zufahrt ist Platz genug.Ein Blick auf die Karte Nr.89 von 1989.Keine Bedenken.Das Naturschutzgebiet beginnt erst am Inselrand.So verlassen wir die Zufahrt und suchen einen Ankerplatz.Hier,-einmal mit dem Peekhaken ums Schiff.Nein,hier nicht! Achtern ist es o,5m tiefer.
Da muß eine ziemliche Stufe im Grund sein.Also nochmal etwas weiter unten.Brigitte peekt vorn. "Steine",ruft sie,"Steine"!
Was sie wohl gepeekt hat-hier Steine,verrückt.Aber sie hat recht. Es ist eine Steinschüttung,ein Stack,wir liegen längs davon.Und schon so fest,daß "Rückwärts" nicht mehr hilft.
So nach und nach zeigt sich das Stack.Es liegt fast quer zur Zufahrt.Parallel zur Zufahrt ist am Kopf des Stacks eine durchgehende Stahlspundwand gesetzt, mit einem tieferliegenden Teil, um gezielt hier das Oberflächenwasser zu führen.
Bis morgens früh hatte ich Zeit, mir zu überlegen, wie ich "Friedrich" aus der Mausefalle wieder heraus bekomme.
Es war eine ruhige Nacht.
Morgens,im ersten Licht,markierte ich die tiefere Stelle in der

Eine böse Überraschung

Spundwand mit zwei Kanistern.An den Löchern in der Wand fand sich ein altes,seegrasbewachsendes Bändsel.War da schon einmal ein Kanister dran?
Es war noch Gelegenheit für ein paar Aufnahmen.

Wind und Strom halfen mit. Wir bekamen das Schiff unbeschadet heraus.
Zorn habe ich noch heute im Bauch. So schickten wir die Bilder am 19.1o.89 an die Kreuzerabteilung mit der Bitte, die Spundwände und Stacks,es gibt noch mehrere auf dem Stück,im Hafenhandbuch aufzunehmen.
Am 28.o3.9o bekamen wir Antwort vom DHI und Kopien des Schreibens vom Nieders.Hafenamt Norden und des Luftbildes.
Die im Schreiben N.H.Norden erwähnte Pos. 1 befindet sich am neuen Hafen.
Wenn man dieses Schild nicht an Pos. 2 und 3 ausbringen will,so reicht ein klassisches Kardinalzeichen Gefahrenstelle Ost völlig aus,um uns und andere dort fernzuhalten.
Die Darstellung in der Seekarte, wie vom DHI angekündigt,ist durch den Maßstab bedingt sehr klein. Es genügt doch schon der Hinweis "Unrein" oder "Steine".Auch ein kleiner durchkreuzter Anker ist aussagekräftig genug.

Unsere Umwelt ist eingegrenzt von Anweisungen,Geboten bis Verboten. Hier hätte ein Hinweis seine Berechtigung.
Einen solchen Aufenthalt wünsche ich niemandem.Und sollte einer in eine vergleichbare Situation kommen, so drückt die Daumen,daß er auch ungeschoren davonkommt.

Der tieferliegende Spundwandteil ist bereits überflutet. Rechts im Hintergrund der Bagger und der Hafen.

Niedersächsisches Hafenamt Norden an das damalige DHI:
„Die Prielverbauten bestehen aus Schüttsteinen und Stahlspundwänden und sollen die seitlichen Sandeintreibungen in die Hafenzufahrt verhindern. Der Prielverbau auf Pos. 1 ist mit dem Schild: "Gesperrt – Einfahrt und Betreten verboten„ gekennzeichnet."

Karl H. Bölter,
Borchertring 69

WYVERN VON BREMEN

Der Neubau „Wyvern von Bremen" ist ein umfangreiches Projekt des Arbeiter-Bildungs-Centrums ABC in Bremen. In einem Verbund betrieblicher, schulischer, und außerbetrieblicher Berufsausbildung sollen Jugendliche an einem weder einfachen noch alltäglichen Projekt zu Facharbeitern qualifiziert werden.

»Wyvern« (Stavanger)

Für die Ewigkeit gebaut

„Wyvern" ist der Name eines bösen Flügeldrachens, der in alten englischen Märchen Angst und Schrecken verbreitet. Die norwegische Mythologie kennt ihn unter dem Namen „Lindormen". Seit 1897 ist „Wyvern" auch der Name eines ausgezeichneten Segelschiffs, dessen Geschichte so reich und wechselvoll wie die eines Märchens ist.

Im Jahre 1894 beauftragte der Holzhändler Frederick Croft aus Stathelle am Langesundfjord den bekannten Bootsbauer Colin Archer aus Larvik, Zeichnungen für eine Segelyacht anzufertigen. Da Croft ein ziemlich exzentrischer Mensch war, mußte Archer mehrere Entwürfe vorlegen bis der Bauplan endgültig feststand. Am Ende war der größte und vollendetste Doppel-Ender entstanden, den Colin Archer je konstruiert hat. Mit dem Bau des Schiffes wurde Archers früherer Werkmeister Thor Martin Jensen beauftragt, der in dem Städtchen Porsgrund eine eigene Werft (Porsgrund Baadbyggeri) betrieb.

Die »Wyvern« ist ein klassisches Spitzgatboot (Gat = Heck), das auf der Grundlage traditioneller norwegischer Konstruktionsprinzipien entworfen wurde. Die Materialien, aus denen sie gebaut worden ist, sowie die Takelage nähern sich jedoch weitgehend einem exklusiven englischen Stil an. Der Rumpf besteht aus 4,5 cm starken, durchgehenden Teakplanken auf gewachsenen Eichenspanten. Die Rumpfinnenhaut ist mit Mahagoni beschichtet und später tropenfest isoliert worden. Für die Einbauten und Möbel wurden hauptsächlich Mahagoni, Teak und Messing verwendet. Ursprünglich hatte die »Wyvern« einen Mast mit aufgesetzter Stenge und war nach Art des englischen Kutters getakelt.

Das Schiff wurde 1896/97 fertiggestellt und 1899 im englischen Hull, Crofts Heimatstadt, als »Wyvern« registriert. Die Croft-Familie segelte auf der »Wyvern« viele Jahre entlang der Südküste Norwegens und über die Nordsee nach Hull, wo Croft neben privaten auch geschäftlichen Interessen nachging. Vier bis fünf Mann Besatzung waren für Fahrten auf hoher See notwendig.

1909 wurde die »Wyvern« nach Kiel verkauft. Der neue Eigner, C. Stahl aus Hamburg, benannte sie in „Tatjana" um und ließ einen Daimler Benzinmotor einbauen. Bis nach dem Ersten Weltkrieg segelte das Schiff unter deutscher Flagge. Dann kehrte es nach Norwegen zurück und hatte verschiedene Besitzer. Von 1924 bis 1938 gehörte es Rolf Thommesen aus Oslo, dem Herausgeber der Tageszeitung „Tidens Tegn ". Er segelte mit der »Wyvern«, die jetzt den Namen „Havfruen III" trug ("Meerjungfrau" – gemeint soll die Dame auf dem Felsen vor Kopenhagen sein), auf der Nord- und Ostsee.

Thommesen ließ die Takelung von Kutter auf Ketsch umrüsten. Die Retakelung basierte auf Original-Skizzen Colin Archers, die dieser seinerzeit für Frederick Croft angefertigt hatte. Der neu hinzugekommene Besanmast war einteilig und dem Großmast keine Stenge mehr aufgesetzt.

Die „Havfruen III" wurde 1938 nach England verkauft, wo sie in den folgenden zehn Jahren wechselnde Besitzer hatte. Zur Legende wurde das Schiff unter englischer Flagge

dank der Fahrten von Anne und Terence Carr. Von 1947 an segelten und lebten die Carrs 27 Jahre lang auf dem Boot und legten dabei 150 000 Seemeilen zurück. Zwölfmal überquerten sie mit ihrer Crew den Atlantik. In den Jahren 1957 bis 1959 segelten sie einmal rund um die Welt.

Captain Terence Carr verkaufte das Schiff 1974 an den Werbekaufmann Christian Mattner aus Lübeck. Der damals 30jährige Lübecker hatte, wie er der Zeitschrift „Segeln" anvertraute, Fernweh und wollte mit der „Christian von Danzig ", wie das Schiff in Fortsetzung einer Familientradition nun hieß, auf Weltreise gehen. Nach einem Innenumbau und einigen Modernisierungen sollte die Fahrt im Frühjahr 1975 beginnen. Ob der in Danzig geborenen Mattner sich seinen Jugendtraum wirklich erfüllen konnte, ist nicht bekannt.

Ende der 70er Jahre wurde die »Wyvern« auf Ibiza wiederentdeckt. Sie befand sich in einem schlechten Zustand und wurde, bevor sie vollständig verfiel, zur Restaurierung nach Norwegen gebracht. Der Hauptteil der Restaurierungsarbeiten wurde in Dafjord auf der Insel Stord, in Stavanger und Risör vorgenommen.

Der größte Teil des Decks mußte erneuert werden, der Rumpf befand sich dagegen in einem guten Zustand. Die »Wyvern« bekam eine neue Takelung, bei der wieder auf den zweiteilige Mast der ursprünglichen Kutter-Takelung zurückgegriffen wurde.

Nach ihrer Wiederherstellung wurde die »Wyvern« am 21. August 1984 von Seiner Königlichen Hoheit Kronprinz Harald von Norwegen dem Seefahrtsmuseum Stavanger als Geschenk der norwegischen Ölindustrie übergeben.

Länge:	18,20 m
Breite:	5,40 m
Tiefgang:	3,25 m
Gewicht:	42,84 t (Brutto)
	15,81 t (Netto)

Hilfsmotor:
170 hk Volvo Penta Diesel

Mizzen sail (Besansegel)	31,5 m²
Mizzen mast (Besanmast)	13 m
Mainsail (Großsegel)	81,5 m²
Topsail (Toppsegel)	26 m²
Main mast (Großmast)	24 m
Foresail (Fock)	26 m²
Flying jib (Außenklüver oder Flieger)	38 m²
Double clewed jib sail (Klüver bzw. Sturmklüver)	40 m²

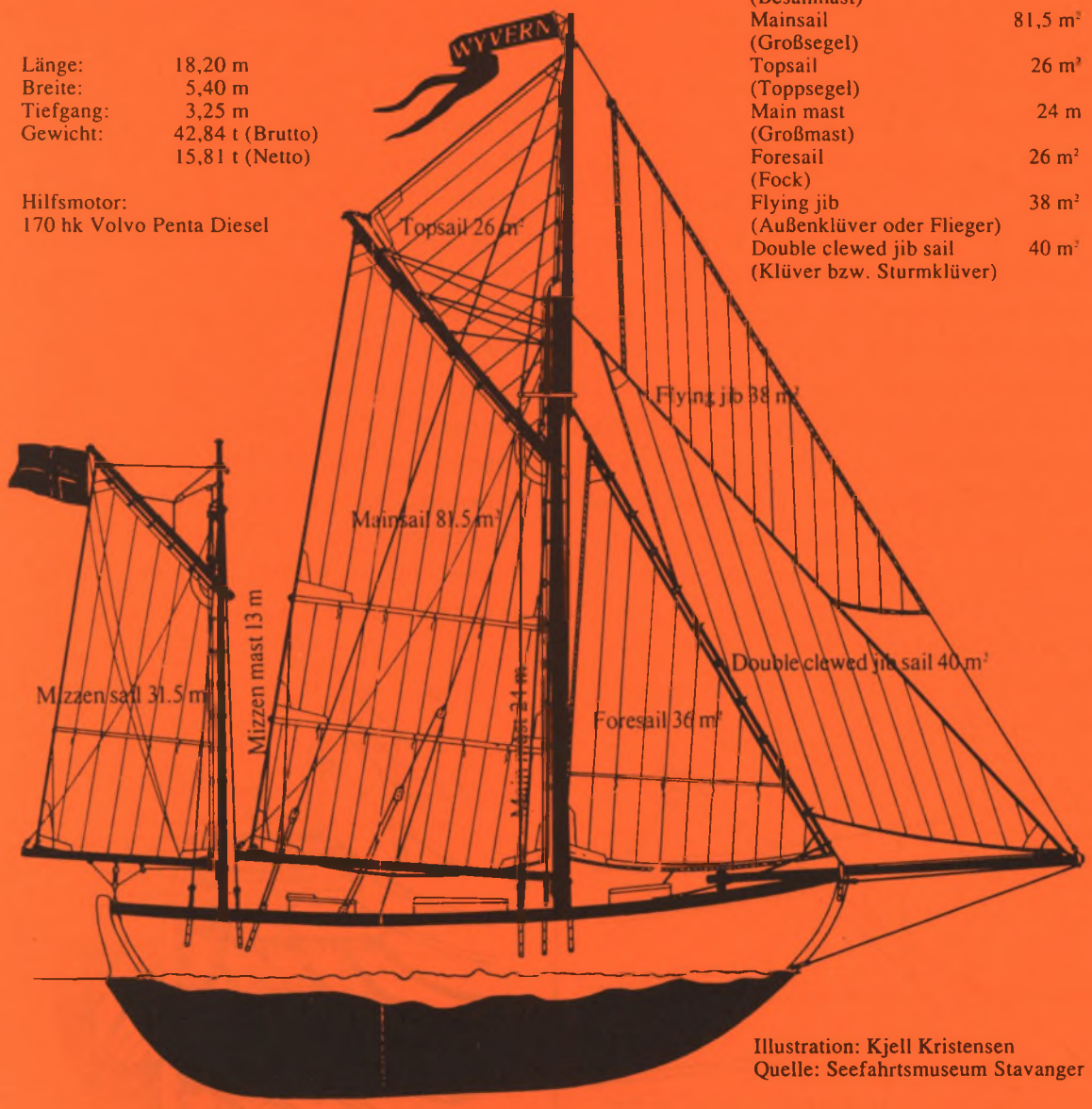
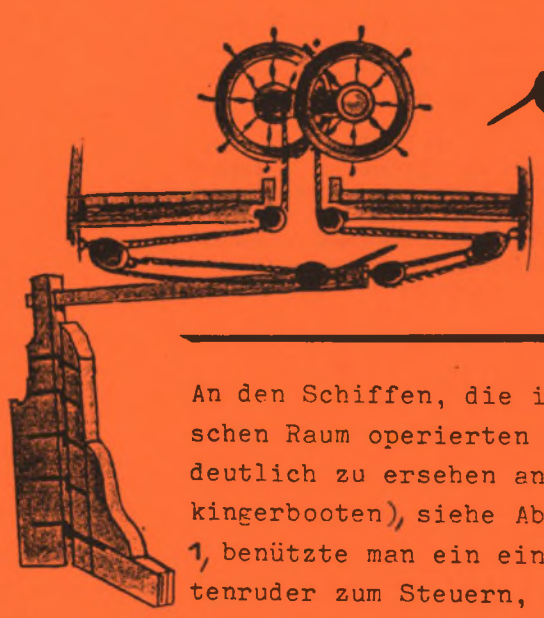


Illustration: Kjell Kristensen
Quelle: Seefahrtsmuseum Stavanger

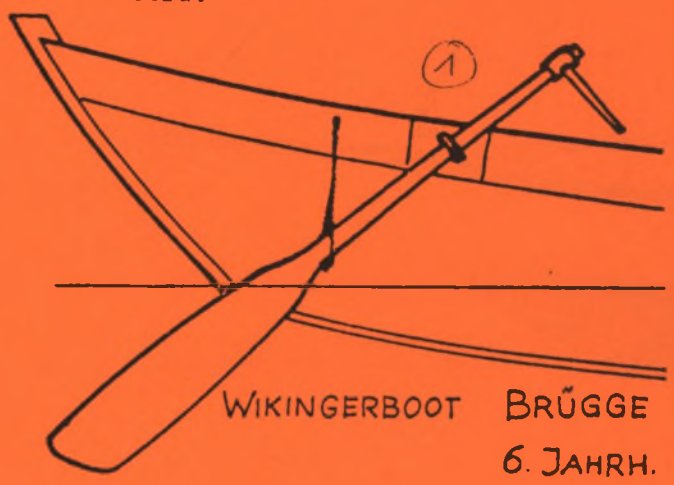
Arbeiter-Bildungs-Centrum
z.H. Jutta Becker
Schiffbauerweg 4
2800 Bremen 21 Tel. 04 21 / 61 80 50

Arbeiter-Bildungs-Centrum
z.H. Bernd Hennecke
Friedrich-Ebert-Straße 3
2850 Bremerhaven Tel. 04 71 / 2 70 40

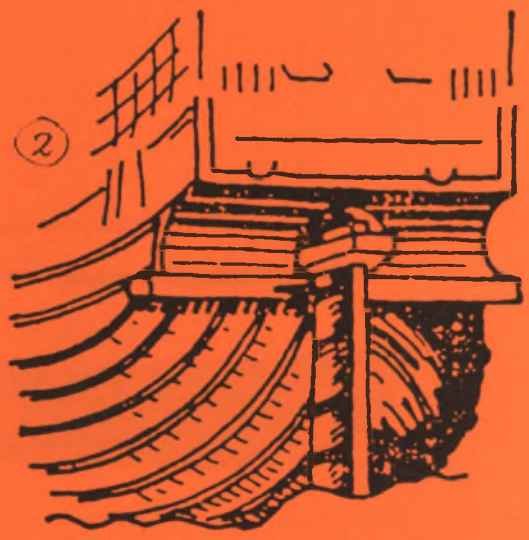


Steuer-Einrichtungen

An den Schiffen, die im nordischen Raum operierten (z.B. ganz deutlich zu ersehen an den Wikingerbooten), siehe Abbildung Nr. 1, benützte man ein einziges Seitenruder zum Steuern, das immer rechts am Heck aufgehängt war. Daher kommt es auch, daß man, in Fahrtrichtung gesehen, die rechte Schiffseite Steuerbord nennt. Oben am Schaft war ein Querholz eingesetzt, das nach innenbords und somit quer zur Schiffsrichtung stand. Man nennt es das Helmholz. Der Steuerer stand bei seiner Arbeit etwa so, daß sein Rükken zur linken Schiffseite zeigte, und weil dieser in der Sprache der Seeleute seine "back"-Seite genannt wurde, heißt die linke Seite des Schiffes seitdem Backbord.

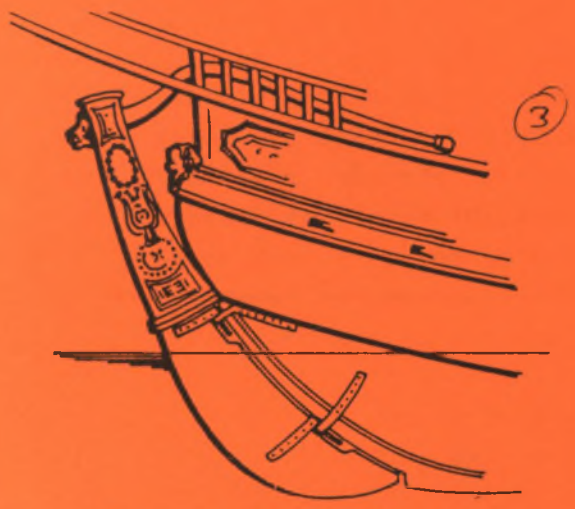


Die entscheidende Neuerung im Bau von Rudereinrichtungen wurde aber nicht an Kriegsschiffen, sondern beim Bau von Handelsschiffen erfunden. Als der Handel an der friesisch-deutschen Küste zur Blüte kam, ist dafür ein besonderer Schiffstyp, die Kogge, geschaffen worden. Das war ein breites, bauchiges und zunächst einmastiges Lastschiff, mit einem durchgehenden Heck und kastellartigen Aufbauten auf Vor- und Achterschiff. Hier findet man zuerst das Heckruder, das als schwere Bohlenwand mittschiffs in eiserne Angeln eingehängt wurde und an einem oberen aufgesetzten Querholz, der sogenannten



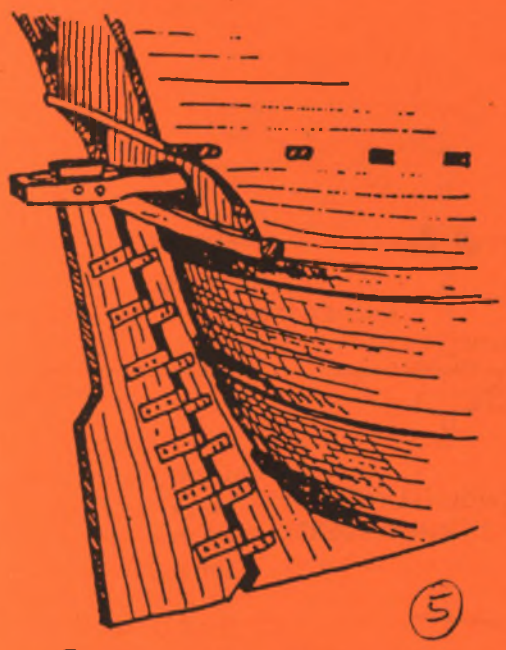
Pinne, bewegt worden ist. (Abbildung Nr. 2.) Ab und zu benutzte man noch Seitensteuer und Heck-

ruder in paralleler Entwicklung, dann aber setzte sich das Heckruder endgültig durch.



GALEERE 15. JAHRHUNDERT

Bald findet man es in abenteuerlichen und malerischen Formen an den Küstenseglern an den Galeeren im schwarzen Meer, wobei aber bei den Koggen, Karaken, Galiots weiterhin die strenge technisch-sachlichere Ausführung vorherrscht. Siehe hierzu die Abbil-



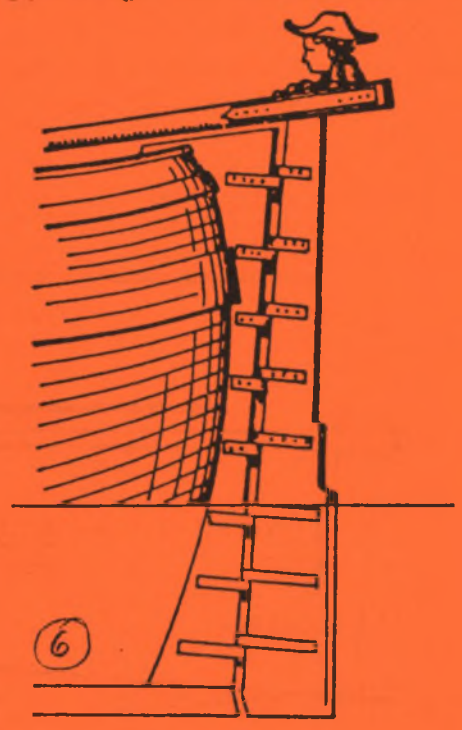
SCHIFF UM 1450

dungen Nr. 3, 4,5 und 6.

Mit den wachsenden Dimensionen, die die fortschreitende Schiffbaugeschichte brachte, mußte natürlich auch das Ruderblatt grös-

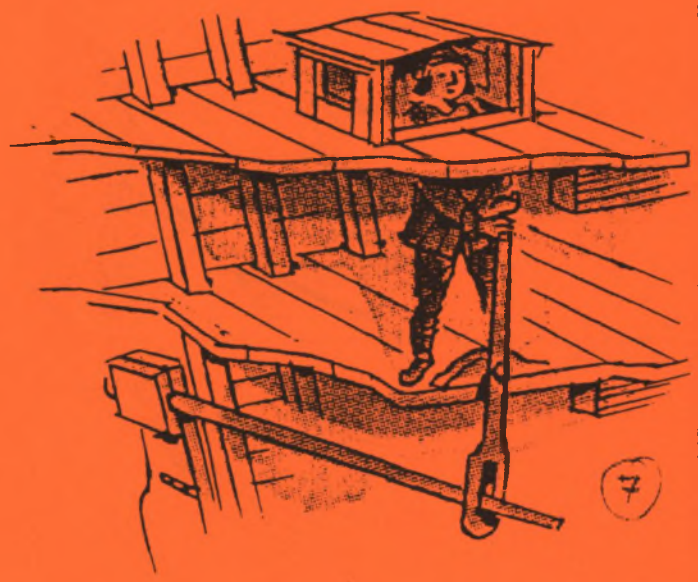
KÜSTENSEGLER SCHWARZES MEER

ser werden, was zur Folge hatte, daß immer mehr Kraft zur Bedienung des Steuers anzuwenden war. Zunächst half man sich damit, daß die Pinne von zwei auch vier Mann bedient wurde. Später machte man sich die Möglichkeiten des Flaschenzuges zu Nutze, wobei dann



HOLL. GALIOT

Steuereinrichtungen

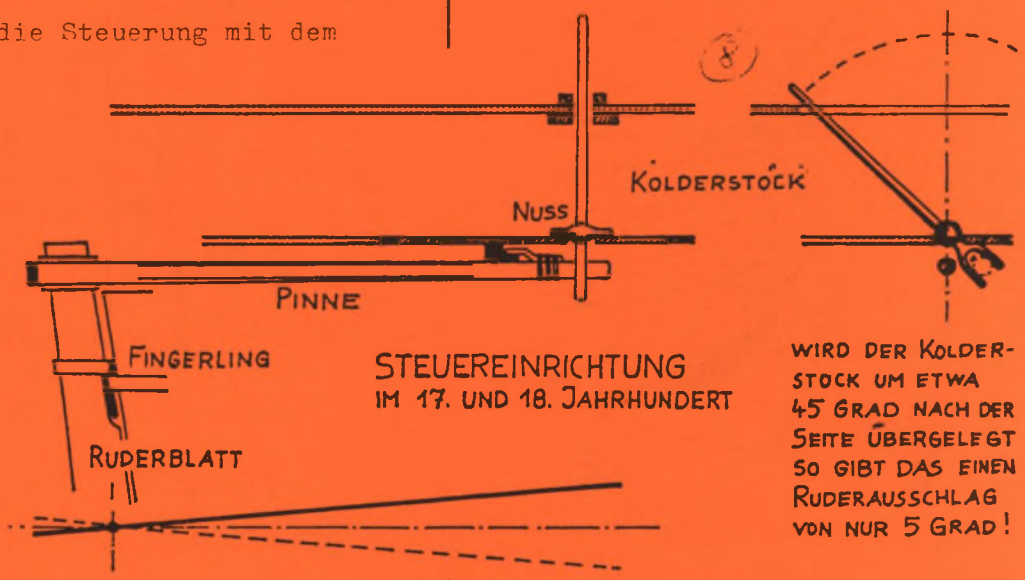


an jeder Bordwand eine Talje angeschlagen wurde, die zur Pinne führte.

Erst allmählich kam man dahinter, wie schmal man eigentlich das Ruderblatt halten könnte, wenn man nur eine strömungsgünstige Unterwasserschifform des Hecks zu gestalten lernte. Von da an dauerte es nicht mehr lange, bis man in unseren Gewässern eine Steuereinrichtung entwickelte, die dann zwei Jahrhunderte beibehalten worden ist.

Es war die Steuerung mit dem "Kolderstock". Die Kraftersparnis an der Pinne wurde hier nicht durch Taljen erzielt, sondern durch einen Hebel, der an der Pinne angriff. Da der Hebelarm ziemlich lang sein durfte, konnte der Stand des Rudergängers um ein oder zwei Decks nach oben, an eine viel übersichtlichere Stelle verlegt werden. Einzelheiten der Konstruktion lassen sich aus Abbildung Nr. 7 und 8 ersehen. Durch ein halbkreisförmiges Loch in der Gillung, dem sogenannten Hennegat, führte die kräftige Pinne in das Innere des Schiffes, wo sie auf einem Leitwagen gehalten wurde. Der Hebel, der senkrecht über ihr stand, war drehbar gelagert und hieß Kolderstock. Sein Gelenk nennt man Nuß. Im obersten Deck war nun ein schlitzförmiger Ausschnitt, das sogenannte Koldergat, angebracht, das man so lang gemacht hat, daß es einen möglichst großen Ausschlag des Kolderstockes erlaubte.

So sinnvoll auch die ganze Vorrichtung erscheinen mag, befremdlich bleibt doch, daß ein Ausschlag des Kolderstockes um 45°



die Pinne um nicht mehr als n u r 5° bewegte, was also bedeutet, daß bei 5° schon die Hartruderlage erreicht war. Das aber kommt daher, daß das Manöver eines Seglers mit dem Steuer niemals ausgeführt, sondern immer nur eingeleitet wird. Für die Drehung, die dann folgt, benötigt man bekanntlich die Segel.-

Fortsetzung und Schluß dieses Artikels in der nächsten Ausgabe des " Piekfall".

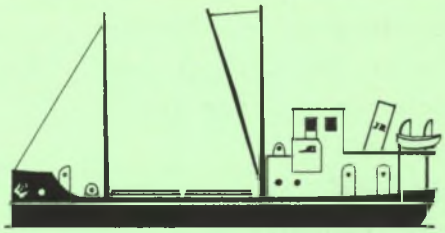
Gerhard Pastowski
Am Weidenfeld 60
3352 Einbeck

Eignerwechsel am Strelasund

Das Zeesboot „Sunddriewer", bei 'Ossis' ja bestens und in der 'Wessi'-Gaffelszene auch schon durch Kappeln, Flensburg und das STAG-Treffen bekannt, fährt ab Dezember 1990 unter neuer Flagge. Der alte Eigentümer, die Stralsunder Volkswerft, wollte das Boot nicht mehr halten sondern zum Verkauf anbieten. Das traf uns als Schipper und Besatz natürlich hart! Daher gingen wir auf 'Sponsoren-Suche'. Im Senat der Hansestadt Stralsund fanden wir einen guten Partner mit offenen Ohren. Nur hat dieser 'Sponsor' einen kleinen Fehler: Er hat kein Geld! Die Stadtkasse ist leer! Mit Kauf und Unterhalt des Zeesbootes ging also nichts. „Sunddriewer" – ade?

Nein, Werft und Statdt waren richtig gute Partner, und so fanden wir gemeinsam folgende geniale Lösung: Die Werft überließ der Stadt das Zeesboot als Schenkung, wir, die Stammbesatzung und andere interessierte Segler, bauen einen Verein Stralsunder Traditionssegler auf und unterhalten und betreiben das Boot für die Stadt. Na, gibt es noch Freunde des Gaffelriggs?
Das Schöne ist, daß die Stadt Stralsund das Boot nicht als Repräsentationsfahrzeug oder für 'Fleischfahrten' benutzen will, sondern es soll weiter als Sport- und Traditions-Segler bewegt werden. Wir haben ja auch alle (noch) einen 40-Stunden-Job. Also wird man das Boot auch künftig auf Regattabahnen und Seglertreffen sehen und begrüßen können. Zu erkennen ist dann die „Sunddriewer" an der Stralsunder Flagge.
Und wer in Last und Store noch was für unseren neuen Verein zu liegen hat, werfe es nicht in den Sperrmüll oder gar über Bord! Wir freuen uns jedenfalls, daß die Großen dieser Welt viel Herz für uns Segler hatten und so weise entschieden. Mal sehen, wie unsere Variante klappt. Vielleicht entsteht aus dem kleinen Vereinchen mal sowas wie ein 'Traditionskai' oder eine 'Museumspier' in unserem alten Hansehafen. Packen wir es an!
Allen Piekfall-Lesern und Freunden des Gaffelriggs ein gutes Segeljahr '91!
Schipper und Besatz der „Sunddriewer" FZ 42

Walter Ribbeck
G.-Ewald-Str. 5
0-2300 Stralsund



Vor Vierzig Jahren

Die "Neckar" war ein motor= isierter Seeleichter von etwa 400 ts Ladefähigkeit.Sie hat= te zwei Luken und zwei Masten. Jeder Mast hatte nur einen Ladebaum,so daß bei laden und löschen mit eigenem Geschirr, der Ladebaum immer hin und her geschwenkt werden mußte.Soll= te ein Baum getoppt werden, mußte erst der Renner von der Trommel genommen werden,dann wurde der Faulenzer auf den Spillkopf genommen,der Baum getoppt und die Hangerkette eingeschäkelt.Das war jedes= mal ein Zirkus!Ähnlich ver= hielt es sich mit den Ankern, die mittels einer Kabelar= kette von der vorderen La= dewinsch gehievt wurden. Natürlich hatte das Schiff Scheerstöcke zum Einsetzen und hölzerne Lukendeckel mit drübergelegten Persenningen. Wurden bei Schlechtwetter drei Kleider aufgelegt, wurde es schwierig,das viele Tuch hinter die Schalklatte zu kriegen. Auch gab es jedes= mal Auseinandersetzungen über die Frage,ob es besser sei, die Kleider zum Längs= oder zum Quersüll einzuschla= gen.Trommeln für die Fest= macherdrähte gab es nicht.Wir schossen sie an Deck auf.Das ging nur mit vielen "englischen Buchten".Außerdem saßen die Drähte voller Fleischhaken, und Arbeisthandschuhe kannten wir nicht.

Vorne an Backbord befand sich das "Schiethus" mit Schlag= pützenspülung und der Nieder= gang zum Logis,das je eine Doppelkoje am Schott und an Steuerbordseite hatte.Davon war die Oberkoje meine. Geheizt wurde mit Kohlen oder Koks aus der Ladung.Durch's Logis gingen die Ankerketten= fallrohre,die einen Schlitz hatten, um die Ketten fest= binden zu können,damit sie nicht immer "läuteten".Auf Backbordseite war das Wasch= haus .Eine Dusche oder gar fließend warmes Wasser gab es nicht.

Achtern war das Schiff zu= gebaut,wie ein Fischdampfer. Das bot Schutz bei schlechtem Wetter.Dort wohnte auch der Rest der Besatzung,nämlich Kapitän Heinrich Meyer aus Otterndorf,Steuermann Köppe aus Uetersen,der Koch aus Kiel und der Meister mit sei= nem Assistenten.Zusammen mit den Matrosen Horst aus Breslau

und Arthur aus Lübeck und uns beiden Jungs waren wir also insgesamt 9 Mann an Bord. Verpflegt wurde nach Speiserol= le.Pro Woche gab es ein Vier= telpfund Butter,einen Tampen Dauerwurst und ein Stück Stangenkäse.Mit Margarine und Marmelade wurde etwas großzü= giger umgegangen.Diese Viel= fruchtmarmelade wurde nie trok= ken und schimmelte nicht.Man hätte sie auch gut als Dicht= mittel bei abgerissenen Nieten verwenden können.Arthur be= grüßte jeden neuen Marmeladen= eimer mit dem sinnigen Spruch: "Jam,schrieen die Matrosen und sprangen von Mast zu Mast."

Als unbefahrener Junge ging ich mit dem Kapitän die Wache.Das war sehr angenehm,denn wir gin= gen 6 zu 6 Stunden die Wache,und der Kaptain hatte den Törn von 6 bis 12 Uhr.Hein Meyer meinte, ich müßte auch die Windrose ken= nenlernen,also die Stricheintei= lung.Das Steuern hatte ich bald heraus.Bei Seegang mußte man viel Kraft aufwenden,denn das Schiff hatte Handruder.Das Ruder wurde alle Stunde verfangen.Der Ru= dersmann hatte die Glasen zu schlagen.Die nautische Ausrüs= tung bestand aus Fluidkompaß, Echolot und Funkpeiler.Das heute übliche Radar ersetzte Kap'tän Meyer durch seine Orts= kenntnis.Er kannte jedes Seegat, und was er nicht sehen konnte, das roch er,und was er auch nicht riechen konnte,das ahnte er. Von allen seinen Weisheiten hat eine für mich immer währ= ende Bedeutung behalten:" Ick will kein' Papageiendamper, ick will 'n gängiget Schip!" Aber in dieser Kleinen Fahrt, wo man fast alle 36 Stunden wieder im Hafen ist,steht so= wieso wenig Zeit zum Malen zur Verfügung.Und als das Schiff einmal "klassen" mußte,krieg= ten wir das Boot nicht zu Wasser. Alles war festgegammelt.
Meine erste Reise mit der "Neckar" ging von Hamburg mit Schrott nach Gent,-Kanalwetter im November! Die Leute gingen nur im Ölrock und Südwester. Von Gent ging's mit Draht nach Middelfart am Kleinen Belt. Dort zog ich es vor,erst ein= mal eine Bauernnacht zu verbrin= gen,anstatt gleich an Land zu gehen.
Vor Heiligabend gingen wir von Bremen mit Koks nach Aalborg ab.Als aus der Bremerhavener Kaiserschleuse ein Victory-Dampfer kam,nahmen wir ihn auf die Hörner.Unser Stb.-Anker besah sich das Logis von innen,und das Schiff ging bei

Seebeck in die Reparatur.Da kam es zutage,warum wir uns manchmal vor Kälte den Hintern abfroren:Zwischen Außenhaut und der Holzverschalung befand sich keinerlei Isolation.Daran wurde nie etwas geändert.
Immerhin bekam die Besatzung dadurch zu Weihnachten Urlaub. Apropos Urlaub.Jeder Seemann bekam damals nur den gesetzlichen Urlaub von 12 Tagen und zusätzlich einen freien Tag im Monat, um persönliche Bedürfnisse erledigen zu können.Was heute kaum einer wissen dürfte:Urlaub bekam der deutsche Seemann erstmalig nach 1933.

Sylvesterabend liefen wir in den Limfjord ein.Es herrschte ein eisiger Ostwind mit Schneetreiben.Wir tasteten uns an den Priggen entlang. Ich war auf Ausguck stocksteif gefroren,und alle waren wir heilfroh,als wir ohne Grund berührt gehabt zu haben das dänische Chicago erreicht hatten.
Der Koch hatte Berliner gebacken,und als wir die verputzt hatten,wurde der Ofen tüchtig aufgeheizt,daß wir im Unterhemd an der Back sitzen konnten.Es dauerte auch nicht lange,da übermannte einen nach dem anderen die Müdigkeit,und wer nicht an der Back einschlief,der verkroch sich in die Koje. Mochte der Teufel Sylvester feiern!

F.B.

Karbolin'eum [lat.] *das*, braunes Steinkohlenteeröl mit Kreosot, zum Tränken (Haltbarmachen) von Holz und zur Schädlingsbekämpfung an Bäumen.

Toxikologische Positionsbestimmung für Holzschiff-Eigner:

C A R B O L I N E U M - Altlast in der Bilge

Seit der altbewährte Holzwurm- und Blaufäule-Killer Xylamon in den Ruch gekommen ist, schwerste Gesundheitsprobleme auszulösen, sind auch manche Gaffelsegler ins Grübeln gekommen, ob die in der Szene gehandelten Wunder-Rezepturen wohl immer so gesund sind. Holzschiffeigner, welche gewohnheitsgemäß Bilgen und Mulsch-Stellen mit Carbolineum zu traktieren pflegten, warfen auch schon mal argwöhnische Blicke auf die Label des Kanisters, bevor sie den Pinsel einstippten.
Was soll man auch tun - das Zeugs hilft ja auch wirklich. Gesundheitliche Nebenwirkungen? Hauptsache das Schiff hat ein langes Leben...
Allerdings...empfindlichen Leuten wurde auf bestimmten Holzschiffen immer schon schlecht, wenn sie sich zu lange unter Deck aufhielten. Und mit Seekrankheit oder den schwindelerregend hohen Baukosten hatte das nichts zu tun.
Was wir lange schon befürchteten, ist inzwischen schwarz auf grau (Umweltpapier!) in der Zeitschrift "Ökotest" (Nr. 10/89) nachzulesen: "Deutsches Markengift" ist der Artikel überschrieben. "Das Holzschutzmittel Carbolineum steckt voller krebsverdächtiger Stoffe. Verkauft wird es munter weiter...Wir haben 17 Produkte untersucht: echte Carbolineen und Alternativen. In allen sechs Carbolineen haben wir große Mengen von polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) gefunden. Die meisten dieser Stoffe können Krebs auslösen. Lediglich bei Fluoren, Phenantren und Benzo(ghi)perylen sind sich die Experten noch nicht sicher.
Der bekannteste der PAK, Benz(a)-pyren ist beispielsweise als "krebserzeugend, erbgutverändernd und fruchtschädigend" eingestuft. Hautreizend ist Teeröl obendrein. Schon vor fünf Jahren warnte das Bundesgesundheitsamt davor, mit Teeröl imprägnierte alte Eisenbahnschwellen auf Kinderspielplätzen zu verwenden."

Ticken da also giftige Zeitbomben in unseren Bilgen? Muß man schon von ökologischen Notstandsgebieten unter der Gaffel sprechen?

Die Eigentümer eines alten hölzernen Krabbenkutters, dessen Rumpf aufwendige Reparaturen erfordert hätte, versuchten unlängst, denselben an einen Kinderspielplatz zu verschenken. Dort forderte man jedoch erstmal ein toxikologisches Gutachten beim "Bremer Umwelt Institut" an. Die Untersuchung einer Holzprobe führte zu dem Resultat: "Ein gesundheitliches Risiko kann bei Berührung von solchen Hölzern durch spielende Kinder nicht ausgeschlossen werden, da Stoffe aus der Gruppe der PAK bei Hautkontakt resorbiert werden und so in tiefere Hautschichten gelangen können...Auch geringe

Holzteer, schwarze, ölige Flüssigkeit, gewonnen bei der trocknen Destillation des Holzes (s. Holzessig), ist, aus Nadelholz hergestellt, wegen Terpentinölgehaltes leichter als Wasser, aus Laubholz schwerer; dient als Mittel gegen Hautleiden (als Pix liquida offizinell) und als konservierender Anstrich für Holz, Eisen 2c.

Holzschutzmittel im Überblick

	Preis pro Quadratmeter	Fluoren
Empfehlenswert		
Auro Buchenpech, *Auro, 3300 Braunschweig*	2.03	nein
Biofa Natur Holzschutz, *Biofa, 7325 Bad Boll*	0.86	nein
Hesedorfer Pechimprägnierung 8010, *Hesedorfer, 2720 Rotenburg*	1.48	nein
Leinos Holzpechimprägnierung, *Leinos, 4300 Essen 14*	1.22	nein
Livos Donnos Imprägnierung, *Livos, 3123 Bodenteich*	1.41	nein
Weniger empfehlenswert		
Biolineum, *Schill, 8500 Nürnberg*	0.16	nein
Bio-Carbolin, *R.C., 6360 Friedberg*	0.40	nein
Carbiobol, *JWO, 4420 Coesfeld*	0.49	nein
Nicht empfehlenswert		
Agathos Holzteer, *Waldthausen, 2863 Ritterhude*	— 1)	nein
Bio Pin Holzpechimprägnierung, *Bio Pin, 2940 Wilhelmshaven*	1.76	nein
Carbolineum naturbraun, *Eder Chemie, 3559 Burgwald*	0.60	**29020**
Einza Carbolan, *Lackunion, 2102 Hamburg 33*	1.92	**40080**
Holz Carbolineum, *H.Hahne, 4354 Datteln*	0.40	**34120**
Holzschutz-Karbolineum, *Duesberg Chemie, 4270 Dorsten*	0.44	**32460**
Kluthe Karbolineum naturbraun, *Kluthe, 6900 Heidelberg*	1.19	**31750**
Naturhaus Holzteer Imprägnierung, *Naturhaus, 8200 Rosenheim*	— 1)	**1620**
Rüsges Carbolineum, *Rüsges, 5180 Eschweiler*	0.69	**30600**

Fettgedruckt führt zur Abwertung. 1) Nicht mehr im Angebot. **Testmethode:** Trennung und Quantifizierung über HPLC mit UV- und Fluoreszenz-Detektor. Nachweisgrenzen (mg/kg) in der Reihenfolge der Spalten: 100, 50, 20, 50, 5, 5, 20, 50.
Testinstitut und wissenschaftliche Beratung: Labor für Rückstandsanalytik, Bremen.

Konzentrationen dieser Stoffe ergeben eine Belastung...deshalb ist einer Nutzung dieses Schiffes als Spielgerät so nicht zuzustimmen."
Dabei hatte die vorgenommene Untersuchung atypisch geringe Konzentrationen ergeben. Der Kutter hatte lange Zeit ohne Pflege und ohne Deck im Freien gelegen, das Holz war offenbar ausgewaschen. Auch ist nicht klar, ob es überhaupt mit Carbolineum oder vielleicht mit anderen Stoffen behandelt worden war. Denn ganz unvermutet ist auch eine andere Konservierungssubstanz ins Visier der Ökotester geraten, als sie neben dem Carbolineum gleich auch die angeblich umweltfreundlichen Ersatzprodukte analysieren ließen, die zum größten Teil aus Holzteer hergestellt werden. Der in dem besagten Kutter gefundene, vergleichsweise schwach-prozentige Giftcocktail könnte auch durch langjährige Anwendung von bestimmten Holzteersorten oder ein Gemisch aus Holzteer und Carbolineum herrühren, wie die Fischer (und auch manche Gaffelsegler) sich selbst herzustellen pflegten. Denn ganz so harmlos, wie wir stets zu glauben beliebten, ist auch der Holzteer nicht.

Oh je, werdet Ihr nun alle seufzen - Spurengifte im Holzteer, diesem Labsal für Rigg und Rumpf, für Nasen und Hände von Gaffelseglern? Ausgerechnet im Holzteer,

Phenanthren	Summe Benz(a)-Anthracen/Chrysen	Benzo(b)fluoranthen	Benzo(k)fluoranthen	Benz(a)pyren	Dibenzo(ah)-anthracen	Summe Art Benzo-(ghi)perylen/Indeno(1,2,3-cd)pyren	Art
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	Buchenholzdestillat
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	Naturasphalt, Harze
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	Pech
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	Holzpech
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	Isoaliphate, Naturasphalt, Holz
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	Wasser, **Kunststoff**
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	Ol, **Kunststoff**
nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein	Wasser, **Kunststoff**
600	**150**	nein	**20**	**20**	nein	nein	Holzteer
70	**20**	**70**	nein	nein	nein	nein	Holzpech
80230	**1550**	**70**	**10**	**10**	nein	**50**	Teeröl
54660	**500**	nein	**30**	**50**	nein	**60**	Teeröl
79700	**2420**	**190**	**40**	**60**	nein	**90**	Teeröl
78650	**1970**	nein	**30**	**70**	nein	nein	Teeröl
63150	**1930**	nein	**40**	**60**	nein	**110**	Teeröl
2390	**210**	**190**	**20**	**60**	nein	**80**	Holzteerdestillat
80980	**2930**	nein	**20**	**30**	nein	**100**	Teeröl

dieser markanten Duftmarke unserer maritimen Avantgarde und ihrer Schiffe? Sollen wir diesen unverzichtbaren Botenstoff unserer Urwüchsigkeit denn synthetisch herstellen lassen? Naturidentische Aromastoffe auch im Holzteer? Jetzt geht es uns doch, wenn auch nicht gleich an die Identität, so doch an den Geruchsnerv.

Nach genauem Studium der "Öko-Test"-Tabelle kann man zumindest teilweise wieder aufatmen: Eine ganze Reihe von Holzteerprodukten ist gesundheitlich unbedenklich. Wie die Gifte in die anderen Produkte gekommen sind, ist unklar, vielleicht wurden sie nachträglich untergemischt. Übrigens wurden die inkrimierten Produkte teilweise gleich nach Erscheinen des besagten Artikels vom Markt genommen.

Nebenbei wurden in dem Artikel Zweifel laut, ob Holzteer gegen Holzfäulnis und Pilzbefall schützt, insofern also überhaupt zum Ersatzstoff für Carbolineum taugt. Alt-Gaffler wissen ja längst, daß diese Zweifel berechtigt sind. Was aber tun ohne Carbolineum?

Der Versuch, minderwertige und/oder nicht abgelagerte Hölzer mit der chemischen Keule zu veredeln, basiert ohnehin auf einem Grund-Irrtum. Vogel-Tritt-Holz läßt sich auch durch eine Carbolineum-Kur nicht in ein vollwertiges Schiffbauholz verwandeln. Grün verarbeitetes Holz wird immer nachträglich durch Trocknung/Auswaschung schwinden und kann allein dadurch Schäden verursachen, und hinsichtlich seiner Lebensdauer bleibt es im Bootsbau den abgelagerten Hölzern unterlegen, da hilft

BREMER UMWELT INSTITUT e.V.

Untersuchung von Holz auf Teerölprodukte ("Carbolineum")

PAK	Gehalt in mg/kg
1. Phenantren	6,6
2. Fluoranthen	21,1
3. Pyren	13,4
4. Benz(a)anthracen	18,7
5. Chrysen	47,0
6. Benz(a)pyren	2,6

PAK = Polyzyklische Aromatische Kohlenwasserstoffe
mg/kg = Milligramm pro Killogramm, Bestimmungsgrenze: 1 mg/kg

Diskussion des Ergebnisses:

Das Belastungsmuster und der Gehalt an PAK ist nicht unbedingt typisch für eine entsprechende Teerölbehandlung. Die Gehalte der PAK in mit Teerölprodukten behandelten Hölzern sind bei einer typischen Behandlung erheblich größer. Trotzdem konnten u.a. krebserregende Verbindungen wie Benz(a)pyren, Pyren, Fluoranthen und Phenatren nachgewiesen werden.

Es könnte hier eine langer Zeit eine Behandlung des Holzes vorgenommen worden sein. Der Gehalt an PAK könnte durch Auswaschung reduziert worden sein, die "Nutzung" des untersuchten Holzes im Wasser ist ein möglicher Grund dafür. Die Auswaschung von Teerölprodukten findet zwar in geringem Maße statt, aber durch den vermutlich dauernden Kontakt eines Schiffes mit (überwiegend) Salzwasser kann dieser Effekt sich erheblich verstärken. Auch Sonnenschein und hohe Temperaturen können Ursache von Wirkstoffverlusten entsprechender Hölzer sein. Eine deutlichere Aussage hierzu kann leider nicht gemacht werden.

Der Wirkstoff PCP konnte in der Probe nicht nachgewiesen werden.

Ein gesundheitliches Risiko kann bei Berührung von solchen Hölzern durch spielende Kinder nicht ausgeschlossen werden, da Stoffe aus der Gruppe der PAK bei Hautkontakt resorbiert werden und so in tiefere Hautschichten gelangen können. Zudem können sie auch oral über z.B. in den Mund genommene Finger aufgenommen werden.

Auch geringe Konzentrationen dieser Stoffe ergeben eine Belastung. Gerade bei Kindern sollte man immer von einer "worst-case" Situation (schlimmster Fall) ausgehen, deshalb ist einer Nutzung dieses Schiffes als Spielgerät so nicht zuzustimmen.

Wenn dieses Schiff als "Spielzeug" genutzt werden soll, wäre eine Überlegung, es vorher ganz mit einem lösemittelfreien Lack zu versiegeln. Nach einer solchen Versiegelung könnte man dieses Schiff dem gewünschten Zweck zuführen, da kein direkter Kontakt mit PAK mehr möglich wäre. Eine regelmäßige Überprüfung des Schutzanstriches auf evtl. Schäden wäre allerdings sehr wichtig. Solche Schäden sollten sofort ausgebessert werden.

Wenn Sie weitere Fragen haben, rufen Sie uns an

Mit freundlichen Grüßen

Bremer Umweltinstitut e.V.

keine Chemie. Was die Umweltchemiker uns zur Bekämpfung von bereits im Gang befindlicher Fäulnis empfehlen werden, weiß ich nicht zu sagen. Mit fällt da nur Salz ein, dessen fäulnishemmende Wirkung ja seit altersher bekannt ist, nicht nur im Lebensmittelsektor. Die Rümpfe hölzerner Segler, die in der Salzfahrt beschäftigt waren, hatten eine deutlich höhere Lebenserwartung, schon der Revierunterschied Flußwasser oder Seewasser machte sich ja bemerkbar. In Skandinavien sind sogar vielfach hölzerne Schoner aus gesalzenen Hölzern gebaut worden. Solche Pökel-Rümpfe erhielten von Lloyds Register wegen ihrer höheren Lebenserwartung längere Besichtigungsintervalle zuerkannt. Nachteil des Salzes: Es greift die Vernagelung an. Besonders bei alten Schiffen mit kritischer Bausubstanz ein triftiges Gegen-Argument.-

Wie auch immer die Alternativen aussehen mögen: Vom Carbolineum muß dringend abgeraten werden, zumindest in Innenräumen. Zwar sind die Ausdünstungen selbst noch nicht untersucht worden, aber ohne Grund wird einem davon sicher nicht schwindelig. Daß auch die Berührung behandelter Flächen nicht unbedenklich ist, mußten wir ja schon lesen. Es gehört wenig Phantasie zu der Prognose, daß vom Gaffelvirus infizierte Ehepaare mit latenten Zeugungsabsichten sachte Abstand nehmen werden von den teerstinkenden Gaffelschiffen der 1. Generation. Vielleicht wird bei einschlägigen Verkaufsanzeigen bald die Floskel "mit toxikologischem Unbedenklichkeits-Gutachten" auftauchen...In den USA, so hört man, sind Holzhäuser ohne solche Gutachten praktisch unverkäuflich.
So auch der eingangs erwähnte Krabbenkutter: der Kinderspielplatz hat natürlich dankend abgewunken. Die Stadtreinigung wollte den Rumpf auch nicht "entsorgen". Und die Überlegung, ihn einfach abzufackeln, ließen die umweltbewußten Eigner gleich wieder fallen: Schließlich handelt es sich hier um Sondermüll.

Für die Abdruckgenehmigung danken wir der Redaktion "Öko-Test" in 6ooo Frankfurt, Postfach 11 14 52, wo man das Heft 1o/89 noch beziehen kann.

Die lexikalischen Texte stammen aus dem Brockhaus von 1923

Kres'ol *das*, Bestandteil des Holz- und Steinkohlenteers. *Roh-K.*, *rohe Karbolsäure* ist in Harzseifen gelöst als *Kresolin*, in Ölseifen gelöst als *Sapokarbol* und *Lysol*, keimtötendes Mittel. Dem gleichen Zweck dient *K.-Seifenlösung* und ihre wässerige Lösung, das *K.-Wasser*, ferner der Schwefelsäureester des K., die *K.-Schwefelsäure*. Durch Behandlung von K. mit Formaldehyd entstehen Kunstharze, durch Nitrieren Nitrokresole.

Joachim Kaiser
Deichreihe 31 a
2211 Wewelsfleth

Gleich nochmal.....

Was bleibt uns übrig? Alle wollen wiederkommen. Somit laden wir die Gaffelfreunde für den 8./9. Mai 1991 zur 2. Heringsregatta nach Kappeln ein.

Von überall aus dem nassen Dreieck Borkum/Flensburg/Usedom hatten sich die Gaffelfreunde am 23. Mai '90 zur klassenlosen Offshore-Wettfahrt eingefunden. Dieser zumindest von oben trockene Vorabend bescherte den Kappelnern neben schuppigen Spezereien, Musi und Pumpel am Zapfhahn einen besonderen Leckerbissen: Zeesboote auf der Schlei. Die Freunde aus den ehemaligen zukünftigen neuen Bundesländern hatten die Boddenküste entmastet, um zwischen Schlei und Förde abzuräumen.

In den Vormittagsstunden des 24. hatte Rasmus das Feld gerade noch rechtzeitig zum Start aus- - und einige Teilnehmer ziemlich flachgemacht. Treu wie man ihn kennt blieb er der Regatta bis zum Ziel Schloß Sønderborg erhalten - mit flotten 6-7 Bft.

Heringsregatta

MUSEUMSHAFEN KAPPELN

Unverbrauchter Kampfgeist ließ die Zeesboote bis zur offenen Kielnaht wegkrängen - sei es um diese trockenzuhalten oder um sie nachzukalfatern. Nun hatte die Regattaleitung schon im Vorwege mit Preisen gedroht. Niemand wagte die Preiszuweisungen abzulehnen, wenngleich die begehrteste Trophäe, der REZEPTFEUDEL, über die salzigen Tiefen entschwand. Es sollte ein gleicher Preis für alle sein. Die mit dem Transport des Kleinods betraute "....." (Name der Redaktion bekannt) fand sich abends an der kalten Mole von Mommark wieder. Man unkt, die betreffende Crew habe das geheime Rezept auf dem Feudel voll Ungeduld schon mal vorkochen wollen. Das kommt davon.

Nicht unerwähnt bleiben darf der Hafenmeister von Sønderborg. Er hatte die Pier neben dem Schloß reserviert - wahrlich ein würdiges Ambiente für die erwähnte Preiszuweisung mit anschließender Sieg- und Verlierfeier.
Um so erstaunlicher, daß am 25. die Frau- und Mannschaften zeitig genug aus den Kojen krochen. Flensburg hatte gerufen, und alle wollten hin - zur Rumregattaund zum Preisesammeln.

1. Kappelner Museumstage

"HERMINE" und "SAJAMA" als Börteboote

Gelungene Festtage von drei Vereinen

Alte Schmiedekunst wurde am Museumshafen geboten.

KAPPELN (ha). Schnaufend und dampfend, aber voll Energie, fuhr die „Schöne Schwedin" auf die für sie bestimmten Gleise im Südhafen ein. Klein und groß stiegen aus – begeistert von einer kombinierten Schiffs-, Bus- und Bahnreise. An und für sich nichts Ungewöhnliches, doch in diesem Fall schon. Alle Passagiere hatten sich entschlossen, auf Museumsfahrzeugen mitzufahren und sich in die „gute alte Zeit" zurückversetzen zu lassen.

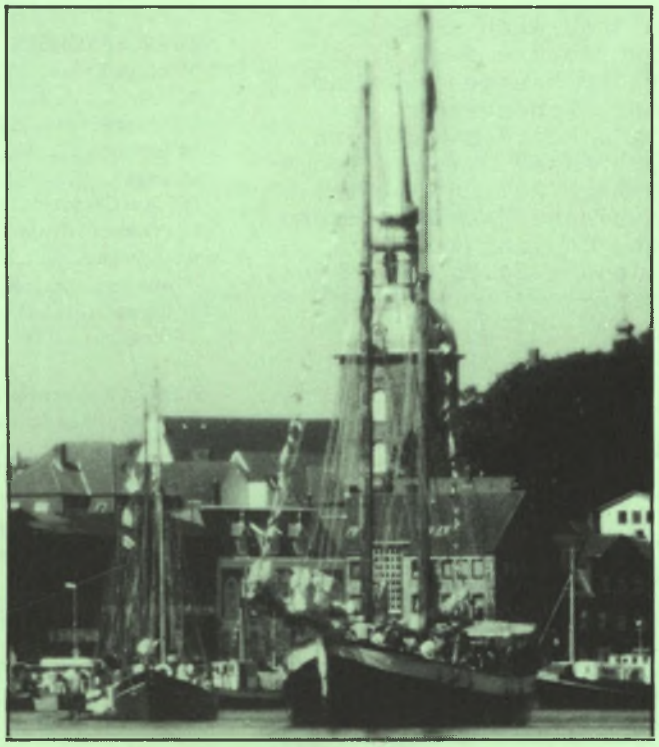
Die Initiatoren hatten sich allerhand für ihre Festtage einfallen lassen. Nicht nur die „Oldie-Fahrten" mit der „Schönen Schwedin", den Schiffen „Phönix", „Arny Maud", „Hissoy" und der „Bente" sowie den Oldtimerbussen wurden ausgesprochen gut angenommen, auch die alte Handwerkskunst fand begeisterte Zuschauer.

1000 Touristen reisten in die Vergangenheit

KAPPELN. Eine Reise in die Vergangenheit der Schleiregion konnten am Wochenende Einheimische und Urlaubsgäste in Kappeln machen. Dort fanden mit Unterstützung der Flotte des Museumshafens, der Angler Dampfeisenbahn und Oldtimer-Omnibussen die ersten Kappeler Museumstage statt. Rund tausend Gäste besuchten die Erlebnis-Veranstaltung.

Insgesamt zehnmal starteten die Museumskutter »Hissöy« und »Phönix« sowie das Oldtimer-Fahrgastschiff »Bente« im Kappelner Schleihafen. Die insgesamt 17 Schiffe starke Traditionsseglerflotte in Kappeln verfügt seit August 1987 über eine eigene Anlegebrücke. Die Schiffe befinden sich alle in Privatbesitz und werden von ihren Eignern liebevoll gepflegt.

Am Museumshafen vorbei führte die Tour die Schlei hinauf. Am Ufer liegt hier Deutschlands kleinste Stadt Arnis mit ihren drei Werften und der historischen Fähre. Vom Schiff aus konnten die Gäste im Landesinneren inmitten von Hecken, Knicks und frisch abgeernteten Stoppelfeldern dichte Rauchwolken aufsteigen sehen. Die Angler Dampfeisenbahn hatte ihre älteste Lok, die 1915 gebaut B-1266, auf die Fahrt nach Süderbrarup geschickt, um die Schiffspassagiere dort abzuholen.



Das Mitbringsel für die Lieben daheim:
Designer-Droge "Ach(x)elschweiß im handlichen Weichholzflacon

R E G A T T A - S P Ä T - L E S E . . . .

Die Meldeliste zur 2. Veteranenregatta in Kiel las sich wie das "Who is Who" deutscher Yachtgeschichte : 12m-R-Yachten, 8m-R-Yachten, Seefahrtskreuzer, Transatlantikrenner, Schärenkreuzer, Nationale und sonstige Kreuzeryachten sowie ein großes Feld von Spitzgattern. Die Meisten von ihnen erschienen denn auch am Start. Überlegene Siegerin wurde die fast 16 m lange "Satanita" vor dem "Wappen von Hamburg", gefolgt von der "Windsbraut" und dem "Peter von Danzig". Bei den Gafflern ging "Anna-Luisa" vor "Aasa" durchs Ziel. Wenn es den Veranstaltern gelingt, weiter zu machen, haben Klassische Yachten ihren "jour fix" der Saison. Geplant ist der nächste Termin zumindest : 24.8.91 in Kiel.

E.H.

...Niobe von Spanien: weiteste Anreise – Meier-Kunst-Preis

...Jenever: Knotenbrett

...Alraune: Alte-Mühle-Preis

WIR SEGELN BIS ZUM UMFALLEN

Rhinplatte um und um

Wie gut, daß zu den wichtigsten Treffen der Freunde des Gaffelriggs keine Leserbeiträge kamen, so darf ich denn auch mal wieder etwas schreiben, und zwar als erstes gleich

die ERGEBNISLISTE:

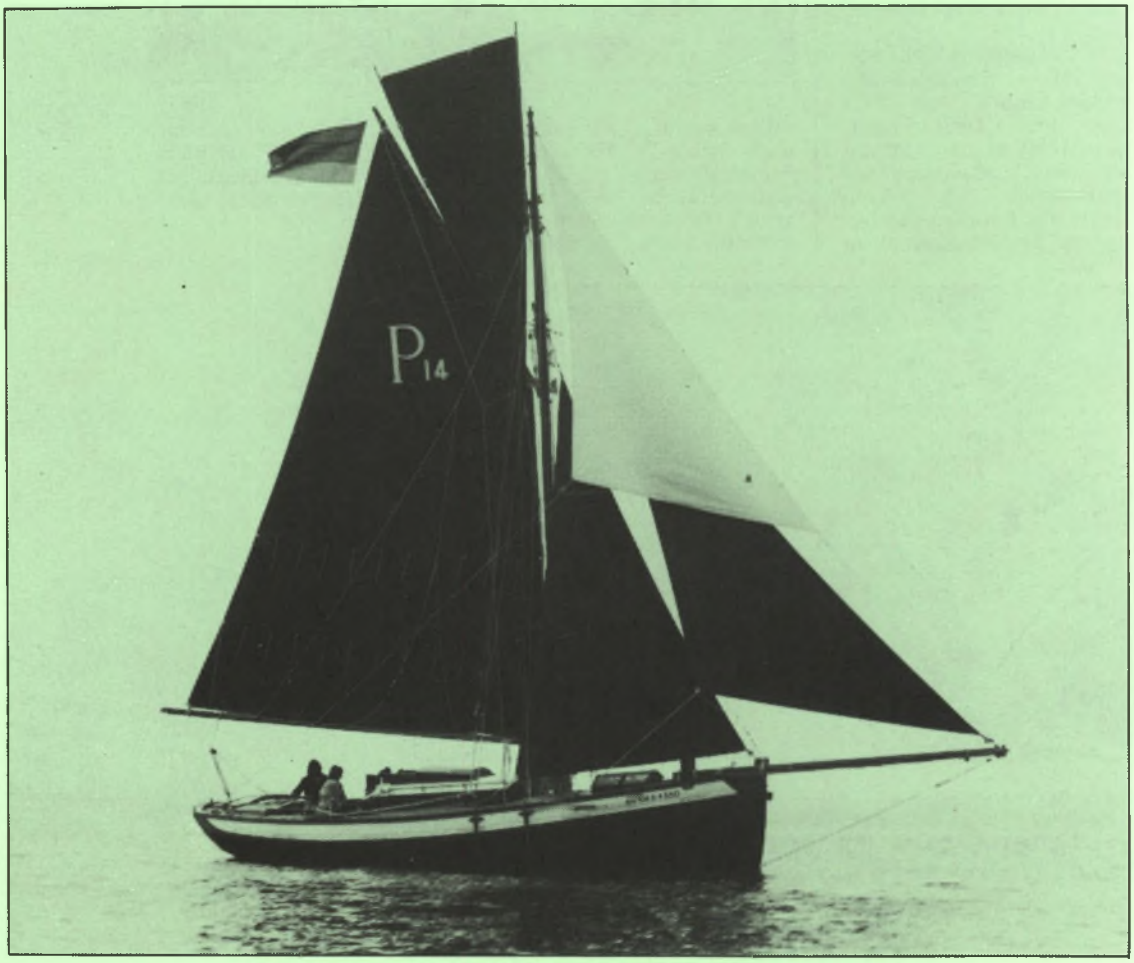
01 Johann Ehlers.....14.21 Uhr.....Zinkwanne an Mooi Bris
02 Betty.....31.....Meier-Kunst-Preis
03 Johanna Maria.....32
04 Tordalk.....33.....Scheibblock
05 Limare.....33,5
06 Ida ut Glückstadt....34
07 Präsident Frh.v.M....35
08 Dummidu.....35,5.....vergoldeter SVN-Schwertstern
09 Annemor.....40
10 Regina.....42
11 Olifant.....43

Präsident Freiherr von Maltzahn: Klüsbacke und Oschi-Preis (Mit 1041 Jahren der älteste Schinken aller Zeiten!)

Die Freundschaft (Dietmar Schmidt): Lampe der Wahkonda

Neu gestiftet wurde der Björnie-Preis in Erinnerung an den Einhand-H-Jollen-Segler Björn Herlyn. Die Seekarten-Lupe ging an das kleinste offene Boot, das „Nilpferd".

Wir treffen uns wieder in Glückstadt am 5. Oktober '91. Bis dahin allen mooi Bris.



Einladung zur

BODENSEE - TRADITIONSWOCHE
vom 27. bis 31. Juli 1991

OLDTIMER-SCHIFFER-BODENSEE e.V., Friedrichshafen

Ausschreibung: international

Teilnehmen können folgende Schiffe:

a. **alle vor 1940 gebauten Boote und Yachten**
b. **alle Schiffe, die mindestens 30 Jahre alt sind. Sie müssen entweder nach Rissen, Bau- oder Klassenvorschriften gebaut sein, welche vor 1940 entstanden sind. AuBerdem müssen sie aus Materialien erstellt sein, die vor 1940 zur Anwendung kamen.**
c. **Nachbauten alter Schiffe unabhängig vom Alter.**

Die Decks müssen geschrubbt, das Messing poliert, die Leinen aufgeschossen und die Hosen frisch gebügelt sein.

Das Programm:

Sa. 27. Juli	Eintreffen der Schiffe in Bregenz und Abendprogramm
So. 28. Juli	Zwei Dreiecksregatten vor Bregenz
Mo. 29. Juli	Wettfahrt von Bregenz nach Friedrichshafen
Di. 30. Juli	Überfahrtsregatta Friedrichshafen - Arbon
Mi. 31. Juli	Wettfahrt von Arbon nach Lindau

im Meldegeld sind auBerdem enthalten: Riverboat-Party auf dem Raddampfer *Hohentwiel*, Spanferkelessen mit freien Getränken und vieles mehr.

Segelanweisungen: jeweils vor den Wettfahrten

Startzeit: ca. 10.30 Uhr

Preise: gibt es nach jeder Etappe, Details werden mit den Segelanweisungen bekanntgegeben.

Protest: ist zwecklos, auf diesem Ohr ist die Regattaleitung total taub. Wer trotzdem protestiert hat die Idee der BODENSEE-TRADITIONSWOCHE nicht verstanden und sollten nach Hause segeln.

Wettfahrtleitung: Frank Wutschka, Montfortstr.52, D-7993 Kressbronn

Meldestelle: Oldtimer-Schiffer-Bodensee e.V., Renate Berg, Promenadenstraße 87, CH-9500 Rorschach

Meldeschluß: 15. Juni 1991. Bitte legen Sie dem Meldeformular ein Foto und einen kurzen Lebenslauf des Schiffes mit den technischen Daten bei. Alle bis 30. April 1991 gemeldeten Boote werden in einer Broschüre mit Fotos und Daten vorgestellt.

Unkostenbeitrag: für 5 Tage volles Programm pro Schiff und 3-Mann-Crew DM 160,-- (DM 110,-- für OSB-Schiffe mit 3-Mann-Crew), jedes weitere Crewmitglied zahlt DM 26,--.

Wettsegelbestimmungen: IYRU, DSV, BSVb-Segellängenformel und Segelanweisungen der ausrichtenden Clubs.

Haftung: Die Teilnahme an der Regatta erfolgt auf eigenes Risiko. Schadensersatzansprüche jeglicher Art gegen den OSB, die ausrichtenden Vereine oder Mitglieder der Regattaleitung sind ausgeschlossen.

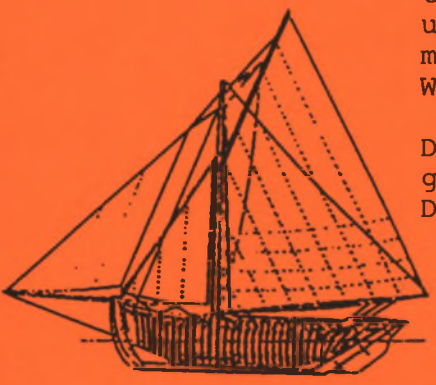
George Smits
Präsident der Oldtimer-Schiffer-Bodensee

THE GALWAY HOOKER

Dixon Kemp (1839 - 99), englischer Yachtkonstrukteur, schreibt in seinem 1878 erstmals erschienenen "Manual of Yacht and Boat Sailing" über den Galway Hooker:

" Die Galway Hooker, allgemein von 11 bis 16 tons, sind an der Westküste Irlands bekannt für ihre guten Am-Wind-Eigenschaften. Sie sind kurze, breite Boote mit sehr hohlen Vorschiffslinien (very hollow bows); sie sind außerordentlich lebhaft im Seegang, nehmen aber selten Wasser über....

Die Segel wurden aus grobem Leinen-Gewebe gemacht das mit einem Gemisch aus Teer und Butter gesättigt wurde und nie richtig trocknete. ...
Das Großsegel wird mit einer Reihleine am Mast gehalten, wobei die Leine jeweils von Kausch zu Kausch vorn um den Mast herumgeführt wird. Das Segel kommt dadurch mit der größten Leichtigkeit herunter, wenn man in den Wind geht.



Der Ballast besteht aus Steinen, die in den Hooker eingebaut werden und gleichzeitig als Herdstelle dienen. Das Deck über dem Vorschiff reicht bis zum Mast."

TRADITIONAL SHIPS RACE

DUBLIN 1991

Aus Dublin erreicht uns eine Einladung zu einer internationalen Regatta

4. - 7. Juli 1991

Veranstalter ist " The Galway Hooker Association".

Die Vorankündigung verspricht " ... a pleasant mixture of good races, music & great fun..."

Eine begrenzte Anzahl von Einladungen liegt der Redaktion vor. Weitere Informationen und später auch eine detaillierte Broschüre können angefordert werden bei

John Healion
1 Watson Road
Killiney
Co. Dublin / Ireland

Über zahlreiches Erscheinen würde man sich sehr freuen. Es sei daran erinnert, daß ein Dublin-Besuch sich mit dem Cutty Sark Tall Ships Race 91 in der Irischen See verbinden ließe (Cork 17. - 20. juli, Belfast 23. - 27. Juli).

Uwe Griem

29.12.1990

CHRISTOBAL COLON FRIENDSHIP TOUR

1992 EUROPE- Macuro 1492

(Christopher Columbus Freundschafts-Törn)

Wen es über den großen Teich zieht, der hat im Februar 1992 Gelegenheit, an einem ehrgeizigen Projekt teilzunehmen.

In Macuro an der venezolanischen Küste, wo Columbus (spanisch Colón) erstmals seinen Fuß auf amerikanisches Festland setzte, gibt es ein Museum.

Dessen Direktor Eduardo Rothe lädt europäische Segler ein, sich 500 Jahre nach dem denkwürdigen Ereignis dort einzufinden.

Weitere Informationen liegen der Redaktion vor oder können angefordert werden bei

CHRISTOBAL COLON FRIENDSHIP TOUR 1992
Organisation for Europe
Postbox 4147
NL - 6201 PA Maastricht
Holland

PS: Eine Woche nach dem Treffen beginnt der Karneval auf Trinidad (!).

Werner Kokemüller 1975 auf Ostseefahrt mit VERÄNDERUNG

Nachruf auf

W E R N E R K O K E M Ü L L E R

Er war ein unruhiger Geist, der in den frühen Jahren der Gaffel-Bewegung manches bewegt hat. Unvergessen sein Statement bei der Gründungsversammlung 1973, als die Anwesenden sich, ihr Schiff, ihre Motive vorstellten: "Ich hasse jede Art von Sport!" Kurz vorher hatte er, bar jeder seglerischen Erfahrung, den hübschen Spitzgatter TIMPE TE gekauft - aus reiner Faszination an der Ästhetik dieses geklinkerten Holzschiffs. Die Hochtakelung störte; mit geballter Unterstützung vieler Freunde und weitgehend in Eigenarbeit wurde bald darauf umgeriggt. Das Ergebnis überzeugte, Herbst 1975 erhielten Schiff und Eigner den "VERÄNDERUNGS-Preis".

TIMPE TE hatte ihren Liegeplatz im alten Hafen von Borsfleth, wo die Kokemüllers eine Reetdach-Kate bewohnten. Er Grafiker und Kunsterzieher, sie Malerin - Konturen einer Idylle. 1977 erwarb Werner den neu erbauten Rumpf des Elbfischbootes EMANUEL, ein stäbiges, zu zwei Dritteln offenes Schiffchen aus Eichenholz und mit Spiegelheck. Es erhielt ein einfaches Rigg mit Luggersegel und erwies sich als handiger, anmutiger Segler. 1978 wurde auch dieser Umbau mit dem "VERÄNDERUNGS-Preis" bedacht.

TIMPE TE war inzwischen im Freundeskreis weiterverkauft. Als DULCIBELLA gelangte sie später zu Filmruhm im "Rätsel der Sandbank".

Kokemüller war Miteigner der uralten Barkasse MARTHA, die für allerlei wagemutige Schleppfahrten eingesetzt wurde. Nebenbei sammelte er Unterlagen über die historische Segelschiffahrt seines Heimatortes, um sie 1978 im Selbstverlag zu veröffentlichen.

Schon 198o wurde EMANUEL dann überraschend verkauft, Kokemüllers erwarben ein altes Haus in Norditalien. Seine Gaffel-Sehnsüchte stillte er durch Miteignerschaft an XENOPHON. 1984 ging die Ehe zu Bruch, und alles alles wurde verkauft - das Haus in Borsfleth mit all seinem schönen Inventar, die letzten Schiffsanteile und alles, was sich damit verband. Der radikalen Vergangenheitsbewältigung wurden alte Freundschaften gleich im Dutzend geopfert, Schlußstrich total. Einzig das Haus in Italien war ihm geblieben, wohin er sich bei jeder Gelegenheit flüchtete. Im Frühjahr 199o hatte er sich vom Schuldienst beurlauben lassen, um ganz dort zu leben und zu malen.

Rätselhafte Krankheitserscheinungen zwangen ihn spät im Sommer zurück nach Deutschland, wo eine äußerst seltene, vermutlich erbliche Eiweiß-Krankheit diagnostiziert wurde. Über den Verlauf dieser Amyloidose gab es kaum Zweifel. Sechs Wochen später, am 18. Novemeber 199o, ist Werner Kokemüller in Hamburg gestorben, 48 Jahre alt. Er liegt auf dem Friedhof des Bauerndorfes Montegrazie begraben - Endstation seiner Sehnsüchte.

J.K.

Sprechfunkzeugnisse für den Seefunkdienst, von Günther Müller, Verlag Delius Klasing, Bielefeld 1989, 144 Seitein, DM 29,80

Der Verlag Delius Klasing bietet in seinem Programm etliche moderne, didaktisch gut gemachte, erfreulich praxisnahe Lehrbücher für den Segler an. Hierzu gehört auch dieser Band von Günther Müller. Schon von der Kompetenz des Autors her ist der Band auf eine fundierte Basis gestellt: Müller war beruflich Funker bei deutschen Küstenfunkstellen und verfügt über umfangreiche Erfahrung auf dem Gebiet der Ausbildung und Prüfungsabnahme von Sprechfunkzeugnissen. Das Buch enthält den gesamten Wissensstoff für das Beschränkt gültige Sprechfunkzeugnis (nur UKW) sowie das Allgemeine Sprechfunkzeugnis. Zu den Abschnitten gesetzliche Vorschriften, Funktechnik, Gerätekunde, Gebührenberechnung und praktische Verkehrsabwicklung finden sich jeweils eigene Fragenkataloge, die den Leitfaden gerade auch für das Selbststudium empfehlen. Sprechfunk an Bord sollte heute eigentlich eine Selbstverständlichkeit sein, und auch wer sonst lieber mit Schiemannsgarn und Marlspieker hantiert, sollte sich um seiner Sicherheit willen damit befassen. G.Müllers Lehrbuch vermittelt das dazu nötige Prüfungswissen angenehm und auf der Basis "aus der Praxis für die Praxis".

Wolfgang Bühling

Otmar Schäuffelen, Die letzten großen Segelschiffe, Verlag Delius Klasing & Co 7.Auflage, Bielefeld 1990, 388 Seiten, DM 68.-.'

Als Otmar Schäuffelen in den fünfziger Jahren begann, systematisch Nachforschungen über die verbliebenen Großsegler einzuholen, sah er sich als Einzelgänger auf weiter Flur. Denn damals träumten Museumsschiffe still vor sich hin, verrotteten Seglerrümpfe in den hintersten Winkeln der Häfen, und die wenigen Segelschulschiffe verrichteten, unbeachtet von der Weltöffentlichkeit, ihren Dienst. Als seinerzeit die erste Auflage des "Schäuffelen" erschien, war es denn auch mehr ein exotischer Titel für eine kleine Interessentengemeinde. Mit der Windjammerparade in Kiel setzte dann schlagartig eine Bewegung ein, die nicht nur die Öffentlichkeit aufmerksam machte, sondern in der Zwischenzeit zur Indienststellung zahlreicher neuer bzw. restaurierter Großsegler führte. Das englische Fachmagazin "Windjammer" schätzt, daß heute wieder etwa tausend größere traditionelle Segelschiffe in Fahrt sind.

Über 300 davon werden in dieser aktuellen Neuauflage in Wort und Bild, mit exakten Schiffsdaten, vorgestellt. Der Textteil geht, wo möglich, eingehend auf die Historie der Schiffe ein. Schäuffelen hat bereits in den vergangenen Jahren durch mehrere Neuauflagen das Bemühen gezeigt, mit der stürmischen Entwicklung auf dem Großsegler-Sektor Schritt zu halten. Auch die jetzt vorliegende Auflage zeigt, daß es dem Autor mit der Aktualisierung seines "Hauptbuches der Segelschiffahrt" ernst ist. So wurde bereits etwa der Ankauf der Eendracht durch das Deutsche Jugendwerk zur See oder der erst im Sommer diesen Jahres erfolgte Verlust der Aquila Marina mit berücksichtigt. Die Übersicht ist weltweit angelegt, und so finden sich auch z.B. die herrlichen, in den letzten Jahren in Dienst gestellten neuseeländischen Segelschiffe mit aufgenommen.

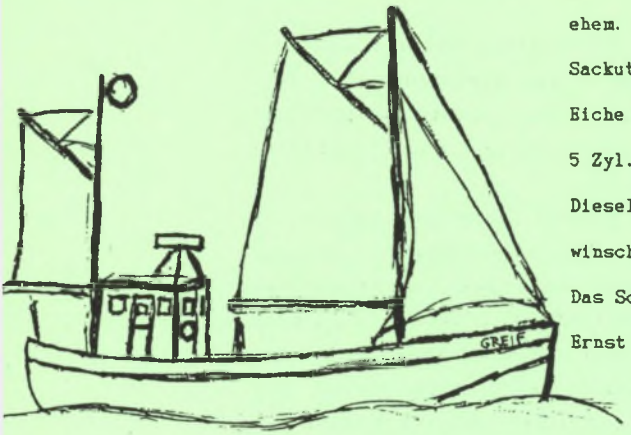
Der "Schäuffelen" gehört somit nach wie vor zu den wichtigsten Veröffentlichungen für Traditionsschiff-Liebhaber. Auch der Besitzer früherer Auflagen wird kaum um die Anschaffung der aktualisierten Neuausgabe herumkommen.

Wooden Boat "How to build..." - Serie

Verlag Woodenboat Publications, Vertretung für Europa: Barnacle Marine Ltd., Blomfield Place, 25 St.Botolph's Street, Colchester, Essex, England. Direktbezug möglich.
Die Serie umfaßt derzeit vier Hefte und versteht sich als direkte Bauanleitung zum praktischen Gebrauch. Jedes Heft ist der ausführlichen, illustrierten Baubeschreibung eines einzelnen Bootstyps gewidmet. Wie man bei Wooden Boat erwarten darf, handelt es sich dabei durchwegs um sehr ästhetische traditionelle Fahrzeuge. Die Hefte im Din A 4 - Format zeichnen sich vor allem durch die durchgehende Illustration mit instruktiven Fotos und Zeichnungen aus. Das GLOUCESTER LIGHT DORY ist ein etwa 15 Fuß langes Knickspant-Ruderboot in leicht zu bewerkstelligender Sperrholz-Knickspant-Bauweise, bei dem vor allem die Rudereigenschaften als bemerkenswert gelten. Als Autor dieses Heftes zeichnet der in Amerika weithin bekannte Harold "Dynamite" Payson, ein professioneller Bootsbauer, der sich um die Förderung des Selbstbaus bereits sehr verdient gemacht hat.
Der NUTSHELL PRAM fällt mit etwa siebeneinhalb Fuß in die Größenordnung unserer Optimisten. Aber wieviel schöner und charaktervoller ist dieses luggerbesegelte Boot. Ebenfalls für den Selbstbau aus Sperrholz konstruiert, dient es als wunderhübsches Beiboot ebensogut wie als außergewöhnliche Jüngstenjolle.
Einen gut Teil mehr Fertigkeit in puncto Bootsbau setzt das zwölfeinhalb Fuß lange CATSPAW DINGHY voraus, ein Spriet-

segel-Boot in traditioneller Rundspant-Bauweise. Wer diese anspruchsvolle Aufgabe bewältigt hat, besitzt sicherlich eines der reizvollsten und "schiffigsten" Kleinboote.
Die Krönung dieser Reihe ist zweifellos der HAVEN 12 1/2 - FOOTER. Der Entwurf geht in seinem Kern auf den legendären Nathaniel Herreshoff zurück. An diesen als Gaffelsloop und Kielschwerter ausgelegten daysailer wird sich sicher nur der bereits erfahrene Amateur wagen.
Die Preise für die Hefte bei Direktbezug von obiger Adresse: Nutshell Pram und Cat spaw Dinghy 5.50, Gloucester Dory 5.95, Haven 12 1/2 - Footer 10.95. In Pfund Sterling, versteht sich.
Bleibt anzumerken, daß Wooden Boat auch die Original-Baupläne zu diesen Booten vertreibt.

Wolfgang Bühling



ehem. FK "GREIF" - US: DJNG - gebaut 1935 Labiau/Ostpr. auf der Werft Sackuth (später: Heiligenhafen) - 15 m lang, 5 m breit, 2,20 m Tiefgang. Eiche auf Eiche, neu aufgeplankt, Eisschutz rundum, neue Masten. Motor 5 Zyl. MODAG, 120 PS, Hilfsmotor 1 Zyl. MWM, 9 PS, Tanks: 1 500 Ltr. Diesel, 800 Ltr. Wasser, 400 Ltr. Faekal. Radar, UKW-Telefon, el. Ankerwinsch. Deck rep.-bedürftig (kalfaten/vergießen).

Das Schiff liegt an der Werft Behrens, Hamburg - Finkenwerder.

Ernst Kaerger, Oevelgoenne 1, 2 - Hamburg 52, Tel.: 040 / 39 65 21

BÜSUMER KRABBENKUTTERRUMPF

Da liegt er aufgepallt auf unsrerem Werftgelände, unser Büsumer Krabbenkutterrumpf . 10,94 m ist er lang, 3,88 m breit, BRT 35,9 steht im alten Schiffszertifikat, gebaut 1937 auf der Tönning Werft Dawartz.

Wir wollten den Rumpf im Rahmen einer Bootsbauerausbildung mit sozial und wirtschaftlich benachteiligten Jugendlichen zu einem Segler ausbauen. Das ist einige Jahre und seitdem ist viel Wasser die Weser runtergeflossen. Die Ausbildung zum Bootsbauer läuft,der erste Jugendliche hat schon seinen Gesellenbrief und der Kutterrumpf liegt immer noch hier.

Wir haben uns die Karten gelegt. Im Frühjahr 1991 wird mit einer Umschulungsmaßnahme der Neubau eines formverleimten 20 m Schoners begonnen. Der alte Kutterrumpf soll nicht mehr ausgebaut werden.

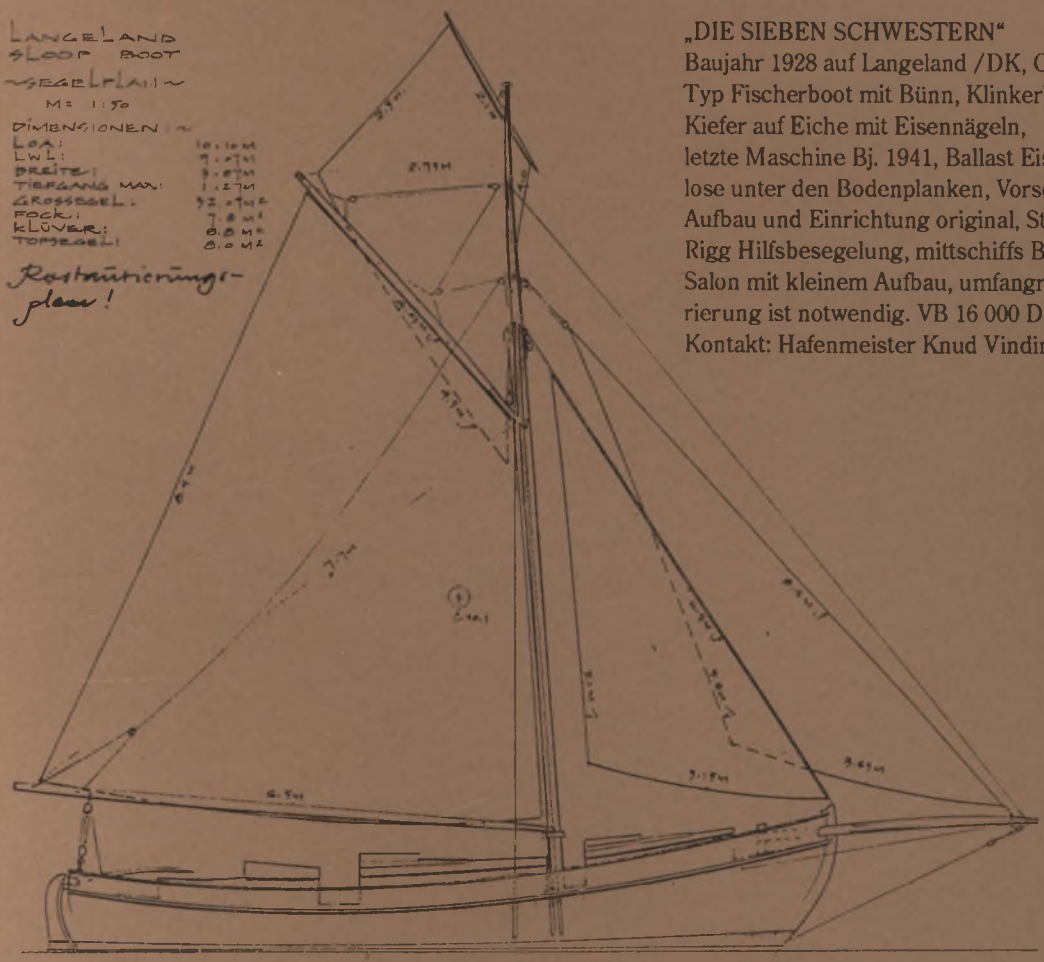
Er soll verschenkt werden. Wer also Interresse an dem Rumpf hat, melde sich möglichst bald bei uns, denn im Frühjahr 1991 muß der Landliegeplatz geräumt sein.

Vielleicht gibt es gerade in Büsum Interessenten für den Rumpf, der früher einmal unter der Nummer Büs 61 fischte.

Unsere Adresse: Jugendkutterwerk Bremen e.V.
Tor Fähr / Schulkenstraße
2820 Bremen 70 Tel: 0421/663081 Fax: 0421/662843

LIEBHABEROBJEKT
Holzschiff, früherer Halligzubringer „Rungholt", aus Altersgründen zu verkaufen. Gebaut 1936, Rumpf Eiche kraweel, L 15,40 x B 3,60 x T 1,20 m, 100 PS Mercedes D.,Zweikreiskühlung, Hydraulisches Wendegetriebe, Maschine / Getriebe / Rumpf gut. Preisidee DM 15 000. E. Krummrey, 2381 Goltoft / Schlei, Tel. 04622/2658.

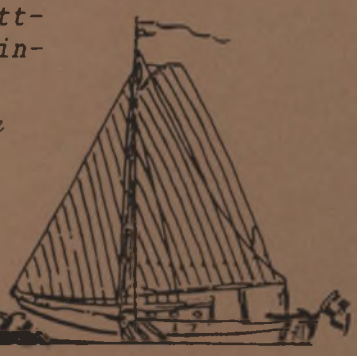
zu verkaufen:
Ein Satz Gaffelsegel
Duradon Rot-Braun ca. 65 qm
für 9-11 m Schiff
Groß; Fock; Klüver; Flieger und Topsegel
Groß: VL 5,8 m UL 5,6 m
Fock: VL 7,9 m UL 3,5 m
Klüver: VL 9,2 m UL 4,7 m
Flieger: VL 5,8 m UL 3,4 m
Topsegel: VL 5,8 m UL 4,3 m
Gesamtpreis: DM 2.000,--
Claus Raabe
Tel: 040/602 01 62



„DIE SIEBEN SCHWESTERN“
Baujahr 1928 auf Langeland /DK, Ostküste, Typ Fischerboot mit Bünn, Klinkerbauweise Kiefer auf Eiche mit Eisennägeln, letzte Maschine Bj. 1941, Ballast Eisenmasseln lose unter den Bodenplanken, Vorschiff inkl. Aufbau und Einrichtung original, Steuerhaus, Rigg Hilfsbesegelung, mittschiffs Bünn dicht, Salon mit kleinem Aufbau, umfangreiche Restaurierung ist notwendig. VB 16 000 DM, liegt Bagenkop. Kontakt: Hafenmeister Knud Vinding, Tel. 0045-9-561363.

Gaffelrigg Niederelbe

Romantiker und Naturliebhaber kommen auf ihre Kosten. Unsere Schouw hat Platz für eine fünfköpfige Familie. Selbst mit einem Plattboden gemütlich segeln und dann trockenfallen, wo es noch schön ist: Niederelbe samt Nebenflüssen und Watten, aber auch Ostsee (Rügen!) laden ein zum Genießen und Träumen: 7,5x2,85, 10-PS-Motor, (Schein erf.!) ab 1.200,- DM/Woche. Für Plattboden-Anfänger: Einführungstörns.



Gaffelrigg Niederelbe
K. Wanke
Rehweg 18a
2110 Buchholz
Telefon und Fax:
0 41 87/74 34

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!

AUSBILDUNG AUSBILDUNG AUSBILDU

zum 1.August 1991 suchen wir für unseren Ausbildungsplatz "Kaufmann im Groß- und Außenhandel" einen bereits vom Gaffelvirus (lat.Virus navis antique) infizierten jungen Menschen (♀/♂), der sich durch den täglichen Umgang mit frischem Holzteer unkonventionell auf die Konventionen des (Berufs-)lebens vorbereiten möchte. Tel: 880 60 77

TOPLICHT Friesenweg 4 - 2000 HH 50

De See is free!?

"De See is free",keen het dat mool seggt?
De het denn woll een'n Droom falsch utleggt.
Öberall,wo ick kumm mit mien lütt Segelboot,
door gifft dat ock jümmers "Befahrensverbot".
Mool "Artillerie - Übungsschießgebiet"-
denn hest ock glieks een Wachboot langssiet.
Hier dükert de U-Beut,door liggt Munitschon -
"De See is free?- De wohre Hohn!
Nu kummt noch de Lüüd,de wüllt de "Umwelt schützen",
ick froog mi:Vör wen? Un keeneen schall dat nützen?
De Seehunn'n un Meben,de möögt uns Seilers -
man,möögt se ock Öltorns,Deepfleegers un Kernkraftmeilers?
"Chemiemüll - Verbrennung" - jümmers rin in de Nordsee,
"Dünnsäure - Einleitung" - dat erst mokt dat to'n Mordsee.
" De See is free ",so steiht dat stolt
achtern,an mien Boomgalgen,deep inhaut in't Holt.
Un warr'ck eenerwo in'n Hoben mol froogt deswegen,
denn hebb'n wi een Thema,so recht tom Opregen.
Op hollandsch,ingelsch,spoonsch orrer platt -
'n lütt beten versteiht jeder,mool dütt un mool dat.
Öber all düsse Frogen sünd wi uns jümmers eenig,
man wi weet ock:Wat to erreichen,door sünd wi to wenig.
De Offiziell'n seggt:Loot jüm ruhig protesteren,
wi doot doch dat,wat Provit bringt,wat schall uns dat scheren.

„Niobe von Kaltehofe"
Hamburg