PIEKFALL

Mitteilungsblatt für die Freunde des Gaffelriggs Nº 48

- Kalmar - Poeler Jagdtkahn - "Fly" -
- Scharhörn - Orient - Takelmeister -

PIEKFALL

Postanschrift:
Susanne Klüskes
Haubachstraße 36
2000 Hamburg 50

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, Ausschußsitzungen u.s.w. gibt es nicht!
Möglichkeiten zur Kontaktaufnahme untereinander ergeben sich durch das Mitteilungsblatt der "Freunde des Gaffelriggs" das "PIEKFALL" und bei den 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 Kostenbeitrag 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. 118848-220, BLZ 200 100 20, Postgiroamt Hamburg

Wer Fragen zu bestimmten Themen hat,
wendet sich an folgende Adressen des Piekfall-Teams:

Susanne Klüskes (Piekfall Redaktion) Haubachstr. 36
2000 Hamburg 50, Tel. 040/388617
Monika Kludas (Piekfall Redaktion) Burmesterstr. 16
2000 Hamburg 60, Tel. 040/2996542
Elmar Specht (Piekfall Redaktion),
z.Zt. Tel. 04122/54525
Margot Harder (Mitgliederkartei + Kasse),
2000 Hamburg 55, Elbterrasse 20,
Tel. (ab. 24.8.) 040 / 865336
Hans-Peter Baum (Versand/Schreibdienst) Neuer Wall 34
2000 Hamburg 36, Tel. 040/378908-0
Bernd Schmiel (Veranstaltungen + Termine), Hans-Much-Weg 12
2000 Hamburg 20, Tel. 040/4807512
Günter Klingbeil (Herbsttreffen), Am Hafen 27
2208 Glückstadt, Tel. 04124/4618
Jörgen Bracker (Wintertreffen), Holstenwall 24
2000 Hamburg 36, Tel. 040/3504-2362
Herbert Karting (Historisches), Breitenburger Str. 6
2210 Itzehoe, Tel. 04821/33 45
Friedrich Brunner (Holzschiffbau), Lindenstr. 28
2724 Sottrum, Tel. 04264/9521
Bernd Frommhagen (Museumshäfen südl. Ostsee),Wagnerstr. 103
2000 Hamburg 76, Tel. 040/201434

KONSTRUKTIONSMERKMALE DES PIEKFALL:

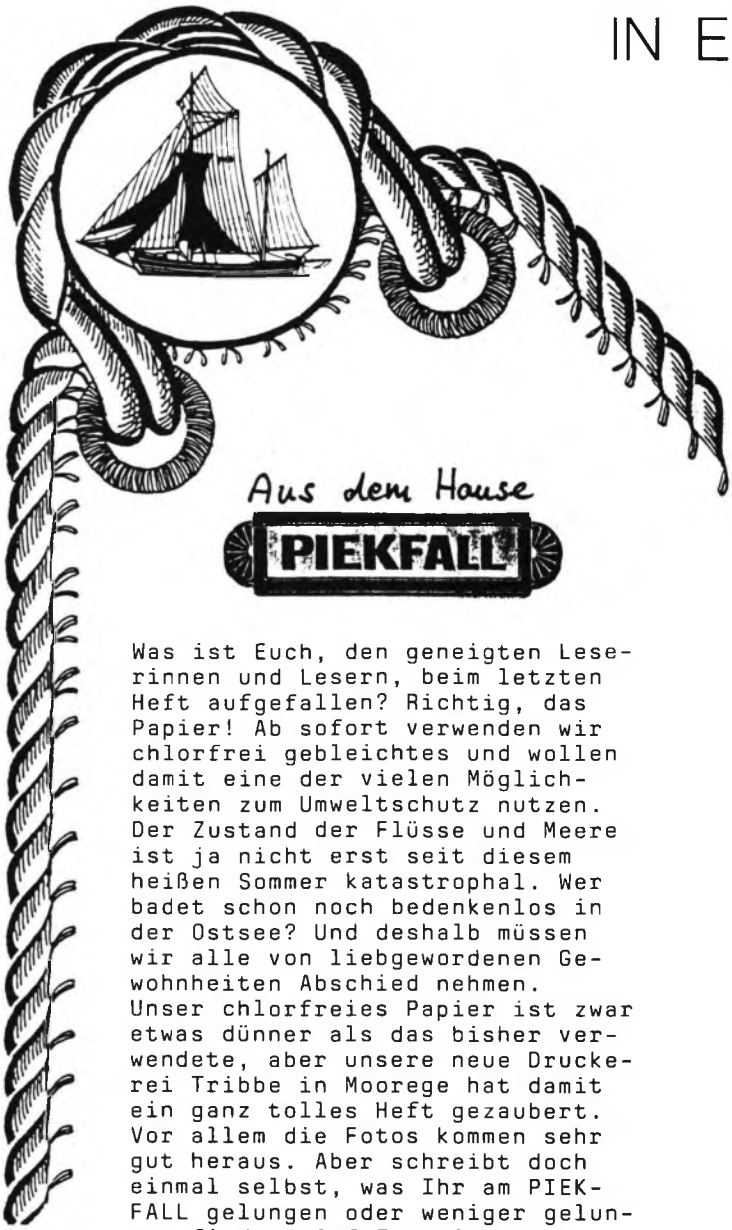
Redaktionsschluß
15.1. für das Heft zum Jahrestreffen
15.4. für das Heft zum Saisonbeginn
15.9. für das Heft zum Herbsttreffen

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, 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

ALLE EINSENDUNGEN BITTE GLEICH AN DIE POSTANSCHRIFT

IN EIGENER SACHE



Aus dem Hause PIEKFALL

Was ist Euch, den geneigten Leserinnen und Lesern, beim letzten Heft aufgefallen? Richtig, das Papier! Ab sofort verwenden wir chlorfrei gebleichtes und wollen damit eine der vielen Möglichkeiten zum Umweltschutz nutzen. Der Zustand der Flüsse und Meere ist ja nicht erst seit diesem heißen Sommer katastrophal. Wer badet schon noch bedenkenlos in der Ostsee? Und deshalb müssen wir alle von liebgewordenen Gewohnheiten Abschied nehmen. Unser chlorfreies Papier ist zwar etwas dünner als das bisher verwendete, aber unsere neue Druckerei Tribbe in Moorege hat damit ein ganz tolles Heft gezaubert. Vor allem die Fotos kommen sehr gut heraus. Aber schreibt doch einmal selbst, was Ihr am PIEKFALL gelungen oder weniger gelungen findet. Auf Eure Anregungen sind wir nicht nur gespannt, sondern auch angewiesen.

Was der Redaktion noch aufgefallen ist: Wir haben in Heft 47 leider vergessen zu erwähnen, daß das Titelfoto des Ewers WILLI auf der Elbe durch die Linse von Elmar Specht geschossen wurde. Er hat auch die Geschichte zu LANDRAT KÜSTERs Zukunft geschrieben.Der Verfasser der Werftgeschichte aus Barth war - wie viele schon ahnten - unser Spezialist für Kleinschiffahrt, Fritz Brunner.

Das nächste PIEKFALL ist zum Herbsttreffen in Glückstadt gepalnt. Das aber setzt voraus, daß wir bis dahin (bis 1.9.) noch einige Beiträge von Euch bekommen. Themen,die uns vorschweben: Etwas Handwerkliches, Erfahrungsberichte von Restaurierung und Ausbau, Tips für die Ausrüstung an und unter Deck. Euch fällt bestimmt noch mehr ein. Es muß auch nicht sooo lang sein. Hauptsache, es ist von Euch für alle.

Monika Kunder

Die endlose Geschichte

An dieser Stelle kommt

LANGEWEILE

auf. Noch immer bzw. schon wieder bin ich auf der Suche nach den Absendern folgender Zahlungen, da ein Name auf dem Durchschlag des Überweisungsträgers fehlt oder nicht zu entziffern ist.

KONTONR.	BLZ
100-131432	280 501 00
1127794269	200 505 50
1330219013	310 621 54
154466	213 922 18
1716695	460 500 00
20187483	280 900 45
203947	370 605 90
27315001	292 200 53
0314447	530 613 13
316646	291 523 00
355917	250 905 00
45710848	130 511 72
499457-205	200 100 20
5317656	200 400 00
61166209	200 100 20
633516001	100 800 00
748199410	480 600 36
774406	241 510 05
822108	206 905 00
9607500	241 912 55

Meldet Euch bitte!!!

Margot Harder
Elbterrasse 20
2000 Hamburg 55

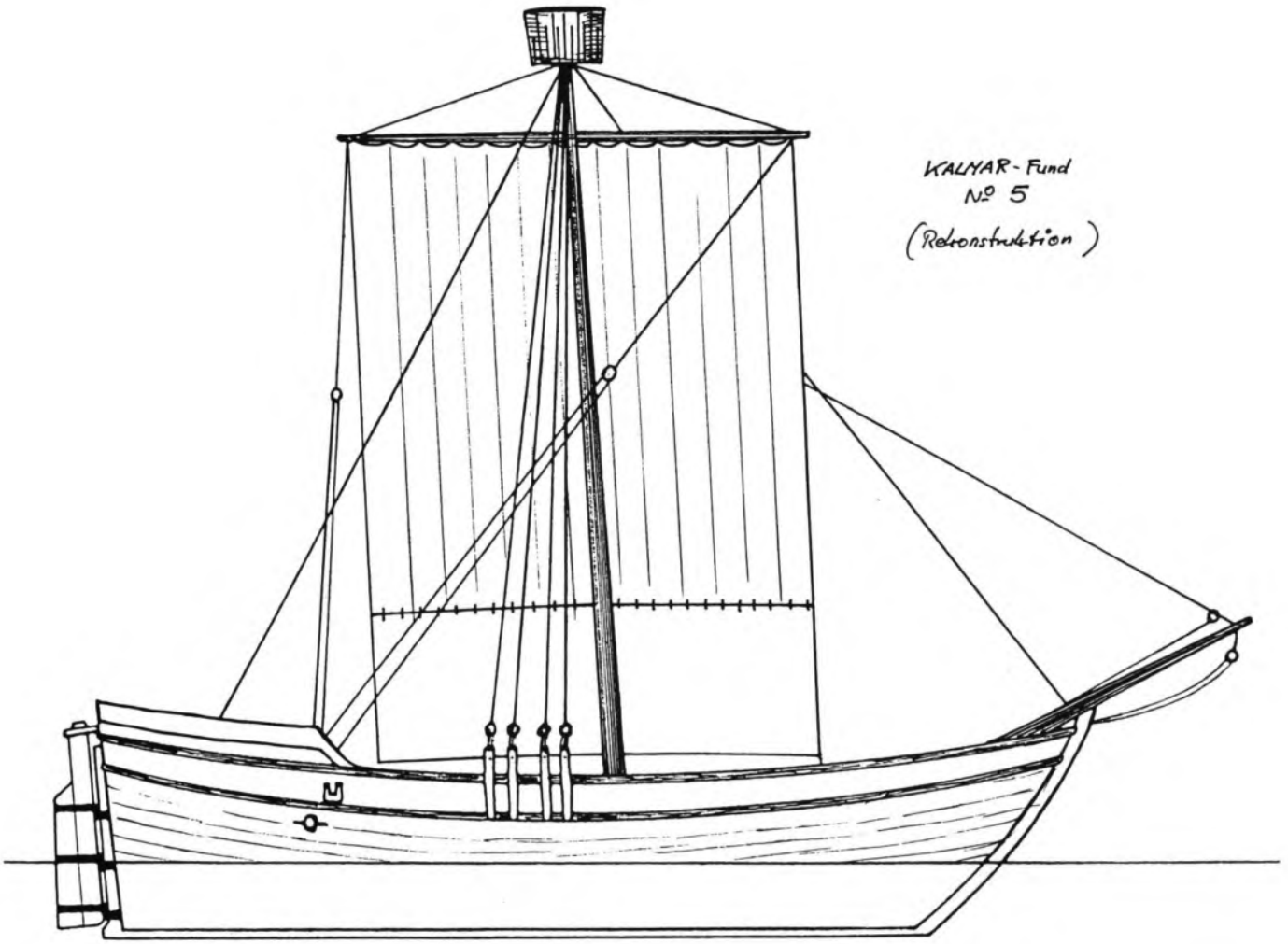
Auf 40 Seiten

Die endlose Geschichte	3
Aus dem Hause PIEKFALL	3
Die Bootsfunde von Kalmar	4
Neues aus den Museumshäfen	10
Ein Poeler Jagdkahn	12
Die Jagdfliege	14
Törnziel Carolinensiel	18
Staatsdampfer SCHARHÖRN	20
Brest + Douarnenez	26
Der fertige Takelmeister	28
Zwischenspiel vor 40 Jahren	32
HOLSTENLAND ADE	33
Besanewer ORIENT	34
PIEKFÄLLER nach Lübeck	
Regatta und Hafenfest	38
Veteranen nach Laboe	39
Wohin im Herbst `92	40
Junge Bau von 1891	42
Kleine literarische Ecke	44
Gibst du mir - nehm ich dir	46

KALMAR-BOOTE
skandinavische
Klinkerschiffe

von Gerhard Pastowski

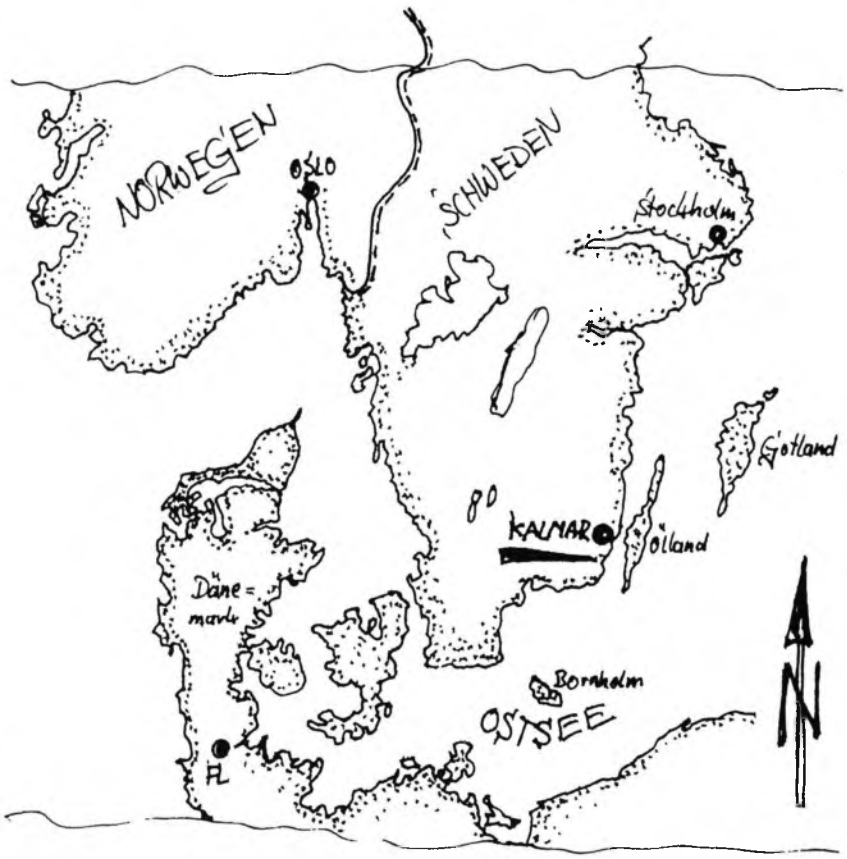
Erster Teil



Kalmarboote

Benannt wurde dieser Bootstyp nach den Ausgrabungen in der Nähe des Schlosses Kalmar an der schwedischen Südostküste. Es sind bei den Ausgrabungen vor 30 Jahren mehrere Boote von ähnlicher Bauweise entdeckt worden, mit unterschiedlichen Abmessungen. So könnten einige Boote bei Angriffen auf das Kastell bei Kalmar im seichten Wasser durch die Verteidigung vom Kastell aus untergegangen oder sogar abgebrannt sein. In dem einen Boot fand man bei den Ausgrabungen im Rumpf zwei gut erhaltene Armbrustpfeile. Auch war an diesem Boot die Steuerbordseite und ein Teil des Hecks durch Einwirkung von Feuer zerstört. Die Backbordseite und das Vorschiff sind erhalten geblieben.

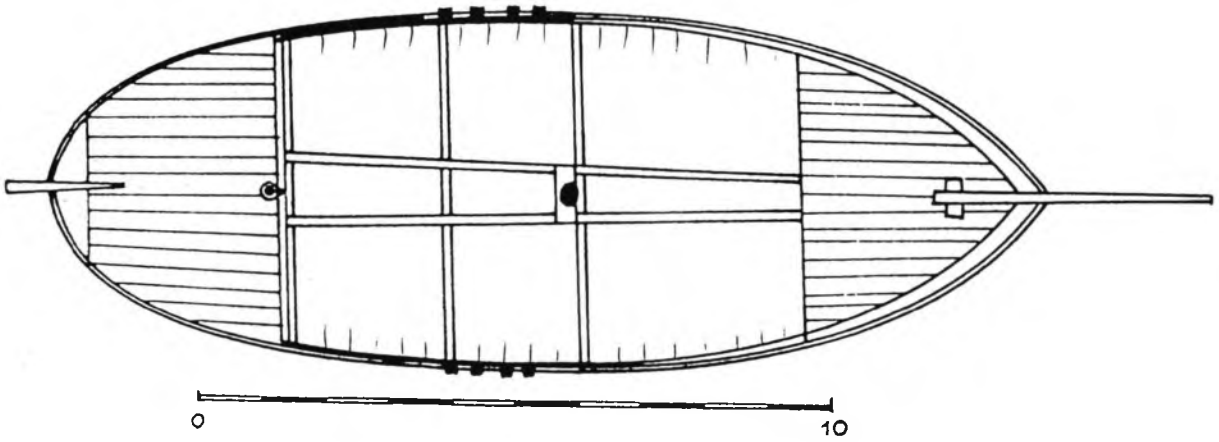
Die obere Hälfte der Bugpartie ist nämlich in den Fundamenten des nördlichen Walls von Schloß Kalmar einbezogen worden, ohne daß jemand davon wußte. Bekanntlich verlandete der alte Hafen



Bei Schloß Kalmar wurden Boote aus dem 16. Jahrhundert gefunden.

von Kalmar von Jahrzehnt zu Jahrzehnt in zunehmendem Maße; später, als man die Befestigungen seewärts erweiterte, wurden die neuen Mauern auf das Schwemmland gegründet. Diese stehen aus Zufall auf dem längst vergessenen Wrack, von dessen Schicksal es keine Unterlagen gibt.
Diesen Zufall nutzte die Forschung aus, dadurch stellte man fest, daß der Wall um 1570 gebaut worden war. Somit könnte das Boot um 1500 gesunken sein.

Daß das Boot skandinavischer Herkunft gewesen sei, entnimmt man der Bauweise. Es entspricht den typischen Klinkerschiffen des Mittelalters. Alle in diesem Gebiet gefundenen "Kalmarboote" haben große Ähnlichkeiten, wobei es Unterschiede in der Heckform gab. Die letzte Bauart hatte ein Rundheck aufzuweisen, wogegen die

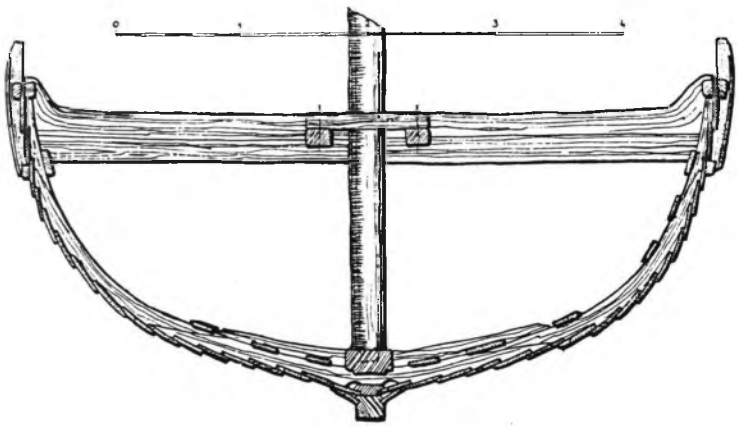


Das jüngste Boot weist ein rundliches Heck mit angehängtem Ruder auf.

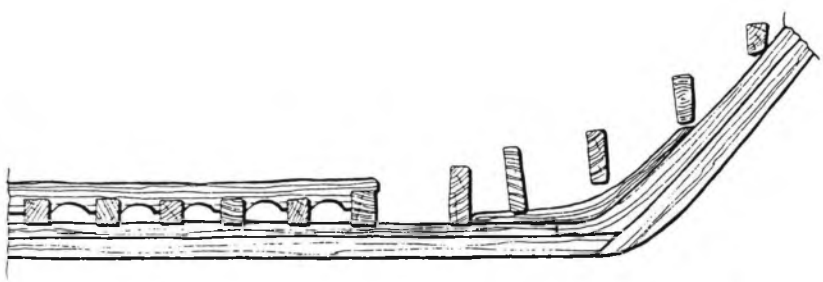
älteren Boote ein Spitzheck hatten, ähnlich dem der Wikingerschiffe. Nur hatten die "Kalmarboote" schon Heckruder. Eine weitere Besonderheit stellt eine am Bug vorhandene hölzerne Gabelstütze zur Aufnahme des umgelegten Mastes dar.

Bei den "Kalmarbooten" sind die Innenplanken aus Kiefer, während Außenkiel, Außensteven, Decksbalken und die Außenplanken aus Eiche hergestellt wurden. Der Kiel besteht aus zwei mächtigen Hölzern und ist in der bekannten Weise durch das kräftig ausgebildete Kielschwein verstärkt. Bemerkenswert erscheint auch der gut dimensionierte Vorsteven, der aus zwei Hölzern besteht. Besonders interessant ist die solide Verbindung von Kiel und Vorsteven, die durch Schrägschäftung, Laschung und durch ein Kniestück aus gewachsenem Krummholz gebaut wurde.

Die breit ausladende Form des Bootsrumpfes wird durch die natürliche Biegung gewachsener Krummhölzer bestimmt. Um diese Spanten zu verarbeiten, wurden gebogene Äste und krummgewachsene Stämme noch mit der Axt nachbearbeitet, bis sie sich in die Flucht des Spantrisses fügten. Die beiden beim Mastfuß liegenden Spanten sind außerdem noch durch Innenhölzer ausgesteift. Der eigentliche Mastfuß ist im Kielschwein verzapft. Das Boot weist die üblichen Merkmale der starren Rumpfbauweise auf. Fünf kräftige Querbalken steifen das Rumpfgerippe aus. Ein Querbalken verstärkt das Vorschiff, der nächste liegt unmittelbar vor dem Mast, ein weiterer durchquert die Mitte des hinteren Laderaumes, der vierte scheint schließlich von der bekannten Art zu sein: Er durchquert die Beplankung und steht beiderseits über sie hinaus. Genau an diesem Punkt findet sich nun erstmals eine Besonderheit: Der beiderseits über



Im Querschnitt ist die typische Klinkerbauweise eines Bootes aus dem Mittelalter zu erkennen.



Die Verbindung von Vorsteven und Kiel: Schrägschäftung, Laschung und ein Kniestück aus gewachsenem Krummholz.

Der achtere Querbalken ragt aus der Beplankung heraus. Die Rinne dient als Wasserablauf.

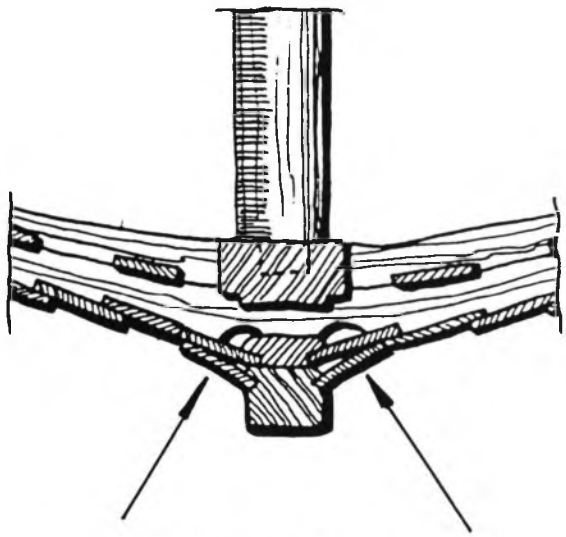
die Bordwand hinausragende Balken ist auf der Oberseite rinnenförmig vertieft und dient in dieser Sonderform nicht nur zur Querversteifung, gleichzeitig benutzte man ihn als Ablaufrinne für die damalige Lenzpumpe oder als Speigatt (!).

In Übereinstimmung mit den anderen Kalmar-Bootsfunden und dem Bremer Koggenfund tragen die Balkenköpfe senkrechte und waagerechte Kerben, in denen die Beplankung eingelassen ist. Von außen her sind nun diese Balkenköpfe durch vorgestreckte Holzkeile zusätzlich gesichert. Ein solches Befestigungsverfahren glaubte man bisher aus Bildsiegeln ablesen zu können -- hier an diesen Booten müßte es tatsächlich vorhanden gewesen sein, aber leider nur in der Rekonstruktion. Am Boot selbst ist der gesuchte Beweis verbrannt. Erhalten geblieben sind nur die Querbalken, deren Form kaum aufschlußreich ist. Es handelt sich um die drei vorderen Querbalken, die nicht über die Beplankung heraus-

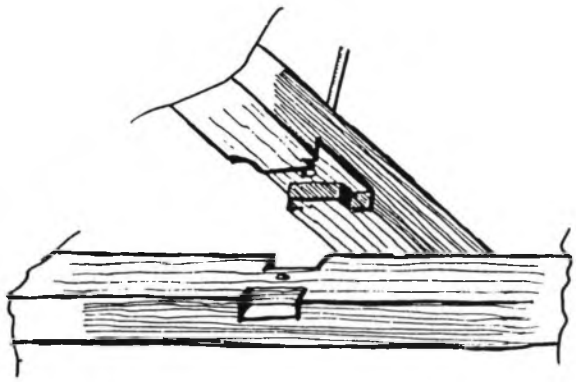
standen. Der kräftigste von ihnen liegt im Hauptspant unmittelbar vor dem Mast und besteht aus zwei miteinander durch Bolzen verbundenen Teilen, von denen der obere Kniestücke trägt.

Wie alle Kalmarfunde ist das Boot klinker gebaut. Nur ganz unten am Rumpf gibt es eine bauliche Besonderheit: Der erste Plankengang, direkt neben dem Kiel, ist verdoppelt. Offenbar war man bemüht, an dieser Stelle eine größere Festigkeit zu erreichen, um dasBoot möglichst gut gegen Grundberührung zu sichern. Die Planken weisen eine Stärke von 25 bis 35 mm auf. Untereinander wurden die Planken nicht vernietet. Zur Verbindung dienten Nägel, die man von außen ins Holz trieb. Die an der Innenseite der Planken herausstehenden Nagelspitzen wurden in Krampenform umgebogen und in entgegengesetzter Richtung wieder ins Holz geschlagen.

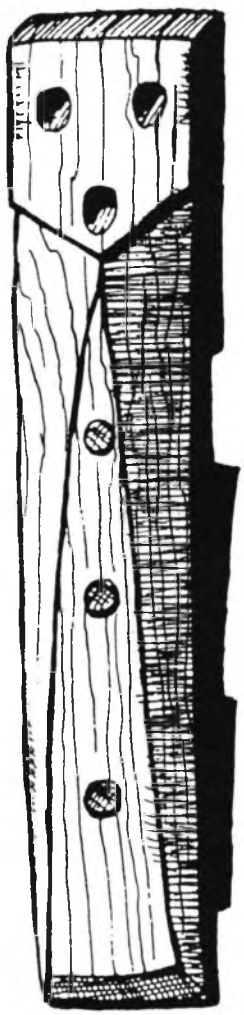
Für den starren Klinkerbau kennzeichnend sind vor allem die kräf-



Mit dem Balkenkiel ist ein doppelter erster Plankengang verbunden.



Die Längsbalken sind mit den Querbalken verzahnt und verbolzt.



Eine Frühform der Juffern: Diese Hölzer waren an den Außenplanken befestigt.

tigen Längsbalken, die eine verzahnte Verbindung zu den Querbalken haben, auf denen sie aufgebolzt sind. Eine zusätzliche Längsversteifung werden wohl die sieben Paar Innenplanken aus Kiefernholz bewirkt haben.

Obwohl die Baumöglichkeit schon nahelag, scheinen die Boote kein durchgehendes Deck gehabt zu haben. Im Bug und im Heck vermutet man kleine überdeckte Räume. Der Laderaum mittschiffs dürfte offen, vielleicht auch mit Segeltuch abgedeckt gewesen sein.

Eine schwedische Rekonstruktion läßt eine hochgezogene Bordwand am Heck erkennen, sie könnte möglicherweise einen kabinenähnlichen Aufbau (oder zumindest einen geschützten Bereich) umschlossen haben. In der Höhe des Schandecks gab es entlang der Bordwand eine kräftige Scheuerleiste.

Getakelt waren die "Kalmarboote" als Einmaster. Dies entnimmt man dem einzigen Mastfuß in den Ausgrabungsbooten.

Die an der Außenwand angebrachten aufrecht stehenden Hölzer ollen wohl eine Frühform der Juffern sein.

Am Anfang des Grabungsberichtes wurde erwähnt, die Kalmarfunde stünden in der Tradition des skandinavischen Klinkerschiffbaus, und diese lasse sich allein aus Kalmarfunden vom Spätmittelalter bis zur beginnenden Neuzeit verfolgen. Dieser Satz bedarf nun einer Abgrenzung. Was alle Kalmarfunde gemeinsam haben, ist eigentlich nur der Ort ihres Unterganges. Alle Datierungen wurden von der Forschung erschlossen. Konstruktive Merkmale und die verschiedenen Entwicklungsphasen legen den Schluß nahe, daß es in den skandinavischen Gewässern eine lange Zeit zusammenhängende Tradition der Schiffbaukunst gegeben hat. So wird dieser Bootstyp wohl von 1200 bis 1600 gebaut und verwendet worden sein.

Gerhard Pastowski
(1978, 1992)

Neues aus den Museumshäfen

Von MK

Der TRADITIONSSEGLERVERBAND MECKLENBURG-VORPOMMERN soll, nachdem sich inzwischen zahlreiche Museumshafen-Vereine gegründet haben, die Funktion eines lockeren Dachverbands ausüben. Das war aus der Szene an der Küste zu vernehmen. Zum Präsidenten des Verbands wählten die bisherigen Mitglieder Ulrich Müther aus Binz, den Eigner des Schoners Ruden mit Liegeplatz in Seedorf. Kontaktadresse: Ulrich Müther, Pantower Weg 9, 2337 Binz, Tel. 038 393 2219 (P.), 038 393 5151 (D.), FAX: 038 393 2360

Der neue Vorsitzende des MUSEUMSHAFEN OEVELGÖNNE E.V., Peter Cordes, ist Spezialist in Sachen Oldtimer. Diese allseits bekannte Wahrheit bestätigte jüngst eine Pressemeldung in einer Segelzeitschrift, die da lautete: "...Peter Cordes hat seit 1987 seinen Liegeplatz im Oevelgönner Hafen, denn seit seiner Kindheit weiß er von seiner Liebe zu Elbe und Schiffen; Frachtewer, Gig, Fischkutter oder Segelschuten, Gaffel- oder Luggertakelagen, dieses alles sind ihm seit Jahren keine Fremdworte!"

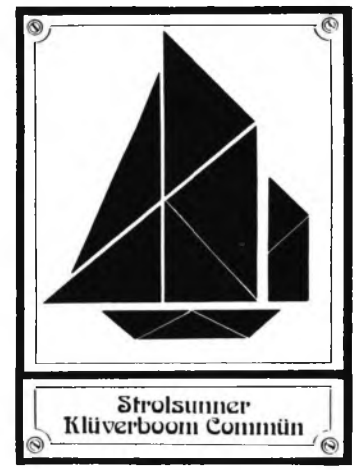
In WUSTROW auf dem Fischland, im Westen des Saaler Boddens, wurde ein neuer MUSEUMSHAFEN ins Leben gerufen. Die Einweihung des Hafens, in dem schon seit langem zahlreiche Zeesboote zu Hause sind, bildete die traditionelle Wettfahrt am 4. Juli. Zu den Liegeplätzen hinter den Dalben an der Südwestseite der Pier führt ein 2 bis 2,5 m tiefes Fahrwasser; festmachen können Gastlieger auch im hintersten Teil des schlauchartigen Beckens. Kontaktadresse: folgt im nächsten Piekfall.

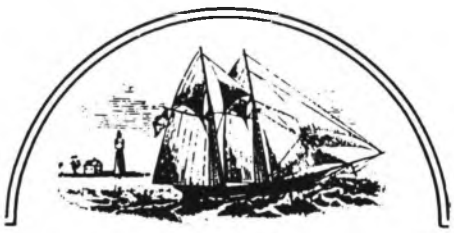
In GREIFSWALD-WIECK beim FISCHERFEST tummelte sich wieder eine ansehnliche Traditionsflotte. Der Schiffskorso zog seine Kreise auf spiegelglattem Wasser, doch umso lebhafter ging es an Bord und Pier zu. Dazu trugen wesentlich auch die Gäste aus der französischen Partnerstadt Bethune südwestlich von Lille bei, die mit den Greifswaldern einen regen Jugendaustausch pflegen.

Attraktiv ist Greifswald als Liegeplatz allemal, vor allem für Berliner Segler. Selbst von Hamburg aus benötigt man per PKW über die Autobahn (z.B. via Prenzlau) nur rund drei Stunden bis an den Bodden. Direkt im Stadtzentrum von Greifswald, an der ehemaligen Handelspier vor der Brücke, können Gäste beim Museumshafen-Verein kostenlos festmachen.

Der Ryck ist mit rund zwei Metern Tiefgang bis dort befahrbar, die Distanz nach Wieck beträgt nur 2,5 sm. Umfangreichen Service bietet bei Bedarf das Yachtzentrum Greifswald kurz vor dem Stadthafen, Versorgungmöglichkeiten sind im malerischen Zentrum reichlich vorhanden. Für die Hafentage lohnt sich ein Abstecher zur Klosterruine Eldena und ein Besuch des Universitätsgebäudes aus der Barockzeit mit wertvollen Kunstschätzen aus dem Mittelalter. Auf dem Friedhof der kleinen Kirche bei Wieck findet man einige Gräber der Niobe-Besatzung, die 1932 bei einer "weißen Bö" mit ihrer Bark im Fehmarnsund gekentert und gesunken war.

In STRALSUND entstehen zur Zeit zwei neue Zeesboote, die vielleicht die "Strolsunner Klüverboom Commün" vergrößern. Der Verein wird 1993 endlich auch seinen eigenen Traditionshafen im Querkanal bekommen. Mitte Mai soll er mit dem originalgetreuen Nachbau des Zeesbootes STR 9, das dem Schiffahrtsmuseum gehört, eingeweiht werden.
Die Beteiligung der Segler bei den Regatten "Rund Rügen" und "Rund Hiddensee" während der Stralsunder Woche fiel mit 37 bzw. rund 60 Booten aller Klassen recht gut aus. Doch in diesem Jahr hielten sich regionale und lokale Unternehmen bei der Unterstützung der Veranstaltungen zurück, und auch die Organisation von Fahrtenseglertreffen und -wettfahrten will offenbar kaum noch jemand übernehmen. Umso bedauerlicher, als doch partnerschaftliche Kontakte auch zu den Museumshafenvereinen bestehen, zum Beispiel zu Flensburg, Lübeck und Oevelgönne. Wäre da nicht etwas mehr Zusammenarbeit möglich? Was sagen die Freunde des Gaffelriggs dazu?





HAMBURG hat einige Neuzugänge zu verzeichnen. Nachdem Lotsenkutter Annemor (mit neuem Eigner) und Logger Pirola zur Oevelgönner Flotte dazugehören, werden demnächst der Ewer Elfriede und der Bereisungsdampfer Scharhörn erwartet.
Der 14,75 m lange Stahlewer war 1904 bei J. Jacobs in Moorege für den Transport von Gemüse, Stückgut und anderen notwendigen Dingen gebaut worden. 1984 hatte das Altonaer Museum den als Wrack in Wischhafen dahinrottenden Rumpf übernommen und ein umfassendes Restaurierungsprojekt gestartet. Im November 1991 konnte Elfriede der Kulturbehörde fast fertig übergeben werden. (Ausführlicher Bericht folgt.)
Scharhörn liegt nach ihrer denkwürdigen Rückreise von Schottland an die Elbe noch in Harburg beim Projekt "Jugend in Arbeit" (siehe Bericht in diesem Heft). Ihr Problem wird es sein, genügend "Dampfmacher" zu finden, die fachmännisch/-fraulich mit Kohle und Steam umgehen können, um die alte Dame in Fahrt zu halten.

Foto: Susanne Klückes

FLENSBURG meldete eine Rekord-Teilnehmerzahl bei der RUM-REGATTA: 144 Schiffe und Boote kamen, sahen und wurden gesehen. Weil diesmal besonders viele große Segler mit viel Crew dabeiwaren, vergrößerten sich Liegeplatzbedarf, Versorgung und Raumanspruch beim abendlichen Feiern. - Wann platzt die Rum Regatta aus allen Nähten ?

Der Poeler Jagdkahn

Eines der wohl einzigartigsten Kleinfahrzeuge der südlichen Ostseeküste ist der Jagdkahn, dessen Funktion schon durch seinen Namen deutlich wird. Es handelt sich um ein Bodenplankenboot mit Balkensteven, das 3,20 m lang und 1,20 m breit ist. Der Verwendung angepaßt, ist er entsprechend leicht, klein und handlich gebaut. Die Bauern und Fischer schossen von dem Jagdkahn Enten und Gänse - eine damals ganz alltägliche Sache. Geringer Tiefgang für Ried- und Uferregionen war besonders wichtig, weshalb man möglichst leicht baute. Der Fischer oder Bauer legte sich flach ins Boot, so daß er mit den Armen über die Bordwand greifen, und sich mittels eines kleinen Stockes in jeder Hand langsam seitwärts, also quer zum Wind, auf die am Ufer liegenden Enten zubewegen konnte. Somit war eine Mittel- und Achterducht nicht notwendig, weil man sich schnell aufrichten mußte. Die Bordwand bestand aus einem Gang, über den man liegend das Wasser mit den Armen noch gut erreichen konnte.

Der Boden bestand aus längsliegenden Kiefernplanken; Bordwand und Spiegel hingegen aus Eiche. Bodenbretter und Balkweger auf den Spanten fehlten - es war eben nicht mehr als eine "schwimmende Hülle".

Wolfgang Rudolph schreibt in seinem Werk "Handbuch der volkstümlichen Boote im östlichen Niederdeutschland" von einem Jagdkàhn aus Rerik. Meines Wissens existieren in Rerik nur noch eines und auf Poel nur noch zwei dieser Boote. Allerdings sind auch diese Boote ihrer heutigen Verwendung angepaßt. Statt zum Entenschießen werden sie als Zubringer zu den Pfahlliegeplätzen der großen Boote (im Breitling und im Salzhaff) benutzt. Dies hatte Auswirkungen auf die Bauweise. Das Boot wurde stabiler, stärker und aufwendiger gebaut. So finden sich beim neuzeitlichen Jagdkahn Mittel - und Achterducht, Balkweger, Riemenlager, teilweise Bodenbretter und zwei Gänge in der Bordwand.

Anregung für den frischgebackenen Jagdmann

Im vergangenen Winter habe ich zusammen mit meinem Freund Jochen eines der Poeler Boote nachgebaut - übrigens für die ursprüngliche Verwendung als Jagdkahn. Hierbei nahmen wir uns den neueren Kahntyp als Vorbild. Das Boot erhielt zwei Gänge aus Eiche und einen Boden aus Kiefer. Der Plattbodenbau war für uns neu und daher sehr interessant. Gepönt wurde der Kahn in den traditionellen Poeler Farben - außen grün und innen geteert.
Ende März ging das Boot vom Stapel. Wir hatten viel Freude am Bau und nunmehr am fertigen Boot. Eine Menge Freunde versammelten sich Sonnabend nachmittags an der kleinen Brücke, die Poel mit dem Festland verbindet - und somit einen historischen Platz für ein Ereignis dieser Art bildet - und sah zu, wie das Boot unter diesen Worten in den Breitling rauschte:

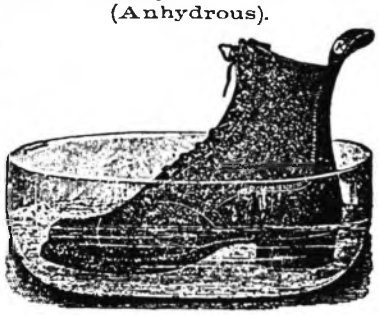
Leiwe Frünne, ick roope-
Gauden Dag, hier alltauhoope,
Un ick roope noch mol,
Dat Bood geiht hüt dohl !

Dat is nu fardig, dat Bood -
Un dat is wurd`n so good.
Wi hebben dat pönt greun,
Is dat nich scheun ?
Dat sünd hüt so väl Minschen hier,
Gewt dat öwerhaupt noch mihr ?
Drum lat uns hüt fröhlich sien -
Bi Kauken un Champagner-Wien !

Fotos & Friedrich Grahlmann

Faksimile-Druck d. Zf. "AHOI", 1884

The Waterproof „K" Boot
(Anhydrous).



The Waterproof „K" Boot
for Shooting, Fishing, and Walking.
Specially Prepared to withstand the effects of Rain, Snow, and Mud, and to insure the wearer against the ailments which are constantly arising from damp feet. The Sole and Upper Leather is specially prepared by the Patent Process ordered by the Admiralty for the Arctic Expedition.
Shooting Pattern.
Each pair marked on the sole.
Price 27s. per Pair.

Delius, Klasing & Co. Bielefeld

d. Red.

Eine "Fliege" mit der man auch jagen kann

„Fly". Einhändiges 20-Fuss-Boot.

Mit 10 Zeichnungen.
Entworfen von G. von Glasenapp.

In Nachstehendem habe ich mich bemüht, ein einhändiges Boot für mancherlei Zweck und Gebrauch zu entwerfen. Die Aufgabe war:

1) Das Boot soll als Gebrauchsboot (nicht als Race-Boot) für den Yachtsman auf Binnengewässern und an der Küste geeignet sein; für Fischerei-Beamte; für Besitzer von Fischgründen zur Kontrolle der Arbeiter, für Fisch-Kieper; event. als Segel-Beiboot grösserer Schiffe; zur Jagd, zum Angeln und Fischfang, sowie als bequemes Kommunikationsmittel und Vergnügungsboot.
2) Es darf höchstens 1 Fuss Tiefgang haben, um überall zur Jagd benutzt zu werden.
3) Möglichste Stabilität und Sicherheit bei verhältnissmässiger Schnelligkeit.
4) Leichte Handhabung durch den Besitzer und höchstens noch einen Jungen. (Auf Raum für viele Passagiere wird kein Werth gelegt.)
5) Das Boot muss sich gut und bequem rudern lassen.
6) Es muss Räume zur Aufbewahrung von Fischen und, im Nothfall, zur Unterkunft für 2 Personen für die Nacht haben.
7) Länge 20—24 Fuss.
8) Preis complett höchstens M. 800.

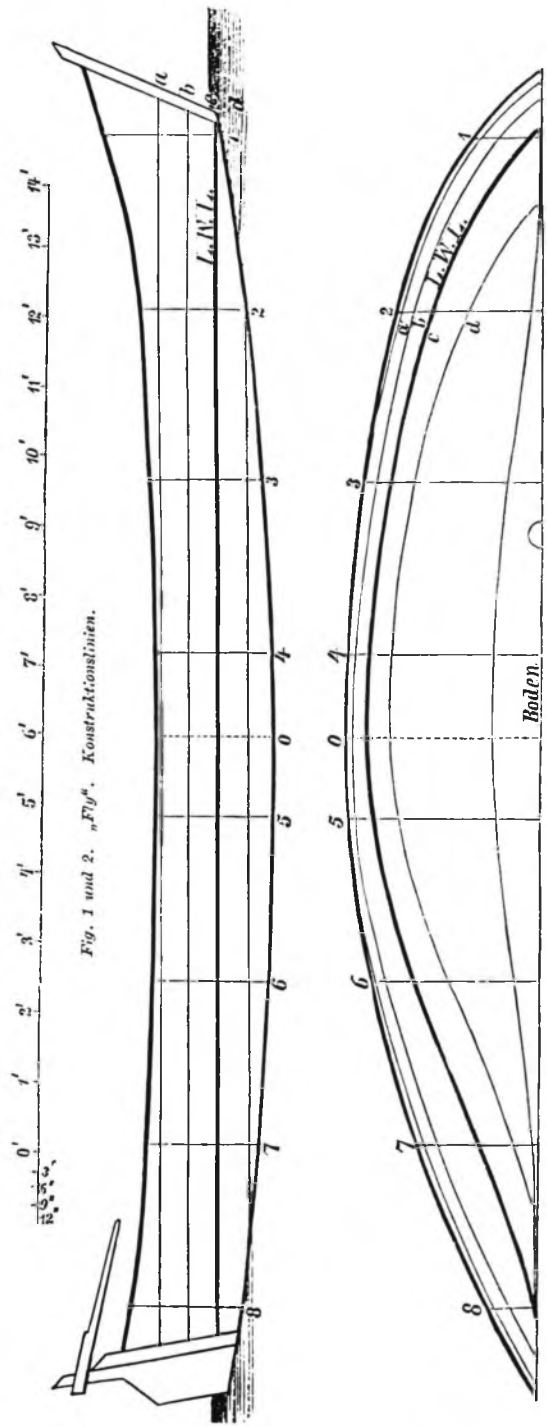


Fig. 1 und 2. „Fly". Konstruktionslinien.

Konstruktionslinien.

Die Figuren 1, 2 und 3 zeigen die Konstruktionslinien der „Fly". Dieselben sind dem „Sharpie" und dem an der Ostseeküste gebräuchlichen, vorzüglichen Fischerboot entnommen. Die „Fly" wird, unterstützt durch ihr grosses Schwert, gut am Winde segeln, vor'm Winde nicht schlingern, gut am Ruder liegen und sich leicht und angenehm mit den Wellen heben. Die Wasserlinien sind mit Absicht vorn etwas völliger gehalten, als hinten, da die Erfahrung mannigfache Vorzüge dieser Konstruktion für ein so kleines Boot ergiebt.

Die allgemeinen Dimensionen der „Fly" sind:

Länge in W. L.	= 20',	Tiefgang vorn	2 Zoll,
„ über Deck	= 21½',	„ hinten	6 „
Grösste Breite	= 6',	„ mitte	12 „
L.: B.	= 3,33',	Bleiballast innen	250 kg,
Tiefe	= 2',	„ am Schwert	30 „

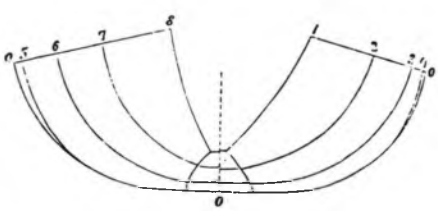


Fig. 3. „Fly". Spantenriss.)*

Vorder- und Hintersteven sind unter demselben Winkel mit dem Boden (Doppelboden) verbunden. Letzterer ist vorn und hinten je 6" aufwärts gebogen, in der Mitte 12" breit, an den Enden zur Stevenbreite verjüngt. Vier Planken (klinker), siehe Figur 4,

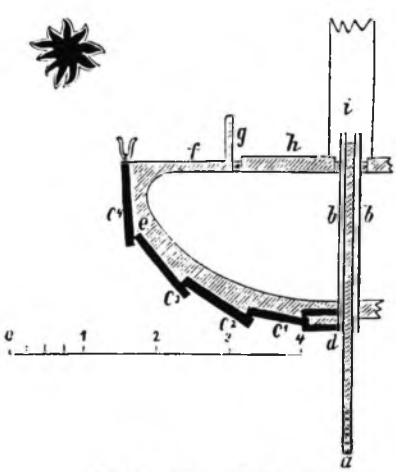
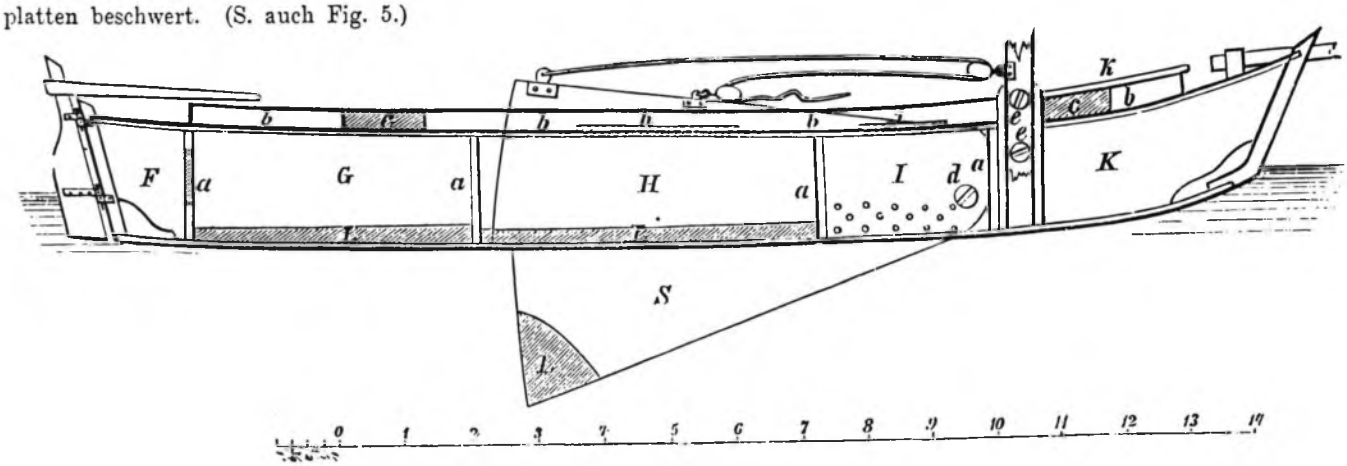


Fig. 4. „Fly". Mittelspant.

c1 = 10", endigt 2½" über dem Boden,
c2 = 10", endigt 5" über dem Boden,
c3 = 10", endigt 11" über dem Boden,
c4 = 16", endigt 24" über dem Boden, im Schanddeckel,
a = Schwert,
bb = Schwertkasten,
d = Stossboden,
e = Spante,
f = Wassergang,
g = Reling,
h = Luck im Deck (Schiebe-Luck),
i = Mast.

*) Der Holzschneider hat vergessen, die Horizontalschnitte einzuzeichnen. Man pause Fig. 3 durch und lege die Panse auf Fig. 1, dann ist dem Schaden abgeholfen.

Die Spitze des Schwertes ist mit 30 kg Blei zwischen 2 Eisenblechplatten beschwert. (S. auch Fig. 5.)



No. 5. „Fly". Querschnitt.

Querschnitt und Deckansicht

(Fig. 5 und 6).

Die „Fly" ist durch 4 wasserdichte Schwefts a,a,a, a (Querschotten) in 6 Theile getheilt, und zwar:

a a a a Wasserdichte Schwefts,

b b b Reling,

c c Zwei Einschnitte (Runzeln) in der Reling, welche sich nach innen niederklappen lassen, sobald man riemen will;

d Schwertbolzen,

e Bolzen durch Mastmantel und Mast, zum Niederlegen desselben.

F Hinterer Raum mit wasserdichter Thür nach dem Cockpitt G, zur Aufbewahrung von Utensilien und Proviant.

G Cockpitt, 5′ lang, 3′ breit.

H Zwei Räume zu beiden Seiten des Schwertkastens, je 6′ lang und $3^1/_4$′ breit: Zur Aufbewahrung von Reserve-Segeln, Persennings, Fischerei-Geräth, Proviant u. s. w. Des Nachts bequeme Unterkunft für zwei Personen. Mit 2 wasserdichten Lucks h. h.

J Zwei Fischkasten zu beiden Seiten des Schwertkastens, je 3′ lang und 3′ breit. Mit Löchern im Boden und nahe zur Wasserlinie. Mit 2 wasserdichten Lucks i,i.

K Vorraum für den Jungen beim Segeln u. Riemen. Ankerkette, Wassereimer, Kochgeräth etc. Mit Reling b, b und Luck k.

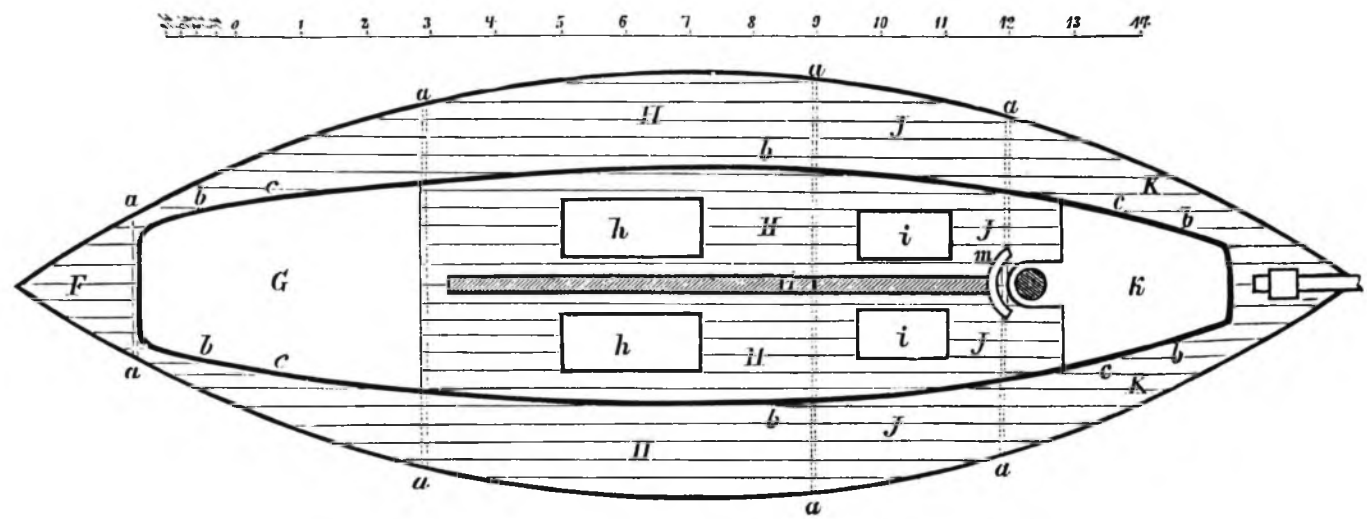


Fig. 6. „Fly". Decksansicht.

L 250 kg Blei- oder Eisenballast am Boden des Cockpitt und zu beiden Seiten des Schwertkastens unter den Pflichten. Ausserdem 30 kg an der Spitze des Schwertes.

Alles Andere, das Ruder, Decks- u. Reling-Einrichtung, Grösse des Schwertes, die Anordnung der Steven, dürfte leicht aus der Zeichnung ersichtlich sein. (m = Nagelbank.)

Das Cockpitt G ist ebenfalls durch Querbretter zudeckbar; vor Anker wird es gänzlich eingedeckt, so dass dann das Boot ganz gedeckt ist; beim Segeln je nach der Bequemlichkeit des Mannes am Ruder und je nach dem Seegang.

Die Lucks h, h und i, i sind wasserdicht verschliessbar, ebenso wie das Luck k, welches, der bequemeren Handhabung und Verstauung wegen, aus 2 Theilen besteht.

Bei geöffnetem Luck ist genügend Platz für das emporsteigende untere Mastende beim Legen des Mastes.

Durch eine etwas von der Boots-Quer-Achse abweichende Bohrung der Muttern für die Mastbolzen wird erreicht, dass der Mast sich nicht gerade auf den Hintersteven, sondern mehr zu Backbord, ungefähr beim zweiten Schweft a legt.

Die Räume des kleinen Bootes dürften hiernach zweckentsprechend ausgenutzt sein: ein genügendes Cockpitt von 15□', zwei Unterkunftsräume (allerdings nur zum Schlafen) von je 19½□' Bodenfläche und 2' Höhe, 2 Fischkasten von je 9 □' und ein 5' langer Vorraum.

Das Schwert ist mit Absicht so gross als möglich gezeichnet. Es ragt, wenn geholt, noch ca. ½ Fuss über die Reling empor.

Auf die Konstruktion des Schwertkastens und die Solidität der Schwertbolzen ist besondere Sorgfalt zu verwenden. Es würde möglich sein, den Bleiballast zu beiden Seiten des Schwertkastens so mit dem Boden zu verbinden, dass ersterer hierdurch wesentlich gestützt wird.

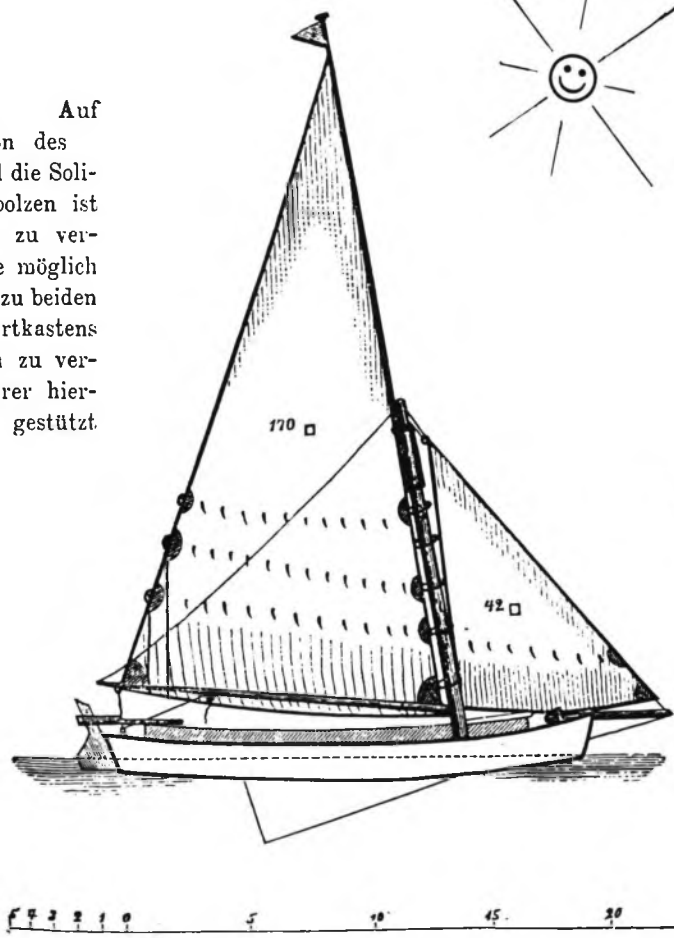


Fig. 7. „Fly" mit sliding-gunter Takelage.

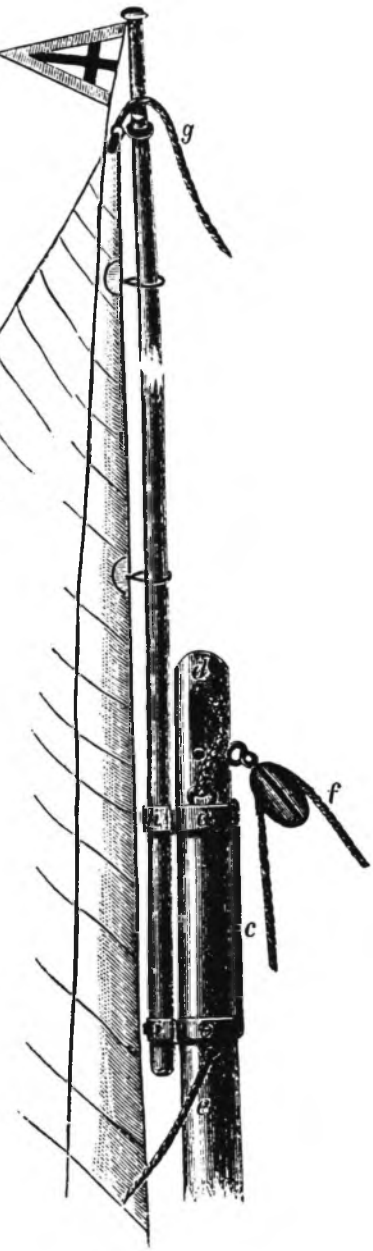


Fig. 8. Slider mit Stenge.

Takelage.

Figur 7 zeigt den Segelplan der „Fly", mit Sliding-gunter-Takelage. Ueber diese Takelage beginnt „Ahoi!" im nächsten Heft eine längere Abhandlung. Vorweg möchte ich schon hier bemerken, dass mir die Verbindung von Mast und Stenge, wie sie H. Heidtmann in Uhlenhorst mit Erfolg anwendet, am praktischsten und einfachsten erscheint. (Fig. 8.)

a b i h c ist der slider; h a der obere Doppelring. h sitzt fest um die Stenge, a gleitet am Mast.

i b der untere Doppelring. i fest um Stenge, b gleitend am Mast. Beide Doppelringe sind durch die Eisenschiene c fest verbunden.

h und i lassen sich durch ein Charnier öffnen, um event. die Stange vom Mast trennen zu können.

An a ist ein Ring für das Fall d angeschmiedet, an b für den Niederholer e; f ist das Fockfall.

Das Grosssegel ist entweder einfach an den oberen Theil der Stange angeschlagen, oder es fährt an derselben durch 2—3 Stengeringe. Bei letzterer Anordnung hat die Stenge noch das zweite Grossfall g, um event. das Grosssegel schnell werfen zu können, ohne den Slider zu fieren. —

Das Grosssegel hat 170□', die Fock 42 □' Segelfläche: total 212□'. Also Segelareal = 2 mal (Länge mal Breite), allerdings keine Race-Takelage, aber vollständig genügend für Cruising.

Will man „Riemen“ und den Mast nicht legen, so holt man die Fock ein, dirkt das Schothorn nebst Baum hoch, bis an den Mast, fiert den Slider und beschlägt das Grosssegel um Baum, Stenge und Mast. Man hat dann nur 14′ Rundholz über Deck.

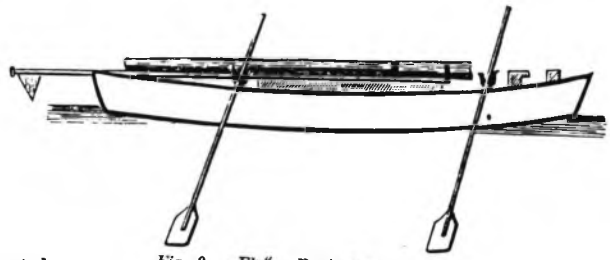


Fig. 9. „Fly“. Fertig zum Riemen.

Ganz klar zum Riemen: Erste Arbeit wie oben, Mast legen nebst allem daran befindlichen Rundholz — Ruder einholen — Bugspriet streichen — Relingpforten niederklappen — Riemgabeln einstecken — Riemen einlegen — fertig zum Riemen!

Viele Watermen, für welche die „Fly“ vielleicht gerade ein nützliches Boot sein könnte, würden sich nur schwer und ungern von der ihnen lieben und gewiss auch guten Spriet-Takelage trennen. Dieselbe passt zu dem Boote sehr gut (Fig. 10), ebenso wie kein Grund vorhanden ist, um das Boot nicht auch mit Gaffel- und Sloop-rig zu takeln.

Der Preis der „Fly“ mit Sliding-gunter-Takelage wird sich ungefähr stellen:

Bootskörper	220 Mark	
Schwert, Deck, Reling, Lucks, Schwefts, Rundhölzer . .	180 „	
212□′ Segel	80 „	
Anker und Kette, Blöcke, diverse Ausrüstung	120 „	
Bleiballast 280 kg	100 „	(Eisen nur 25 Mk.)
	700 Mark.	

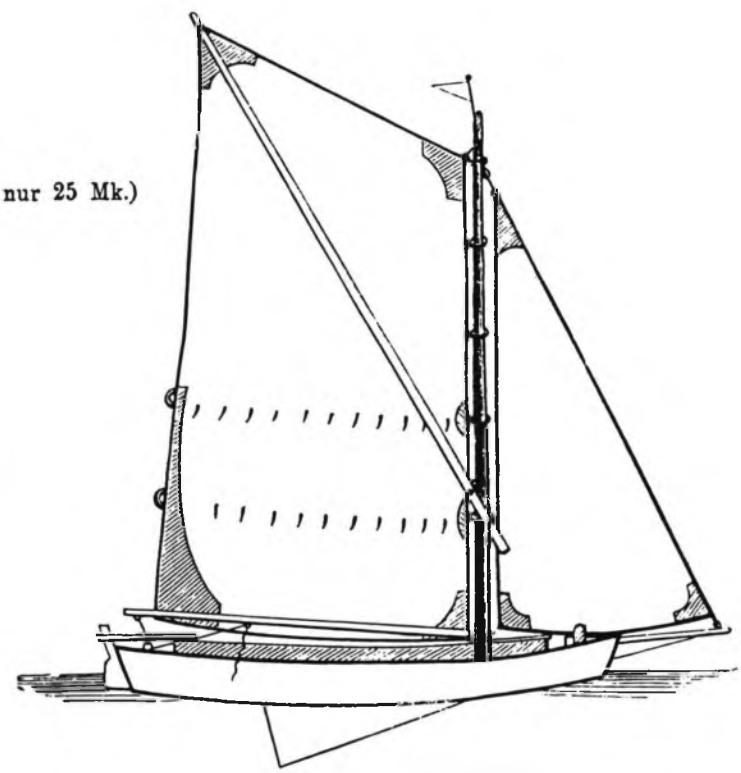
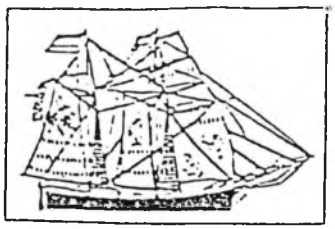


Fig. 10. „Fly“ mit Spriet-Takelage.

Zum Schluss eine Beantwortung der Fragen:

1) Ist die „Fly“ unkenterbar? Nein! gewiss nicht! Ein Boot mit 1 Fuss Tiefgang kann man nicht unkenterbar machen. Aber sie wird bei genügender Breite, flachem Boden und tiefgelagertem Ballast eine recht bedeutende Anfangs-Stabilität haben und bei einiger Vorsicht nicht kentern. Man wird sie ohne Gefahr bis an die Reling fortsegeln können, und dann kann man ja leicht reffen.
2) Kann man die „Fly“ unsinkbar machen? Ja! Sehr leicht! Durch Luftkasten, zu deren Anbringung vollständig genügender Platz ist. Der Bootbauer wird mit Leichtigkeit die Zahl der nöthigen Luftkasten berechnen und dieselben zweckentsprechend anbringen. Diejenigen Leser, welche eine solche Berechnung selbstständig anzustellen wünschen, finden Information in „Brix, Bootbau“, Rettungsboote, Seite 14.

Aus dem: Faksimile-Druck d. Z. AHOI, Zeitschrift f. deutsche Segler, 10/11-1884 Delius, Klasing & Co.,



Willkommen an Bord!

...im Museumshafen Carolinensiel

Zwar kann heute Löschen und Laden von Segelschiffen im "Alten Hafen Carolinensiel" nicht mehr geboten werden, denn die Zeit der Frachtsegelschiffahrt ist lange vorbei.
Wohl aber ist der Hafen immer noch Mittelpunkt des Ortes. Die aus dem 19. Jahrhundert stammende - noch weitgehend intakte Bebauung - rund um den Hafen verleiht Hafen und Ort eine wohl einmalige Atmosphäre.
Diese Atmosphäre veranlßte die Bürger Carolinensiels und der Stadt Wittmund vor einigen Jahren, den praktisch seit Ende der 50iger Jahre stilliegenden Hafen vollkommen zu erneuern und ihm mit der Wiederherstellung der 1960 entfernten Klappbrücke über die Friedrichsschleuse auch wieder einen Zugang zum freien Wasser zu verschaffen.
So hat Carolinensiel nun seit Mitte 1990 wieder einen hochwasserfreien und sturmgeschützten Hafen inmitten einer lebendigen Hafenbebauung, wie er vorher 200 Jahre lang bestanden hat.
Und rundum wird Ihnen Geschichte vermittelt - in den am Hafen stehenden Häusern des Sielhafenmuseums, in der 1776 erbauten Carolinensieler Schifferkirche mit ihrer bis heute bewahrten ursprünglichen Einrichtung und ihren Votivschiffen, auch durch viele stattliche Bürgerhäuser, die von der Bedeutung und der Wohlhabenheit des Ortes während der großen Zeit der Segelschiffahrt zeugen.

Spaziergänge zum vorgelagerten Jachthafen Friedrichschleuse und zum Hafen Harlesiel, Fahrten zur Kreisstadt Wittmund und zur "Bierstadt" Jever - beides geschichtsträchtige anheimelnde Orte voller Leben - , auch das sollten Sie nicht versäumen.

Der Hafen selbst ist nur Oldtimern oder fachgerechten Nachbauten vorbehalten. Je nach Größe finden etwa 20 - 25 Schiffe Platz, ohne daß drückende Enge herrscht. Dauerlieger und Kurzlieger stehen in einem angemessenen Verhältnis zueinander.

Informationen:

Wie erreichen Sie mit Ihrem Schiff Carolinensiel?

Carolinensiel ist erreichbar von der Nordsee über die Harle (Seegatt zwischen Spiekeroog und Wangerooge), bzw. von Osten und Westen übers Watt zum Hafen und zur Schleuse Harlesiel, dort Durchschleusung und Weiterfahrt auf der Binnenharle bis nach Carolinensiel (Harlesiel bis Carolinensiel 2,5 km).

Mögliche Schiffsabmessungen

Der Zugang zum Hafen wird begrenzt durch die Abmessungen der Schleuse Harlesiel und der Brücke Friedrichsschleuse. Die Schleuse Harlesiel hat eine Schleusenkammer von 18,50 m nutzbarer Länge. Die Drempelhöhe von 2,40 m unter Null erlaubt eine Durchfahrt von Schiffen mit einem Tiefgang bis zu 1,50/1,70 m. Die Durchlaßbreite der Brücke Friedrichsschleuse beträgt 6,80 m. Somit ist eine Durchfahrt nach Carolinensiel nur Schiffen bis zu dieser Breite möglich.

Energie, Wasser

Im Hafen sind genügend Strom- und Wasseranschlüsse vorhanden.
Schlüssel können im Sielhafenmuseum (direkt am Hafen) in Empfang genommen werden.

Schleusungsmöglichkeiten

Die Schleuse Harlesiel ist von 4 Stunden vor bis 4 Stunden nach Hochwasser geöffnet. Schiffe mit einer Länge von mehr als 18,50 m können bei Gleichstand zwischen Binnen- und Außenwasser die Schleuse passieren. Diese Schiffe, wie auch Schiffe mit einem Tiefgang von 1,30 m und mehr, müssen ihren Durchfahrtwunsch vorher beim Schleusenmeister anmelden.

Schleusengebühren

Der Hafenzweckverband erhebt für die Schleuse Harlesiel z.Zt. folgende Schleusengebühren:

Schleusung bei Wassergleichstand je Schiff	DM 5,--
Normalschleusung (mehrere Schiffe zusammen) je Schiff	DM 10,--
Einzelschleusung	DM 25,--

Für Schleusungen außerhalb der normalen Schleusenzeiten gelten Sondergebühren. Für Dauerlieger werden Pauschalgebühren vereinbart.

Hafen- und Liegegebühren

Oldtimer, die den "Alten Hafen Carolinensiel" anlaufen, zahlen vorläufig keine Hafen- und Liegegebühren, lediglich einen Beitrag zur Abdeckung der Kosten für Wasser und Stromanschlüsse sowie die Benutzung der sanitären Einrichtungen.

Die Durchschleusung erfolgt nach den jeweiligen Tideverhältnissen in Harlesiel (Hoch- und Niedrigwasserzeiten - Herausgeber: Deutsches Hydrographisches Institut Hamburg).

I. Geschleust wird in der Zeit vom 15. April bis 15. Oktober jeweils in folgender Schleusenzeit:
Schleusenzeit: ca. 4 1/2 Stunden vor bis ca. 4 Stunden nach den dort täglich angeführten Uhrzeiten für Hochwasser (HW).

Sperrzeit:

ca. 4 Stunden nach bis ca. 4 1/2 Stunden vor Hochwasser (HW).

Montag bis Donnerstag:
Jede gerade Stunden (d.h. im Abstand von 2 Stunden) von 8.00 Uhr bis 20.00 Uhr (ausgenommen Sperrzeit)

Freitag:
Jede volle Stunde (d.h. im Abstand von 1 Stunde) von 8.00 Uhr bis 20.00 Uhr (ausgenommen Sperrzeit)

Samstag:
Jede volle Stunde von 8.00 Uhr bis 11.00 Uhr und von 13.00 Uhr bis 20.00 Uhr (ausgenommen Sperrzeit)

Sonntag sowie gesetzliche Feiertage:
Jede volle Stunde von 7.00 Uhr bis 11.00 Uhr und von 13.00 Uhr bis 20.00 Uhr (ausgenommen Sperrzeit)

Bei Stauwasser (ca. 5 - 10 Minuten bei Annäherung des Gleichstandes im Innen- und Außentief)ist die Schleuse beidseitig geöffnet. Dieser Zeitpunkt wird jeweils über Lautsprecher bekanntgegeben.

Samstag und Sonntag wird bei Bedarf zwischenzeitlich (ausgenommen Sperrzeit) geschleust, wenn die Schleusenkapazität ausgenutzt wird.

Dieser Plan gilt ausschließlich für die Schleuse Harlesiel!
Nähere Auskunft erteilen:
I. Schleusenwärte Herr Süßmilch, Tel.: 04464/472
II. Schleusenwärte Herr Fließner, Tel.: 04464/472
Vermittlung über Sielhafenmuseum, Tel.: 04464/456

II. In der Zeit vom 16. Oktober bis 14. April wird nur an Werktagen nach vorheriger Vereinbarung geschleust.

III. Für die gewerbliche Schiffahrt können ganzjährig Sonderschleusungen vereinbart werden.

Ihre Ansprechpartner Schleusenmeister: Heinz Süßmilch
Tel. 04464/472 (Sielacht)

Kurverwaltung Nordseebad Carolinensiel - Harlesiel
Am Hafen West 2 (Kirchstraße), Carolinensiel, 2944 Wittmund 2 Tel. 04464/309 und 8014
Förderkreis Sielhafenmuseum Carolinensiel
Am Hafen Ost 8, Carolinensiel. 2944 Wittmund 2, Tel. 04464/456

SCHAARHÖRN

Staatsyacht – Peildampfer – Museumsschiff

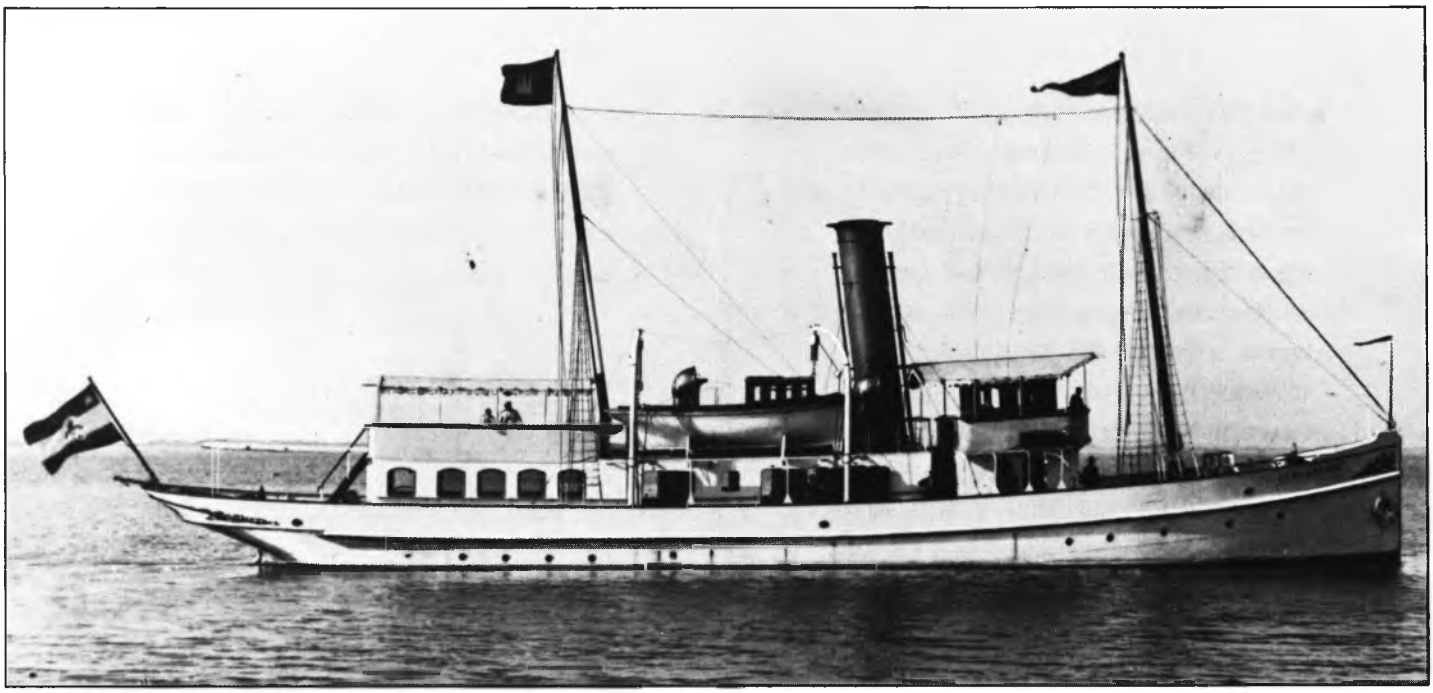
von Joachim Kaiser

Baugeschichte und frühe Jahre der SCHAARHÖRN sind von Legenden umrankt: Als "Senatsyacht" soll sie gebaut worden, Hamburgs "Staatsyacht" gewesen sein, Kaiser Wilhelm II. beherbergt haben. Sicher belegbar ist nur, daß die Hamburger Behörde für Strom- und Hafenbau im Jahre 1908 einen "seetüchtigen Peildampfer mit zwei Schrauben" bauen ließ. Die Behörde war für die geplante Vertiefung des Elbfahrwassers zuständig, und mit diesem Dampfer sollten die laufend erforderlichen Tiefenmessungen durchgeführt werden. So jedenfalls hatte Strom- und Hafenbau die Notwendigkeit des Neubaus gegenüber Senat und Bürgerschaft begründet und sich 220 000 Mark dafür bewilligen lassen.

Der schmucke Dampfer, der dann auf der Hamburger "Schiffswerft und Maschinenfabrik (vormals Janssen & Schmilinsky) A.G." in Steinwärder entstand, war augenscheinlich jedoch höheren Zwecken geweiht als schlichten Tiefenmessungen. Auf dem Achterdeck hatte man die SCHAARHÖRN mit einem geräumigen Salon ausgestattet, an dessen polierten Holztischen sich 22 Gäste auf Drehsesseln und Sofas zum Speisen niederlassen konnten. Aus 10 großen, messinggefaßten Fenstern hatte man nach beiden Seiten freien Ausblick über den Strom. Wände und Decken waren mit dunkel gebeizter Eiche eingefaßt; durch ein großes, bunt verglastes Oberlicht fiel gedämpftes Licht auf eine Jugendstil-Einrichtung von hanseatisch-gediegener Schlichtheit.

Die technische Ausstattung des Dampfers und seine Antriebsanlage mit 2 Dreifach-Expansionsmaschinen entsprach damals dem höchsten Standard für ein Schiff dieser Größe. 12,5 Knoten schnell lief der elegante, weiß gemalte Dampfer, dessen Bedienung 8 Mann Stammbesatzung erforderte. - Anläßlich der bevorstehenden Inbetriebnahme schrieb die Presse 1908, daß "der neue Peildampfer neben seiner eigentlichen Bestimmung auch den Zweck erfüllen soll, Fürstlichkeiten und höheren Beamten als Unterkunft zu dienen, wenn sie eine Fahrt auf der Elbe unternehmen wollen.

In welchem Umfang SCHAARHÖRN in den folgenden Jahren für solche Repräsentationszwecke eingesetzt worden ist, war bislang nicht zu ermitteln. Aktenkundig ist, daß sie für Peil-Arbeiten nur einen Teil des Jahres benutzt worden ist und die übrige Zeit unbeschäftigt aufgelegen hat, was zu kritischen Bemerkungen in der Bürgerschaft geführt hatte. Ungeachtet ihrer luxuriösen Ausstattung, die in der Bürgerschaft ebenfalls nicht unbeachtet geblieben war, ist SCHAARHÖRN beileibe keine Staatsyacht gewesen, wie gern behauptet wird. Sicher aber war sie unter den hamburgischen Staatsdampfern, zu denen man auch die Tonnenleger, Lotsentender, Eisbrecher etc. zählte, das für Renommierfahrten am besten geeignete Fahrzeug.



Das älteste bekannte Foto (ca. 1909) der SCHAARHÖRN

Im 1. Weltkrieg wurde SCHAARHÖRN der Kaiserlichen Kriegsmarine unterstellt und in Cuxhaven stationiert. Sie diente der dortigen "Hilfs-Minen-Such-Division" als Führerschiff und lag als solches wiederum vorwiegend im Hafen, inzwischen marinegrau gemalt. 1917 - 18 diente in dieser Division Joachim Ringelnatz, dessen Dichtungen über den Seemann Kuddel Daddeldu später ja große Bekanntheit erlangten. In seinem autobiographischen Buch "Als Mariner im Krieg" taucht dutzendfach die SCHAARHÖRN auf, in deren Salon tagsüber Konferenzen und nachts Saufgelage abgehalten wurden; Ringelnatz feierte dort auch seine Beförderung zum Leutnant - wie üblich wohl mit Unmengen von Sekt. - Als 1918 nach verlorenem Krieg die Revolution ausgerufen wurde, übernahm kurzzeitig der "Arbeiter- und Soldatenrat" das Schiff als Versammlungslokal.

Anschließend wurde SCHAARHÖRN in Hamburg stillgelegt - in den Wirren und Nöten der Nachkriegsjahre gab es keine Verwendung mehr für Repräsentations-Dampfer. Erst 1925, inzwischen hatten sich Schiffahrt und Hafenwirtschaft von den Kriegsfolgen erholt, brannten erstmals wieder Feuer unter ihrem Kessel. SCHAARHÖRN wurde endgültig nach Cuxhaven verlegt und diente dem dortigen Wasser- und Schiffahrts-Amt fortan als "Peil- und Bereisungsdampfer". Ein paar Jahre noch zeugte das von goldenen Ranken eingefaßte Stadtwappen am Bug von der Pracht vergangener Zeiten, bis man es als störend empfand und entfernte. Auch die altertümlich-gestelzte Schreibweise des Schiffsnamens blieb nicht von Modernisierung verschont: Aus SCHAARHÖRN wurde SCHARHÖRN.
Und alle paar Jahre gab es nun irgendwelche Umbauten - hier ein neuer Niedergang, da zwei neue Stahlmasten, später wurde das enge Steuerhaus auf doppelte Länge vergrößert etc. 1933 baute man das erste Echolot ein - bis dahin hatte man ausschließlich mit Handlot und Leine gearbeitet. Große Reisen, große Abenteuer hatte es kaum gegeben im gleichförmigen Leben des Schiffes. Die hamburgische Dienstflagge war gegen die Reichs-Dienstflagge ausgewechselt worden, auf Schwarz-Weiß-Rot folgte Schwarz-Rot-Gold,

→

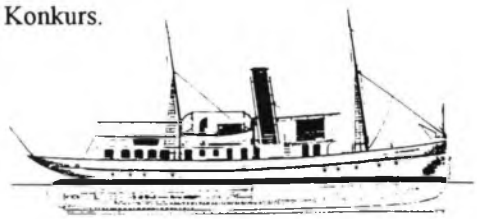
danach die Hakenkreuz-Flagge - am Bord-Alltag änderte sich damit nur wenig. Nur gegen Ende des 2. Weltkriegs gab es dramatische Tage bei der Evakuierung von Flüchtlingen aus Stolpmünde und Danzig, die auf dem Wasserwege heil in den Westen gelangten. Bei Kriegsende lag die SCHARHÖRN wieder wohlbehalten in Cuxhaven und kehrte wenig später in ihr angestammtes Betätigungsfeld zurück.

1955 installierte man den ersten UKW-Sender an Bord, 1959 das erste Radar, 1965 sogar eine hochmoderne Ortungsfunkanlage. Aber unten wurden immer noch die Kohlen von Hand unter den Kessel geschaufelt, wie schon zu Großvaters Zeiten.
Ungezählte Male ist das schöne Schiff würdevoll die Elbe auf- und abwärts gedampft, unverwechselbar mit seinem weißen Anstrich, Schornstein und Masten keck nach achtern geneigt - eine vertraute Erscheinung in der Elbmündung, nicht wegzudenken aus Cuxhaven wie die "Alte Liebe".

Anfang der 70er Jahre gab es an unseren Küsten nur noch eine Handvoll kohlebefeuerter Dampfer. Dieselöl kostete 8 Pfennige pro Liter (zollfrei), während die Kohle-Preise und die Löhne der Heizer immer weiter kletterten. Im WSA-Cuxhaven machte man sich Gedanken über ein moderneres Meßschiff. 1972 wurde die SCHARHÖRN außer Dienst gestellt. Engagierte Cuxhavener Privatleute nahmen sich des liebgewonnen Veteranen an, um ihn vor dem Schneidbrenner zu bewahren. Man rekrutierte freiwillige Helfer, veranstaltete Sammlungen und Flohmärkte. Doch nachdem sich die anfängliche Begeisterung gelegt hatte, drückte allmählich der Rost immer mehr weiße Farbe hoch an Rumpf und Aufbauten; Andenkenjäger sicherten sich erste Souvenirs.

Nun trat ein leicht spleeniger schottischer Schloßbesitzer auf den Plan, kaufte nach kurzer Inaugenscheinnahme den Steamer und rückte bald darauf mit buntgemischter Überführungscrew an. Unter kundiger Anleitung alter Cuxhavener wurde Dampf gemacht für den abenteuerlichsten Törn des alten Schiffes. Man kam in schlechtes Wetter - 5 Meter hohe See - Wassereinbruch im Maschinenraum - die Kohlen wurden knapp... Nach 75stündiger Überfahrt war schließlich die englische Ostküste erreicht. In zwei weiteren Etappen verholte SCHARHÖRN bis zum kleinen schottischen Hafen Buckie, wo sie liegenblieb. Anfangs gut bewacht und gepflegt, verkam die einstige Schönheit allmählich in einem abgelegenen Hafenteil. Vandalen verwüsteten die Einrichtung, und es wurde alles geklaut, was nicht niet- und nagelfest war.
Das Schiff bot ein Bild des Jammers, als es 1979 von zwei Dampfschiff-Freaks erworben wurde. Sie setzten es mit viel Mühe und Kosten so weit instand, daß es im Schlepp an die schottische Westküste verbracht werden konnte, wo es im kleinen Hafen von Maryport erneut für Jahre

stillag. Die Mittel reichten nicht für eine gründliche Instandsetzung; doch immerhin verkam der Rumpf nicht noch weiter. 1989 ging die Eignergemeinschaft in den Konkurs.

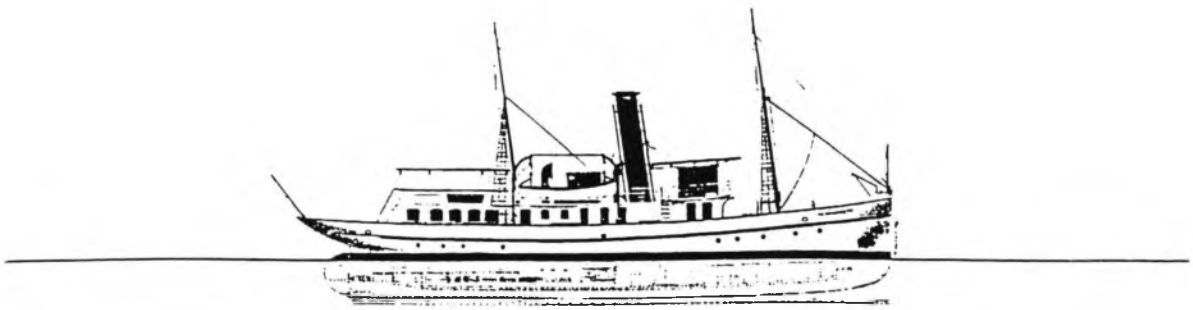


Zur gleichen Zeit wurden Mitarbeiter des Hamburger Vereins "Jugend in Arbeit" auf die SCHARHÖRN aufmerksam gemacht. Der Verein restaurierte auf seiner Harburger Werft mit arbeitslosen Jugendlichen gerade den alten Fördedampfer STADT KIEL, der in Kürze abgeliefert werden sollte, und man war auf der Suche nach einem sinnvollen Anschlußprojekt. Von diesem Moment an schien alles wie von selbst zu klappen; SCHARHÖRN war jetzt billig zu haben, ein bereitwilliger Spender fand sich auch, und die aufwendige Restaurierung stellte für einen großen ABM-Verein kein Schrecknis dar. Per Dockschiff - eine Schleppreise auf eigenem Kiel mochte man ihm nicht mehr zumuten - gelangte der altersmüde, rostige Dampfer endlich zurück nach Hamburg. Beim Hafengeburtstag 1990 wurde SCHARHÖRN direkt vor Steinwerder ausgedockt, dicht bei dem Platz ihres Stapellaufs im Jahre 1908. Wieder berichtete die Presse, diesmal aber in eher mitleidigem Tonfall... Seither sind auf der Harburger Werft schon wieder ungezählte Stunden auf eine grundlegende Restaurierung verwendet worden. Nach gänzlichem Leerräumen erfolgte eine sorgfältige Reparatur von Außenhaut, Deck und Aufbauten. Im Bereich der Kohlebunker und unterm Kessel hatte die Abrostung einen dramatischen Umfang erreicht, es waren dort beträchtliche Erneuerungen erforderlich. Ohne Masten, ohne Schornstein und Ruderhaus, aller demontierbaren Ausrüstungsteile entledigt, erinnerte SCHARHÖRN mit Schläuchen und Kabeln durch Lüfter und Bulleyes eher an einen Patienten auf der Intensivstation als an das zukünftige Schmuckstück unter Hamburgs Museumsschiffen.

Die Instandsetzung der beiden mächtigen Dampfmaschinen und des 30 Tonnen schweren Kessels ist im vollen Gange - schließlich soll das Schiff bald wieder die Elbe auf und ab dampfen wie in alten Tagen. Loten und Peilen wird man künftig wohl nur noch zu Navigations- und Demonstrationszwecken; Jugendstil-Salon und leise zischende Dampfmaschinen werden wohl ungleich höheren Stellenwert haben.

Ein Blick in die technischen Daten des Schiffes wird jedem klarmachen, wo die zukünftigen Probleme dieses Schiffes liegen werden: "Verbrauch 630 kg/h oder 15 t pro Tag" steht da zu lesen. Die SCHARHÖRN wird noch viel Kohle brauchen - und viele fleißige Helfer, die die Schaufel schwingen und in die Hände spucken mögen!

Joachim Kaiser



DS Schaarhörn

S C H I F F S - D A T E N

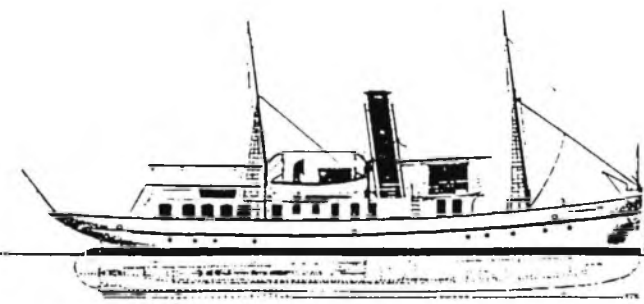
Schiffsart	Stählerner Zwei-Schrauben-Dampfer
Bauort	Hamburg-Steinwärder
Werft	Schiffswerfte und Maschinenfabrik (vormals Janssen & Schmilinsky) AG
Baujahr, Baunummer	1908, Bau-Nr. 496

Eignerfolge	Name	Heimathafen	Unt.Signal
1. Freie und Hansestadt Hamburg, Baudeputation, Sektion für Strom- und Hafenbau (1908-25?)	Schaarhörn	Hamburg	--
2. Deutsches Reich, Wasserstraßenamt Cuxhaven; ab 1949: Bundesrepublik Deutschland, Wasser- und Schiffahrtsamt Cuxhaven (1925-72)	Scharhörn	Cuxhaven	WBTJ DSJE DBEL
3. Hermann Ropeter, Lübeck (1972-73)	"	"	"
4. Keith Schellenberg, Isle of Eigg, Inverness Shire, Schottland (1973-79)	"	(Buckie, Schottland)	--
5. Amos & William Treolar, Maryport, Schottland, (1979-83)	"	Maryport/ Schottland	--
6. Maryport Steamship Company Ltd. (Direktor: A. Treolar; Secretary: Peter T. Rees) 1983 - 1989			
7. The Solicitor for the Affairs of Her Majesty's Treasury (Finanzministerium), London (1989-1990 als Konkursverwalter)			

8. Data TV Ltd, Manchester
(Direktors: Brian Morris,
Elfriede Morris)
(22.02.1990)

9. Förderverein DS Schaarhörn e. V. (ab 22.02.1990) — Schaarhörn — Hamburg — DQDS

Länge, Breite, Raumtiefe	37,97 x 6,80 x 3,50 m (1938)
Vermessung	Lloyds Register 1910 ff: 140 BRT Meßbrief 1938: 231,9 BRT, 83,6, NRT
Antriebsanlage	2 Dreifach-Expansions-Dampfmaschinen, je 340/412 PS, Hersteller: Janssen & Schmilinsky 1908. 130 Upm.
Kessel	1 kohlebefeuerter Kessel, Ottenser Eisenwerke 1908 Heizfläche 186 m², Dampfdruck 14 atü, Kohleverbrauch 12 - 15 Tonnen pro Tag
Veränderungen nach dem Bau	1928 von hand- auf dampfgestützte Rudermaschine umgerüstet. Steuerhaus mehrfach versetzt und verlängert. 1949 Holzmasten durch Mannesmann-Rohre ersetzt. Zweiter Logis-Niedergang auf dem Vorschiff in Schweißkonstruktion erstellt (Anfang 60er Jahre)
Verwendungszweck, Verbleib	1908-14 als "Peildampfer" und für Repräsentationszwecke in Fahrt. 1914-18 für Marinezwecke in Cuxhaven stationiert, dann in Hamburg aufgelegt. 1925-1972 von Cuxhaven aus als "Peil- und Bereisungsdampfer" in Fahrt. 1973-90 in Schottland meist aufliegend. 1990 im Dockschiff nach Hamburg überführt, seither in Restaurierung befindlich (Hamburg).



Förderverein DS Schaarhörn e. V.

Adolphsplatz 1, 2 Hamburg 11 * Telefon 040/36 13 80 * Fax 040/36 13 83 97

Einige Lüttfischer. Magnifique n'est pas?

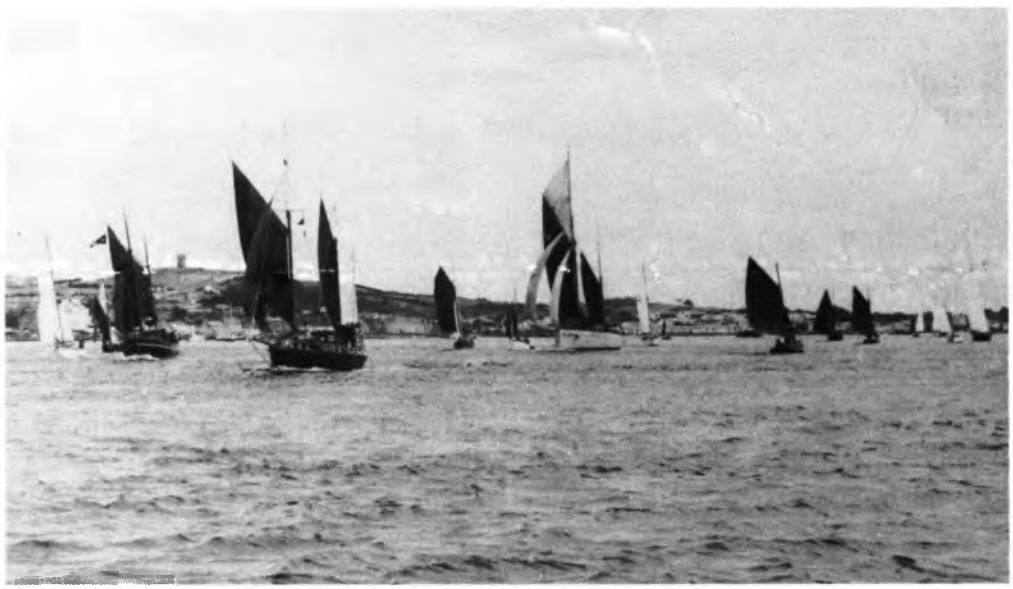
Die Bisquine **La Gran Villaise** (aus Gran Ville)

Le Renard (Nachbau des Kaperschiffes des legendären Surcouf aus St. Malo)

Strangford Lough Regatta

for Galway Hookers and other traditional boats

Seventh Annual Regatta
25th, 26th, 27th June 1993



Ranking as the most spectacular annual regatta for traditional boats in Western Europe, the event attracts craft as diverse as Galway Hookers, East Coast Smacks, Nobbies, Prawners, Luggers, Viking Longships and Classic Yachts.

COMPLEMENTING THE SAILING AND RACING IS A THREE DAY EXTRAVAGANZA OF MUSIC, DANCING AND ENTERTAINMENT

☆ RACING CLASSES FOR GALWAY HOOKERS, GAFF RIG AND CLASSIC BOATS ☆

☆ PRIZES FOR RACING AND MEMENTOES FOR ALL ENTRANTS ☆

FOR FREE ENTRY, REGISTER NOW BY COMPLETING AND RETURNING THE SLIP BELOW.

Name .....

Address .....

Phone Nos: .....

Boat Name .....

Boat Type .....

Return to: Strangford Lough Regatta, 338 Antrim Road, Belfast, N. Ireland BT15 5AB.

Der fertige

Takelmeister,

Eine Anweisung

über

das Ausmessen und Kappen der Wanten, die Leckage eines Schiffes zu finden, die Größe der Segel, die Dimensionen der Rundhölzer und das Verhältniß der Anker, Ketten und Taue zu bestimmen ꝛc.

Nach englischen und dänischen Hülfsquellen bearbeitet

von

August Krahnbalken.

Hamburg, St. Pauli, 1857.

Verlag von C. D. S. Gerrits.

Takelage.

Takelage ist alles Tauwerk, welches zur Haltung der Masten und Regierung der Segel dient; im weitern Sinne rechnet man auch das Rundholz, die Blöcke und die Segel selbst dazu. Anker und Ketten werden aber nicht zur Takelage gerechnet.

Takelmeister ist der Sachverständige, welcher die Schiffe auftakelt, oder mit Masten, Raaen, Segeln und allem dazu gehörigen Tauwerke versieht. In jedem Seehafen findet man solche Sachverständige, welche genaue Kenntniß in der Zutakelung der verschiedensten Arten von Schiffen haben. Von einem Schiffer, Steuermann und auch von einem befahrenen Matrosen wird ein gewisser Theil dieser Kenntniß verlangt, um die während der Reise nöthigen Arbeiten dieser Art verrichten zu können.

Beschlag-Seisings. Blattgeflochtene Taue, welche sich gegen das eine Ende hin verjüngen und dazu dienen, das auf die Raa gezogene Segel damit zu umwinden. Wenn eine Raa nicht groß ist, so befinden sich drei Beschlagseisingen an ihr; in der Mitte die Bauchseising, in Gestalt eines Spriets oder einer Hahnepoot; die Bauchseising wird von unten um die Mitte des zusammengefalteten Segels herumgenommen und mit dem langen Schenkel um den Hangerstropp der Raa festgestochen; an den beiden Spitzen oder Nocken der Raa werden die Nockseisings mit ihrem eingeflochtenen Auge aufgezogen und sind so lang, daß sie von der Nock mit gehörig vielen, gleichweit abstehenden Schlägen, die alle von unten her und vorne herum genommen werden, bis zur Bauchseising reichen und dort festgestochen werden. Auf sehr großen Schiffen haben die Hauptsegel noch mehrere Seisings zwischen der Nock- und der Bauchseising. Die Beschlagbendsel unterscheiden sich dadurch, daß sie nicht platt geflochten, sondern gewöhnliche runde Leinen sind, von den Beschlagseisings.

Viermastbark „Sedov": Großtopp

Fotos: H. Klaudas

„Sedov": die Großobermarsrah

Brassen. Die Taue an beiden Enden der Raaen, mit denen dieselben horizontal bewegt werden können, um dem Winde die Segelfläche so viel als möglich entgegen zu drehen.

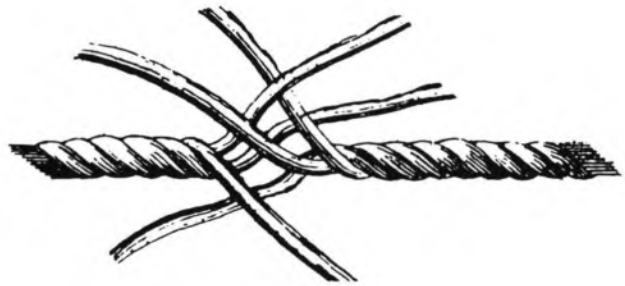
Bulien oder **Buleinen.** Das Tau ungefähr in der Mitte der stehenden Leike der Raasegel, womit das Luvleik nach vorne gespannt wird, damit, wenn die Raaen bei dem Winde gebraßt sind, der schräge Wind besser auf die Segelfläche treffen kann und nicht etwa durch das vorstehende Leik abgehalten wird. — Alle Raasegel haben Bulienen, um bei dem Winde besser gespannt werden zu können, mit Ausnahme des Blinden- und des Schiebblindensegels, weil sie beide fast nie bei dem Winde gebraucht werden. Geschieht es zuweilen, so hängt man Kugeln oder Gewichte an ihre Luvschoten, wodurch das Luvleik gespannt wird.

(Aus der Fundgrube von F. Brunner)

Garn. Ein von Hanf gesponnener Faden, entweder einfach oder auch doppelt und dreifach zusammengedreht.

Kabel-Garn. Ein grober Faden von Hanf, der auf den Reeperbahnen mit dem Rade gesponnen wird. Die Spinner haben dabei den Hanf in Loppen um den Leib, von denen jede 5 ℔ wiegt und eine Länge von 150 Faden giebt. Aus den Kabel-Garnen werden zuerst die Duchten eines Taues gebildet, in denen die Garne parallel liegen; aus den Duchten werden die Kardeele, und zwar durch Zusammendrehung gebildet. Aus den Kardeelen bestehen die Kabeltaue.

Kardeele eines Taues. Die größeren Theile oder Trossen, welche aus Duchten zusammengedreht sind und noch einmal zu kabelweise geschlagenen Tauen zusammengedreht werden. Ein kabelweise geschlagenes Tau besteht demnach aus drei Kardeelen, und jedes Kardeel wieder aus drei Duchten und jede Ducht aus mehr oder weniger Kabelgarnen.



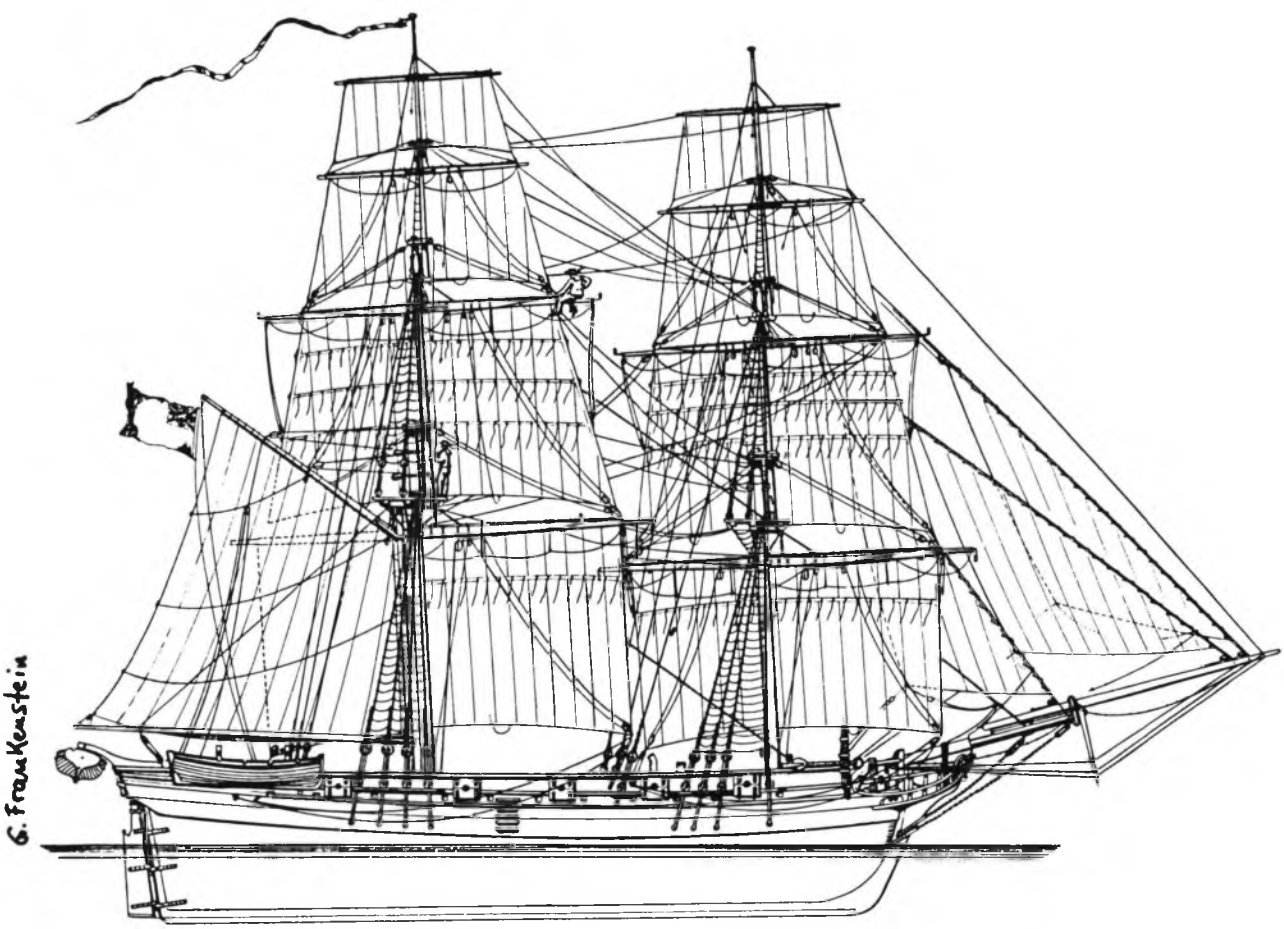
Want oder **Wand.** Die stehenden Taue, welche die Masten und Stengen nach den Seiten hin festhalten und auf größern Schiffen mit den sogenannten Wewelings oder Webeleinen beflochten werden, um zugleich als Strickleitern zu dienen. Die Stengen und Bramstengen haben außer den Wanten auch noch zur hintern Seitenhaltung die Pardunen.

Topp der Masten und Stengen. Das obere Ende der Masten und Stengen, namentlich derjenige Theil, um welchen die Flechting liegt und der zwischen den Sahlingen und dem Esel enthalten und gewöhnlich viereckig gestaltet ist. Jeder Mast und jede Stenge, wobei noch eine überragende Verlängerung angebracht wird, hat einen solchen Topp, der nach dem Mast oder der Stenge, wozu er gehört, benannt wird; z. B. der große Topp, der Vorstengen-Topp, der Kreuzbrahmstengen-Topp. — Manche Bramstengen sind so gebildet, daß sie keine Sahling für eine Oberbramstenge tragen. Sie sind alsdann selbst so lang, daß an ihnen ein Oberbramsegel aufgehißt werden kann; dieser Theil heißt dann der Reiltopp; über demselben ragt noch ein Ende hervor, auf dessen Spitze sich der runde Knopf mit Scheiben befindet, an welchen die Flaggen aufgehißt werden; dieser oberste Theil heißt dann der Flaggentopp oder Scheibentopp. Man sagt auch Reilpol und Flaggenpol und für beide zusammen Brampol. Wenn die Oberbramstenge ein abgesondertes Stück ist, für welches die Bramstenge Sahlingen und Eselshaupt trägt, so heißt die erstere im Englischen a fidded royalmast.

aus der Fundgrube von Fritz Brunner

Stag. Ein dickes Tau, wodurch ein Mast oder eine Stenge nach vorne hin Befestigung erhält, also beim Stampfen gesichert ist, während die Wanten sie nach der Seite hin halten, also beim Schlingern sichern. Sämmtliche Stage gehen von dem Topp der betreffenden Masten oder nach vorne hin abwärts, und werden mit dem untern Ende am untern Theile des davorstehenden Mastes oder der davorstehenden Stenge befestigt. Sind die Masten sehr groß, so wird außer dem eigentlichen Stage, und zwar unterhalb desselben, noch ein loses Stag angebracht, welches zugleich als Leiter für ein Stagsegel dient. Ein Stag besteht aus dem Stagauge, welches sehr künstlich gemacht wird und um den Mast liegt, aus dem eigentlichen Stagtau, aus dem Doodshoofd* an seinem untern Ende und dem Stagkragen. Das Doodshoofd und der Kragen werden durch ein Taljereep mit einander verbunden.

* Doodshooft= Stegblock, eine Art Jungfer mit nur einem Gat.



Hanger. Ein kurzes Stück von einem dicken Tau, wovon das eine Ende um den Topp der Masten gelegt ist und das andere lose bis an die Schwigting herunterhängt. An dieses herunterhängende Ende, an welchem sich gewöhnlich eine Kausche befindet, werden die Seitentakel der Masten gehakt. Auch an den Nocken der Raaen befinden sich solche Hanger, an denen die Nocktakel festgehakt werden; zuweilen sind statt der eigentlichen Hanger mit Kauschen nur Schenkel angebracht, d. h. Taue, an deren unterm Ende ein Block des Takels eingestroppt ist.

EIN ZWISCHENSPIEL

Ein Seemannssprichwort lautet:"Eine Schraube an Land zieht mehr als zwei auf dem Wasser".
Meine war eine Beamtentochter,ach,deren gesamte Verwandtschaft waren Beamte, und die hatten die Weisheit: "Lever 'n lütjen Beamten as'n groten Koopmann!".Also wurde ich Beamter,Wasserschutzpolizist.Am 1.Juli 1952 trat ich meinen Dienst in Brake an der Unterweser an. Ich hatte 24 Stunden Dienst, 24 Stunden Bereitschaft und 24 Stunden frei,das heißt, ich zählte 48 Stunden lang die Fliegen an der Wand meiner Bude.1952,das war die Zeit, in der die deutsche Handelsflotte wieder aufgebaut wurde.Schaute ich aus dem Fenster unseres Wachlokals auf die Weser,sah ich einen Neubau größer und schöner als den anderen.Bei einsetzender Ebbe kamen die auslaufenden Schiffe vorbei.Da wurden die Luken verschalkt und die Ladebäume niedergelegt.Vorne am Ankerspill,der da stand, der könnte ich jetzt sein.Und im Vortop wehte die Flagge des nächsten Gastlandes.Mit der Flut kam das umgekehrte Spiel:Bäume wurden getopt und Luken abgedeckt.Ich hörte das Pall der Faulenzertrommel klackern,aber der Macker hatte vergessen die Geien festzusetzen.Gleich mußte der Baum mit Karacho übergehen: "Mann,paß doch auf!"-Anschließend 48 Stunden Fliegen zählen.-Und dann wieder der Blick auf den Strom:Wie hatte doch der Steuermann auf der "Neckar" gesagt?: "In ein paar Jahren hast du an jedem Finger zehn Schiffe zur Auswahl.". Da fuhren sie nun, meine Wünsche,Träume,meine Sehnsucht!-24 Stunden Wache, 24 Stunden Bereitschaft,24 Stunden frei,sollte das das Ende meines jungen Lebens sein? Und überhaupt: Nach der Begrüssung(ohne vom Stuhl hoch zu kommen) hatte der Reviervorsteher zu mir gesagt,ich solle mir doch einen anderen Haarschnitt zulegen.Dabei waren die Loddels mit den langen Haaren noch nicht erfunden. Als ich später im vollen Ordnungshüterdress vor dem Spiegel stand,um die Berechtigung der Kritik zu prüfen,wie kam ich mir denn da vor? - Wie der Türsteher vor Jahnkes Ballhaus in der Davidstraße!

Der Heuerbaas in Bremen hieß Meier,und der schickte mich am 29.Juli 1952 als Leichtmatrose und Zimmermann auf das MS " Heddernheim " der URAG. Aber das ist dann wieder eine andere Geschichte.

PS.Vom Uniformträger ist kein Foto überliefert worden.

Liebe Freunde des Gaffelriggs,

vielen von Euch wird noch der wunderhübsche, aber marode Kutterrumpf in Erinnerung sein, welcher bei so manchem Herbsttreffen die ansonsten nicht eben schöne Skyline des Glückstädter Außenhafens zierte. So mancher von Euch wird sich auch gefragt haben ob man diesen Kutter nicht noch wieder in Fahrt bringen könnte. Nun ist es zu spät !

Mit dem Umzug der Werft von Michel Baas in die Hallen der Asmus Werft musste das alte Gelände geräumt werden - vollständig ! Günter Klingbeil bemühte sich noch Interessenten für das Schiff zu finden. - Vergeblich -. Der Wunsch der Stadtväter wurde zum Befehl, das Schiff mußte weg. Also ist in "guter alter" deutscher Gründlichkeit die "HOLSTENLAND", welche schon zu einem Wahrzeichen des Glückstädter Hafens geworden war, ***zersägt*** worden.

Zugegebenrmaßen war der Zustand des Kutters nicht sehr hoffnungsvoll. Orientiert man sich jedoch an unsere maritim engagierten Nachbarn, den Franzosen und Engländern, so ist es nur eine Frage der Zeit, wann Schiffe auch in diesem Zustand wieder interessant werden und mit erheblichem Aufwand restauriert oder neu gebaut werden. Vernichtet man jedoch erst einmal alles alte Material, so werden historische Nachbauten und Restaurierungsbemühungen immer schwieriger.

Da wir von der Piekfallredaktion der Meinung sind, das solche Fälle der maritimen Denkmalzerstörung noch viel zu selten und zu spät an die Öffentlichkeit gelangen, möchten wir Euch bitten: ***schreibt uns rechtzeitig***. Vielleicht lassen sich für den einen oder anderen Fall noch Enthusiasten finden, die einem bereits aufgegebenen Projekt wieder zu neuem Schwung verhelfen und auf diese Art so manches schöne alte Schiff vor der ***Säge*** retten.

Hier noch einige Bilder vom Abriss der "HOLSTENLAND". Tut das nicht in der Seele weh ?

Unsanft verschieden

Ein weiteres Beispiel, welches bald zum Trauerfall werden wird, ist die "Zeeg - HELENE", über die Herbert Karting eingehend im Piekfall Nr. 28 berichtete. Dieser kleine, 1911 gebaute Kutter liegt an der Stör im Tiedenbereich, also ständig naß, trocken, und ist bald wohl nicht mehr zu retten. Schade daß der Eigner nicht früher bescheid gesagt hat. 1984 klangen Herbert Kartings Ausführungen noch ganz hoffnungsvoll.

E.S.

Es gab eine Zeit, die ist noch gar nicht so lange her, nun aber auch schon wieder vorbei: Da traf man in fast jedem Hafenwinkel Hamburgs und der Elbe auf irgendeinen alten Ewer-Rumpf, mehr oder weniger gut erhalten, nur leicht oder auch erheblich umgebaut. Klangvolle Namen las man da, von unbeholfener Hand an Bug und Heck gemalt: ANNE und MARIE; WINDSBRAUT und ESRIEL. Fragte man den Schiffer, der fast immer auch der Eigner war, nach Herkunft und Alter seines Fahrzeuges, so erfuhr man üblicherweise, daß es als motorloser Frachtsegler zwischen 1900 und 1914 irgendwo an der Niederelbe oder im Groningerland erbaut worden war. In den 70er Jahren zählte die Flotte der liebevoll-spöttisch sogenannten "Klüten-Ewer" nach hunderten; heute sind sie aus Binnen- und Küstenfahrt ganz verschwunden.

Über Ursprung und Geschichte gab ein Klönschnack mit dem Schiffer hinreichende Auskunft, den Rest erfuhr man bei Bedarf aus den Akten des Schiffsregisters. Nur bei ganz wenigen alten Rümpfen war nichts zu erfahren, wußten sich selbst betagte Schiffer nicht zu erinnern, fand sich kein Anhaltspunkt für weitere Nachforschungen; oft dauerte es Jahre, bis endlich ein Zufall weiterhalf.

Einer dieser rätselbehafteten Rümpfe war mir schon Mitte der 70er Jahre mehrfach im Hamburger Hafen begegnet, mal im Köhlbrand, mal in der Billebucht, mal an der Oberelbe: Unterwärts klar als stählerner Ewer erkennbar, obendrauf eine mächtige blaugemalte Holzbaracke, am Bug die Zeichen "F.H.25". Dies war das Kürzel der Wasserbaufirma Friedrich Heitmann, eines alteingesessenen Hamburger Betriebes, die für Bagger- und Ramm-Arbeiten besonders im Flachwasserbereich diverse abgetakelte Seglerrümpfe im Einsatz hatte und hat. Der Ewer diente als schwimmender Pausenraum und Kantine für ihre Arbeiter. Eine Nachfrage bei Heitmann ergab lediglich, daß die Firma den Rumpf um 1950 von einer anderen Wasserbaufirma erworben hatte und daß er vorher in Geesthacht gelegen haben soll. Baujahr, Bauort und frühere Namen waren unbekannt. Der Boden, so wußte man im Büro, war noch aus Holz, und einen Motor habe das Schiff nicht. Im Binnenschiffsregister war zur Vorgeschichte auch nichts herauszukriegen. Und da die Firma Heitmann ihren schönen Pausenraum noch ein paar Jahre weiterbeschäftigen wollte, wendete sich mein Interesse wieder anderen Objekten zu - es mußten damals ja so viele Rümpfe vorm Schneidbrenner gerettet werden.....

Bernd Alm (Ewer Moewe) hatte den "F.H.25" auch gesehen und meinte das gleiche wie ich: Sieht so aus wie einer der Ewer von Fack aus Itzehoe (von dessen Helgen einige der schönsten Ewer stammten).

1985 fühlte Gaffelfreund Wolf Dieter Müller sich zu großen Taten herausgefordert, als Heitmann den Ewer abstoßen wollte. Für 100 Mark + Mehrwertsteuer erwarb er Rumpf samt Baracke und dem, was vom Interieur übriggeblieben war: Trümmer. Es folgten knochenschindende Ab-

bruch- und Räum-Aktionen, bis schließlich nur noch der leere Rumpf übrigblieb. Der Holzboden war noch komplett erhalten. Die Großluke hatte man später bis ganz nach vorne durch gezogen und Bulleyes in die Kummings geschnitten. Das ursprünglich hölzerne Quarterdeck war durch ein Stahldeck ersetzt, Koker, Ankerspill und alle anderen Ausrüstungsteile entfernt. Der stählerne Rumpf selbst war in erstaunlich gutem Zustand, nur die Kimmplatte ganz unten war dünngerostet und aufgedoppelt worden. Endlich von dem gewaltigen Aufbau und dem störenden Drumherum befreit, konnten es nun auch weniger versessene Schiffs-Narren erkennen: Donnerwetter, ein schöner Rumpf!

Wolf Dieter Müllers Ausgrabungen (von schlichter Reinigung des Bodens konnte man wahrlich nicht sprechen) brachten eine Überraschung zu Tage: Der Ewer war nie motorisiert worden! Bei der Nachricht, es stehe kein Motor drin, hatte natürlich jeder gedacht, der sei wohl kaputt gewesen und entfernt worden; niemand hatte je von einem Ewer gehört, der nicht spätestens Ende der 20er Jahre motorisiert worden ist. Das war schon eine kleine Sensation. und wenn Wolf-Dieter nun von neuem Stahlboden und Motoreinbau redete, kam ich schwer ins Grübeln.

Aber erstmal galt es, der Herkunft dieses einmaligen Objektes nachzuspüren. Nach rückwärts ließ sie sich über den Ankauf 1950 hinaus nicht zurückverfolgen; es waren keine Unterlagen erhalten geblieben.

Da ich mittlerweile ganz sicher war, daß es sich um einen Fack'schen Ewer handelte, rollte ich den Fall von der anderen Seite her auf. Ich schätzte den Rumpf auf ca. 35 BRT und vermutete, daß er nach Bauart und Größe wohl als Seeschiff registriert gewesen sein dürfte. Ende der 20er Jahre, vielleicht bis weit in die 30er Jahre hinein, konnte so ein motorloser Ewer durchaus noch in Fahrt und demnach auch registriert gewesen sein. Handbücher mit Listen aller deutschen Seeschiffe gibt es für (fast) jedes Jahr seit 1871, und gerade in den 20er und 30er Jahren wurde getreulich ausgedruckt, wann und wo welches Schiff gebaut war und wie stark sein Motor war - wenn es denn einen hatte. Ein paar Handbücher dieser Art besaß ich auch, und es stellte sich die folgende Aufgabe: Suche unter den registrierten Segelschiffen einen Besan-Ewer von ca. 35 BRT, der zwischen 1989 und 1908 (nur in dieser Periode verwendete man Holzböden) in Itzehoe erbaut worden und für den kein Motor nachweisbar ist. Ich begann mit dem Handbuch für das Jahr 1938, das noch 2153 seegehende Segelschiffe verzeichnete, die allermeisten davon allerdings längst motorisiert. Bei der Nummer 1712 wurde ich fündig. Dort stand : "Orient/(Heimathafen) Borstel, Kr. Jork/Besan-Ewer/38,8 BRT/1902 (gebaut in) Itzehoe/Hauptbaustoff Eisen/Wellenpferde d. Motors:...../Reeder: Rudolf Borstelmann/Gesamtbesatzung 2 Mann.

Weitere Recherchen beim Seeschiffsregister Stade und eine Befragung der noch lebenden Tochter des Schiffers Borstelmann ergaben folgendes: Der ORIENT war noch bis 1940 nur unter Segeln als Frachtschiff in Fahrt gewesen! Zum Einbau eines Motors, bei einem Ewer mit Holzboden besonders aufwendig, hatten die bescheidenen Erträge des Gewerbes nicht ausgereicht. Im August 1940 zerriß beim Kreuzen aus der Stör eine Böe das altersschwache Großsegel. Schon die Anschaffung eines neuen Segels, Investition in eine hoffnungslose Rückständigkeit, überstieg Borstelmanns Möglichkeiten, und er verkaufte den Ewer nach Hamburg. Dort ist er wenig später noch als Hafenschute ohne Masten gesehen worden, dann verliert sich die Spur. Daß ORIENT mit "F.H.25" identisch ist, steht jedoch zweifelsfrei fest.

Kehren wir zurück nach Harburg, wo Wolf Dieter Müller seine Neuerwerbung per Kran auf einen Schwimmponton hatte setzen lassen, um die Restaurierung in Angriff zu nehmen. Der Stahl für den neuen Boden war schon gekauft, die Planung schon weit gediehen, da war es um den Ehefrieden geschehen. Vor die Wahl gestellt, trennte sich Wolf Dieter lieber von dem Schiffsprojekt, das ihm über den Kopf zu wachsen drohte. Neuer Eigner wurde 1987 ein Ehepaar, das einen Verein zur Erhaltung des Ewers gründen wollte. Einen neuen Holzboden sollte der Ewer bekommen, und auch sonst hatte man die besten Absichten. Doch die Vereinsmitglieder tauchten einer nach dem anderen ab, als sie den Umfang der zu erwartenden Arbeiten erkannten. Weil die Miete von Ponton und Liegeplatz drückte, setzte der Museums-Schwimmkran den Ewer am Ufer des Steendiek-Kanals an Land, wo er vorerst niemanden störte. Anschließend stand ORIENT wieder zum Verkauf, aber niemand wollte ihn haben.-

Zur gleichen Zeit befaßte man sich im "Museumshafen Oevelgönne e.V." mit dem Umstand, daß dort eigentlich kein einziges Segelschiff zur regelmäßigen Publikumsbesichtigung geeignet ist (weil ja alle privat genutzt und innen entsprechend umgebaut sind) und daß gerade in den Sommerferien, wenn die meisten Besucher kommen, oft kein einziges Segelschiff mehr im liegt (weil die Eigner gerade dann auf Tour sind). Da paßte dann der Vorschlag gut in die Diskussion, sich mit dem ORIENT eines geschichtsträchtigen Denkmals niederelbischen Kleinschiffbaus anzunehmen, es kompromißlos, bis ins kleinste Details zu rekonstruieren und zum dauerhaften Ausstellungsschiff zu machen. Denn eins ist ja klar: Dieser Ewer darf einfach nicht motorisiert werden, und wenn der alte Holzboden schon nicht zu retten ist, dann sollte er in genau gleicher Bauweise erneuert werden - allesamt Aufwendungen, die einem Privateigner, der schließlich auch mal segeln will, kaum zuzumuten sind. Für den Museumshafen dagegen ist selbst ein motorloser Ewer nutzbar zu machen: Er könnte beim Hafengeburtstag mitsegeln, immer mit einem unserer Dampfschlepper auf "stand by".

Mit Hilfe eines ABM-Projektes werden gute Chancen gesehen, ORIENT irgendwann wieder in den alten Stand zurückzuversetzen, es gibt ja keine Eile, und teure maschinelle Einrichtungen und Ausrüstungen sind auch nicht erforderlich. Zunächst soll ein Förderkreis für das neu erworbene Objekt gegründet werden, das 5. Museumshafen-eigene Schiff. Bernd Alm hat sich als Obmann zur Verfügung gestellt und sucht weitere Mitstreiter. Hier seine Anschrift:
Bernd Alm,
Förderkreis ORIENT,
Rader Weg 36
2000 Tangstedt - Tel. 040/607 15 72

Schiffs - Daten

Liegt auf

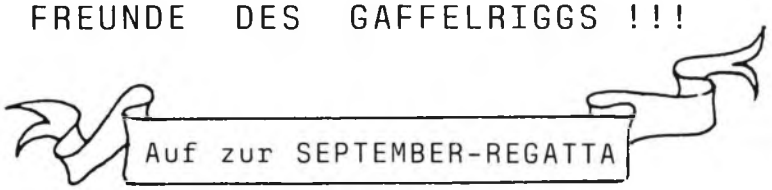
Schiffsart	Stählerner Besan-Ewer mit Holzboden
Bauort	Itzehoe
Werft	Heinrich Fack
Baujahr, Baunummer	19o2

Eignerfolge	Namen	Heimathafen	Unt.Sign.
1. H.Grothmann, Wischhafen (19o2-22)	ORIENT	Wischhafen	KLBD
2. Diedr. Grothmann (1922-28)	"	"	
3. August von Allwörden -32	"	Hamburg	
4. Rudolf Cl.Fr. und Peter Borstelmann, je 1/2 Part -34	"	Borstel	ab 1934:DIJQ
5. Rudolf Claus Franz Borstelmann Borstel (gelöscht 1951)	"	"	"
- 1942 von Klöckner-Humboldt-Deutz in Hamburg gegen Ablösung der Hypotheken übernommen. Fortan als mastenlose Hafenschute in Hamburg			
- Fa. Ritscher &v.d.Heide -195o	- -	?	-
- Wasserbaufirma Friedrich Heitmann, Hamburg (195o-85)	F.H. 25	Hamburg	(BSR)
- Wolf Dieter Müller, Hamburg -87	ORIENT	"	
- Christian Ritter, Hamburg -92	"	"	
- "Museumshafen Oevelgönne e.V."	"	"	

L x Br x Rt Raumtiefe	18,65 x 5,o2 x 1,5o m
Vermessung	38,8 BRT / 3o,5 NRT
Maschine	-Nicht motorisiert -

Ursprüngliche Takelung	Besan-Ewer
Klasse, Fahrtgebiete	(keine) - Revierfahrt
Veränderungen nach dem Bau	Von Heitmann zum Wohnschiff umgebaut, dabei Lukensülle verändert etc., Kajütdeck aus Stahl erneuert, Kistluke entfernt. Rigg, Ruder, Spill entfernt. Kimm tlw. gedoppelt.
Verbleib	Bis Aug. 194o Frachtschiff unter Segeln; nach Havarie aufgelegt, später Hafenschute etc., 1985 ff. Aufbauten entfernt, aufs Trockne gesetzt. Liegt seither auf in Hamburg.
Erhaltene Bausubstanz	Rumpf, Holzboden, Schanz und Deck großteils original. Rigg-Beschläge an der Schanz erhalten bzw. erkennbar. Einziger erhaltener Ewer ohne Motoreinbau.
Weitere Unterlagen bei:	Voreigner, SSR Hamburg 7172, SSR Stade 1199.
Eigene Unterlagen	Div. Fotos seit den 7Oer Jahren; Kopien SSR.

FREUNDE DES GAFFELRIGGS !!!



Neustadt - Travemünde

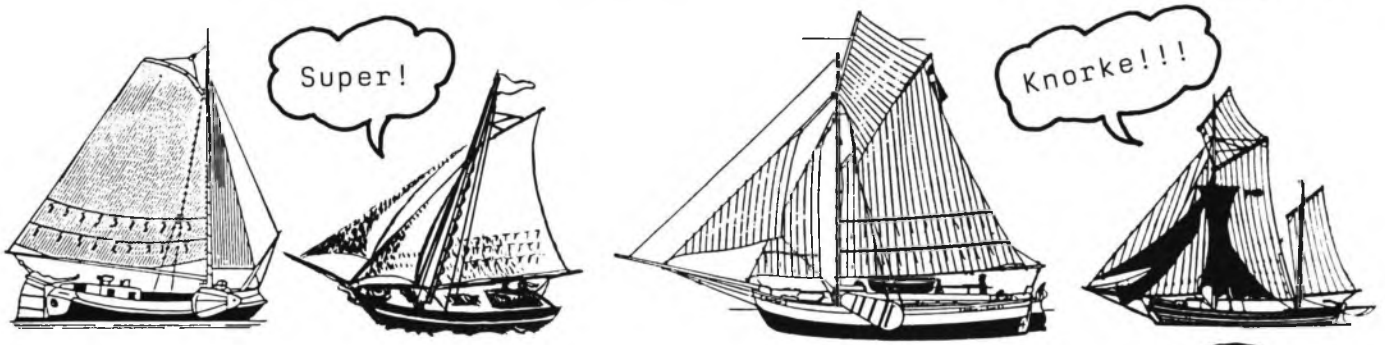
Freitag, den 18. September 92

Treffen in Neustadt mit Klönschnack am Hafen
Zukunftsaussichten: Einladungen an die Schiffer zum 750. Neustädter Stadtjubiläum 1994

Sonnabend, 19. September 92

Steuermannsbesprechung
ca. 08.00 Uhr Start
Verfahren: Die Schiffe starten von einer festen Position ohne gesetzte Segel
ca. 12.00 Uhr Zieldurchgang vor Travemünde
ca. 14.00 Uhr gemeinsames Einlaufen in Lübeck

OFFIZIELLE ERÖFFNUNG DES HAFENFESTES



Der Museumshafen zu Lübeck lädt ein:

WARUM NICHT MAL NACH LÜBECK ?

Abends Seglertreff in Schuppen 6 mit Preisverleihung

Hot Drinks and cool Snacks guaranteed.

Gehobenes kulturelles Angebot (Smoking or not smoking?)

Sonnabend und Sonntag: MARITIME MEILE am Museumshafen

Traditionelles Handwerk, wie es die Szene kaum noch kennt:
Bootsbauer mit einer Kragejolle von 1880,
Schmied mit Hammer, Amboß und Feuer
Segelmacher - Reepschläger - Flohmarkt-Schnäppchen

→ Sonderstand der FREUNDE DES GAFFELRIGGS mit den Museumshäfen

Sonntag, 20. September

Modellsegler-Regatta "Minisail"
auf der Wakenitz um den
GOLDSCHIFFE-Preis des
Deutschen Schiffahrtsmuseums Bremerhaven

PIEKFALL

Anmeldungen für die Beteiligung am Sonderstand der Freunde des Gaffelriggs bei Monika Kludas, Tel. 040 / 299 65 42.

MUSEUMSHAFEN ZU LÜBECK e.V.

Anmeldungen für die Regatta und das Hafenfest beim Museumshafen zu Lübeck, Bernd Frommhagen, Tel. 040 / 20 14 34.

Die Hansestadt Lübeck feiert 1993 ihr 850jähriges Jubiläum.

Die Gaffelsegler feiern schon jetzt - und wie!!!

LABOE VETERANEN REGATTA

28. bis 31. August 92

PROGRAMM:

Anreise Freitag, den 28.8.1992
ab 19.00 Uhr: Musik und Bier auf der Pier

Samstag, 29.8.'92:

9.00 Uhr: Skipperbesprechung auf der Pier
Bekanntgabe der Klasseneinteilung und des endgültigen Regattakurses.

11.00 Uhr: Start zur Regatta*)
auf der Westseite der Außenförde.

16.00 (ca.): Ende der Wettfahrt
und Nutzung der lukullischen sowie sanitären Einrichtungen im Laboer Hafen.

18.30 (ca.): Sieger - / Verliererehrung

anschließend Musik und Bier auf der Pier.

Sonntag, 30.8.'92: Abreise nach Gutdünken

ANMELDUNG:

1. Mit umseitgem Gewinn-Bestellschein unter Preisgabe der gewünschten Daten.
2. Zahlung des Meldegeldes nach Größe der Besatzung: pro Person DM 10.--

JA GEWINN-BESTELLSCHEIN

ich möchte die IV. Veteranenregatta gewinnen und melde mich deshalb mit meinem Boot . . . . . (FOTO !) an.

Name und vollständige Anschrift: _____ - _____

Schiffsname: . . . . . Tiefgang: . . . . . .

Schiffstyp / Takelung: . . . . Segelfläche: . . . . . .

Rumpflänge: . . . . . Baujahr: . . . . . .

Breite: . . . . . Anzahl Crewmitglieder: . . . x DM 10.-- = Meldegeld!

Das Meldegeld bezahle ich wie angekreuzt:

O Mit anliegendem Verrechnungsscheck

O Per Überweisung auf Euer Vereinskonto

TEILNAHMEBEDINGUNGEN:

Teilnehmen können alle Segelboote, Yachten und -schiffe bis Baujahr 1970, sowie Nachbauten nach historischen Vorbildern.
Die Bewertung der geforderten Regattaleistung obliegt ausschließlich der kompetenten Regattaleitung -
und wird auch künftig zu den gutgehüteten Geheimnissen 200-jähriger Regattageschichte gehören.

Termine Wohin

AUGUST

15./16. SCHIFFSTREFFEN für alle "Oldies" hinter dem HANS-KALBSAND / Elbe, mit Musik, Mondschein und Grillen.

15.8.	HW Hamburg 06.59
	HW Brunsbüttel 11.07
16.8.	NW Hamburg 14.29
	HW Hamburg 19.35
	HW Brunsbüttel 16.51
	NW Brunsbüttel 23.57

13.-16. HANSEATISCHE HAFENTAGE ROSTOCK
Veranstaltungsort ist der neu gestaltete Stadthafen in Rostock.
Das Programm:
13.8. Begrüßung der TeilnehmerInnen
14.8. Eröffnung der deutsch-amerikanischen Tage, Tagesfahrten, Captains Briefing
15.8. Tagesfahrten, Kulturprogramm, Captains Reception
16.8. Geschwaderfahrt und Verabschiedung
Während der Hanse Sail 91 wurde die Stadt an der Warnow als achter deutscher Hafen in die Sail Training Association Germany aufgenommen. Diesmal werden Segler der Cutty Sark Tall Ships Races kommen, deren Wettfahrten am 10.8. in Gdynia beendet sind, die Zeesbootflotte aus Mecklenburg-Vorpommern, rund 50 weitere Traditions- und Museumsschiffe, darunter die Schonerbrigg "Greif" aus Greifswald und der neue Dreimast-Doppeltoppsegel-Schoner "Fridtjof Nansen" aus Wolgast, sowie Besucheryachten aus Deutschland, Skandinavien, den baltischen Staaten und den Niederlanden.
Information und Anmeldung:
Organisationsbüro Hanseatische Hafentage,
Roland Methling,
Freiligrathstr. 3, O-2500 Rostock, Tel. 0381/4567-513.

22.-23. KAPPELN, Museumstage mit Hafenfest

28.-30. IV. VETERANENREGATTA Laboe des Vereins Schwimmende Museen Kiel e.V. (siehe Einladung in diesem Heft)

SEPTEMBER

4.-6. Bodstedt: 28. ZEESBOOTREGATTA
Im letzten Jahr waren wieder über 40 Zeesboote am Start, diesmal kommen einige restaurierte und vielleicht sogar neu gebaute hinzu. Ein Ereignis, bei dem man gewesen sein muß!

11.-13. 900 JAHRE SCHLESWIG
Einladung an die Freunde des Gaffelriggs (s. PIEKFALL 47)
Mit Umtrunk, Museums- und Stadtbesuch, freiem Eintritt in die Schwimmhalle und freier Fahrt mit dem Stadtverkehr, Fischmarktbeteiligung, Straßentheater, kaltem Buffet für die SeglerInnen.
Anmeldungen: Stadtwerke Schleswig, Frau Klingner, Poststr. 8, 2380 Schleswig, Tel. 04621/80116.

im Herbst? Termine

11.-13. PAPENBURGER SEGLERTREFFEN
Ein Fest im Heimathafen der "Gesine"

12. XI. OLDTIMER-REGATTA FRIEDRICHSHAFEN, mit Herbsttreffen der Oldtimer Schiffer Bodensee (Adresse siehe Rückseite PIEKFALL)

18.-20. Die Freunde des Gaffelriggs fahren zur
* NEUSTADT-TRAVEMÜNDE-REGATTA
* und zum anschließenden
* HAFENFEST LÜBECK.
* (Ausführliches Programm in
* diesem Heft)

Anmeldungen: Museumshafen zu Lübeck e.V., Bernd Frommhagen, Wagnerstr. 103, 2000 Hamburg 76, Tel. 040/201434.
WIR werden mit dem PIEKFALL einen eigenen Stand auf der Maritimen Meile haben. Alle Museumshäfen und Traditionsseglervereine sind eingeladen, sich mit Material, Menschen, Handwerk, Booten und Schiffen zu beteiligen.

OKTOBER

9.-11. HERBSTTREFFEN DER FREUNDE DES GAFFELRIGGS
* Rhinplatte rund, Glückstadt
* Hai Laif in allen Gassen, und
* abends wieder in der alten
* Heringshalle. Liegeplätze
* voraussichtlich nur an der Nordpier (wegen Bauarbeiten am Kran der Südpier). Einladungen mit Programm werden im September verschickt, Vorschläge schon jetzt willkommen.

VERGESST DIE PREISE NICHT! ! !

Tiden Glückstadt:
Freitag 2.HW 13.46, NW 08.15 und 20.43
Sonnabend 2.HW 14.18, NW 08.53 und 21.15
Sonntag 2.HW 14.51, NW 09.28 und 21.48
Ein- und Auslaufen Binnenhafen bei normalen Tideverhältnissen nur 2 Stunden vor bis zur HW-Zeit.

NOVEMBER UND DEZEMBER

(Wer hat den längsten Atem?)

28.11. XVI. Regatta der Eisernen (eiserner Atem?) Konstanz, Bodensee

13.12. Konsul-Klöben-Regatta Museumshafen Oevelgönne NW 14.04, HW 19.02

26.12. Grogtörn, Museumshafen Flensburg (eisiger Atem!)

1. Januar 1993, Null Uhr :
Das Jubeljahr Nummer 20 der FREUNDE DES GAFFELRIGGS beginnt mit Blitz und Knall! (heißer Atem...)

Junge Bau von 1891

Das in "PIEKFALL" Nr.26/1984 beschriebene Fischerei-Aufsichtsfahrzeug "OSTFRIESLAND", gebaut von Johann Junge in Wewelsfleth vor mehr als 1oo Jahren, steht zum Verkauf.

Es wurde Anfang der 8Oer Jahre mit 3o mm Eiche neu aufgeplankt und für Fahrtensegelei ausgerüstet.

"Das Schiff erregt viel Aufsehen und jeder möchte immer näheres über das aussergewöhnlich schöne Schiff wissen", schrieben die Eigner. "... aber vor allem hätten wir gerne, dass ein richtiger Liebhaber es bekommt."

Texte + Zeichnungen von Herbert Karting

Fotos G. van Dorp

Auf den Fotos macht das Fahrzeug einen guten und gepflegten Eindruck. Der Umbau ist in der Form geglückt. Obwohl das Aussehen des Originalschiffes bei der Restaurierung nicht bekannt war, ist eine erstaunliche Ähnlichkeit erreicht worden.

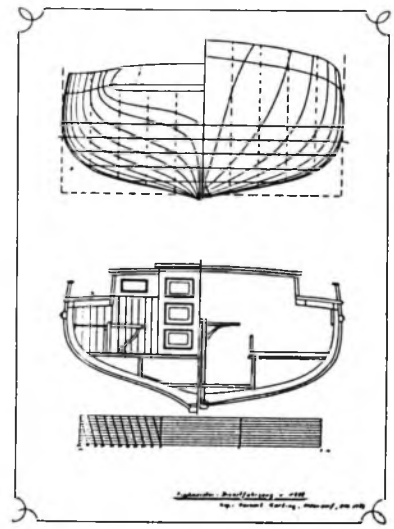
Über die Qualität der gemachten Arbeiten kann man von hier nichts sagen, da muss man sich schon selbst nach Holland begeben.

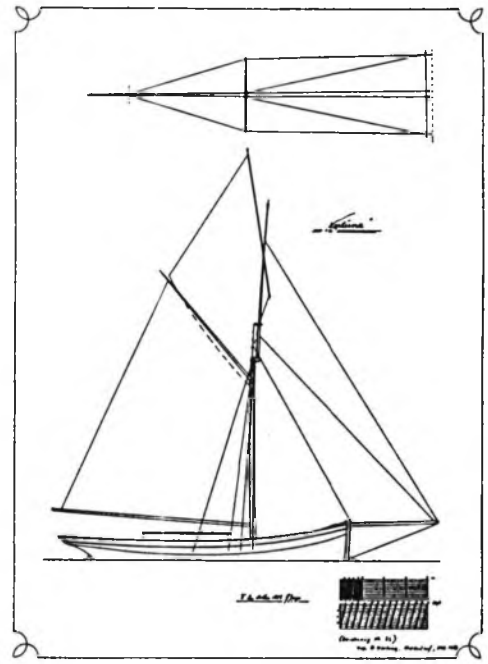
Interessenten sollten sich wenden an:

Fam G.van Dorp
Hoofdweg 291
9o95 AJ Bellingwolde
Tel. o573-2132 (nach 18°°)

(Weitere Einzelheiten siehe "Schiffe aus Wewelsfleth" Band 3, Seiten 178-18o)

In Form und Aussehen ähnelte dieses neue Schiff den von Junge entwickelten Hochseefischkuttern. Die Spantform war mittelscharf mit gut aufkimmendem Boden, während die Wasserlinien z.T.hohl verliefen und einen recht schlanken Rumpf mit gutem Wasserablauf ergaben.In diesem Schiff mit seinem geraden Vorsteven, dem überhängendem Spiegelheck und dem eisernen Mittelschwert ist bereits einer jener typischen Krabbenkutter zu erkennen, die jedoch von Junge erst zehn Jahre später "erfunden" werden sollten. 1898 nämlich wurde der allererste Kutter dieser Form nach Büsum geliefert.





Getakelt war das Schiff als einmastiger Gaffelkutter mit Untermast und gewaltig hoher Stenge, an der ein Rahgaffeltoppsegel gesetzt wurde. Stagfock, Klüver und Jager vervollständigten die Besegelung. Bei schwerem Wetter übrigens pflegte man die Stenge zu streichen, um so das Toppgewicht möglichst gering zu halten.

Kleine literarische Ecke

TRADITIONSSCHIFFE UND KLASSISCHE YACHTEN

Auf dem britischen Fachzeitschriftenmarkt erschienen im Juni und Juli zwei neue Titel, die sich im monatlichen Wechsel mit der Welt der traditionellen Boote und ihrem Handwerk sowie der klassischen Yachten und ihrer Restaurierung widmen. THE BOATMAN und THE YACHTSMAN wollen dem wachsenden und zunehmend verfeinerten Interesse an diesen Wasserfahrzeugen folgen. Die entsprechenden Themen sind ausführlicher als üblich behandelt, zum Beispiel, wenn Bootstypen vorgestellt, eine umfangreiche Restaurierung dokumentiert oder Arbeitsweisen deutlich erklärt werden. Daß die Beiträge, Reportagen und Nachrichten aus aller Welt, also auch aus Deutschland kommen, versteht sich in den Kreisen der Traditionsschiffahrt von selbst. Nützliche Adressen vervollständigen jeden Artikel. Sehr angenehm fällt auf, daß innerhalb des redaktionellen Teils nur Eigenanzeigen plaziert sind, Werbung beschränkt sich auf Anfangs- und Endteil der Zeitschriften. So bleibt der Lesegenuß ungetrübt und wird noch durch fast durchgehend farbige Fotos erhöht. Sechs Ausgaben pro Magazin kosten 15 Pfund Sterling, beide Magazine gemeinsam (12 Hefte jährlich) sind für 28 Pfund zu abonnieren. Bestellungen bei Waterside Publications Ltd., PO Box 1992, Falmouth, Cornwall TR11 3RU, England, unter Bezug auf das PIEKFALL.

SCHIFFSKATALOG

222...

... Veteranen- und Museumsschiffe aus ganz Deutschland, vor 1945 gebaut, hat Gerd Uwe Detlefsen in seinem Nachschlagewerk charakterisiert und mit den wichtigsten Daten und Informationen zu Herkunft und Geschichte im Eigenverlag veröffentlicht. Vielen der Oldies unter Dampf, Segel oderMotor werden auch mit Foto oder Zeichnung vorgestellt. Ein Hinweis darauf, ob das jeweilige Schiff als schwimmendes Museum fest an der Pier liegt und besichtigt werden oder ob man ihm auf Fahrt begegnen kann, macht das 92seitige A4-Heft zur nützlichen Bordlektüre. Es erschien bereits 1991 und ist zum Preis von 15,80 DM bei zahlreichen Museumshäfen und -schiffen oder beim Autor, Riihimäkistr. 38 a, 2360 Bad Segeberg, Fax 04551/7649, erhältlich.

112

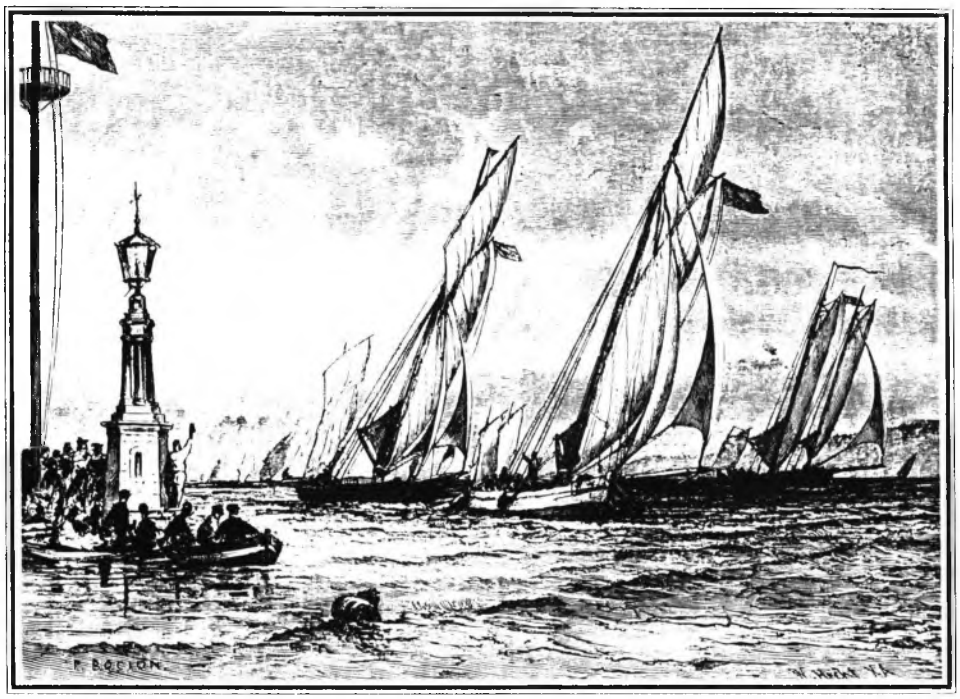
OEVELGÖNNER HAFENLOTSE

... prallgefüllte Seiten mit Informationen über Fahrzeuge, Schiffstechnik, Ortsnamen und Geschichte sowie maritime Denkmalspflege -- dieses Mammutwerk hat der Museumshafen Oevelgönne e.V. als HAFENLOTSE herausgegeben. Zusammen mit einem Autorenteam aus der Szene und zahlreichen schriftlichen Quellen, die auch im Anhang genannt sind, stellte Peter Cordes dieses dicke DIN-A4-Heft zusammen. Jedes einzelne der Mitgliedsschiffe ist sorgfältig in Text, Zeichnung und Foto dokumentiert, darüberhinaus erhalten Fachleute wie interessierte Besucher viele Hinweise auf das Umfeld einer solchen Vereinigung zur Erhaltung historischer Wasserfahrzeuge. Der Band zeugt nicht nur inhaltlich von großer Detailfreudigkeit und Sorgfalt, sondern ist auch von der Gestaltung her hervorragend gelungen. Er sollte in keinem Bücherschapp fehlen. (Erhältlich für 15 DM Schutzgebühr im Museumshafen Oevelgönne oder über die Vereinsadresse -- siehe Rückseite PIEKFALL) MK

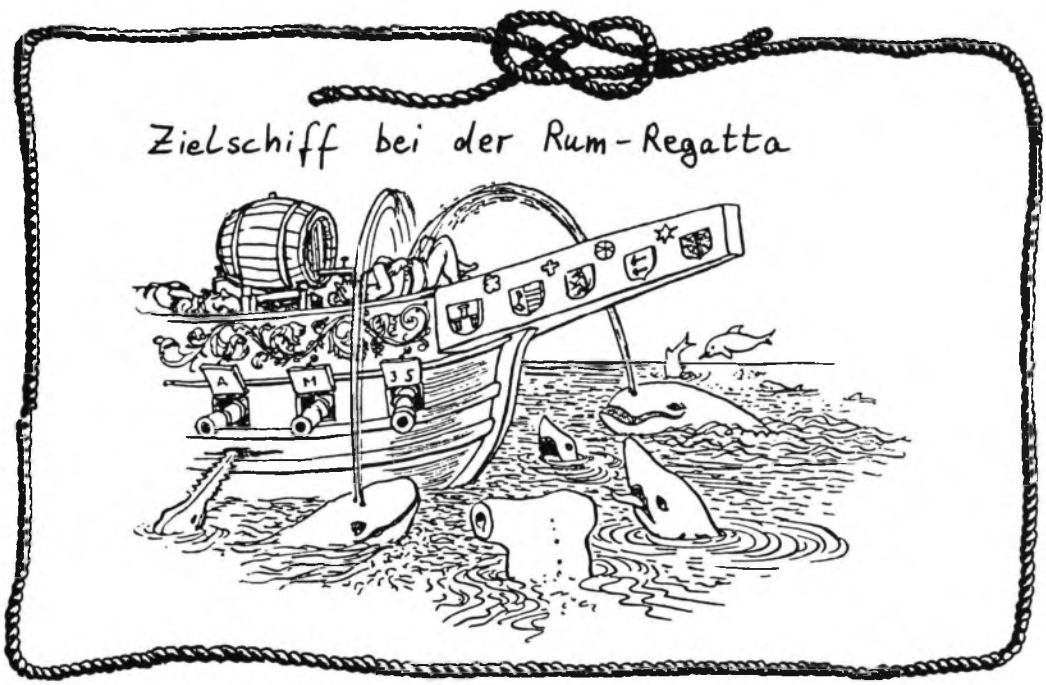
KARTE GUT - ALLES GUT!

Vorsicht ist geboten beim Befahren der mecklenburg-vorpommerschen Küstengewässer. Nachdem im Mai die gesamte alte Betonnung umgestellt wurde, stimmt keine Seekarte mehr, die nicht 1992 gedruckt ist. Weil das BSH die Hälfte der 2000 Seezeichen eingespart hat, sind Fahrwasser oft nur noch einseitig, durch Mittentonnen oder Richtfeuer ausgewiesen. Die Änderungen betreffen sowohl die Amtlichen wie auch die Sportbootkarten. MK

Gibst du mir, nehm ich dir



Verkaufe meine "Chou-Chou II ", eine BM-Kieljolle, Mahagoni, gaffelgetakelt, 6m x 2m, 16 m^2, guter Zustand, samt Hänger um 4ooo DM. Wick Wimberger, Cumberlandpark 39, A-481o Gmunden, O.Ö., Österreich, Tel.0043/ 7612/66 33 1 (Büro), 66 24 83 (privat).



aus: OSB-Nachrichten (2)

Kutter-Ewer HF 42 PROVIDENTIA zum Verkauf

HF 42 PROVIDENTIA inmitten anderer Finkenwärder Kutter und Ewer in Cuxhaven (1901-1909)

SIV ex HF 42 PROVIDENTIA 1987 in Stockholm im Trockendock.

Aus Schweden erreicht uns die Meldung, daß der ehemalige Finkenwärder Kutter-Ewer HF 42 PROVIDENTIA (jetzt SIV) zum Verkauf steht. Über die Geschichte des Schiffes wurde schon mehrfach berichtet (ausführlich in YACHT 10/82 sowie "Deutsche Segelschiffe - Restbestand 1980-86 S.3 / Joachim Kaiser). Bei dem 1895 von Carsten Wriede in Finkenwärder gebauten Hochseefischerfahrzeug handelt es sich um den letzten erhaltenen Kutter-Ewer (Überwasserschiff wie ein Kutter mit dem platten Knickspant-Unterwasserschiff des Ewers). Unseres Wissens handelt es sich auch um das einzige noch existierende Segelschiff von den Helgen der einstmals hochrenommierten Wriede-Werft, die im 18. und 19. Jahrhundert hunderte von stattlichen Frachtseglern und Fischerfahrzeugen gebaut hat. Das früher zur Werft gehörende Wriedesche Wohnhaus gehört heute übrigens Gaffelfreund Jo Kähne, der es vorbildlich restauriert hat (Auedeich 24).

Der jetzige schwedische Eigner des Kutters, Jan Pihlström, bietet sein Schiff an wie folgt:

"MS SIV ex HF 42 Providentia steht zum Verkauf. Gebaut 1895 auf Finkenwerder als Kutter-Ewer für die Nordsee-Fischerei (letztes Fahrzeug dieser Art). 20,45 x 5,80 x 2,55 m, 58 BRT/32 NRT, Eiche auf Eiche. Groß-Gaffelsegel und Fock aus Dacron 105 m². Hydraulik-Ruderanlage 2 Zylinder an Deck und im Steuerhaus. Maschine Scania D11 190 PS, Hydraulik-Getriebe, Wellengenerator 18 kwa 220/380 V. Hilfsgenerator Onan 4, 9 kwa/220 V. Treibstofftanks 3000 l, Frischwasser 1500 l (Druckwasseranlage mit Boiler). Ölzentralheizung 20 kwa. UKW-Funkgerät Sailor, Radar Furuno FR 711 für 72 sm, Philips-GPS mk 6, Autopilot Robertson AP 7, Log B&G Harrier, Echograph Furuno FE 600. 3 Bilgepumpen 24 V, 1 dito 380 V, 1 Handlenzpumpe, 1 Dieselpumpe. Rettungsinsel 6 Personen, 4 Rettungsringe, 1 Danfort-Anker 120 kg, 130 m Ankerkette, elektrische Ankerwinsch. Voll ausgerüstet Küche, Toilette, Dusche, 9 Kojen, Tisch für 10 Personen.

Weil es das letzte Schiff dieser Art ist, würde ich es gern nach Deutschland zurückverkaufen, wo es hingehört. Das Schiff ist in gutem Zustand, Liegeplatz Stockholm.

Preisvorstellung: 200 000 DM (ggf. incl. Überführung nach Deutschland)

Tel.: 0046-8-785 05 90 oder -661 40 34 (abends). Fax -654 61 50

Anmerkung:

Der Kutter hat 3 Reisen als Expeditionsfahrzeug nach Spitzbergen gemacht, daher die umfängliche Ausrüstung. Der jetzige Eigner wohnt ganzjährig an Bord.

Und wer wird der nächste Eigner?

SIV ex **HF 42 PROVIDENTIA** als Expeditionsfahrzeug vor Spitzbergen

Titelfoto: S. Klüskes
Der norwegische Lotsenkutter Raptus aus Arnis, gebaut 1932 in Risör, feiert in diesem Jahr seinen 60. Geburtstag.