PIEKFALL

Mitteilungsblatt für die Freunde des Gaffelriggs №

49

WE POINT with pride to the productions of the
BRAINCRAFT AND HANDICRAFT
of those connected with this establishment
during the century which is now approaching its close

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. 118848-200, 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

Liebe Gaffelrigger!

Der Termin für unser nächstes Wintertreffen steht fest:

Am Sonnabend, den

6. März 1993

werden wir im Museum für Hamburgische Geschichte, Holstenwall, das 20jährige Bestehen der Freunde des Gaffelriggs feiern. Einladungen gehen im Februar rechtzeitig heraus, darin steht dann auch das vorgesehene Programm für das Jubelfest.
Neben dem so beliebten Klönschnack sollen diesmal auch wieder Dias vorgeführt werden, die von den Taten der Gaffelrigger und ihrer Freundinnen und Freunde künden: Umbauten, Restaurierungen, Werften, Veranstaltungen, Hafenporträts und vieles mehr, was Ihr wollt. Ein sogenannter Festausschuß, die PIEKFALL-Redaktion zusammen mit Jörgen Bracker, nimmt das Management in die Hände.
Was wir brauchen: **Eure Berichte, Erfahrungen, Dias, Videos !!!**
Wir wollen Eigner ansprechen, die ihr Schiff gerade in Fahrt gebracht haben, Leidgeplagte, die unter einer Restaurierung immer noch nicht zusammengebrochen sind, und Segelenthusiasten, die von ihrem Törn eine Menge zu erzählen haben, das uns alle interessiert.

Meldet Euch schon jetzt , damit wir Euch bei dem zu erwartenden Andrang berücksichtigen können! Für Vorschläge und Angebote musikalischer Art haben wir ebenfalls offene Ohren.

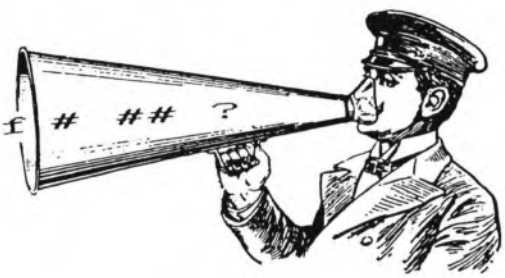
Kein Wintertreffen ohne Musik

Das Titelfoto zeigt Ebbes Badebyggeri im dänischen Marstal/Aerø. (Foto: MK)

Für 1993 wünschen wir allen Freundinnen und Freunden des Gaffelriggs Goden Wind und friedliche Fahrt.

INHALT

Inhaltsverzeichnis diesmal auf Seite 47 versteckt !!!



Letzter

Noch immer 13 (dreizehn) große Fragezeichen.
??????????????

1127794269	- 200 505 50
1330219013	- 310 621 54
154466	- 213 922 18
20187483	- 280 900 45
0314447	- 530 613 13
316646	- 291 523 00
355917	- 250 905 00
499457-205	- 200 100 20
53/17656	- 200 400 00
61166209	- 200 100 20
633516001	- 100 800 00
748199410	- 480 600 36
822108	- 206 905 00

Bitte melden bei
Margot Harder
Elbterrasse 20
2000 Hamburg 55
Tel. 040/86 53 36

(Foto: Imke Bünting)

Die Hafenstadt BREST sowie Chasse-Maree (franz.Traditionssegler) hatten zu einem großen Treffen aller traditionellen Schiffe eingeladen.Eine große Darstellung der Schiffbaukunst aller Länder sollte es werden. Bereits vor vier Jahren fand so etwas dort statt. Vom 10. bis 14.Juli 1992 sollte die Veranstaltung in BREST und vom 15.bis 18.Juli in der alten Seefahrerstadt DOUARNENEZ, 35 sm südlich stattfinden. Meinen Gaffelkutter OLIFANT (LÜ Deck 11m, LÜa 16m,Segelfläche 85m2 a.W.)hatte ich frühzeitig angemeldet. Auslaufen aus Wedel am 29.6. 1992, so daß ich 11 Tage für die 700 sm bis Brest hatte, von denen ich allerdings einen Tag in Cuxhaven der Überholung des Motorstarters opfern mußte, sicher ist sicher. Bei wechselnden Winden kamen wir gut vorwärts und bei langanhaltenden Flauten mußte das broncene Unterwassersegel zur Hilfe genommen werden, um einigermaßen im Zeitplan zu bleiben. Gekennzeichnet ist die Route dadurch, daß es nur verhältnismäßig wenige Zwischenhäfen gibt, sodaß die Etappen jeweils 120 bis 250 sm betragen.
Hinfahrt: Wedel-Cuxhaven-Scheveningen-Boulogne-Cherbourg-Brest.
Rückfahrt:Douarnenez-Camaret (Brest)-Cherbourg-Dünkirchen Den Helder-Borkum-Wedel.
Der Kurs führte strikt innerhalb des Küstenverkehrsbereich um die Verkehrswege, auf denen die Container-und Tankschiffe wie auf einer Karawanenstraße hintereinander fahren,zu meiden, insbesondere wegen der gelegentlichen Nebelfelder.
Am 9.Juli nachmittags liefen wir in Brest ein.

Mehr als 2000 Schiffe hatten sich angemeldet,und wenn auch nicht alle gekommen waren, so waren es sicherlich weit über Tausend.Die großen Segelschiffe lagen an den Kais im Fluß, für die vielen anderen war das Großteil des Handelshafens freigemacht worden und viele lagen an den Moorings im Hafenbecken.Wir hatten bereits 2 Monate zuvor unseren Liegeplatz zugewiesen erhalten, und zwar hatte man die Fahrzeuge in Gruppen nach Typen zusammengelegt,z.B. holländ. Plattbodenschiffe, nordische Schiffsformen(zu denen OLIFANT zählte), englische Logger, Küstenfischer, Themse Barges,etc.

Die Gastgeber von Brest überraschten mit einer bemerkenswerten Idee: Zwei Monate zuvor erhielt ich ein dickes Brett von 80x30 cm mit der Aufforderung, darauf etwas zu malen oder zu schnitzen. Dies sollte das Gastgeschenk an Brest sein und in einer ständigen Ausstellung an das Seglertreffen erinnern. 400 Stück kamen zusammen (Olifant s.S.6). Die Vielfalt von guten Ideen und künstlerischen Darstellungen war beeindruckend und ein Zeichen dafür, daß die Gedanken der Segler sich nicht nur auf Schiffe beschränken.

---

auch viele klassische Yachten waren erschienen. Die Franzosen waren mit über 900 Schiffen die am stärksten vertretene Nation,dann die Engländer mit vielleicht 500 Schiffen.Es ist schon beeindruckend zu sehen, wie groß in Frankreich das öffentliche Interesse an Traditionsseglern ist und welch große Anzahl schöner Schiffe, kleine und ganz große,in Fahrt gehalten werden.Man muß dazu wissen, daß die Schiffbaukunst in früheren Zeiten sehr stark von Frankreich beeinflußt worden ist,z.B. hat Nelson alle aufgebrachten französischen Schiffe vermessen lassen,und die französischen Fischerboote der Biskaya waren Vorbilder für die englischen Logger, deren Form über Holland erst um 1860 nach Finkenwerder gelangte.
Es war berauschend zu sehen, wie bei wenig Wind,ca. 500 Schiffe,gleich 500 Individualisten , von denen jeder seinen Start nach Zeit und Ort im eigenen Ermessen bestimmte, sich in Bewegung setzten.So wurde das Unternehmen zu einer fröhlichen, lockeren Geschwaderfahrt.
Douarnenez ist eine kleine Hafenstadt, deren alten Flußhafen man zu einem beachtlichen Museumshafen mit Werften und Schmiede ausgebaut hat.Es wurde die neue Schleuse eingeweiht, die dafür sorgt,daß bei einem Tidenhub von 5 m der Hafen bei Niedrigwasser nicht ganz trocken fällt. Auf der anderen Seite der Landzunge liegt nun die moderne Hafenanlage für Fischerei und Fracht.
Der Rückweg verlief ähnlich wie die Ausreise.Von Borkum kommend bei leichtem West-Wind passierten wir um Mitternacht auf den 26.7. Feuerschiff ELBE 1 und krochen langsam gegen das ablaufende Wasser die Elbmündung aufwärts. 06 Uhr

Douarnenez im Festrausch. Über 2000 Boote kamen in die Bretagne.

Foto: Lutz Winkler

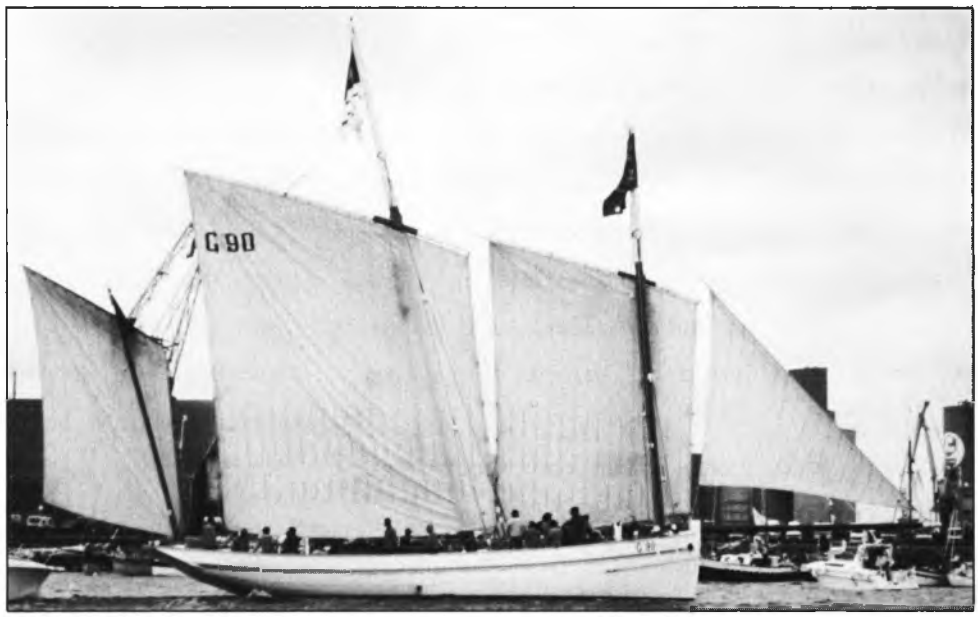
Kugelbake/Cuxhaven passiert, das nun auflaufende Wasser nimmt uns mit, an Cuxhaven vorbei. Plötzlich,07Uhr30 stecken wir in einer dicken Nebelwand.Sicht 10-20 m. Sofort raus aus dem Fahrwasser, Lotung 9m,dann 3m, fallen Anker!Hier kann uns kein Frachter mehr treffen. Aus dem Nebel hören wir das "Mäh" von Schafen auf dem Deich.Nach 20 Minuten lichtet sich der Nebel ein wenig, auf Sicht 100 bis 200 m. Wir erkennen wie von Cuxhaven kommend,mehrere Segelboote am Rande des Fahrwassers , und Mitte Fahrwasser, elbaufwärts motoren.Leichtsinnig!-denn bald erkennen wir auch einen kleinen Frachter elbaufwärts fahrend, zwar mit kleiner Fahrt,aber ob der die Segler im Radar sieht? Nebelsignale gibt heutzutage fast kein Schiff mehr.Eine Stunde später klart es auf, die Fahrt geht weiter. Um 16 Uhr haben wir im Wedeler Hafen festgemacht. Die Reise ist beendet, 1470 Seemeilen sind zurückgelegt, eine schöne Erinnerung ist geblieben.

Heinrich Woermann
Eigner und Schiffer
der OLIFANT

Als sehr hilfreich für die Küstenfahrt hat sich der Mc Millan Almanach erwiesen, mit seinen vielen kleinen Hafenplänen, Tidenhubkalendern, Angaben von Küstenfunkstationen, usw.usw.
Es gibt,wie bereits gesagt, nur verhältnismäßig wenige Häfen längs der Küste, mit großen Abständen. Borkum Yachthafen und Nothafen sind sehr gut, aber man muß 7 sm weit in das Gat fahren, und das womöglich noch gegen die Tide. Ähnliches gilt für Terschelling. Sehr aufpassen muß man vor Hoek van Holland/ Europort, wenn man den stark befahrenen Verkehrsweg der ein-und auslaufenden Schiffe quert. Auch bei den anderen Häfen, Ostende, Zeebrügge usw.ist der ständige Fährverkehr zu beachten.
An den Kanalinseln Guernsey, Jersey etc. sind wir vorbeigesegelt,mangels ausreichender Muße, denn bei Tidenhub von 5 bis 6 Metern kann man nur bei HW hinein oder hinaus aus den Häfen, wie man überhaupt in der dortigen Gegend den eigenen Fahrplan sehr viel mehr nach den Uhrzeiten des Tidenkalenders ausrichtet als auf der Elbe.
Spaß hat die Skipperei jedenfalls gemacht...

Foto: H. Woermann

Da muß man gewesen sein



Die Bisquine "La Granvillaise in Flaggenschmuck
Foto: Imke Bünting

Zum ersten Mal hörten wir von Brest, als wir uns von unseren neuen irischen Freunden in Aberdeen verabschiedeten. "Im nächsten Jahr segeln wir nach Frankreich. Kommt ihr auch?" Und mein Bruder Olaf und ich sollten kommen!

Olaf ließ sich vom Chasse Marée - die Gezeitenjäger - Unterlagen kommen: Anmeldungsformulare, Pläne für die Anreise, Informationen über das Festival in Brest und anschließend in Douarnenez. Ein großes Brett kam ebenso mit der Post wie ein Plan vom Hafen in Brest. Die Organisation klappte hervorragend. Olaf wollte sein eigenes Schiff, ein 5,5 m ex-Kochsboot, auf dem Landwege nach Brest bringen. Den Trailer bekam er von seinem Freund Lutz, der auch mitkam, aber die Zugmaschine machte den beiden noch Sorgen. Auch als ich mich auf den Weg nach Brest machte, wußte noch keiner, ob die "Austernfischer von Neuendeich" jemals die Bretagne sehen sollte.

Davon ließ ich mich aber nicht stören. Auf der "Olifant" segelte ich Richtung Süden, und schon in Boulogne-sur-Mer trafen wir das erste Schiff, das auch nach Brest wollte. Ein Norweger, bis auf 3 m am Heck völlig offen, hatte den langen Weg aus dem hohen Norden bis nach Frankreich geschafft und sollte eines der bizarren Schiffe darstellen, die sich in Brest versammelten.

Ja, in Brest fand sich alles, was Tradition hat, von Ruderbooten über selbstzusammengezimmerte Gaffelsegler und die beiden Bisquines hin zum ukrainischen Vollschiff Khersones; Engländer, Norweger, Deutsche und natürlich Franzosen, mehr als 20 Nationen hatten sich versammelt, um die schönsten Traditionssegler Europas zu bestaunen und um kräftig zu feiern.

Dafür sorgten schon die zahlreichen Kneipen in der Hafenzeile von Brest. Musik war überall zu hören, und wenn die Segler selbst sangen. Abends war kein Durchkommen mehr, so viele Menschen trotz der horrenden Eintrittspreise: 80,- Francs (=DM 24,-) pro Tag, FF 150,- für alle Tage in Brest, FF 200,-, wenn auch noch Douarnenez dazukam. Eine Million Besucher sollen in Brest gezählt worden sein. Jeder in der Bretagne mußte mindestens einmal dagewesen sein - das gehörte zum guten Ton.

Auch Olaf und Lutz waren inzwischen angekommen - mit Boot. Sie waren in Douarnenez zu Wasser gegangen, wo eine Slipbahn kostenlos zur Verfügung stand. Der ca. 30 nm - Weg nach Brest führte die beiden schon ganz schön weit raus auf den Atlantik, aber sie hatten Glück und konnten problemlos bei der "Olifant" längsseits gehen.

Wer ohne Boot nach Brest kam, hatte mit mehr Schwierigkeiten zu kämpfen:

"Als wir am Tag nach der 'Eröffnungsfeier' in Brest ankamen, hatten wir aber, trotzdem wir als Crew-Mitglieder angemeldet waren, große Probleme, auf das Gelände zu kommen. Denn wir hatten nicht damit gerechnet, daß das Gelände rund um den Hafen so weiträumig abgesperrt war; außerdem wußten wir auch nicht, daß man als Besucher Eintritt bezahlen mußte, um überhaupt auf das Gelände zu kommen.

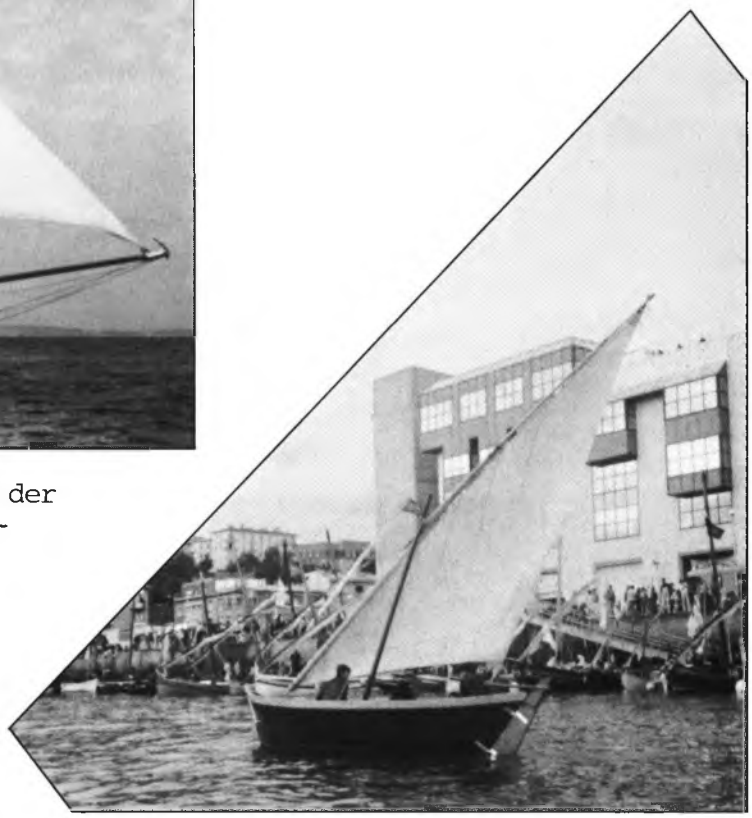
Für die Mann-/ Frauschaften der Schiffe gab es einen eigenen Eingang zum Gelände; an diesem lagen auch Listen bereit, auf denen die Namen der nachgemeldeten Crews standen, aber diesen Eingang mußte man erst einmal finden. Bis wir dann glücklich auf das Gelände gekommen waren, hat es doch so einige Stunden gedauert, und unsere Schuhsohlen sind auch gut strapaziert worden. Jetzt brauchten wir also nur noch die 'Austernfischer' finden, was sich allerdings, trotz eines vorhandenen Lageplans, bei 2000 Schiffen als sehr schwierig erwies. Wir brauchten dann noch ca. 4 Stunden, bis wir die 'Austernfischer' fanden." *(Imke und Martin Bünting)*

Brest besteht aus zahlreichen U-förmigen Hafenbecken, die durch eine quer davorliegende Mole geschützt werden. In den Bekken lagen Päckchen, teilweise aus sechs oder mehr Schiffen bestehend, die alle mehr oder weniger mit dem ungewohnt hohen Tidenhub zu kämpfen hatten. Der Versuch, eine Palette mit Bierdosen vier Meter die senkrechte Leiter hinunterzubringen, scheiterte oft, wenn überhaupt die Möglichkeit zum Abstieg vorhanden war. Manche Boote fielen auch trocken, was bei Kielschiffen allgemeines Gelächter auslöste. Fallen mußten als Halteseile dienen, wurden aber auch à la Tarzan zum An-Bord-Kommen genutzt. Die Bretonen waren da schlauer: Sie hatten lange Stangen an Bord, die, an der Bordwand festgemacht, bis zum Grund reichten und so das Boot aufrecht hielten.

Eine andere Möglichkeit waren Holzbohlen, die senkrecht zur Kaimauer in bestimmten Abständen aus dem Schlick ragten. Hierauf konnten mehrere Boote nebeneinander oder ein großes quer liegen, wie es bei der Themse Barge "Northdown" auch gemacht wurde.

Solche Probleme hatten viele der kleinen Boote nicht. Sie waren vor den Hafenbekken, aber noch geschützt durch die Mole, an Bojen festgemacht. Die einzige Landverbindung waren Wassertaxis, die durch Tröten gerufen wurden und kostenlos an Land übersetzten. Am meisten Spaß machte es, mit der "Austernfischer" zwischen diesen Booten hindurchzufahren - unter Segeln, versteht sich -, immer in der Hoffnung, daß der Weg nicht plötzlich durch irgendwelche Leinen versperrt war. Übrigens konnten wir keine Fock setzen; dort war nämlich die Nummer angebracht, die die Organisatoren vergeben hatten. Wozu, ist mir nie klargeworden.

So wie die "Austernfischer" fuhren zahlrei-



"Cotentin" aus Quimper (o.), Lugger der Küstenschiffahrt vom Odet. Die unteren Bahnen der Luggersegel können abgenommen werden. - Offenes Boot mit Lateinersegel (r.). - Misainier "Pourquoi Pas" mit einem einfach zu bedienenden Luggersegel. (Fotos: Lutz Winkler) Norwegische Jekta "Pauline". (Foto: Barbara Tribbe)

Morecambe Bay Prawner "Helen III",Krabbenfischer aus NW-England. Foto: Martin Bünting

Typisch: Bordmusik, von einer schottischen Gruppe präsentiert. Foto: Imke Bünting

che Boote durch den Hafen und besahen alles, was ihnen an Schiffen geboten wurde. Auch an Land gab es viel zu sehen: Ausstellungen aller Art, u.a. die Bretter, die den Teilnehmern vorab zugesandt worden waren. Die Phantasie und Liebe, die in diese kleinen Kunstwerke gesteckt wurden, waren überwältigend.

Außer einem Riesen-Barbecue am ersten Abend wurde den Seglern leider sehr wenig geboten. Es gab keine Aktivitäten an Land, die sanitären Anlagen ließen sehr zu wünschen übrig (wenn sie denn mal geöffnet waren), und abgesehen von ein paar Regatten war man doch sehr auf sich selbst gestellt. Also ist die "Olifant" fast jeden Tag hinausgefahren, um in diesem herrlichen Revier zu segeln. Die Landschaft mit ihren Klippen und zerbombten Hügeln war wunderschön und entschädigte für vieles, was die Organisatoren versäumt hatten. Hier waren wir nicht nur Statisten für ein geldeinbringendes Spektakel, hier waren wir mitten in einer atemberaubenden Szenerie, die extra für uns geschaffen schien.

Dieses Schauspiel durften wir auch auf der Fahrt nach Douarnenez bewundern. Die See rollte mit großen, langgezogenen Wellen vom Atlantik heran, und nachdem wir die Landspitze "Presqu'île de Crozon" umrundet hatten, konnten wir herrlich segeln. In Douarnenez selbst lagen viele der Schiffe am Ufer des Port Rhu. Die Flotte oder das, was nach Brest davon übriggeblieben war, wurde stark auseinandergezogen, und auch die Liegeplätze an dem befestigten Ufer hatten ihre Tücken. Mehrere Galway Hooker, die im Päckchen lagen, fielen so durcheinander, daß ein (wahrscheinlich stark angeheiterter) Segler den Weg zu seinem Schiff am Ende des Päckchens nur mit etlichen Prellungen zurücklegen konnte. Ein anderes Schiff fiel sogar so abrupt zur Seite, daß jemand ernsthafter verletzt wurde. Danach wurde das Schiff mit Fallen zum Ufer hin gehalten.

Schlauchboote waren hier hoch im Kurs. So konnte man an einer Boje mitten im Fluß festmachen und trotzdem an Land kommen. Um unabhängiger zu sein, spannte eine Crew ein Seil zum Land, mit dem ihr Schlauchboot hin- und hergezogen werden konnte. Zum Aufentern des Ufers dienten drei Reifen, wobei so mancher mißglückter Abstieg, der im Matsch endete, für schallendes Gelächter sorgte.

Eine hohe Brücke über dem Fluß war mit Leuchtsternen ausgerüstet, die die ganze Szene in grelles Licht tauchten. Dunkelheit herrschte eigentlich nie, aber wir waren ja auch nicht zum Schlafen, sondern zum Feiern gekommen, und die Tage von Brest wurden hier nahtlos fortgesetzt.

Douarnenez ist übrigens ein hübsches Städtchen, das, am Berghang gelegen, sich wie Brest durch eine schöne Architektur auszeichnet. Nur die Postkarten, die das dokumentierten, waren über Nacht um etliches teurer geworden - Geschäfte sind ihr Leben. Davon zeugten auch die kleinen Buden entlang des Wassers, wo Anstecker, Poster u.a. verkauft wurden. Man konnte schon lange am Flußufer bummeln gehen und wurde nie müde, entweder die Souvenirs oder die Schiffe anzusehen.

Das ist wohl auch der eigentliche Verdienst von Brest und Douarnenez. Sie haben über tausend Schiffe jeder traditionellen Bauart zusammengeholt, und die Segler haben daraus ihr eigenes Festival gemacht.

Barbara Tribbe

Hölzernes

Im Beitrag zur Nr.47 des "Piekfalls" über den kieler Nachbau der Hansekogge ist zu lesen:
"daß..... wegen der besseren Formbarkeit - z.B. das An= passen der Planken - damals vermutlich ebenso wie heute frisches Holz verwendet wurde, ... usw."-

Als frisches oder grünes Holz bezeichnet der Fachmann Holz,das gefällt,geschnitten und verarbeitet wurde.Man kennt das aus Zeiten der Hoch= konjunktur im Hausbau:Ges= tern stand die Föhre noch im Wald,heute steht sie schon als Sparren auf dem Dach. Die Folgen sind bekannt.

Als abgelagert wird Holz bezeichnet,das nach dem Ein= schnitt Zeit hatte zur Ruhe zu kommen.Das sich ausgear= beitet hat.

Zwischen diesen beiden Qualitäten liegt dann das künstlich getrocknete Holz. Es ist sozusagen die zweit= beste Lösung.Der natürliche Feuchtigkeitsgehalt wurde zwar gesenkt,das Holz hat aber noch nicht zur Ruhe gefunden.

Als besonders vorteilhaft wird geflößtes Holz angesehen, weil die Säfte ausgeschwemmt wurden.Man kann Holz,um es besser bearbeiten zu können, wässern.Aber das ist etwas ganz anderes als frisches Holz.

Aus vorgenannten Gründen wird verständlich,warum fri= sches Holz für die Außenhaut ungeeignet ist:Solche Planken reißen leicht.Ich jedenfalls habe noch keine Werft gesehen, die grünes Holz zur Außenhaut verwendet.Sicherlich könnte man frisches Holz für die Planken des Unterwasserschif= fes nehmen,aber da besteht die Gefahr,daß sie reißen, bevor das Schiff zu Wasser gegangen ist.

Etwas anderes ist es bei Kiel und Steven. Sie haben ja ganz andere Abmessungen und vor allem einen anderen Querschnitt.Sofern wir für Kiel oder Steven kein abge= lagertes Holz nahmen,hatte das in erster Linie betriebs= wirtschaftliche Gründe.

Frisches Holz verbaut im Schiff, da,wo die Luft steht,z.B. als Spantauflanger hinter einer Seitenwegerung,wird stockig. Im Wasserspiel,z.B. als Bodenlager,fault es.

Hannes Seifert beanstandet den Einbau eines Motors in die Bremerhavener Kogge.Es be= steht nicht nur ein Unter= schied im Revier der Ostsee und der Nordsee bzw.Außen= weser.Die Weser von 1992 ist ganz und gar nicht mehr mit der von 1380 zu verglei= chen.Das muß einmal bedacht werden.Mich jedenfalls stören die Niro-Bolzen in den Plan= kenstößen viel mehr.

Fritz Brunner

Was ein Seemann...

Von Fritz Brunner

Das Schiff lag im Bremer Industriehafen,hatte das Unterscheidungssignal DDRH, konnte 4476 Tonnen tragen und wurde von Kapitän Würffel geführt.Er war ein wirklicher Offizier, von dem man sagen konnte:" Es war eine Ehre, unter ihm gedient zu haben".

An die kurze Back schlossen sich zwei Luken an,die durch ein Winschendeck voneinander getrennt waren,dann kam die hohe Brücke,dahinter wieder zwei Luken und dann ein Deckshaus,die Poop genannt. Die stählernen Lukendeckel wurden mittels Ladebäumen ein= und ausgesetzt,mit Persenningen abgedeckt und verschalkt.

Zwischen dem achteren Süll von Luk II und Vorkante Brücke war nur sehr wenig Raum.Da habe ich mir immer beim Verschalken die Fingerknöchel schamfielt.Steuerbords unter der Back befand sich die Zimmermannshock, und darin hauste ein Brieftaubenpaar,das im englischen Kanal zugeflogen gewesen war. Der Bootsmann,ein Ostfriese, wollte die Tiere mit nach Hause nehmen.Er hatte aber wegen eines Unfalls abmustern müssen.Die Kameraden versicherten,der Bootsmann käme "ganz bestimmt " wieder. Um nicht gleich Streit zu kriegen,ließ ich die Düwings in ihrem Verschlag und fütterte sie mit Reis und Erbsen.

Im Kabelgatt fand ich ein für Bordverhältnisse reichhaltiges Holzlager vor. Sogar eine dicke Rotbuchenbohle war darunter.

Mittschiffs wohnten außer dem Kapitän die drei Steuerleute und der Salonsteward.Die Herrn Ingenieure bewohnten die Poop, und der Rest der Mannschaft lebte im Zwischendeck.

Boots=und Zimmermann bewohnten gemeinsam eine Kammer.Die übrigen 8 Mann der Decksbesatzung mußten sich mit zwei Viermannskammern begnügen.Später tauschte ich mit dem Jungen die Koje.

Im Zwischendeck befand sich auch die Kombüse mit einem breiten Oberlicht und einer Durchreiche zur Mannschaftsmesse.Unser Koch war eine Schnapsdrossel und kriegte morgens nicht die Hebung.Darum gab es keine Brötchen.Zum Ausgleich waren die Fleischportionen groß.In Hamburg kam barfuß in Gummistiefeln ein Kochsjunge an Bord.Die Frau, die sich seine Mutter nannte, saß in unserer Messe und aß den Schweinebraten mit dem Löffel.Sie hatte bestimmt,daß vom Verdienst des Sohnes 50.- monatlich an sie zu überweisen seien.Da würde für "Faruk", wie wir ihn nannten,kaum etwas übrig bleiben.Nach einem "Kriegsrat" in der Messe gingen zwei von uns zum Kapitän und klärten ihn über die Verhältnisse auf. Als Faruk nach einem halben Jahr abmusterte,war er nicht nur anständig gekleidet,er besaß auch ein Fahrrad.

Inzwischen war der Koch gegangen und ein anderer gekommen.Der war Bäcker von Beruf.Er soff nicht und backte Brötchen.Dafür wurden die Frikadellen kleiner.Sie schrumpften auf die Größe nied= licher Chansonettentitten.Der neue Kochsjunge war gelernter Fleischer und hatte also mehr Ahnung vom Fleisch als der Chef. Streit blieb nicht aus,und als der Koch dem Jungen einen Sack verpassen wollte,ging der zum Kapitän und meldete,der Koch habe zwei Schweinehälften als schwarzen Bestand! Beim nächsten Deckwaschen hielten die Matrosen den Schlauch durch's offene Ober= licht und in den Pott mit Erb= sensuppe.Mittags gab es dann etwas Kurzgebratenes! "Aber nicht so dünn!",hatte der Alte den Koch angewiesen.

Die "Heddernheim" hatte lange Zeit keinen Zimmermann gefahr= en,und ich war hauptsächlich zu dem Zweck angenommen worden, die Holzdecks zu kalfatern.Es war zwar ein gußeiserner Kes= sel in der Größe eines Horden= topfes an Bord,jedoch kein Ofen zum Pechkochen.Kohlen waren auch nicht vorhanden.So bastel= ten mir die Kollegen aus der Maschine eine Art Brennhexe,die es aber nicht schaffte, den dick= wandigen Kessel ausreichend zu erhitzen.Außerdem war mir unter= sagt worden, im Hafen oder auf Reede Pech zukochen.Auf See wur= de das aber auch nichts,weil es regnete,das Schiff rollte oder der Wind das bißchen Hitze hinweg trug.

Als erstes sollte das Poopdeck kalfatert werden.Das rief den verständlichen Protest der Poopbewohner hervor,denen ich den ganzen Tag über dem Kopf herumdrummelte.So war noch kein Löffel Pech vergossen worden, als die Herbststürme einsetzten. Schuld war selbstverständlich nicht das Kommando, sondern?? Dreimal dürft Ihr raten!

Bald nach mir kam als neu= er I.Offizier Langhinrichs an Bord,der nach kurzer Zeit das Kommando übernahm. Als wir gemeinsam die Laderäume durchgingen,fragte Langhin= richs mich:"Timmermann, kannst du Platt?" als ich bejahte,meinte er:"Dat is man gaud.Lüd,dei kein Platt kön'n,dei dögt nix!".

Eines Tages,Langhinrichs war schon unser Kapitän ge= worden,zeigte er mir ein Foto seines Elternhauses. "Dat is Büüschen!",entfuhr es mir.Langhinrichs stammte von Wustrow auf dem Fisch= land,war in den 20er Jahren als Kadett nach Hamburg ge= gangen und hatte seitdem seine Heimat nicht wieder= gesehen.Ich war in meinem Leben nur einen einzigen Tag in Wustrow gewesen und kannte das abseits des Ortes gelegene Anwesen "in Büüschen" nur deshalb,weil einer meiner Lehrkameraden damals darin wohnte.-So klein kann die Welt sein!

Langhinrichs war ein leut= seliger Typ.Meine Schwierig= keiten mit ihm lagen auf der fachlichen Seite.So kam er eines Tages zu mir und meinte, ich könne ihm 'mal eben einen Schreibmaschinentisch bauen.

Holz war nur in größeren Stärken an Bord.Also bestellte ich Sperrholz.Den praktischen Kaltleim,wie wir ihn heute haben,gab es noch nicht.Kaltleim mit Härter war nicht an Bord, nur einige Platten Warmleim und ein Leimtopf.Aber wie sollte ich das Wasserbad erhitzen?Na, ich fing erst einmal an und sägte mit dem Fuchsschwanz aus der dicken Buchenbohle vier Beine zurecht.Als ich noch darüber nachgrübelte,wie wohl so ein Schreibmaschinentisch aussehen mochte,kam der Alte und sagte,da müßten ein paar Schubladen mit rein.Neues Grübeln! Wie sollte ich die Schubladen zusammenfügen?Im Bootsbau und in der Schiffszimmerei wurde geschraubt,genietet oder genagelt.Zum Leim hatte ich kein Vertrauen.Während ich das physikalische Problem von Eckverbindungen in der Stille meiner Zimmerhock meinen beiden Tauben erläutere,kommt doch tatsächlich dieser Unmensch Langhinrichs endlich mit der Wahrheit heraus:Er wolle einen Nähtisch für seine Frau haben!
Ich war einem Nervenzusammenbruch nahe und hatte schon die Kündigung geschrieben,da erschien als rettender Engel Frau Kapitän nebst Tochter und Sohn zu Besuch.Frau Langhinrichs war ein Typ,dem das Wort "Emanzipation" nur ein müdes Lächeln entlockt hätte. Jetzt war unser Kapitän nur noch liebender Ehegatte und Vater.Das war die Chance, diesen hölzernen Golem los-zuwerden.

Nächste Horrormeldung: Es leckt durch die Decke in die Kapitänskammer! Kapitän und I.Offizier hatten auf dem Holzdeck schon die Stelle markiert,die der Zimmermann zu kalfatern hätte. Da stand ich zwanzigjähriger Hänfling dann vor den beiden Männern,die nach Jahren gut und gerne meine Väter sein gekonnt hätten und erklärte ihnen,arbeiten "wie de Katt bi de Wust" sei unzünftig.Das käme gar nicht infrage.Ich würde in diesem Falle zuerst entlang der Brückenhauswand und der Faceplatte dichten,weil dies die engsten Nähte wären.Und außerdem wäre es noch lange nicht raus,daß da,wo es lecke, auch das Holzdeck undicht sei. Unter diesem war nämlich noch ein Eisendeck.Wolle man das Lecken kurzfristig abstellen, müsse man die Deckenverschalung abnehmen, um zu sehen,wo das Loch im Eisendeck sei. Schließlich lecke es nur,wenn das Schiffe rolle.
Die beiden Schiffsgewaltigen zogen ab.Der Kapitän stellte die Möbel in seiner Kammer um,und ich hörte nichts mehr von der Leckage.

HERBSTTREFFEN

Glückstädter Impressionen - Gaffelfreunde und Bauern

Das Herbsttreffen der Gaffelfreunde darf zu recht als das Gegenstück zum Wintertreffen bezeichnet werden. An keinem Ort sind sie so zahlreich versammelt. Im Museum zu Fuß oder PKW, in Glückstadt aber mit ihren Schiffen.

In diesem Jahr waren wir zum erstenmal mit Schiff dabei. Freitag abend erreichten wir Glückstadt im letzten Licht. Kurz nach uns die "Eule". Ein großer Krug konnte wieder zurückgegeben werden. Dieser hatte den Sommer bei uns mitgesegelt. Aber Ernie verbindet soviel Erinnerungen an dieses Prachtstück, daß er ihn mit Freuden wieder angemustert hat.

Trotz Dunkelheit füllte sich der Hafen - die Ebbe lief.

Der Sonnabend Vormittag verging in Erwartung auf das gemeinsame Segeln. Strahlender Sonnenschein - leichtes Lüftchen. Wann ist Auslaufen?- Wenn alle unruhig werden! Und dann war es soweit. Mirco von der "Wilhelmine" hat uns tüchtig geholfen. Um anzuschließen, mußten wir erstmal motoren. Dann aber trug die letzte Flut und der leichte Wind uns elbauf. Der Tag war glücklich gewählt. Der Wind hätte ein

GLUECKSTADT

bißchen mehr sein dürfen. Als die Ebbe zu laufen begann, reichte der Wind nicht mehr aus. So ging es wieder nach Glückstadt. Kaum daß wir die Leinen fest hatten, wurden wir von Yachten als Anleger auserkoren. Es gibt ja keinen Platz im Hafen. So konnte ich den Nachbarn darauf hinweisen, daß er den Platz freimacht, sobald einer der Frachtsegler in den Hafen kommt.
Mittlerweile war das Päckchen auf 5 Yachten gewachsen. Es war die "Eule", die in den Hafen kam.
Meine Nachbarn warteten auch so lange,bis ich ihnen sagte, sie möchten nun Platz machen. Und sie machten auch los - so nach und nach.
Niederländern braucht man das nicht zu sagen - für die ist das selbstverständlich.
Jetzt kam von achtern - aus dem Abseits - eine andere Yacht im Glauben,ein freies Plätzchen gefunden zu haben. Einmal Abbeißen bitte.
Die 5 ersten jedoch drehten neben uns ihre Runden. Nur nicht zu weit entfernen, keinen Meter verschenken.
Sie versperrten den Raum, den ein Ewer für einen Anleger gebraucht. Sie drängten der "Eule" einen unmöglichen Kurs zum Anlegen auf.
Kaum daß die "Eule" neben uns lag - schwupp - waren 6 Gaffelfreunde an der "Eule". Sagte ich "Freunde"?
Die kleineren Segler sind durch ihre Vielfalt eine Bereicherung dieses Treffens. Aber warum fallen sie (wohlgemerkt nicht alle) wie die Schmeißfliegen über die Frachtsegler her?
Warum lassen sie die Ewer nicht in Päckchen liegen und legen sich selbst mit den ihren zusammen?
Oder sind sie nur zu faul,auf ihre Leinen selbst aufzupassen?
Da war doch ein landwirtschaftlicher Ökonom,der mir zum Festmachen ein Ende ohne

Besuch aus Kiel: Falmouth Working Boat "Turf" (r.). - Glück-Statt auf dem Kutter "Auriga" (u.li.) - Die "Pirola" erhielt den Veränderungspreis für gelungene Restaurierung mit viel Eigenleistung (u.Mi.). - Alle Plünnen rausgehängt hat "Sengeleje", dänisch für Bettlager (g.re.). - Die liebenswerten Chaoten haben Ruh, der Mond schaut zu (u.r.). Fotos: M. Kludas

Auge in die Hand drücken wollte.
Mich erinnerte das an Bensersiel. Da lag jemand von der Reiterei hinter uns. Er hatte seine Vorleine mit einer Lassoschlinge auf dem Poller über dem Auge unserer Leine. Unser Hintermann in Glückstadt warf das Auge seiner Vorleine über das unsere.
Die Feier muß gut gewesen sein. Die ersten kamen um eins, die letzten um halb drei. Zwischendurch kam einer singend. Er hatte leider den Text vergessen, die Melodie auch.
Ernie und ich wollten Sonntag mit der Flut nach Hamburg zurück, die fing um halb zehn an zu laufen. Also um 10 Uhr los.
Um kurz vor zehn fragt J. Bracker,wann ich los will. Um 10 Uhr! Und ein Weilchen später: Ob die anderen informiert sind?
Diese klassische Frage ist geradezu charakteristisch für das dortige Verhalten. Niederländische Fischer sollen mit an ihnen festgemachten Yachten ausgelaufen sein und außerhalb des Hafens die Leinen kurzerhand abgeschnitten haben.
Nach Glückstadt habe ich Verständnis für die Fischer und diese meine Zustimmung.
Die Segeltour nach Hamburg gehört den schönen Erlebnis-

sen. Mit Flut und Wind und später auch Sonnenschein. Der immer noch leichte Wind brachte uns bis Blankenese, dann schralte er und schlief ein. Für das letzte Stück mußte der Motor ran.

Glückstadt '92 werden wir nicht vergessen.

Es war ein wunderschönes Segelwochenende zum Abschluß der Saison.

Karl-Heinz Bölter
Ewer "Friedrich"

Ergebnisse und Preise 1992

Start 13.00 Tn. 76 / Tn. ST 1 Stör

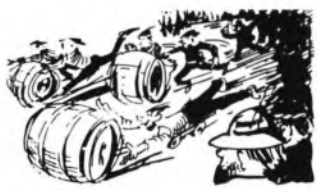
Zieldurchgänge

1.	Betty of Colchester	15.10
	Die Zinkbadewanne, weitergegeben an....	
2.	Vineta, Laboe	.12
3.	Turf, Kiel	.18
4.	Good Intent	.19
5.	Tordalk	.20
	Der Scheibblock (Alternativpreis)	
6.	Olifant	.22
7.	Der kleine Zwaan	.27
	Der goldene Schwertstern der SVN	
8.	Ida ut Glückstadt	.28
9.	Alraun, Das Knotenbrett	.28
10.	Regina	.29
11.	Auriga	.30
12.	Alvekongen, Berlin	.31
13.	Fahrewohl	.31
14.	Puck	.32
15.	Willi (1. Ewer im Ziel)	.33
16.	Thor	.34
17.	Felix vom Köhlfleet	.38
18.	Nilpferd	.40
19.	Heinrich Olifant-Schinken	.41
20.	Annegret	.41
21.	Sengeleje	.42
22.	Walross	.46
23.	Isamar	.49
24.	Johanne	.50
25.	Möwe von Bremen	.52
	Der Björnie-Preis	
26.	Pirola	.58
	Die Klüsbacke	
27.	Mokkebank	16.00
28.	Fortuna	.02
29.	Anna	.03
30.	Catarina	.04
31.	Auguste	.24
32.	Odysseus	.27
33.	Ingorata	.30
34.	Johann Ehlers	17.22
	Der Alte-Mühle-Preis	
	(...was nichts über das Schiff sagt)	

Der Ehrenpreis, eine gaffelgetakelte Nationalflagge, gestiftet von der Good Intent mit Schiffer Elmar Specht, wurde der Seeschwalbe verliehen, die 1911 als Gaffelyawl in Finkenwerder gebaut worden ist. Der hochgetakelte Kielschwerter erhielt die Auszeichnung in der Hoffnung, daß ihr Spezial-Sprietsegel-Besan eine baldige Rückkehr zu den wirklichen Gafflern erwarten läßt. mK

Was unsere Leser bewegt...

Eine kleine Glosse, jedoch wahre Begebenheit nannte unser Leser Gerhard Baumann sein Erlebnis in Marstal. Er traf auf einen äußerst gewitzten Hafenmeister...
"Wir bogen in die Hafeneinfahrt und sahen einen wunderbaren Liegeplatz hinter einem 17 m langen Gaffer aus Holland. Zehn Meter waren da gerade noch frei. 'Sionnachan', mit Bugspriet neun Meter messend, schien für diese Lücke wie nach Maß gemacht.
Nach dem Festmachen verschnauften wir ein bißchen im Cockpit, und erst dann entdeckten wir den Pferdefuß: 'Brücke für Schiffe ab 20 Meter' stand auf einem Schild zu lesen. Nun, der vor uns brachte die 20 m nicht, und wir mit neun Metern nahmen auch keinem den Platz weg, und außerdem war es September, somit Nachsaison, und Donnerstag und kein Wochenendansturm.
Dann erschien der Hafenmeister. Er zeigte nur kurz auf das Schild und kassierte 150 Dänische Kronen. Das sei der Preis für ein 20-Meter-Schiff, meinte er. Freunde, seid gewarnt!"



SCHOCK-GAFFELSEGLER SAH BREMER HANSEKOGGE (...und wundert sich immer noch)

In der Tagespresse war zu lesen, auf dem Weg nach Hamburg kommt die Bremer Hansekogge UBENA nach Stade. Mit der Abendflut sollte das Schiff in den Hafen einlaufen. Ein Ereignis, das es seit dem Mittelalter nicht mehr gegeben hatte. Also hin!

Auf der Straße durch die Marsch eben vor Stade fühlten wir uns doch leicht in das Mittelalter zurückversetzt. Über den Wiesen vor dem Deich der Schwinge zogen bedächtig die Masten zweier Besanewer, dahinter der mächtige Mast der Kogge mit Krähennest, hoch aufgeholter Rah und aufgetuchtem Segel. Welch ein Anblick!

Am Stader Hafen großes Gedränge an Bier- und Wurstbuden. Mittelalterliche Klänge ließ Ütze aus Flensburg mit seinen Mannen erschallen. Langsam glitt die Kogge in den Hafen. An Bord wurde es lebendig. Hatte ich gedacht, daß man Rundhölzer oder gar Kokosfender benutzen würde, so sah ich mich getäuscht. Mannshohe blaue Plastikfender werden über die Reling gehängt. Der Mann am Kontrollpult auf dem Oberdeck hantiert an allerlei Hebeln hin und her, ein tiefes Röhren ertönt, verbunden mit einer gewaltigen blauen Qualmwolke unter dem Heck. Das Achterschiff hebt sich aus dem Wasser, und die Kogge kommt schlagartig zum Stehen, dreht langsam nach backbord und legt an. Leinen werden an Land geworfen, und bald liegt das Schiff fest.

Nun habe ich Muße, mir das Schiff genauer anzusehen. Da ist der gewaltige Mast, fein säuberlich aus astreiner Oregonpine verleimt, keine einfache Lärche mit Knästen. Das Krähennest ist nur Attrappe, es hat keinen Boden. Beschläge geschweißt und hier und da aus Niro. In einem kurzen Gespräch mit einem Besatzungsmitglied frage ich, warum die tauenden nur abgeschmort und nicht wie nach Seemannsart mit genähten Taklingen versehen sind. Die Antwort: "Wozu?"

Eine Gangway wird an Land gebracht, und es werden Alu-Bierfässer an Deck gerollt. Türen an der Backbordseite öffnen sich, und hochmoderne Küchentechnik kommt in Sicht. Als mich einer der Schiffsleute, im modernen Cupperanzug, fragt, ob ich an Bord kommen möchte, und eine Diskussion darüber entbrennt, wie lange wohl die Koggen zur Hansezeit nach Amerika gebraucht haben, da wende ich mich mit Grausen.

Ewald Martens

Fritz Brunner, der für das PIEKFALL den "fertigen Takelmeister" ausgegraben hat, bemerkt zu den fachlichen Erklärungen in Heft 48:
"Der fertige Takelmeister erschien 1857 und ist höchst interessant! Selbst für mich, den gelernten Schiffszimmermann, stehen da Dinge drin, die mich öfter beschäftigt haben, z.B. wie die früher wohl zusammengesetzte Masten gebaut haben."
Und zu unserem süddeutschen Beitrag von der 1. Bodensee-Traditionswoche in Heft 46 meint er:
"Regelrecht mit Genuß habe ich den Bericht 'Regattieren auf dem Schwäbischen Meer' von Erwin Busch gelesen. Und zwar erstens, weil die schönen (!) Yachten, die wirkliche Kunstwerke des Bootsbauhandwerks sind, endlich 'aufwachen', und zweitens wegen des exzellenten Stils des Berichterstatters."

Friedrichschleuse Carolinensiel a. d. Nordsee

Von Gerhard Pastowski aus Einbeck erhielt die PIEKFALL-Redaktion ein ganz besonderes Foto:
"Die Ausgabe 48 ist gelungen und bot mir zum Feierabend einen abwechslungsreichen Lesespaß. Weiter so! - Zum Artikel 'Törnziel Carolinensiel' möchte ich als Ergänzung eine alte, interessante Aufnahme der Klappbrücke senden. Das Original des Fotos befindet sich im Familienbesitz, in Opas Album eingeklebt! Er ist dort geboren und aufgewachsen."

Anm. d. Red.: Auf dem Foto von G. Pastowski sieht man die alte Klappbrücke von Carolinensiel geöffnet beim Durchfahren eines Krabbenkutters. In PIEKFALL 43, S.7, zeigt der Abdruck aus dem "Anzeiger für Hadingerland" fast genau dieselbe Winterszene mit geschlossener Brücke. Ob das Foto auch von Opa Pastowski stammt? Übrigens ist die Brücke der Friedrichschleuse wieder voll in Betrieb, wie wir bereits mehrfach berichtet haben, und der Museumshafen Carolinensiel stets ein gastfreundlicher Anlaufpunkt. Gaffelfreunde sind willkommen.

IN ZWEI JAHREN ZWEI SCHIFFE

Anfang September saß ich in Bayern, die Alpen vor Augen, und kurierte meinen Rücken aus. Dieser Rücken war auch der Grund, daß wir unseren kleinen Ewer GALATEA von Buxtehude im Herbst 1988 verkauft haben. Im Sommer '89 befuhren wir Dänemark und Schweden mit dem Auto, immer schön die Küste entlang, denn ohne Wasser und Schiffe ging es nicht.
Dann kam der letzte Tag der Hamburger Bootsausstellung 1989. Am Stand des Museumshafens Oevelgönne lag ein Blatt Papier mit drei Fotos und folgendem Text: "Kleiner Ostseefischkutter, Eiche auf Eiche, noch nicht restauriert, 7,60 m lang, 2,50 m breit, 23 PS MWM Diesel, zu verkaufen." Auf den Fotos ein kleiner, schmucker Fischkutter mit rundem Heck und kleinem Steuerhaus. Beim Anblick des Steuerhauses dachte ich sofort an meinen Rücken und an eine neue Segelsaison.

Text und Bilder: Ewald Martens, Buxtehude

Das Schiff lag seit vier Jahren in Finkenwerder an Land und machte einen schlimmen Eindruck. Jedoch einmal herumgegangen, sich verlieben und entschließen zu kaufen dauerte drei Minuten. Es ist eine Mischung zwischen kleinem Colin Archer und Laxekutter und gesund im Holz. Ich kaufte das Schiff günstig auf.

Selten habe ich ein Schiff gesehen, was so fachmännisch vom Voreigner vermurkst war. Um es für den Transport leichter zu machen, schlachteten wir es vollkommen aus. Deck und Deckshaus runter, Ballast raus. Dieser Ballast hatte es aber in sich. Alte Eisenketten in Plastiktüten mit Klebeband verklebt, Kopfsteine und Gehwegplatten lose im Schiff, und weil es immer noch nicht genug war, losen Sand in Aldi-Tüten. Diese Mischung war zu einem großen Klumpen zusammengerostet. Eine Brechstange tat das Beste. Im Frühjahr 1990 holten wir das Schiff per Bootshänger zu uns nach Buxtehude.

Wieviel Gutes zwei Jahre Nichtsegeln haben können, sieht man daran, daß ich im Sommer 1990 anfing, den Giegewer MARGARETA VON BUXTEHUDE, Baujahr 1897, zu restaurieren. nach einem Jahr harter Arbeit nach Feierabend, an Sonn- und Feiertagen und in meinem Jahresurlaub war dann am 31.8.1991 der große Tag der MARGARETA. Ein Stapellauf wie selten, etwa 10.000 Zuschauer an zwei tagen, mit Feuerwerk, Wurst- und Bierbuden, Kinderkarussell usw. Den Glanzpunkt setzten die Freunde des Gaffelriggs, die mit drei Ewern und vielen anderen Schiffen zum Stapellauf gekommen waren.

Wer nun glaubt, ich hätte die Nase voll, hat sich geirrt. In einem Gespräch mit Volker Meier (Eigner des Kutters AURORA VON ALTONA) klärte er mich erst einmal auf, was wir uns da angelacht hatten. Ich wußte, daß unser Schiff 1948 in Neustadt an der Ostsee gebaut worden war. Da es zu der Zeit dort nur die Werft von Emil Götz gab, war klar, daß die AURORA mit Baujahr 1936 in Rügenwalde / Pommern und unser Schiff Geschwister sind. Emil Götz ist im Januar 1945 mit zwei Fischkuttern über die Ostsee nach Neustadt geflüchtet, wobei der geschleppte Kutter mit der gesamten Werftausrüstung im Sturm unterging. Wer die schönen Linien der AURORA kennt, muß wissen, daß Emil Götz nicht nur Fischkutter, sondern auch Jachten gebaut hat. Von diesen Händen ist auch unser Schiff gebaut und gestreichelt worden.

Im April 1992 ging es an das große Saubermachen des Schiffsinneren. Dabei stellten wir fest, daß das Schiff durch das lange Liegen an Land einigen Schaden genommen hatte. So waren an vielen Stellen die Nägel im Holz verrostet und hatten den Planken Lose gegeben. Da die Planken nur 2 cm dick, aber bis 24 cm breit sind, hatten sie sich an vielen Stellen von den Spanten gelöst und nach außen verworfen. Die Kalfaterung war rott und die Plankenkanten leicht angegangen. Neu kalfaten war bei einen Zentimeter breiten Nähten nicht möglich. Also

erst den Motor mit Stevenrohr und Welle raus. Die Bodenwrangen waren zum Teil nur mit einem langen Nagel am Kiel befestigt und alle lose. Die Bünn war schon trockengelegt, aber schlecht gemacht. Der Bünnbereich war von außen mit Blech benagelt. Die Bünn kam raus, die zirka 200 Löcher wurden später exakt ausgeproppt. Wie nun die Planken an die Spanten bringen? Denn die Nägel zogen nicht mehr. Also Radikalkur. Am 13. Mai fing ich mit dem Aufbauen an.

Mit einer Handkreissäge sägte ich gleichmäßig von beiden Plankenkanten zirka 5 mm ab, so daß eine Fuge von etwa 15 mm Breite entstand. Nun nahm ich zehn Schraubzwingen auseinander, um den Schaft von innen durchstecken zu können. Von außen kam das Gewindeteil wieder drauf, und so konnten wir die Planken fest an die Spanten drücken. An jedem Spant

wurde nun die Planke mit zwei V2A-Spaxschrauben 6x60 verschraubt. Beim Andrücken der Planken blieben die Nägel stehen, und der alte Fensterkitt sprang aus den Löchern. Die Schraubenlöcher proppte meine Frau Ingrid aus, wie sie es schon bei allen anderen Schiffen gemacht hatte. Die Nagellöcher ließen wir erst einmal so. Nachdem alle Planken fest verschraubt waren (zirka 1000 Schrauben), ging es an das Ausleimen der aufgesägten Plankennähte. Aus Lärche sägte ich Leisten von 15 x 22 mm und rund 2,20 m Länge und paßte sie in die Nähte ein. Auf Höhe der Spanten bohrte ich Nagellöcher vor, um das Herausspringen der Leisten zu verhindern. Als Leim wählte ich den PU-Leim von Ponal. Er ist zwar nicht seewasserfest, sondern nur "B 3", hat aber den Vorteil, daß er beim Aushärten aufschäumt. Dieser Leim ist in Dänemark und bei unseren Flensburger Gaffelfreunden bestens bekannt. Damit er beim Hineinschlagen der Leiste

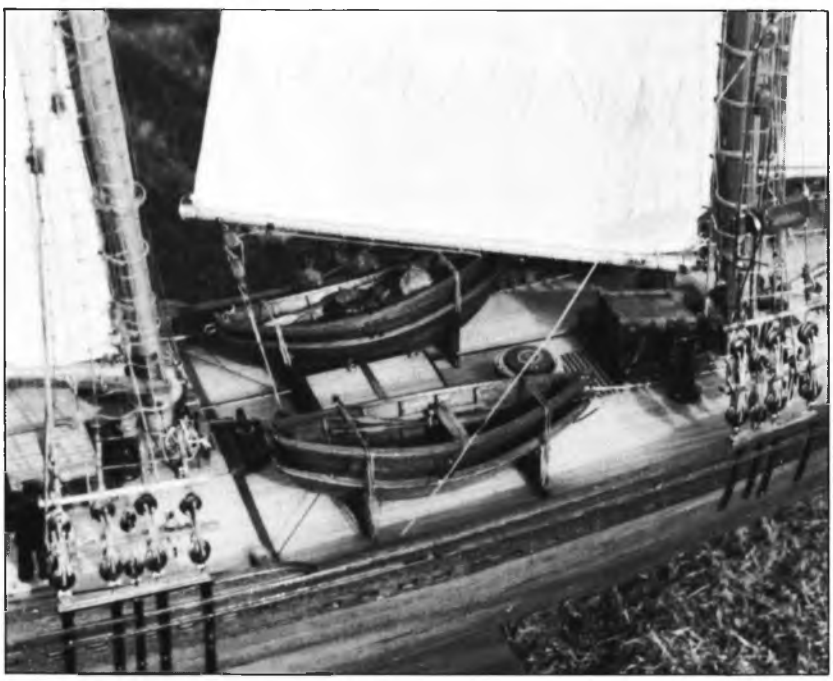
nicht an den Plankenkanten abstreift, hobelte ich an der Ober- und Unterseite der Leiste eine kleine Kehle, in die der Leim kam. Da PU-Leim hohe Feuchtigkeit zum Aushärten braucht, wischten wir die Leisten und Planken mit Wasser ein. Nun mußte es schnell gehen, denn bei Wärme und Feuchtigkeit schäumt der Leim nach einer Minute auf. Zuerst verzinkte Nägel in die Löcher gesteckt, Leisten anfeuchten, Leim aus der Spritzflasche aufgeben, Leiste in die Fuge und annageln. Nach drei Minuten ist alles vorbei, der PU-Leim schäumt innen und außen aus den noch so engen Fugen und hat die Fuge absolut abgedichtet. Die Aushärtung dauert 24 Stunden. Mit einem kleinen Winkelschleifer mit Gummiteller und Sandpapier, Körnung 40, schliff ich die Leisten außen bündig. Jetzt wurden die Nägel versenkt. Einen Setzhammer draufhalten und mit einem Drei-Kilo-Vorschlaghammer geschlagen. Im Schiff saß der dritte Mann und hielt mit einem 7,5 Kilo schweren Hammer gegen die Spanten. Der Zeitaufwand für eine Plankennaht, mit aufsägen, Leisten einpassen und einleimen, betrug etwa eine Stunde und 40 Minuten.
Innerhalb eines Tages habe ich dann mit einem Putzhobel die Außenhaut oberhalb der wasserlinie glattgehobelt, und das bei einer Temperatur von 28 Grad! Die angerosteten Nagelköpfe habe ich alle einzeln mit einer kleinen Sandstrahlpistole gesandstrahlt, damit die Spachtelmasse hält und später keine Rostspuren durch die Farbe schlägt. Die Spachtelmasse rührte ich aus Epoxyharz und Holzschleifstaub an. Dieses Verfahren habe ich schon mehrfach angewendet, und etwas Besseres kenne ich nicht. Nach 24 Stunden wieder Winkelschleifer usw, aber mit Körnung 100, damit es schön glatt wird. Die Löcher von der Blechbenagelung habe ich mit in AW-100-Leim getauchten Zahnstochern zugemacht und mit übergespachtelt. Aus den losen Bodenwrangen habe ich die verrosteten Bolzen mit Gewalt rausgetrieben und durch selbstgebaute Nirobolzen von 16 x 320 mm ersetzt. Nachdem untenherum alles fertig war, ging es jetzt an die Poller und Schanzstützen, insgesamt 18 Stück. Diese Arbeit beanspruchte ein Wochenende. Auch diese Schanzstützen und Poller wurden mit einer Mischung aus Epoxyharz und Schleifstaub angesetzt und von außen durch die Planken verschraubt. Nun folgte eine Scheuerleiste aus Lärche von 45 x 26 mm, unten abgeschrägt. Mit gleicher Mischung, nur etwas dünner, wurde die ungehobelte Leiste angeleimt.
Nach einem letzten Feinschliff von Hand wurde der Wasserpass abgeklebt und an einem Tag auf das Unterwasserschiff fünfmal Teerepoxy, einmal Silberprimocon und einmal Antifouling rot aufgebracht. Das Überwasserschiff bekam einmal Imprägniergrund mit Bläueschutz und - mit je einem Tag Abstand - zwei Schichten Kunstharz-Vorstreichfarbe. Die Lackfarbe werden wir uns aus Skagen holen, denn unser kleiner kutter soll skagenblau werden. Alle diese Arbeiten waren vom Hochsommerwetter begünstigt und dauerten vom 13. Mai bis zum 20. August 1992.

Kleine Schiffe - Grosse Namen

Fotos (5): Monika Kludas

Vom Original kaum zu unterscheiden: Bug des Neufundlandschoners "Elsie"

Über fünf Jahre sollte der Goldschiffe-Preis des Deutschen Schiffahrtsmuseums Bremerhaven ausgesegelt werden und bei der letzten Veranstaltung endgültig an die Sieger gehen. Die Ehrung betraf keine geringeren Schiffe wie die "Pamir", die "Grönland", den Ewer "John Harry" aus Kolmar und die Yacht "Ashanti". Moment, werden jetzt einige sagen, die "Pamir" ist doch längst untergegangen. Stimmt, die Original-Viermastbark ja. Aber hier ist die Rede von der Mini-Sail, bei der originalgetreue Modelle um die Wette segeln. Und zwar nicht so welche, die rein auf Geschwindigkeit gebaut sind, sondern echte Schwesterschiffe vom Belegnagel bis zum Reffgattchen, vom Sextant bis zur Seitenschwertwinde.



Handgemacht bis ins kleinste Detail: Dories mit Angelausrüstung auf dem Stabdeck der "Elsie"

Segel und Ruder der "Elsie" werden elektronisch bedient.

Die norwegische Jagt "Grönland" in bestechender Genauigkeit. Die Toppsegel werden per eingebauten Motoren gefurlt.

Der Ewer "John Harry" aus Kolmar hat hier Pate gestanden. An Bord sind auch der Schiffer und sein Knecht präsent.

Es war schon ein tolles Bild, wie die 23 Segler auf den komplizierten Parcours gingen. Mit Elektronik vollgestopft können sie die Schoten dichtgeknallt aufkreuzen, halsen, bei Starkwind (für die Kleinen schon bei vier Windstärken kritisch) auf Knopfdruck Segel bergen und sauber am Anleger aufstoppen. Das Beste aber ist die sauber ausgeführte Arbeit, mit der jedes Modell in Hunderten, ja Tausenden von Stunden angefertigt wurde. Vieles vom Zubehör ist im üblichen Modellbauhandel gar nicht erhältlich und muß mühsam mit speziellem Kleinstwerkzeug angefertigt werden. Von ebensolcher Bedeutung ist, daß alle Details auch dem Original entsprechen bzw. dem Typ, der nachgebaut wurde.
So manch ein Trick wird angewandt, um die komplizierte Takelage mit den Elektromotoren in den Griff zu bekommen. Die "Pamir" besitzt deshalb einteilige, drehbare Masten, was die Brassenbedienung erspart, sie laufen endlos. Drei Jahre hat Andreas Bendersen an dem Viermaster gearbeitet. Der Neufundlandschoner "Elsie" besteht aus Eiche, an Deck sind winzige Dories gelascht, der Bug ist schön verziert. Jeder kleinste Zahn der Ankerwinde, jeder Mikroblock und alle Mastringe sind selbstgefertigt.
Das schwierigste Unternehmen ist immer, die tatsächliche Leinenführung mit den Anforderungen der automatischen Bedienung in Einklang zu bringen, und es muß natürlich auch gut aussehen.
Bei der Lübecker Mini-Sail gab es ein Wikingerschiff, eine Hansekogge, ein Zeesboot, einen Kurischen Reisekahn, zwei Bristol Pilot Cutters, drei Neufundlandschoner und weitere Kutter und Yachten.
Die Vereinigung Mini Sail zählt derzeit etwa 200 Mitglieder im deutschsprachigen Raum. Obmann der Interessengemeinschaft ist Gerd Neumann, Stümpferweg 9, 6406 Hosenfeld/Fulda.

Monika Kludas

Künftig mehr Zusammenarbeit auf europäischer Ebene verabredet

COMMON EUROPEAN MARITIME HERITAGE CONGRESS

31.August - 4.September 1992 in Amsterdam

Die Niederlande sind das europäische Land mit den meisten historischen Schiffen in privatem Besitz.Etwa 2000 ehemalige Berufsfahrzeuge, also ungefähr zehnmal soviel wie z.B. in Dänemark oder Deutschland, werden von privaten Eignern restauriert und in Fahrt gehalten.Es existieren mehrere, meist auf einen bestimmten Schiffstyp bezogene Vereinigungen, in denen die meisten dieser Eigner organisiert sind, sowie ein Dachverband, die Federatie Oud-Nederlandse Vaartuigen (FONV).In den Jahren 1989 und 1991 veranstaltete das Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam mit diesen Vereinigungen Symposien, auf denen über die Gründung von Museumshäfen, Finanzierungsmöglichkeiten für Restaurierungen, zentrale Registrierung und den Zusammenhang mit dem Tourismus gesprochen wurde.

Die positiven Erfahrungen dieser Symposien und die fortschreitende europäische Vereinigung brachte das Nederlands Scheepvaartmuseum auf die Idee, zu einem europäischen Kongress einzuladen, auf dem in erster Linie private Eigner historischer Schiffe vertreten sein sollten.Die finanzielle Unterstützung der EG-Kommission und des niederländischer Kulturministeriums konnten gewonnen werden, und so trafen sich in den ersten Septembertagen etwa 90 Teilnehmer aus den EG-Ländern sowie Norwegen, Schweden, Finnland und Rußland in Amsterdam, um sich gegenseitig über ihre Situation zu informieren und Erfahrungen über finanzielle, steuerliche und administrative Rahmenbedingungen austzutauschen.

Eingeladen worden waren Vertreter der wichtigsten nationalen Privateignerorganisationen, wie z.B. der Traeskibs Sammenslutningen (DK), Sveriges Segelfartygsförening (S), Arbeitsgemeinschaft Deutscher Museumshäfen (D), aber auch Mitarbeiter von Schiffahrtsmuseen.Im Vorfeld des Kongresses hatten eine holländische Marktforschungsgesellschaft und das International Council on Monuments and Sites (ICOMOS) eine europaweite Fragebogenstudie über Bestand, Organisation, gesetzliche und finanzielle Randbedingungen von historischen Schiffen in Privatbesitz durchgeführt, deren Ergebnisse auf dem Kongress vorgestellt wurden.

Die Studie, aber vor allem auch die einzelnen Ländervorträge machten das "Nord-Süd-Gefälle", das in Europa hinsichtlich der privaten Museumsschiffe besteht, sehr deutlich. Während in Holland, aber auch in Schweden, Dänemark, Norwegen und Deutschland eine große Zahl von historischen Fahrzeugen von Privatleuten oder Vereinen restauriert und gefahren wird, kümmern sich vor allem in den Mittelmeerländern und in Portugal fast ausschließlich die Schiffahrtsmuseen um die Erhaltung alter Schiffe, deren Anzahl dort auch wesentlich geringer ist (der griechische Referent z.B. hatte in seinem Vortrag genügend Zeit um alle gut und schlecht restaurierten Schiffe seines Landes namentlich vorzustellen und ausführlich zu erklären !).Während im Norden die Eigner eigene Organisationen aufgebaut haben und auch über die Grenzen hinweg rege Kontakte untereinander pflegen, sind im Süden, aber auch in Großbritannien und Frankreich, die Schiffahrtsmuseen oft die Schaltstellen, dieses ist sicherlich auch ein Spiegel der Wohlstands-und Freizeitgesellschaft im Norden Europas.

Ein bunt gesprenkeltes Bild ergab sich bei der Gegenüberstellung der steuerlichen und administrativen Rahmenbedingungen.Große Beachtung fanden die in Deutschland unter wesentlicher Beteiligung der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Museeumshäfen ausgehandelten Sonderregelungen zur Schiffssicherheit historischer Wasserfahrzeuge. Bei der bevorstehenden Harmonisierung des EG-Rechts ist insgesamt große Aufmerksamkeit geboten, um Nachteile für unsere Schiffe zu verhindern.Mitgestaltung und aktive "Einmischung" wären sicherlich sinnvoll.

Längerfristig, so waren sich die Teilnehmer des Kongresses einig, soll eine Art "europäischer Dachverband" der Eigner und Vereinigungen historischer Schiffe ins Leben gerufen werden, um diese "Einmischung" zu versuchen, um der EG-Kommission einen Ansprechpartner zu bieten, vor allem aber um künftig einen engeren Erfahrungsaustausch zu pflegen.Bis zu einem nächsten Kongress in ca. 3 Jahren soll eine locker zusammengesetzte Arbeitsgruppe unter Leitung von Richard Foster (Merseyside Museum Liverpool), Michael vom Baur (AGDM) und Henk Dessens (Nederlands Scheepvaartmuseum) gemeinsam interessierende Themenschwerpunkte für einen solchen Verband abklären und mögliche Gefahren aus der EG-Gesetzgebung identifizieren.Die Kosten für das Sekretariat dieser Arbeitsgruppe, den"gemeinsamen Briefkasten", den Henk Dessens wahrnehmen wird, trägt dankenswerterweise für die nächsten 3 Jahre das Scheepvaartmuseum in Amsterdam.

Durch die mit vielen Dias ausgestatteten Ländervorträge bot der Kongreß eine gute Übersicht über die "europäische Szene".Neben dem eigentlichen Kongreßprogramm wurden die Museumshäfen in Rotterdam (mit der dortigen Werft), Gouda und Leiden sowie das Freilichtmuseum in Enkhuizen (incl. Segeltörn auf dem Ijsselmeer) besucht.Die jeweiligen Stadtväter ließen es sich nicht nehmen, die Kongreßteilnehmer auf Empfängen mehr oder weniger fürstlich zu bewirten.Dabei ergab sich dann manche Gelegenheit, alte Bekanntschaften aufzufrischen oder neue zu knüpfen.Alles in allem eine gelungene und bei aller kulturministeriellen Professionalität doch sehr persönlich organisierte Veranstaltung, bei der der Autor neben zwei dithmarscher Enthusiastinnen leider der einzige deutsche Teilnehmer war.

Michael vom Baur, Flensburg

Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Museumshäfen ist zu erreichen unter der Adresse des Museumshafen Flensburg e.V. (siehe Heftrückseite).

Deutsch-dänische Freundschaft

Von Tilman Muthesius, Potsdam

Am ersten Wochenende im August (wie jedes Jahr) trafen sich in Marstal auf Aerö die Freunde der Drivkvasen und Zeesenboote.
unter anderem um den kleineren Booten die weite Anreise nach Ostdänemark zu ersparen, organisierten Ebbe "Badebygger", Museums Kromann, Turist Knud, Nils Erik und Ulf Brammer das diesjährige Treffen in der dänischen Südsee, mit dieser alle Ehre machendem Wetter. Am Freitag wurde ein Zelt erstellt und die Biertheke mit Tischen und Bänken darunter aufgebaut, außerdem Ebbes Werft besichtigt. Etwa 10 Kvasen und Zeesen sowie einige andere Holzboote lagen im kleinen alten Fischerhafen zwischen den Trockendocks vertäut. Samstagmittag, nach allen möglichen offiziellen und privaten Gesprächen, segelten wir gemeinsam nördlich des Hafens 2mal ein Dreieck von insgesamt ca. 9 sm. Trotz Zeitstart gab es spannende Duelle, vor allem an der Luvtonne. Bei 6-10m/s SO-Wind bot sich für 3 Stunden die typische Silhouette der Segel auf dem idealen, geschützten Revier. Nach der Siegerehrung mit vielen vom Seefahrtsmuseum gestifteten Preisen begann ein langer Abend mit Grill und Salat und Bier und Wein... in fröhlicher dänisch-deutscher Runde unterm Zelt. Nach kurzer Nacht und spätem Aufstehen folgten viele einer extra Führung durchs Seefahrtsmuseum, welches zwei der schönsten Drivkvasenmodelle beherbergt, neben 1 Million anderer Exponate.
Auf Wiedersehen im nächsten Jahr am 1. Augustwochenende in Praestö, Südseeland.
Ergebnisse der Drivkvasen und Zeesenboote

10	"Laura"	Kopenhagen	5	"Klara"	Potsdam
9	"Beth"	Bregnör	4	"Annegret"	Warnemünde
8	"Anne Karoline"	Svendborg	3	"Holzerland"	Bodstedt
7	"Anne Hedvig"	Marstal	2	"Nordstern"	Bodstedt
6	"Nils"	Bodstedt	1	"Victoria"	Roskilde

Käpt'n Kid auf großer Fahrt

Segeln auf dem Schoner "Ruden" ist für die Kinder ein Lichtblick in ihrem Alltag mit Asthma und Allergie.

Foto: Walter Ribbeck

"Das wird wohl mein Stammplatz werden", verkündet der achtjährige Steppke, als er zu uns an Bord kommt, setzt sich ins Ruderloch und läßt die Pinne nicht mehr los! Über seine sonnenverbrannten Ohrenränder stülpe ich ihm einen Topfhut irgendeiner Segelwoche, und dann fängt er an, Kommandos zu geben. (Später bringt ihm das den Ökelnamen "Käpt'n" ein.)
Er gehört zu einer 80 Mann starken Gruppe von Kindern, mit denen eine Handvoll alter Schiffe in See gehen wird. Die Kinder kommen aus ganz Deutschland und haben alle zusammen ein sehr schweres Problem: Sie leiden unter Asthma und Bronchialkrankheiten. Schon im dritten Jahr segeln kranke Kinder an Bord alter Schiffe in Etappen durch die vorpommerschen Gewässer um Rügen und Greifswald. Das natürliche Heilmittel "Seeklima" und das Erlebnis Segeln läßt sie ein paar Tage ihre Leiden leichter ertragen und in den Hintergrund treten.
Initiator der viertägigen Fahrt ist der Eigner des Lotsenschoners "RUDEN", Ulrich Müther aus Binz auf Rügen. Kurz nach der Wende, im November 1989, verlor er seinen Sohn - der junge Augenarzt starb an einem Asthmaanfall. Aus diesem tragischen Geschehen heraus entstand beim Vater, einem sonst gestreßten Bauunternehmer, der Wunsch, anderen leidenden Kindern und Jugendlichen Heilung durch segelsportliche Betätigung im Ostseeklima zu bringen.
Medizinisch betreut wird diese Fahrt durch ein Ärzteteam der Universität Greifswald und der Fachklinik Garz, einem Jugenddorf für allergie- und asthmakranke Kinder auf Rügen.
Seemännischen Beistand gibt das Wasser- und Schiffahrtsamt Stralsund unter anderem mit einem Begleitboot, einem kleinen Wohnschiff und Rettungsmitteln. Die erste Etappe, die Anfang Juli von Saßnitz über See in den Greifswalder Bodden führte, wurde vom Saßnitzer Seenotrettungskreuzer begleitet. Zur Freude der Kinder zeigten die Rettungsmänner während der Fahrt einiges aus ihrer "Trickkiste", unter anderem auch das Aussetzen des Tochterbootes.
Die große Resonanz des Segeltörns drückt sich in Besuchen prominenter Gäste aus, die auch mal die eine oder andere Etappe der Fahrt als "Deckshand" mit an Bord sind. So der Sozialminister von Mecklenburg-Vorpommern, Vertreter der Bundesmarine, Bundestagsabgeordnete und natürlich Kommunalpolitiker aus Mecklenburg-Vorpommern.
Die deutschen Traditionssegler, die in diesem Jahr an der Gedächtnisfahrt teilnahmen, waren der Lotsenschoner RUDEN aus Binz, Schoner SOLVANG aus Breege, die Zeesboote SUNDDRIEWER und MUTTLÄNDER, der Jollenkreuzer SCALAR aus Greifswald und der Gaffelkutter GOOD INTENT aus Hamburg. Sie wurden verstärkt durch die dänische Toldkrydsjagt Nr. XVI VIKING aus Svendborg und einen schwedischen Spitzgatter. Spontan schloß sich ein englischer Segelfreund an, der seinen Cornish Crabber einhand durch die rügenschen Gewässer steuerte.
Bei herrlichem Sommerwetter und meist schwachen Winden wurden die einzelnen Etappen Saßnitz-Seedorf-Lauterbach-Insel Vilm-Greifswald abgesegelt, wobei in jedem Hafen hilfreiche Sponsoren den Kindern liebevoll kleine Hafenfeste organisierten. Für den Juli '93 ist natürlich wieder die CHRISTIAN-MÜTHER-GEDÄCHTNISFAHRT in der Planung, und da sie als Zubringertörn für das Gaffelrigg-Treffen in Greifswald-Wieck gesegelt wird, sind "Neulinge" unter den alten Schiffen sehr gefragt. Aber auch moderne Yachten werden nicht aus der Flottille gejagt, der humanitäre Gedanke der Fahrt läßt mal den Streit zwischen den richtigen Schiffen und den Plastikbechern vergessen. Und auch im nächsten Jahr ist wieder ein Besuch auf der früher durch Honnecker und heute durch den Umweltschutz verbotenen Insel Vilm möglich - mit Sondererlaubnis. Zusätzliche Kosten entstehen auch nicht, die Schiffe werden verproviantiert und liegen natürlich kostenlos in den Häfen. Und alle anderen kleinen Sorgen machen die gemeinsamen Stunden mit den glücklichen Kindern wieder vergessen!
Wer also Interesse an diesem Unternehmen hat und mit seinem Schiff dabeisein möchte, damit diesen Kindern geholfen werden kann, melde sich bei
Ulrich Müther
Pantower Weg 9
O-2337 Binz a. Rügen
Tel. (Binz) 03 83 93 - 2219 oder -5151.
Treffpunkt ist wieder der Hafen Saßnitz, wo auch ein kleines "Gafflerfest" steigt, allerdings ohne Bierzelt, Disco und Menschenmassen! Wir freuen uns schon wieder auf die Tage mit den Kindern an Bord.

Walter Ribbeck
Zeesboot SUNDDRIEWER

Notizen aus dem umfangreichen Pressespiegel von Joachim Kaiser:

Wenigen aus der Szene ist es noch nicht bekannt: Glückstadt besitzt nunmehr das "wahrscheinlich älteste Segelschiff deutscher Herkunft".

Die „Rigmor"

Hier einige Daten des Kielschiffes "Rig mor":

ca.	1860 - 1870	auf der Glückstädter Bauwerft Schröder als kaiserlicher Zollkutter gebaut,
	1887	ausgemustert und als Zollkutter a.d. Elbe,
	1920	als Steinfischer-Fahrzeug in Dänemark,
	1924	Einbau eines Glühkopfmotors Gideon Einzylinder, 22 PS,
	1978	Einbau eines Buhk-Diesel-Motors, 80 PS.

Länge: 15 m
Tiefgang: 1,5 m

Ladevermögen: 35 To.

(sk)

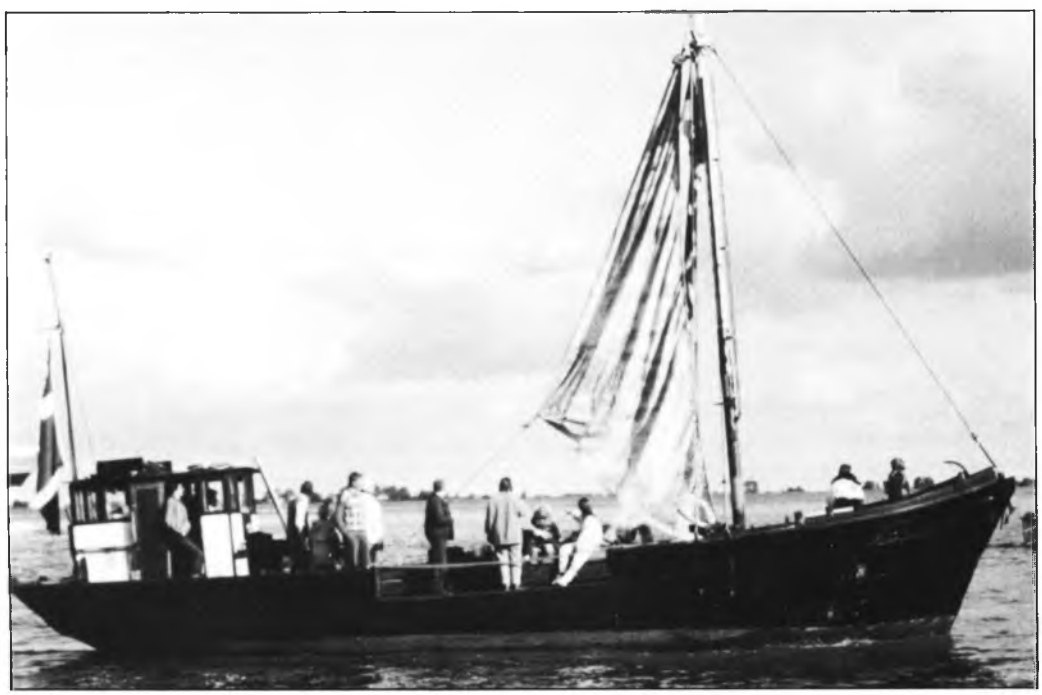


Foto: HK

Halb Fisch, halb Fracht? Die "Rigmor" hat von jedem etwas: Kutterheck und überfallenden Vorsteven, früher sogar noch Seitenschwerter und Ewertakelung. Also ein perfekt getarnter Zollkreuzer. (Fortsetzung folgt)

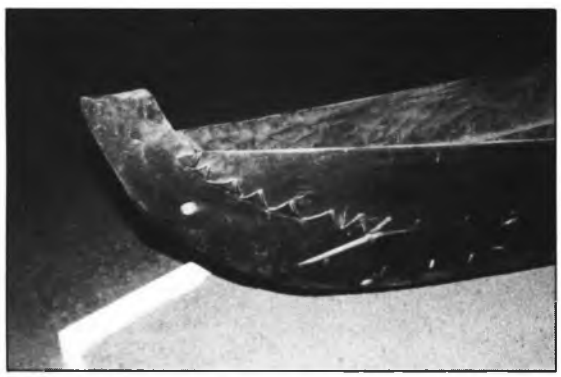
Bootsbau über dem Polarkreis

Ein Bericht von der 1. Internationalen Wooden Boat Show in Kotka / Finnland

Schimmerndes Holz und der Duft nach Teer zogen die Besucher des Hafenfestes in Kotka magisch an. Zu bewundern gab es nicht nur ein Dutzend Traditionssegler, die in einer Flotte von 50 Schiffen am Tall Ships Race nach Tallinn teilnahmen. Auch eine große Gruppe klassischer Holzyachten lag malerisch an Schwimmstegen vertäut. Das Non-plus-ultra jedoch war die Ausstellung in der Lagerhalle an der Pier. Schwarze und braune Rümpfe, geteert, lackiert, ölgetränkt, und rote oder weiße Segel, Fotos, Modelle, Kies und Schilf boten eine Kulisse, die das Herz des Gaffelriggers höher schlagen läßt. Wahrhaft historisch muteten die dunklen Strandboote aus Estland an, von denen es 1940 noch 2200 Stück unter Motor gab. Seit dem 19. Jahrhundert werden sie vor den Fischerhütten gebaut, mit Gaffel oder Spriet getakelt, mit Rudern oder Motoren versehen. Eine Tafel mit alten Fotos informiert außerdem, daß zwischen 1913 und 1930 von Estland aus noch 200 Galeassen in Gebrauch waren. Etwa ein Viertel der Hallenfläche nehmen nachgebaute Boote aus dem Museum in Helsinki ein. Da ist die Laiva-Jolle von Konstrukteur Af Chapman, ein drei Meter langes Segelboot, dessen Planken vom Boden aus diagonal zum Setzbord laufen. Daneben ein 2,70 Meter langer Bodenplankenkahn von 1800. Den Altersrekord bricht die "Prinsessan Ruusunen", 1976 gefunden und mit der C14-Methode auf das 11. Jahrhundert datiert. Ihre Planken sind an den Steven zusätzlich "festgenäht", die Spanten sorgfältig über die Klinker angepaßt als weitere Auflagefläche. Als Dollen wachsen Äste aus dem grob gehobelten Halbrundholz, das den bildet. Und dann ist da noch ein Blockstevenboot aus dem 13. Jahrhundert. Es besteht aus einem einbaumartigen Boden, auf den der breite Steven aus einem Stück aufgesetzt und zwei Plankengänge Z-förmig angeschlossen sind. Alle Teile sind miteinander im Zickzackstich vernäht!

Am Ende einer unauffälligen Gruppe von neuzeitlichen Ruderbooten entdecke ich das "Teno Boot": Hellbraun, matt gefirnißt, mit wunderschön abgerundeten Kanten und einem Steven, der in gewagtem Schwung die Planken überragt. Seine sieben Meter Länge werden von drei durchgehenden Plankengängen gebildet, die von elf Spanten verstärkt sind. Der Schergang ist auf Höhe des ersten Drittels gedoppelt - eine weitere Verstärkung. Hier liegt auch die größte Breite mit 1,08 Metern. Der dreieckige, gerade Achtersteven ist ein Zugeständnis an die Befestigung eines Außenborders; früher waren die Ruderboote Doppelender.
Ihre Einsatzorte sind die turbulenten Flüsse Lapplands, zwischen dem Altaelv in Norwegen bis zum Tenojoki und hinunter nach Mittelfinnland dienen die stabilen Fahrzeuge zum Fischen oder zum Transport, meistens von Touristen. Die Fischer arbeiten mit Stellnetzen im Fluß, die bis zu 30 Meter lang und vier Meter tief den Lachs bei seinen Wanderungen umgarnen. Zu Zeiten, als sich das Leben ausschließlich auf Rentierschlitten und Booten abspielte, waren zwei bis drei Mann oft wochenlang unterwegs, um an den Flußmündungen die großen Frachtsegler aufzusuchen und mit ihnen Handelsware zu tauschen: Felle und Rentierfleisch gegen andere Lebensmittel und Gebrauchsgegenstände. Auf dem Rückweg besuchte man die Siedlungen am Fluß, traf Verwandte und tauschte auch hier die Waren. Fortbewegt wurden die Tenoboote ursprünglich mit Rudern, die in Lederösen auf dem Schergang befestigt waren. So verhinderte man, daß beim Fischen das Netz unklar kam. Aus diesem Grund wird übrigens die oberste Planke auch von innen aufgesetzt! Auf schwierigen Flußabschnitten wie in den zahlreichen Stromschnellen, mußte das Boot entweder gestakt oder getragen werden. Solch ein Siebenmeter-Boot wiegt nicht mehr als 90 Kilogramm, es ist also leicht von zwei Personen anzuheben. Das verwendete Holz ist arktische Kiefer, ein sehr langsam wachsendes Holz mit äußerst dicht stehenden Jahresringen. Das verleiht ihm Stabilität und hält dennoch das Gewicht

Das Teno-Boot (l.) dient zum Fischen in Lappland. Das Netz kann sich nirgendwo verhaken (u.).



Der Steven des Kahns geht in den einbaumartigen Boden über (o.). "Prinsessan Ruusunen" aus dem 11. Jahrhundert (r.)

Fotos (4): Monika Kludas

gering. Die Planken, die aus einem bis zu 300 Jahre alten Baum gesägt werden, sind manchmal acht Meter lang und 30 Zentimeter breit.
Die beiden Bootsbauer, Jouni Laiti aus Utsjoki und Knut Tiemann, der vor rund 25 Jahren aus Köln nach Lappland zog, haben ihren eigenen Dampfkasten für die Planken konstruiert. Sie stellen auch das Pech für den Firnis selbst her: In ein Erdloch werden Äste und Stämme aufgeschichtet, darüber zündet man ein Feuer an und deckt es wie einen Kohlenmeiler ab. Aus dem Holz tropft dann das Pech heraus. Dieser Holzschutz ist allerdings nur für Boote im Süßwasser geeignet.
In der kleinen Zweimannwerft, deren schöner Name "Tenon Vene" - Boote vom Teno - ist, produzieren Jouni und Knut Boote von fünf bis 15 Metern Länge, im Winter zusätzlich Rentierschlitten. Sie beteiligen sich an den monatelangen Ausscheidungen der Herden, machen nebenbei noch diese oder jene Arbeit. Auf dem 69. Breitengrad, wo im Sommer zwei Monate lang die Sonne nicht untergeht, im Winter sich dafür ebensolange nicht blicken läßt, sind die Menschen auf vielfältige Einkünfte angewiesen. Boote werden aber immer gebaut, das ganze Jahr über.
Das ausgestellte Boot erhielt in Kotka die Auszeichnung "Most beautiful boat of the show" - und konnte deshalb eine 2300 Kilometer lange Reise auf einem Trailer und per Bahn nach Hamburg antreten. Dort repräsentierte das Schmuckstück die finnische Bootsbaukunst auf der 1. Nordeuropäischen Handwerksmesse. Obwohl die eigentliche Bootsmesse noch bevorstand, erregte "Tenon Vene" doch große Aufmerksamkeit. Und nicht nur, weil Jouni in seiner traditionellen Tracht der Lappen angetreten war.

Tenon Vene (Jouni Laiti und Knut Tiemann)
SF-99980 Utsjoki, Finnland / Suomi
Tel. 00358-697-71412, Fax: -71425

Monika Kludas

Die wundersame Rettung eines Elb-Ewers vor dem Ende als Ponton

Erfreuliches zum Verständnis denkmalgeschützter schwimmender Museums- und Traditionsschiffe ist aus Buxtehude zu erfahren. Dort wurde der Förderverein Altstadt Buxtehude als Eigner des restaurierten Ewers "Margaretha" aufgefordert, am Wettbewerb des Niedersächsischen Sparkassenverbandes zur Restaurierung denkmalgeschützter Objekte teilzunehmen. Im folgenden Beitrag von Ewald Martens geben wir den begleitenden Bericht des Fördervereins zur Bewerbung mit der "Margaretha" wieder. Er stellt eine Ergänzung der Kurzbeschreibung in PIEKFALL 45 dar und gibt weitere detaillierte Auskünfte über die Geschichte des Ewers und die Maßnahmen, die für seine originalgetreue Wiederherstellung nötig waren.

Das Ergebnis des Wettbewerbs stand bei Redaktionsschluß noch nicht fest - wir werden berichten.

Der Ewer

Über Jahrhunderte war der "Ewer" das typische Frachtschiff der Niederelbe und der der Nordseeküste vorgelagerten Wattengebieten von Dänemark bis Holland. Durch die plattbodige Bauart waren die Ewer in der Lage, sich den durch Ebbe und Flut ständig ändernden Wasserverhältnissen, die Reviere zu befahren. Die Bezeichnung "Ewer" taucht zum ersten Mal im Mai 1251 in einem flanderischen Zolltarif und 1299 im Hamburger Verpfändungsbuch auf.
Aus den unterschiedlichen Schreibweisen des Mittelniederdeutschen wie envar, eenvar, envare läßt sich ableiten, daß das Fahrzeug "een var" ein Schiff ist, daß mit nur einem Mast von einem Mann gefahren wurde.

Um 1820 kamen die ersten zweimastigen Ewer auf, doch waren weder einmastige noch zweimastige Ewer an eine Größe gebunden.
Bis ca. 1880 wurden ausschließlich hölzerne Ewer gebaut. Die rapide Verknappung von eichenem Schiffbauholz und das steigende Angebot von Eisen, sowie das Erscheinen der ersten englischen eisernen Schiffe auf der Elbe, veranlaßte zuerst einige wenige Schiffbaumeister,sich dem neuen Werkstoff Eisen zuzuwenden.

Viel skeptischer waren die Schiffer selbst, denn ein Schiff aus 8 mm Eisenplatten konnte nach ihrer Meinung nicht so fest sein wie eins mit 10 - 12 cm starkem Holzboden und 6 cm Seitenplanken.
In dieser Übergangszeit baute man die Ewer wie bisher mit einem 10 - 12 cm starken Boden aus Fichten- oder Kiefernholz und 14 - 16 cm starken eichenen Bodenspanten, während die Seitenspanten aus Winkeleisen sowie Seitenplanken und Deck aus 6 - 8 mm Eisenplatten waren.

Fotos (3): Ewald Martens

Die fertig restaurierte "Margaretha" wartet auf den Kran.

Am 11. November 1896 unterzeichneten der Buxtehuder Schiffer Nikolaus Ecks und der Elmshorner Schiffbaumeister D.W. Kremer Sohn einen Vertrag um den Bau eines eisernen Giegewers (einmastig) mit Holzboden.

Bodenlänge 53 Fuß
Bodenbreite 11 1/2 Fuß
Decksbreite 15 Fuß
Tiefe von Deck bis Oberkante Boden 5 Fuß
- Alles Hambürger Maaß -

Es folgen die weiteren Aufstellungen anderer Positionen und Maße sowie die Zahlungsbedingungen.
Der Preis wurde mit 5.150,-- Goldmark vereinbart.
Die Lieferzeit wurde mit Juni 1897 angegeben.

Nach einigen Abschlagzahlungen war am 11. Mai 1897 der Stapellauf und die Übergabe. Nachdem die Abschlußrechnung beglichen war, wurde der vom königlichen Notar Ernst Theodor Lamp ausgestellte Bielbrief dem Schiffer Nikolaus Ecks als Eigentumsurkunde überreicht. Benannt wurde der Ewer auf den Namen "Margareta".

Im Herbst 1898 muß der Ewer eine schwere Havarie am Vorschiff gehabt haben. Aus einer Rechnung der Hamburger Werft "Gunther + Götze" geht hervor, daß fast das ganze Vorschiff erneuert und repariert wurde. Wenn man bei den Neubaukosten von 5.150,-- Goldmark die Reparaturkosten von 1.956,25 Goldmark dagegenhält, kann man sich den Umfang des Schadens vorstellen. Auffallend ist die Tatsache, daß alle Rechnungen, die in den ca. 50 Jahren im Zusammenhang mit dem Ewer "Margareta" ausgestellt wurden, immer innerhalb von 3 Tagen beglichen waren.

Nach dem Tode von Nikolaus Ecks, am 16. Februar 1900, übernahm sein Bruder Diedrich Ecks den Ewer und zahlte die Mutter und 3 Schwestern als Erben aus.

Im ersten Weltkrieg wurde D. Ecks zur Marine eingezogen und auf den Kreuzer "Siegfried" versetzt. Der Ewer lag bis Kriegsende auf, wurde aber schon 1918 wieder flottgemacht.

In den folgenden Jahren segelte D. Ecks mit seiner Frau als Besatzung, hauptsächlich auf der Elbe mit Nebenflüssen, mit allen greifbaren Frachten, denn die Zeiten waren schlecht.

Im April 1922 ging Frau Ecks von Bord, weil ihr Sohn Siegfried Ostern 1922 zur Schule mußte.

In dem noch vorhandenen Lohnbuch der "Margareta" ist ab 20.04.1922 Alfred Harmsen als Schifferknecht, so wurden die Schiffsjungen in der Kleinschiffahrt genannt, eingetragen, der Frau Ecks als Besatzungsmitglied ablöste. In diesem Lohnbuch findet sich 1925 der Name meines Vaters wieder. Von ihm weiß ich, daß zu seiner Zeit ein 18 PS 1-Zylinder Glühkopfmotor bei Sietas in Neuenfelde eingebaut wurde.

Von nun an wurde aus dem Segelschiff ein Motorschiff. Die Takelage und Seitenschwerter wurden von Bord genommen. Die Ruderpinne gegen eine Radsteuerung ausgetauscht. Als letztes wurde die Ladeluke bis weit vor die Mastposition vergrößert. Da die Maschine in die Eignerkajüte eingebaut wurde, zog der Schiffer mit nach vorne in das Logis. So zum Motorschiff umgebaut fuhr D. Ecks noch 24 weitere Jahre.

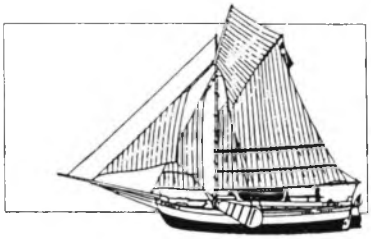
Während des Krieges mußten die Schiffer ein Fahrtenkontrollbuch führen. Von der "Margareta" liegt uns ein solches aus dem Jahre 1942 vor. Es schildert anschaulich die Arbeitswelt eines Ewerschiffers, der, inzwischen 73 Jahre alt, das Schiff alleine fährt. Auch über die Art der Ladung gibt es umfassend Auskunft. Die letzte Eintragung ist vom Freitag, den 5.01.1945:"Von 7.00 - 16.00 Uhr Lebensmittelkarten besorgt und Laderaum überholt".

Ob "Margareta" nun außer Dienst gestellt wurde, läßt sich nicht mehr klären. Ich weiß nur, daß das Schiff im Sommer 1945 an der Sägerei H.J. Lühning festlag. Ich kann mich noch genau erinnern, wie D.Ecks alle paar Tage den Ewer mit einer Schwengelpumpe lenzte. Ob das Schiff von D. Ecks nach dem Krieg noch einmal in Fahrt gebracht wurde, entzieht sich meiner Kenntnis.

Ein Pachtvertrag zwischen Diedrich Ecks und einem Schiffer Wesselhöft vom 17. März 1948 ist nicht zustande gekommen. Die Gründe hierfür waren der reparaturbedürftige Zustand des Ewers und die im Raum stehende Währungsreform.

Am 18. Januar 1950 verkauft D. Ecks den Ewer "Margareta" an den Grünendeicher Schiffer Heinrich Braack für DM 3.000,--.

Hiermit war die erste Buxtehuder Zeit der "Margareta" zu Ende.



Lauf der Geschichte: Ewer als Ponton

Bei Heinrich Braack ist als Besatzung u.a. seine Tochter mitgefahren.
Sie hat mir von den z.T. sehr harten Fahrzeiten im Winter berichtet. So wurde zur Nacht der Kohleherd aus Sicherheitsgründen nicht geheizt, so daß in der nicht isolierten Kajüte das Bettzeug an der eisigen Außenhaut festfror.

1967 verkaufte H. Braack den Ewer an den Gastwirt Wilhelm Blohm, der auf der Elbinsel Lühesand im Sommer eine Gastwirtschaft betreibt und in den Sommermonaten Rinder auf die Weiden nahm. Für Urlauber und Kühe waren der erste feste Boden nach der Überfahrt die Decksplanken der "Margareta". In wenigen Jahren wurde das Schiff immer mehr zum Fähranleger umgebaut. Hatte es zuerst noch Ruder und Motor, so waren diese Dinge bald entfernt, dafür die Luke zugeschweißt und ein Wartehäuschen für die Fahrgäste aufgebaut.

So entdeckte ich das Schiff im Jahre 1978 wieder, und nach kurzen Recherchen wußte ich mit Bestimmtheit, daß es die "Margareta" war. Ein wichtiger Hinweis war die Gartenpumpe, mit der D. Ecks den Ewer gelenzt hatte, und diese Pumpe saß 1978 noch an der gleichen Stelle.

Mir kam jetzt die Idee, den Ewer nach Buxtehude zurückzuholen. Ich sprach Herrn Bartmer, den Vorsitzenden des Buxtehuder Heimatvereins an und unterbreitete ihm meine Gedanken.

Es bestand sofort großes Interesse. Da der Heimatverein nicht über die Geldmittel für ein so großes Projekt verfügte, schaltete sich Herr Abraham vom Förderverein Altstadt Buxtehude e.V. ein. In Zusammenarbeit mit Herrn Kramer und Herrn Uhlmannsiek nahm das Vorhaben "Ewer Margareta zurück nach Buxtehude" rasch eine realistische Wende.

- Und es wurde Geld gesammelt.-
Bei sich nun allen bietenden Gelegenheiten, sei es Brückeneinweihungen, Flohmärkten, Altstadtfesten, gingen die Überschüsse auf das Konto "Margareta".

Da der Ewer nicht zu kaufen war, denn Herr Blohm brauchte ihn als Anleger für seine Gäste, sahen wir uns nach Ersatz um. Die Suche war schließlich vergebens, denn das Wasser-und Schiffahrtsamt Hamburg als Aufsichtsbehörde wollte kein altes Schiff als Anleger mehr zulassen. Da entschloß sich der Förderverein, einen neuen Anlegeponton bauen zu lassen, um ihn dann schlicht um schlicht gegen den Ewer "Margareta" zu tauschen. Die Schiffswerft Buschmann in Hamburg baute für ca. 55.000,-- DM einen Ponton, der am 22. Mai 1987 gegen "Margareta" ausgetauscht wurde.

Am Montag, den 25. Mai 1987, im Schlepp der Barkasse "Plummslucker", kehrte nach 37 Jahren Abwesenheit der Ewer "Margareta" in seinen Heimathafen Buxtehude zurück (13+14).

Zuerst wurde nun das Wartehäuschen abgerissen und das Schiff von allen Gerümpel befreit und nach einigen Tagen mit einem Autokran an Land gesetzt. Da die gesamten Spenden für den Bau des Pontons ausgegeben wurden, wurden nun gezielt Sponsoren und Förderer gesucht. Ebenso wurden Zuschüsse bei der Stadtsparkasse, der Stadt Buxtehude und dem Landkreis beantragt. Nicht zu vergessen die Spenden der Buxtehuder Wirtschaft und der Bevölkerung.

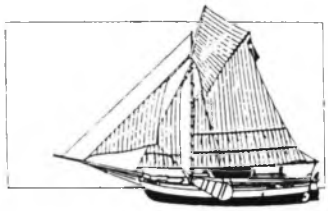
Die Restaurierung erfolgte schrittweise, wie Geld vorhanden war. Die Planung war sehr sorgfältig durchdacht, denn wann ist ein Schiff original restauriert? Man muß ja davon ausgehen, daß ein Schiff sich immer, zu jeder Zeit, in einem Originalzustand befindet. Wir wählten den Zeitpunkt vor der Motorisierung.

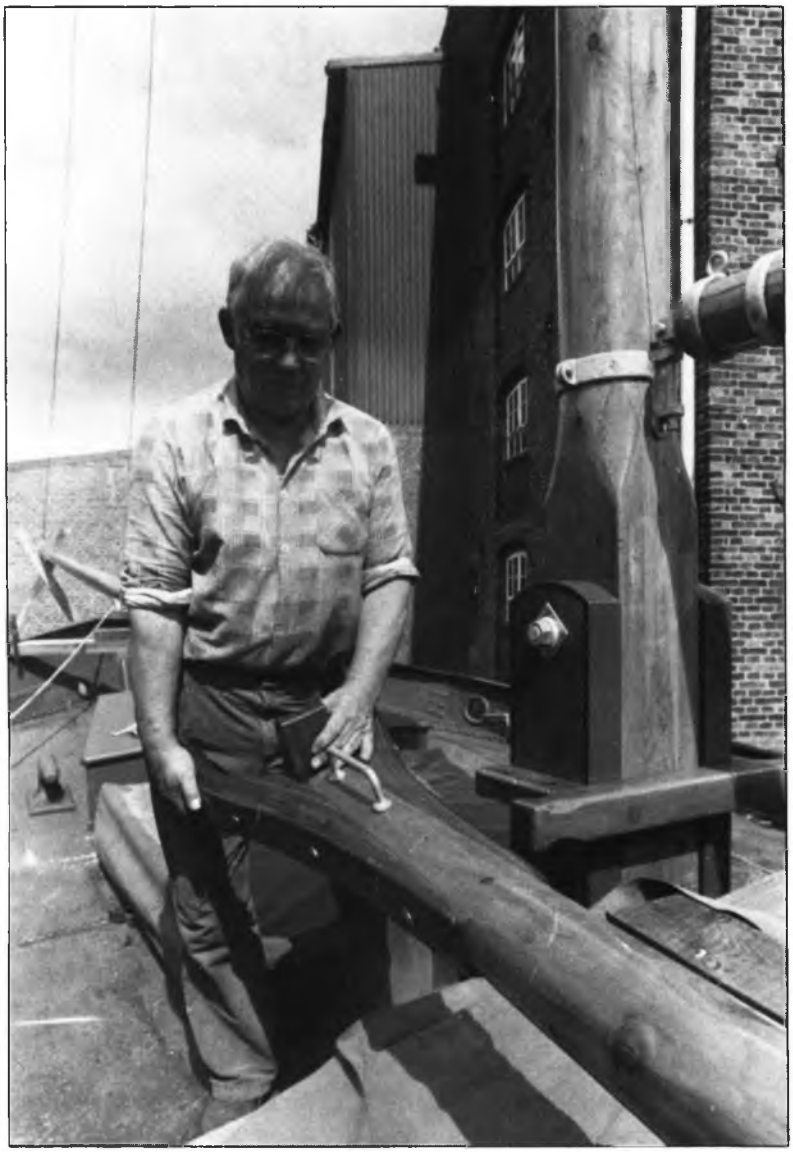
Auf diese Planung aufbauend ging es 1990 an die Arbeit. Da bei allen früheren Umbauarbeiten sehr sparsam vorgegangen wurde, waren viele Teile aus der Segelschiffzeit erhalten geblieben. Waren Teile entfernt, so waren die Nietenlöcher vorhanden. Anhand dieser Nietenlöcher konnten wir z.B. die genaue Größe der Ladeluke bestimmen. Im Laderaum waren noch die Spuren des Mastkokers zu erkennen, und hinter den angenieteten Püttingeisen fanden wir bei der Restaurierung den Originalfarbton der grünen Farbe wieder, mit der die Innenseite der Schanz gestrichen war. Ebenso waren noch Reste der alten Lukendeckel vorhanden, nach denen wir die Holzart, Breite und Stärke der Bretter bestimmen konnten.

Die Restaurierung begann mit dem Konservieren des Rumpfes von außen. Nach dem Sandstrahlen wurde der Rumpf bis zur Scheuerleiste wieder schwarz gemalt, während die Schanz von außen weiß war.

Die in die Außenhaut eingebauten Treppen und Durchgänge wurden mit alten Schiffbauplatten wieder verschlossen, wobei auf die Nietgänge in den Planken geachtet wurde. Die Schanz im Vorschiff war durchgerostet und mußte erneuert wrden. Die Metallarbeiten führte ein erfahrener Schlosser aus, der sich auf die alten Arbeitsmethoden wie nieten, schmieden usw. verstand.

An Holzarbeiten waren vor allen Dingen neue Bodenspanten einzubauen. Der alte Holzboden war vor Jahren mit einem Stahlboden von außen abgedeckt worden, und die Eichenspanten waren stark beschädigt. Nach dem Entfernen der alten Spanten wurden neue Bodenspanten von 14 x 16 cm aus Lärche eingebaut.
Die Lukendeckel mit Mittelbalken, nach altem Muster und aus dem Kontrakt von 1896 ersichtlich, aus Fichtenholz erneuert. Dieser Kontrakt von 1896 war uns besonders wichtig, konnten wir doch Holzarten und Stärken einfach nachlesen. Die großen Holzteile wie Ruder und Pinne, Seitenschwerter, Mast und Bäume wurden von einer Werft in Friedrichskoog in ausgezeichneter Qualität angefertigt. Alle Beschläge für die Takelage wurden nach alten Plänen aus Eisen gefertigt und feuerverzinkt.





Bootsbauer Hermann Martens prüft die neue Klau.

Das Rigg lieferte eine Taklerei aus Hamburg, die sich auf die Anfertigung von traditionellen Takelagen und Riggs spezialisiert hat. Die Blöcke sind Eschenholz mit verzinkten Beschlägen. Nur die beiden Violinblöcke für die Backstagen wurden von Hand gefertigt. Das Tauwerk ist synthetisch in der Farbe von Hanf gehalten.

Die ganze Restaurierung wurde sehr behutsam aber konsequent durchgeführt. Es wurden keine Zugeständnisse auf eine spätere Verwendung gemacht. Die Raumhöhen im Schiff entsprechen der Zeit der Erbauung. Die Takelage ist nur mit Tauwerk und Blöcken, nicht aber mit Winschen ausgestattet. Die Farbgebung des Ewers entspricht der früheren Zeit, denn aus vorgefundenen Farbresten ließen sich die Farben feststellen und im gleichen Ton anmischen.

Dieser konsequenten und handwerklich sauberen Arbeit, der Anwendung traditioneller Materialien und Arbeitsmethoden ist es wohl zu verdanken, daß dem Förderverein Altstadt Buxtehude e.V. der Antrag gemacht wurde, den Ewer "Margareta" unter Denkmalschutz zu stellen.

Dieses erfüllt uns mit Stolz und Freude und ist der Lohn für die Arbeit und Mühen, die alle Beteiligten auf sich genommen haben.

Förderverein Altstadt Buxtehude e.V.
Zwischen den Brücken 1, 2150 Buxtehude

Kurzberichte

Die **Glückstädter Gaffelszene** hat sich vergrößert. Im Alter von genau drei Monaten konnte Wiebke-Kerstin erstmals den Duft von Holz und Teer beim Glückstädter Herbsttreffen der Freunde des Gaffelriggs in ihrer kleinen Nase spüren. Damit scheint sie lebenslänglich vom Gaffelvirus infiziert zu sein, den ihr Günter Klingbeil und Christel Evert sicher niemals austreiben wollen. Die PIEKFÄLLERinnen gratulieren zum Stapellauf ganz herzlich!

Die 90jährige schottische Schönheit **Runag** ist wieder unter Segeln zu bewundern. Ende Juli wurde sie von ihren neuen Eignern, einer Gemeinschaft von sechs Personen, die sich Arbeit und Finanzierung teilten, mit Neptuns Hilfe getauft. 1902 entstand die damals und heute wieder gaffelgetakelte Kreuzeryacht nach den Linien des Konstrukteurs Alfred Mylne auf der Werft der Fairfield Shipbuilding Co. in Glasgow. Bis in die 50er Jahre erregte sie große Aufmerksamkeit in der 30 Square Metre Association, wenn sie an der Küste von North Wales in der Flotte auftauchte und durchaus die Geschwindigkeit mithalten konnte. Kurz nach 1950 wurde sie mit einem Bermudarigg versehen ziemlich untertakelt. Der nächste Eigner verkaufte sie an einen Enthusiasten, der sich nichts aus ihrem heruntergekommenen Zustand machte, sondern von den schönen Linien fasziniert war. Sein Problem jedoch: Der Engländer hatte seinen Wohnsitz bei Husum und versuchte, das wrackartige Schiff dorthin zu segeln. Er benötigte dafür drei Monate und kam dabei von der Pumpe nicht weg. Neue Spanten, ein neuer Ausbau und ein Gaffelrigg aus Alu machten "Runag" wieder segelfertig. Doch bald starb der Eigner an Krebs, wieder lag die Yacht auf, bis sie der Bregenzer Fritz Trippold entdeckte und zu seinem Traumschiff erklärte. Sie wurde vom Kiel bis zum Masttopp neu aufgebaut und außen originalgetreu rekonstruiert. Das Gaffelrigg erhielt einige moderne Varianten zugunsten guter Handhabung und Geschwindigkeit. Inzwischen hat "Runag", jetzt als 8m-R-Yacht vermessen, ihren Liegeplatz im Bregenzer Hafen Supersbach, wo sie mit dem zweiten Achter "Bera" von zukünftigen Regattasiegen träumt.
(Nach Informationen von Klaus Kramer und d. British 30 Square Metre Association)

Natürlich gibt es auch in Finnland Eigner traditioneller Boote, die ganz heiß darauf sind, Regatten gegeneinander auszutragen. Einer der Veranstalter ist der Naantali Yacht Club, der eine eigene Abteilung für alte Schiffe besitzt. Der Verein wurde 1917 gegründet, fünf Monate bevor das Land unabhängig wurde. Die Präsidenten Finnlands sind Ehrenmitglieder, so auch Mauno Koivisto, der wie seine Vorgänger den Präsidenten-Preis stiftete. Naantali liegt wenige Kilometer westlich von Turku am Eingang zum Schärengarten, der sich bis zu den Aland-Inseln erstreckt. Der offizielle Name der Inselgruppe ist übrigens Ahvenanmaa. Das "Saaristolaisvenekilpailuja", das historische Seglertreffen in Naantali, findet am selben Wochenende wie die Schwimmende Bootsmesse in Turku statt. Jeder Teilnehmer erhält ein Erinnerungsfoto, meist zeigt es den Vorjahressieger, wahrscheinlich damit man weiß, mit wem man es ganz besonders zu tun hat. 1991 waren auf dem Foto die Organisatoren verewigt, weil das 10jährige Jubiläum der Veranstaltung gefeiert wurde. Auf den Schiffen sollen hölzerne (!) Signalflggen den Zuschauern die Position ihres Favoriten oder der besonders berühmten und schnellen Boote anzeigen. Tradition herrscht auch beim Startsignal: Es wird durch Akkordeonmusik und einen Pistolenschuß gegeben. MK

Weh-teranen in La-Bö

Wohl dem, der nicht ein Veteran ist, sondern einen hat. Schwimmen muß er auch können und bis 1970 vom Stapel gelaufen sein. Oder aussehen wie von Chapman's Feder gezeichnet. Dann kriegt er eine Nummer zwischen 1 und 99 (die reichten im August '92 gerade aus) und darf bei einer schwachen Brise über einen See-Parcours von 20 Meilen hetzen. Später bekommt er dann kräftig eins auf die Nase mit Schauerböen, die zumindest nasse Füße machen, wenn nicht sogar einen nassen Mastfuß, wenn der nämlich mal kurzzeitig oben statt unten ist. Damit er im nächsten Jahr trotz all dieses Elend auch bestimmt wiederkommt, erhält er einen sogenannten Preis, was ein anderes Wort für Bestechung ist, in besonders schwierigen Fällen enthält der Alkohol, der ja bekanntlich die Sinne benebelt und zu waghalsigen Entscheidungen verleitet. Wenn der Veteran, der schwimmende, wieder im Heimathafen angekommen ist, erzählt er den anderen, wie toll es war und ob die denn nicht auch mal mitkommen wollen.

So ist zu erklären, warum bei der nunmehr vierten internationalen Veranstaltung 97 Schiffe teilnahmen, von der offenen Fischerjolle bis zum 36 Meter langen Gaffelkutter in High-Tech-Bauweise, vom hölzernen Folkeboot bis zum Zwölfer. Die Veteranen-Regatta in Laboe hat sich zu einem bunten Seglertreff entwickelt, bei dem der gemeinsame Spaß dominiert, auch wenn die Gaffler nur rund ein Drittel der Flotte stellten. Das Revier ist ideal für eine Wettfahrt, der Stollergrund immer eine spannende Ecke.

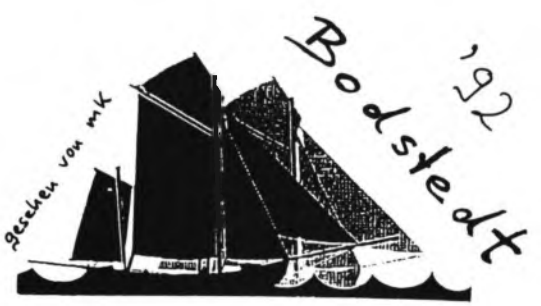
Hier nur ein paar Spots aus dem aktuellen Tagesgeschehen: Der Marine-Zwölfer "Ostwind", immer noch ohne Motor, wurde von "Peter von Seestermühe", inzwischen mit Motor, aus dem Hafen geschleppt. Edel auch "Meteor" aus Bremen und "Germania V" in Pastellgrün. Der offene Kutter "Hans Dümkt" mit Sprietsegeln schlug sich beachtlich. Schleikähne können eben was vertragen! Die Smack "Turf" mußte Bruch verzeichnen, was ihr nicht den 1. Platz ihrer Klasse nahm, und erhielt zum Trost eine "Bastelkiste" mit nützlichen Teilen.

Die 96jährige "Sampo", ein rüstiger Lotsenkutter

Die schnellen Renn- und Kreuzeryachten (welch eine Bezeichnung!) hatte die Regattaleitung in einer Klasse zusammengefaßt, dementsprechend sahnten "Ostwind", "Peter" , "Meteor" und "Germania V" ab, während Gaffelschoner "Johann Ehlers", Minuten später gefolgt von der Gaffelyawl "Anna Luisa", mit dem Mittelfeld zufrieden sein mußte. Das gleiche Bild bot sich bei den sieben Colin-Archer-Booten: das einzige hochgetakelte entschied das Rennen mit 6/10 gesegelten Minuten für sich. Bei der berechneten Zeit muß jedoch der "Gewinner-Sekt" schon in den Köpfen gespukt haben, denn danach war "Atair II" 12 Zehntel besser, kam jedoch auf Platz 2.

Einer der ältesten Teilnehmer war "Sampo", 1896 bei Gebrüder Ihms in Kiel-Gaarden gebaut. Unter dem Namen "Gustav Krüger" diente sie als Lotsenkutter auf der Elbe, später auf der Ostsee. Im 1. Weltkrieg wurde sie als Wachboot im Kleinen Belt eingesetzt. Nach Kriegsende ging sie an die Dänen, wo ein Schiffer aus Stubbeköbing das 15,5 Meter lange, 4,6 Meter breite und 1,8 Meter tief gehende Schiff zum Motorfrachtsegler umbaute. Erst 1968 beendete sie ihre berufliche Laufbahn. Jörgen Hammer aus Saksköbing wandelte den Kutter in eine privat genutzte Gaffelketsch um. Die neue Eignergemeinschaft existiert seit nunmehr einem Jahr und hat sich zum Ziel gesetzt, das Kieler Traditionsschiff wieder an die Förde zurückzuführen. mK (Text + Fotos)

Die "Atair II" kennt auch das Blauwassersegeln.



Den wohl größten Sprung zum Sieg bei der 28. Bodstedter Zeesbootregatta machte die 'Sannert' von Andres Schönthier mit Heimathafen Wustrow. Mit der Startnummer 20 konnte sie den Klüverbaum vor allen 17 nach ihr gestarteten, als schneller eingestuften Konkurrentinnen voraus behalten. Ein Jahr Restaurierungspause hatte allerdings nicht nur dem Schiff gutgetan, sondern auch Andreas ordentlich motiviert. Gerade zwei Wochen aus der Werft in Wiek (die Jens-Peter Weiß vom alten Kreft übernommen hat), war Bodstedt schon die fünfte Tour der 'Sannert'. Die Baumwollsegel mußte sich Andreas noch von der 'Butt' leihen, die noch bei Eckehard Rammin in der Werft lag. Offenbar ein guter Griff, der beweist, daß man nicht immer nur glattes Dacron hochzuziehen braucht, um zu gewinnen.

Das genaue Baujahr der 'Sannert' ist nicht bekannt, um 1920 wurde sie Eiche auf Eiche auf der berühmten Dornquast - Werft in Pruchten gebaut, um im Großen Jasmunder Bodden zu zeesen. Das tat sie erfolgreich bis 1980, bevor sie etwas umgebaut und als Freizeitboot genutzt wurde. Die wenigen Veränderungen betreffen zum Beispiel den Schwertkasten, eine leidige Sache, wenn er aus Holz ist und die Befestigung des Bolzens Probleme macht. Andreas entschied sich nun für einen holzverkleideten Alukasten. Nicht trennen will er sich aber von seinem uralten Junkers 2HK65, einem Einzylinder-2-Takt-Diesel mit Doppelkolben. Dieses Patent aus dem Jahre 1907 war auch dem Geheimen Admiralitätsrat Brix einen Vermerk in seinem Buch "Bootsbau" wert.Er beschreibt die Vorteile eines Gegenkolben-Motors mit dem kleinen Zylinderdurchmesser bei größerem Gesamthub durch die Teilung auf Kolben und Gegenkolben, die zudem selbst bei hohen Drehzahlen noch relativ langsam laufen. Da der Motor keine Ventile besitzt, hat der Verbrennungsraum glatte Wände und erhält kalte Luft von hoher Leistung. Der Einspritzer zerstäubt den Brennstoff radial und sorgt so für optimale Verbrennung. Doch obwohl das Gehäuse leichter sein kann, weil die Kräfte direkt auf die Kurbelwelle übertragen werden, wiegt der Methusalem auf der 'Sannert' mit Getriebe immerhin noch stolze 700 Kilo. Wenn Andreas das Dach der Achterkajüte abnimmt, kann er den Motor mit der Großgaffel heraushieven.

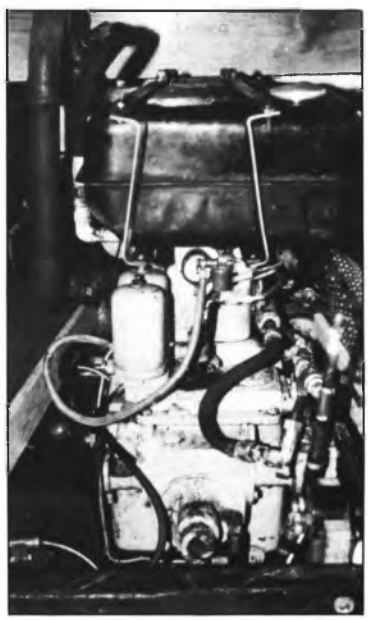
Werftzeit wirkt Wunder: "Sannert", Wustrow

Zum Schluß noch die Ergebnisse der Zeesbootregatta in Bodstedt:

Große Klasse
1. Sannert, Wustrow, Andreas Schönthier, 1h31m50s
2. Nordstern, Bodstedt, Eckehard Rammin, + 1m37s
3. Holzerland, Bodstedt, M. Burr + 6m03s

Mittlere Klasse
1. Luise, Wustrow, R. Bruhns +13m09s
2. Ghost, Wustrow, R. Leverenz +21m21s
3. Bill, Bodstedt, B. Schneider +23m53s

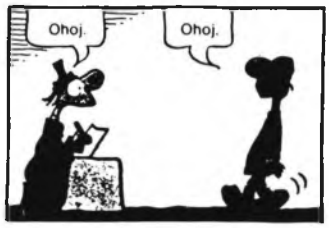
Kleine Klasse
1. Annegret, Warnemünde, E. Peters, +21m46s
2. Klara, Hannover/Potsdam, Tilman Muthesius,+23m34s
3. De Kamper, Lauterbach/Rügen, H. Sauerbaum, +30m23s

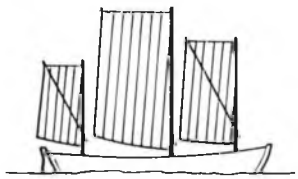


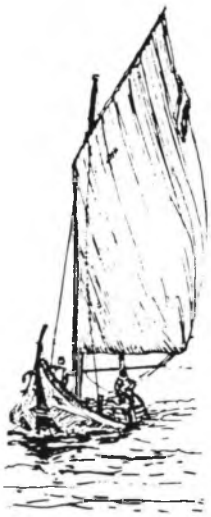
Das heiße Eisen der "Sannert"

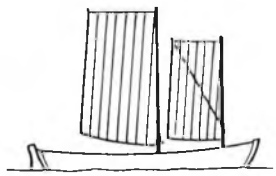
Die Seite für Seemannschaft 1923 der Traditionssegler

Ein Test sagt die Wahrheit ... über Navigatoren









Drum merke: **Je höher die Ansprüche, desto kleiner die Auswahl!**

Thema: Gleichstellung der Frau an Bord

Bücher

Hand, Reef and Steer
von Tom Cunliffe

Tom Cunliffe segelt einen 50 ft Bristol Channel Lotsenkutter namens HIRTA. Mit ihr ist er über 15.000 Meilen zwischen Europa und den USA, zwischen Grönland und der Karibik hin- und hergesegelt. Meistens nur mit kleiner Besatzung - seine Frau und er. Er beschreibt HIRTA - sie trägt ca. 150m^2 mit Topsegel, der Bugspriet ist 9m lang - als "sanft"und "berechenbar", wenn sie richtig behandelt wird(!), aber auch als "schreckliches Biest" für den, der sie aus Unerfahrenheit falsch behandelt.
(Damit hier kein Irrtum aufkommt: Mit "sie" meine ich HIRTA, das Schiff, nicht aber die Ehefrau von Tom Cunliffe, die heißt "Rosalind")Rosalind, berichtet ihr Gatte, lachte sich eines Tages beinahe tot. Sie hatte in einer Yachtzeitschrift gelesen, man solle sein Boot von Bermuda- auf Gaffeltakelung umrüsten, das Boot sei dann leichter zu handhaben. Sie hatte nämlich gerade eine Drei-Jahres- Reise mit einem 9.8m langen Gaffer hinter sich.
Cunliffe läßt in seinem Buch nichts aus, was man als Gaffer wissen muß. In 16 Kapiteln wird alles abgehandelt und das sehr instruktiv. Das Anschlagen des Großsegels z.B. beschreibt er in neun Schritten, das Setzen ebenfalls und das Niederholen in acht Phasen. Er vergißt nicht, beim Niederholen auf einen möglicherweise noch heißen Schornstein zu verweisen, der zu einem Loch im Großsegel führen könnte, und bekennt freimütig, daß ihm das zweimal passiert sei. Er verrät, warum Topsegel immer an Backbord gesetzt werden sollten, warum die Wanten nicht nachgespannt werden dürfen, wenn sie gerade in Lee stehen (wer das nicht versteht, sollte nach seiner Meinung nie ein Holzschiff kaufen) und warum seegehende Schiffe den Baum höher fahren als Wochenendsegler. Ein ganzes Kapitel handelt davon, wie man das Rigg arbeitenlassen soll, und das Verkleinern der Segelfläche wird in einem weiteren Kapitel ausführlich beschrieben. Schwer- und Leichtwettersegeln sowie langsam segeln und praktische Manöver enthält das Buch ebenso wie eine Abhandlung über die Frage, wieviel "modernes" Gerät sollen wir an Bord einsetzen, und was soll traditionell unverändert bleiben. Um es vorweg zu sagen, Tom Cunliffe überläßt es jedem einzelnen, selbst für sich und sein Boot die Entscheidung zu treffen. Trotzdem beschreibt er die Vor- und Nachteile von Baumwoll-, Flachs-, Duradon-und Polyestersegeln, damit sich der Leser entscheiden kann. Ebenso setzt er sich mit den Vor- und Nachteilen von Natur- und Kunstfaserschnüren auseinander. Bilder und Zeichnungen hat das Buch auch, und der Druck ist aufwendig.
Wer Englisch kann, sollte sich das Buch besorgen. Es ist die Bibel für Gaffer!

Airlife Publishing Ltd.
101 Longden Road
Shrewsbury SY3 9EB
1. Auflage, 173 Seiten
22.95 Pounds
(erhältlich z.B. bei Eckardt & Messtorff, Schiffahrtsbuchhandlung, Hamburg

Gerhard Baumann

Segelhandbuch für den Atlantischen Ozean

"Das gibt's doch nicht!" - "Was, das alte Handbuch ist das?!" - Solche Reaktionen konnte man häufig auf der Hamburger Bootsausstellung "hanseboot '92" hören. Anlaß der Verwunderung war ein großes, dickes Buch, in einen antiken hellbraunen Einband gekleidet, das Seglerherzen höher schlagen läßt: Das Segelhandbuch für den Atlantischen Ozean ist als ungekürztes Reprint der dritten und letzten Ausgabe von 1910 bei der Nautischen Veröffentlichung Verlagsgesellschaft in Arnis erschienen. Nach ihm navigierten Anno Dazumal die berühmten Rahseglerkapitäne und erreichten mit Hilfe seiner Informationen Rekordetmale und legten auf den weltweiten Handelsrouten äußerst schnelle Reisen zurück. "Es basiert auf den Beobachtungen und Aufzeichnungen der Segelschiffsreisen und kombiniert die authentischen Reiseberichte der Kapitäne mit der wissenschaftlichen Datensammlung sowie erklärenden Karten und Tabellen", heißt es im Vorwort zur Ausgabe 1992. Vorbei sind die Zeiten, daß Fahrtensegler die -zigste Kopie von hochgehandelten Kopien durch die Geräte ziehen. Vorbei die simple Beschränkung auf einen raschen Blick über die Monatskarten - aha, der Passat wird wohl schon günstig wehen... "Systematisch wurden die ozeanischen Winde, Strömungen und andere wichtige Angaben studiert und ausgewertet. (...) Wann und wo traf man den Passat, mit welcher Stärke wehte er und welchen Schwankungen unterlag er, wo lagen die Kalmen und wo die Eisberggrenze usw.? (...) Dieses Buch ermöglicht es heute wie damals dem Segler, sich gut zu informieren und das Potential seines Schiffes auszuschöpfen, ohne dabei die Sicherheit zu vernachlässigen." Das Segelhandbuch ist direkt in Arnis oder in jeder Schiffahrtsbuchhandlung zum Preis von 98 Mark erhältlich. **mk**

Herbert Karting

Geschichte der Lühringwerft in Hammelwarden und der dort gebauten Segelschiffe — in zwei Bänden

Band I Vom Holz zum Stahl (1860-1910)
Band II Vom Segel zum Motor (1910-1940)

Dem vorliegenden Werk über die Lühringwerft in Hammelwarden und der dort gebauten Segelschiffe ging eine mehr als fünfzehnjährige Sammel- und Forschungsarbeit voraus. Das Ergebnis ist eine gründliche Arbeit über die mit Abstand bedeutendste deutsche „Schonerwerft". Noch Mitte der dreißiger Jahre liefen hier traditionell geformte Frachtmotorsegler vom Stapel. Die Produkte dieser Werft besaßen einen Ruf, der noch heute in Schiffahrtskreisen nachklingt.

Der erste nachweislich von Johann Conrad Lühring gezimmerte Schoner lief 1862 vom Stapel. Ihm folgten bis zum Jahre 1900 nicht weniger als 76 hölzerne Neubauten aller Größen und Arten. Die Typenvielfalt reichte von der Bark über Brigg und Schoner für die Überseefahrt bis hin zu Weserkahn, Tjalk, Kutter und Dielenschiff für einheimische Schiffer.

Unter dem Einfluß der beiden Söhne gelang der Werft 1898 die Umstellung auf den Stahlschiffbau, womit ihr Überleben gesichert war. Die dann bald in Serie gebauten Frachtschoner zählten zum Schönsten, was deutsche Werften zu liefern imstande waren. Während der ersten beiden Jahrzehnte kamen insgesamt 46 stählerne zwei- und dreimastige Schoner zu Wasser, der letzte erst 1921. Im gleichen Zeitraum wurden weitere 15 reine Segler abgeliefert, darunter acht Heringslogger.

Ein gutes Dutzend Motorschoner, von gleicher Formschönheit wie die um die Jahrhundertwende gebauten, lief zwischen den Kriegen vom Stapel. Gleichzeitig baute Lühring eine Serie moderner Frachtmotorschiffe mit Hilfsbesegelung. Bis 1940 kamen hier 165 stählerne Fahrzeuge zu Wasser, davon 61 Segler, 46 Motorsegler und 58 andere Schiffe, wie Leichter, Motorfrachter oder gar Dampfer.

Der Autor beschreibt die Entwicklung des Schiffbaus in Brake im allgemeinen und die der Lühringwerft, die erst vor wenigen Jahren ihre Pforten schließen mußte, im besonderen. Den Schwerpunkt des Buches jedoch bilden die Biografien der Schiffe. Deren Auftraggeber stammen, von einigen Ausnahmen abgesehen, fast ausschließlich aus dem Weser- und Elberaum. Der Lebenslauf eines jeden bei Lühring gezimmerten oder genieteten Seglers oder Motorseglers, sei es Fracht- oder Fischereifahrzeug, wurde vom Anfang bis zum Ende zurückverfolgt. Spannende Schilderungen dramatischer Ereignisse lösen sich ab mit nüchternen Bemerkungen der Registerbehörden. Der zeitliche Raum umfaßt dabei die deutsche Segelschiffahrt von ihrer höchsten Blüte bis zu ihrem vollständigen Verschwinden.

zum Subskriptionspreis von DM 64,— je Band
(späterer Ladenpreis DM 78,— je Band)

H. M. Hauschild GmbH
Rigaer Straße 3
2800 Bremen 15

Beide Bände erscheinen 1993

Kurt Fleischfresser

Die Schleppnetzfischerei auf dem Stettiner Haff und die alte Inselstadt Wollin

Der Autor ist im Hause der Werft von Franz Kneiske in Wollin geboren und später unter Segeln zur See gefahren. In seinem 3. Buch berichtet er über die verschiedenen Schiffstypen, mit denen die Fischerei auf dem Stettiner Haff betrieben wurde. Historisches, Anekdoten und eigene Erlebnisse geben dem Buch seinen besonderen persönlichen Charakter. Auch die 40 Fotos und Abbildungen vermitteln dem Leser das Leben der Fischer und die geschichtliche Entwicklung der Stadt Wollin. Zeeskähne, Pulten, Quatzen und Heuer gehören zu den bedeutenden Segelfahrzeugen des Haffs, die Kapitän Kurt Fleischfresser beschreibt. Interessant sind aber auch die Arten der Fischerei, vom Aalangeln über Garn- und Eisfischen bis zur Tuckpartie. Er geht schließlich auf die Rechte der Fischerei und das Verbot der Arbeit mit Schleppnetzen ein. Das Buch ist im Eigenverlag erschienen und kann für 15 DM bei Kurt Fleischfresser, Bergfriede 3, 2304 Laboe, bestellt werden. mk

Wassersportführer

Einen Wassersportführer für die Region Stralsund/Rügen und Fischland/Darß/Zingst hat die Olympia Stralsund-Rügen 2000 GmbH herausgegeben. Er enthält zwei Übersichtskarten mit den wichtigsten Häfen und eine umfangreiche Adressenliste für touristische Einrichtungen wie Fremdenverkehrsämter, Bootsverleih, Campingplätze und Zimmervermietung. Für Segler interessant sind Angaben über Bootsliegeplätze, Segelvereine, Ausbildung, Zeesbootregatten, Fahrradverleih und Verkehrsanbindung. Die zwölfseitige Broschüre mit vielen Farbfotos ist kostenlos erhältlich (Barther Str. 70, O-2300 Stralsund). mk

Tall Ships News

Entgegen einem weitverbreiteten Irrtum sind Tall Ships nicht nur die riesigen Rahsegler, die als spektakuläre Kulisse für Hafenfeste und Segelparaden in aller Welt dienen. Zu den Teilnehmern der jährlichen Tall Ships Races gehören ebenso Segelschiffe mit Gaffel- oder Bermudarigg ab 30 Fuß Wasserlinienlänge. Und weil mindestens die Hälfte der MitseglerInnen zwischen 16 und 25 Jahren alt sein muß, dienen diese Wettfahrten sowohl der internationalen Verständigung und Freundschaft als auch der Möglichkeit, den Nachwuchs für die einmaligen Traditionsschiffe, ihre Seemannschaft und die Bewahrung des kulturellen Erbes zu interessieren.
Wer etwas über diese Cutty Sark Tall Ships Races und Cruises in Company erfahren möchte, dem seien die Tall Ships News als offizielles Magazin empfohlen. Darin berichten die SeglerInnen selbst über Törns, Schiffe und Crew, über nationale Vorschriften, neue Fachbücher, Neubauten und anderes Wissenswerte . Das Journal erscheint zweimal jährlich,im Juni und November, zum Preis von fünf Pfund Sterling für zwei Ausgaben. Bei Tall Ships News, Bywater Lodge, Pierside, Lymington, Hants SO41 5SB in England kann man die s/w-Hefte bestellen. mk

No cure - no pay

Der Arbeitskreis historischer Schiffbau e.V. veröffentlicht neben seiner regelmäßigen Publikation "Das Logbuch" zu Schiffbaugeschichte und Schiffsmodellbau auch Sonderdrucke. Kürzlich erschien das Buch "Seefalke" von Hans-Jürgen Paulun, dem Vorsitzenden des Arbeitskreises. Der See- und Bergungsschlepper "Seefalke" ist schwimmendes Exponat des Deutschen Schiffahrtsmuseums Bremerhaven, also "live" zu besichtigen. Er wurde 1924 als damals größter Schlepper der Welt (!) von der Joh. C. Tecklenborg AG in Geestemünde gebaut und war bis zum 6. Juni 1970 im Einsatz. Der Bau des Schiffes in allen Einzelheiten, spektakuläre Einsätze, seine Bergung nach dem Krieg und viele andere Informationen, die für seine Konstruktion von Bedeutung sind, erfährt man in dem 56seitigen Band mit 74 Fotos, Zeichnungen und Plänen. Es kann für 48,90 DM beim Arbeitskreis (Im Bult 8, 2807 Achim-Baden) bestellt werden. mk

Vorschau auf den Gaffelkalender 1993

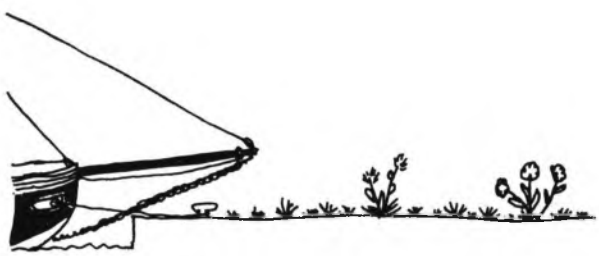
Januar	Deutsches Schiffahrtsmuseum Bremerhaven: Die Schiffe des Columbus ... in Bildern und Modellen
März	
6.	Wintertreffen
April	
9.-12.	Ostern in Otterdorf/Elbe
Mai	
7.-9.	Hamburger Hafengeburtstag
14.-16.	Stralsund Tag der Seeschiffahrt
19.	Lyö Rund
20.	Kappeln-Sonderburg Heringsregatta
21.-23.	Flensburg Rum-Regatta
29.-31.	Pfingsten in Rödbyhavn
Juni	
5.-6.	Treffen in Neustadt/Holst.
12.	Kiel 10jähriges Jubiläum der Thor Heyerdahl
17.-20.	Glückstädter Matjeswoche
19.-27.	Kieler Woche
25.-27.	Strangford-Lough-Regatta Irland (s. Heft 48)
Juli	
5.-8.	Bremerhaven-Den Helder Cruise in Company
11.-14.	Den Helder-Newcastle Postbank Race
17.-22.	Cutty Sark Tall Ships Races, 1. Wettfahrt Newcastle-Bergen
25.-30.	Cruise Bergen-Larvik
24.-29.	II. Bodensee-Traditions-Woche
August	
2.-6.	Tall Ships Races 2. Wettf. Larvik-Esbjerg
5.-8.	Risör/Norwegen Holzboot-Festival
7.-8.	Prästö Drivkvasen und Zeesboote
14.-17.	Antwerpen Schiffsfestival
20.-22.	Laboe Veteranen-Regatta
September	
3.-5.	Bodstedt Zeesbootregatta
10.-12.	850 Jahre Lübeck Altstadtfest
Oktober	
8.-10.	Glückstadt Herbsttreffen der Freunde des Gaffelriggs, Rhinplatte Rund

Inhalt

Feste, Feiern und Finanzen	3
Brest und Douarnenez '92 Da muß man gewesen sein	4
Etwas Hölzernes	12
Seemannsleben vor 40 Jahren	13
Glückstädter Bauern	16
Was unsere Leser bewegt	20
Sei schlau und bau!	22
Kleine Schiffe - Große Namen	26
Kongreß der Museumshäfen	28
Gequast und gezeest	29
Käpt'n Kid auf großer Fahrt	30
Glückstadts ältester Segler	31
Bootsbau über dem Polarkreis	32
Eine wundersame Rettung	34
Würze aus der Kürze	40
Die Seite der Seemannschaft	43
Buch - Bücher - Gebuchtes	44
Kalendervorschau '93	47
Stralsunder Seeschiffahrtstag	48
Gibse mir - nimmich dir	50
Impressum	2
Deutsche Museumshäfen	52

P.S.

Wenn Winter kommt, kann der Frühling nicht weit sein!



Traditionshafen der "Strolsunner Klüverboom Commün" im Entstehen.

Die Bemühungen der Stralsunder Traditionssegler um einen Hafen haben Früchte getragen und das Projekt ist nun endlich in dem Pott, wo es kochen soll. Oberbürgermeister, Hafenamt, Museum und die Tourismusstrecke ist sich einig: In den Stralsunder Hafen muß ein Liegeplatz für alte Schiffe!

Die Hafenkanäle, die die Hafeninsel umschließen, bieten sich für einen Traditionshafen geradezu an. In maritimer Infrastruktur, hurrikansicher und im Schatten der mächtigen gotischen Bauten gelegen wird der Traditionshafen im Querkanal ein Anziehungspunkt für See- und Sehleute.

Nun braucht es bloß noch einen Anlaß und eine strenge Terminvorgabe. Und das wäre Folgendes:

Im nächsten Jahr feiern die Nautischen Vereine Hamburg und Stralsund,der Deutsche Nautische Verein und das Bundesamt für Seeschiffahrt und Hydrographie die 125. Wiederkehr ihres Gründungstages. Vorstände, Präsidenten und Vereinsvorstände sprachen sich dafür aus, aus diesem Anlaß den "TAG DER SEESCHIFFAHRT" in Stralsund durchzuführen.

Als Termin wurde das Wochenende **14./15. Mai 1993** *vorgeschlagen.*

Die Hansestadt Stralsund wird in Abstimmung mit den einzelnen Ämtern, maritimen Vereinen und Sponsoren diese Veranstaltung ausrichten.

Das Programm für den Seeschiffahrtstag hat ungefähr folgenden Ablauf:

14.05. *14.00 Begrüßung*
Fachlicher Teil

17.30 ***Fahrt in See bzw. Hafenrundfahrten mit Trad.Schiffen***

15.05. *09.30* ***Einweihung des Traditionshafens***

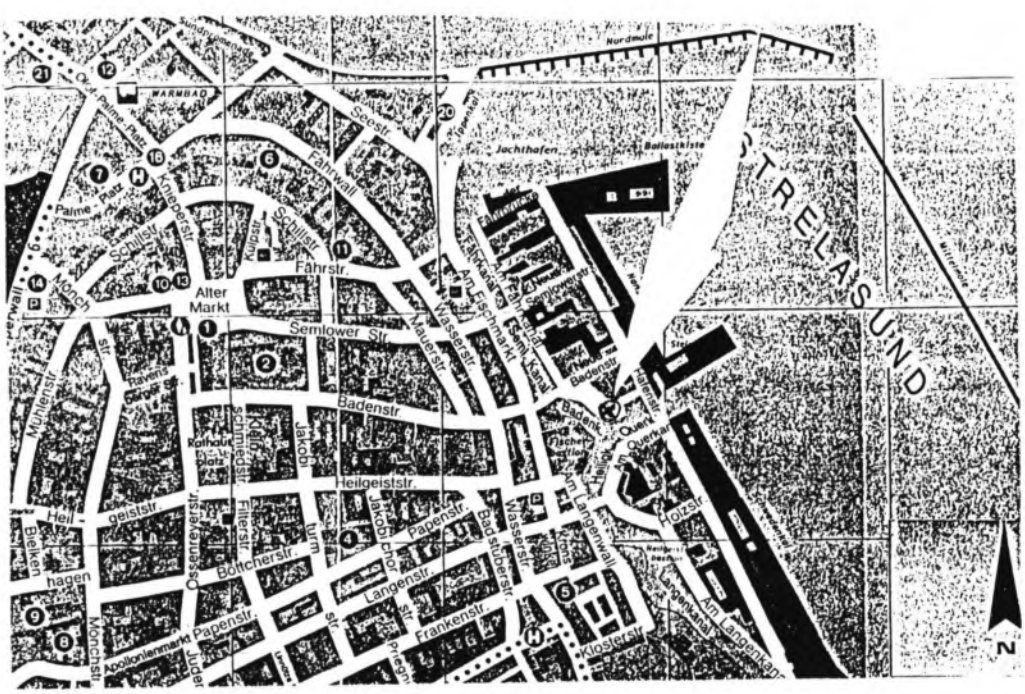
11.30 ***Traditionsschiffsparade***

Der Traditionshafen wird sich in der 1.Ausbaustufe im Bereich Querkanal/Badenkanal bis zur Badenbrücke befinden.
Er liegt inmitten des Hafengeländes in unmittelbarer Nähe des Stadtkerns.Alle Wege in die historische Innenstadt sind in wenigen Minuten zu erlaufen.
Um den Traditionshafen herum, in Entfernungen von wenigen Metern befinden sich:

- *das Hafenamt, die Lotsenstation, das Zollamt,*
- *das Grenzschutzamt, die Wasserschutzpolizei, Maklerei*
- *zwei Schiffsausrüster (semänn.-techn. und Naturalien)*
- *ein Yachtausrüster, eine kleine Marina mit Gaststätte*

- *ein Fitneßcenter mit Sauna, Anlegestellen der Fahrgastschiffahrt (Hiddensee,Rügen,Rödvig/DK)*
- *eine Tankschute (auch mit normalen Zapfsäulen) VK u.DK*
- *Wasserzapfstellen für große Mengen (über Uhr)*
- *und jede Menge Kneipen und Destillen aller Art und Preis*

Ein Segelmacher,Mitglied unseres Vereins,kommt an Bord, ebenso wie Monteure für verschiedene Motortypen.
Die "Dinse-Werft", eine Holzbootwerft eines Vereinsmitgliedes, ist ebenfalls bei Reparaturen und Slippen "stand by".(bis 2o t)
Die Werft ist in unmittelbarer Nähe des Trad.-Hafens, zu Wasser oder zu Land anzulaufen.
So sehen also unsere Vorhaben aus. Der Traditionsseglerverein, die "Strolsunner Klüverboom Commün", möchte gerne mit alten Schiffen aus allen Gegenden diesen historischen Hafen im neuen Gewand (oder umgekehrt) zusammen einweihen. Die Hafenkanäle waren nämlich über Jahrzehnte der Liegeplatz der Stralsunder Zeesbootflotte.
Außerdem wollen wir natürlich den Gästen, den"Fahrens-Kollegen" aus der Großschiffahrt mit unseren schönen alten Fahrzeugen zur Traditionsschiffsparade eine Freude machen.
Trotz übervoller Terminkalender der Gaffelrigger und Großsegler möchten wir doch ein paar Gäste im Hafen begrüßen.
Also, Gaffelrigg-Experten und Traditionssegler, alte Dampf-und Motorfahrer, unsere Einladung steht! Kommt nach Stralsund zum "Tag der Seeschiffahrt" und zur Einweihung des Stralsunder Traditionshafens "Am Querkanal"!
Schön wären OK-Meldungen für unsere Planung!
Anfang des Jahres gibt es auch nochmal einen Erinnerungsbrief!



Gibst du mir, nehm ich dir

CORNISH CRABBER

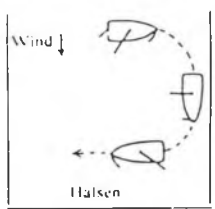
Designed by Roger Dongray ©1974

Dimensions		
L.O.A.	29' 3"	8.915m
L.O.D.	24' 0"	7.315m
L.W.L.	20' 3"	6.172m
Beam	8' 0"	2.438m
Draught		
Plate Up	2' 5"	0.737m
Plate Down	4' 8"	1.422m
Displacement	4,600lbs	2,086kg
Sail Areas (standard)		
Main Sail	155sq.ft.	14.40m²
Jib	50sq.ft.	4.65m²
Staysail	60sq.ft.	5.57m²
Topsail	40sq.ft.	3.72m²
Extra Sails (Light Weather)		
Jackyard Topsail	52sq.ft.	4.83m²
Tow Foresail	91sq.ft.	8.45m²

Nachbau eines englischen Gaffelkutters zu verkaufen.
Länge 7,31m Breite 2,44m Tiefgang 0,70m / 1,50m
Baujahr 1978, 230sm auf dem Wannsee gesegelt, Motor Yanmar YSB 8 PS ca. 30 Stunden gelaufen, außen leicht angerostet, aber läuft. 3 flg.Bronzepropeller.
Das Boot wurde über mehrere Jahre nicht benutzt und nicht abgedeckt. Das Boot ist entrümpelt , trocken und liegt z. Zt. auf Land. Die Plicht einschließlich Kajütschott müssen erneuert werden.
Mast und Bäume sind abgezogen und neu lackiert, stehendes und laufendes Gut sind komplett vorhanden, Großsegel, Klüver, Fock, und Toppsegel in einem guten Zustand. Die Beschläge sind feuerverzinkt und abmontiert.
Das Boot kann auch auf dem Wasser überführt werden.
Preisvorstellung: VHB DM 9.000,-- 030/8236118

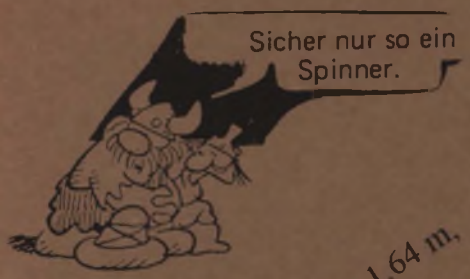
Manilatauwerk
Ø 3/4 Zoll, mehrere Rollen a' 1200 Fuß, ca. 350 Meter, nach Möglichkeit in ganzen Längen zu verkaufen.
Herstellungsjahr 1984, Kanada
Preisvorstellung:
150,- je Coil /1,00 je Meter
von:
Ralph Peter Metz
Immelscheid 1
W-5883 Kierspe
02359/1316

Mein kleiner **5 m Spiegelkutter** mit Klüver, Eiche geklinkert, mit orangener Besegelung und 5 PS AB-Johnson - Topzustand - ist **zu verkaufen**. Tel. 04406/745, Preis VB.



Verkaufe meine "Chou-Chou II ", eine BM-Kieljolle, Mahagoni, gaffelgetakelt, 6m x 2m, 16 m², guter Zustand, samt Hänger um 4000 DM. Wick Wimberger, Cumberlandpark 39, A-4810 Gmunden, O.Ö., Österreich, Tel.0043/7612/66 33 1 (Büro), 66 24 83 (privat).

Gibst du mir, nehm ich dir



Suche Vorsegel, ca. 4,24 zu 1,64 m, für Jollenkreuzer - 6,55 m
Tel. 02536/6979

Bronce Handwinden

Hochglanzpoliert, daher stilgerechtes "Oldtimer-aussehen" Trommeldurchm.: 100 mm; Fußdurchm.: 130 mm; Typ GIBB 7CR, ideal für Fallen, Schoten etc.

2 STCK. FÜR 1000,- DM

TEL.: 04121/21240

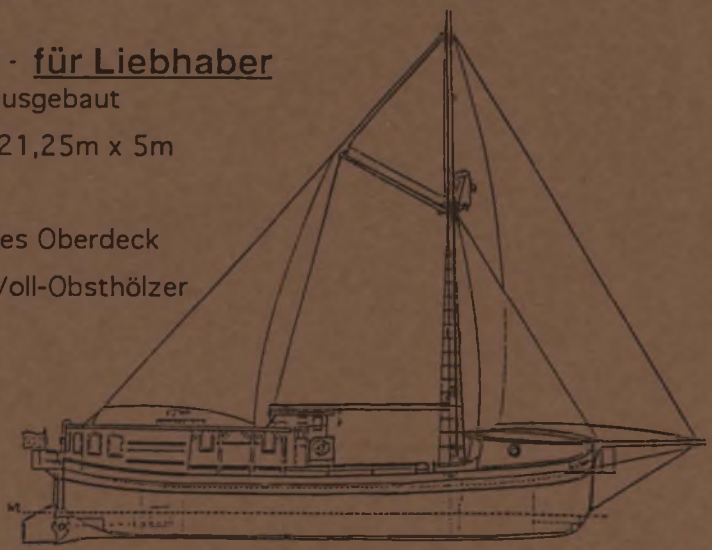
Gaffelrigg Vollholz in gutem Zustand abzugeben:

Mast: 5,40 m Baum: 4,20 m
Gaffel: 3,70 m Vorstag: 4,90 m
Vorherige Terminabsprache nötig !
G.H. Rümmler, Wilhelmshavener Str. 25,
1000 Berlin 21, Tel. 030/395 98 73

2x Lampenbretter Teak
1x Batterieladegerät 12V 15A
1x Batterieladegerät 12V 30A
beide auto, neu
viele andere Bootsausrüstungs-teile, Schwimmwesten Autom.
neu und gebraucht
Jürgen Fiedler, Lehmweg 43
2000 Hamburg 20, Tel. 040/
476231 oder 463000

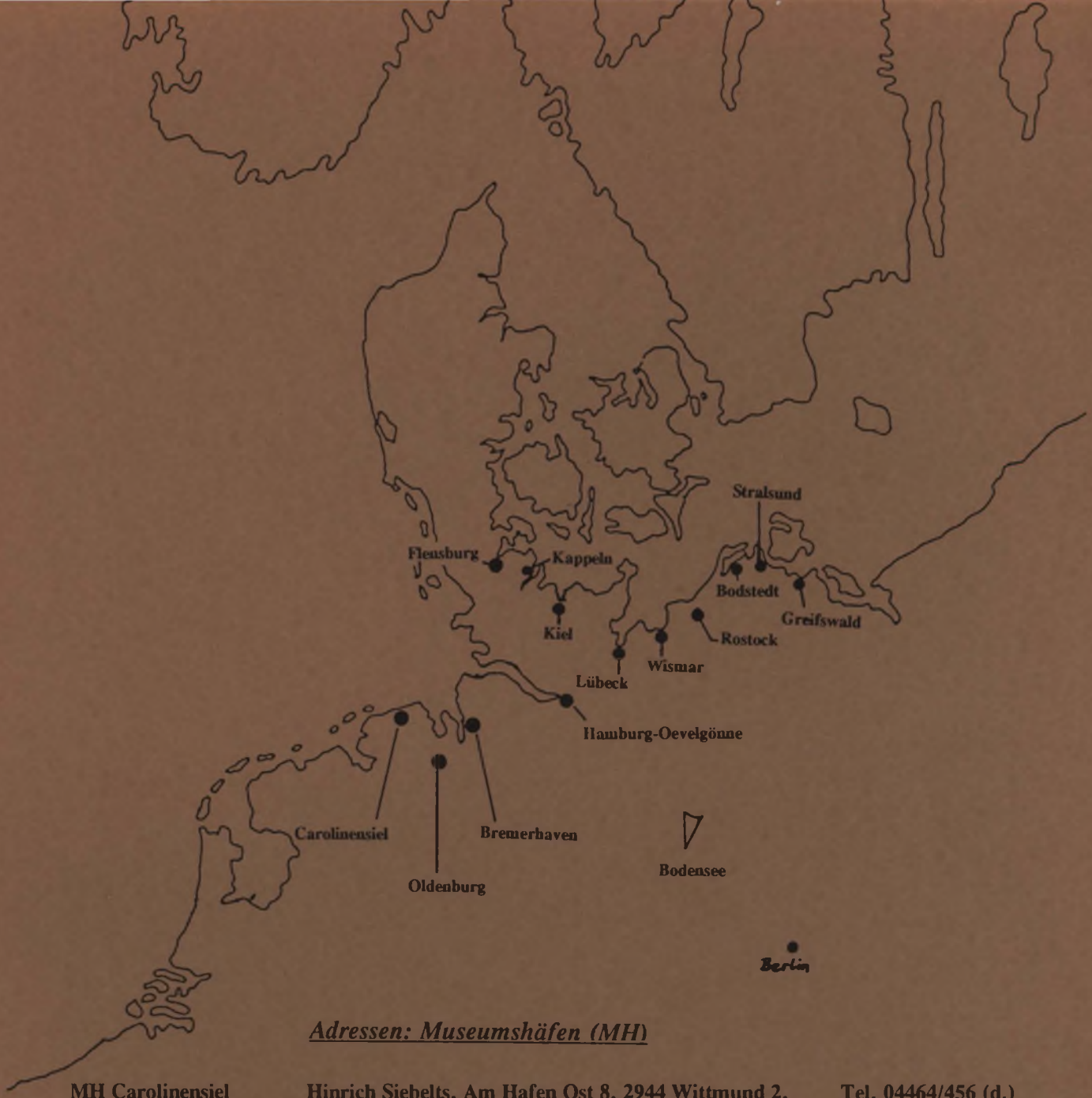
Leben auf dem Wasser - wohnen & fahren - **für Liebhaber**

ehemaliger 100 Tonnen Frachtensegler, ausgebaut
aufgelegt bei Mulder (NL), SM-Stahlrumpf+Deck 21,25m x 5m
Heckaufbau (Salon) Eiche
ca. 90 m² Wohnfläche + ca. 50 m² nutzbares Oberdeck
Mobiliar aus der Jahrhundertwende, Vertäfelung Voll-Obsthölzer



auch gewerblich, mobil & attraktiv zu nutzen
z.B. als "Kunst-, Kultur-, Büro-, Studioschiff"

ca. 180 m² Segelfläche - sehr handlich geteilt, Stahlmast legbar
155 PS Henschel-Diesel, Reintjes Wendegetriebe, 0,9m⌀ Schraube
all in best order - ready to go
preiswerter Liegeplatz (HL), TEL: 0451 / 24514
Fragen Sie nach !!!



Adressen: Museumshäfen (MH)

MH Carolinensiel	Hinrich Siebelts, Am Hafen Ost 8, 2944 Wittmund 2, Tel. 04464/456 (d.)
MH Oldenburg	Christoph Essing, In den Bergen 13, 2879 Dötlingen-Aschenstedt, Tel. 04433/339
Schiffergilde	Hennig Goes, van Ronzelen Str. 2, 2850 Bremerhaven,
Bremerhaven	Tel. 0471/44502 (d.)
MH Oevelgönne	Peter Cordes, Büngerweg 7, 2000 Hamburg 52, Tel. 040/825872
MH Flensburg	Rainer Prüß, Norderstraße 22b, 2390 Flensburg, Tel. 0461/29122 (d.)
MH Kappeln	Axel Strothmann, 2341 Wittkiel-Mühle, Tel. 04642/2593
Schwimmende	Ernst Hintzmann, Yorckstr. 5, 2300 Kiel 1,
Museen Kiel	Tel. 0431/83723
MH zu Lübeck	Bernd Frommhagen, Wagner Str. 103, 2000 Hamburg 76, Tel. 040/201434 (d.)
MH Rostock	Hans-Peter Wenzel, Lessingstr. 9, 0-2500 Rostock, Tel. 0381-405242 (d.)
Traditionshafen	Eckehardt Rammin, Dorfstr. 8,
Bodstedt	0-2381 Bodstedt,
Strolsunner	Walter Ribbeck, G.-Ewald-Str. 5, 0-2300 Stralsund,
Klüverboom Commün	Tel. 03821/292602 (d.)
MH Greifswald	Dr. Reinhard Bach, Haus 9, 0-2201 Klein Petershagen, Tel. 03822/2772 (d.)
Oltimer Schiffer	Klaus Kramer, Heiligenbrunner Str. 47, 7230 Schramberg,
Bodensee	Tel. 07422/6660

Berliner Schiffahrtsgesellschaft, H. Pflitsch, Bambergerstr. 58, 1000 Berlin 30
Tel. 030/213 80 41