# PIEKFALL

Mitteilungsblatt für die Freunde des Gaffelriggs № 50

Dampfer-Reise nach Amsterdam(pf)
20 Jahre Freunde des Gaffelriggs
Termine und Neues aus den Häfen
Takeln - Vor 40 Jahren -
Bücherschapp

# 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. 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
Uwe Griem (Skandinavienkontakte)
Am Rehm 25 - 2070 Ahrensburg Tel. 04102/5 26 67

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

**Die Freunde des Gaffelriggs**
trauern um

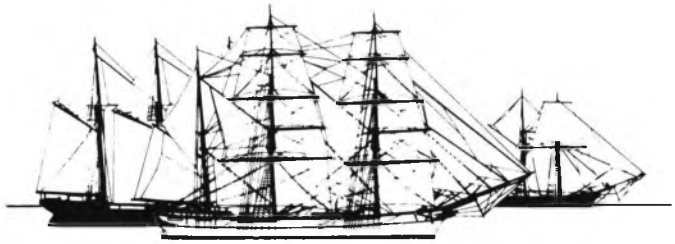
## Volker Meier

den Eigner und Schiffer des Kutters "Aurora von Altona".
Seine Wache ging am Morgen des 15. Januar 1993 unerwartet zu Ende. Bei seiner letzten Seereise, einer stürmischen Nordseeüberfahrt von Hamburg nach Aberdeen, ist er auf dem Hamburger Forschungsschiff "Valdivia" nicht mehr aufgewacht. Wir sind ihm dankbar für seine fröhlichen Ideen und seinen großen Einsatz, mit denen er unsere Vereinigung und das PIEKFALL mitbegründet und unterstützt hat.

Hamburg, den 6. März 1993
Wintertreffen der
Freunde des Gaffelriggs

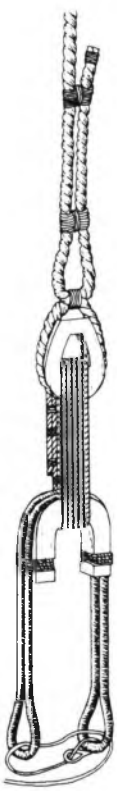
## Inhalt Piekfall N° 50 / März 93


| | |
|---|---|
| Impressum | 2 |
| Inhalt | 3 |
| Was unsere Leser bewegt | 4 |
| Moderner Schoner aus Bremen | 7 |
| Denkmalschutz für "Schaarhörn" | 7 |
| Unter Dampf nach Amsterdam(pf) -Eine Reise mit der "Nordstern"- | 8 |
| 20 Jahre Freunde des Gaffelriggs | 16 |
| Der Konsul kommt nicht mehr -Erinnerung an Volker Meier- | 17 |
| Vom Aufziehen eines Schiffes | 19 |
| Termine und Informationen aus den Häfen: -Öland - Kalmar - Hamburg - Greifswald - Lyø Rund- | 20 |
| Der fertige Takelmeister -Theil II: Mastsetzen- | 25 |
| Aus dem Bücherschapp: Von Seemannschaft, Schiffen und Straßen | 29 |
| Es geschah vor 40 Jahren ... | 32 |
| Gibst du mir - nehm' ich dir | 34 |
| Museumshäfen auf einen Blick | 36 |

## Das Beste aus 20 Jahren

1973 hockte sich ein Häuflein aufrechter Segler im Blankeneser Hafen zusammen und befand, daß sich Menschen, die ausgesprochene Freunde des Gaffelriggs waren, zu einer Interessengemeinschaft zusammentun müßten. Kurz darauf hatten sich bereits 100 "Sympathisanten" auf der Liste eingetragen, sieben Jahre später waren es doppelt so viele, heute zählen über 500 im In- und Ausland dazu.
Daß diese Freundschaft seit 20 Jahren hält, ärgert immer noch manchen Blazer-Gedressten und Clubnadel-Fetischisten des weißen Sports. Ist es der blanke Neid, daß eine Vereinigung so unterschiedlicher Individualisten ohne formelle Mitgliedschaft, Vorstand und Wahlen existieren kann? Oder ist es ein mitleidiger Blick von hochglanzpoliertem High-Tech-Gerät auf die Beschaulichkeit der dahindümpelnden Rost- und Torfmull-Flotte mit den eklig schwarzen Reifenfendern?
Doch die Freunde des Gaffelriggs haben so manches bewegt, auf dem Wasser und an Land, oft als massive Unterstützer der Museumshafen-Vereine und der Schiffseigner. Ab und zu gab es natürlich auch Flautenlöcher, vor allem für das heißgeliebte PIEKFALL, das immer von allen gelesen, aber selten von genügend Menschen gemacht werden will. Weil Segler nun mal lieber Planken hobeln als Buchstaben hacken und ein gemütlicher Schnack eher in die Gänge kommt als eine druckreife Geschichte.



Doch nichts ist beständiger als die Veränderung, das wird beim Blättern in alten Heften ebenso anschaulich wie beim Betrachten von Fotos der frühen Glückstadt-Regatten und Gemüsefahrten auf der Elbe. Wir werden versuchen, ein paar Histörchen aufzuwärmen und in den beiden folgenden PIEKFÄLLEN das Beste aus den 20 Jahren der liebenswerten Chaoten wieder aufleben zu lassen.

Monika Kludas

**Monika Kludas**
**Redaktion PIEKFALL**

Das Titelfoto zeigt Volkers Pommerschen Kutter "Aurora" auf der Flensburger Förde.

Fritz Brunner
6.1.93

Herzallerliebste Piekfallredaktion!

Ihr habt die Vorderseite besagter Piekfall-Ausgabe mit einem Text in englischer Sprache "verziert". Wat schall dat?
So als Tertianer liebt man es, seine Sprache mit Englischbrocken zu verzieren: Guckt mal, was ich schon kann! In der Oberstufe verlor sich das wieder. (Ich wähle absichtlich die Vergangenheit).
Also: Ich find's kindisch! Ihr mögt es ja vielleicht anders sehen, darum noch etwas mehr zum Thema.
Ich gehöre nicht zu den Gründern des "Piekfall", aber so viel weiß ich, daß die einen gewissen kulturellen Standart gesetzt hatten. Seit der Zeit der Hanse war an Nord= und Ostsee die niederdeutsche Sprache, die Ihr nicht mit dem heutigen Platt= deutsch örtlich begrenzen dürft, die Sprache der Seeleute, und auch auf unseren Schiffen wurde sie bis in die Gegenwart be= vorzugt benutzt. Wenn Ihr also originell sein wollt, dann müßt Ihr niederdeutsche Sentenzen bringen.
In Philologenkreisen ist es übrigens umstritten, ob die eng= lische Sprache zu den Kultursprachen zu zählen ist, weil sie ja nicht gewachsen sondern ein Gemisch ist. Ich bin auch nur zufällig darauf gestoßen. Ich enthalte mich da eines Urteils, aber Englisch ist immerhin primitiv genug, um eine Sprache für den Verkehr des homo sapiens abzugeben. Für uns vom Piek= fall sollte allerdings bestimmend sein, daß die meisten see= männischen Ausdrücke der Engländer Lehnwörter aus dem Nieder= deutschen sind.
Könnt Ihr Euch ferner und zum Beispiel vorstellen, daß "Le chasse marée" seine Titelseite mit einem englischen Text zieren würde? Ich nicht! Sogar den Neujahrsgruß, den Ihr viel= leicht auch bekommen habt, hat Cadoret in Französisch geschrie= ben.

Lüd! Holt Juch stief!

Fritz

# Hanse-Koggewerft e.V. Bremerhaven

**Betr.: Piekfall Nr. 49**
**Was unsere Leser bewegt ...**
**Schock-Gaffelsegler sah Bremer Hansekogge**

Ewald Martens hat ja mit manchen Teilen seiner harschen Kritik Recht. Allerdings, mit hölzernen Nägeln wäre der GL nicht bereit gewesen, der "Ubena von Bremen" die für das Fahren in der Nord- und Ostseefahrt mit 16 Mann Besatzung erforderliche Klassifizierung 100 A4 "Exp" (Experimentierschiff) zu erteilen. Dieses war aber eine Grundvoraussetzung für die zu erbringende Aufgabe, nämlich auf den Kursen der Hanse zu segeln.
Ob mit verzinkten oder Nironägeln, beide sind nicht echt. Krähennest? Mit 16 Mann über See bei Tag und Nacht, und bis zu 50 Personen auf Tagestouren ohne Radar ist für uns Berufsseeleute bei den heutigen Verkehrsverhältnissen auf See aus Sicherheitsgründen nicht durchführbar. Die Radarantenne ist dahinter versteckt. Hat E.M. eine bessere Idee, sie zu verstecken? Wir sind für jede Anregung dankbar.
Seemannschaft? Wir suchen ständig erfahrene Seeleute, die Zeit und Lust haben, mitzusegeln und dabei die erforderlichen seemännischen Arbeiten zu verrichten und dann auch die beanstandeten Taklings auf die Enden aufzusetzen.
Kunststoffender? Sie sehen nicht so schön aus wie z.B. Korb- oder Holzfender. Nur - wir liegen häufig irgendwo längsseits in den Häfen der Berufsschiffahrt, und wir machen auch mal eine Schramme, oder stoßen irgendwo gegen, das ist bei dem etwas eingeschränkten Manövrierverhalten nicht immer ausgeschlossen. Mit Holzfendern werden keine Schrammen oder Dellen verhindert. Diese Fender sehen nur etwas rustikaler aus.
Der Kritik am hohlen, geleimten Mast und der Rah stimmen wir zu. Auch andere Dinge sind nicht optimal gelöst. Aber manches ist nicht machbar, und Kompromisse (Maschine, Kunststoffsegel und Kunststofftauwerk, Echolot etc.) sind von der Klaase (GL) vorgeschrieben worden, um bei jedem Wind und Wetter unter heutigen Verkehrs- und Sicherheitsbedingungen fahren zu können.

Auch die Kieler Hansekogge wird nun zum Motorsegler umgerüstet, nachdem festgestellt wurde, daß ohne Maschine das Fahren in heutiger Zeit mit Koggen nicht möglich scheint. Und Telefonie haben beide Koggen von Beginn an.
Wir sind sicher, daß E.M. auf seinem Klütenewer auch bereits aus Bierdosen und Colaflaschen getrunken hat, obwohl es vor 100 Jahren noch keine Cola und nur warmes Bier aus Krügen gab.
Wir wissen nicht, was für Segelzeug vor 600 Jahren modern war. Mit Sicherheit gab es vor 100 Jahren, als "Margarethe" vom Stapel lief, echtes Ölzeug. Trägt E.M. das aus lauter Pietät heute auch? Wir empfehlen auch die Lektüre des Artikels in der Zeitschrift SEGEL SPORT Nr. 9/10. Hier hat Frau Kludas in dankenswerter Weise die beiden Koggen verglichen und die unterschiedliche Aufgabenstellung gegenüber gestellt.
Beim nächsten Besuch in Stade zum Europatag 1993, wenn, so hoffen wir, sich wieder einige hundert begeisterte Menschen an der Kogge erfreuen, möge Herr Martens versuchen, ein kompetentes Vereins- oder Besatzungsmitglied an Bord zu treffen, um über die vor 600 Jahren gefahrenen Routen der Hansekoggen zu fachsimpeln.

Wir laden Herrn Martens hiermit herzlich dazu ein.

Mit freundlichen Koggegrüßen

I.A. des Vorstandes der Hansekoggewerft e.V.

Klaus Förster

LESERBRIEFE -LESERBRIEFE - LESERBRIEFE - LESERBRIEFE -

LESERBRIEFE - LESERBRIEFE - LESERBRIEFE - LESERBRIEFE -

Moin moin von dat sonnige Andalusien,
ich lese ja immer noch mit Interesse das Piekfall, obwohl es wohl nicht danach aussieht, daß ich jemals zu einem Gaffel-Kutter kommen werde, aber Träume sind ja oftmals schöner als die Realität (siehe "In zwei Jahren zwei Schiffe", S.22 # 49). Ich frage an, ob das Titelbild mit dem "Maltzahn" wirklich in Marstal bei Ebbe, den ich gut kenne, wie ganz Marstal und Sydfyn, aufgenommen ist. Ebbe hat ja keinen Slip, um so ein großes Schiff hochzuholen.
Jedenfalls freue ich mich über den Idealismus vieler Gaffrig-Lover, die Zeit und viel Geld investieren in die naturgetreue Restaurierung der alten Pötte. Ich würde mich gern an einer solchen Aufgabe beteiligen, habe aber mit meiner hiesigen Avocado-Plantage mehr als genug um die Ohren und will mir auf meine alten Tage (60) nicht noch mehr Probleme aufhalsen. Aber interessieren tut mich die Szene schon, und ich wünsche dem Piekfall weiter "Mast und Schotbruch" und altied "Gode Fahrt" un'n Handvoll Water unnerm Kiel!
Best Wünschen un Gröten ut dat warme Malaga,
Hans J. Federico Heins

Anmerkung der Redaktion: Der "Maltzahn" lag wirklich in Marstal, aber auf einem der Kümo-Slips gegenüber vom Trockendock. Dort hatte Ebbe auch ein Zelt aufgebaut, in dem die Planken zurechtgeschnitten wurden. Vom Dampfkasten in der Bådebyggeri wurde dann jedes Stück mit dem rasenden Trecker zur "Maltzahn" gefahren.

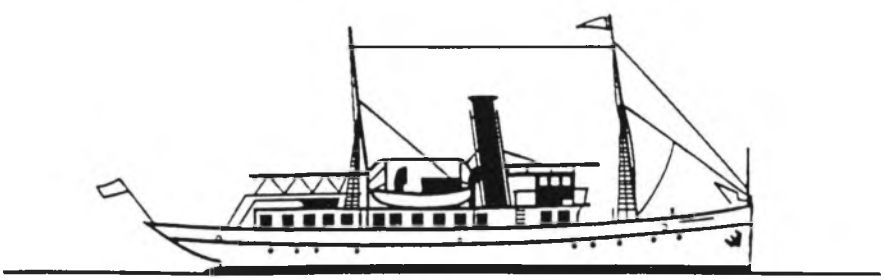
LESERBRIEFE -LESERBRIEFE - LESERBRIEFE - LESERBRIEFE -

# JugendKutterWerk

Ein moderner Gaffelschoner entsteht zur Zeit beim **Jugendkutterwerk Bremen eV** (JKW). Insgesamt 38 Männer und Frauen sind am Bau des 19,92 Meter langen Schiffes beteiligt. In zwei projektorientierten Umschulungsmaßnahmen wollen sie den Zweimaster, dessen Kiellegung am 28.11.91 stattfand, bis Ende 1994 fertigstellen.
Präzise gesagt wurde der Rumpf kieloben gebaut: Über Mallen, Spanten und Schotten befestigten die angehenden BootsbauerInnen Kielsohle, Längsstringer und Balkweger, die in Verbindung mit Steven, Bodenwrangen und Spiegel das tragende Gerüst bilden. Die Hülle wurde materialsparend in vier Lagen aus acht bis zehn Millimeter starken Lamellenstreifen formverleimt, die abwechselnd längs und diagonal verlaufen. Die erste und vierte Lage bestehen aus harter Lärche, die beiden mittleren Lagen aus leichter, elastischer Wermutkiefer. Eine Seidenglasmatte, mit Epoxidharz getränkt, sorgt für eine widerstandsfähige Außenhaut. Nach dem Drehen des 5,08 Meter breiten Rumpfes ist jetzt der Innenausbau in Arbeit. Anschließend werden Deck und Aufbauten montiert.

Haben sich die Puristen des Holzbootsbaus auch schon längst abgewendet, ist dennoch darauf hinzuweisen, daß das JKW durch diese Bauweise weitgehend auf Tropenholz verzichten kann. In Bereichen starker Belastung, wie Kielsohle, Steven und Bodenwrangen, wurde lamelliertes Kambala bevorzugt. Das Bootsbausperrholz für den Spiegel soll den Anforderungen des GL entsprechen, der aber bisher nur solches Material auf Grundlage von Tropenholz zuläßt.

Ende April endet die Umschulung der ersten BootsbauerInnen, die jetzt nicht nur die modernen Techniken im Umgang mit Holz beherrschen, sondern auch in Schwerpunkten der Metallbe- und -verarbeitung und der Elektrik ausgebildet wurden. Das JKW bietet außerdem Praktika und Austauschprogramme mit einem dänischen und griechischen Partner an. Das nächste Projekt steht auch schon fest: Im Frühjahr beginnt eine Gruppe mit dem Aufriß eines Weserkahns (zum Schiffstyp vgl. H. Karting, Weserkahn "Minna", PIEKFALL 47). **mk**

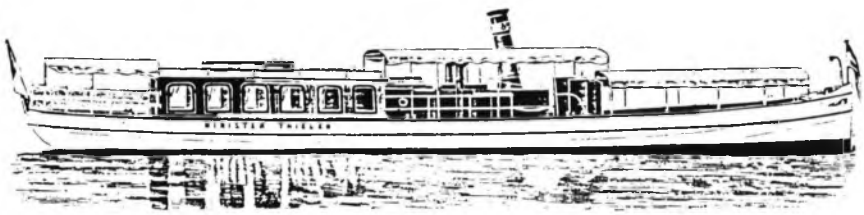


## Dampfschiff SCHAARHÖRN erhält Denkmalschutz

Zum ersten Mal seit Beginn des Denkmalschutzes in Hamburg ist jetzt mit der SCHAARHÖRN, einem 1908 für den Hamburger Senat gebauten kohlebefeuerten Zweischrauben-Dampfer, ein Schiff unter Schutz gestellt. Der Leiter des Denkmalschutzamtes, Prof. Dr. Fischer, stellt in seinem Bescheid fest:"Das Schiff besitzt aufgrund der einmaligen Doppel-Schrauben-Antriebsanlage besonderen technik-geschichtlichen Wert. Die frühere Nutzung des Schiffes als Fahrzeug des Senats verleiht ihm zusätzliche Bedeutung als geschichtliches Dokument für Hamburg."

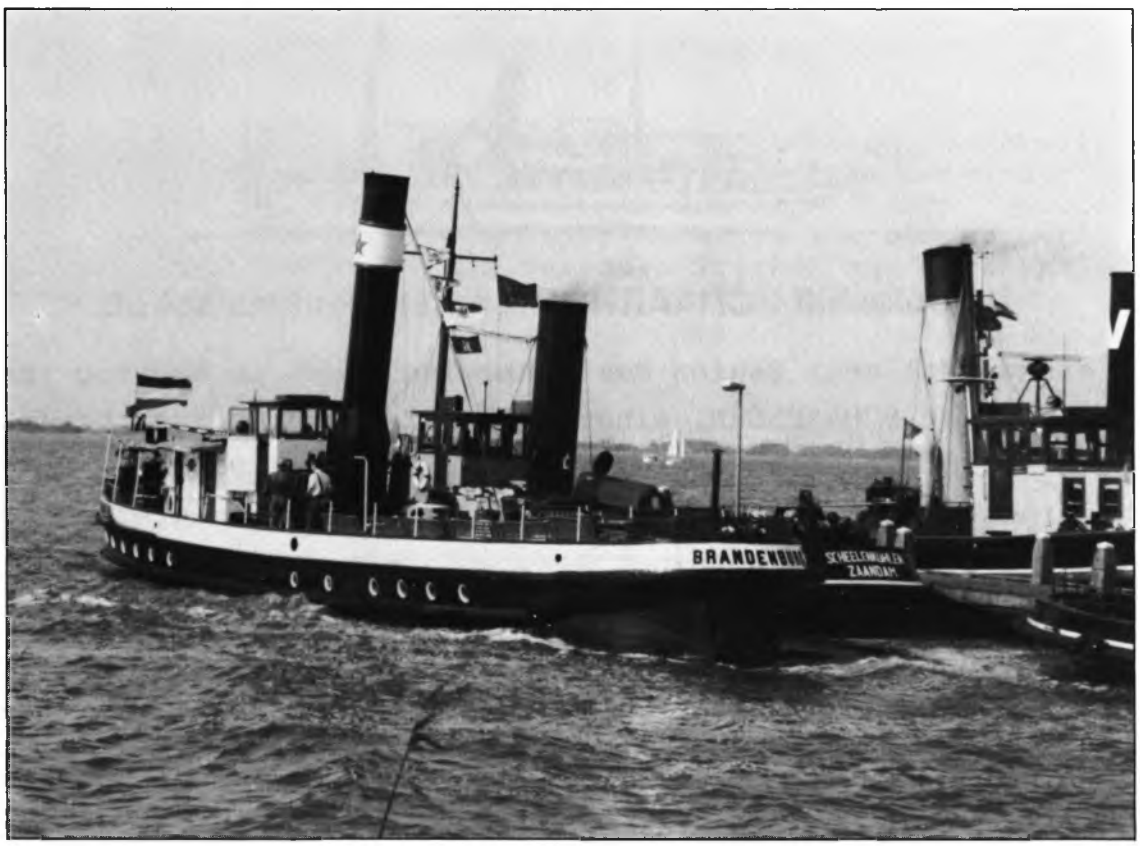
Förderverein DS SCHAARHÖRN e. V., Adolphsplatz 1, 2000 Hamburg 11
Telefon 040/36 13 83 22 * Fax 040/36 13 83 97

# Die Hollandfahrt des Dampfers "Nordstern" 1992



Fladigehender Paffagierdampfer für die Schlei

In fast jedem Museumshafen, so wissen wir Freunde des Gaffelriggs, finden sich nicht nur historische Gaffel-, Rah- und sonstige Segler. Auch die Dampf- und Motorschiffe haben einen festen Platz in der musealen Szene. Von einem Dampfmaschinisten, der seinen Ruhestand in der Maschine eines Museumskranes genießt und in der Gaffelszene wohl bekannt sein dürfte, haben wir einen Artikel bekommen, den wir euch auf garkeinen Fall vorenthalten möchten.

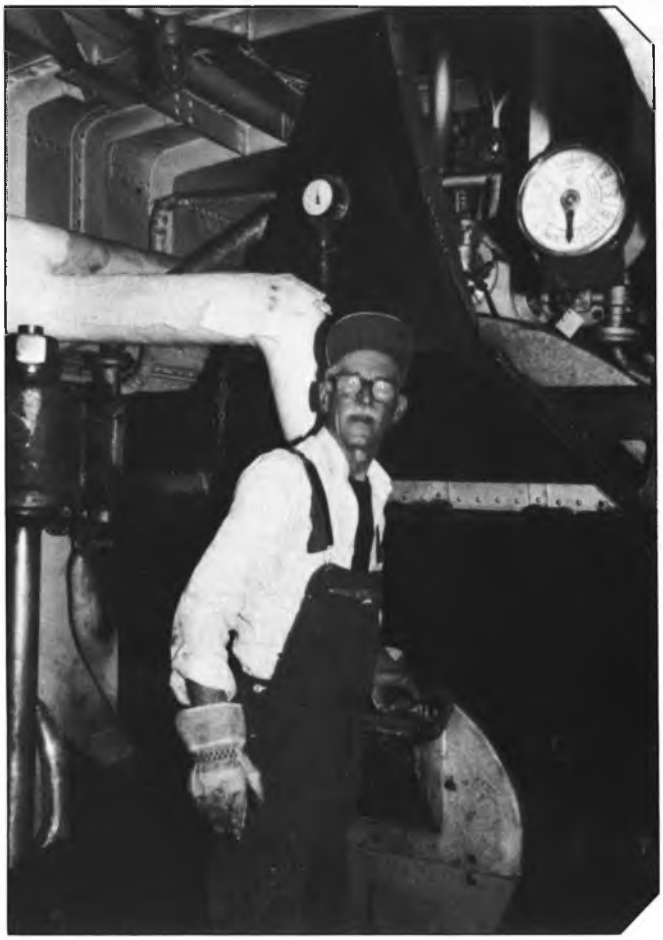



Die "Nordstern" in Almere

Auch in diesem Jahr kam der Dampfer "Nordstern" aus Brandenburg zum Hafengeburtstag nach Hamburg.
Sein Eigentümer, Lothar Bischoff, fuhr nach den verregneten Festlichkeiten aber nicht gleich wieder zurück in die Mark, sondern blieb einige Tage in Hamburg, um von hier aus mit seinem Schiff über Elbe, Elbeseitenkanal, Mittelland- und Dortmund-Emskanal an den Rhein und nach Holland zu schippern.

Die beiden "Stoomfestivals" in Dordrecht und Almere waren die äußeren Anlässe für die Fahrt, die drei bis vier Wochen dauern sollte. In dieser Zeit war die große Entfernung aber nur zu bewältigen, wenn täglich mindestens 12, möglichst sogar 14 Stunden gefahren wurde. Dafür waren zwei Besatzungen nötig, denn mehr als einen halben Tag am Ruder oder vor dem Kessel und an der Maschine zu stehen, war für einen Steuermann und einen Maschinisten denn doch kein Urlaub mehr. Und welcher Decksmann würde dazu bereit sein, mehr als hundertmal am Tag den schweren Schornstein zu ziehen und wieder aufzurichten? Nur freiwillige Fans geben sich für so etwas her. Das stimmt doch, nicht war ?!
Helmut Ulrich, der Manager des Vorhabens, organisierte aber die nötige Anzahl von Bekloppten, so daß die "Nordstern" am 14.Mai 1992 gegen 10 Uhr den Museumshafen Oevelgönne verlassen konnte.

An Bord waren Lothar Bischoff und ein Bekannter aus Nauen, Helmut Ulrich, Hans Feddersen, Pedro Krys und Hellmuth Wirth, letztere aus Hamburg. Dazu kamen Lothars siebenjähriger Sohn Ronni und der schwarze Pudel Knorki.
Zunächst ging es nur nach Billstedt in den Tidekanal, wo erstklassige Kohle übernommen wurde.



Hellmuth in der Maschine

Wie im politischen Weltgeschehen es meistens die Kleinen sind, die für Unruhe und Aufregung sorgen, so war es auch hier. Während die Kohlen in die Bunker prasselten, kam ein Anruf vom Museumshafen, daß der Pudel Knorki die Abfahrt des Dampfers verpaßt habe und dem Brückenwärter das Leben schwer mache. Wir sollten den Vierbeiner so schnell wie möglich abholen. Obwohl keiner es aussprach, hatten wir wohl alle ein schlechtes Gewissen, daß keiner das Fehlen des kleinen Pudels bemerkt hatte. Mit zwei Stunden Verspätung, gegen 14 Uhr, ging die Reise dann endgültig los.

Das Deck war vom Kohlenstaub gesäubert, die Sonne schien, und die Stimmung war prima. Recht flott ging es elbeaufwärts, bei

der Geesthachter Schleuse gab es so gut wie keine Wartezeit, und auch beim Schiffshebewerk Scharnebeck kamen wir gleich dran.
Um 20 Uhr machte die "Nordstern" gleich oberhalb des Hebewerks fest. Es war ein schöner Frühlingsabend mit rotgoldener Sonne, Wald an beiden Seiten des Kanals und lautloser, ländlicher Stille, in der der Gesang der Vögel überdeutlich zu hören war.
An nächsten Morgen ging es um 7 Uhr weiter. Die an diesem Tag praktizierte Einteilung der Wachen wurde dann während der ganzen Reise eingehalten. Vom Loswerfen morgens um 6 Uhr, manchmal schon um 5 Uhr, bis 13 Uhr stand Lothar am Ruder und Hellmuth heizte und fuhr die Maschine.

Thorsten aus Nauen versorgte die Frühaufsteher mit Frühstück und legte vor den Brücken den Schornstein um, bis seine Kollegen aufgestanden waren und ihn bei dieser Arbeit unterstützten. Das überaus häufige Ziehen des Schornsteines wurde mit der Zeit eine lästige Angelegenheit. Auf dem Mittellandkanal jagte eine Brücke die andere. Pedro half nicht nur beim Schornsteindienst, sondern kümmerte sich um die Mahlzeiten und die Kombüse. Helmut Ulrich betätigte sich überall an Deck. Seine Hauptaufgaben waren jedoch die Finanzen und die Organisation.

Ronni und Knorki sorgten für Abwechslung und Heiterkeit. Ach ja, fast hätte ich vergessen, daß Pedro mit den Batterien und dem Wellenlager eine recht zeitraubende Nebenbeschäftigung hatte.

Am frühen Nachmittag erreichten wir den Mittellandkanal und machten um 20 Uhr Feierabend bei Kilometer 192. Keiner von uns hatte sich wohl die Fahrt auf den Kanälen landschaftlich so schön vorgestellt. Auf dem Elbeseitenkanal gab es ver-

v.L. Pedro Krys, Lothar Bischof,
Thomas Wuttke - die Crew in Brandenburg

Dampfflöte beim Schornsteinklappen

hältnismäßig wenig Schiffsverkehr, aber auf dem Mittellandkanal ging es lebhaft zu. Große Motorkähne fuhren mit Kohlen, immer wieder Kohlen, aber auch mit Kies und Sand in Richtung Osten, während die von dort kommenden Schiffe meistens Schrott geladen hatten. Das ist wohl ein Zeichen für die umfangreichen Erneuerungen der ostdeutschen Produktionsstätten.
Am dritten Tag traten Hügel an den Kanal heran, der, bisher immer geradlinig verlaufend, jetzt einige weite Bögen machte und an sanften Erhebungen nach Norden auswich. Bei Minden querte die künstliche Wasserstraße auf einer massiven Brücke die Weser, und es bot sich ein überraschender Blick auf den Strom.

Je weiter wir nach Westen kamen, desto häufiger wurden die Schleusen, die gelegentlich einen erheblichen Zeitverlust verursachten. Für eine unangenehme Überraschung sorgte der direkt hinter einer Brücke über den Kanal gespannte Draht oder ein Kabel. Von Osten her, also aus der Richtung, aus der die "Nordstern" kam, war das Hindernis nicht sichtbar, daher ließ unser Schornsteindienst den Schornstein gleich hinter der Brücke wie üblich hochklappen, so daß dieser von dem Draht einen harten Stoß erhielt und wieder nach unten auf die Schornsteingabel geworfen wurde. Die schwarze Röhre bekam zwei häßliche Beulen, und der Ring mit dem blanken Messingstern wurde leicht beschädigt.
Eine andere Brücke war so niedrig, daß sie die UKW-Antenne und den Kombüsenschornstein umstieß. Dieser kleine Rauchabzug war zur Zeit aber wichtig, weil die Propangasflasche leer geworden war und Pedro den Kombüseherd für Kohle benutzen mußte. Helmut Ulrich war lange damit beschäftigt, die Schäden am großen und kleinen Schornstein zu beheben. Bei der großen Röhre war das nur teilweise möglich. Einen nachteiligen Einfluß auf die gute Stimmung an Bord konnten die beiden ärgerlichen Pannen auf die Dauer aber nicht ausüben.

Am Sonntag kamen wir an der Schiffahrtsabteilung des Westfälischen Landesmuseums für Technik vorbei und machten an einem der dort liegenden, alten Dampfschiffe fest, um die Fahrzeuge des Museums zu besichtigen. Der ungnädige Wächter vertrieb uns aber wieder. Abends, an der Feierabendstelle, erschien der Leiter des Museums an Bord

und entschuldigte sich für den Rausschmiß. Er lud uns ein, auf der Rückfahrt im Museumshafen anzulegen und unter seiner Führung das Museum zu besichtigen.
Der Dortmund-Emskanal war schleusenreicher als der Mittellandkanal. Manchmal konnte man fast von einer Schleuse bis zur nächsten sehen. Was wir am Sonntag hinaufgehoben wurden, mußten wir am Montag wieder hinabsteigen.

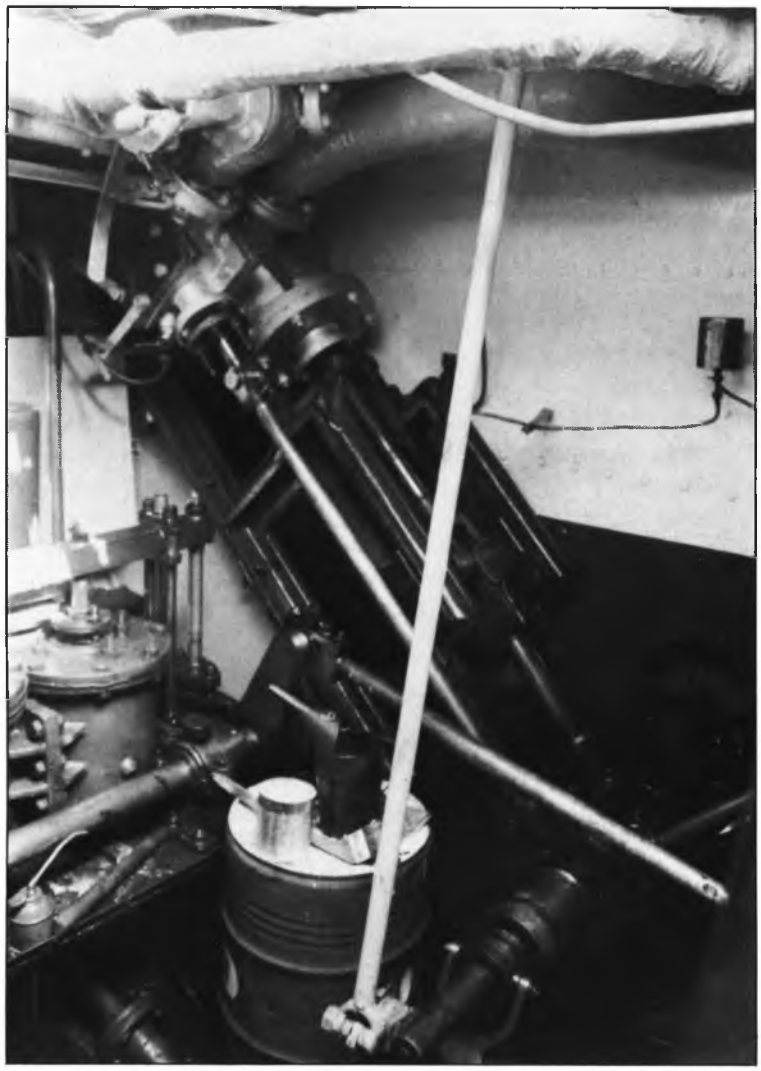
Der Dienstag war als Ruhetag vorgesehen. Für 18 Uhr hatte Heinz Berger allerdings eine kleine Hafen- und Rheinfahrt für Freunde von Dampfschiffen arrangiert. Nachdem Hellmuth sich einen Zahn hatte ziehen lassen und Thorsten und Pedro Proviant gekauft hatten, tauchte die "Nordstern" an dem Tag zum ersten Mal ihren Rumpf in die Gewässer des Rheins.

Am Mittwoch um 7 Uhr verließen wir Ruhrort, und mit Heinz Berger als Lotse an Bord fuhr die "Nordstern" den eindrucksvollen Strom hinunter. Der Schiffsverkehr war ganz beachtlich, die Landschaft erschien an diesem Teil des Rheins allerdings recht reizlos. Seht Euch aber mal die großen Schiffe an, die hier zu Berg und Tal rauschen! Mann oh Mann, das sind vielleicht Eumels. Zwar haben sie nicht so viel Tiefgang und ragen auch nicht so weit aus dem Wasser heraus wie Seeschiffe, aber an Länge und Breite stehen sie ihnen durchaus nicht nach.

Zu den elf oder 12 Kilometern in der Stunde, die wir auf den Kanälen gelaufen waren, kam hier noch eine tüchtige Strömung, so daß wir etwa 18 km/h schafften. Je mehr wir uns Dordrecht näherten, desto mehr Werke und Werften lagen an den Ufern. Ach nein, in Holland werden nicht nur Tulpen gezüchtet und Gemüse angebaut. Gegen 18 Uhr erreichten wir Dordrecht. Nachdem wir kurz am Merwedequai festgemacht hatten, wurden wir in einen hübschen alten Hafen gewiesen. Zunächst mußten wir warten, bis eine typisch holländische Klappbrücke hochgezogen wurde. Langsam, ganz langsam ging es dann in ein enges Hafenbecken, an dessen beiden Seiten einige alte Dampfer und Tjalken lagen.

Der nächste Tag galt als Ruhetag. Nach der langen Fahrt gab es an der Maschine einige Stopfbuchsen nachzuziehen oder neue Packungsringe nachzulegen. Mit Einkaufstüten voller schmutziger Wäsche suchten und fanden wir eine Wäscherei, die den Vorteil hatte, gegenüber von einer Piesel zu liegen, wo man bei einem kühlen Bier warten konnte, bis die Waschmaschine abgelaufen war.
Am Freitag begann das Fest anzulaufen. Nachmittags fuhren wir dem Star des Festivals, einem großen Personen-Raddampfer, entgegen und geleiteten den hohen Gast dann nach Dordrecht. Am Sonnabend fuhren die alten Dampfwalzen und Antriebsmaschinen durch die engen Straßen der Stadt. Von 14 bis 18 Uhr machten wir für die Festteilnehmer Fahrten und kehrten danach wieder in den kleinen, ruhigen Hafen zurück.

Am Sonntag ging das Fest weiter. Bei beachtlicher Hitze machten wir wieder zwei Rundfahrten. Dann überredete Jens, unser Betreuer, Lothar dazu, abends das Wohnschiff der Marinekadetten, das keinen Antrieb mehr hatte, zurück nach Rotterdam zu schieben, während die "Finland", ebenfalls ein Veteran, vorne ziehen und den Zug anführen sollte. Lothar sagte ja und handelte sich damit viel Ärger ein. Wir waren gerade etwa eine Stunde unterwegs, da zog die "Finland" den Zug zu dicht an eine noch geschlossene Brücke heran und drehte erst bei, als sie schon fast unter der Brücke war. Lothar sah das Unglück



Dampfmaschine der Rosalie, zu sehen ist 1 Zylinder mit Kolben.

kommen und gab schon vorher voll rückwärts, aber er konnte den schweren Kasten und die noch immer ziehende "Finland" nicht bremsen. Als der Zug endlich nach Backbord abdrehte, berührte die "Nordstern" doch noch einen Brückenpfeiler. Ein tüchtiges Stück der Wallschiene wurde abgerissen. Junge, Junge, das hätte aber ins Auge gehen können. Nach einem zweistündigen Aufenthalt, währenddessen der Schiffer der "Finland" einräumte, den Zwischenfall verschuldet zu haben, wurde die Brücke dann doch noch geöffnet, und es ging weiter. Es war Mitternacht, als wir durch das schlafende Rotterdam fuhren, und um ein Uhr früh lag der Marine-Kindergarten an seinem gewohnten Platz. Wir machten für den Rest der Nacht an seinen Pollern fest.

Am nächsten Morgen wehte uns der Wind des weiten IJsselmeeres entgegen, und es gab etwas wie richtige Wellen. Die "Nordstern" lag trotzdem ruhig im Wasser und bestand mit Glanz ihre erste Seereise.

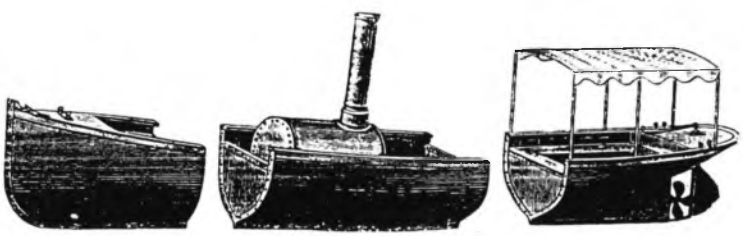
Am Montag dampften wir zurück nach Dordrecht. Von der vor uns herfahrenden "Volharding" geführt machten wir uns auf den Weg nach Almere. Ganz in der Nähe der Unglücksbrücke nahmen wir aber erst einmal eine tüchtige Ladung Kohlen für unseren Kessel. Ganz stilecht, wie in alten Zeiten, wurde mit einer Schubkarre gebunkert, bis die Bunker voll waren. Das war ein staubiges und schweißtreibendes Geschäft. Etwa um 19 Uhr fuhren wir weiter, die "Volharding" zunächst vor, bald

aber hinter uns. Schließlich mußten wir, als es dunkel wurde, langsamer fahren, damit die "Volharding" ihrer Rolle als Lotse gerecht werden konnte. Erst um ein Uhr früh machten wir vor einer Schleuse bei Amsterdam fest.

Der Donnerstag war ein Feiertag (Himmelfahrt), und wir benutzten den Vormittag dazu, die Dampfveteranen eingehend zu besichtigen. Seht nur mal, da fegt doch eine hübsche, junge Engländerin in weißer Bluse mit einer Rohrbürste die Rauchrohre ihrer fahrbaren Dampfmaschine! Fasziniert sah Ronni ihr dabei zu.

Früh um fünf am Montag wendete auch die "Nordstern" ihre Nase wieder heimwärts. Gegen den Strom kämpfte sie sich zu Berg. Jetzt schaffte sie nur noch acht Kilometer in der Stunde. Das reichte aber aus, um noch am gleichen Tag bis nach Emmerich zu kommen, der deutschen Grenzstation. Wir fuhren nur noch bis Wesel auf dem Rhein und bogen dort in den Rhein-Herne-Kanal ein. Vor der Schleuse lagen wir 4 (in Worten vier!) Stunden, nämlich bis 20.30 Uhr, ehe wir drankamen.

Altmodisches führte. Ein zufällig bei der Liegestelle anwesender Eisenbahnfreund verschaffte uns aber einen Kanister der seltenen Flüssigkeit aus seinem Schuppen für alte Lokomotiven. Bei Gewitter und Platzregen fuhren wir weiter und überquerten nach wenigen Minuten, dieses Mal in umgekehrter Richtung, die Weser. Es wurde spät, bis wir Feierabend machten, und am Freitag warfen wir wieder um fünf Uhr los, so daß wir abends, leider eine Stunde zu spät, vor dem Schiffshebewerk Rotensee festmachen konnten. Wir wurden nicht mehr "abgefertigt". Auch am Sonnabend morgen mußten wir lange warten. Zwei Schubverbände waren noch vor uns dran. Der zweite Schubverband war sogar so groß, daß er in zwei Partien durch das Hebewerk gehen mußte. Lothar hatte aber eine Idee und bot an, den ersten Teil des zu großen Verbands in den Bottich und unten dann in den Hafen zu schieben. Der betreffende Schiffer war einverstanden. Viel Zeitgewinn brachte diese Regelung uns allerdings nicht, denn unterhalb des Hebewerkes lagen so viele Schiffe und Behälter, daß Lothar mit der "Nordstern" und den zwei Behältern vor dem Bug nur mit vieler Mühe und mit noch mehr Maschinenmanövern bis zum Hafen durchkam.



Dampfbarkasse für Überlandtransport zerlegt

Auch am folgenden Tag gab es um die Mittagszeit einen längeren Aufenthalt, und zwar bei Minden. Lothar hatte ein Entsorgungsboot bestellt, das sich ziemlich erfolglos und unlustig bemühte, das ölige Wasser aus der Maschinenraumbilge zu saugen. Wir brauchten auch dringend Zylinderöl, es fand sich aber keine Bunkerstation, die so etwas

Da Lothar am Pfingstsonntag eine Gästefahrt aus Brandenburg zugesagt hatte, mußte der Dampfer unbedingt am Sonnabend dort sein. Wir fuhren deshalb während der nächsten Tage immer schon um fünf Uhr los. Reichlich viele Schleusen drückten die Reisegeschwindigkeit erheblich. Einen weiteren, mehrstündigen

Kohlenbunkern nahe Dordrecht

Aufenthalt erforderte die Übernahme einer LKW-Ladung Kohlen beim Westfälischen Landesmuseum für Technik, Abteilung Schiffahrt, dessen Leiter uns das Kesselfutter auf der Hinreise versprochen hatte. Da wir bereits mittags beim Museum vorbeikamen, konnten wir es uns nicht leisten, dort für die Nacht festzumachen.
Es war zehn Uhr vorbei, als wir endlich die Elbe gewannen und mit der Strömung flotte Fahrt machten. Das ging allerdings nicht lange so, denn bald bogen wir nach Osten ab in den Elbe-Havel-Kanal, der naturgemäß gleich mit einer Schleuse beginnt. Oft verbreiterten der Kanal und die Havel sich zu weiten Seen, und die gute, alte Mark zeigte sich von ihrer schönsten Seite. Die Crew war allerdings nicht romantisch genug veranlagt, um durch landschaftliche Schönheit ihren Hunger zu vergessen. Das war unangenehm, denn es befand sich kaum noch etwas Eßbares an Bord. Deshalb legten wir mittags einmal an, um einzukaufen. Was wir für ein Geschäft gehalten hatten, entpuppte sich aber als eine kleine, nur dürftig ausgestattete Gastwirtschaft, in der die hungrige Mannschaft wenigstens eine Kleinigkeit essen konnte.

Durch völlig unberührte Natur, fern von Straßen voller Autos, näherten wir uns im Laufe des Nachmittags Brandenburg und damit dem Ende der langen Reise. Pedro und Helmut brauchten nur noch selten wegen einer Brücke den Schornstein zu ziehen. Um 18.15 Uhr machte der Dampfer fast direkt vor Lothars Haustür fest, nachdem die sonore Dampfflöte kurz vorher unsere Ankunft angekündigt hatte. Schnell war Lothars große Familie am Ufer versammelt und begrüßte die Weltreisenden lebhaft und später auch nahrhaft. Einer nach dem anderen ging duschen, und beim Abendessen in der nahegelegenen Wirtschaft waren alle Teilnehmer sich darin einig, daß sie ein einzigartiges Erlebnis hinter sich hatten. Schade, es hätte ruhig noch länger dauern können.

Text und Fotos: Hellmuth Wirth

# Piekfalls

Die Feiern zum 20jährigen Jubiläum der Freunde des Gaffelriggs stehen vor der Tür und sollen mit dem Wintertreffen als Auftakt beginnen. Aber ist das der richtige Zeitpunkt, nachdem uns gerade Volker Meier verlassen hat, als einer der ersten Stunde, damals 1973?
Wir werden feiern - auf dem Wintertreffen,mit vielen Geschichten, auch über ihn. Mit Geschichten über Freud und Leid der Museumshäfen, vom Restaurieren und von historischer Forschung, erzählt beim Aufrollen der 20 Jahre Gaffelrigger, die mit der dampfenden Zunft eine enge Verbindung eingegangen sind, was die Themen dieses PIEKFALLS beweisen. Feiern werden wir auch bei den Hafenfesten zwischen Papenburg und Greifswald, vor allem bei "Lyø Rund", während der Rum-Regatta, zum Herbsttreffen in Glückstadt und bei der Konsul-Klöben-Gedächtnis-Regatta. Wir werden Volker überall vermissen, aber er würde es überhaupt nicht verstehen, wenn Gaffelrigger die Köpfe hängen lassen.

Foto: Monika Kludas

Zur Rhinplatte-Rund-Fahrt beim Herbsttreffen in Glückstadt sind angetreten: GOEDE WIL, AURORA VON ALTONA und HEINRICH VON DER LÜHE.

# Volker Meier

## EIN KONSUL SEGELT NICHT MEHR

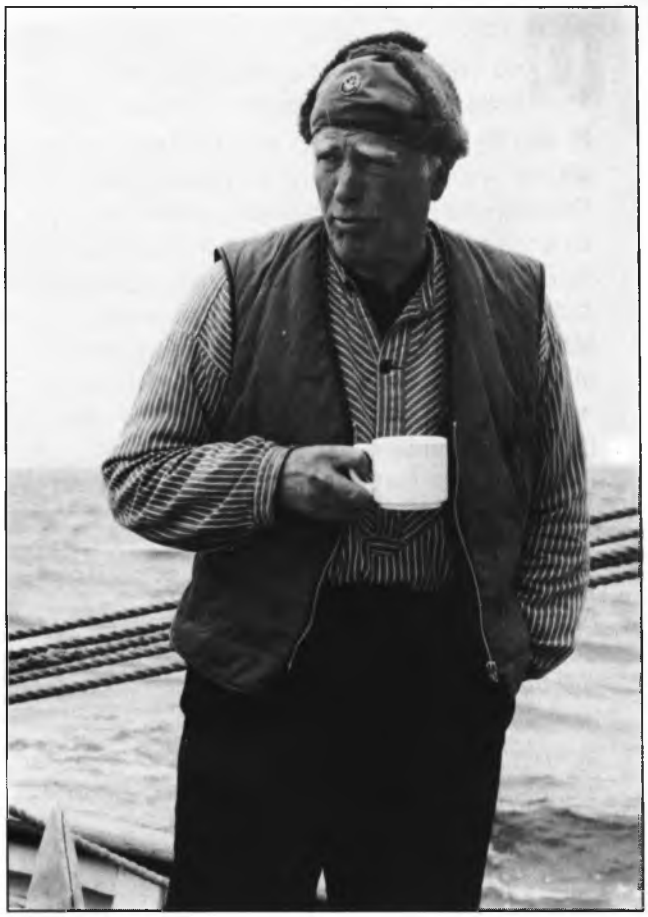


Foto: Manfred Schulze-Alex

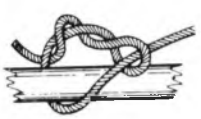
Er wird in wenigen Minuten hier eintreffen und meint, wir sollten ruhig schon ohne ihn anfangen. Er hat gerade noch die grünen Turnschuhe repariert, die so gut zu dem blau-silbern glitzernden Schal und dem günstig erstandenen Bratenrock stehen. Gleich wird sich die Menge teilen, und mit einem kräftigen "Hallo" und artigem Kratzfuß wird er hier erscheinen: **Volker Meier**, **Maler und Mittelpunkt** einer eingeschworenen Gemeinde, **Mitglied** der Freien Akademie der Künste, geachteter **Seefahrer**, begeisterter **Schiffskoch**, in Sonderheit"***inspector rerum navalium semper*** " und einzigartiger Gastgeber anregender Gesprächsrunden und spontaner Atelierfeste!

Eigentlich unvorstellbar, daß er nicht käme oder kommen wollte! Der Neapolitaner Abbeé Galiani hätte uns die schreckliche Ursache seines Ausbleibens, sofern er jemandem wie Volker Meier freundschaftlich verbunden gewesen wäre, sehr tröstlich und lächelnd erklärt: ***"Die Toten langweilen sich tödlich da unten und haben ihm eine Einladung geschickt, baldmöglichst bei ihnen zu erscheinen und sie ein bißchen aufzuheitern."***

Und was für Späße dem Maler eingefallen sind! Etwa die Kunstfigur des **Konsuls Klöben**, der ihm und seinem **Freund Fifi Schaper** nach einigen bei Joachim Behrens auf der Werft genossenen Gläsern Grog im Zustande der alleinseligmachenden Gnade erschienen ist, und zwar mit einer Stiftungsurkunde in Händen für die seit jenem Zeitpunkt alljährlich am dritten Advent von den Gaffelseglern auf der Elbe ausgeübte **Konsul-Klöben-Regatta!** Gerade ist es noch gelungen, dem Maler am letzten dritten Advent eine **Festschrift zu Ehren** des soeben 60 Jahre alt gewordenen **Konsuls Klöben** stellvertretend zu überreichen, dessen **vita** in so manchen Punkten recht eigentümliche Übereinstimmungen mit den Schicksalen Volker Meiers erkennen läßt.

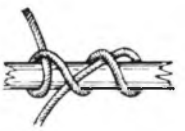
Und **wie** er übelnehmen konnte! Zwar gründlich und sofort, aber nie lang anhaltend: z.B. wenn ausgemachte Landratten sein Schiff mit sandigen Schuhen betraten! Dann packte er den nichts Böses ahnenden Gast beim Fußgelenk, drehte ihm den Fuß um, auf daß dem armen Sünder der Schmutz auf der Profilsohle sichtbar und hochnotpeinlich werde! Und sogleich jagte er mit dem Feudel in der Hand über das ganze Deck und jedem Sandkorn einzeln nach, was ihm schließlich den liebevoll gemeinten Ökelnamen ***"Feudel-Meier"*** eintragen sollte.

Und wie genau und sorgfältig der Maler überhaupt stets zu Werke ging! Er wählte die Menschen aus und machte sie zu seinen Freunden. Er pflegte die Freundschaften mit Hingabe und Hilfe einer akribisch geführten Adressenkartei. Genauso verfuhr er in der Kunst, indem er sich in einen Alchimisten verwandelte. Nicht nur, daß er sich seine Farben nach alten Rezepten zusammenbraute. Er druckte und rahmte seine Bilder und war überhaupt beinahe zu jedem Handwerk geschickt. Er wußte auch präzise über das Kleeden und Labsalen der Wanten Bescheid, das Konservieren von Planken und Spanten und beinahe alles über das Reparieren seines Motors. Aus Respekt vor der See wie dem Leben war es sein Bestreben, durch Gründlichkeit jeden nur denkbaren Fehler vorherzuerkennen und auszuschalten. Aber dann war er sich auch seiner Sache so sicher, daß er auf jeden Versicherungskram glaubte verzichten zu können.



Und dann seine Prinzipien: Wie oft hat er den Regierenden eine Absage erteilt, wenn sie versuchten, ihn mit Ehrengästen zusammen zum Essen zu laden, die ihm den Appetit verleidet hätten, und dies auch so begründet. Aber wie schnell war er dann auch wieder hilfreich zur Hand, wenn er den Bürgermeister mit wirklich angenehmen und interessanten Gästen durch eine kleine Segelei auf der Elbe erfreuen konnte.

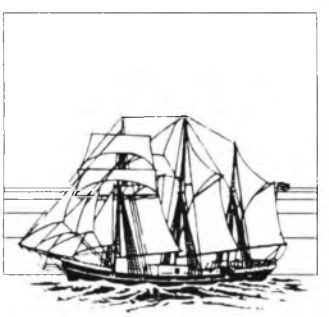
Eigentlich unvorstellbar, daß er uns im Museumshafen nun nicht mehr grollen könnte oder grollen wollte, weil wir uns nach seiner Ansicht so allmählich von einer ehedem wunderbar anarchisch strukturierten Schiffergemeinschaft in Richtung auf eine kalt-bürokratisch unterwanderte Vereinsmeierei hin zu entwickeln drohten. Als Mitleidende wissen wir, wie verdammt schwer es ihm gefallen ist, seine eigene Kompromißlosigkeit durchzustehen und mit der schönen **AURORA** nach Flensburg auszuweichen. Ebenso sicher wäre er aber auch nach Beseitigung der Ursachen seines Zorns gern wieder nach Hamburg zurückgekommen. Sein Bedürfnis nach frischer Luft vertrug sich eben mit keiner Form der Kulturbarbarei aller Bürokratenhengste, aus deren Gesellschaft er sich schnell, sobald die Masken fielen, mit einigem Getöse zu verabschieden wußte.



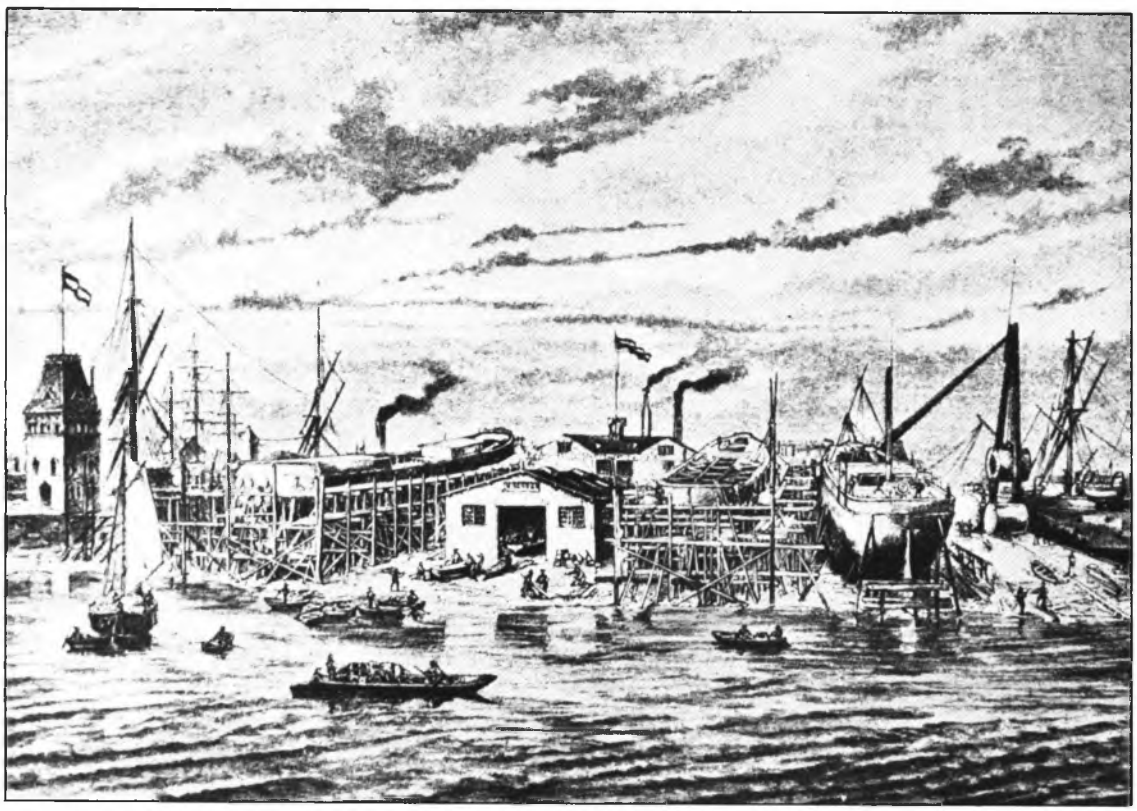
Frische Luft und Freiheit - die brauchte Volker für seine Kunst. Darum das Schiff. Darum die ***"Fluchtwege nach Norden"***, wie wir die Ausstellung seiner Bilder 1984 im Museum für Hamburgische Geschichte genannt haben. Und darum auch die **Sturmfahrt auf der Valdivia mit Jan Backhaus**! Gerade die vor wenigen Wochen geschaffenen Bilder hier im Raum strahlen eine besondere Frische und kraftvolle Lebendigkeit aus und verführen uns erst dazu,die Wirklichkeit für absurd zu halten und uns nicht davon abbringen zu lassen, daß der Maler vielleicht doch noch kommt.

Er ist schon hier - eben in diesen Bildern, in denen er leibt und lebt. Er hat sie nicht für ein Museum sondern für Euch gemalt, damit Ihr sie mitnehmt und Euch zuhause daran freut. Und natürlich ihn lieb behaltet. Volker Meier bleibt immer ein abendfüllendes Programm.

Jörgen Bracker



# Die stürmischen 80er Jahre



Die Reiherstiegwerft an der Norderelbe, nach 1868. Zeichnung nach einem alten Foto (55, 64)

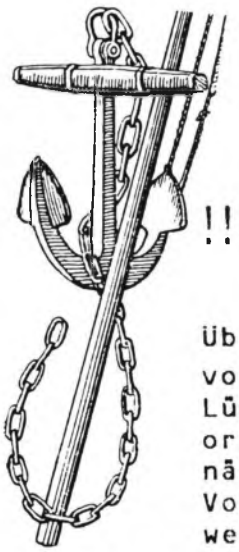
Oberingenieur Rudolf Krüger hat in den Jahren vor dem ersten Weltkrieg die Entwicklung elektrischer Kräne bei Siemens-Schuckert an maßgeblicher Stelle miterlebt. Wir veröffentlichen einen Auszug seines Vortrages, den er am 20.2.1936 in Berlin gehalten hat.

**In den 80er Jahren des 19. Jahrhunderts** wurden im Hamburger Hafen und in anderen deutschen Häfen noch sehr viele Holzschiffe, auch für größeres Fassungsvermögen von etwa 1000 bis 1200 Tonnen, gebaut. Doch war es die Zeit, wo nach und nach die Werften zum Eisenschiffbau übergingen, da sie sonst nicht mehr lebensfähig waren und moderneren Betrieben hätten Platz machen müssen. Auf einem solchen Werftplatz stand, einigermaßen gleichmäßig verteilt, eine Anzahl Kräne mit zum Teil erheblicher Ausladung, bei denen ein langer Ausleger um etwa 300 Grad um eine Säule gedreht werden konnte - eine Kranart, die allgemein als "Derrick-Kran" bezeichnet wurde.

Auf den weniger fortschrittlichen Werften herrschte aber wie in den allerältesten Zeiten noch die schiefe Ebene vor. Mußte auf einer solchen Werft ein besonders schweres Stück auf den Schultern der Leute an den Neubau herangebracht werden, so mußte, wenn nicht die ganze Belegschaft, so doch ein erheblicher Teil, zusammengetrommelt werden.

Am interessantesten war auf einer älteren Werft das Herausholen eines reparaturbedürftigen Schiffes auf eine Helling, die noch nicht mit einem sogenannten Patentslip, wie es damals hieß, versehen war. Ich habe auf der Werft der Firma Wencke, welcher Betrieb längst eingegangen ist, noch mehrfach das Aufziehen eines Schiffes nach der alten Methode mitangesehen. Der zum Aufziehen des Schiffes vorhandene Holzschlitten wurde durch sogenannte Gangspills angetrieben, von denen zum Aufziehen eines größeren Seglers von etwa 800 bis 1200 Tonnen gewöhnlich fünf Stück vorhanden waren. Zu jedem Gangspill gehörten sechs Windebäume, sogenannte Handspolen, und wiederum an jede Handspol vier Mann, so daß für die fünf Spills 120 Mann erforderlich waren. Da das Aufziehen bei dieser Methode sechs bis sieben Stunden dauerte, mußten zur Ablösung weitere 120 Mann vorhanden sein, wozu vielfach die ganze Belegschaft einer solchen Werft nicht ausreichte.

In der Zeit vor 1870 haben kleinere Werften sich durch Heranholung einer Kompanie des alten Hamburger Bürgermilitärs geholfen, für welche tapferen Stadtsoldaten dann das Aufziehen eines Schiffes ein halber Festtag war. ***



„Ahoi!"

## !!!!! Vorankündigung !!!!!

Über die **"Deutsche Woche in Kalmar"**
vom 21. bis 27. August 1993, die von den Städten Lübeck, Wismar, Rostock, Stralsund und Schwerin organisatorisch ausgerichtet wird, werden wir im nächsten Piekfall ausführlich berichten.
Vorab soviel: Passagierschiff "Astra" und "Arkona" werden einige der Sehenswürdigkeiten im Hafen von Kalmar mit seinen dann kostenlosen Liegeplätzen sein.

(d. Red.)

## Hamburger Hafengeburtstag

800 & 4

Vom 7. bis 9. Mai 1993 geht auf der Elbe wieder die Post ab.
Alle Traditionsschiffe unter Segel oder Dampf sind eingeladen, den 804. Hafengeburtstag zu feiern. Auch der Museumshafen Oevelgönne hält diesmal ein feines maritimes Programm in Neumühlen bereit. Für Schipper, Besatzungen und Sehleute sind Augen-, Ohren- und Gaumenschmaus garantiert. Eine Geschwaderfahrt vom Museumshafen zu den Landungsbrücken und zurück gehört dazu.
Viele große und kleine Schiffe werden erwartet.

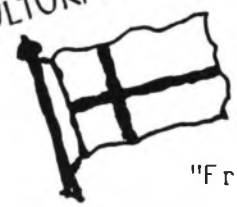
Wer von den Schippern den armen Lüüt an Land mal so richtig der Elbe wogender Wellen zugute kommen, den Wind der historischen Seefahrt um die Nase wehen lassen und sein Schiff präsentieren möchte, der kann sich an die offizielle Mitseglerbörse wenden. Sie sorgt dafür, daß u.a. Mitarbeiter der Hafenwirtschaft und weiterer Firmen mit Gaffel- und Rahvirus infiziert werden.

Frühzeitiges Anmelden für den Museumshafen und bei Rainer Ullrich sichert den Liegeplatz in der ersten Reihe.
Kontaktadresse: Rainer Ullrich,
Alsterberg 18,
2000 Hamburg 63
Tel. 040/503301

EINLADUNG — EINLADUNG — EINLADUNG

I MÖRBYLÅNGA KOMMUN

KULTURNÄMNDEN



FRITIDSNÄMNDEN

**Sehr geehrte Freunde!**

"Freunde des Gaffelriggs", Sie sind mit Ihren Schiffen zu der Hafenfestivals Ölands, das in unsere Stadt Mörbylånga stattfindet, herzlich eingeladen.

Dieses Festival findet am 9.-11. Juli 1993 statt. Da wir selten deutsche Gäste in unserem Hafen haben, würden wir uns sehr freuen Ihnen willkommen zu heissen.

Diese Tage wird es sehr viel hier in Mörbylånga geschehen.

Es gibt u.a. Kulturschiffs-seminarien, Theater, Tanz, Spiele, Wettbewerbe, Volktanz-Vorführung und andere Möglichkeiten das echte Öland zu erleben. Wir versuchen auch die Aktivitäten an allen Altern anzupassen.

Während der Festival-Tagen wird auch ein richtiger Öländischer Jahrmarkt eingerichtet, im hafengebiet.

Alle Schiffe die einlaufen haben freie Hafengebühr und werden eine kleine Gabe des Willkommens erhalten. Es gibt auch eine Möglichkeit eigene Waren mitzubringen und auf dem Jahrmarkt zu verkaufen.

Da ich glaube, dass deusche Schiffsbesitzer niemals dieses einzigarige Hafenfestivals verpassen wollen, benötige ich eine Antwort, wie viele und vie gross die teilnehmenden Schiffe sein werden. Die Antwort wird so schnell wie möglich erbeten, doch spätestens am 15. März 1993.

Mit freundlichen Grüssen

Annelie Karlsson

**HERZLICH WILLKOMMEN!**

Antwort an:

KULTUR-/FRITIDSFÖRVALTNINGEN
Annelie Karlsson
Storgatan 2
380 62 MÖRBYLÅNGA

EINLADUNG — EINLADUNG — EINLADUNG

# Im MUSEUMSHAFEN Greifswald geht's gut weiter

1992 war für unseren MUSEUMSHAFEN in Greifswald wieder ein gutes Jahr, nach dem Gründungsjahr 1991 das bedeutendste, wie könnte es auch anders sein.

Wir haben zum GAFFELRIGG-Treffen beim FISCHERFEST '91 wieder neue und alte Freunde begrüßen können, die Mannschaft der "VIKING" aus Svendborg hat uns wieder mit einem Hohelied auf Greifswald (Dichtung und Komposition: MARKUS ANDERSEN) bedacht, und wir alle waren wieder bewegt wie der Greifswalder Bodden bei steifem West.
Wir konnten den Besuchern des Fischerfestes, auch wieder über 30000, mit einer Flotte von 32 prächtigen alten Schiffen den kulturellen und ästhetischen Wert der Erhaltung traditioneller Schiffbaukunst vor Augen führen.
Besonders gefreut hat uns Greifswalder, daß zwischen der 6m-"METTE MARIE" (einhand mit Hund aus Kaerrebaeksminde nach Greifswald-Wieck gesegelt) und dem Prachtstück "FREIHERR VON MALTZAHN" vom Museumshafen Oevelgönne wir endlich wieder mehr pommersche Zeesboote zeigen konnten (Ekkehard Rammin und seinen Söhnen Nils und Dirk sei Dank!,ebenso natürlich Walter Ribbeck u.v.a.), schließlich ist der Corso der Traditionsschiffe in der Dänischen Wieck als Anknüpfung an die von 1908 bis 1937 hart umkämpften Fischerboot-Regatten nach Abschluß der Heringssaison in Wieck entstanden. Dem Sieger der Zeesbootklasse war dabei ein Wanderpreis gestiftet, der aber bis jetzt noch nicht wiedergefunden wurde.

Den Akademischen Seglerverein der Uni, unter dessen Patronat diese damaligen Fischerbootregatten liefen, gibt es übrigens jetzt wieder in Greifswald-Wieck, wie auch andere Strukturen in der Hansestadt Greifswald erst wieder installiert werden mußten, u.a. der für den MUSEUMSHAFEN nach dem grundlegenden Beschluß der Bürgerschaft der Hansestadt zur Überlassung des alten Stadthafens wichtigste Partner für uns, die Stadtwerke Greifswald mit ihrer Tochter, der neuen Stadthafen Greifswald GmbH.
-Die meisten von Euch, die Ihr das lest, werden vielleicht erstaunt sein, Selbstverständlichkeiten hier zu entdecken, aber vieles, was für Euch selbstverständlich dazugehört, muß hier im

Osten Deutschlands erst geschaffen werden.-
Wir konnten jedenfalls mit der Stadthafen GmbH einen Nutzungsvertrag über 25 Jahre abschließen, der die Existenz unseres MUSEUMSHAFENS auch juristisch gut absichert.

Zum Ende des Jahres 92 wurde es dann noch erfreulich turbulent:

- aus Fördermitteln des Landes Mecklenburg-Vorpommern konnten wir endlich auch etwas für die Verbesserung der Liegeplätze im MUSEUMSHAFEN tun, wir haben Reibhölzer samt Halterungen für die 600m-Kaje unseres MUSEUMSHAFENS beschaffen können,
- in das Jahr '93 hinüber reichen unsere Bemühungen um die "Seedorfer Schiffe" ("Alte Schiffe" Nr.2, 1991), die offenbar von Erfolg gekrönt sind: der Stiftungsrat der "Stiftung Weimarer Klassik" ( Noch-Besitzer der drei ehemaligen Frachtschiffe Ewer "ALFRED", Seetjalk "ANNE-MARIA" und Klipper "JOHANNA-RENATE") hat am 15. Januar einer Übereignung der drei Antiquitäten an den MUSEUMSHAFEN GREIFSWALD e.V. zugestimmt, diese Schiffe werden also (hoffentlich) bald wieder die pommerschen Gewässer, dann allerdings unter Segeln, befahren.

Foto: Museumshafen Greifswald

**ehemaliger Minenräum-Kutter "ANNA-MARIA-SOPHIA",**
**Eigner: Siegfried-Wilhelm Rust,**
**Hafenmeister des Museumshafens Greifswald**

Was sonst noch gut war 1992:

- zwei Fischkutter aus Greifswald-Wieck fanden ihren Weg in unseren Hafen,
- der schottische Fischkutter "Star of Hope" von Kai Reschke machte seine Leinen dauerhaft bei uns fest,
- desgleichen der Schwimmkran "CONDOR" Baujahr 1908, Kran im Originalzustand, vom Jugendförderungswerk.

Und 1993 gilt für alle Traditionssegler wieder:

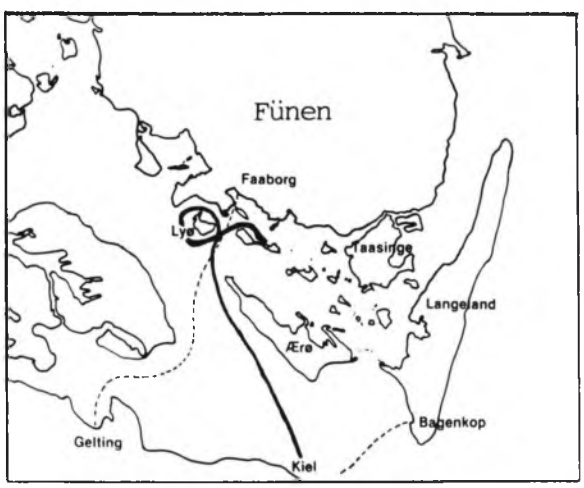
- *Ihr seid ganz herzlich eingeladen zur "GAFFELRIGG '93" beim Fischerfest in Greifswald-Wieck vom **16.-18. Juli**, nutzt die Anreise zum Fischerfest für die asthmakranken Kinder bei der "CHRISTIAN-MÜTHER-GEDÄCHTNISFAHRT" ("PIEKFALL"49,S.30).*

- *Im MUSEUMSHAFEN GREIFSWALD kann nach wie vor jedes Traditionsschiff - auch ganz und mehrjährig - kostenlos (Gast) liegen oder für 200,-DM p.a. Mitglied werden, unser Hafenmeister Siegfried Wilhelm Rust sorgt sich auch im Winter um die Schiffe.*

Kontaktadressen nochmal:

Dr.Reinhard Bach
Haus 9
O-2201 Klein-Petershagen

Dr.Hinrich Meyer
Hof 1
O-2201 Jarmshagen



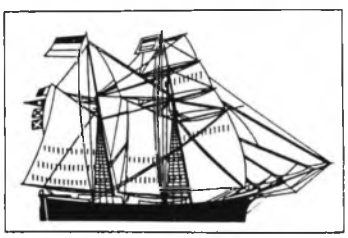

Volkwin Marg und seine "Activ" laden ein

zu **Meier's Lyø-Rund**

Dieses Segeln für alle ehrenwerten Gaffelschiffe wird jedesmal Himmelfahrt stattfinden und in Korshavn auf Avernakø enden. Ausgeschrieben ist ein 10-Liter-Kessel als Wanderpokal, den Volker Meier einmal der "Activ" geschenkt hat, und der mit Wodka gefüllt werden soll.
Treffpunkt: Mittwoch, den 19.5.93
13.00 Uhr Schilksee-Bucht
Nach Ankunft auf Avernakø wird Nils Krull die Gaffelrigger im Fischerhaus begrüßen. Dort findet die Pokalverleihung statt.

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

**SIELHAFENMUSEUM**
der niedersächsischen Nordseeküste
**in Carolinensiel**



Nach ausgiebiger Beratung innerhalb des Vorstandes und im Hinblick auf die Begeisterung des diesjährigen Hafenfestes haben wir den Termin für das 3. Hafenfest 1993 auf den 6., 7. und 8. August 1993 festgesetzt. Der Programmablauf wird Ihnen rechtzeitig im Frühjahr 1993 zugesandt. Darauf möchten wir Sie schon jetzt - früh genug - aufmerksam machen.

Der fertige

# Takelmeister.

## ZWEITER TEIL

Nach englischen und dänischen Hülfsquellen bearbeitet

von

**August Krahnbalken.**

Aus der Fundgrube von
Fritz Brunner

## Eine Anweisung

**Eselshaupt** oder **Eselshoofd.** Ein hartes Stück Holz, welches den Stengen und Bramstengen zur Befestigung über den Marsen und Sahlingen dient. Auch der Klüverbaum liegt in einem solchen Eselshoofd über dem Bugspriet. An dem einen Ende hat ein Eselshoofd ein viereckiges Gatt, womit es auf das oberste Ende oder den Topp des Mastes, des Bugspriets oder einer Stenge gesetzt wird; am obern Ende hat es ein rundes Gatt, womit es die Stenge oder den Klüverbaum oder die Bramstenge umschließt. Die ganze Gestalt ist gewöhnlich ein längliches Viereck, an dem vorderen Ende, vor dem runden Gatt, etwas abgerundet. Die Länge beträgt wenigstens dreimal den Durchmesser der Stenge oder des Klüverbaums, welcher durchfahren soll. Die Dicke ist ein Drittel der Länge. Es ist gewöhnlich vermittelst eines Schwalbenschwanzes der Länge nach zusammengefügt; auch sind die Seiten mit starken eisernen Banden beschlagen, und die Fugen außerdem mit eisernen Bolzen gesichert. Unter dem Eselshoofd sind an jeder Seite zwei starke Augbolzen eingeschlagen, an denen die Blöcke der Toppenanten und des Stengenwindrepps gehakt werden. Kleine Fahrzeuge haben statt des Eselshoofds nur einen eisernen Bügel um den Topp der Masten, der aber auch ein rundes Loch für die Stenge hat. Die Namen der verschiedenen Eselshoofden werden ihnen nach den Masten und Stengen gegeben, auf deren Topp sie liegen.

den Topp zu holen, und einen Mann auf die Sahling zu hißen, welcher dasselbe gehörig ordnet. Das Ende desjenigen Jolltaus, welches vorher an das obere Ende der einen Spiere angebracht war, wird unterhalb der Mastbacken um den Mast genommen und heißt dann das Backtau. Sobald der Mast mit der Gien hoch genug gehoben ist, wird das Backtau angeholt, wodurch der Mast eine senkrechte Stellung über der Fischung erhält. Einige Leute helfen, den Fuß des Mastes in die Fischung zu bringen, und wenn er darin ist, wird der Gienläufer langsam gefiert. In dem Raum oder auf dem untersten Deck für den Besahnmast sind Leute in Bereitschaft, welche den Fuß des Mastes in die Mastspur setzen, welche für den großen und den Fockmast auf dem Kohlschwinn, für den Besahnmast auf dem untersten Deck liegt. Wenn der Besahnmast feststeht, so wird der Bock vermittelst der Backstage und Fußtakel bis vor die Fischung des großen Mastes gebracht, und der große Mast auf dieselbe Weise eingesetzt; zuletzt der Fockmast.

Es trifft sich zuweilen, daß auf kleineren Schiffen, wie Kuttern oder Slupen, ein Mast beschädigt wird, daß der Umstände wegen keine Spieren von hinreichender Länge und Stärke zu bekommen sind, um einen Bock zum Einsetzen errichten zu können. In solchem Falle wird der alte beschädigte Mast dazu gebraucht, den neuen einzusetzen. Man nimmt alsdann von dem alten Mast alles Tauwerk ab, mit Ausnahme der Hanger- und Seitentakel. Die Hanger sind kurze starke Taue, welche mit dem Auge über den Topp des Mastes gelegt werden, so daß sie zu beiden Seiten der Langsahlings herabhängen; in die Kauschen wird dann der obere Block des Seitentakels eingehakt, wo der Mantel des Seitentakels ist. Man nimmt den Mantel und das Takel selbst in die Rüsten, hakt sie dort ein und setzt sie steif. Darauf bringt man, wie vorher beim Bock beschrieben, vier Backstage an das obere Ende des Mastes an, zwei nach vorn und zwei nach hinten, sowie ein Jolltau. Den untern Theil des Mastes über der Fischung setzt man mit einem nach vorne und einem nach hinten gehenden Fußtakel fest; ebenso mit einem Paar Fußtauen, welche nach den Seiten gehen. Hierauf befestigt oder näht man den Gienblock an den Topp des Mastes. Während dies geschieht, wird das Deck in der Nähe mit hinreichenden Stützen abgestützt. Darauf sägt man den alten Mast dicht am Deck ab, nachdem man ihn vorher festgekeilt hat. Sobald er durchgesägt ist, schiebt man ihn vermittelst der Backstage und Fußtaue etwas rückwärts und gebraucht ihn in dieser Stellung als Bock. Man treibt hierauf einen starken Augbolzen in die obere Fläche des stehengebliebenen Stumpfs, befestigt den untern Gienblock an das Auge desselben und hebt ihn mit der Gien heraus. Darauf wird der neue Mast wie vorher eingesetzt und unten in seiner Spur befestigt. Sobald dies geschehen, bringt man den oberen Gienblock nach dem Topp des neuen Mastes hinüber, schlägt den untern an den Wantstropp des alten Mastes und hißt diesen fort, nachdem die Backstage, Seitentakel, Fußtaue, das Jolltau u. s. w. abgenommen worden.

Das Bugspriet kann als ein schrägliegender Mast angesehen werden. Es wird entweder, wie die Masten, mit einem Bock eingesetzt oder mit Hülfe der Fockraa. Wird es mit einem Bock eingesetzt, so kommt es darauf an, ob die Bugsprietspur auf oder zwischen Deck liegt. Wenn sie auf dem Deck liegt, so verfährt man ganz wie vorher bei den Masten. Liegt sie aber zwischen Deck, so fiert man die Backstage des Bocks ein wenig, damit sich die Toppe der Spieren etwas vorwärts neige.

Wird das Bugspriet mit der Fockraa eingesetzt, so geschieht es folgendermaßen: zuerst wird die Raa vermittelst ihrer Karbeele, wenn welche da sind, oder vermittelst eines am Fockeselshoofd angebrachten Takels um ein Drittel oder einen andern für die

**Die Masten eines Schiffes einsetzen.** Dies geschieht in gut eingerichteten Häfen mit eigens dazu am Ufer erbauten hohen Krahnen, oder mit Gienen und Böcken auf einer Baakbank, d. h. einem mit allerhand Windemaschinen versehenen Uferplatz, wo die Schiffe gekielholt und sonst schwere Windearbeiten mit ihnen vorgenommen werden; oder es geschieht mit einem Bock, der am Bord selbst errichtet wird. Diese letztere Art zu kennen, ist für den Seemann höchst wichtig, weil er öfter in den Fall kommen kann, einen Mast durch den Sturm zu verlieren und ihn in einem Hafen ohne alle Einrichtungen wieder einsetzen zu müssen.

An den Stellen des Decks, wo die Bockspieren stehen sollen, werden zuerst zwei starke Planken hingelegt, an jede Seite, nahe am Bord, eine; sie müssen so lang sein, daß sie über drei Deckbalken hinreichen, welche unten dazu mit Stützen versehen werden. Diese Planken schützen das Deck vor der Beschädigung durch die Füße der aufzurichtenden Bockspieren. — Darauf werden zwei Spieren von gehöriger Länge an ihren oberen Theilen zusammengesorrt; die Sorring ist einem Hartbindsel oder Herzbindsel ähnlich, wird aber nicht zu fest gezogen, damit die beiden Spieren an ihren unteren Theilen auseinander gezogen werden können. Sobald dieses letztere geschehen ist, werden sie über den Heckbord gelegt. Hat das Schiff keine Hütte oder Kampanje, durch die es gehindert wird, so legt man eine Spier quer über die Schanzreilings; der untere Gien- oder Takelblock wird dann nach vorne genommen und der Gienläufer verfahren, bis der Block an das Bugband oder den Ringbolzen reicht, welcher im Vorsteven für das große Stag festsitzt. Das Ende des Läufers wird dann durch einen Leitblock nach dem Gangspill gebracht, und darauf gewunden. Die über die Reilings gelegte Spier macht, daß die Bockspieren sich heben; ihre Fußenden werden durch die Steerttakel zurückgehalten. Je nach der Größe des einzusetzenden größten Mastes wird vor der Aufrichtung ein drei- oder vierscheibiger Gienblock an die Sorrig der Spieren befestigt und hängt mit dem untern Gienblock zusammen, welches derjenige ist, der nach vorne bis an den Vorsteven genommen wird. Am Topp der Spieren, dicht über der Sorring, sind vier Taue befestigt, welche die Backstage des Bocks heißen und von denen zwei nach vorne, zwei nach hinten gehen und zur Aufrechthaltung des Bocks dienen. An dem oberen Ende der einen Spier ist ein sogenannter Jolltau-Block befestigt und das Jolltau durchgeschoren. Es dient dazu, bei vorkommendem Erforderniß einen Mann in die Höhe zu hißen. An jedem Fuße der Spieren sind zwei Steerttakel angebracht, von denen das eine nach hinten und das andere nach vorne fährt.

Sobald die Spieren aufgerichtet sind, werden sie durch die Backstage und die Steerttakel nach vorne oder nach hinten gerückt, bis sie die richtige Stellung haben, alsdann wird der Gienblock vom Bug oder Vorsteven losgemacht und der Läufer so weit durchgeholt, bis der Block senkrecht unter dem oberen Gienblock und über der Fischung des Mastes, d. h. der runden Oeffnung im Deck, hängt.

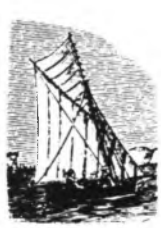
Von den drei Masten wird der Besahnmast, d. h. der hinterste und kleinste, zuerst eingesetzt. Hierzu werden die Bockspieren nahe vor die Fischung auf die beiden Planken gestellt. Um den Mast wird, etwas über seinem Schwerpunkte, damit er sich schräge stellt, ein Wantstropp von Schiemannsgarn geschlagen. Die Bucht des Stropps wird durch den Stropp des untern Gienblocks gezogen und mit einem Knebel festgeknebelt. Wegen seiner Biegsamkeit zieht sich der Wantstropp fest um den Mast und ist außerdem schneller als irgend eine andere Vorrichtung gemacht. Zwei Jolltaublöcke werden am Topp des Mastes, an jeder Seite einer, oberhalb der Langsahlings, festgemacht, damit sie nach der Einsetzung des Mastes gleich bereit sind, um das stehende Tauwerk über

Der neue Mast aus Douglasie liegt fertig mit allen Beschlägen und der Stenge zum Setzen.

"Fier ab!" - Wer hier den Mast beim Einsetzen hält, ist nicht die Crew, sondern der Kran.

Fotos: mk/Thor Heyerdahl

Länge der Raa passenden Theil der Masthöhe herabgelassen. Der einscheibige Block des Vor-Rocktakels an Steuerbord wird nach dem Krahnbalken gebracht und in eine Länge, d. h. ein kurzes Tau mit eingesplißten Augen, eingehakt; der Läufer wird durch einen Leitblock geschoren. Indem man an diesem Takel holt, und zugleich die Backbords-Toppenant einzieht, kommt die Raa allmälig innerhalb des Mastes und der Wanten parallel mit der Längenaxe des Schiffe zu liegen. Fährt der Bugspriet zwischen Deck, so muß die Raa ziemlich weit nach vorn gebracht werden; ihre Rock kann nach Erforderniß mit der Toppenant gestrichen (niedergelassen) oder getoppt (aufwärts gezogen) werden. Um den Mast wird eine starke Sorring gelegt und um den vordern getoppten Theil der Raa ein großer einscheibiger Block gestroppt. Durch den Stengewindblock wird eine Troß geschoren, wovon das eine Ende durch den Block fährt und dann um den Topp des Fockmastes festgestochen wird; das andere Ende fährt durch einen einscheibigen Block, wird fest angeholt und dann belegt. Durch diese Troß wird die Raa gegen den Zug der Gien geschützt. Der Gienblock wird um das obere Ende der Raa gelegt und der untere Block ist an einen starken, um das Bugspriet geschlungenen Wantstropp geknebelt, wie vorher bei dem Mast. Ein Backtau fährt durch einen an das Vordertheil des Fockeselshoofds gelaschten Block auf Deck; das andere Ende ist um das vordere Ende des Bugspriets gestochen; durch dieses Backtau kann das Bugspriet nach Erforderniß mehr horizontal oder mehr perpendikulär gestellt werden. Damit das Bugspriet fester mit der Wuhling niedergezogen werden kann, hängt man während der Befestigung ein Faß mit Wasser an das vordere Ende.



## "Maria" HF 31

**Seefischerei unter Segeln**
**von**
**Jobst Broelmann und Timm Weski**

Mit der Geschichte des Fischerewers "Maria" haben die Autoren in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Museum ein Buch vorgelegt, das zu einem schiffahrtshistorischen Klassiker werden dürfte. In Anknüpfung an das 1957 einzigartige Vorhaben, ein segelndes Arbeitsfahrzeug im Original als Dokument für die Nachwelt im Museum zu bewahren, wird das Schiff zum Mittelpunkt einer wissenschaftlichen Dokumentation über die Seefischerei unter Segeln und ihres Wandels während seiner aktiven Fahrenszeit zwischen 1880 und 1950, die der interessierte Leser nicht mehr aus der Hand legt, wenn er mit der Seite 1 begonnen hat. Dazu tragen Aufmachung und Ausstattung des Buches wesentlich bei.

Das Bild der Finkenwerder Seefischerei ist maßgeblich von der Dichtung der Brüder Kinau geprägt und trägt nicht zuletzt bei Gorch Fock auch verherrlichende Züge. In "Maria" HF 31 wird in nüchternen Dokumenten die harte Arbeitswelt und das entbehrungsreiche Leben der Fischer dargelegt. Von den Anfängen zu Zeiten der Kontinentalsperre Napoleons bis über das Leben der "Maria" wird deutlich, warum und unter welchen Bedingungen die Fischer bei ihrem Beruf blieben. Dabei läuft die Entwicklung im Schiffbau, in den Fangmethoden und Fangtechniken, in der Segeltechnik und im Einsatz von Maschinenkraft anschaulich und klar vor dem Leser ab. Neben der Aufbereitung des beruflichen und sozialen Umfeldes in einfachen Übersichten, die manche populäre Auffassung gerade rücken, kommen vor allem auch die Menschen zu Wort. Die Schwierigkeiten der Familien in Zeugnissen der Frauen, die Erfahrungen der Männer mit ihrer Schiffahrt. Da kann viel über Seemannschaft auf Gaffelseglern in engen Revieren und bei schwerem Wetter gelernt werden.

Auch für den Liebhaber der kleinen, gaffelgetakelten Fahrzeuge ist das Buch eine Fundgrube. Bei den Plänen fehlen Formkurvenblatt und Stabilität nicht, zu Rigg, Takelung, Segeln und technischer Ausstattung werden viele Details gezeigt. Die gute und umfangreiche Bildaustattung ist nicht nur thematisch gut zugegeordnet, sondern hält auch ästhetischen Ansprüchen stand. Die direkte Zuordnung der Anmerkungen auf jeder Seite machen den Gebrauch der Quellen einfach und erlauben es auch dem eiligen Leser, von ihrer Qualität zu profitieren.

Für den Rezensenten ist es eine persönliche Freude, das Buch vorzustellen. Nach dem Krieg hat er viele Ferienreisen auf den Hochseekuttern von Verwandten und Freunden mitgemacht und 1957 auf Finkenwärder auch miterlebt, wie "Maria" zerlegt und per Bahn nach München auf die letzte Reise geschickt wurde.

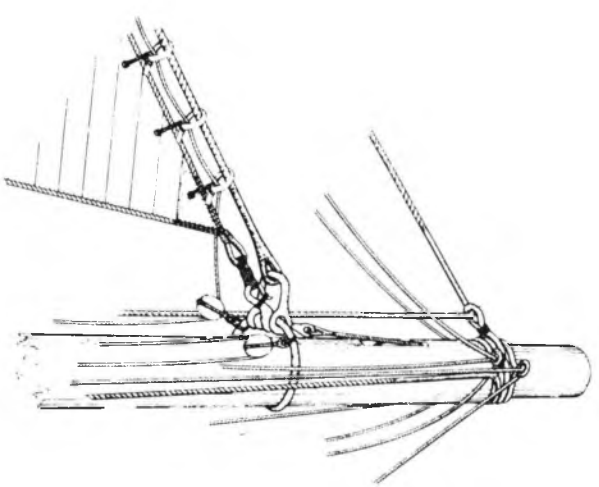
Das Buch umfaßt 190 Seiten. Es ist vom Urbes Verlag, Hans Jürgen Hansen, Gräfelfing, im Großformat herausgebracht worden und kostet als repräsentativer Leinenband mit Goldprägung DM 59,30.

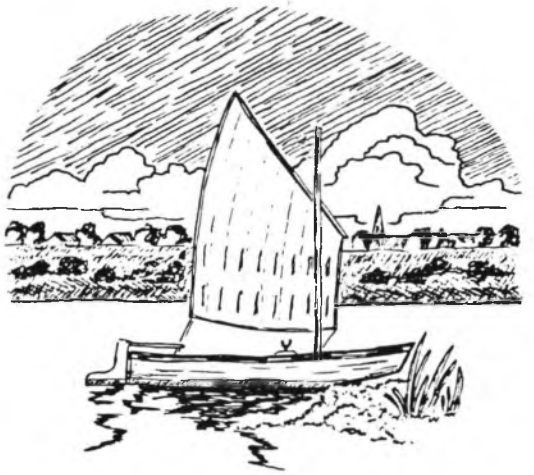
Jan Fock

SEEMANNSCHAFT FÜR GROSSEGLER

Von dem komplexen System Rahsegler mit seiner Ästhetik war Lore Haack-Vörsmann so fasziniert, daß sie für Mitsegler dieser Schiffe einen Leitfaden schrieb, der für das Bordgeschehen Verständnis und aktive Beteiligung wecken will. Dies ist der Autorin auch durchaus gelungen. Wer nur mit ein wenig Basiswissen vom Segeln an das Buch herangeht, wird Schritt für Schritt in die Geheimnisse der seemännischen Bezeichnungen und Funktionsweisen eingeweiht. Darüberhinaus ist auf 186 Seiten soviel Fachwissen zusammengetragen, daß selbst erfahrene Schiffsleute sicher noch etwas Neues finden. Die Fülle an Informationen wurde in neun Kapitel sinnvoll aufgeteilt, angefangen bei Rahschiffstypen, Rumpf, Segeln, Tau- und Takelwerk über Bordleben bis hin zu Segelbedienung, Trimm und Manövern. Zahlreiche gute Zeichnungen tragen zum Verstehen von Zusammenhängen wesentlich bei; doch eine Abbildung, die den Verlauf der Brassen einer Viermastbark nicht mehr grafisch auflösen kann, ist überflüssig.
Überhaupt sind die Beschreibungen fast ausschließlich auf die "Sedov" bezogen. Das kann die erste Orientierung erleichtern, läßt aber wegen der Komplexität dieses größten klassischen Segelschiffes rasch weitere Fragen nach anderen Lösungen aufkommen. So mag es auch "Sedov"-spezifisch sein, daß Sicherheitsleinen beim Auslegen am durchgehenden Stander ("Back- oder Rückenpferd") laufen, ansonsten aber am Handstag (!) eingeklinkt werden. Offen bleibt zum Beispiel auch, mit welcher Systematik Vorsegelfallen "abwechselnd an BAckbord und Steuerbord" belegt sind.

Insgesamt erläutert das Buch aus dem Pietsch-Verlag Stuttgart (39 DM) auch komplizierte Vorgänge sehr anschaulich und eingängig. Es enthält ein ausführliches Glossar und eine Liste der verwendeten Literatur. Darin finden sich sowohl moderne, noch erhältliche Werke wie historisches Quellenmaterial aus dem Deutschen Schiffahrtsmuseum Bremerhaven. **mk**





WASSERSTRASSENATLAS

MECKLENBURG - VORPOMMERN

Für Segler, die mal geruhsam mit ihren kleinen Booten durch die Seen und Flüsse zwischen Elbe und Peene wandern wollen, ist der Wasserstraßenatlas aus der "Transpress Verlagsgesellschaft" Berlin eine reiche Informationsquelle. Auf den 61 vierfarbigen Karten im Maßstab 1:50.000 ist nicht nur die genaue Charakteristik der Wasserstraßen und -flächen mit Breiten- und Tiefenangaben, Grundbeschaffenheit, Betonnung, Schiffahrtszeichen und Daten der Wasserbauwerke eingetragen. Weil die ehemaligen DDR-Militärkarten als Grundlage nicht generalisiert wurden, findet man zahlreiche Details, die für eine ausgiebige Reviererkundung interessant sind und die Aufmerksamkeit auf sonst Unentdecktes lenken: auf Fließgeschwindigkeit, kleinste Kanäle und Gräben, passierbare Sumpfgebiete, Höhenlinien und Einzelgebäude bis hin zu Baumarten und -größen. Ergänzt werden die Karten durch Zeichnungen von Schleusenbereichen, Abzweigen und unübersichtlichen Passagen.

Kurze Beschreibungen des jeweiligen Reviers leiten die Kartendarstellungen ein. Sie geben zudem Auskunft über Besonderheiten der Gewässer, Distanzen, Sperrgebiete, vorherrschende Windrichtungen und Service für den Wassersport. Es fehlen auch nicht Tips für Spaziergänge und Sehenswürdigkeiten. Für die Törnplanung sind Hinweise auf die wichtigsten Bestimmungen der Binnen-Schiffahrtsstraßen-Ordnung und Fahrregeln sehr hilfreich.

Der Atlas Mecklenburg-Vorpommern enthält Karten der Wasserstraßen Müritz-Elde, Stör, Warnow, Müritz-havel, Obere Havel und Peene einschließlich der befahrbaren angrenzenden Gewässer. Nach Süden und Osten schließt der Wasserstraßenatlas Berlin / Brandenburg an.

Beide Kartenwerke für je 29,80 DM, die von den Autoren Werner Ciesla, Rudolf Sack und Hans-Joachim Uhlemann sorgfältig zusammengestellt wurden, sind auf wasserabweisendes Papier im Format 25 x 23,5 cm gedruckt und spiralgebunden. **mk**

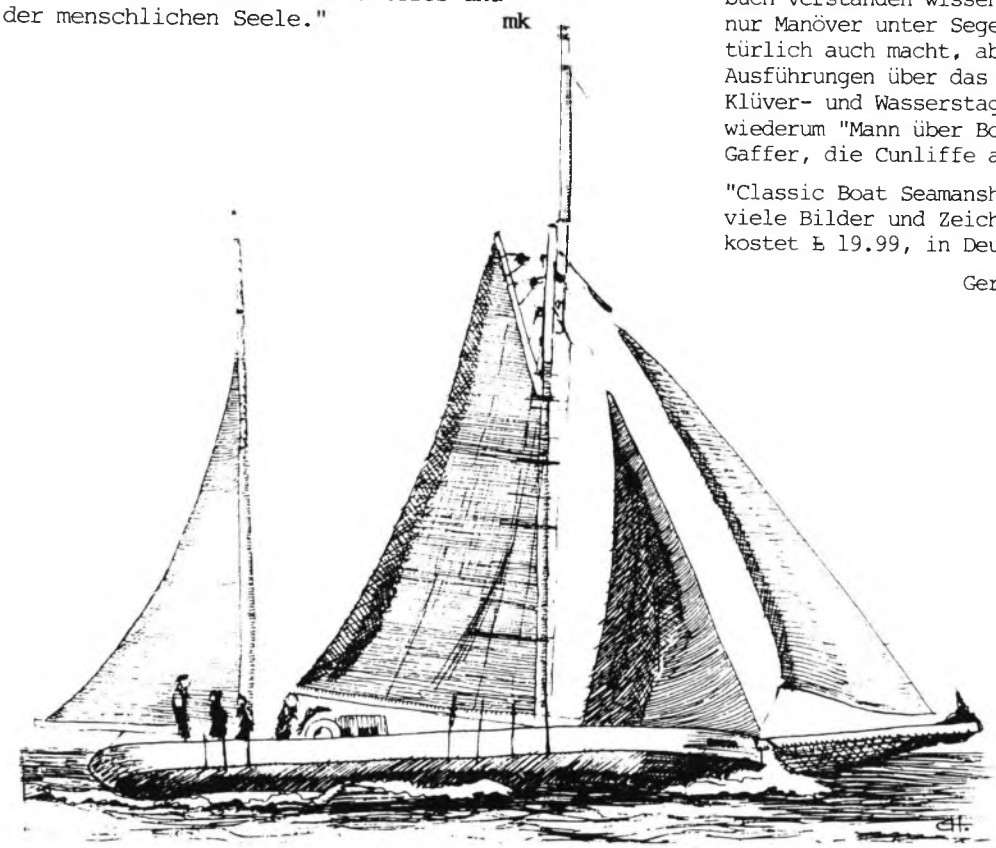
## MEHR ALS EIN SCHIFFSLEBEN

Als Arved Fuchs den Haikutter "Dagmar Aaen" für seine Expedition ICESAIL kaufte, berichtete ihm der dänische Eigner Niels Bach ausführlich über die 60jährige Vergangenheit dieses charakteristischen Fischereifahrzeugs. Die Anregung, mit all diesem Wissen ein Buch über die Geschichte der Haikutter zu schreiben, hat Niels Bach nun in die Tat umgesetzt. Im Alte-Schiffe-Verlag Kiel erschien das 120seitige Werk (44 DM) mit zahlreichen historischen Fotos von Schiffen, Werften und Menschen.

Niels Bach weiß die Fakten mit bildreicher Sprache spannend zu erzählen und fügt kleine Anekdoten aus seinem und dem Leben der Familie Aaen hinzu. So erfahren die LeserInnen nicht nur viele Einzelheiten aus der Entwicklung der Fischerei an der jütländischen Küste; sie werden durch die liebevolle Schilderung der Charaktere auch mit den Menschen um die "Dagmar Aaen" vertraut. Was hat die verschiedenen Eigner bewegt, diesen Kutter zu erwerben? Wie haben sie mit ihm gelebt und gearbeitet? Mit humorvoller Ironie erzählt Niels Bach von seinem ersten Projekt, mit dem Schiff Jugendarbeit zu betreiben. Eine klare Stellung bezieht er zum aktuellen Zwiespalt einer Restaurierung unter "historizistischen" Aspekten und dem Einsatz als Freizeitschiff.

Und nicht erst, wenn er den Verkauf der "Dagmar Aaen" an Arved Fuchs schildert, gibt er frei und offen zu, wie sehr er sich mit seinem Kutter verbunden fühlt: "Es laufen feine Zauberfäden zwischen der Beschaffenheit eines Schiffes und der menschlichen Seele."

mk



## CLASSIC BOAT SEAMANSHIP

Erst gab es keins, dann eins und jetzt zwei - Bücher übers Gaffelsegeln. Kurz nach Erscheinen von "Hand, Reef and Steer" von Tom Cunliffe (s. Piekfall 49) brachte der Verlag Adlard Coles "Classic Boat Seamanship" heraus. Der Autor Martin Tregoning hat sich von Kindesbeinen an der Seefahrt verschrieben: Zehn Jahre Decksoffizier auf Trampschiffen rund um die Welt, Dienst bei der Küstenwache, verantwortlich unter anderem für die Rettungsaktionen beim Fastnet-Race-Desas ter 1979, jetzt Hafenmeister in Penzance, gleichzeitig Lotse, auch für den benachbarten Hafen Newlyn. Zehn Jahre segelte er einen Cornish Crabber, den er jetzt durch einen Fahrten-Gaffelkutter, ähnlich den Falmouth Arbeitsbooten, ersetzt hat.

Inhalt und Aufbau seines Buches entsprechen fast dem von Cunliffe - bei der Begrenzung des Themas eigentlich unausweichlich. Leider schreibt er nicht so klar und instruktiv wie Cunliffe, eher etwas weitschweifig, so daß man Mühe hat, das, worauf es ankommt, herauszulesen. Beispielsweise empfiehlt er unter der Überschrift "Setzen des Großsegels", erst die Baumpersenning abzunehmen und wegzustauen. Dann fährt er fort, daß es gut sei, alles wegzustauen, was und sobald es nicht mehr gebraucht wird. Unter derselben Überschrift bemerkt er: "Wenn die Gaffel einen lederbezogenen Sattel hat, ist jetzt der richtige (?) Zeitpunkt, ihn mit Talg einzuschmieren, damit er gut den Mast hinaufgleitet." Wer tut das beim Segelsetzen? Das macht man doch irgendwann vorher!

Trotzdem möchte ich das Buch empfehlen - als Ergänzung zu Cunliffe's Buch. In beiden findet man etwas, was der andere nicht beschreibt. Tregoning widmet z.B. dem Manövrieren unter Motor ein ganzes Kapitel, was bei Cunliffe völlig fehlt. Dieser will sein Werk als Seglerbuch verstanden wissen und beschreibt daher nur Manöver unter Segeln, was Tregoning natürlich auch macht, aber zusätzlich nützliche Ausführungen über das Zusammenwirken von Klüver- und Wasserstag liefert. Bei ihm fehlen wiederum "Mann über Bord"-Manöver für schwere Gaffer, die Cunliffe abhandelt.

"Classic Boat Seamanship" hat 179 Seiten, viele Bilder und Zeichnungen in s/w und kostet £ 19.99, in Deutschland DM 61.

Gerhard Baumann, Berlin

# WANN ???

Die "Unterweser Reederei AG" war ein Tochterunternehmen eines großen Metallkonzerns. So holte die "Heddernheim" Erz aus Narvik,Luleå,Öxelösund,Setubal und Huelva, Schwefelabbrände aus Thamshamn und Phosphat von Safi hauptsächlich nach Rotterdam und Dordrecht.Im Walhaven sind wir einmal um Mitternacht mit 4000 t Erz angekommen und sind morgens um 4 Uhr ohne die Sonne gesehen zu haben wieder ausgelaufen. Das war damals eine unerhörte Umschlagsleistung. Zwischendurch brachten wir Kohlen von Emden oder Lübeck nach Schweden oder Sizilien.Dort, in Porto Empedokle, stand ein großes Kraftwerk.Erst lagen wir wohl eine gute Woche auf Reede, bevor wir an die Kaje gingen, um die Kohle mit eigenem Geschirr in Tuchbrooken(!) zwei Wochen lang zu löschen.Die Kohle wurde mit Maultieren zum Kraftwerk befördert.Jedes Muli trug zwei Körbe,die vom Mulitreiber vollgeschippt wurden.Die Fortgeschrittenen dieser Unternehmer hatten schon einachsige Karren. Das war im Januar 1953! Einer unserer Steuerleute, Metzenthin,war kunstbeflissen und machte uns auf die Überreste der griechischen Siedlung Empedokle aufmerksam.So machten Otto,Fred und ich uns auf den Weg.Die Ruinen haben wir nicht gefunden gehabt,dafür erklommen wir den Tafelberg,auf dem die Stadt gleichen Namens liegt. Erhebend war es nicht,was wir da zu sehen kriegten.

Im Kino,vermutlich das einzige am Platze,lagen zwar rote Sisalläufer,aber wie sahen die aus?!Na,und der Rest war auch nicht besser.

Ganz anders war da Bougie in Algerien,das damals noch eine Provinz Frankreichs war: Sauber,ordentlich und keine bettelnden Kinder,wie andernorts in den südlichen Ländern.

In Huelva lagen wir drei Wochen,erst auf Reede und dann zum Laden an der Rio-Tinto-Pier.Täglich wurden 3 oder 4 Waggons Erz in das Schiff gekippt.Der Stadt gegenüber lag eine Werft. Mit dem Arbeitsboot wriggte ich hinüber.In einer großen, hellen Halle stand einer jener hölzernen Sardinenlogger in Spanten,wie sie damals vor der Atlantikküste anzutreffen waren.

Die Bauweise,d,h.die Art der Bauteile (Weger,Bodenwrangen, Stevenkniee usw.), unterschied sich nicht von der bei uns üblichen,zweifelsohne eine Bestätigung für den Abschluß der Entwicklung des

# VOR VIERZIG JAHREN !!!

Schiffbaues mit massivem Holz, also ohne Leimung.Leider war keine Menschenseele zu sehen mit der man einen fachlichen Klönschnack hätte halten können.Es war wohl ein Fei= ertag gewesen.
Einige meiner Kameraden von der Decksmannschaft hatten in Huelva Stammbräute,und darum ging ich dort ausnahmsweise die ersten Nachtwachen.Aus der Zeit ist mir noch ein probates Mittel gegen Filz= läuse in Erinnerung,das ich heute noch gegen die sogn. Kalkbeinigkeit der Hühner, das sind Milben,anwende: Die befallenen Körperregi= onen werden von allem Haar= wuchs befreit und dann mittels einer Flitspritze mit Petro= leum eingesprüht.Das geht schneller und sauberer als mit der Erfindung des Sani= tätsgefreiten Neumann!

Bild: F. Brunner

**Eine der vielen Routine-arbeiten an Bord: "Frisch-wasser-peilung auf der MS "Hedder-heim"!**

In Huelva war ich in den drei Wochen,die wir dort lagen, nur einmal an Land gegangen, um Briefpapier zu kaufen. Dafür war Thamshamn "mein" Hafen.Thamshamn ist der Ha= fen des kleinen Städtchens, wenn man das so nennen mag, Orkanger im Orkedal.Das liegt in der Gegend von Trondheim. Viermal lief ich mit der "Heddernheim" diesen kleinen Ort an,und jedesmal hatten wir ein langes Wochenende, denn die Norweger hatten schon damals den freien Sonnabend.
Die Landessprache verstand ich recht gut,und den Rest machten Deutsch und Englisch. Ich fand bald Anschluß zu jungen Leuten,mit denen ich ein Dorf (Stee heißt Stelle, wurde ich belehrt) weiter zum Tanz ging.Die Kapelle bestand auch hier aus Geige und Akkordeon.Meistens trat das Akkordeon allein in Aktion. Dann nahm sich wohl zwischen= durch unser Elektriker die Fidel und spielte La Paloma.
Per Sølberg wohnte am Bårdshång, und zum Schluß hatte ich auch eine "ständige Begleiterin" namens Astrid.
Von Bord aus gingen wir gut= bürgerlich in das einzige Café am Platze oder kauften Kleidung und andere Dinge bei "Brödre= ne Moo" ein.

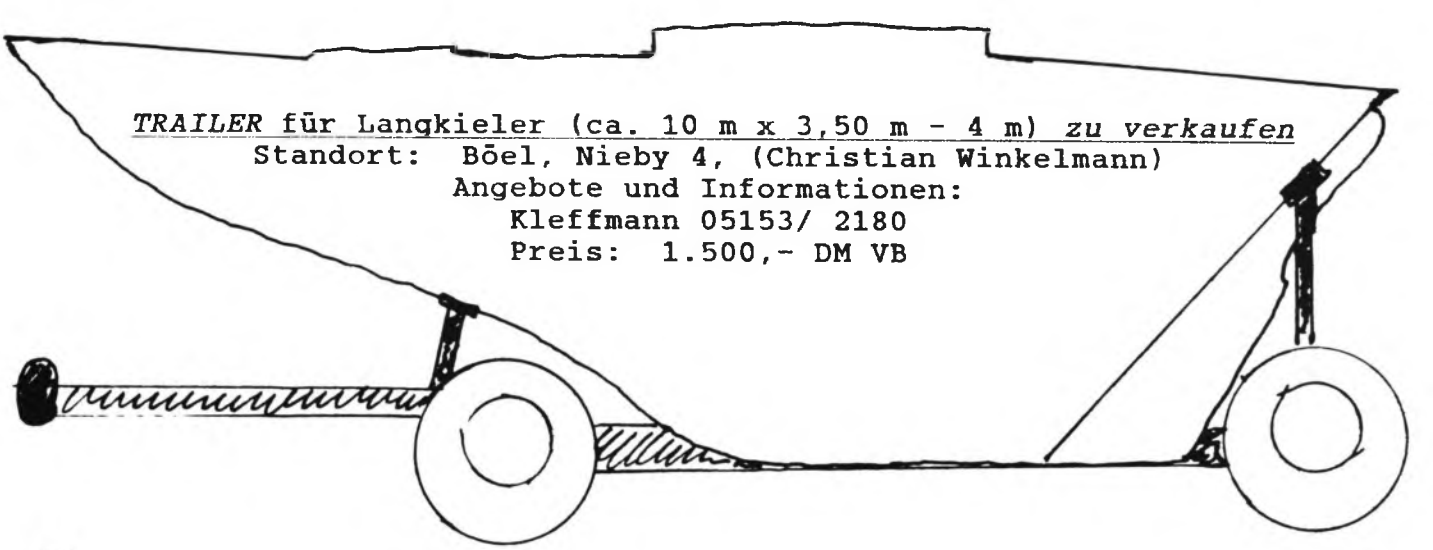
Fritz Brunner

GIBST DU MIR - NEHM ICH DIR - GIBST DU MIR - NEHM ICH DIR -

*Traditionelles Segeltuch*
- günstig -
•KernTuch, knapp über 60 cm breit
•Baumwolltuch, 2 Stärken, 90 cm breit
- Meter DM 9.- -

außerdem: historisches Akkordeönchen,
angenehmer Klang, DM 75.-
Christian Bauer, Tel. 040-3809299
Liektau, 14 mm O, handgeteert, mtr. 1.25

GIBST DU MIR - NEHM ICH DIR - GIBST DU MIR - NEHM ICH DIR -



*TRAILER* für Langkieler (ca. 10 m x 3,50 m - 4 m) *zu verkaufen*
Standort: Böel, Nieby 4, (Christian Winkelmann)
Angebote und Informationen:
Kleffmann 05153/ 2180
Preis: 1.500,- DM VB

# Gibst du mir, nehm ich dir

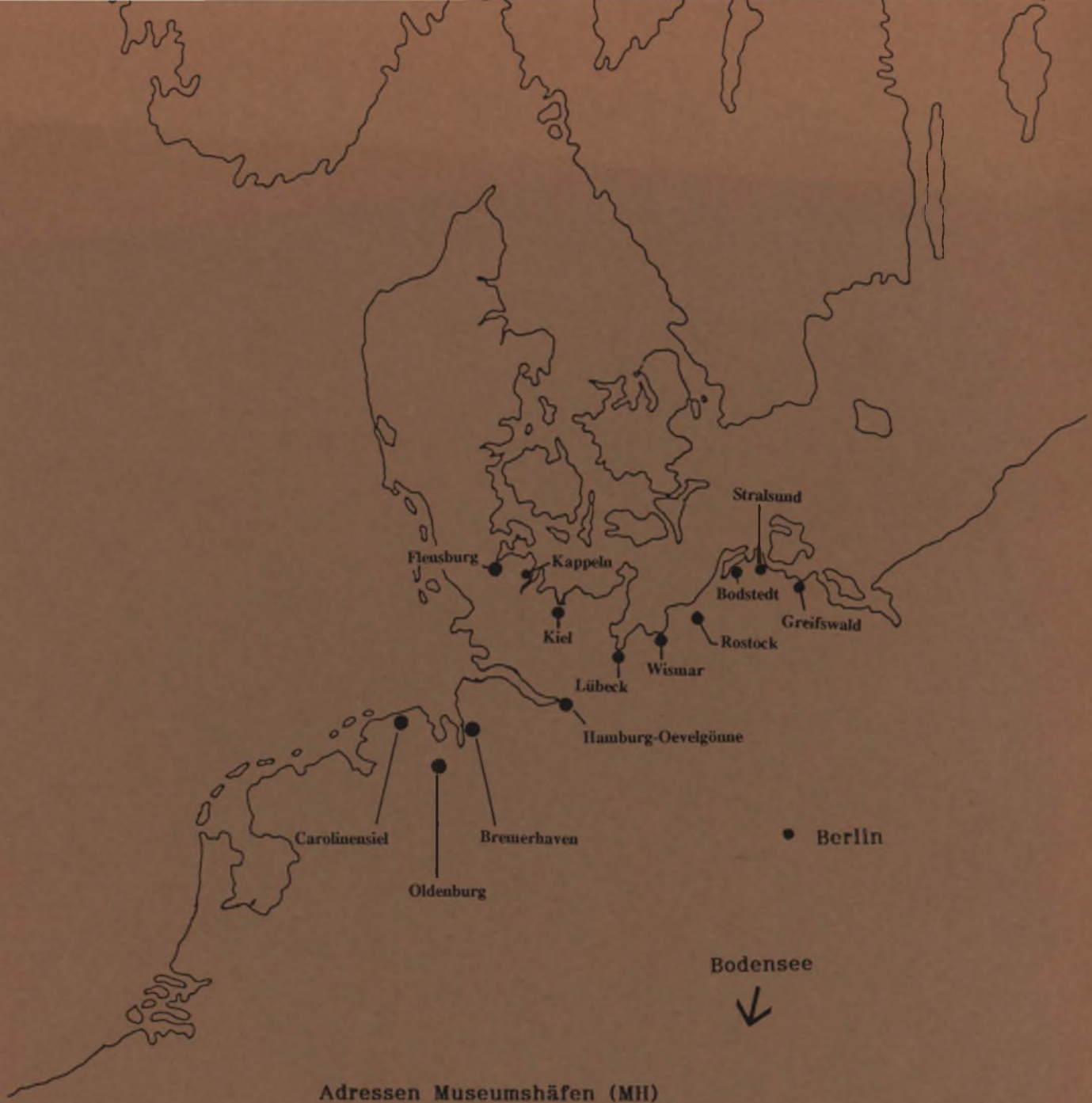
*– Gaffelketsch "Sturmvogel" –*
*in liebevolle Hände abzugeben*

Baujahr:1934
Wiederindienststellung: 1986
(vollständ. stilgerecht restauriert)
Lüa: 10,50 m Büa: 3,35 m
Tiefgang: 1,60 m Verdrängung: 7 t
Motor: 30 PS Ford Diesel
Segelfläche: 75 m
Wasser: 140 1, Diesel: 90 l
Lot, Log, UKW
Kojen: 5, Pantry
Pump-WC, Heizung
Preis: 97.500 DM - Tel. 04561/7037

Original Wetterkleidung meines Bootes

Lüttfischer - doch to lütt för uns -
oder villich grod recht för Di ?

*Sechs-Meter-Ijsselmeerkutter zu verkaufen:*
6 x 2,4 x 0,85 (Kimmkiel) Holländ. Stahl-Werftbau 1980,
12 PS-Diesel, 3 braune Segel (natürl. Gaffelgroß)
mit ca. 23 qm,
Boot ist in der Lage, sicher einhand zu segeln, 3 Kojen,
sehr gut in Farbe (Sikkens-System), Winterpersenning gehört
dazu, Slipwagen kann evtl. übernommen werden.
Preis: 23.000,- DM, Nachfragen an: H. Lüders 04103- 85452




## 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, |
| • Schiffergilde Bremerhaven | Henni g Goes, van-Ronzelen-Str. 2, 2850 Bremerhaven Tel. 0471/44502 (d.) |
| • MH Oevelgönne | Peter Cordes, Büngerweg 7, 2000 Hamburg 52, Tel. 040/825872 |
| • MH Flensburg | "Üze" Oldenburg, Herrenstall 11, 2390 Flensburg, Tel. 0461/22258 |
| • MH Kappeln | Axel Strothmann, 2341 Wittkiel-Mühle, Tel. 04642/2593 |
| • Schwimmende Museen Kiel | Ernst Hintzmann, Yorckstr. 5, 2300 Kiel 1, 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 Bodstedt | Eckehardt Rammin, Dorfstraße 8, 0- 2382 Bodstedt, Tel. 038231/4414 (P.) |
| • Strolsunner Klüverboom Commün | Walter Ribbeck, G.-Ewald-Str. 5, 0-2300 Stralsund, Tel. 03821/292602 (d.) |
| • MH Greifswald | Dr. Reinhard Bach, Haus 9, 0-2201 Klein Petershagen, Tel. 03834/882369 (d.) |
| • Berliner Schiffahrts-gesellschaft | H. Pflitsch, Bambergerstr. 58, 1000 Berlin 30, Tel. 030/2138041 |
| • Oltimer Schiffer-Bodensee | Klaus Kramer, Heiligenbrunner Str. 47, 7230 Schramberg, Tel. 07422/6660 |