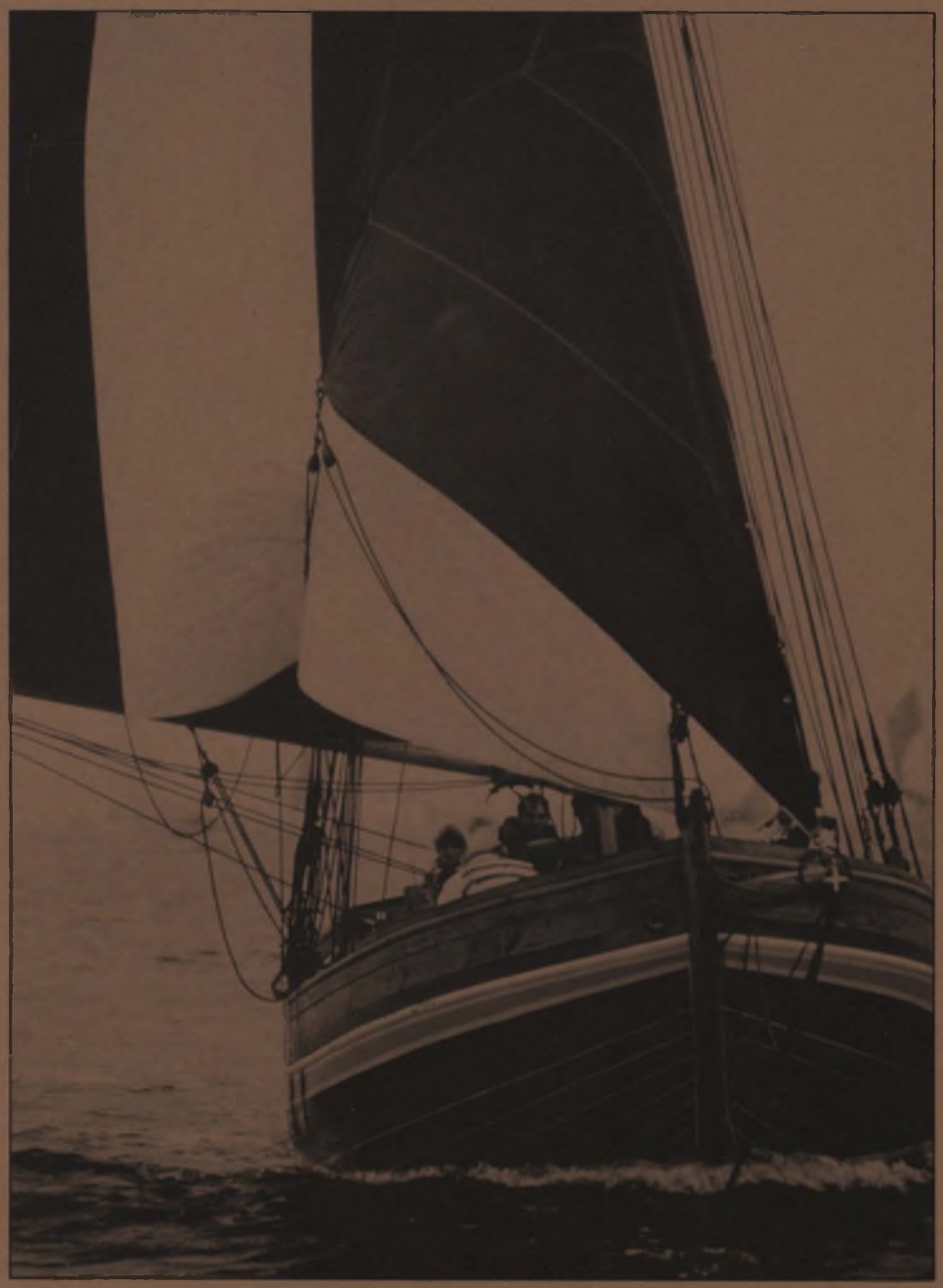
PIEKFALL

Mitteilungsblatt für die Freunde des Gaffelriggs № 52/93



Dicke Berta schwimmt wieder
Quatzen vom Oderhaff
Sommerregatten in Luv und Lee
Für's Bücherschapp

PIEKFALL

IMPRESSUM

POSTANSCHRIFT:
Monika Kludas
Burmesterstr. 16
22305 Hamburg

FREUNDE DES GAFFELRIGGS

Die Vereinigung "Freunde des Gaffelriggs" wurde 1973 ins Leben gerufen. Sie ist ein lockerer Zusammenschluß von Eignern, Seglern und Sympathisanten traditionell geriggter Segelschiffe aller Größen. Sie ist kein eingetragener Verein, eine formelle Mitgliedschaft, Vorstand, Ausschußsitzungen usw. 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 Kreise der Freunde des Gaffelriggs. Als Kostenbeitrag werden zur Zeit DM 30,- pro Jahr erhoben. Bei rechtzeitiger Einzahlung werden das PIEKFALL sowie die Einladungen zu den jeweiligen Treffen zugeschickt.

Ein "#" vor der Adresse bedeutet, daß der/die Empfänger/in für das laufende Jahr nicht bezahlt hat, bei "##" sogar zwei Jahre nicht. Wer dreimal hintereinander nicht zahlt, wird aus der Adressenliste gestrichen.
Einzahlungen an:

Museumshafen Oevelgönne Sonderkonto Nr. 118848-200 beim Postgiroamt Hamburg BLZ 20010020.

Wer Fragen zu bestimmten Themen hat, kann sich an die folgenden Mitglieder der PIEKFALL-Crew wenden:

Monika Kludas (Redaktion, verantwortlich)
22305 Hamburg, Burmesterstr. 16, T. 040/2996542
Alexander von Sallwitz (Redaktion)
21635 Jork, Buddenhof 5, T. 04142/3574
Gerlinde Todsen (Redaktion)
20251 Hamburg, Winzeldörfer Weg 16, T. 040/487996
Klemens Wanke (Redaktion)
21244 Holm-Seppensen, Rehweg 18a, T. 04187/7437
Hans-Peter Baum (Redaktionsassistenz)
20354 Hamburg, Neuer Wall 34, T. 040/378908-0
Margot Harder (Mitgliederkartei und Kasse)
22587 Hamburg, Elbterasse 20, T. 040/865336
Bernd Schmiel (Veranstaltungen und Termine)
20249 Hamburg, Hans-Much-Weg 12, T. 040/4807512
Günter Klingbeil (Herbsttreffen)
25348 Glückstadt, Am Hafen 27, T. 04124/4618
Jörgen Bracker (Jahrestreffen)
20355 Hamburg, Holstenwall 24, T. 040/35042362
Herbert Karting (Historisches)
25524 Itzehoe, Breitenburger Str. 6, T. 04821/3345
Friedrich Brunner (Bootsbau)
27367 Sottrum, Lindenstr. 28, T. 04264/9521
Bernd Frommhagen (Museumshäfen südl. Ostsee)
22089 Hamburg, Wagnerstr. 103, T. 040/201434
Uwe Griem (Skandinavienkontakte)
22926 Ahrensburg, Am Rehm 25, T. 04102/52667

Konstruktionsmerkmale des PIEKFALL

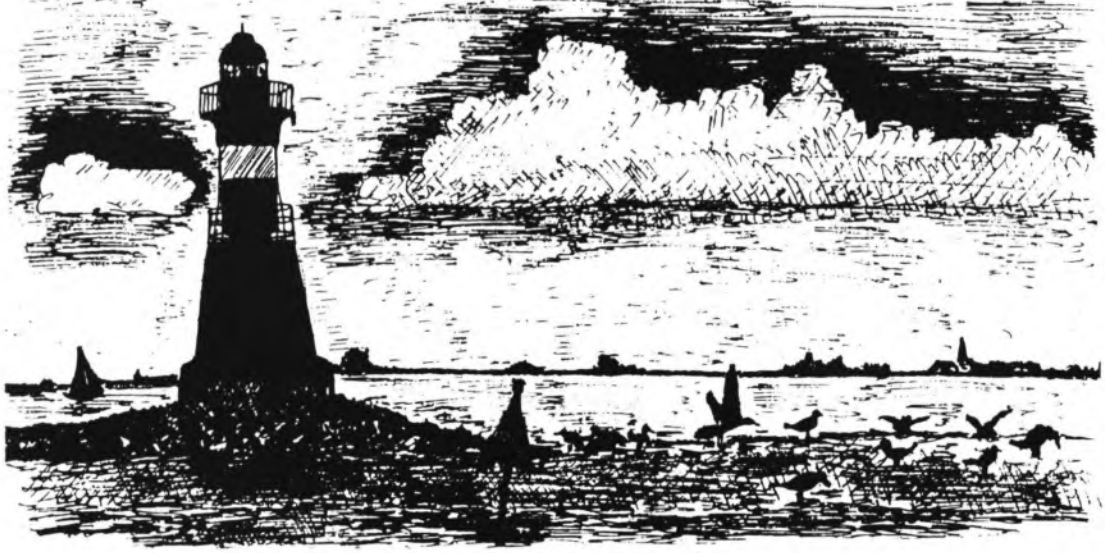
REDAKTIONSSCHLUSS
15. 01. für die Ausgabe zum Jahrestreffen
15. 04. für die Ausgabe zum Saisonbeginn
15. 09. für die Ausgabe zum Herbsttreffen

TEXTGESTALTUNG
Geschichten usw. : 40 Anschläge pro Zeile
Abstand: 1 Zeile , 30 Zeilen pro Blatt
Termine, Einladungen, Angebote, Gesuche :
Möglichst als Original , Formate wie oben
private Angebote und Gesuche sind kostenlos, der Abdruck von Fotos erfolgt nur gegen Kostenübernahme

ILLUSTRATIONEN
Zeichnungen möglichst als Originale oder als gute Kopien ohne blasse Linien. Originale mit frankiertem Rückumschlag einsenden !
Fotos nur als Originale (Rückumschlag) mit gutem Kontrast, Bildformat ab 9x13 cm mit Bildunterschrift auf gesondertem Blatt

Das PIEKFALL wird nur auf chlorfrei hergestelltem Papier gedruckt bei der Druckerei Renate Tribbe, 25436 Moorrege

EINSENDUNGEN BITTE NUR AN DIE POSTANSCHRIFT



Der schöne alte Oste-Turm, gezeichnet von Carin Drath-Fehr aus Neuhaus, bevor er einem modernen Seezeichen weichen mußte

Piekfein ...

... waren die Kommentare, die Margot Harder auf den Abo-Postkarten erreichten. Damit auch die werte PIEKFALL-Leserschaft erfahre, was Piekfäller/innen so bewegt, geben wir in diesem Heft mal einige Kostproben zum Besten - natürlich überhaupt nicht repräsentativ. (Wo unsere Leser so überall herkommen !!!)

Das sollte den gewaltigen, schreibfaulen Rest ermuntern, endlich seinen eigenen Beitrag (ja, **den** auch!) zu leisten und die aktuelle Adresse plus eventuell vorhandener Schiffsdaten auf der diesmal beiliegenden Karte (mehr können wir unseren Leser/innen wirklich nicht entgegenkommen!) mitzuteilen.

... war auch die Resonanz auf die Hilferufe der Redaktion zwecks PIEKFALL-Layout. Gleich drei Gaffelfreunde erklärten sich zur kreativen Mitarbeit bereit: Alexander von Sallwitz, Gerlinde Todsen und Klemens (alias 'Karsten') Wanke haben sich leichtfertig vom PIEKFALL-Virus anstecken lassen.(Anmerkung des Layouters: Und dabei leider einen traumhaften herbstlichen Elbe-Törn bei einem der wenigen schönen Tage dieses Jahres gestrichen!) Dagegen müssen wir auf Susanne Klüskes' PC-, Post- und Layout-Hilfe für eine Weile verzichten: Sie setzt zeitweilig berufsbedingt einen neuen Kurs ab. Schreib mal 'ne Ansichtskarte aus Übersee!

Die Redaktörin

Inhalt

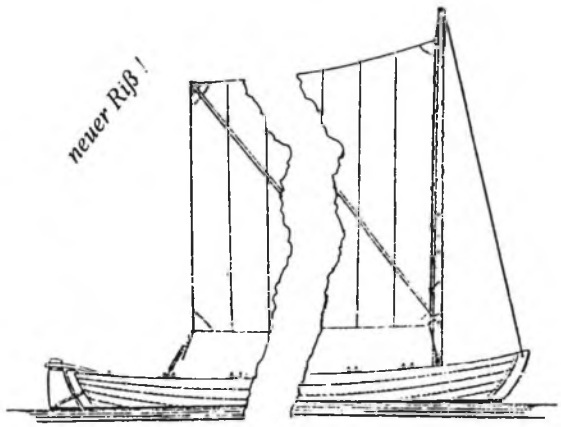
PIEKFALL als solches	2
Inhalt, Piekfein ...	3
Leserbriefe	4
Nachrichten	5
Dessaus dicke Berta	8
Strandperlen	12
Der Lootse	14
Die Gezeitentafel	17
150 Meter Tradition	18
Gaffeliges aus Flensburg	19
Pfingsten in Rødbyhavn	19
Die Quatzen	20
Die Mütherfahrt	25
Greifswald '93	26
Sicherheitstraining	27
Zeesen was das Zeug hält	30
Race auf dem Praestø Nor	31
Der fertige Takelmeister	32
Kieler Rekorde	34
Beeke-Sellmer-Preis	35
Termine, Termine	36
Das Bücherschapp	40
Gibst Du mir ...	42
Unsere Museumshäfen	44
Ende des Hefts	(dahinter)
Nächstes Heft	(hoffentlich)

Titel: Dänischer Holzbootsbau - Jagt MULLER unter vollen Segeln (Foto: MK)

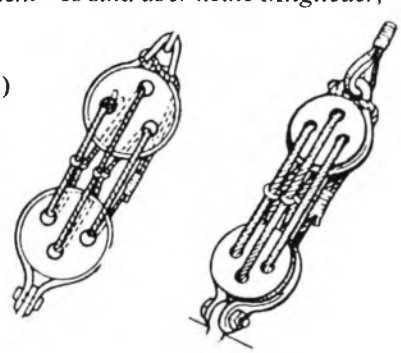
BEWEGTES UND BEWEGENDES AUS DER SZENE

Unverhoffte Reaktionen - eine Auswahl aus den Abo-Postkarten. Nicht nur, wer uns etwas Nettes schreiben möchte, sollte die noch einmal beiliegende Karte an Margot Harder zurückschicken. Auch alle Eigner großer, kleiner und ganz kleiner Traditionsschiffe haben durch ihre Rückmeldung die Chance, die Kontaktbörse mit Leben zu erfüllen. So können bei Anfragen nach besonderen Schiffstypen oder nach Spezialisten gleich die richtigen Menschen miteinander in Verbindung gebracht werden.

Nu man ran an die Karte!



72764 REUTLINGEN: Noch mehr alte Risse abdrucken!
42859 REMSCHEID: Mitsegelgelegenheiten auf Gaffelschiffen anbieten?
47877 WILLICH: Viel Erfolg beim Restaurieren! (*Anm. d. Red.: Die Redaktion ist doch noch nicht vertorfmullt!*) Wo sind eigentlich die Leute aus der Anfangszeit des "Gaffelriggs"? (*Z.B. Beitrag von Kurt Fleischfresser lesen!*)
48249 BULDERN: Größte Bitte: Weitermachen!
23866 Nahe: Freue mich jedesmal, wenn ein Heft kommt. Danke für Eure Mühe. (*Wir freuen uns auch, wenn ein Heft kommt!*)
22453 HAMBURG: ... bitte das norddeutsche Wort "Sonnabend" verwenden und nicht das süddeutsche Knödelwort "Samstag"! (*???*)
23552 LÜBECK: ... mehr Salzwasser, mehr Fahrtenberichte, weniger Flußschiffahrt. Wo bleibt die Nordsee? (*Ist wohl leider häufig Ebbe bei der schreibenden Zunft.*)
29456 HITZACKER: Wir sind froh, daß es Euch gibt. Zum Segeln kommen wir sehr selten, lesen schaffen wir schon eher mal. Da freut man sich natürlich über so eine gute Lektüre. (*Geht runter wie Sahne! Hoffen 94 auf das Merkmal "pädagogisch wertvoll"*)
59929 BRILON: Ich bin auch so ein "Holzkopf", und es macht viel Spaß, PIEKFALL zu lesen.
49751 WERPELOH: Die Informationsvielfalt ist für mich jedesmal wieder interessant.
27793 WILDESHAUSEN: PIEKFALL 51 ist besonders gut gelungen!
20144 HAMBURG: Wie wär's mal mit einer aktualisierten Mitgliederliste? (*Wird angedacht - es sind aber keine Mitglieder, weil - siehe Seite 2!*)
20249 HAMBURG: Persönliche Danksagung für die "stille" Arbeit.
31139 HILDESHEIM: Nur Mut! Und weiter so! (*Mut ist die Hoffnung des Ahnungslosen...*)
21682 STADE: PIEKFALL ist einmalig gut!
48157 MÜNSTER: Weiterhin langen Atem bei der Arbeit und vielen Dank.
13507 BERLIN: Sehr schön - weiter so!
22455 HAMBURG: Gruß an ... (*Stop! Gleiches Recht für alle!*)



AUFGEPAßT, MÄDELS ...

Im emsig geführten Streit um den richtigen Namen für das, was auf neumodischen Booten Wantenspanner heißt, ist *Fritz Brunner* noch etwas eingefallen: "Dietmar Schmidt wollte mal klüger sein als der alte Ostsee-Schiffer Kurt Fleischfresser: Da war der Streit, ob es "Juffer", "Jumfer" oder "Jungfer" heißt. Nun, jedes dieser Worte besagt doch dasselbe. "Juffer" ist jedenfalls niederländisch. Dietmar und Joachim Kaiser haben ihr Wissen aus Büchern, die vermutlich aus den Niederlanden stammen. Das Buch "Der Takelmeister" ist auf alle Fälle älter als alle lebenden Menschen!"

MÄKELIGE FRAGEN ...

stellt "Piekfall"-Leser *Dieter Lange*, Hamburg, der Redaktion. Diese erlaubt sich, seinen umfangreichen Leserbrief "etwas" zu komprimieren. Dieter schreibt: Liebe Piekfall-Redaktion, mit gewohnt freudiger Erregung nahm ich gestern mein neuestes "Piekfall" zur Hand und stieß doch so ab Seite 30 auf einige Beiträge, die - obwohl mir die Motivation nicht fremd, wahrscheinlich gar sympathisch ist - ich etwas des genaueren Nachfragens für würdig befand. Mir kommt schnell der Gedanke, daß dies alles nicht unbedingt gaffelgeriggte alte Segelschiffe betrifft. Ich glaube, man muß sich wohl schon selbst um das nötige Verständnis bemühen, bevor man mitredet (die genannten Beiträge helfen mir jedenfalls kaum). Die Beiträge im "Piekfall" kann ich mir nur als menschlich verständliche Reaktion vorstellen: Ich fühle mich verarscht! Mit freundlichem Gruß!

Immer wenn Ewald Zeitung liest ...

Bloß gut, daß die Piekfall-Redaktion fleißige Mitarbeiter hat. Andernfalls wäre der Gaffelrigg-Gemeinde schon so mancher interessante Hinweis entgangen. Bootsbauer Ewald Martens entdeckte in seinem "Buxtehuder Tageblatt" gleich drei interessante Berichte, die er der Piekfall-Redaktion schickte.

Alles in Zucker

In Bremen wird altes Holz in Zuckerwasser konserviert. Dort ging im Sommer ein Forschungsprojekt zu Ende, auf das Schiffsarchäologen in der ganzen Welt mit Spannung warteten. Im Juni 1989 waren bei Ausschachtarbeiten auf dem Gelände der Becks-Brauerei Reste eines 500 Jahre alten Flußschiffes aus Eiche gefunden worden.
Ein Brauereiingenieur und Hobby-Historiker hatte mit Unterstützung des Deutschen Schiffahrtsmuseums in Bremerhaven den 3,70 langen Bug des alten Kahns in Zuckerwasser statt in Polyäthylenglykol gelegt. In diesem Sommer wurde der wertvolle Fund "trockengelegt".
Wenn der alte Kahn auch die halbjährige Trocknung unbeschadet übersteht, könnte die Zucker-Methode die Konservierung alter Holzschiffe revolutionieren: Zucker ist schließlich billiger und umweltfreundlicher. Die Brauerei hat das Projekt übrigens mit 150.000 Mark unterstützt. Da zahlt man doch gerne etwas mehr für das Bier...

1000 Jahre unter Wasser

An der Küste Rügens haben Archäologen jetzt ein rund 1000 Jahre altes Bootswrack geborgen, das dort schon in den 60er Jahren entdeckt worden war. Bei Tag und Nacht bewacht und ständig mit Wasser begossen, wurde die Ausgrabungsstelle zum ersten Mal der Öffentlichkeit vorgestellt. Das Schiff ist 9,5 Meter lang, 2,5 Meter breit und erinnert in seiner Form an die späteren Zeesenboote.
Wo es mal zu sehen sein wird, stand nicht in dieser Zeitung. Vielleicht bringen die Bremer mal etwas Zucker vorbei...

Trauriges Ende

Der Fischer ist ertrunken, sein Schiff vertrocknet jetzt an Land. Aber immerhin wird es der Nachwelt erhalten: Vor dem "Natureum", dem übrigens sehr interessanten Naturkundemuseum in Balje bei Neuhaus an der Oste, steht jetzt, was vom einstmals stolze Hamenkutter mit der Nummer "HF 348" übrigblieb.
Küstenbewohner erinnern sich noch an das traurige Ende des Kutters "*Erna Becke*r" und seines Schiffers/Fischers Hans-Heinrich Becker. Ende September letzten Jahres war das vor Brunsbüttel ankernde Schiff nachts von einem Frachter versenkt worden.
Nach der Bergung war es auf einem Ponton nach Hamburg geschleppt worden. Museumsleiter Reinhard Kölmel konnte die Erben davon überzeugen, daß der Kutter "hundert Jahre Fischereigeschichte an der Niederelbe dokumentiert. Als das Schiff gebaut wurde, gab es in der Elbe noch so viele Störe, daß sich ihr Fang gelohnt hat."
Das Schiff war 1892 als "*Elisabeth*" bei Sietas in Cranz vom Stapel gelaufen. Im selben Jahr verließen die Werft an der Este zwei weitere baugleiche Hamenkutter, von denen heute noch einer in Altenwerder beheimatet sein soll. Die "*Elisabeth*", so hat der Museumschef herausgefunden, war von dem Altenwerder Fischer Heinrich Hülsen in Auftrag gegeben worden, der auch an der Oste Fischereirechte besaß. Erst nach Kriegsende hatte die Familie Becker den Kutter übernommen, der im Laufe der Jahre vom Segler zum Motorkutter umgerüstet worden war.
Weil dem Museum das Geld ausgegangen ist, konnte das Schiff nicht, wie geplant, bis zum Herbst restauriert werden. Man hofft, bis zum Frühjahr so weit zu sein. Dann soll der Kutter wieder so aussehen, wie vor der Havarie.

Nachrichten und Neues aus den Museumshäfen

Fischereiausstellung in Stralau

Berlin. Mit einer Ausstellung "Kennen Sie Stralau und seinen Fischzug?" wollte der Berliner Stadtteil auf der Halbinsel zwischen Rummelsburger See und Spree an die alte Tradition der Binnenfischer im Spätsommer erinnern. Im "Garten der Künste", Alt Stralau 29, gaben alte Schriften, Pläne und Fotos Auskunft über Fangrechte und zeitliche Beschränkungen des für die Ernährung damals so bedeut-samen Gewerbes und dokumentierten die wechselhafte Geschichte des Brauches. Im 18. Jahrhundert war aus dem ursprünglichen Fischerfest eine gesellschaftspolitische Veranstaltung geworden, die zwischen 1780 und 1880 auch einen hohen kulturellen Stellenwert besaß, jedoch aus Sorge um starke revolutionäre Einflüsse verboten wurde. Nachdem das Wasserfest in den dreißiger Jahren propagandistisch mißbraucht worden war, lebte es nach Kriegsende noch einmal für fünf Jahre auf, bevor es 1963 zum letzten Mal die Berliner auf die Halbinsel lockte. Aus der jüngeren Geschichte Stralaus wurde für die Ausstellung ein Stück des ehemaligen Straßenbahntunnels rekonstruiert, der unter dem Rummelsburger See verlief. Lichteffekte und Geräusche ließen den Betrieb in diesem Verkehrsbauwerk wieder lebendig werden.

"Rigmor-Burger" und Notgeld sollen ältestem Segelschiff helfen

Glückstadt. Der Kutter *Rigmor*, das vermutlich älteste deutsche Holzschiff, das noch fahrtüchtig ist (s. Piekfall 51), benötigt für die weitere Restaurierung in Tönning finanzielle Unterstützung. Deshalb bietet der Förderverein "*Rigmor* von Glückstadt" Notgeldscheine mit sechs verschiedenen Motiven maritimer Künstler an. Da es nur 75 komplette Sätze der Noten zwischen 25 und 1000 Mark gibt, dürfte der Sammlerwert den Ausgabepreis von 1925 DM rasch übersteigen. Präsentiert wurden die Cash-Kunstwerke am 12. September hinter dem Sperrwerk auf dem ehemaligen Werftgelände von J. P. Schröder, wo der 15 Meter lange Segler vor über 110 Jahren vom Stapel lief. Zusätzlich gab es spezielle "*Rigmor*"-Burger und "*Rigmor*"-Aquavit für das Wohl der Käufer wie auch der Spendenkasse.

Mit dem Fortgang der Wiederherstellung in den Originalzustand fällt immer mehr Licht auf die Geschichte der *Rigmor*. Untersuchungen ergaben, daß der hölzerne Oldtimer höchstwahrscheinlich schon im Jahr 1854 für das dänische Zollwesen gebaut wurde. Erstmals ist

RIGMOR mit Konstruktionslinien. Foto: M.K.

seine Existenz 1887 im dänischen Schiffsregister dokumentiert, als der zum Frachtschiff umgebaute Segler von Egernsund nach Kolding verkauft wurde. Von etwa 1916 bis 1985 arbeitete der Kutter als Steinfischer in der Ostsee. Vor einem Jahr war das außer Dienst gestellte Fahrzeug nach Glückstadt zurückgeholt worden und soll von dort auch wieder in Fahrt gehen. Bürgermeister Jürgen Morath mißt dem Projekt wegen des außergewöhnlichen Alters des Schiffes eine Bedeutung zu, die weit über die Stadtgrenzen hinausreiche.

Berliner Hafen-Jubiläen

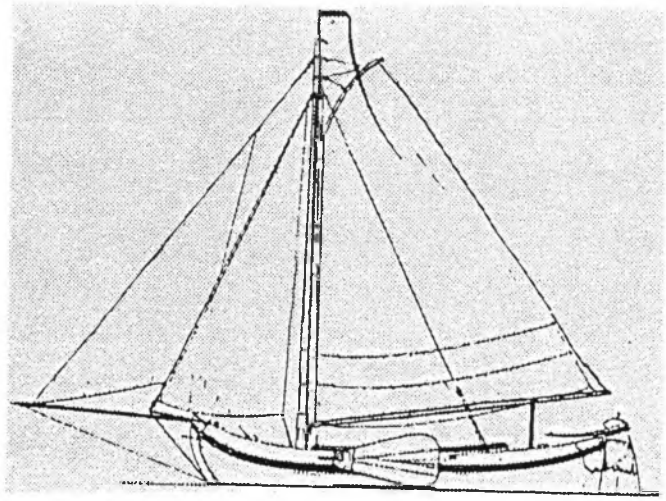
Berlin. Seit der Inbetriebnahme 1913 ist der Berliner Osthafen im Stadtteil Friedrichshain ein leistungsfähiger Umschlagplatz für Baustoffe. "Berlin ist aus dem Kahn gebaut", heißt es daher noch heute. Die Berliner Hafen- und Lagerhausbetriebe BEHALA nahmen das 80jährige Jubiläum der Spree-Anlagen zum Anlaß für ein Hafenfest, das am 4. und 5. September zwischen Oberbaum- und Eisenbrücke gefeiert wurde. Von 1950 bis 1992 war der Osthafen aus der BEHALA ausgegliedert, geliefert wurde damals vorwiegend für den ostdeutschen Wohnungsbau. Doch auch in Zukunft soll der Osthafen seine zentrale Bedeutung für die Versorgung der Hauptstadt mit Kies, Sand und Split sowie mit Kohle behalten. In Sanierung und Ausbau hat die BEHALA seit 1992 bereits zwölf Millionen Mark investiert. Hinzugekommen sind der Abtransport von Recyclingmaterial wie Schrott und Glas per Binnenschiff und die Vermietung von gedeckten Lagerflächen an

Speditionen und Firmen anderer Gewerbezweige; ein historischer Portalkran für die Abfertigung von Güterwagen wurde unter Denkmalschutz gestellt und restauriert.

Die BEHALA, bisher als Abteilung IV dem Senator für Verkehr und Betriebe zugeordnet, erhält zudem am 1. Januar 1994 eine neue Rechtsform. Als Anstalt des öffentlichen Rechts werde sie sich betriebswirtschaftlich umstrukturieren müssen und mehr Selbständigkeit bei ihren Entscheidungen besitzen, kündigte Abteilungsleiter Köhler im Vorfeld des Hafenfestes an. Mittelfristig will sich die BEHALA zusätzlich dem Containerumschlag zuwenden. Grundlage hierfür ist der Ausbau der Binnenwasserstraßen im "Projekt Deutsche Einheit Nr. 17", wodurch auch die Strecke Hannover - Berlin verbreitert und vertieft und für größere Einheiten schiffbar wird.

Lissy wieder auf Tournee

Elsfleth. Die *Grossherzogin Elisabeth* ist wieder unter Segeln in Fahrt! Nur ein halbes Jahr nach dem verheerenden Brand bei Schweißarbeiten konnte die Elsflether Werft den renovierten und im Salon leicht veränderten Dreimastschoner an den Schulschiffverein wieder abliefern. Drei Monate dauerte die Reparatur, dieselbe Zeit hatte "*Lissy*" zuvor auf die Entscheidung über ihr Schicksal warten müssen. Schließlich übergab der bisherige Eigner, der Landkreis Wesermarsch, das 63,7 Meter lange Segelschiff samt Versicherungssumme von etwa 1,8 Millionen Mark an den Verein. Der brachte noch einmal rund 2,2 Millionen zusammen, um Instandsetzung und Modernisierung zu bezahlen. Dabei spielten das Engagement und der Einsatz der Stammcrew eine wesentliche Rolle. Die *Grossherzogin Elisabeth* wird nach ihrer "Jungfern"-Fahrt nach Cuxhaven, Hamburg, Emden und Bremen im Winterhalbjahr wieder als schwimmendes Internat der seemännischen Berufsschule Brake dienen. Für 1994 sind Törns mit der Sail Training Association geplant.



Hoffnung auf gute Fahrt

Oevelgönne. Zehn Jahre später als geplant, aber doch mit dem Durchhaltevermögen echter Shiplover, brachten Birte-Andrea und Rainer Thönnessen die Boeierschuit *Hoop op Welvaart* wieder in Fahrt. Am 30. Januar 1883 lieferte die Werft van Duijvendijk in Lekkerkerk bei Rotterdam das kleine Frachtschiff von 13,08 x 3,61 Metern mit 32 Tonnen Ladefähigkeit an die Gebrüder Hoogenboezem ab. Wer anders als Joachim Kaiser konnte dann 1977 in einer versteckten Ecke des Hamburger Hafens den zur Müllschute verkommenen Rumpf entdecken?! Langwierige Restaurierungsarbeiten nahmen ihren Lauf: Sietas in Cranz, Roland Aust in Altona, Jöhnck in Harburg und Hannes Benning in Altenwerder trugen ihren Teil dazu bei. Den Eignern blieb zwischenzeitlich neben Beruf, Privatleben und Aufbau der *Präsident Freiherr von Maltzahn* kaum Zeit, das Projekt voranzubringen, und manches Mal war der Rumpf dem Schrottplatz näher als dem Wasser. Erst im Laufe dieses Jahres, nach Sandstrahlen und Farbaufbau, zeichneten sich wieder Perspektiven und neue Motivation ab, die *Hoop op Welvaart* noch 1993 äußerlich fertigzustellen und das Jubiläum von 110 Jahren in neuem Glanz zu feiern.

In der Nacht zum 1.April bekämpften 100 Feuerwehrleute den Brand auf der LISSY. Foto: M.K.

DESSAUS DICKE BERTA

Am 28. August 1993 gab's im Dessauer Leopoldshafen Schwein vom Spieß und reichlich Faßbier. Der Anlaß: Die offizielle Stapellauffeier für den eisernen Besanewer "Berta" von Lassan. Vorbei waren sieben lange Jahre für die beiden "Ewergärtner" Jörg Friedrich und Peter Schüßler, die ihre "Berta" buchstäblich im Garten wieder flottgemacht hatten.

"Berta" von Lassan dürfte wohl der einzige Frachtewer gewesen sein, auf den die Arbeiter- und Bauerninspektion im real existierenden Sozialismus ein Auge geworfen hatte. Allerdings nicht um die Flottenstärke der DDR noch um ein paar Tonnen Schiffsraum zu vergrößern, sondern nur als Altmetall-Reservoir. Keine "artgerechte" Perspektive für einen Segler, der früher vielen pommerschen Schiffern stets als ausgesprochen wohlgepflegtes und gutaussehendes Fahrzeug galt. Vor Schrott und Schande konnte der Leipziger Jörg Friedrich die alte Dame jedoch bewahren.

Am Strand von Ludwigsburg bei Greifswald fand Friedrich im Sommer 1984 den Galeaßewer in beklagenswertem Zustand.

Das Schiff wurde im Jahre 1910 bei Junge in Wewelsfleth als genietetes Heckschiffmit Klippersteven gebaut. Zuletzt nur noch als Wohnschiff und wilder Kinderspielplatz zweckentfremdet und als ausgeschlachtete Hulk reichlich heruntergekommen, hatte "Berta" längst ausgedient.

Eine "maritimvolkskundliche Inventarisation der noch auf den Gewässern des Küstenbereiches der DDR vorhandenen volkstümlichen Frachtfahrzeuge" der Akademie der Wissenschaften der DDR klassifizierte die "Berta" von Lassan als das "wirklich letzte Schiff, das bis 1952 allein noch unter Segel fuhr, ohne Motorkraft".

Insgesamt 170 qm Segelfläche trug das über 18 Meter lange Heckschiff und beförderte seit seiner Indienststellung im Oktober 1910 Getreide und Baumaterial an der pommerschen Küste. Im Jahre 1953 erfuhr der Frachter dann das Schicksal so vieler anderer Ewer: Ausgerüstet mit einem Glühkopf-Motor und noch einer Rest-Takelage blieb er in den folgenden zehn Jahren in der Frachtfahrt, bis er 1963 schließlich stillgelegt wurde. Und von da an

ging es rasch bergab. Wegen völliger Verwahrlosung mußte die "Berta" ihren Hafenplatz räumen, wurde auf den Strand gezogen und rottete auf der gegenüberliegenden Seite der Dänischen Wiek bei Ludwigsburg vor sich hin.

Bis Jörg Friedrich das Schiff entdeckte, das Herbert Kating in seinem Buch"Schiffe aus Wewelsfleth" (Bd. 2) beschrieben hatte. Damals wollte in der DDR niemand helfen, den Segler als "wichtiges Kulturgut" vor dem völligen Verfall zu bewahren, trotz einer wohlwollenden Stellungnahme, die Friedrich von der Akademie der Wissenschaften erhielt. Unverständlich, denn schließlich ist das Schiff einer der wenigen Zeugen der Kleinfrachtfahrt auf den ostdeutschen Küstengewässern. Daher nahm Friedrich die Sache selbst in die Hand und kaufte die "Berta" kurzerhand für ganze 2200 Mark.

Im Oktober 1985 wurde der Ewer am Strand von Ludwigsburg nach langwierigen Verhandlungen mit Behörden und Betrieben unter Einsatz vieler freiwilliger Helfer regelrecht ausgebaggert und konnte immerhin noch auf eigenem Kiel im Schlepp 610 km über Oder, Havel und Elbe bis nach Halle an der Saale überführt werden. Von dort mußte er auf dem Landwege weiter nach Leipzig transportiert werden. Allein die Reise von der Ostsee bis nach Leipzig nahm fast ein Jahr in Anspruch. Das Unternehmen fand viel Sympathie in der Öffentlichkeit und ein gewisses Interesse in der Tages- und Fachpresse der DDR.

Unterstützung erhielt Jörg Friedrich bei Peter Schüßler, der durch einen Artikel in der Zeitschrift "Segelsport" von dem Projekt "Berta" erfahren hatte. Gemeinsam ging es nun an die Planung der Arbeiten, die die "Berta" schließlich wieder seetüchtig machen sollten. In Ermangelung einer Werft wird das Schiff für die kommende Bauzeit in einem Stückchen Pachtgarten bei Leipzig aufgelegt. Jörg Friedrich und Peter Schüßler können fortan als "Ewerschreber" anderen Kleingärtnern Konkurrenz machen - allerdings nicht mit Hacke, Spaten und Gartenschere, sondern mit Hammer, Schneidbrenner, Schweißgerät und Schleifmaschine. Nach einer ersten umfangreichen Säuberung des Rumpfes muß Friedrich sich mit der DSRK, der Schiffs-Revisions- und Klassifikationsgesellschaft der DDR über den Umfang der Restaurierungsarbeiten abstimmen. Immerhin wird seine Privatinitiative in der (noch) sozialistischen Planwirtschaft nicht abgeblockt. Jetzt kann es zügig vorangehen.

Ende 1988 werden Groß- und Kistluke wieder eingebaut, ein Mastdeck und ein vorderes Maschinenraumschott, die Maschinenraumabdeckung und ein neues Maschinenfundament. Doch damit ist es noch lange nicht getan. Nach einer Auflage der DSRK sind sämtliche Bodenplatten bis einschließlich unterer Kimmgang auszuwechseln. Mit anderen Worten: Die alte "Berta" muß ein völlig neues Unterwasserschiff erhalten. Das gangweise Ausbrennen der Bodenplatten läßt sich noch in Eigenbau erledigen, doch dann gelangen Friedrich und Schüßler an die Grenzen ihrer Möglichkeiten.

Hilfe kommt durch den Schiffbauer Michael Harr, der trotz anfänglicher Skepsis gegenüber dem ehrgeizigen Unterfangen schließlich den gangweisen Einbau der neuen Bodenplatten übernimmt. Dazu müssen die Stahlplatten nach selbstgefertigten Schablonen von Hand verformt und so lange gedengelt werden, bis die passende Form entsteht.

Eine unvorhersehbare Unterbrechung erfährt das Projekt im Herbst 1989: Parallel zum mühevollen Wiederaufbau der "Berta" wird die das Schiff umgebende DDR immer schneller zum Abbruchunternehmen. Die gesamte Schiffbau-Crew nimmt ab Mitte Oktober geschlossen an den Leipziger Demonstrationen teil und beteiligt sich auch in der Folgezeit aktiv am Demokratisierungsprozeß des Landes. Die Bauarbeiten müssen bis zum Frühsommer 1990 ruhen.

"Berta" noch als Luftschiff

Für Jörg Friedrich haben jetzt nicht nur die politischen Entwicklungen, sondern auch die unvermeidlichen beruflichen Veränderungen zunächst Priorität. Nach der politischen Wende zunächst arbeitslos geworden baut er, nunmehr selbständig, einen Baumaschinenvertrieb auf. Mit einem Berg von Schulden und einem 14-stündigen Arbeitstag bleibt wenig Zeit für den Ewer im Garten. Doch trotz aller Turbulenzen verlieren Jörg Friedrich und Peter Schüßler, der mittlerweile im Vorruhestand ist, ihren Elan nicht.

Im Sommer 1990 werden Seitendeck und Schanzkleid teilweise erneuert und im September kann die "Berta" ihren 80sten Geburtstag feiern - zwar immer noch als Gartenmöbel, aber jetzt mit einer realistischen Perspektive, in absehbarer Zeit wieder Wasser unter den Kiel zu bekommen. 1991 werden ein neues Stevenrohr und eine neue, verlängerte Ruderhacke installiert, außerdem die neuen Maststühle. Die Ankerwinde wird von Grund auf überholt. Ein Jahr später werden Bullaugen in die Lukensülle eingebaut. Endlich ist es soweit, daß der komplette Rumpf gesandstrahlt werden kann. Die Freunde des Gaffelriggs erfahren bei ihrem Wintertreffen in Hamburg durch einen ausführlichen und anschaulichen Bericht mit Lichtbildern vom Stand des Projekts.

Am 9. Juli 1993 schließlich ist in der Roßlauer Schiffswerft der zweite Stapellauf der "Berta". Nach einem abenteuerlichen Landtransport durch das enge Werfttor kommt das Schiff auf den Kranhaken, schwebt majestätisch durch die Luft, und schließlich schwimmt der Ewer wieder in der Elbe. Bevor das Schiff segelklar gemacht werden kann, gibt es jedoch noch einiges zu tun. Im Dessauer Leopoldhafen müssen die Maschine mit sämtlichen Aggregaten, Isolierung und Innenverkleidung eingebaut werden, dann geht es an den endgültigen Innenausbau. Wenn die Schiffsuntersuchungskommission die Arbeiten abgenommen hat, soll die "Berta" zum Frühjahr 1994 fahrbereit unter Maschine sein und zum ersten mal seit ihrer Bergung

wieder in die Küstengewässer gebracht werden. Endgültig segelklar wollen Jörg Friedrich, Michael Schüßler und ihre Helfer sie bis zum Frühjahr 1995 haben. Dann dürfte die "Berta" wohl auch den Elbewern Konkurrenz machen.
vS

Fotos: Archiv Jörg Friedrich
(Eine Fortsetzung mit der ausführlichen Historie der "Berta" von Lasssan vor Ihrer Rettung gibt's im nächsten PIEKFALL - mit den gewünschten alten Rissen und weiteren Informationen über das Schiff)

"Gartenbau" für (zukünftige) Ewerschipper

Strandperlenregatta

Welcher Hamburger kennt sie nicht, die Strandperle am Elbstrand nahe dem Museumshafen Oevelgönne. An schönen Sommertagen (und Nächten) genießen unzählige Besucher dort ihre Getränke und den Ausblick auf die Elbe und die vorbeifahrenden Schiffe. Eine besondere Attraktion ist das Flaggedippen für den Museumshafen anlaufende oder verlassende Museumsschiffe.

In diesem Bericht soll jedoch nicht von den großen, sondern von den kleinen Museumsschiffen (bzw. Museumsbooten) erzählt werden. Anläßlich des diesjährigen Hamburger Hafengeburtstages, bei dem der Museumshafen Oevelgönne mit eigenem Programm als Mitveranstalter auftrat, wurde deshalb eine Regatta für *'Ewerboote und anderes besegeltes Kroppzeug'* ausgeschrieben. Diese Regatta sollte mit traditionellen besegelten Booten vor dem Oevelgönner Strand ausgetragen werden und wurde deshalb zu Ehren der Strandperle, dreimal dürft ihr raten, auf den Namen Strandperlenregatta getauft.

Am Samstag, den 8. Mai gegen Mittag war es dann soweit. Bei strahlendem Sonnenschein und leider recht flauem Ostwind hatten sich insgesamt sieben wunderschön restaurierte Boote am Start eingefunden:

die Ewerboote	'Heimkehr'
	'Klein Erna'
	'Maren'
	'Zukunft'
die Lüttfischer	'Kogia B.'
	'Paul'
der Gaffelkutter	'Ørn'

Gestartet wurde gegen 13^{00} Uhr ca. 200 m elbabwärts vom Feuerschiff 'Elbe 3'. Von dort lief die Regattastrecke bis zur roten Fahrwassertonne bei Teufelsbrück und dann zurück zum Museumshafen. Die Ziellinie sollte zwischen Klüverbaum 'Elbe 3' und dem Strand verlaufen. Proteste waren übrigens verboten, es sei denn, daß der Protestierer vorher eine Runde Bier an alle Konkurrenten und die Regattaleitung bezahlt hätte. Diese Regel mußte jedoch nicht angewendet werden.

Bei sehr flauem Wind und ablaufender Tide wurde verbissen um jeden Windhauch sowie gegen die Konkurrenz gekämpft. Auf Vorwindkurs ging es zunächst Richtung Teufelsbrück. Vier Boote setzten sich zunächst zügig ab, darunter auch 'Klein Erna', die von Peter Cordes (auch unter dem Spitznahmen *Gonzalo* bekannt) gesegelt wurde. Dieser versuchte mit einem nackten Oberkörper die Konkurrenten zu irritieren, was ihm allerdings nicht gelang. Mit wechselnden Plazierungen (mal lag 'Maren', dann wieder 'Klein Erna' oder auch die 'Heimkehr' vorn) ging es bis zur Wendetonne. Gefragt waren vor allem Leichtwindspezialisten. So zeigte sich auch: Gewicht nach vorne und Heck aus dem Wasser läuft bei dem kaum vorhandenen Wind einfach schneller.

Für den Rückweg wurde dann die Tide für die Regatta beherrschend. Sie tat denn auch das ihrige und brachte zunächst alle Konkurrenten an der Wendetonne wieder zusammen. Was auf dem einen Kreuzschlag an Höhe gewonnen wurde, ging auf dem anderen Schlag wieder verloren. Jeder Teilnehmer lag so einmal an der Spitze bzw. auch mal gaaanz hinten. Erste Plätze wechselten mit letzten, so daß selbst die Regattaleitung völlig den Überblick verlor. Erst nachdem die Tide etwas nachließ und sich langsam darauf vorbereitete zu kentern, (sie hatte so wohl nicht mehr so viel Zeit, sich um die Boote zu kümmern), brachten lange Schläge bis zur Südseite der Elbe Abhilfe.

Schlag auf Schlag kreuzte sich die 'Maren' an die Spitze, dicht gefolgt von 'Ørn', der bei ungenauem Hinsehen fast nicht von einem halben Ei zu unterscheiden ist, sieht man von Rigg und Segeln einmal ab. Der Zieleinlauf war wirklich spannend; mit nur einer Minute Vorsprung wurde 'Maren' Sieger, gefolgt von 'Ørn' wiederum gefolgt von 'Heimkehr'. Abgeschlagen waren die Lüttfischer, für die der Wind erheblich zu schwach war.

Insgesamt hat es allen Beteiligten so viel Spaß gemacht, daß die Strandperlenregatta auch zum nächsten Hafengeburtstag wieder ausgetragen werden soll. Wir hoffen dann auf ein noch größeres Teilnehmerfeld. Mitmachen kann jeder, der ein traditionelles Arbeitsboot besitzt. Übrigens bestehen im Museumshafen Oevelgönne auch Slipmöglichkeiten bzw. es gibt einen Kran, so daß die Boote auch über Land antransportiert werden können. Dies hätte zudem den Vorteil, daß der alte Elektrokran im Museumshafen Oevelgönne auch mal wieder richtig arbeiten kann.

Text und Fotos: Steffen Thiemann

Der Lootse.

Anleitung, um nach der Elbe zu segeln.

Schiffe, welche aus den atlantischen Ocean in den englischen Canal kommen, haben, wenn sie sich in der Mitte des Fahrwassers befinden, O. z. S. zu steuern. In den Hofften steuere NO. und richte den Cours so, daß man bei südlichem Winde und heller Witterung den Texel auf circa 5 Meilen Distanz passirt, bei nördlichem Winde muß man sich dagegen 10 bis 12 Meilen entfernt halten. (Texel-Breite 53° 3′ N. Länge 4° 52′ Ost von Greenwich.) Längs der holländischen Küste steure man, so bald Vlieland in einer Entfernung von 4 bis 5 Meilen passirt, O. z. S. nnd nähere sich der Küste bis auf 14 bis 13 Faden Tiefe. Mit diesen O. z S. Cours wird man Borkum-Riff anlaufen, wo man röthlichen Sandgrund mit zerbrochenen Muscheln findet; je näher die Küste, desto gröber der Sand. Das Riff ist nur 2 bis 3 Faden höher als der Grund zu beiden Seiten. Wenn man das Borkum-Riff bei einer Tiefe von 12 bis 13 Faden anlöthet (sondirt), so sieht man bei hellem Wetter das Feuer von Borkum und ist circa 3 Meilen von demselben entfernt. Ist man das Riff passirt, so findet man den Grund wie westlich vom Riff, doch in der Gegend von der Insel Juist findet man weißen feinen Sandgrund.

Wenn man bei trüber Witterung und ohne gute Beobachtung gehabt zu haben, glaubt den Texel passirt zu sein, so muß man die holländische Küste bis auf 17 Faden anlaufen, so wird man, wenn man gelben Sand mit kleinen Steinen findet, den Texel passirt sein und dann die Küste entlang in 17 Faden Tiefe segeln, bei nördlichem Winde jedoch wieder anluven.

Vom Borkum-Riff wird man mit O. und O. z. S. Cours Helgoland in Sicht bekommen, welches man bei hellem Wetter 4 bis 5 Meilen sehen kann. Helgoland ist 24′ NNO. vom Wangeroog entfernt;

ist nur $\frac{1}{4}$ Meile lang und $\frac{1}{12}$ Meile breit. Die ganze Insel ist von rothen Thonsteinfelsen, die in einiger Entfernung gesehen, gleich einer matt ziegelrothen, unregelmäßigen Mauer aus den Meereswogen empor steigt. Das Feuer von Helgoland ist ein festes Feuer und 230 Fuß über der Meeresfläche erhaben; der Feuerthurm ist so gebaut, daß man sich der Insel ohne Gefahr nähern kann, so lange man bei Tage den Kopf des Thurmes und bei Nacht das Feuer sehen kann. Das Wangeroog-Feuer ist ein Drehfeuer, welches $3\frac{1}{2}$ Meile sichtbar, und 107 Fuß hoch ist.

Erblickt man Helgoland, so bringe man es NW. z. N. von sich, alsdann steure SO. z. S., so wird man bei abnehmender Tiefe von 19 bis 12 Faden in die Mündung der Elbe segeln, muß jedoch Rücksicht auf die Strömung nehmen, denn die Fluth setzt vor der Elbe nördlich und östlich, die Ebbe dagegen südlich und westlich.

Ist der Wind SW. oder W., so thut man am besten, wenn man das Borkumer-Riff geworfen und erkannt hat, längs der Südkante in 13, 14 bis 15 Faden Tiefe östlich zu steuern, bis man in die Mitte, zwischen Helgoland und Wangeroog gekommen ist. Man ist dann im WNW. ca. 4 Meilen von der rothen Tonne; dann steuert man OSO. und lothet beständig. Auf diesem Course findet man 17, 16, 15, 14, 13 und 12 Faden mit bläulichem Stickgrund; kommt man zu südlich, so hat man 9 à 10 Faden Sandgrund und muß dann etwas nördlicher steuern, um wieder in obige Tiefe zu kommen. Zwischen dem Steert von Vogelsand und Schaarhörn ist die Qualität des Grundes sehr verschieden, längs Schaarhörn streckt sich ein Lager Stickgrund, allein man findet auch ähnlichen Stickgrund nördlicher, zwischen Sand, Schlick und gebrochenen Muscheln. Wenn das Schiff etwas durch's Wasser geht, so wird man denselben Grund selten zwei Mal hinter einander bekommen. Sowie man Schaarhörn-Baake oder den großen Thurm von Neuwerk sieht, bringe man den Gegenstand in SO. z. S. und steure unter beständigem Lothen diesen Cours, bis man hinlänglich Kunde hat und sich überzeugt, daß man vor der Mündung der Elbe gekommen sei. Sieht man aber das erste Leuchtschiff, so muß man es nicht nördlicher wie Ost von sich bringen, um von der Südkante frei zu bleiben.

Mit nordwestlichem Winde ist es rathsam, Helgoland aufzusuchen, um von hieraus seinen Cours nach der Elbe zu nehmen. Von Helgoland aus liegt das erste Leuchtschiff und auch die rothe Tonne vor der Elbe im SO. z. S., ersteres $4\frac{1}{4}$, letztere $4\frac{1}{2}$ Meilen entfernt. Von Helgoland steuert man mit der Vorfluth SSO., mit halber Fluth SO. z. S., und

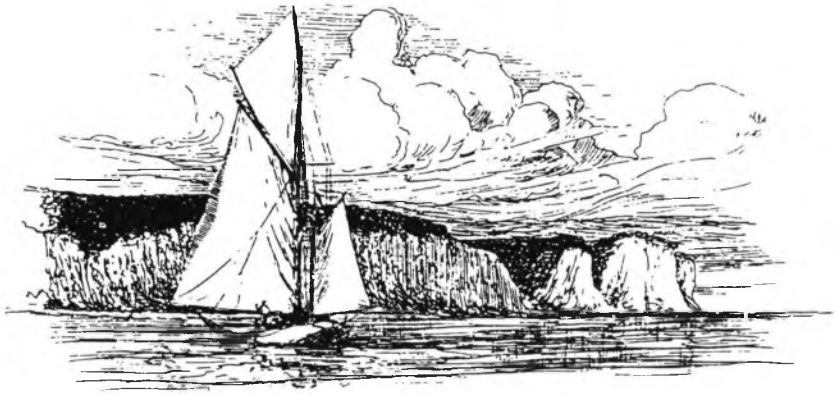
mit der Ebbe SO. — Auf dieser Fahrt nach der Elbe wird man 20, 18, 16, 14, 13, 12 Faden mit bläulichem Schlickgrund haben.

Wenn man das erste Leuchtschiff nicht östlicher als SO. z. S., ca. 1½ Meilen, zu Gesicht bekommt, wird man nur 9 à 10 Faden feinen schwärzlichen Sandgrund auf dem Steert von Vogelsand haben; wenn man aber dasselbe in SO. und SO. z. O. in dieselbe Entfernung bringt, 11—13 Faden schmierigen bläulichen Grund, zuweilen mit zerbrochenen Muscheln untermischt, finden.

Kommt man bei Nacht vor die Elbe und wird des hohen oder beider Feuer auf Neuwerk im S. z. O. ½ O. oder SSO. ansichtig, so kann man, in der Voraussetzung, daß man zum Norden des Steertes von Vogelsand sich befindet, so lange man das niedrige Feuer nur ein wenig zu Osten des höheren hält, mit einem südlichen Course auf die Feuer zu segeln; man wird dann auf dem Steert 6—8 Faden finden und ist, wenn man in dieser Richtung bis zu 10—12 Faden eingetieft hat, in der Elbe, wo man dann das erste oder zweite Leuchtschiff sehen wird und danach seinen Cours stellen kann. Um sicher zu sein, daß man sich in den Lichtern nicht irre und das hohe Licht von Neuwerk für das erste Leuchtschiff ansehe, ist es sehr rathsam, so wie man ein Licht sieht, ehe man darauf zusegelt, dasselbe in SO. z. S. von sich zu bringen und dann darauf zuzusteuern, dadurch wird man ohne Gefahr, unter beständigem Lothen sich der Elbe nähern dürfen, (selbt wenn das erste Leuchtschiff nicht auf Station sein sollte) bis man des niedrigen Lichtes auf Neuwerk ansichtig und hiedurch sich versichern wird, welches Licht man vor sich sieht.

Vom ersten Leuchtschiff liegt die Lootsgaleote, wenn es das Wetter erlaubt, ca. OSO.; eine kleine halbe Meile entfernt, oder von der rothen Tonne O. ½ N. ¼ Meile, in 10—12 Faden Tiefe; kann die Lootsgaleote aber hier keine Lootsen mehr versetzen, so liegt dieselbe ca. SSO. vom zweiten Leuchtschiffe, eine große viertel Meile davon entfernt.

Wenn man bei Nacht des hohen Lichts auf Neuwerk ansichtig wird, so ist man, wenn gute Fernsicht ist, ca. zwei Meilen seewärts von der rothen Tonne.



Aus: Die Schiffahrt, Taschenbuch für Seefahrer, von Capitain J. Friedrichson, Hamburg 1868

Von der Ebbe und Fluth auffm Elb-Strohme.

Neben stehende Taffel von der Fluht und Ebbe/ist auf die Schwinge oder Reffer vor Stade/ und auff Hamburg/ auch auff die ordinarie Zeit bey stillem Wetter gerichtet: Auch nur auff gantze und nicht auff halbe oder Viertel Uhren/ weil es die Enge und Kürtze anders nicht leydet.

	Staden. Flut.	Staden. Ebbe		Hamburg. Flut.	Hamburg. Ebbe
Neu- und Voll-Mond	10	4	●○	12	6
Die Tage hernach sind also ○ bemerckt	11	5	(1)	1	7
	12	6	(2)	2	8
	1	7	(3)	3	9
	1	7	(4)	3	9
	2	8	(5)	4	10
	3	9	(6)	5	11
Erst- und Letzt-Viertel	4	10	☽ ☾	6	12
Die Tage hernach sind also ○ bemerckt	5	11	(1)	7	1
	6	12	(2)	8	2
	7	1	(3)	9	3
	7	1	(4)	9	3
	8	2	(5)	10	4
	9	3	(6)	11	5

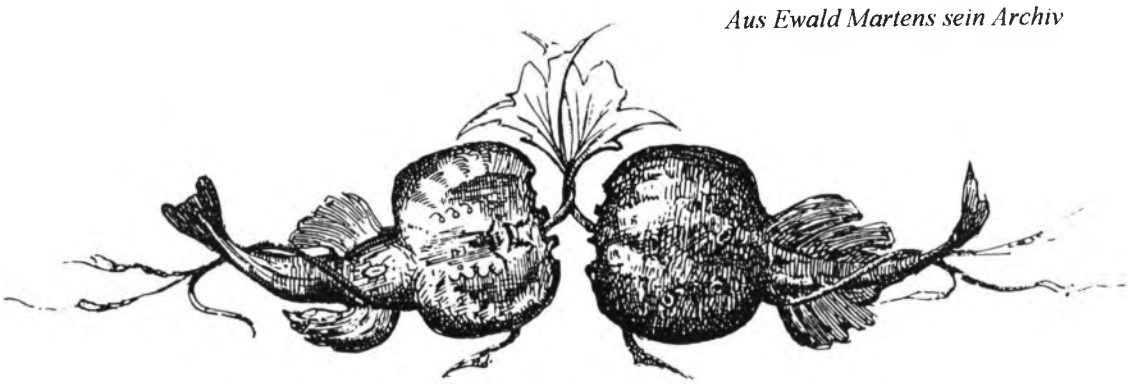
NB. Ebbe bedeutet das höchste Wasser wenn es beginnet wieder ab zulauffen.

NB Fluth bedeutet das niedrigste Wasser/wen es beginnet auffzusteigen.

Hier zu Stade sind die Wasser-Gezeiten ordinarie 2. Stunden früher als zu Hamburg / bey starcken West und Nordwest kömpt die Fluht früher als die Taffel weiset und auch höher/aber bey starcken Ost und Südost ist das Gegentheil. So ist auch die motion stärcker im neuen und vollen Monde/ und das werden Springfluhten genandt/ wovon den Oberteutschen Leuten nichts bewust/ und ihnen ein Wunder düncket.

Die Tage der Neu- und Vollmonden sind also ●○/ und die Tage des Erst- und Letzten Viertels also ☽☾ / die Tage aber hernach sind also (1)(2)(3)(4)(5)(6) gezeichnet. Wenn ich nun wissen wolte am 2. Tage nach dem neuen oder vollen Monde/ zu welcher Zeit Fluht oder Ebbe wäre/ so sehe ich in der Taffel nach m ●○/ auff (2) und sehe an beyden Seiten darneben/ daß vor Stade die Fluht umb 12. und die Ebbe umb 6. / bey Hamburg aber umb 2. Fluht und umb 8. Ebbe ist. Oder am dritten Tage nach m ersten oder letzten Viertel/unter diesem Zeichen ☽☾ sehe ich neben (3) zu beyden Seiten/daß vor der Schwinge umb 7. Fluht und umb 1. Ebbe ist. Zu Hamburg aber ists Fluht umb 9. und Ebbe umb 3.

Aus Ewald Martens sein Archiv



150 Meter Tradition

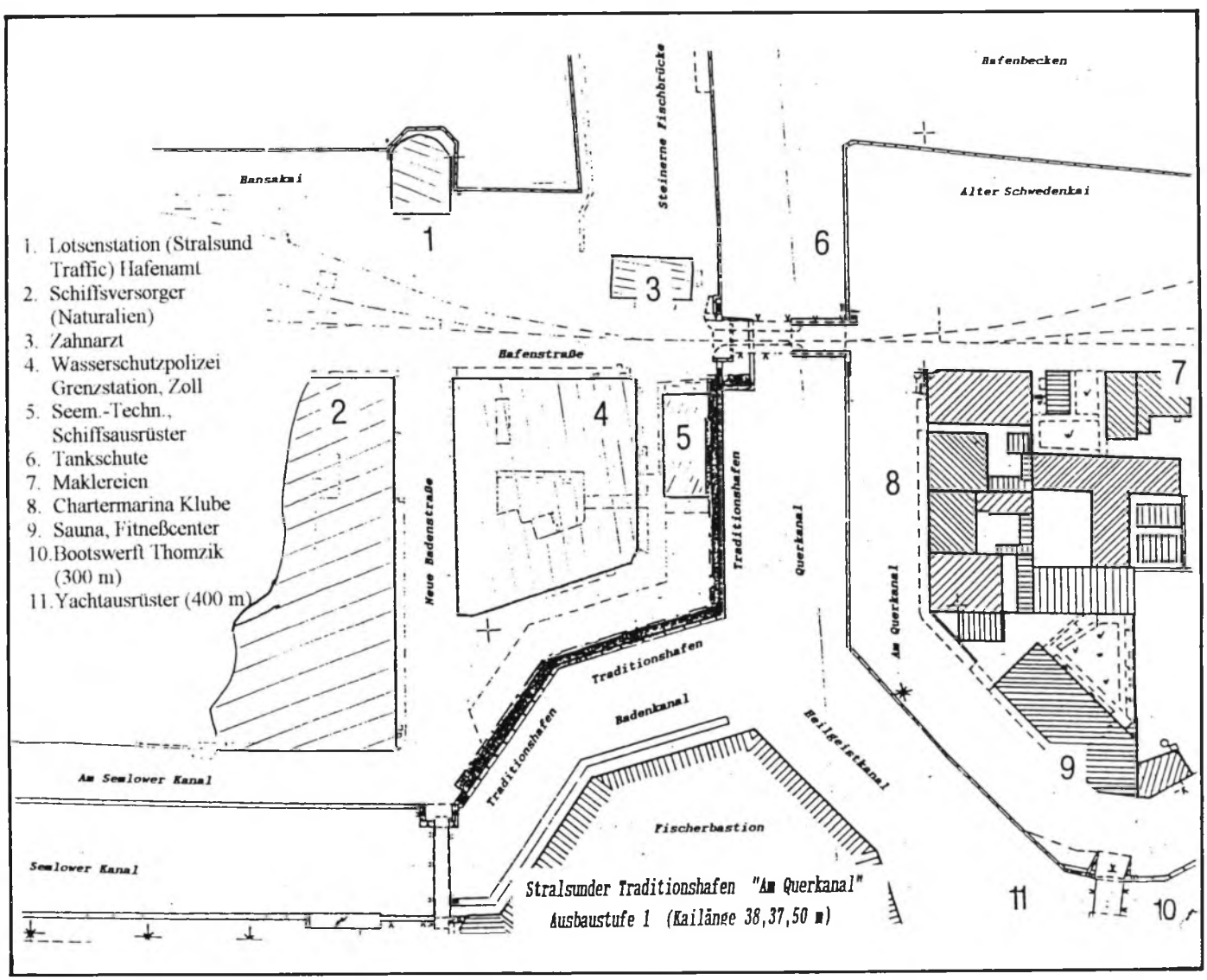
Seit Mitte Mai gibt es auch in der alten und neuen Hansestadt Stralsund wieder einen Traditionshafen. Unter großer Beteiligung aus der Traditionsschiff-Szene wurden am 15. Mai offiziell 150 m Kai im Stralsunder Hafen für den Traditionshafen übergeben. Der Weg zu diesem Hafen war zwar nicht ganz eben, aber unüberwindliche Hindernisse traten nicht auf. Zu den Initiatoren gehören die "Strolsunner Klüverboom Commün", das Meeresmuseum und das Hafen- und Seemannsamt. Mehr als zweieinhalb Jahre hat es gedauert. Die Konzeption hatte das Meeresmuseum besorgt, das hier im Traditionshafen auch sein Zeesboot STR-9 ausstellt.

Gaffelsegler und alte Schiffe aus Karlskrona, Svendborg, Bodstedt, Rostock, Greifswald, Freest, von Rügen und natürlich aus Stralsund bedankten sich bei der Stadt und den Behörden mit einer Hafenumfahrt, an der sich über 30 historische Fahrzeuge beteiligten. Die alten Segler und Schiffe vor der markanten Stralsunder Stadtsilhouette erinnerten an die Hochzeit der Segelschiffahrt und Fischerei im Strelasund.

Der Traditionsseglerverein in Stralsund hat sieben alte Schiffe oder Repliken in seine Reihen aufgenommen. Dazu zählen das schon erwähnte Museumszeesboot sowie, als Flaggschiff des Vereins, das Zeesboot SUNDDRIEWER. Drei weitere Zeesboote liegen als Neubauten bereit zu Stapelläufen noch in diesem Jahr. Auf der Werft von Thomzik wird gerade ein älteres Zeesboot überholt, das dann auch im Querkanal liegen wird. Das Hauptaugenmerk wird der Stralsunder Traditionsseglerverein auf Zeesboote und Boote der Kleinschiffahrt und Fischerei legen. Außerdem wird neben der legendären Colin-Archer-Yacht WIKING eine weitere klassische Yacht die pommernfarbene Vereinsflagge führen, eine 6,6 m-KR-Yacht mit Baujahr 1927.

Der Hafen erwartet viele Gastlieger mit historischen Booten. Zu beachten sind die Öffnungszeiten der kleinen Klappbrücke an der alten Lotsenwache. Am besten vorher bei Walter Ribbeck anmelden (G.-Ewald-Str. 5, 18437 Stralsund, Tel. 03831/ 297 397 tagsüber oder 495 729 abends. Auch beim Hafenamt in der Lotsenwache kann man sich anmelden. Strom und Wasser gibt es am Kai. Die Hafenkneipe "Klabautermann" von Ludwig Klube, früher Schipper auf der STRELASUND, sorgt für "persönliche Entsorgung" und gute Versorgung. Schiffsausrüster sind in der Nähe. Für Schiffe über 20 m Rumpflänge ist der Hafen zu eng, dann bitte über "Stralsund Traffic", Kanal 14, beim Hafenkapitän anmelden.

Walter Ribbeck



(v.li:) Britha Leth, Kaperen, Norden
Foto: Monika Kludas

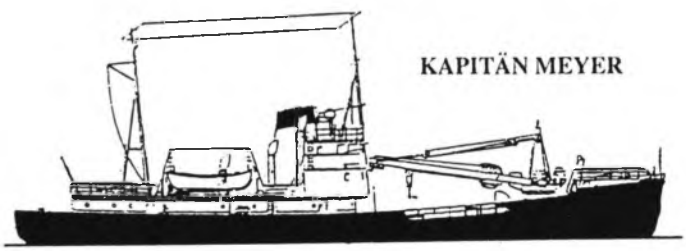
RUM - TOPF, DER VIERZEHNTE

Das offene Gerücht, daß man nach Flensburg nur wegen des Rumbuddelns segelt, konnte auch diesmal bei der Verleihung der schietig schönen Preise nicht aus der Gaffelwelt geräumt werden. Weniger groß war das Problem, 140 Schiffe, Boote und klassische Yachten unterzubringen. Mit dem gewohnten Fingerspitzengefühl manövrierten die Schiffer ihre Holzschuhe und Eisenpötte auch über die Förde, die einem dichten Wald aus Masten mit Wolken von Segeln glich - ein Anblick, der auch die weiteste Anreise rechtfertigt! Etwas fragwürdiger war in der "Nacht der Gaukler" der Auftritt eines einzigen "Komödianten", der weder mit unbekleideter Leibesfülle noch mit verkrampften Späßen das erwartete Niveau erreichte. Wenigstens die Handmusik und die kräftigenden Nahrungsmittel boten im Museumshof Genuß ohne Reue. MK

Ein Beitrag zur Bordpädagogik

FLENSBURG UNTER DAMPFFFFFFF

Organisiert von den Vereinen "Salondampfer Alexandra" und "Technikgeschichte Flensburg" dampfte es Mitte Juli gehörig an der Förde: AELXANDRA, SKJELSKØR, die Eisbrecher STETTIN und WAL, Tonnenleger KAPITÄN MEYER, Barkasse MASSA BRUN, diverse Dampfloks und eine Dampfwalze qualmten um die Wette und lockten über 100.000 neugierige staunende Zuschauer zur Mitfahrt. Alte Technik zum Anfassen brachte den Hafen zum Kochen. Die Veranstalter sind noch so außer Atem, daß sie dem PIEKFALL leider keinen großen Bericht schicken konnten. Vielleicht holen sie es ja noch nach - für die Winterlektüre in Heft 53, und nicht erst für's zweite Dampf-Rundum 1995?



FAMILIENTREFFEN AUF DER RØDBYWERFT

Ausgesprochen familiär ging es zu beim Pfingsttreffen der "Freunde des Gaffelriggs" in Rødbyhavn. Mit der NORDEN aus Lübeck reisten die Jüngsten an (8, 12 und zweimal 15 Jahre), auf der KIKI aus Lemkenhafen die Erfolgreichsten. Nach hartem Wettkampf mit Beiboot und Pfählen konnten nämlich Helga und Claus die ausgeschriebene "Goldene Scholle" in Form eines Bündels Hornhechte sowie die "Hölzerene Koralle am Bande" entgegennehmen. Zum Wettsegeln kam es diesmal nicht, denn die Konkurrenz lag noch mast- bzw. plankenlos in der Werft (VITURA und JAERBUEN II aus Lübeck). Umso ausgiebiger wurde geschlemmt, denn von der Holzbootwerft gab es kistenweise frisch geräucherte Hornhechte.
Ein Besuch dort lohnt sich allemal, denn neben erstklassigen Neubauten -zuletzt eine Kragejolle- und Reparaturen findet man dort ab und zu auch unverhoffte Kaufobjekte wie Haikutter und andere traditionelle Berufsfahrzeuge. Mit der Fähre ab Puttgarden und 500 m Fußmarsch ist man da!

DIE QUATZEN

Wo sie gebaut wurden, ihr Fahrtgebiet und ihre Ladung

Haffquatze aus Wollin segelt mit einer Ladung Fischen nach Stettin.

Von Kurt Fleischfresser, Laboe

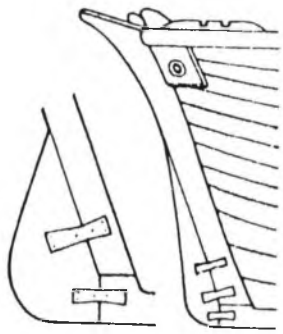
Wenn das Gespräch auf die pommersche Fischerei kommt, werde ich oft gefragt, welcher Schiffstyp eigentlich die Quatzen sind. Der früher große Fischreichtum in der Pommerschen Bucht, im Haff und Bodden und in den Nebengewässern war bekannt. Probleme gab es bis weit in unser Jahrhundert hinein mit dem Transport der gefangenen Fische. Bevor Pommern durch die Eisenbahn erschlossen wurde, waren die Fischer mit ihren Fängen auf das direkte Hinterland angewiesen, einen bis auf die Flußläufe recht schmalen und wenig ertragversprechenden Streifen. Hier nun sprangen die Quatzen ein, lediglich für den Fischtransport entwickelte Schiffe.

Der Beruf der "Quatzner" geht auf eine lange Tradition zurück. Zu der Zeesener- und Tuckerflotte, reinen Fischfangschiffen, gehörten nach ältesten Berichten bereits Quatzen zum Transport des Fanges nach Stettin. Beurkundet werden schon 1240 "nasse hafcane" für den Fischtransport und 1302 "visersogen". Im Jahre 1568 wurde ein "nasser Kahn" und 1609 zum erstenmal das ganze Gewerbe im Haff urkundlich erwähnt. 1617 wurden Quatzen in allen Haffstädten bestätigt, wobei ausdrücklich darauf hingewiesen wurde, daß sie alle aus dem Haff von Wollin und Warp stammten. Die Haffquatzen waren kleiner als die Tuckerkähne, dafür aber umso wendiger. Sie mußten schließlich bei den ankernden Fischerfahrzeugen längsseit gehen, um deren Fang zu übernehmen.

Die Haffquatzen waren ca. 15 Meter lang und hatten zwei Mann Besatzung. Das Verhältnis von der Länge zur Breite betrug 2,75. Die Fahrzeuge hatten ein breites, überfallendes Vorschiff, einen Klippersteven mit vorgebolztem "Klitz" (Luvklotz) und einen geraden Achtersteven in Spitzgattbauweise. Ursprünglich waren sie mit einem Luggersegel getakelt, später - an einem hohen Pfahlmast - mit schmalem Gaffelsegel ohne Baum (Schotsegel), einem Gaffeltoppsegel, einer Stagfock und einem losen Klüversegel an einem langen Klüverbaum. Einen Giegbaum führten nur die zum Frachtschiff umgebauten Quatzen. Die Haffquatzen hatten ein niedriges Setzbord, anders als die größeren Seequatzen, die bis zu 20 Meter lang und sechs Meter breit waren, diese hatten eine Verschanzung von ca. 40 Zentimetern Höhe.

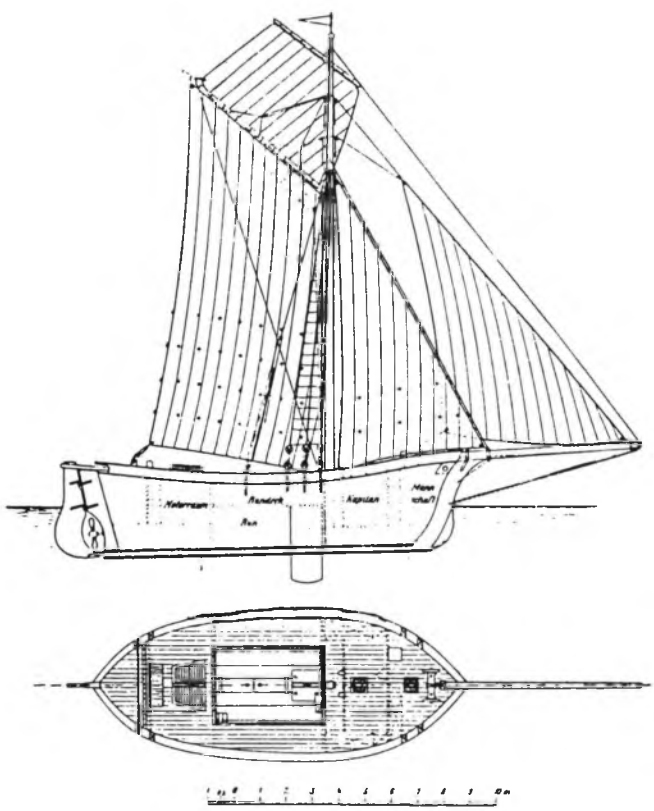
Der Hauptteil des Schiffes war der bis zur Wasserlinie abgesenkte Fischraum, der "Deken" oder auf hamburgisch "Bünn" genannt. Ein Drittel des Mittelschiffes war vorn und hinten mit starken Schotten abgeteilt - wir sagten "Schweffs" dazu -, querschiffs nochmals mit schwächeren Unterteilungen, um die verschiedenen Fischarten getrennt halten zu können. Weiterer Stauraum befand sich an den Seiten unter dem Hauptdeck. Das wichtigste Instrument an Bord war die große Balkenwaage auf dem Dekendeck.

Jeder Quatzner hatte bestimmte Fischer zu betreuen, deren Fang er am Ende der Drift übernahm. Damit entfiel für die Fischer mit ihrem verhältnismäßig kleinen Deken der Zwang zum Einlaufen und Verkauf; sie konnten sofort weiterfischen. Umgekehrt war der Quatzner verpflichtet, den gesamten Fang abzunehmen, und zwar mit allen verfügbaren Fahrzeugen, selbst wenn - wie in den zwanziger Jahren bisweilen vorkam - in einer Partie 120 Zentner "Blei" (Brassen) gefangen wurden. Die Aalfischerei war einer der wichtigsten Zweige für die Quatzen. Für die größeren Seequatzen waren 150 Zentner Aal die obere Kapazitätsgrenze. Ein solcher Fang hatte aber selbst in fischreichen Haffgewässern Seltenheitswert. Am 22. Juni 1922 wurden nachts am Wolliner Schaar, einem flachen Saum, von dem Fischer Paul Gnewuch auf einem Zug 22 Zentner Aal gefangen, die sich dort am Haffsaum gelagert hatten. Eine in der Nähe liegende Quatze übernahm sofort den ganzen Fang. Weitere ungewöhnliche Fänge waren ein kapitaler Stör, ein Hecht von 33 Pfund und ein Aal von 7 1/2 Pfund. Da Fischer und Quatzner eng zusammenarbeiteten, entsprach der Tagesrhythmus an Bord der Quatzen dem der Fischer.



Luvklotz

Auch die Quatzen hatten nur eine begrenzte Aufnahmekapazität. Ihre Hauptanlaufortc waren Stettin, Wollin und Swinemünde, wo sie ihre Ladung an die dort liegenden "Drewel" übergaben. Das waren allein für die Fischhälterung gebaute plumpe Schiffskörper oder umgebaute ausgediente Quatzen, auf die ein kleines Kontor mit Telefon aufgebaut wurde. Da z.B. in Stettin am Fischbollwerk nur



Quatze vom Oderhaff (1911)

wenig Platz war, verließen die Quatzen, sobald sie die Ladung gelöscht hatten, den Hafen und segelten wieder ins Haff oder in ihre Heimatorte. Die weitere Versendung der Fische oblag den Fischgroßhändlern. Diejenigen aus Köslin und anderen Orten hatten ihre Drewel in Wollin liegen. Sie wurden von alten Quatzenschiffern betreut.

Die großen Seequatzen waren um 20 Meter lang, hatten drei Mann Besatzung und waren in der ganzen Ostsee anzutreffen. Sie segelten nach Estland, Rußland, Finnland und die ganze schwedische Ost- und Westküste hoch. Größere einmastige Seequatzen wurden häufig zu Galeassen umgetakelt, weil die kleineren Segel von der Besatzung leichter gehandhabt werden konnten. Die Segelfläche änderte sich dabei kaum. Die Segel waren sehr schwer und steif wie Leder. Alle zwei Jahre wurden alle Segel getrant, mit einer Emulsion aus Schinderfett, Kienteer, Fischtran, Haffkrugbraun und Ocker (dadurch entstand die typische braune Farbe), die mit Wasser auf einem Dreibein aufgekocht wurde. Dabei breitete man die Segel auf einer Wiese aus und schmierte sie mit einem großen Schwabber beidseitig ein.

Das Mannschaftslogis war durch eine Kappe im Vordeck zu erreichen und durch ein schweres Schott vom Fischraum abgesondert. Achtern trennte ein gleichartiges Schott den Fischraum vom Schifferlogis und der Segellast. Beim späteren Einbau von Motoren bekam der Schiffer vorn ein geräumiges Logis. Hinten war - halb versenkt - die Ruderplicht, von der aus mit einer Pinne oder mit Taljen gesteuert wurde. Nach dem Einbau eines Motors erhielten die Quatzen Ruderhäuser mit Steuerrad.

Die Quatzen waren schnelle Segler. Dabei spielte es keine Rolle, ob sie leer oder beladen waren, der Deken, in dem die Aale schwammen, war ja stets voller Wasser. Die Quatzen *Anna* und *Marie* gehörten der Fischgroßhandlung Strentz in Wollin mit ihren bekannten Schiffern Ferdinand Heimke und Wilhelm Tews. Sie brauchten bei gutem Wind, wenn sie im Frühjahr Hecht und Gelbaal von Ösel oder Dagö holten, vier Tage. Bei Südweststurm konnten es auch 28 Tage werden.

Seequatze MARIE der Firma Gebr. Jacob, Stettin, mit dem Schiffer Heinrich Heimke in Wollin 1913

Nach dem Fischerei-Almanach von 1909 fuhren im damaligen Reichsgebiet insgesamt 178 Quatzen aller Art, davon für Stettin 73, für Wollin 26, für Ueckermünde 12, für Stralsund 10, für Usedom 8 und für Alt- und Neuwarp 11, der Rest verteilte sich auf weitere pommersche Orte. In den zwanziger und dreißiger Jahren habe ich noch viele Quatzenschiffer kennengelernt. Da waren die beiden Brüder Heinrich und Ferdinand Heimke, dann die Brüder Heinrich, Richard und Carl Deilke. In Wollin gab es noch die Schiffer G. Bargwitz, E. Schmidt und andere. Allein die Fischgroßhandlung Gebr. Jacob in Stettin und Berlin soll an 100 Quatzen besessen haben. Die Firma ging nach dem Ersten Weltkrieg ein, viele Wolliner Quatzenschiffer wurden damals arbeitslos. Ein Kuriosum von damals am Rande: Ein Reeder, der mehr als 100 Schiffe hatte, mußte wie auch bei den Landgütern ein Regiment Soldaten unterhalten.

Im Mai/Juni wurden die Quatzen überholt. Ich habe meine Seefahrt im Juli in Wollin auf der schon

motorisierten Seequatze *Helene* begonnen. Der Schiffer war Th. Pieper, Matrose Willi Krause. In Swinemünde wurde angemustert. Dann ging es nach Karlskrona, wo wir jeden Sonntag lagen. In der Woche liefen wir alle Häfen bis zum Kalmarsund an, wobei Aal aufgekauft wurde. Hatten wir eine Ladung komplett, ging es zurück nach Stettin, wo wir bei der Fischgroßhandlung Martin Stöhwase in einem Drewel löschten. Von Stettin ging es wieder nach Karlskrona. Dort froren wir im Dezember ein, das Schiff blieb über Winter dort liegen, der Schiffer hatte eine Wohnung an Land. Willi Krause und ich fuhren über Trelleborg - Saßnitz nach Wollin und wurden in Swinemünde abgemustert.
Dann habe ich zwei Jahre auf Schonern gefahren, anschließend sieben Jahre von Hamburg bei der Hamburg-Amerika-Linie. Mein Patent machte ich in Stettin auf der Seefahrtschule.

1938 wurde die letzte Seequatze mit dem Namen *Johannes* auf der Werft von Wendtland gebaut, für die Berliner Firma Breitfeld, die viel Aal von Schweden einführte. Ein Fischdampferkapitän sollte das Schiff in Fahrt bringen. Eines Tages stand "Onkel Heinrich", wie wir Wolliner zu Meister Wendtland sagten, mit dem Prokuristen der Firma Breitfeld vor meiner Tür, und sie baten mich, den *Johannes* als Kapitän zu übernehmen; es seien mehrere Ladungen Aal von Estland einzuholen. Sie wollten ja gern einen Mann an Bord haben, der mit Aaltransporten Erfahrung hatte.

Ich übernahm den *Johannes* als Kapitän. Nach einer Besichtigung stellte ich fest, daß an dem Schiff noch vieles fehlte, z.B. das gesamte Ankergeschirr. So kamen wir erst im September in Fahrt. Ich musterte noch drei Mann an: einen Bestmann, einen Matrosen und einen Schiffsjungen. Dann dampfte ich nach Stettin zum Entmagnetisieren und Kompensieren. Der Reeder kam von Berlin, um das Schiff zu besichtigen. Dann liefen wir über Swinemünde nach Estland aus zu den Häfen Möntu, Kuressare, Pernau und Habsal. Einige Male lief ich den deutschen Hafen Memel an, um schnellere Reisen zu machen. Der Aal wurde gut vereist per Eisenbahn nach Berlin versandt.

Der *Johannes* war damals die größte Seequatze, besaß fünf Deken und ein Pumpaggregat, um in den Häfen immer gutes Wasser zu haben. Die Ladung sollte ja lebend zum Bestimmungshafen kommen. Als die Sowjets 1943 die baltischen Staaten besetzten, war es mit dem Aaltransport von dort vorbei. Ich habe dann noch einige Reisen von Schweden gemacht, war in Westerwiek, Karlskrona und Arhus in der Hanöbucht. Dann führte auch Schweden keinen Aal mehr aus. Das Schiff wurde dann auf der dänischen Werft in Nyköbing-Mors zu einem Trockenladungsschiff umgebaut. So konnte ich Kabeljau von Neksö und Rönne nach Swinemünde transportieren. Mit Deckslast konnte der *Johannes* 3000 Kisten Fisch laden. Von

Die Besatzung der Fischtransporters JOHANNES

Swinemünde wurden sie gut vereist in Waggons verladen, manchmal auch nach Italien. Später haben wir Mauersteine von Egernsund nach Peenemünde geladen oder Roheisen von Stettin nach Dänemark. Anfang März 1945 wollte ich meine Familie aus Wollin retten, kam aber zunächst nur bis Swinemünde, da das Haff noch vereist war. Dann ging es nach Flensburg, wo ich das Kriegsende abwartete. Im Juni 1945 gab ich das Schiff ab, es soll später zu Fischereizwecken nach Peru gekommen sein.

Schon nach dem Ersten Weltkrieg war der Bestand der Quatzen stark zurückgegangen. Lastkraftwagen mit aufgesetzten Wassertanks, versehen mit einem Sauerstoff-Aggregat, sorgten dafür, daß der Aal am Leben blieb. Viele Quatzen wurden auch zu Frachtschiffen umgebaut. Der Fischraum wurde abgedichtet, die Schotten versetzt, um einen größeren Laderaum zu erhalten. So bei Franz Kneiske die *Ingeborg* des Reeders Emil Küther, mit Heimathafen Rügenwalde. Sie konnte 75 Ladetonnen tragen und wurde in der Stückgutfahrt zwischen Stettin und Rügenwalde eingesetzt. Später soll sie bei Spritschmuggel-Fahrten nach Finnland verlorengegangen sein.

Auch ich hatte 1934 in Wollin ein Frachtschiff gekauft, die *Nestor* des verstorbenen Schiffers Belde. Es war die frühere Seequatze *Lina* von Stöhwase. Sie hatte aber als Frachtschiff einen zu großen Tiefgang und konnte nur 60 Tonnen laden, aus dem Grunde habe ich sie auch bald wieder verkauft.

Die letzte Quatze von Flensburg war die *Bertha* der Fischhandlung Buttendei, in den fünfziger Jahren nach Maasholm verkauft und zu einem Angelschiff umgebaut. Nach dem letzten Krieg waren die Quatzen alle verschwunden, zum Teil zum Fischkutter umgebaut oder zu Brennholz zerschlagen. In den sechziger Jahren war ich mit meinem Lustkutter *Wollin* in Arhus bei Kristianstadt (Schweden), wo ich die Aaltransportfirma Nielsen kannte, die vor dem Kriege auch einige Quatzen besessen hatte, nun aber nur zwei Lastkraftwagen zum Aaltransport.

Modell der Seequatze HELENE aus Stettin, gebaut 1911 in Wollin

Bis 1945 gab es in Wollin noch vier Holzschiffswerften. Zwischen den Brücken lag die Bootswerft Gustav Döpke, die sich schon auf Yachtbau spezialisierte. Im Spittel gehörte vor der Jahrhundertwende die Werft Brüsewitz, die später Franz Kneiske übernahm. Er baute mehrere Schoner, auch Dreimastschoner, der letzte war 1924 die *Ella*. In der vorderen Ratswik befand sich die Werft Carl Manthe, die in den zwanziger Jahren Heinrich Wendtland übernahm, und in der hinteren Ratswik lag die Werft der Gebr. Friedrich. Alle Werften waren damals ausgelastet.

Für die Stralsunder Fischgroßhandlungen Gollatz, Niemann, Werner und Kiesow baute Carl Manthe in Wollin die folgenden Quatzen:
1898 *Anna* Schiffsführer nicht ermittelt
1899 *Bertha* Schiffsführer W. Bülow
1904 *Frieda* Wilh. Leeck
1905 *Wilhelm* O. Liesener
1903 *Martha*
1902 *Ernst*

Für die Fischgroßhandlung Martin Stöhwase in Stettin wurden noch folgende Seequatzen gebaut:
1911 *Helene* und *Lina* bei Carl Manthe,
1916 *Hans Martin*, eine Schonerquatze, bei Franz Kneiske.

Die letzte Quatze überhaupt, die auf der Werft von Heinrich Wendtland in Wollin gebaut wurde, war eine Haffquatze für den Eigner Thurow in Breege auf Rügen. Ich bin noch im Besitz der Bauzeichnung mit dem Datum von Juli 1942.

In dem Buch "Unter Segel nach Dänemark" berichtet der Däne Alan Hjort Rasmussen, daß zwischen 1860 und 1900 nahezu ein halbes Hundert deutscher Fischerfamilien nach Süddänemark ausgewandert sind; sie versprachen sich dort bessere Fangmöglichkeiten. Sie wollten wohl auch den Kriegen von 1864 und 1870/71 aus dem Weg gehen. Die Fischer hatten allerdings viele Widerstände zu überwinden, und nicht alle Dänen waren - verständlicherweise - freundlich zu den Deutschen. Der Bootsbauer Christian Nielsen auf der Insel Fejö hat viele Zeesboote gebaut, die von den Dänen "Drivkvasen" (Treibquatzen) genannt wurden. Viele Quatzen lagen in Dänemark zum Aalaufkauf, so ist der Name dorthin gekommen. Nielsen baute 1920 für einen Fischer aus Lohals einen Zehn-Meter-Kutter, den ich 1964 kaufte, ausbaute, takelte und mit einer neuen Maschine ausrüstete. Das war die *Wollin*, die ich bis 1980 hatte, benannt nach der Insel und Stadt im Oderdelta, meinem Geburtsort. Mit der Wollin war ich oft in Hamburg zur Bootsausstellung und auch 1973 zur Gründung der Vereinigung "Freunde des Gaffelriggs".

SEGELN MIT KRANKEN KINDERN

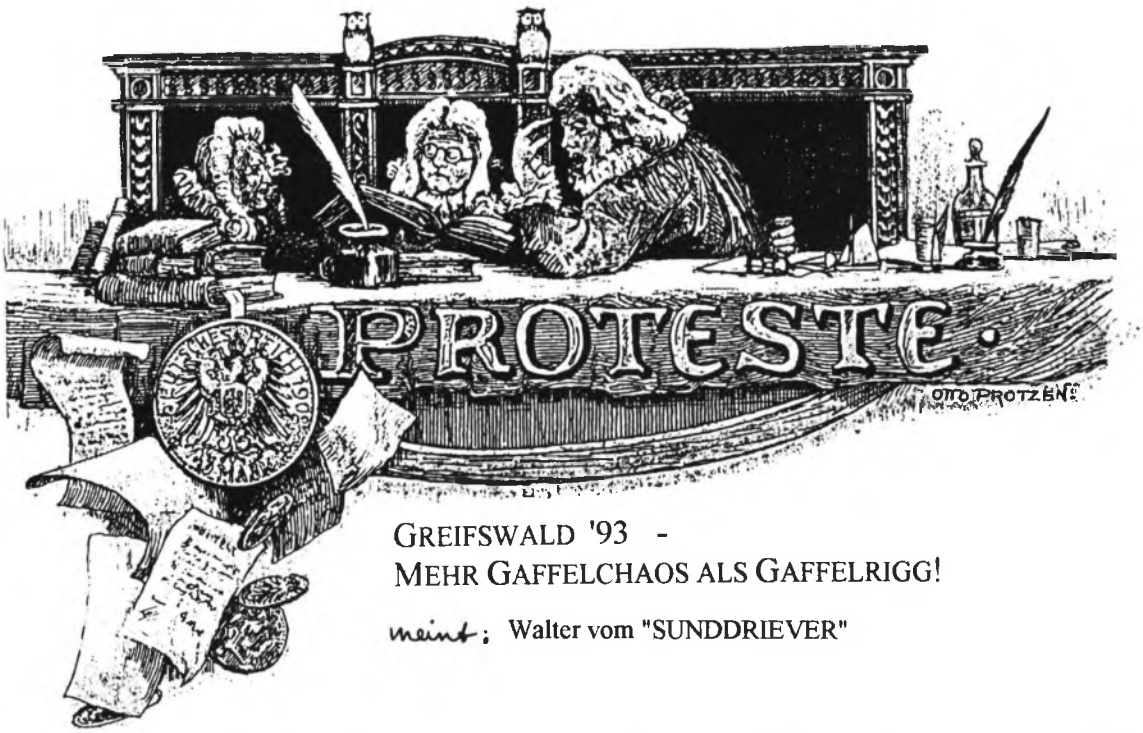
Foto: Walter Ribbeck

Fünf Tage unterwegs mit asthmakranken Kindern : Alte Segler und Behördenfahrzeuge "päckchenweise" im Greifswalder Bodden

Bereits zum vierten Mal fand im Juli auf dem Greifswalder Bodden die Christian-Müther-Gedächtnisfahrt auf alten und neuen Schiffen statt. In diesem Jahr konnten sich 80 asthmakranke Kinder fünf Tage lang in sauberer Seeluft erholen. Initiator der Veranstaltung ist Ulrich Müther aus Binz, dessen Sohn Christian vor einigen Jahren an Asthma gestorben war.

Piekfall-Mitarbeiter Walter Ribbeck aus Stralsund berichtet: "Und so segelt nun schon das vierte Jahr eine Flotte vor allem alter Segelschiffe, aber auch moderner Yachten, begleitet von Dienstfahrzeugen maritimer Behörden und Dienststellen durch die ostrügenschen Gewässer. Aber es ist nicht nur ein Segeln schlechthin. Eingeschoben sind kleine See-(Wasser) Schlachten, Badepausen vor Anker, aufentern in die Takelage der alten Schiffe, Mammut-"Päckchen" von acht Booten um ein Schnellboot der Marine mitten auf dem Greifswalder Bodden oder Vorführungen der DGzRS mit Seenotkreuzer und Tochterboot.

Auch die Naturschutzinsel Vilm wurde wieder besucht. Die Kinder konnten täglich die Fahrzeuge wechseln. So fanden sie neben der Heilwirkung durch die Seeluft auch jede Menge Abwechslung und Ablenkung. Dazu trugen auch Grillen an Land sowie Hafenrundfahrten mit den Beibooten bei. Auch die Wettergötter hatten ein Einsehen: Während der Juli ansonsten verregnet war, freuten sich Betreuer und Teilnehmer über fünf Tage besten Sommerwetters. Die Reise endete wieder in Greifswald. Sie war als Zubringertörn für das Gaffelrigg-Treffen ausgelegt.



GREIFSWALD '93 - MEHR GAFFELCHAOS ALS GAFFELRIGG!

meint: Walter vom "SUNDDRIEVER"

Nun ist das Gaffelrigg-Treffen '93 in Greifswald tatsächlich in einer Flut von Jahrmarktsbuden, Leggins, Büstenhaltern und anderem Plünnkram erstickt! Schade für die sonst rührigen Organisatoren, aber dieses Jahr waren sie so genervt, daß sie ihren Streß, Frust und auch Hader teilweise auf den wenigen willig angereisten Gafflern abluden.

Natürlich ist ein bißchen Jahrmarkt bei solchen "Fischerfesten" legitim; so sauber und arteigen, wie in Flensburg läuft es sowieso nicht überall ab. Aber dann muß den Seglern eine Enklave eingerichtet werden, ein gemeinsamer Liegeplatz, wo sie *ihre* Fete gestalten können. Mit zerdröhntem Trommelfell (von irgendwelchen Flippers oder anderen Bergmenschen) dachten wir mit Tränen in den Augen an ein anderes Gaffelrigg-Treffen in Greifswald, wo abends Ütze den "Büdel" blies, aus der Saling der Svendborger "VIKING" ein romantischer Geigenklang wehte und Jörgen's Ballon still in den Abendhimmel stieg. Lieber als bei Gyros oder Bayerisch Kraut hätten wir diesmal zusammen auf Victors schwimmender Kneipe "ASGARD" zusammengesessen. Selbst die Mannen und Frauen der immer (Berlin-)lustigen "ALVEKONGEN" warfen zerrüttet vorzeitig die Leinen los. Wären nicht die alten Schiffe von der "Christian-Müther-Gedächtnisfahrt" mit ihren asthmakranken Kindern wieder mit der Schlußetappe nach Greifswald gekommen - es hätte dünn ausgesehen.

Also, liebe Leute des Greifswalder Museumshafens, wir müssen es in Zukunft anders machen. (An dem kleinen Wörtchen "wir" sieht man schon, daß es keine eindeutige Schuldzuweisung gibt.)

Es ist natürlich sehr schwer, jedes Jahr einen illustren Kreis der Gaffel-Individualisten in einunddenselben Hafen zu holen! Von der Ausnahme Flensburg sprach ich ja schon. Auch läßt der Rausch der "Gaffel-Wiedervereinigung" so langsam nach. Man wird zukünftig auch in Greifswald mit kleineren Brötchen zufrieden sein müssen. Auch sollte man eine Regatta, wie sie auf der Flensburger Förde oder in Bodstedt läuft, nicht kopieren; wir Pommern und Mecklenburger haben doch auch noch andere Dinger in der Backskiste! Wenigstens der Samstagabend führte den Haufen der Gaffler noch mal im engen Kreis zusammen, und anhand des exzellenten Klavierspielers merkte man erstmal, wie groß der Appetit auf handgemachte Musik ist.Siegfried Rusts lustige Siegerehrung beendete dann auch die überflüssigen Diskussionen um den "Regatta"-Verlauf.

Also, liebe Greifswalder Museumshäfner; wie wünschen wir uns das "Gaffelrigg '94" (die besten Kapitäne stehen immer ... na, Ihr wißt schon!):

Laßt Euch doch bitte vom Hafenkapitän einen *gemeinsamen* Liegeplatz geben. Haltet ihn für die Gaffelszene und alte Yachten frei. Haltet ihn frei von 100 000 Watt Volksbedröhnung; wir wollen unsere eigene schöne Wassermusik machen. Laßt nur Buden und Aussteller mit Bootskram an diese Stelle; wer eine neue Unnerbüx braucht, kann ruhig noch ein paar Meter laufen. Und denkt auch an die Entsorgung von Fuhlbraß und Mensch! Dann kommen wir alle wieder gerne an den Ryck, zum "Gaffeldurcheinander" in ostdeutschen Gewässern.

Übrigens endet die Asthmakinder-Fahrt 1994 auch wieder in Greifswald, versprochen.

Fachausschuß der GSHW

Sicherheitstraining

Die GSHW fördert Sicherheitstraining

Die Sicherheit des Schiffes und der an Bord befindlichen Menschen steht in der Seefahrt und damit auch auf den Traditionsschiffen im Mittelpunkt aller Überlegungen und Handlungen. Das ist Seemannschaft und Seemannsbrauch und bedarf keiner besonderen Förderung. Die Einsatzbereitschaft der Sicherheitsausrüstung und die Einweisung in ihren Gebrauch waren immer wesentliche Faktoren für die Vorbereitung und Durchführung einer Reise. Dennoch hat sich mit den neuen "Richtlinien zur Verbesserung der Sicherheit auf Traditionsschiffen" die Praxis spürbar verändert. Ähnlich wie in der Berufsschiffahrt kann die Erfahrung mit neuen und zusätzlichen Geräten nicht mehr ohne weiteres im laufenden Umgang gewonnen werden. Dort ist Sicherheitstraining mit unterschiedlichster Zielsetzung bereits lange erforderlich, um Defiziten vorzubeugen. Für die Traditionsschiffe ist der Gebrauch des neu vorgeschriebenen Preßluftatmers ein markantes Beispiel für die Notwendigkeit von Training. Unsachgemäßer Gebrauch vereitelt nicht nur die Wirkung, sondern gefährdet den Geräteträger. Dem kann mit Einweisung und Übung vorgebeugt werden.

Für die Besatzungen von Traditionsschiffen kann Sicherheitstrainig allerdings nicht der Berufsschiffahrt gleichgesetzt werden. Umfang und Zielsetzung müssen der Reisegestaltung und den Betriebsbedingungen auf den Traditionsschiffen entsprechen. Es kann auch nicht darauf hinaus laufen, daß eine Schulung obligatorisch wird. Es muß vielmehr darauf ankommen, Schulung so aufzubereiten, daß sie gerne freiwillig angenommen wird. Die GSHW kann drei Schulen vorstellen, die in diesem Sinne Sicherheitstraining für die Besatzungen von Traditionsschiffen durchführen können und wollen.

Schleswig-Holsteinische Seemannsschule

An der Schule auf dem Priwall in Travemünde erhalten nicht nur junge Seeleute ihre Berufsausbildung sondern es werden die für den Einstieg in die Seefahrt vorgeschriebenen Sicherheitslehrgänge ebenso wie spezielle Schulungen im Auftrage der Seeberufsgenossenschaft durchgeführt.
Für die Besatzungen von Traditionsschiffen kann an zwei Tagen mit 12 Unterrichtsstunden folgendes Programm geboten werden:

Theoretische Einweisung

Feuergefahren	Gebrauch des Preßluftatmers
Einsatz von Branddecken	Einsatz des Brandabwehrtrupps
Trockenlöschern	Gebrauch der Rettungsmittel
CO 2-Löschern	Gebrauch der Seenotsignale
Löschwasser	Einsatz von Rettungsflößen

Praktische Übungen

Löschen mit dem Strahlrohr
Vorgehen des Brandabwehrtrupps mit Geräteträger
Einsteigen in Rettungsflöße
Einsatz von Seenotsignalen
Löschen mit Trocken - und CO2-Löschern
Handhabung des Preßluftatmers

Direkte Brandabwehr ist leider nicht mehr möglich, weil den Anforderungen des Umweltschutzes nicht entsprochen werden kann. Seenotsignale können aktiv eingesetzt werden, wenn abgelaufene Munition mitgebracht wird. Die Unterbringung erfolgt in der Schule. Die Verpflegung umfaßt 5 Mahlzeiten. Die Kosten belaufen sich mit Materialeinsatz auf DM 400.- pro Teilnehmer. Die Schulung kann nur an Wochentagen und auch nur dann stattfinden, wenn die auf die Berufsschiffahrt ausgerichteten Programme nicht die volle Kapazität der Schule in Anspruch nehmen. Terminabsprachen müssen daher einen langen Vorlauf haben.
Die Anschrift lautet:
Schleswig-Holsteinische Seemannsschule
23570 Lübeck-Travemünde / Priwall, Wiekstr. 3a
04502/5152

ÖTV - Schiffahrtsschule Hamburg

An der ÖTV - Schiffahrtsschule in Hamburg wird außer der Berufsschulausbildung für Schiffsmechaniker jegliche Ausbildung für die Berufsschiffahrt durchgeführt, die auf die Seefahrt vorbereitet oder sie begleitet. Dazu gehören nicht nur Sicherheitslehrgänge, sondern auch Fachausbildungen, die auf die besonderen Anforderungen von Schiffen oder Reedereien zugeschnitten sind.
Die ÖTV - Schiffahrtsschule in Hamburg hat ein Sicherheitstraining für die Besatzungen von Traditionsschiffen in 5 Blöcken (Modulen) aufbereitet und dazu einen differenzierten Ausbildungsvorschlag in Abhängigkeit von der Schiffsgröße vorgelegt. Die Module können wahlweise auf die Erfordernisse eines Schiffstyps zugeschnitten werden (z.B. Dampfschiff). Betreiber und Vereine können so Inhalt und Umfang des Trainings mitbestimmen.
Das Training kann an der Schule in Hamburg aber auch am Liegeplatz eines Schiffes, im Vereinshaus oder sonst einem Ort durchgeführt werden. Die Ausbildung ist auch an Bord in Fahrt möglich und kann jederzeit, also auch an Wochenenden stattfinden. Eine Tafel und/oder ein Tageslichtschreiber muß allerdings bereitgestellt, für Unterkunft und Verpflegung (Standard Traditionsschiffe) muß Sorge getragen werden. Lehrmaterial wird mit vor Ort gebracht.
Die Kosten der Ausbildung können erheblich begrenzt werden, wenn abgelaufene oder zur Überprüfung anstehende Seenotmunition, Feuerlöscher und Rettungsinseln für die Schulung verwendet werden können. Rettungsinseln werden wieder transportfähig gemacht. Die flexible Trainingsstruktur macht es möglich, Termine darauf hin zu planen.
An der ÖTV-Schiffahrtsschule werden im kommenden Winter die folgenden Kurse angeboten:

Modul	Std.	Lehrinhalte	Termine	DM
A	10	- Auf Sicherheit bezogene Schiffbaugrundsätze - Gefahreneinteilung See - Haverie - Brand - Arbeitsunfall - Gundkenntnisse Überleben auf See	Sb. 06.11.93 Bb. 22.01.94	120,-
B	10	- Grundkenntnisse eines Notfallplans / Sicherheitsrolle - Grundkenntnisse eines Sicherheitsplanes - Grundkenntnisse der Betreuung / Evakuierung von Fremdpersonen - Grundkenntnisse des Einsatzes eines Brandabwehrtrupps - Grundkenntnisse der Brandgefahren allgemein / Schiff	Sb 13.11.93 Sb 29.01.94	120,-
C	5	- Grundkenntnisse der Großfeuerlöschanlagen Schiff - Grundkenntnisse der Handlöschgeräte - Grundkenntnisse der Löschmittel / Löschwirkung - Grundkenntnisse des Einsatzes von Löschdecken - Löschübung mit Handfeuerlöschern Klasse A,B,C,D	Sb 04.12.93 Sb 05.02.94	150,-
D	5	- Kenntnisse und Handhabung von Atemschutzgeräten - Grundkenntnisse der UVV beim Einsatz von Atemschutzgeräten - Grundkenntnisse der persönlichen Schutzausrüstung - Atemschutzgeräteübung mit Pressluftatmern	Sb 11.12.93 Sb 12.02.94	90,-
E 1	4	- Grundkenntnisse von Rettungsmitteln und Geräten insbesondere von Rettungsflößen / Plattformen	Sb 08.01.94 Sb 19.02.94	60,-
F 1	4	- Grundkenntnisse von Signalmittelmöglichkeiten im Seenotfall - Grundkenntnisse des Rettungssystems bei Schiffsunglücken	Sb 15.01.94 Sb 26.02.94	?
S	5	- Materialgrundkenntnis / Wartung und Pflege von Tauwerk - Einfache Knoten - Kurz- und Augspleiss (geschlagenes Gut)	Sb 06.11.93 Sb 13.11.93 Sb 04.12.93 Sb 11.12.93	70,-

Genauere Informationen erhalten Sie unter der Anschrift:
ÖTV Schiffahrtsschule
Große Elbstraße 117, 22767 Hamburg - Altona
Tel.: 040/3809369

Deutscher Schulschiffverein/Schulschiff Deutschland

Der Deutsche Schulschiffverein (DSV) betreibt seit 1900 Ausbildung von Seeleuten für die deutsche Seeschiffahrt; zunächst mit Segelschiffen und seit dem 2. Weltkrieg an der Seemännischen Berufsschule Bremen.
Als Miteigner und Korrespondentreeder der Galeasse "Seute Deern" bestehen langjährige Erfahrungen mit einem Traditionssegler.
Der DSV bietet 12-stündige Lehrgänge an jeweils 2 Freitagen zu je 6 Stunden an.
Die Mitarbeiter des DSV sind Nautiker mit Kapitänspatent und mehrjähriger Seefahrtszeit, die selbst seit Jahren mit Traditionsschiffen befaßt sind und diese als Kapitäne führen. Die Lehrgänge umfassen:

- Theoretische Grundlagen
- Branderkennung
- Brandbekämpfung
- Atemschutzeinsatz
- Verhalten in Seenot
- Seenotsignale
- Rettungsmittel

Neben dem theoretischen Unterricht finden praktische und "warme" Übungen statt.
An Kosten entstehen den Teilnehmern DM 200,-, enthalten sind hierin 2 x 2.Frühstück und 2 x Mittagessen.
Wegen der Durchführung der "warmen" Übungen wird eine Vorlaufzeit von mindestens 6 Wochen benötigt.
Mindestteilnehmerzahl pro Lehrgang 6, Höchstteilnehmerzahl 12.
Der DSV ist gerne bereit, die Ausbildungsinhalte unter Berücksichtigung der Teilnehmer (Berufsseeleute, Nautiker, Techniker und Segelscheininhaber) abzustimmen.
Die Anschrift lautet: Deutscher Schulschiff-Verein
Auf dem Dreieck 5
28197 Bremen

GSHW • Postfach 70 13 46 • 22013 Hamburg

Geschäftsstelle:
Wandsbeker Marktstr. 97
22041 Hamburg
Telefon: 040 / 68 30 57
Telefax: 040 / 68 76 33

Sprecher: Michael vom Baur, Flensburg
Dr. Wolfgang Paul, Hamburg
Fachausschuß: Jan Fock, Hamburg

Bankverbindung: Volksbank Hamburg
Ost-West e.G.
Ander-Konto Dr. Paul für GSHW
Kto.-Nr. 50 534 106
BLZ 201 902 06

Mitglieder:
Arbeitsgemeinschaft Deutscher Museumshäfen
Deutscher Segler-Verband
Deutsches Schiffahrtsmuseum, Bremerhaven
Clipper D.J.S. e.V.
Sail Training Association Germany
Eisbrecher "Stettin" e.V.
Dampf-Eisbrecher "Wal" e.V.
MS "Stadt Kiel" e.V.
Salondampfer "Alexandra" e.V.
Segelschiff "Thor Heyerdal" e.V.
Segelschulschiff "Großherzogin Elizabeth" e.V.
DSST "Alexander von Humboldt"
Segelschiff "Fridjof Nansen" e.V.
Bildungsschiff Niederelbe e.V.
Arbeitsgruppe Besanewer "Wilhelmine von Stade"
Initiative für Freizeitpädagogik e.V.
Windsbraut e.V.
Mignon Segelschiffahrt e.V.
Segelkameradschaft Klaus Störtebeker e.V.

Foto: Herbert Böhm

EINE KLASSE MACHT VON SICH REDEN

ZEESEN WAS DAS ZEUG HÄLT

Die 29. Zeesbootregatta auf dem Bodstedter Bodden ist bei wechselhaftem Wetter, interessanten Positionskämpfen und reichlich Kleinholz wieder erfolgreich über die Runden gebracht worden. 45 dieser hölzernen Veteranen der Boddenfischerei segelten in drei Größenklassen im regelharten Rennen um die begehrten Trophäen der Gemeinde-verwaltung und des Traditionshafens Bodstedt.

Es spricht eigentlich für die sonst so individuellen Segler alter Schiffe, daß die Zahl der Starter auch im vierten Jahr nach der Wende auf eine neue Rekordhöhe geklettert ist. Während im übrigen Regattabereich einige Veranstaltungen gestorben sind bzw. in Bedeutungs-losigkeit versinken, platzt das Feld der Zeesenboote aus allen Nähten. Das ist natürlich zunächst ein Verdienst von Eckehard Rammin, der diese wichtigste Regatta in der ostdeutschen Gaffelszene "managt". Die Zeesboottruppe hatte aber auch schon früher einen festen Zusammen-halt, und der hat sich über alle Wirren der über 30 Jahre alten Veranstaltung er-halten. Es grenzt jedenfalls immer an ein Wunder, wie es die Organisatoren ver-stehen, über 40 der großen Boote im Bodstedter Mini-Hafen zu "verstauen" (anders kann man es nicht bezeichnen).

Das diesjährige Rennen der alten Damen zeigte wieder mal so recht, was Boote und Besatz leisten können. Der in Stärke und Richtung oft wechselnde Wind ließ nur den Booten eine Chnace, die die richtigen Segel fuhren und auf den kurzen Schenkeln der Dreiecke die nötigen Segelwechsel perfekt hinkriegten. Einige Klüverbäume nahmen die zu großen Vorsegel übel und verabschiedeten sich "nach Art des Holzes".

Das schnellste Boot, die SUNDDRIEVER vom Stralsunder Traditionshafen, rauschte schon nach ca. 1 1/4 Stunden über die Ziellinie, knapp vor der geballten Armada der Lokalmatadoren aus Bodstedt und Wustrow. Die Crew aus Jungseglern und alten Hasen unter Schiffsführer Walter Ribbeck lieferte ein fehlerloses Rennen ab und holte das dritte Mal in der nun zehnjährigen Geschichte des Bootes den Sieg nach Stralsund. Auf den Plätzen folgten: 2. Sannert (Wustrow), 3. Krischan (Wustrow), 4. Nordstern (Bodstedt), 5. Holzerland (Bodstedt), 6. Ghost (Wustrow), die mit dieser Plazierung auch Siegerin der mittleren Klasse wurde. Das freundschaftliche Verhältnis der Zeesbootleute untereinander, ihre erfreuliche Disziplin und das Wissen um die Kosten bei Beschädigungen der Boote bewirkten auch in diesem Jahr wieder ein havariefreies Rennen auf dem engen Revier.

Mit dem Feld von fast 50 Booten und den erforderlichen Begleitschiffen stößt die Regatta auch fast an die Grenzen der Machbarkeit. Der Platz auf dem Bodstedter Bodden ist begrenzt und läßt nur einen Einzelstart zu. Die Zeitdifferenz zwischen dem ersten und letzten Starter bewegt sich schon auf eine Stunde zu, da gibt es dann manchmal Probleme mit den veränderten Windbedingungen. Es sollte mal über Gruppenstarts oder komplette Klassenregatten nachgedacht werden.

Das bewußt bescheiden gehaltene Angebot an Markt- und Imbißständen an Land war erfreulich gut auf die Veranstaltung abgestimmt und unterstrich damit die besondere Atmosphäre in dem kleinen Boddenhafen. Mit dem traditionellen Auf-tritt der "Saalhunde", dem Stralsunder Shantychor, wurden die Zuschauer bei Stimmung gehalten. Bodstedt '93 war ein Erlebnis für Aktive, Organisatoren, Sehleute am Ufer und besonders für die Fotografen!

WR

SONDERAUSSTELLUNG: **125 Jahre deutsche Polarforschung** (DSM, ab 7. Oktober 1993)

Am 10. Oktober 1868, vor genau 125 Jahren kehrte die nordische Jagt GRÖNLAND von ihrer ersten Polarfahrt zurück und markierte damit den Beginn deutscher Forschung in Kälte und Eis der hohen Breiten auf der Nordhalbkugel. Aus diesem Anlaß eröffnet das Deutsche Schiffahrtsmuseum Bremerhaven seine wohl größte und aufwendigste Sonderausstellung, gemeinsam mit dem Alfred-Wegener-Institut. In den sechs Sektionen mit unterschiedlichen Schwerpunkten ist für die Segler sicher der Bereich um die GRÖNLAND einer der interessantesten, der ausführlich die deutschen Forschungsunternehmen bis zu der Expedition von Alfred Ritscher 1938/39 behandelt. Daran knüpfen die Reisen des modernen Polarforschungsschiffes POLARSTERN im vergangenen Jahrzehnt an und leiten über zur Sektion über die heutigen Aufgaben und Arbeitsweisen.
Bemerkenswert ist, was an Archiv- und Demonstrationsmaterial vorbereitet wurde: Motor- und Lastschlitten mit Vermessungsgerät, Tierpräparate, Filme und ein monströses Kettenfahrzeug im Freigelände bei der GRÖNLAND. Nach dem Februar '94 hat ein großer Teil der Ausstellung im DSM-Erweiterungsbau seinen festen Platz.

REGATTA AUF DEM PRAESTØ NOR

Bei strahlendem Sonnenschein auf dem kleinen Haff, beschattet von fünf Segeln auf dem Weg zur Oder mit ein bis zwei Beaufort ist es schwer, die Hektik und das Gewusel der Zeesboote/Drivkvasen-Regatten zurückzurufen.

Am letzten Juli- bzw. ersten Augustwochenende waren in Preastø durch Terminprobleme diesmal leider keine Boote aus Mecklenburg-Vorpommern am Start, dafür aber neben beiden Museumskvasen aus Roskilde vier weitere Kvasen und Smakken. Bei mäßigem Wind wurde ein Dreieck um die nördlichen Schilfinseln im Praesto Nør gesegelt. Bei engem, spärlich betonntem Fahrwasser auf der Kreuz mußte zeigen, wer sein Boot kennt. So gab es ein spannendes Race. Die Ergebnisse der Wettfahrt:

1. Platz: VICTORIA
2. Platz: KLARA
3. Platz: CONCORDIA

Das Wochenende begann mit einem geschichtlichen Vortrag über Drivkvasen von Morten Gøtsche und klang mit einem Festabend im Lagerhaus aus. Auf Wiedersehen in Dänemark im nächsten August.
Text und Foto: Tilman Muthesius

Der fertige

Takelmeister,

Eine Anweisung

Nach englischen und dänischen Hülfsquellen bearbeitet

von

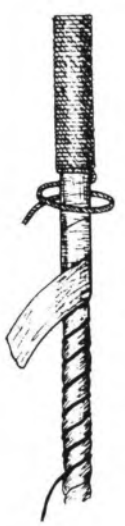
August Krahnbalken.

Hamburg, St. Pauli, 1857.

Verlag von C. D. S. Gerrits.

Aufgestöbert für das PIEKFALL
von Fritz Brunner

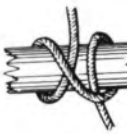
Fock. Es ist eines der Hauptsegel und wird an die Fockraa geschlagen. Wenn der Fockmast weit nach hinten steht, so ist es zuweilen oben und unten von gleicher Breite; viel gewöhnlicher aber, und besonders wenn der Fockmast ziemlich weit nach vorne steht, ist es oben um ein Kleid breiter als unten, indem die beiden äußersten Kleider so schräge zugeschnitten werden, daß unten von jedem die Hälfte wegfällt. Die Dimensionen des Focksegels richten sich nach der Höhe der Bemastung. Es wird folgendermaßen angeschlagen oder an die Raa gebunden. Die Kardeele der Fockraa werden festgesetzt und die genügende Anzahl Leute geht auf die Raa. An jeden Nocklägel wird ein Nockbendsel gespliß, auf jeder Raanock wird an den Leesegelsspierenbügeln ein Steertblock gesorrt und an den Reeflägel festgestochen. Die Nockbendsel werden ebenfalls an die Jolltaue befestigt, damit die Leute auf den Raanocken sie desto leichter erreichen können. Alsdann wird das Segel mit den Jolltauen, Bauchgordings und Geitauen hinaufgeholt. Das Raaleik des Segels wird völlig auf die Raa gezogen, so daß es auf beiden Seiten gleich weit von den Nocken absteht, und von den Nockbendseln werden zwei Schlinge von Außen um die Nockklampen und durch die Nocklägel genommen; innerhalb der Klampen nimmt man so viele Schläge um die Raa, als die Länge der Nockbendsel zuläßt. Die äußern beiden Schläge reichen hin, weil sie das Segel nur spannen sollen, die innern Schläge müssen aber zahlreicher sein, weil sie das ganze Gewicht des Segels, außerdem die ganze Zugkraft beim Reefen und den Zug der Schooten, Halsen und Bulienen auszuhalten haben. Nachdem die Nockbendsel befestigt sind, nehmen die Leute in der Mitte die Raabänder, und zwar deren längere Schenkel durch die Raabandgatten des Segels und über und unter die Raa, holen den kürzeren Schenkel hinten herauf und machen einen Reefknoten auf der Raa. Darauf macht man die Jolltaue los, scheert sie aus den Blöcken und nimmt die Steertblöcke von den Spierenbügeln ab. Man läßt darauf das Segel fallen, um zu sehen, ob Alles in Ordnung ist. Darauf befestigt man die Beschlagseisings sowohl an den Nocken als in der Mitte der Raa und beschlägt das Segel.



Die Fische, Fischungen, Fissen oder **Fisser** der Masten, Gangspille und Pumpen. Alle runden Oeffnungen in den Decken, wodurch die Masten, Spille und Pumpen nach ihren Spuren hinabgehen. Auch die starken Hölzer, welche an diesen Stellen die Decke verstärken, werden zuweilen Fischungen genannt. Auf großen Schiffen haben die Fische etwa einen Fuß mehr, als der Mast selbst, im Durchmesser, damit er einigen Spielraum behält. Um aber das Eindringen von Wasser zu verhindern, wird um den Mast ein Kragen von Holz und über diesen ein Kragen von Segeltuch gelegt. In dem Fisch des untersten Decks wird der Mast mit Keilen befestigt. In dem Fisch der Gangspille liegt ein platter eiserner Bügel, damit der Fisch durch das Reiben nicht seine Rundung verliert.

Der Block. Dieser besteht aus dem Gehäuse, der Scheibe und dem Nagel; am Gehäuse selbst unterscheidet man den Raum, den Heerd und die Keep. Um die Keep wird der Stropp gelegt, womit der Block irgendwo befestigt wird. Das Gehäuse des Blocks bildet die äußere Schaale, innerhalb deren sich die Scheibe dreht. Es hat nach dem verschiedenen Gebrauche der Blöcke mancherlei Gestalt. Die gewöhnlichste ist die einer platten Melone, und wird von Eschen- oder Ulmenholz verfertigt. — Raum eines Blocks oder Scheibengatt nennt man die längliche Oeffnung zwischen den beiden größten Seiten des Blockgehäuses, in welcher sich die Scheibe um den Nagel als um ihre Axe dreht. — Den Heerd eines Blocks nennt man die untere Seite des Raums; wenn das Loch in der Mitte der Scheibe durch die häufige Drehung um den Nagel sich ausweitet, und die Scheibe, statt sich frei zu drehen, unter anstößt oder sich reibt, so sagt man: der Block oder die Scheibe läuft auf dem Heerde. — Die Keep eines Blocks. Um das ganze Gehäuse eines Blocks herum, über die Mitte der beiden Außenseiten, und des oberen und unteren Randes hin wird ein Stropp von Tauwerk oder von Eisen gelegt, womit der Block an seiner bestimmten Stelle befestigt wird. Dazu werden Einschnitte in die breiten Seiten gemacht und gewöhnlich auch über die ganzen breiten Seiten hin als eine fortlaufende Vertiefung fortgesetzt, welche die Keep heißt, und wo hinein das Stropp zu liegen kommt, so daß es nicht vom Block abgleiten kann. — Die Scheibe eines Blocks nennt man den flachen Cylinder, welcher den Haupttheil der Maschine ausmacht; er wird gewöhnlich von dem bekannten Pockholz, Lignum vitä, oder von Messing oder anderem Metall verfertigt. Die Scheibe muß so dick sein, als das Tau, welches um sie fährt, damit dasselbe bequem auf ihr liegen kann, ist ihre Peripherie rinnenartig ausgehöhlt. Gewöhnlich beträgt der Diameter oder die Höhe der Scheibe sechsmal so viel als ihre Dicke. Durch ihre Mitte hat die Scheibe ein Loch, in welches der Nagel als Axe hineinkommt. Damit sich dieses Loch nicht durch den Druck nach unten hin erweitert und die Scheibe oder der Block auf dem Heerde laufe, macht man entweder die ganze Scheibe von Metall oder füttert wenigstens das Nagelgatt mit einer metallenen Röhre, der sogenannten Büchse aus, deren Rand auf der Scheibenseite umgebogen ist. — Der Nagel eines Blocks. Die Axe, um welche sich die Scheibe dreht. Der Nagel reicht natürlich von einer breiten Außenseite des Gehäuses zur andern; in dem Zentrum jeder Außenseite ist ein rundes Gatt, in welches der Nagel genau hineinpaßt. Innerhalb des Gehäuses dreht sich die Scheibe um denselben; ihr Nagelgatt ist natürlich etwas größer, um eine leichte Drehung möglich zu machen. Der Nagel selbst ist ganz rund und bei hölzernen Scheiben auch von hartem Holz, bei metallenen von Metall. — Der Stropp eines Blocks. Ein kurzes Tau ohne Ende oder ein von Tau gemachter Ring, den man durch Zusammensplissung der beiden Enden bildet, um ihn in die Keep eines Blocks zu legen und dicht am Gehäuse festzubindseln. Gewöhnlich bleibt ein Theil des Stropps als Auge frei, um den Block damit irgendwo zu befestigen oder einen Haken einzuhaken u. dgl. Man hat auch doppelt gestroppte Blöcke mit eisernen Beschlägen oder eisernen Stroppen.

Klüver. Das vorderste dreieckige Stagsegel, zu dessen Ausspannung der Klüverbaum dient. Es hat ein eigenes Stag oder einen eigenen Leiter, das Klüverstag oder Klüverleiter, welcher vom Topp der Vorstenge nach dem Wanderbügel am Klüverbaum geht; ferner ein eigenes Fall, einen Ausholer, einen Einholer und einen Niederholer, außerdem eigene Schooten. Der Klüver ist eines der wichtigsten Segel, wenn man bei dem Winde segelt, und hat namentlich eine große Gewalt, das Schiff abfallen zu machen.



Rekordbeteiligung in Kiel 150 Traditionsschiffe auf der Außenförde am Start

Zur 5. Internationalen Veteranenregatta trafen sich vom 20. bis 22. August mehr als 150 klassische Yachten und Gaffelkutter von Nord- und Ostsee, aus England, Dänemark und Deutschland in Laboe an der Kieler Förde. "Erstmals seit Beginn der Kunststoff-Bootsbau-Ära waren in Deutschland wieder so viele Holzboote zu bewundern", freuten sich die Veranstalter. Bei idealen Windverhältnissen zwischen 4 und 6 Beaufort aus SW bis W starteten die Teilnehmer in verschiedenen Gruppen zu einem 20 bzw. 30 Seemeilen langen Dreieckskurs über den Stollergrund auf der Kieler Außenförde.

Ein grandioses Schauspiel bot sich den zahlreichen Zuschauern, als die größeren Yachten raumschots mit über 10 Knoten davonjagten. Auf dem weithin sichtbaren Start- und Zielschiff, der Kieler Hansekogge, wurden die Ergebnisse sofort in den Computer eingegeben, damit die Preisverleihung pünktlich beginnen konnte. Die offenen Boote wie Piraten, H-Jollen, Scharpies und Marinekutter segelten ihren Sieger in der Strander Bucht aus.

Auch das Rahmenprogramm des Festivals konnte sich sehen lassen. Der maritime Handwerkermarkt wurde von den Besuchern begeistert aufgenommen. So konnten sie auch einen der beiden letzten Reepschläger in Dänemark, Steen Franch, bei der Arbeit bewundern und sehen, wie er Seile auf der Reeperbahn

Segelwechsel auf der Kieler KR-Yawl ANNA-LUISA
Foto: Hanna Both

schlug. Für die vielen "Sehleute" an Land wurde viel geboten. Auf der Bühne lief beinahe nonstop ein anspruchsvolles Musikprogramm und an Bord der Yachten wurde kräftig gefeiert.

Schnellstes Schiff nach gesegelter Zeit waren auf der großen Bahn die 12mR-Yacht OSTWIND von J.J.Monte und auf der kleinen Bahn die 7 KR-Yacht PIRAYA von Wilfried Horns. Schnellstes Schiff nach berechneter Zeit wurde auf der großen Bahn die 5,5 mR-Yacht WILLI LEHMANN von R. Wulf, auf der kleinen Bahn der Spitzgatter NYOTA von C. Claudius. In der Gruppe der Jollen siegte STURMVOGEL von K. Hähnel.

Schnellster Gaffler nach gesegelter Zeit war auf der großen Bahn JOHANN EHLERS, auf der kleinen Bahn die MILDRED. Weil diese Kategorie nicht im Computer der Rennleitung gespeichert war, werden diese Preise beim Wintertreffen verliehen.

LABOER TRADITIONSREGATTA 93

"Ein Startschuß sollte genügen, denn der Laboer Regattaverein als einer der Ältesten an der Förde, aber auch einer der Ärmsten, spart, wenn es geht", sagte Jens Holtschneider, Wettfahrtobmann. Und so segelten erstmals 15 alte gaffel- und hochgetakelte Schiffe und offene Boote auf der Traditionsregatta, um den Beeke Sellmer Wanderpreis. Zuvor starteten die modernen Yachten des Laboer Regattavereins zum üblichen Dreieckskurs. Nachdem die wilde Mischung alter Schiffe -vom ehemaligen Laboer Fischkutter "Gefion" mit über 160 m^2 Segelfläche bis zur 9mR-Yacht-, bei sehr schwachem nördlichem Wind, zur Tonne 4 aufkreuzte, wurde anschließend die Klasse der offenen Boote auf einem eigenem Kurs vor Laboe auf die Wettfahrt geschickt. Ebenfalls direkt vor Laboe fuhren die über die Toppen geflaggten Fischkutter um den Startpreis. Drei Sekunden nach dem der Startkorb fiel, passierte Willi Brockhaus als Erster mit seinem Kutter LAB 37 die Startlinie.

Es ging langsam voran, es ging trotzdem voran, auf dem Kreuzkurs zur Tonne 4, bei wolkenlosem Himmel und fast Flaute. "Gleich überholen uns noch die Quallen", befürchtete man auf dem ehemaligen Austernfischer "Mildred". Während auf "Maya" viel Wind durch die Flöten der Drehorgel gekurbelt wurde, um sich mit schnulziger Leierkastenmusik die Zeit zu vertreiben. Der Wind schlief dann noch ganz ein und manch einer hätte die Ruderriemen, die später als Preise den schnellsten Booten verliehen wurden, gut zum Rudern gebrauchen können, wie damals die Passengers auf Beeke Sellmers Boot. Bis zum Schluß hielt die Crew der "Aliado" aus und gewann den längsten Geduldsfaden der Wettfahrt, eine Rolle Hüsing. Den Beeke Sellmer Preis für das schnellste offene Boot erhielt "Conny", ein Nachbau eines kleinen Fischerbootes von der Weichsel. In der Klasse der offenen Boote segelten "Butt", "Selma", eine Ålborgjolle und "Frau Schröder".

Die Interessengemeinschaft "Freunde alter Schiffe Laboe" stiftete den Beeke Sellmer Wanderpreis der Traditionsregatta, um an die Segelschifffahrt auf der Kieler Förde zu erinnern, als diese noch zum Alltag der Küstenbewohner zählte. Zweimal die Woche, mittwochs und sonnabends, fuhr die Laboerin Beeke Sellmer mit einem offenen Segelboot von Laboe nach Kiel, um Waren dorthin zu bringen. Wer mitfahren wollte, mußte nicht nur bezahlen, sondern häufig auch mitrudern. Das war im Jahr 1857. Wenn es um harte Arbeit ging, waren Frauen schon immer gleichberechtigt. Seit etwa 1880 veranstalteten Fischer, Lotsen, Kieler Studenten und Laboer einmal jährlich ein Wettsegeln. Später organisierte der 1910 gegründete Laboer Regattaverein die Traditionsregatta, bis heute.

Der Preis für den schnellsten gaffelgetakelten Segler ging an "Anna Luisa", eine seegehende Kreuzeryacht von 1926.

In dieser Klasse starteten "Mildred" -ehemaliger Austernfischer-, "Arkona" -Galeasse-, "Vineta" -pommersche Slup-, "Maya" -Colin Archer-, "Vamos" -cornisch Crabber-, "Aliado" -Kutter von 1916-, "Beowulf" -Kutter-, "Gefion" -ehemaliger Fischkutter LAB22- "Satanita" eine 9mR-Yacht wurde der schnellste hochgetakelte Segler, mit ihr segelte "Vandale" ein 30er Seefahrtskreuzer um den Ruderriemen.

Bis in die Nacht klönte man dann noch bei Bier und frisch von den Fischern geräuchertem Fisch am Schwimmsteg, dem Liegeplatz der alten Schiffe in Laboe. Dort treffen sich übrigens am 28.November 1993 die Freunde alter Schiffe zu ihrer 2.Leuchtturmfahrt und laden hierzu alte Schiffe ein.

Kontaktadresse: Birgit Rautenberg-Sturm
Ellernbrook
24235 Stein
Tel. 04343 / 7014

Vorbereitung zum Start. Die modernen Yachten sind schon unterwegs
Foto: Uwe Sturm

WINDJAMMER IM WINTER

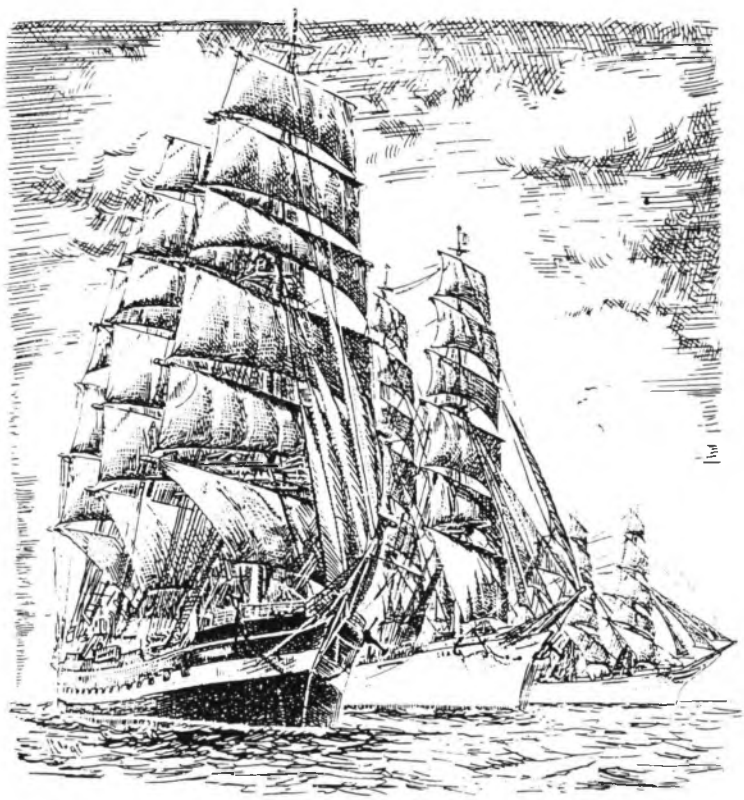
Bei aller Liebe für das Gaffelrigg sollten auch die Freunde der Rahsegler zu ihrem Recht kommen. Wer schon nicht selbst einmal die Gelegenheit hatte, mit einem Tall-Ship mitzusegeln, kann im neuen Jahr wenigstens zugucken - bequem vom heimischen Sessel aus im Puschenkino. Das Norddeutsche Fernsehen N3 wiederholt in den ersten Wochen des kommenden Jahres seine sechsteilige Dokumentarserie "WINDJAMMER - die letzten Großsegler", diesmal zu einer Zeit, die nicht mit Segelterminen, aber auch nicht mit Instandsetzungsarbeiten belegt sein dürfte (besonders wetter- und kältefeste Mitmenschen mit geringem Schlafbedürfnis ausgenommen). Ab 5. Januar 1994 jeden Mittwoch um 21.45 Uhr heißt es "enter auf" im Fernsehen.

Die Serie lief bereits in diesem Jahr im Umfeld der Berichterstattung zur Kieler Woche jeweils am Sonntagmittag, also zur besten Segelzeit. Dennoch war das Echo beim Publikum gewaltig. Durchschnittlich eine Viertelmillion Menschen sahen allein in Norddeutschland zu - ein gutes Zeichen für die Popularität der letzten Tiefwassersegler.

Der NDR ist mit der Kamera dabei auf der wohl ältesten hölzernen Brigg, die noch in Fahrt ist, der "Ciudad de Inca" und läßt Windjammer-Veteran Peter Lohmeyer eine Reise um das Kap Horn mit der Bark "Bremen" beschreiben. Die dazu gehörenden Bilder stammen allerdings vom größten noch segelnden Tall-Ship, der russischen Viermastbark "Sedov". In der dritten Folge geht es mit dem dänischen Vollschif "Sörlandet" über den Atlantik und in Folge vier gibt es eine Reportage vom ersten Besuch der (jetzt) ukrainischen Bark "Towarischtsch", der ehemaligen "Gorch Fock" in Bremerhaven. Die letzten beiden Folgen stellen ausführlich die heutige "Gorch Fock" und ihren vorletzten Kommandanten Immo von Schnurbein anläßlich der Vorbereitungen zum großen Columbus-Race im vergangenen Jahr vor.

Besonders faszinierende Aufnahmen aus schwindelnder Höhe, unter voller Fahrt und bei Flaute im Rigg, gedreht von Friedrich Baier, der fast sein halbes Leben auf Windjammern zugebracht hat, machen die Serie ebenso sehenswert, wie die Reportagen, die Thomas Walde und Lothar Janssen mit Kameramann Hagen Berger zeigen. Da kommt Lust auf, mal von der Klein- und Küstenschiffahrt auf einen Großsegler zu wechseln.

SENDETERMINE:
Ab 5. Januar 6 mal Mittwoch um 21.45 h
NORDDEUTSCHES FERNSEHEN N3



Achtung, Colin Archer-Fans

In diesem Jahr wurde in Norwegen der 100. Geburtstag des Rettungsbootes "Colin Archer" gefeiert. Leider erreichte die Redaktion bisher kein informierender, ansteckender Bericht. Weil wir nicht selbst über Colin Archer und seine Boote dillettieren wollen, appellieren wir hiermit an die vielköpfige Archer-Gemeinde unter den Piekfall-Lesern, uns für die nächste Ausgabe den ultimativen Colin-Archer-Artikel zu schicken. Ganz spontan fallen der Redaktion folgende Namen geeigneter Informanten und möglicher Skribenten ein: *Uwe Griem*, *Dieter Meyer* und die Eigner der *Annemor*. Laßt die Winterarbeit ruhen, greift zur Feder, formatiert die Diskette...

Einladung - Invitation - Indbydelse

1. Internationale Neustadt-Regatta

27. - 29. Mai 1994

Für Segelschiffe der ehemaligen Berufsschiffahrt und Yachten bis Baujahr 1936

Bringt alle/s mit, was Musik macht und wer Musik macht. Singen und tanzen dürft Ihr natürlich auch.

Zur Feier des Tages versprechen wir Euch:

1. *Tolles Segeln in der Lübecker Bucht*

2. *Keine Ansprachen (von offizieller Seite), ansonsten kann jeder reden*

3. *Freibier (in Maß/en) und was zu futtern*

4. *AHA-Erlebnisse bei Seenotrettungsübungen*

   Die Bundesmarine öffnet uns für diesen Termin die Technische Marineschule mit der modernsten Schiffssicherheits-Trainingsanlage Europas. Ihr könnt mitmachen bzw. zuschauen bei
   - *Brandbekämpfung an Bord*
   - *Abfeuern von Seenotsignalen*
   - *Leckbekämpfung*
   - *Behandlung von Verletzten*
   - *Bergungsmittel und -maßnahmen*

   Eine einmalige Chance!

5. *Maritimes Handwerk mit Böttcher, Reeper, Schmied, Segelmacher, Bootsbauer usw.*

Das erste richtige Gafflertreffen der südlichen Ostsee - Überraschungen und Planlosigkeit inbegriffen!

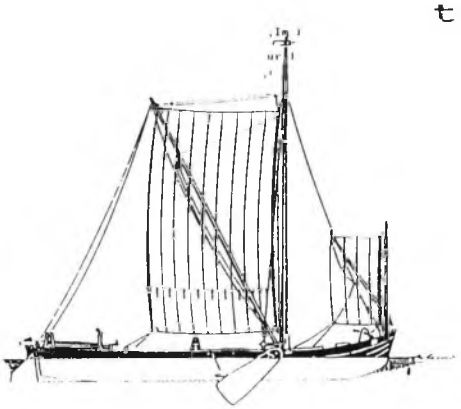
Also zückt den Terminkalender und streicht das Datum dick rot an. Oder meldet Euch besser gleich an! Ihr seid herzlich eingeladen.

Museumshafen zu Lübeck und die Stadt Neustadt in Holstein

Museumshafen zu Lübeck e.V.
c/o Bernd Frommhagen
Wagnerstr. 103
22089 Hamburg

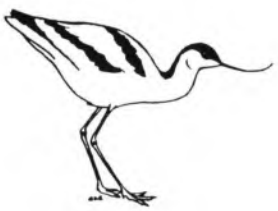
Eine Einladung besonderer Art erreichte uns aus Karelien

Programme of the International Festival of traditional sailing ships "BLUE ONEGO 94"



22 - 29 June 1994

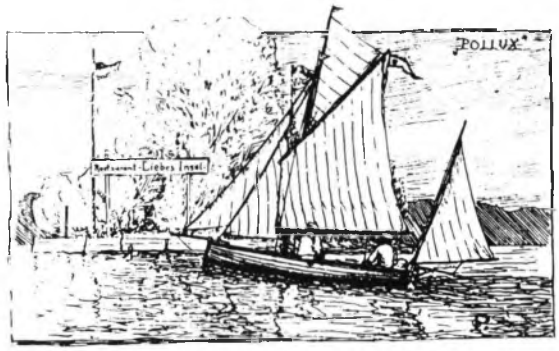
It will be the first international festival of sailing vessels in Russia on Lake Onega / Karelia, one of the world's largest and most beautiful, where impressive meeting of ships from Russia, Europe, America and Asia will take place.
The organizers of the festival are "Polar Odysseus" Club, "Karelia - CAIP" (Creative Association for International Programmers), and the City Council of Petrozavodsk.
Supreme Councils and governements of Karelia and Russia, "Rosrechflot" Concern, "Belomor-Onego Shipping Company" and representatives of the Navy take part in the preparation and carrying out of the festival.
New built traditonal Russian vessels from the different cities of Russia will be presented on the festival.
The arrangers believe the main result of the Onega festival, on the lake with clean water, picturesque shores and numerous monuments of culture and history of the North-West of Russia, must be the first experience of asociation of the people united by an interest on the traditions of the sailing fleet.



IN THE PROGRAMME OF THE FESTIVAL

1. Parade of sailing ships
2. Examination of the vessels by visitors on their berthing place in Petrozavodsk
3. Voyage to the National Park "Kizhi", nature and traditional folk architecture reserve
4. Grand Regatta on Lake Onega with stops in the most interesting and unique places
5. Carrying out of symposiums, discussions, exhibitions
6. Festal voyages on Lake Onega, fireworks
7. Farewell parade of sailing ships

Berthing will be organized by the central quay of Petrozavodsk. On the way to Lake Onega you can take into your service our pilot and go by the ancient ways from Baltic Sea and White Sea, as well as along the inland waterways of Russia, to see from the board of your ship formerly inaccessible shores.



Those who want to take part in "Blue Onego" we ask to send preliminary application in arbitrary form. Programme, form and conditions of participation will be sent to you afterwards.
Adress: Russia, 185000 Petrozavodsk
Onezhskaya flotilia quay 43
Polar Odysseus
Organizing Committee of the Festival "Blue Onego"

In Tönning ist es jetzt schon zur Tradition geworden, unseren historischen Hafen durch die "Tönninger Hafentage", die alle zwei Jahre stattfinden, zu beleben.

Die "7. Tönninger Hafentage" finden in der Zeit

vom 20. Juli bis 24. Juli 1994

statt.

Viele Oldtimerschiffe treffen sich in unserem Hafen und wir würden uns sehr freuen, auch Sie und Ihre Vereinsmitglieder in unserem Tönninger Hafen begrüßen zu dürfen.
Geben Sie bitte den Termin der Tönninger Hafentage 1994 Ihren Vereinsmitgliedern bekannt.
Gern hören wir wieder von Ihnen.

Mit freundlichen Grüßen

Bade-und Luftkurort
Kurverwaltung
Postfach 20
Tel. 04361/264
25827 Tönning

Schrock
Kurverwaltung Tönning

Bade- und Luftkurort
Tönning

NOCH PLATZ IM BÜCHERSCHAPP?

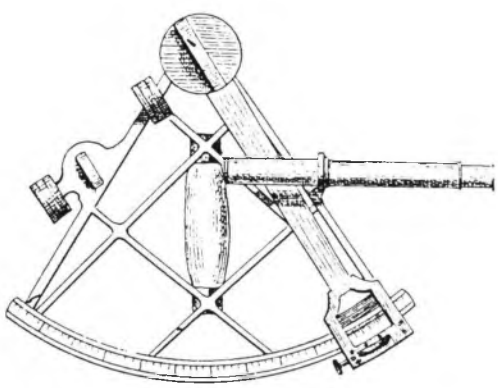
Herbst und kalte, dunkle Tage stehen vor der Tür. Die meisten Schiffe liegen winterfest verpackt an Land. Jetzt ist Zeit, die Nase in neue Bücher zu stecken, die informieren, inspirieren und die zum Verschenken geeignet sind. In dieser kleinen Auswahl finden sich auch Werke, mit denen man den seemännischen und -fraulichen Nachwuchs auf den Geschmack bringen kann. Bei der Auswahl behilflich war die Schiffahrtsbuchhandlung Eckardt & Messtorff, Hamburg. Es wirft ein bezeichnendes Licht auf die deutsche Verlagsbranche, daß vier der vorgestellten Bücher Übersetzungen englischer Werke sind.

KÜSTENSEEFAHRT IM WANDEL

Wer sich nicht erst seit gestern mit segelnden Berufsfahrzeugen beschäftigt, weiß natürlich, welch hartes Leben Fischer und Schiffer führten, um ihren Lebensunterhalt zu verdienen. Nüchtern geschildert findet der geneigte Leser dazu viele Informationen in dem Sammelband "Seefahrt an deutschen Küsten im Wandel 1815 - 1914", herausgegeben von Jürgen Brockstedt, erschienen 1993 im Karl Wachholtz Verlag, Neumünster (208 S., DM 35,-). Das Buch behandelt in thematischen Einzelbeiträgen interessante Aspekte der deutschen sowie dänischen und niederländischen Schiffahrt zu der Zeit, als immer mehr Dampfer die Segler aus dem Arbeits- und Wirtschaftsleben verdrängten. Diese Entwicklung ging einher mit dem Siegeszug der Eisenbahn und der Industrialisierung der Wirtschaft.

Zusammengefaßt sind Beiträge, die bereits im März 1990 im Museum für Hamburgische Geschichte anläßlich einer Tagung vorgestellt worden waren. So beschreibt Museumschef und Gaffelrigger Jörgen Bracker "Die Seefischerei an der schleswig-holsteinischen Westküste vor dem Ersten Weltkrieg." Für Piekfall-Leser besonders lesenswert ist der Abschnitt über die Fischereifahrzeuge und den Einfluß, den Gustav Junge, Wewelsfleth, und seine "scharfen Kutter" auf die Entwicklung der Küstenfischerei nahmen (Aufmerksame Beobachter stellen lesenderweise erfreut fest, welch positiven Einfluß ein alter Gaffelsegler auf wissenschaftliches Arbeiten nehmen kann!).

Sehr interessant ist auch der Beitrag des niederländischen Historikers Michiel A.W. Gerding über "Die Torfschiffahrt im Norden der Niederlande und In Nordwestdeutschland 1600-1940". Wen der umständliche Titel nicht abschreckt, findet auch im Artikel des dänischen Historikers Ole Moerkegaard über "Strukturelle Hindernisse und Konsequenzen eines technischen Umstellungsprozesses in der Apenrader Seefahrt" eine Fülle interessanter Informationen. Erwähnung verdient auch die Arbeit von Peter Danker-Carstensen über "Die Grönlandfahrt in den holsteinischen Elbmarschen und ihre Beschäftigungspotentiale im 19. Jahrhundert." Die Beiträge behandeln die Konjunktur der Schiffahrt zwischen den Napoleonischen Kriegen und dem Ersten Weltkrieg, ihre zunehmende Konzentration, besonders in Bremen und Hamburg, das sich wandelnde Berufsbild der Seefahrenden in allen Rängen, die veränderten Arbeitsbedingungen und die neuen Berufe auf den Dampfschiffen sowie die sozialen und kulturellen Begleitumstände dieses Wandels.



Spiegel-Sextant.

SCHON WIEDER VERFAHREN?

Auch bei Sturm läßt sich im Pop-up-Buch "Navigation - Wir fahren auf allen Meeren" von Anne Blanchard und Irvine Peacock, in Deutschland erschienen im Südwest Verlag, München (12 S., DM 29,80) noch schnell nachschlagen, wie man sich auf See zurechtfindet. "Navigation" ist ein bezauberndes Spiel- und Lernbilderbuch mit dreidimensional ausklappbaren Schiffchen und Instrumenten. Es beschreibt das Abenteuer See und erklärt alle wichtigen Geräte und Hilfsmittel wie Kompaß, Karte und Sextant bis hin zu den modernen Navigations-Satelliten. Geeignet für Kinder ab neun Jahren und alle Fans von "Aufklappbüchern".

Windjammer ohne Romantik

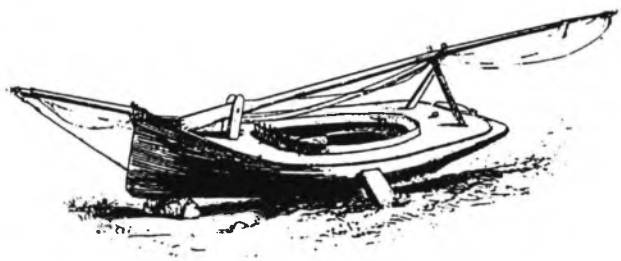
"HERZOGIN CECILIE" von B. Greenhill + J. Hackmann, Edition Maritim, Hamburg 1993 (222 S., DM 49,80). Dieses Buch ist die deutsche Übersetzung, die englische Originalausgabe erschien 1991 in London. Der großformatige Band mit vielen Originalfotos erzählt die Lebensgeschichte der Viermastbark HERZOGIN CECILIE, als frachtfahrendes Schulschiff für den Norddeutschen Lloyd gebaut, 1902 auf der Rickmers-Werft in Geestemünde/Bremerhaven vom Stapel gelaufen. Mit eleganten Linien versehen, war sie für schnelle Reisen konstruiert worden. Bis 1914 hatte die HERZOGIN Fracht für den Norddeutschen Lloyd gefahren. Bei Kriegsbeginn wurde gerade eine Ladung Koks aus Nordenham in Coquimbo, Chile gelöscht, und dort lag das Schiff dann bis 1920 vor Anker. Mit einer Ladung Salpeter segelte sie im Oktober 1920 nach Falmouth. 1921 mußte die Reederei das Schiff als Reparationsleistung an die französische Regierung abliefern, die es dem finnischen Reeder Gustaf Erikson aus Mariehamn auf den Aland-Inseln verkaufte.

Das Arbeitsleben der HERZOGIN CECILIE fiel in eine Zeit, als Windjammer als Transportmittel bereits überholt und ihre Zahl am Schwinden war. Die HERZOGIN aber blieb weiter in Fahrt und wurde mit ihrer eindrucksvollen Eleganz weltberühmt, ebenso wie ihr Reeder Gustaf Erikson, der letzte Eigner einer bedeutenden Flotte von großen Frachtseglern in Europa. Zu Lebzeiten bereits eine Legende unter weißen Segeln, trugen die Umstände ihrer Strandung im April 1936 an der südenglischen Küste zu ihrer endgültigen Mystifizierung bei. Viele Originalfotos und Dokumente schildern anschaulich das harte Leben an Bord dieses Windjammers sowie sein jahrelanges Sterben in einer strandnahen Bucht. Noch 1990 konnte man bei Springniedrigwasser im Sand der Starhole Bay ihren Kiel liegen sehen.

Klapp-Segler

Je weiter der Weg zur Küste, desto inniger soll ja die Liebe zur Seefahrt sein: Segelbegeisterten Landratten und allen, die nicht viel Platz haben für richtige Schiffe - empfiehlt sich das Buch "Segelschiffe - Modelle aus alter Zeit zum Aufklappen", erschienen im Carlsen Verlag, Hamburg (15 S., DM 48,-).

Es stellt sechs Schiffsmodelle zum Aufklappen vor - dreidimensional und zum Greifen nahe. Informative Sachtexte und detailgetreue Aufrisse erklären die wichtigsten seemännischen Fachbegriffe, Bauprinzipien und historischen Hintergründe. Entstanden ist eine gezeichnete Typologie der Segelschiffe, vom Wikingerschiff, über Hansekogge, arabische Dhau und Karawelle bis zum Windjammer. Der Autor Alan Mc Gowan ist Leiter der Schiffsabteilung im National Maritime Museum in Greenwich, England. Für deutsche Leser bearbeitet wurde das Buch von Detlev Ellmers, Direktor des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Bremerhaven.



Gaffelrigg im Detail

In seiner Reihe Visuelles Wissen hat der Verlag Otto Maier Ravensburg, ebenfalls als Übersetzung eines englischen Werkes den großformatigen Band "Schiffe und Schiffahrt - Deutsch/Englisch/" heraus-gebracht (64 S., DM 29,80). Es zeigt in über 200 sehr guten Detail-Fotos und Illustrationen mehr als 3000 Fachbegriffe aus den im Titel genannten Bereichen: sehr nützlich, nicht nur im Urlaub, sind die deutschen und englischen Bezeichnungen. In mindestens einem Fall (beim Barrowboat) vertauschten die Übersetzer aber Begriffe, die sich allerdings dem Eingeweihten schnell offenbaren. Die insgesamt 58 Kapitel (jeweils eine Doppelseite) bieten einen kompakten Überblick über die Entwicklung des Bootsbaus, Rigg und Segel, Navigation, Flaggen, Signale, Festmachen und Ankern, Tauwerk und Knoten. Ein sehr nützliches Register erlaubt schnelles Nachschlagen: Das zweisprachige Bildwörterbuch, geeignet auch für den interessierten Nachwuchs, gehört unbedingt auf's Bücherbord.

Bremer Werften

Von den Werften an Weser und Lesum im Norden Bremens liefen im 18. und 19. Jahrhundert über 1200 Segelschiffe vom Stapel. Der Schiffbau, mit Vegesack als zentralem Standort, zählte somit damals zu den bedeutendsten Wirtschaftszweigen. Eng verknüpft mit lokalem wie internationalem Handel und Verkehr bestimmte er das ökonomische und soziale Bild des bremischen Umlandes. Eine ausführliche Darstellung dieser Unternehmen und der von ihnen gebauten Schiffe im Zeitraum von 1770 bis 1893 gibt der Band Nr. 33 aus den Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums Bremerhaven. Der Autor Dr. Peter Michael Pawlik, Jurist und Mitglied der World Ship Society, hat darin die umfangreichen Ergebnisse seiner über 15jährigen Quellenforschung veröffentlicht. Die Geschichte der Kleinbetriebe und Großwerften, ihre rekonstruierten Baulisten und die Schicksale der hier gebauten Segelschiffe vom kleinen Binnenfahrzeug bis zum Tiefwassersegler werden minutiös beschrieben. Das Standardwerk mit über 500 Seiten und von der Qualität und Aufmachung eines Lexikons wird ergänzt durch Originalberichte und -notizen und enthält ausführliche Namensregister der Schiffe und ihrer Kapitäne sowie rund 300 teilweise unbekannte Illustrationen, die zur Hälfte farbig erscheinen.
Von der Weser in die Welt -- Die Geschichte der Segelschiffe von Weser und Lesum und ihrer Bauwerften 1770 bis 1893, von Dr. Peter Michael Pawlik, wird vom Ernst Kabel Verlag, Hamburg, für 240 DM voraussichtlich ab November 1993 ausgeliefert.

MK

Der Albatros

Der "Albatros" ist beileibe nicht nur ein einfaches Mitteilungsblatt der deutschen Cap Horniers. Das illustrierte Heft erscheint dreimal jährlich mit einem Umfang von 36 Seiten und ist randvoll gefüllt mit interessanten Fakten, fesselnden Berichten und seltenen Fotos aus der Blütezeit der deutschen Segelschiffahrt. Die Redaktion liegt in den bewährten Händen von Dr. Jürgen Meyer, dem Autor bekannter Bücher zu diesen Themen, der auch die Bestellungen entgegennimmt (Dr. Jürgen Meyer, An Knoops Park 34 A, 28717 Bremen, Tel. 0421/633276). Interessenten können sich den "Albatros" gegen eine Schutzgebühr von 26,50 DM pro Jahr zusenden lassen.

MK

Gibst du mir,

OSTSEEKUTTER
zu verkaufen

Eiche Klinkerbau, gaffelgetakelt.
LüW: 11,50m, Rumpf: 10m, Tiefgang 1m, Kojen: 5 1/2, Kühlschrank, Solaranlage. Motor: Hanomag 56 PS, offene Kipphebel. Segelfläche: 40 qm. Baujahr ca. 1930, Restaurierung 4 Jahre.
Aus Zeitmangel und beruflichen Gründen zu verkaufen. Wertgutachten liegt vor. Preis: 30.000 DM
Friedrich,
Ölbergstraße 20, 5 Köln 41

POLARSTERN zu verkaufen

Langkieler GFK, 6m x 2m x 1m. 20 qm Segelfläche, 9 PS Volvo-Diesel.
Teak-Stabdeck und Plichtausbau, Kajüte Mahagoni mit 2 Schlupfkojen. Mast legbar.
Thomas Hemmerling,
Dernburgstraße 9, 14057 Berlin,
Tel.: 030/321 21 69

FLUSSCHLEPPER
abzugeben

Maße 16,05m x 3,5m. Vorderkajüte 1,95m hoch, Blech 5mm. Unterwasserkörper gestrahlt und gestrichen. Welle, Ruder und Steuerhaus überholt. Wendegetriebe hat Gestängeschaltung. Diesel, 6 Zylinder und 2 Druckluftflaschen zum starten. Maschine defekt, E-Anlage defekt. Anker und Ankerwinde fehlen.
Zu erfragen bei
Frau H. Lukas, I.-Kurtschatow-Straße 9, 39576 Stendal, Tel.: 03931/412326

Ich verkaufe jetzt:

Das kleinste Traditions - Gaffelschiff

nehm ich dir

ein ideales Beiboot für einen jeden Ewerführer und seine vielen Lütten !

Holländische Vlet 2,50 m
Eiche massiv geklinkert
Komplett mit Gaffelgroß und Fock (Dacron braun)
Riemen, Mittelschwert, Holzruder mit Klappinne

VHB: DM 1.500,--
Alexander von Sallwitz
Telefon: 04142 - 3574

Gaffelkutter 1936 Büsum, Restaur. 1980
Eiche/Eiche, Spiegelheck, fahrbereit,
13,10/4,0/1,35 m, 95 m² Segelfläche
Deutz 150 PS 1956, hydraul. Ruderanl.,
Druckwasser w+k, Dusche, Heizung, UKW,
maßgeschneiderte Winterplane, Liegepl:
VB 65.000,- DM Tel. 0441/382176

EXPEDITION.

J. H. Müller
Schneidermeister
Berlin SW, Friedrich-Str. 20.
Specialität: Anfertigung von Segel-Anzügen in Achtblauen Stoffen, in eleganter und geschmackvoller Ausführung.
Solide Preise.

Neu: Seglermützen
in verschiedenen Mustern, äusserst praktisch, Berlin, Alte Schönhauserstr. 26.
Paul Köppen.

Heinrich Miersch
Berlin W, Friedrich-Strasse 66
empfiehlt Englische Regenröcke nach Maass in einfach und doppelt gummirten Stoffen von M. 15—50.
Bitte Firma und Hausnummer zu beachten.

Adressen Museumshäfen (MH)

MH Carolinensiel Hinrich Siebelts, Am Hafen Ost 8, 26409 Wittmund 2, 04464/456 (d.)
MH Oldenburg Christoph Essing, In den Bergen 13, 27801 Dötlingen-Aschenstedt
Schiffergilde Bremerhaven Hennig Goes, van-Ronzelen-Str. 2, 27568 Bremerhaven, 0471/44502 (d.)
MH Oevelgönne Peter Cordes, Büngerweg 7, 22605 Hamburg, 040/825872 (p.)
MH Flensburg Üze Oldenburg, Herrenstall 11, 24939 Flensburg, 0461/22258
MH Kappeln Axel Strothmann, Wittkiel-Mühle, 24409 Stoltebüll, 04642/2593
Schwimmende Museen Kiel Ernst Hintzmann, Yorckstr. 5, 24105 Kiel, 0431/83723
MH zu Lübeck Bernd Frommhagen, Wagnerstr. 103, 22089 Hamburg, 040/201434 (d.)
MH Rostock Hans-Peter Wenzel, Lessingstr. 9, 18055 Rostock, 0381/405242 (d.)
Traditionshafen Bodstedt Eckehard Rammin, Dorfstr. 8, 18356 Bodstedt, 038231/4414 (p.)
Strolsunner Klüverboom Commün Walter Ribbeck, Georg-Ewaldstr. 5, 18437 Stralsund, 03821/297397 (d.), 495729 (p.)
MH Greifswald Dr. Reinhard Bach, Haus 9, 17498 Klein Petershagen, 03834/882360 (d.)
Berliner Schiffahrtsgesellschaft, Karl Manfred Pflitsch, Bambergerstr. 47, 10777 Berlin, 030/2138041 (d.)
Oldtimer Schiffer Bodensee Klaus Kramer, Heiligenbronner Str. 47, 78713 Schramberg, 07422/6660 und 8113