PIEKFALL

Mitteilungsblatt für die Freunde des Gaffelriggs № 54

WARNEMÜNDER JOLLE - KONSTRUKTION UND BAU

SONDERTEIL SCHOKKER

HISTORISCHER RÜCKBLICK : WATT UND ELBE

STABILITÄTSFRAGEN

AUS EUROPÄISCHEN MUSEUMSHÄFEN

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
Hannes Seifert (Redaktion)
24248 Mönkeberg, Seeblick 2, T. 0431/231728
Gerlinde Todsen (Redaktion)
20251 Hamburg, Winzeldorfer 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

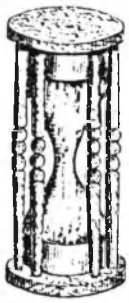
TEXTGESTALTUNG
Geschichten usw. : 40 Anschläge pro Zeile
Abstand: Eine Zeile bei 30 Zeilen pro Blatt
Termine, Einladungen, Angebote, Gesuche :
Möglichst als Original, Formate wie oben
Private Angebote und Gesuche sind kostenlos, der Abdruck von Fotos in dieser Sparte erfolgt nur gegen Kostenübernahme

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 auf chlorfrei hergestelltem Papier gedruckt bei der Druckerei Renate Tribbe, 25436 Moorrege

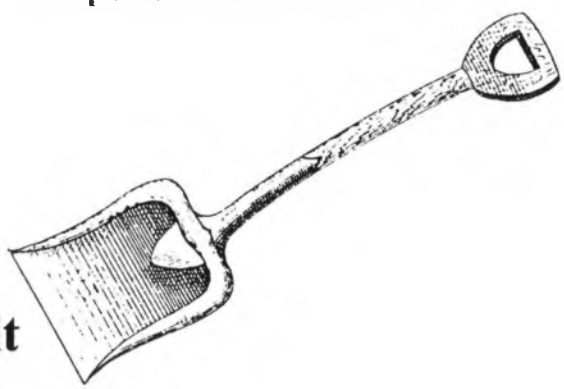
EINSENDUNGEN BITTE NUR AN DIE POSTANSCHRIFT

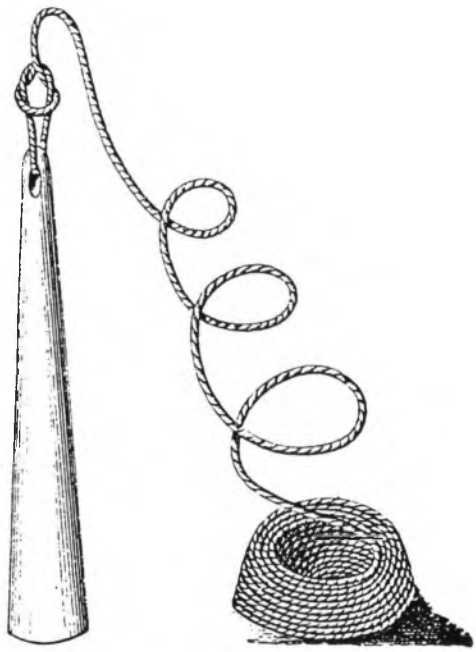
Museumshäfen : Privatsphäre oder Weltanschauung ?



Bisher ging die Redaktion des PIEKFALLs davon aus, daß die Mitglieder der Museumshäfen und die Skipper von Oldtimer-Segelschiffen an allen Informationen, Gedankenaustausch und Veranstaltungen auch überregional interessiert sind; es handelt sich hier um eine Einstellungssache. Leider wurde diese Meinung durch folgenden Vorfall getrübt: Die 1. internationale Veranstaltung der Neustadt-Regatta stand bevor, und die Ziele der Mitverantwortlichen aus dem Museumshafen Lübeck waren hoch gesteckt. Man wollte möglichst viele Eigner erreichen und suchte deshalb die Kooperation mit anderen Museumshäfen, um die Schiffe anzuschreiben und einzuladen. Bei einem großen norddeutschen Museumshafen stieß man dabei auf vollkommenes Unverständnis. Als vorgeschobener Grund wurde der Datenschutz genannt. Es handelte sich hierbei wohlgemerkt nicht um die Adressen der Mitglieder, sondern um etwaige Gäste für die Veranstaltung in Neustadt, die zum ersten Mal stattfand. Wenn die Herausgabe der Adressen nicht gewünscht war, aus welchen Gründen auch immer, wäre doch sicher die Weiterleitung der Einladungen (gegen Erstattung der Portokosten) möglich gewesen. Es gab jedoch keinerlei Unterstützung. Es ist zu hoffen, daß es sich hier um einen Einzelfall handelte und auch künftig die Solidarität zwischen den Interessierten großgeschrieben wird. In diesem Sinne Mast- und Schotbruch und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel. ***G.T.***

TITELFOTO: Die virusverwandte Gaffelszene repräsentierte *Ida ut Glückstadt* beim ersten Elbe-Treffen des "Freundeskreises Klassischer Yachten" hinter der Rhinplatte. Foto: Klaus Kramer





Inhalt

Impressum	2
Nicht nur Redaktionsmeinung	3
Vom Bau einer Halbjolle	4
De Warneminner Tweismacker	7
Was unsere Leser so bewegt	11
Zehn Jahrhunderte Hanse-Stade	12
Platt nach Neuwerk	14
Klar zur Wende - Rum	15
Klassisch in Glückstadt	16
Nur kein Neid	17
HHGeburtstag zum 805. Mal	18
Schwedische Parallelen	19
Schokker ohne Schwerenot	20
Risiken der Überwattfahrt	26
Zur Bunten Kuh nach Holland	28
Consumptibilien im Nikolai-Fleet	29
Termine bis zum Saisonbeginn	30
Stabilitätsfragen und -antworten	31
Von Teufelsbrück nach Cuxhaven	34
Aus europäischen Museumshäfen	37
Historische Störschiffahrt	42
Der fertige Takelmeister	46
Tiefenlot - Ein Seemann erzählt	48
Für's Bücherschapp	52
Gibst du mir - nehm' ich dir	55
Museumshäfen auf einen Blick	56

Vom Bau einer Warnemünde - Sottrumer Halbjolle

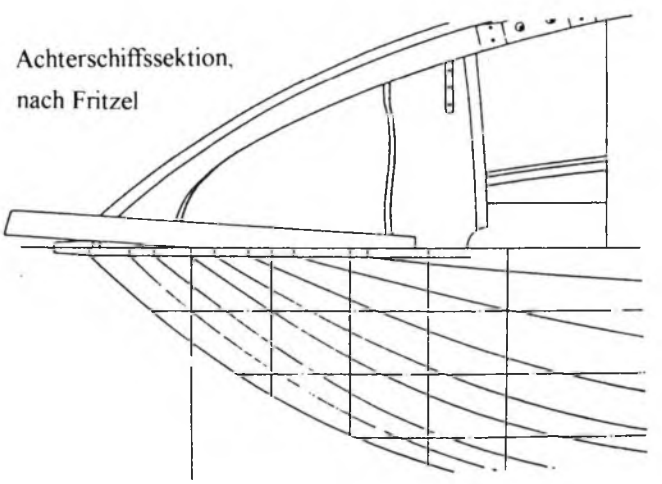
Der unermüdlich bootsbauende PIEKFALL-Autor Fritz Brunner hat ein weiteres Werk fertiggestellt: eine Halbjolle. Sie heißt nicht deshalb so, weil sie vom Wesen her aus Warnemünde, vom Bau her aber aus Sottrum stammt. Es hat vielmehr etwas mit der Größe und der Takelung zu tun. Im Gegensatz zu einmastigen Halb- und Dreiviertel-Jollen ist eine Volljolle größer und zweimastig. Doch lassen wir Fritz von seinen Erfahrungen berichten ...

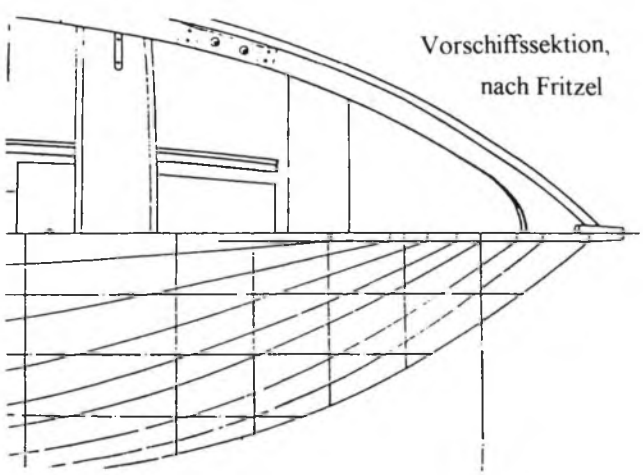
Nachdem ich das Buch von Jochen v. Fircks "Ewer, Zeesenboot und andere ältere Fischereifahrzeuge" (*Hinstorff, Rostock 1982*) gelesen hatte, setzte sich in meinem Oberstübchen der Gedanke fest, es gäbe keine Warnemünder Jollen mehr und ich müßte darum unbedingt eine solche bauen. Das war etliche Jahre vor dem Mauerbruch. Als ich dann 1991 den Alten Strom auf Jollen hin in Augenschein nahm, die Bauvorbereitungen liefen schon, fand ich dort noch eine ganze Menge kleinerer Jollen, die allerdings der Zeit entsprechend hergerichtet waren. Mit Volljollen sieht es anders aus!

Wegen meiner beschränkten Möglichkeiten hatte ich mich zum Bau einer Halbjolle entschlossen. Vorbild ist die im o.g. Buch beschriebene und dargestellte Halbjolle, einfach aus dem Grunde, weil es meines Wissens die einzig bestehende Zeichnung einer Halbjolle ist. Die Maße sind 5,20 x 1,75 x 0,71 Meter, wie bei Holzschiffen üblich gemessen auf Außenhaut bzw. über Außenkante Sponung. Ich hätte die Zeichnung noch einmal durchkonstruieren sollen und in das Unterwasserschiff noch ein oder zwei Wasserlinien einlegen müssen, dann wäre mir beim Anfertigen der Mallen einiges Kopfzerbrechen erspart geblieben.

Mit dem Plankenholz, Lärche, das ich dieses Mal von einer Sägerei in meiner Nähe bezogen habe, bin ich weniger glücklich bedient als beim Heuerbau (*s. PIEKFÄLLE Nrn.* 33,35,36) [1]. Der eine Stamm läuft z. T. über'n Spon, und das Ärgerlichste, die Planken sind nicht gleichmäßig dick geschnitten. Ich wollte die fertigen Planken auf 16 mm halten, muß mich nun aber mit 15 mm begnügen. Wegen des geringen Bedarfs findet man Schnittholz, unbesäumt, von geringen Stärken heute nicht mehr bei den Holzhändlern. Das wäre schon Zufall. Darum ist man gezwungen, ganze Stämme auf eigenes Risiko einschneiden zu lassen.

Leider gibt es über die Maße der übrigen Bauteile so gut wie keine Aufzeichnungen, und so habe ich das Holz für Bodenwrangen, Spanten usw. genommen, wie es bei Booten dieser Größe üblich, wie das Holz erhältlich war oder wie ich es für erforderlich hielt. Letzterer Fall ist immer ein Problem! Ich habe mal ein Kasperle-Theater gebaut. Da hat meine Frau gesagt: "Man sieht, daß du von der Werft kommst." Mir gerät nämlich alles immer etwas reichlich. [2] Schließlich habe ich Schiffszimmerei erlernt, und da wird nicht für's Auge gearbeitet, sondern so, daß es hält!





Stumpfwinkliger Sponungsübergang vom Kiel in den Steven

Wie man der Zeichnung entnehmen kann, geht die Sponung vom Kiel kurvenförmig in die Steven über. Ich gedachte, mir das einfacher zu machen, und wählte für den Übergang einen stumpfen Winkel. Das war ein klarer Fall von denkste, denn durch den Dreh, der in die Planke kommt, hebt sie sich an den Enden. Das hätte ich eigentlich wissen müssen, hatte ich doch beim Heuerbau diesen Vorgang ausführlich beschrieben. So haben sich also die Plankenenden 1,5 bzw. 2 cm gehoben. Die Länge des so entstandenen Spaltes beträgt aber nur 15 bis 20 cm. Man sieht wieder einmal, die Alten wußten schon, was sie taten! Natürlich kann man den Übergang winkelförmig gestalten, die Dänen machen das fast nur so, aber dann muß man sich ein Ree [3] oder ein Modell anfertigen. Schwierigkeiten bereitete mir ebenfalls die Beschaffung verzinkter Bolzen für die Stevenlaschungen. Die Durchmesser sind leider so ausgefallen, daß ich die Steven im Unterwasserbereich nur wenig anschärfen kann. Gleiches gilt für den Kiel. Der Vorsteven, Krigg genannt, hat traditionell einen bemerkenswert breiten Außensteven.

Es ist mir nicht gelungen, entsprechend breites Krummholz aufzutreiben. Aus dem gleichen Grunde mußte ich auch auf den großen Radius des Achterstevens verzichten. Darum überlege ich, ob ich mein Erzeugnis nicht lieber als Sottrumer Jolle der Öffentlichkeit vorstellen soll, um den Kritikastern den Wind aus den Segeln zu nehmen.

Die Warnemünder Jollen sind selbstverständlich klinkergeplankt. Dabei kann man immer den oberen Plankenstrak für den unteren der nächsten Planke nehmen. Wenn man aber in den Kimmbereich kommt, wo sich der Drall in den Planken verringert, klappt das nicht mehr. Da muß man also mit dem Ree oder Modell arbeiten. Das Nieten muß ich dieses Mal wohl ganz alleine vollbringen. Das Foto läßt die "Nietakrobatik" erkennen. Über meiner linken Hand, die den Nietzieher hält, ist die Finne des Hammers zu sehen. Der Vorhalter wird mit dem

"Nietakrobatik"

---

[1] Wer keine hat, bitte bei Margot Harder gegen Vorauskasse und Porto bestellen!

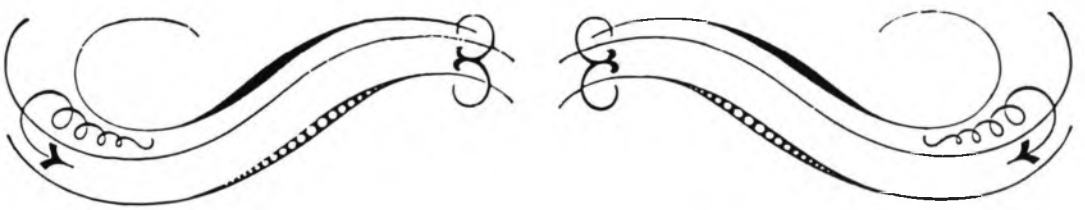
[2] Genauso wie Bootsbaumeister Uwe Baykowski, der sich einen Briefkasten gebaut hat. Dort geht außer Booten, berichten Besucher, alles hinein. (Anm. d. Red.)

[3] Schablone zum Anzeichnen der Planke. An die Spanten geheftet werden auf ihr die Mallkanten der Spanten angezeichnet und mit den Spantnummern versehen. Mit dem Stechzirkel (Passer) überträgt man dort jeweils den größten Abstand der Reekante von der Plankenkante auf das Ree, legt es auf die vorbereitete neue Planke und übeträgt die Maßpunkte in umgekehrter Richtung auf diese Planke. Nach dem Ausstraken der Punkte kann die Planke ausgeschnitten werden.

Oberschenkel gegengepreßt. Bei Anbruch der kalten Jahreszeit waren fünf von acht Gängen angebracht. Wie ich die letzten drei genietet bekomme, mag der Deibel wissen, schließlich kann ich meine Oberschenkel ja nicht umschäkeln.

Die Bodenwrangen wurden so weit möglich eingebaut, als die untersten drei Gänge angebracht waren. Das ist eine große Arbeitserleichterung gegenüber dem vollständig aufgeplankten Boot.
(Fortsetzung folgt)

Fritz Brunner, Lindenstr. 28
27367 Sottrum



De Warminner Tweismacker

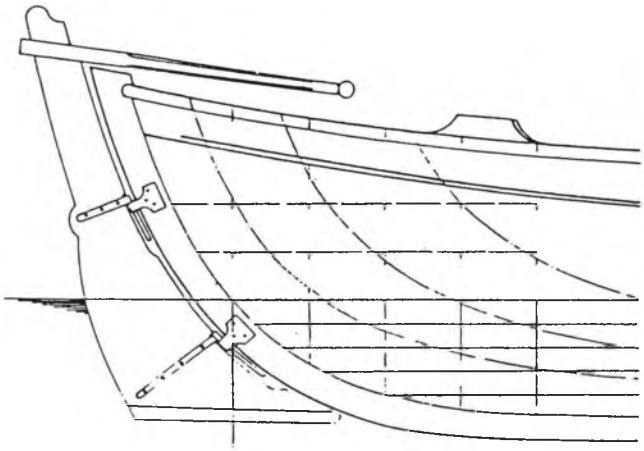
Ein Beitrag zur Dokumentation der Warnemünder Volljolle

Warnemündes Geschichte ist undenkbar ohne seine Fischerei, und diese wiederum ist nicht vorstellbar ohne ihre Jollen. Vom ausgehenden Mittelalter bis in die Neuzeit überdauerte dieser Typ von Segelfischerbooten die Jahrhunderte. Es gab Viertel-, Halb-, Dreiviertel- und Volljollen. In Warnemünde waren hauptsächlich Voll- und Halbjollen vertreten, sprietsegelgetakelte Zwei- und Einmaster. Nach der Jahrhundertwende verlor auch in Warnemünde die Segelfischerei immer mehr an Bedeutung. Die ansehnliche Jollenflotte hatte sich anscheinend überlebt, sie wurde dezimiert, ausgelöscht und nahezu vergessen. Kapitän i. R. Paul Lass erzählte, daß die „Ganzen Jollen" bis etwa 1930 noch ihre eigenen Regatten während der Warnemünder Woche fuhren. Als Sportboote genügten sie jedoch den Ansprüchen nicht. Für Lustfahrten waren die Jollen zu witterungsabhängig und zu unbequem. Das vollständige Bild einer Warnemünder Volljolle vermitteln die wenigen noch vorhandenen Modelle. Bildliche Darstellungen und beschreibende Texte lassen zu viele Fragen offen. Obwohl weitere Nachforschungen bereits sinnlos erschienen, wurden vor einiger Zeit zwei Risse aus den zwanziger Jahren aufgespürt: Der Fritzel-Riß, der die Warnemünder Volljolle mit der ursprünglichen Sprietsegeltakelung zeigt, und der Jacoby-Riß, bei dem aber eine Modifikation mit Hilfsmotor und einer Ein-Mast-Gaffeltakelage versucht wurde.

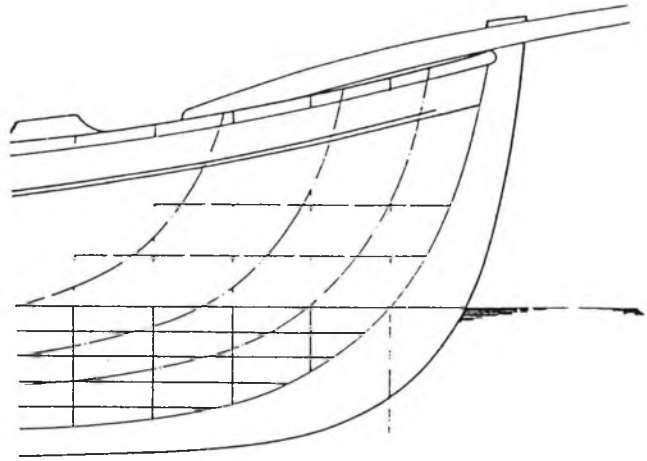
Der Fritzel-Riß soll Gegenstand dieser Betrachtung sein. Um 1922/23 zeichnete der damalige cand. archit. nav. Hugo Fritzel den Riß einer Warnemünder Volljolle. Es läßt sich nicht mehr sagen, ob es sich dabei um eine eigene Konstruktion nach dem Vorbild gehandelt hat oder aber um die dokumentarische Wiedergabe der Linien und Formen eines vorhandenen Bootes. Unbekannt ist auch die Motivation für die zeichnerische Darstellung eines Bootstyps, dessen wirtschaftliche Bedeutung als Gebrauchsfahrzeug infolge der Motorisierung immer stärker zurückging. Der Riß hat den Charakter der Einmaligkeit, denn weder der professionelle noch der nebenberufliche Bootsbauer arbeitete zu jener Zeit nach Zeichnung, sondern nach Überlieferung und Erfahrung. Bestenfalls war eine Faustskizze mit den Längenangaben in Fuß und Zoll sowie die Angabe des Verwendungszweckes, „Fischjolle" oder „Sandjolle", erforderlich.

Ein Riß ist keine Bauzeichnung, man kann ihm keine Aussagen über zu verwendendes Material, über seine Abmessungen und bestimmte Konstruktionsdetails entnehmen, außer, daß auf Balkenkiel zu bauen sei.

In diesem Zusammenhang sei auf den Bedeutungswandel eines Wortes hingewiesen: Wegen des Balkenkieles ordnete der frühere Bootsbau die Jollen den Kielbootstypen zu, während auf Sohlenkiel oder Bodenplanke gebaute Fahrzeuge „Boot" oder „Kahn", auch „Prahm" genannt wurden. Diese mußten unter Segel mit einem Seiten- oder Mittelschwert gefahren werden. Heute



Achterschiffssektion, nach Fritzel



Vorschiffssektion, nach Fritzel

bezeichnet man dagegen Segelboote, die auf Sohlenkiel (z. B. Pirat) oder als Schale gebaut und mit einem Mittelschwert ausgestattet sind, als Jollen.

In Silhouette und Form kommt unser Riß anderen älteren Darstellungen (Rogge, Simonsen) sehr nahe. Mit seiner spitzgatten Form war dies der Typ des Strand- oder Brandungsbootes. Auch in anderen Linien und Formen folgte er den besten Bautraditionen des Nordwestens unseres Kontinents. Der Spantriß weist das vorgestellte Boot als Fischerjolle aus, die bei einer Wasserlinienlänge von 6,44 m eine theoretische Spitzengeschwindigkeit von 11,4 km/h = 6,1 sm/h erreichen konnte. Wenn auch als sicher gelten darf, daß diese Jolle als Verdränger (Gegensatz: Gleiter) die Grenzgeschwindigkeit nie ganz erreichen konnte, so wurde sie doch zu ihrer Zeit, auf Kursen um 90 und mehr Grad zum Wind, als schneller Raumläufer gerühmt.

Es war üblich, die Jollen im Drei-Mann-Besatz zu segeln, eine Federzeichnung Rogges läßt erkennen, daß sie auch von Frauen geführt wurden. Bei manuellem Antrieb war eine Besatzung von elf Personen möglich. Darauf weisen die Anzahl der Duchten, davon drei feste, und die fünf Dollenlagerpaare hin. Das Ruder war abnehmbar und wurde mit zwei Ösen und Fingerlingen am Achtersteven angehängt. Die Kursstabilität wurde durch den 15 bis 30 cm hohen Balkenkiel gewährleistet. Die Schwimmlage in der Konstruktionswasserlinie wurde durch die Zuladung von 300 bis 500 kg Ballaststeinen erreicht.

Volljollen maßen zwischen 21 und 24 Fuß Länge über Alles. Bei der Umsetzung in das metrische Maß können aber Differenzen auftreten, da im alten Deutschland nicht Fuß gleich Fuß war. So maß der preußische Fuß 31,385 cm, der mecklenburgische 28,6 cm und der hamburgische 28,46 cm. Gemeinsam ist allen offenen alten Ostseetypen, daß sie eine Länge über Alles von 24 Fuß preußisch = 7,53 m kaum überschritten. Mit 7,55 m hatte Fritzel etwa das Maximum erreicht. Fahrzeuge dieser Größenordnung zeigen in der Regel ein — der Wellenlänge der Ostsee (von Kamm zu Kamm etwa 7,0 m) und der inneren Mechanik der Wellenformation entsprechend — gutes Seegangsverhalten. Hier sehen wir uns deutlich einem vor unzähligen Generationen empirisch gewonnenen Erfahrungswert gegenüber. Aus den unterschiedlichen Längenangaben dürfen wir schließen, daß bei einem Neubau rein praktische Erwägungen dominierten. Gemäß der alten Regel „Länge läuft" konnte die Differenz zwischen 21 Fuß pr. = 6,59 m und 24 Fuß bei längeren Reisen schon von Bedeutung sein, ein Unterschied in der Wasserlinienlänge von einem Meter konnte ein Etmal von rund 12 sm plus oder minus bringen.

Die robuste Bauweise dieser Jollen läßt der Riß nur ahnen. Deshalb sei sie hier in groben Zügen skizziert. Der gut dimensionierte lange Balkenkiel wurde bereits erwähnt. Interessant ist die Kiel-Steven-Verbindung, von der es verschiedene Varianten gab. Für die Warnemünder Jolle fanden sich: Jacobus Darstellung aus dem Jahre 1920, ein in Binnen- und Außenkiel geteiltes Bauelement mit aufgesetzten Steven und Stevenknie. Wolfgang Rudolph zeigte einen Balkenkiel, dessen Verbindung mit dem aufgesetzten Steven durch Hakenlasche und langes Blatt hergestellt wurde. Joachim v. Firks stellte diese Verbindung mit kürzerem Kiel und langherumgezogenem, in senkrechtem Stoß angelaschtem Steven dar. Im Stil der hölzernen Segelschiffe wurden Bug- und

Heckband verwendet, aber in der Zeichnung wird das für diese Bauart notwendige Kielschwein vermißt. Zu den Längenverbänden sind weiter die 18 bis 20 mm starken Planken zu zählen, die in Klinkerbauweise verarbeitet wurden: Je Bordseite sieben breitere oder neun schmalere, von denen der Kiel-, der Kimm- und der Schergang stärker als die anderen waren. Zum System der unteren Gurtung gehörte binnenbords der Kimmweger, auf dem die Fußbodenbretter auflagen. Zur oberen Gurtung zählten nach dem Schergang der Dollbaum und der Dollbord oder Schandeckel. Als Querverbände wurden bis zu 14 Bodenwrangen mit Auflangern, feste Sponten sowie drei feste Duchten verwendet. Als Baumaterial wurde hauptsächlich Eiche, von der unteren Gurtung aufwärts auch Fichte, für die Beplankung eingesetzt.

Der Segelriß zeigt eine Sprietsegeltakelage, die als weitere Warnemünder Besonderheit gelten darf, wenn auch ihr Verbreitungsgebiet an unserer Küste von westlich des Darß bis zur Insel Poel angesehen werden muß. Aber als „Warnemünder Jolle" hat dieses Boot einst Legende gemacht. Die Jollen, die hier zwei Sprietsegel führten, wurden „Tweismacker" genannt. Die heute kaum noch bekannte Bezeichnung „Smack" bedeutet nach Wossidlo 1. kleines Segelfahrzeug und 2. viereckiges Segel, sie ist nach Reich/Pogel niederländischen Ursprungs. Die Volkskunde zog aus der lokalen sprachlichen Eigenart, aus der Besonderheit ihrer Bekleidung, dem Baustil und der Einrichtung ihrer Häuser den Schluß, daß die frühen Bewohner Warnemündes, nach der Vertreibung oder Vernichtung der Wenden, hauptsächlich einer Volksgruppe des friesisch-holländischen Raumes angehörten. Fast ebenso lokalisiert ist ihre Art zu takeln: „Klüver — Grotsmack — Lüttsmack".

Die Schiffahrtsgeschichte bezeichnet die niederländischen Küstenprovinzen als Ursprungsgebiet der Sprietakelage. Den ersten Nachweis vermerkte der Historiker Heinsius für das Jahr 1420, und er bezeichnete das Sprietsegel als Hauptbestandteil der Bojertakelage. (Der Bojer war ein berühmter niederländischer Schiffstyp). Albrecht Dürer skizzierte die Sprietsegeltakelage 1520 im Antwerpener Hafen.

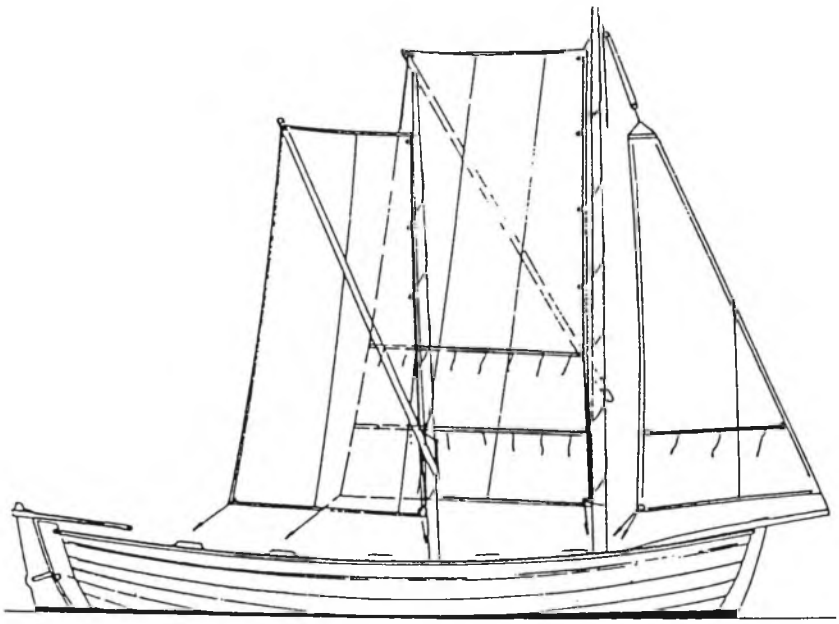
Die Maler und Kupferstecher der Niederlande haben eine Vielzahl von Darstellungen verschiedener Schiffstypen mit Sprietakelage hinterlassen, die Segel sowohl mit steil aufsteigendem als auch mit horizontal geschnittenem Oberliek zeigen. Ab Mitte des 16. Jahrhunderts wird uns ein ausgeklügeltes Taklungsprinzip vorgestellt. Dazu gehören das Sprietsegelfall, die Sprietauf- und beiholer, die Niederholer und Geeren, eine mit Stogreitern angeschlagene Fock und Preventer, die die vom Vorsegel eingeleiteten Kräfte aufnehmen. Eine Takelage, die auf der Erfahrung von Generationen beruht, die aber bei zunehmender Größe der Fahrzeuge keineswegs leichter zu handhaben war, als eine vergleichbare Lateinertakelage. Folgt man den Linien: Fockvorliek-Oberliek des steilgeschnittenen Großsegels, dem Großachterliek und den Unterlieken, so ergibt sich die Silhouette des Lateinersegels. Die Unterteilung dieser großen Segelfläche in zwei Arbeitssegel war der Anpassungsmöglichkeit der Fahrzeuge an Wetterveränderungen sehr dienlich.

An der deutschen Ostseeküste fand das Sprietsegel in den verschiedensten Kombinationen Verbreitung, jedenfalls von Schleswig bis zur Oder. In den Skizzenbüchern Caspar Dovid Friedrichs finden sich Beispiele für den Stil der vorpommerschen Taklerei. Im rügisch-sundischen Gebiet waren zweimastige Fahrzeuge mit einem kürzeren Vormast und dem längeren Großmast ausgerüstet, nicht immer wurde Fock oder Klüver gefahren. Die Gesamtsegelfläche der Warnemünder Volljolle betrug 22,5 qm an unverstagten Masten. Davon entfielen auf den Klüver 4,0 qm. Mit Hilfe eines einfachen Bindereffs konnte dieses Segel auf etwa 2,5 qm verkleinert werden. Das Klüverfall war als doppeltes Jolltau (einfache Talje) geschoren. Um die für die gute Streckung des Vorlieks nötigen Kräfte besser aufnehmen zu können, war der Klüver mit einem Kopfbrett versehen. Noch Fritzel war außerdem ein Sturmklüver mit 1 qm Fläche vorhanden.

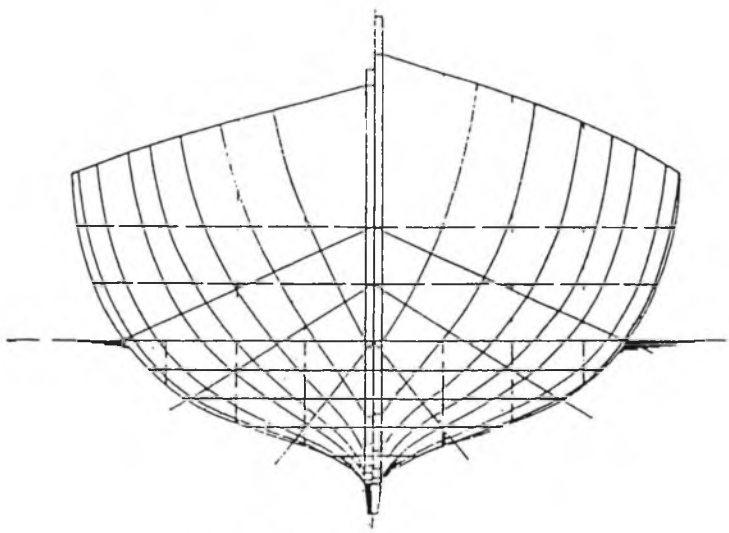
Das Großsegel wurde mit 11 qm vermessen. Sein Vorliek wurde mit einer Reihleine am Mast angeschlagen. Die Führung des Großfalls ist nicht deutlich, da aber selbstangefertigte Pfahlmasten benutzt wurden, ist das Fall sicherlich über einen angestroppten Block geleitet worden. Nach dem Setzen des Großsegels konnte das Vorliek mit einem Halsstrekker straff durchgesetzt werden. Zwei Bindereffleisten ermöglichten es, die Großsegelfläche auf 9,0 bzw. 7,0 qm zu reduzieren, dem entsprach auch die Länge der Großspriet. Die Schotführung ist nur angedeutet, um aber die 11,0 qm auf die Dauer sicher im Griff zu haben, wird die Großschot zweipartig (wie bei Vorsegeln) über Klampe oder Belegnagel gefahren worden sein. Bei einer Windgeschwindigkeit von 7 m s (4 Windstärken nach der Beaufortskala) wirkte eine Gesamtkraft von 45 kp am Großsegel.

Das Besansegel maß 7,5 qm und weist hier, im Gegensatz zu anderen Darstellungen, keine Reffleiste auf. Fall- und Schotführung sind wiederum nicht deutlich dargestellt, man wird ähnlich wie beim Großsegel verfahren sein. Die Besanspriet wurde offenbar mit einem Aufholer durchgesetzt, um ausreichend Spannung in den Lieken zu erzielen.

Die Smacken wurden aus Längsbahnen meist selbst genäht. Sie wiesen seit der Mitte des 19. Jh. ein horizontales Oberliek auf und fuhren die Großspriet backbords und die Besanspriet steuerbords. Als sogenannte Schotensegel wurden sie auch ohne Giekbaum, mit losem Unterliek gefahren. Das war recht nützlich.



Segelriß nach Fritzel



Spantriß nach Fritzel

Warnemünde Volljolle auf dem Alten Strom. Hauptabmessungen nach Fritzel:

Länge über Steven:	7,55 m
Länge zwischen den Loten:	6,44 m
Breite:	2,20 m
Tiefgang:	0,50 m
Freibord:	0,60 m
Klüver:	4,00 qm
Großsegel:	11,00 qm
Besan:	7,50 qm
Gesamt:	22,50 qm
Sturmklüver:	1,00 qm

Die Segel konnten leicht am Mast aufgetucht werden und hinderten nicht bei der Arbeit am Netz, beim Sandladen oder beim Steinfischen.

An unserem Riß ist die Vorderlastigkeit des Segelplanes nicht zu übersehen. Dadurch, daß bei einer solchen Maststellung der Gesamtsegelschwerpunkt etwas zu weit vorn lag, werden die Am-Wind-Eigenschaften unter vollem Zeug nicht sonderlich gut gewesen sein. Diesbezüglich ist die Bedeutung der Überlappung zwischen Großsegel und Besan schwer einzuschätzen. Bei zwingender Notwendigkeit wurde der Klüver geborgen, und die Reffs konnten als Trimmhilfen genutzt werden. Das mußte sich beim Aufkreuzen positiv auswirken. Es gibt viele Hinweise, daß in der Praxis der Großmast mit etwa 10 Grad und der Besanmast gar mit 18 Grad nach achtern getrimmt wurde. Dafür gab es zwei gleich wichtige Gründe: Der Gesamtsegelschwerpunkt wurde durch den Mastfall günstiger verlagert, und die Großsegelspriet konnte bei der Wende ungehindert auf die neue Leeseite übergehen, wenn ein Reff eingebunden war. Erfahren wir jedoch, daß diese Jollen äußerst hart gesegelt wurden, dann scheint das Reffen die zuletzt ergriffene Maßnahme gewesen zu sein. „Das wurde ganz verschieden gemacht. Jeder Eigner verfuhr nach seinen Erfahrungen und eigenem Ermessen", kommentierte Kapitän Loss, auch bezüglich der unterschiedlichen Darstellungen, die es von der Warnemünder Volljolle gibt.

Mit der Vorstellung dieses alten Risses kann und soll nicht bewiesen werden, daß die Volljolle ausschließlich diese Abmessung und Form gehabt hat. Der bereits eingangs erwähnte Unterschied zwischen Fischjolle und Sandjolle bezog sich auf mögliche andere Spantformen und die damit eng im Zusammenhang stehenden schärferen oder fülligeren Wasserlinien.

Hier und da hat es auch unterschiedliche Stevenformen gegeben. Der aus einem Kreisbogen kommende, fast gerade, leicht ausgestellte Vorsteven und zum anderen der aus einem stumpfen Winkel aufsteigende, dann kräftig gerundete, wenig eingezogene Vorsteven sind Beispiele dafür. Beide hatten Vorbilder im holländisch-friesischen Raum, wie zahlreiche Darstellungen niederländischer Radierer belegen. Dennoch können auch skandinavische Einflüsse nicht völlig ausgeschlagen werden. Als das charakteristische Erkennungsmerkmal der Warnemünder Volljolle bleibt also nur die Art zu takeln: „Klüver — Grotsmack — Lüttsmack". So konnte man sie vom Kalmar-Sund bis zum Kattegatt.

KLAUS STÄCKER

LITERATUR

Barnewitz, Friedrich, Geschichte des Hafenorts Warnemünde, Rostock 1925

Eich, Lothar / Wend, Johannes, Schiffe auf druckgraphischen Blättern, Rostock 1980

Firks, Joachim von, Ewer, Zeesenboot und andere ältere Fischereifahrzeuge, Rostock 1982

Heinsius, Paul, Das Schiff der hansischen Frühzeit, Weimar 1956

Neukirchen, Heinz, Geusen, Berlin 1980

Reich, Konrad / Pagel, Martin, Himmelsbesen über weißen Hunden, Berlin 1981

Rudolf, Wolfgang, Handbuch der volkstümlichen Boote im östlichen Niederdeutschland, Berlin 1966

Rudolf, Wolfgang, Seegelboote der deutschen Ostseeküste, Berlin 1969

Wossidlo, Richard, Reise, Quartier, in Gottesnaam, Rostock 1951

Der Aufsatz wurde von Fritz Brunner entnommen aus "Beiträge zur Geschichte der Stadt Rostock", Neue Folge, Heft 6 / 1986

Was unsere Leser und Leserinnen so bewegt

Jetzt reicht's ...

... denn es ist nicht einzusehen, warum die hierzulande vertretenen englischen Arbeitsboote teilweise geradezu abfällig als Yachten "beschimpft" werden, bloß weil sie den Bedingungen ihrer Heimat entsprechend erstklassige Segeleigenschaften aufweisen. Der Bootstyp der Cornish Lugger z.B. ist zu einer Zeit entstanden, als hier in Deutschland von Kuttern noch keine Rede war. Mit dem Baujahr 1879 ist die *Good Intent* eines der ältesten Schiffe, und das noch mit seiner ersten Beplankung. Wie bekannt ist, wird mit den Falmouth working boats auch heute noch ohne Maschine nach Austern gefischt und an Fischereiregatten teilgenommen, ein lebendiger Bootstyp also. Folgt man den Ausführungen Herbert Kartings ("Schiffe aus Wewelsfleth, Bd. III, S. 38), so erfährt man, daß der Schiffbaumeister Gustav Junge sich bei seinem Entwurf der ersten "scharfen" Kutter 1883 sogar von den englischen Smacks hat anregen lassen. Bei der Restaurierung ist der seglerische Anspruch neben den musealen Gesichtspunkten hierzulande erst recht spät wiederentdeckt worden. Wie wär's also mit ein bißchen mehr Toleranz, denn den Spruch "Die gehören nun mal nicht hierher!" mag ich gar nicht - weder für Schiffe noch für Menschen. Sonst säßen wir sicher noch auf irgendwelchen Flößen.
Elmar Specht, Elbkutter *Helene*, Drochtersen

Foto: Langreder

Die *Good Intent* wurde 1879 in Mevagissey (Cornwall) als Mevagissey Lugger (oder Cornish Lugger) gebaut. Die Form stammt ursprünglich aus dem Anfang des 19 oder Ende des 18. Jahrhunderts. Das Boot war zweimastig getakelt mit Klüverbaum und Papageienstock, bis zum ersten Mast eingedeckt, sonst offen, und wurde zum Heringsfang eingesetzt. Heute, wahrscheinlich seit den dreißiger Jahren, fährt *Good Intent* ein einmastiges Gaffelrigg mit ca. 85 Quadratmetern Segelfläche am Wind, ihre Maße sind 11,80 x 3,60 x 1,65 Meter. Seit 1976 hat sie einen deutschen Heimathafen, wurde damals umfangreich restauriert und gehört jetzt dem Hamburger Jürgen Osbahr.

Leserbrief eines Literaturkritikers

Liebe Redaktions**crewmembers** (wenn schon, denn schon).

Zwei von der Piekfall-Redaktion bevorzugte Wörter sind "crew" und "Rigg", die in der Berufsschiffahrt kaum in Gebrauch waren, in der Kleinschiffahrt und Fischerei überhaupt nicht. "Crew" gehört zum Sprachgebrauch der Marine und der Yachties. Wir sagten "Besatzung", "Mannschaft" oder "die Gäng". Vom letzten Begriff waren die sogenannten Offiziere ausgeschlosseen. "Rigg" und "aufriggen" wurden in der deutschen Schiffahrt ebenfalls selten benutzt. Wir sagten "Takelage", "Takelung". Das Schwergutgeschirr wurde "aufgetakelt" oder "aufgebracht". Das Wort "Takelung" hat sogar Eingang in die osteuropäischen Sprachen gefunden.

Doch zum Heft: Es wäre zweckmäßig, wenn die Beiträge nicht nur mit dem Namen der Verfasser sondern auch mit deren Anschrift gezeichnet würden. Dann könnte man sich bei Fragen direkt an sie wenden. Z.B. in dem Aufsatz über die Bark "Amazone" auf Seite 7 liest man über den noch in der Talje hängenden Steuerbordanker ".... ehe er mit dem Fischtakel, dem langen starken Tau an der Innenseite des Innenklüvers noch untätig hängend (?) an Deck gehievt wird." Das verstehe ich nicht, schließlich habe ich ein solches Ankermanöver noch nie mitgemacht.

Weil ich beruflich der Binnenschiffahrt verbunden gewesen bin, hat mich "Kähne unter Segeln" sehr erfreut. Darum habe ich den Freunden gleich einige ältere Ausgaben vom Piekfall mit Artikeln von Binnenschiffahrtsangelegenheiten hingeschickt.

Das Schicksal des Ewers "Hermann" war vorauszusehen. Wenn man ihn in einer Halle als Anschauungsobjekt aufstellen will, dann braucht man für die Planken doch kein Eichenholz zu nehmen. Da kann man Kiefern- oder Fichtenholz nehmen. Das wird ja doch übergemalt.

Übrigens, Leserbriefe sind immer interessant. An so mancher Publikation sind sie das einzig Lesenswerte.

Mit sommerlichen Grüßen

Euer Fritz (Brunner)

1000 Jahre Stade - 14. Hansetag
Die "Hansekogge" feiert mit

Tanzten wir auf zwei verschiedenen Hochzeiten?

Kann schon sein, aber eines ist sicher: Die Braut war die Gleiche! Die "Braut" hatte sich gar fein herausgeputzt. Man sah ihr die 1000 Jahre kaum an. Ich meine die ehrwürdige Hansestadt Stade, die erstmalig anno 994 erwähnt wurde.

Und die verschiedenen Hochzeiten? Ich sollte "Stallwache" auf der "Hansekogge" machen, als diese zusammen mit der "Ubena" aus Bremerhaven dem Stader Hafen einen Hauch hanseatischer Tradition verleihen sollte. Im Hafenbereich war eine gar mittelalterliche Kulisse aufgebaut - nein, das ist ein falsches Wort! Schulmeister Joachim Fielitz und die "barmherzige Schwester" Anja Hühnke-Dobert hatten eine Szenerie hervorgezaubert, die mittelalterliches Leben und Treiben anschaulich machte.

Die andere Hochzeit dagegen war das Spektakulum, veranstaltet von denen, die vorgeben, das "Beste am Norden" zu sein. Das Thema dieser Veranstaltung hieß laut TV-Vorschau: "1000 Jahre Stade. Live." Immerhin waren an die 1000 Stader beteiligt, als Gotthilf Fischer sie singen und schunkeln ließ. Bei "Schwarzbraun ist die Haselnuß..." hätte der N3 die 3 1/2 Silberlinge für Heino als Vorsänger getrost investieren sollen! Daß Gotthilf dem offenbar einzigen prominenten Stader, dem "DAS"-Koch Rainer Sass, mehrere Gurkenhäppchen mit Lachstartar klaute, hatte genauso wenig mit der Hansestadt Stade zu tun, wie der Liedermacher Heinz Rudolf Kunze, der die Preisverleihung für eine Reise nach Malaysia einrahmte. Warum war Thomas Kühn und das NDR-Team nur so kurz am Hafen gewesen, wo Erbauliches und Nahrhaftes, Unterhaltsames und Lehrreiches miteinander wetteiferten?

Joachim und Anja hatten mit viel persönlichem Einsatz die verschiedensten Gruppen eingespannt, den engen Rahmen, den das Stader Hafengelände nur hergeben kann, mit einem anmutigen Bild zu füllen. Das Technische Hülfswerk hatte eine Palisade gebaut, deren Eingänge von Pfadfindern vom Stamme Hasko rund um die Uhr bewacht wurden. Reepschläger waren bei der Arbeit und ein Schmied - vielmehr ein englischer "blacksmith" - gab mit Handblasebälgen seinem Feuer den nötigen Wind. Auch wenn die Wikinger mit Burghard Pieskes "Wiking Saga" eine gehörige Reise mit der Zeitmaschine in die Zukunft zurückgelegt hatten, und Met in der Hansezeit eigentlich schon "mega-out" war, konnte man sich an spinnenden Frauen und deren Gewändern ebenso erfreuen wie an den Landmännern, die mit Dreschflegeln auf total plattgeklopptem Stroh herumdroschen, die Hocke aus sechs handgebundenen Hafergarben aber tunlichst verschonten, da solche in modernen Zeitläuften doch eine Rarität ersten Ranges sind. Eine Handarbeitsgruppe hatte Kittel der Hansezeit in großer Zahl hergestellt und damit das Arbeitsvolk am Kai ebenso ausgestattet wie Bettler, die nach glaubwürdiger Aussage des Schulmeisters in der alten Hansestadt mit 20-25% einen nicht zu unterschätzenden Anteil an der Bevölkerung hatte. Dem augenfälligen, aber sicher auch hartnäckigen Charme von Anja war es zu verdanken, daß die Besucher und -Innen sich mit den neuesten Creationen der Stader Couture ausstaffieren konnten, wobei es äußerst verwunderlich war, daß keine der Trägerinnen dieses kleidsamen Modells der Nachbarin, die ein gleiches trug, die Augen auskratzte. (Offenbar hatte das Mittelalter andere Probleme!) Der "Pommes-Look" kam dadurch zustande, daß Anja bei der Stader Saatzucht nach Jutesäcken fragte. Als sie die Frage nach der Stückzahl mit "So um und bei vierhundert" beantwortete, wurden die Gesichter auf der Gegenseite immer bleicher und länger. Es kam aber nicht zur befürchteten Ohnmacht, und mit Hilfe diverser Zweigstellen wurde die gewünschte Anzahl von "Roben" bereitgestellt. (NB: Jutesäcke werden in unseren Breiten fast mit Gold aufgewogen!)

Die Aussage "Keine Hansestadt ohne Hafen" ist natürlich ebenso falsch - siehe das alte Soest in Westfalen - wie hilfreich. In dem kleinen Hafenbecken von Stade lagen an der Stadtpier in buntem und z.T. auch anachronistischem Durcheinander neben einem Wikingerschiff eine alte Schmack, die "Gesine von Papenburg", die Elbewer "Heinrich von Lühe" und "Wilhelmine von Stade", eine Torfmutte, zwei "Stintfänger", die aber nicht fündig wurden und - last not least - die beiden Hansekoggen, die sich eher unbeabsichtigt - mal wieder - aus dem Weg gingen. Sie begegneten sich aber noch in der Schwingeeinfahrt. Die "Ubena" lag bis zum 07. Mai und war

Platzhalter für die Kieler "Hansekogge", die infolge eines E-Schadens auf der braven "Gotland" erst zwei Tiden später kommen konnte. Mit Hilfe des Stader Schleppers "Meta" am Bug und eines DLRG-Flitzers am Heck wurde die Kogge an die Pier gebracht. Übrigens ist eine Kogge ein Schiff, auf das man an der Pier auch bei 2.90 m Tidenhub jederzeit problemlos Zugang hat, wenn man nur bereit ist, die Gangway vom Setzbord (Hochwasser) zum Kastell (Niedrigwasser) umzusetzen. Jung und Alt erfreuten sich beim "Open Ship" der alten, gediegenen Bauweise dieses ehrwürdigen Fahrzeuges. Bratspill, Rah, Mast und Pinne ("Ist da kein Ruder dran? Die geht ja so leicht!") waren die meistgefragten Dinge. Das "Schaufenster" mit dem Steinballast wurde ebenso bestaunt, wie unsere Aussage zwar mißtrauisch überdacht, aber schließlich doch geglaubt wurde, daß früher für die Mannschaft keine Kojen, geschweige denn Kabinen, vorhanden waren. Unser "Non olet" erfreute Jung und Alt. Als ein Besucher es einen "Donnerbalken" titulierte, mußte ich allerdings korrigierend einschreiten.

In ca. 5 Stunden "Open Ship" schleusten wir leicht 3-4000 Besucher durch. Die "armen" Schüler von Joachim mußten mit ihm gemeinsam unsere Kogge mit schweren (?) Säcken beladen, wobei verschiedene Techniken zum Einsatz kamen, einerseits das Laden "von der Schulter" und schließlich das "Löschen" mit "Ladegeschirr" und Gangspill. Sie bestätigten freudig, daß sie ihren "Chef" noch nie so arbeitsam gesehen haben.

Das "Leichtern" wäre für die "Hansekogge" gar nicht nötig gewesen, sie schwamm schon längst, als die "Gotland" noch fest im Mud lag. Die "Meta" zog sie ins enge Fahrwasser, wo sie sich die Pocken vom Bauch kratzen konnte. Der Schlepper nahm dann die "Hansekogge" auf den Haken, wieder mit der DLRG als achterlicher "Genußbremse". Leider ist der alte Treidelweg zum In-den-Hafen-bringen von Schiffen dieser Art nicht mehr in der vollen Länge nutzbar. Pferde jedenfalls waren noch vorhanden.

Es war ein tolles Erlebnis und den Organisatoren gehört ein herzliches Dankeschön - und es ist sicherlich nur allzu verständlich, daß ich Anja herzhaft um den Hals fiel.

Wir machten uns mit dem Auto auf den Rückweg, erwischten den Schleppzug noch am Schwingesperrwerk, wo die Schleppfahrzeuge getauscht wurden. Als wir auf der Fähre Wischhafen-Glückstadt die Elbe querten, sahen wir zunächst das Gespann "Gotland/ Hansekogge" als Pünktchen in der Ferne. Als wir anlegten, war der Mast der Kogge schon querab von Glückstadt. Sie ritt mit der Tide sicher gute 12 kn "bergab".

Nun kann ich das Band mit der N3-Aufzeichnung getrost löschen und dafür meinen Videofilm aus Stade überspielen.

HanS.

Knall in Stade - Hafenfest gefährdet ?

Kurz vor dem festlichen Abschluß des zweiten Teils der Jubiläumsfeiern "1000 Jahre Stade" flatterte Joachim Fielitz die Hiobsbotschaft auf den Tisch: Stadtdirektor Jürgen Schneider entließ den Organisator des maritimen Programms aus seiner Verantwortung. "Unvertretbar" sei die Art und Weise seiner Zusammenarbeit, macht ihm der Verwaltungschef zum Vorwurf. "Wilhelmine"-Skipper Fielitz hatte als Fachmann in der Traditionsschiff-Szene nicht nur eine beachtliche Zahl schöner alter Segler und Dampfer in die Hansestadt geholt, sondern auch mit seinen ehrenamtlichen Helferinnen und Helfern für eine als gastfreundlich und stimmungsvoll gelobte Atmosphäre gesorgt. Für das Bürgerfest vom 2.-4. 9. sind schon jetzt 44 Oldtimer angemeldet. Nach der ersten Enttäuschung über den Ausschluß des Ansprechpartners wollen die Segler nun wissen, wer für ihre Fragen zuständig ist, zumal es in dem engen Becken der Schwinge keinen Hafenmeister gibt. Als Hintergrund der Regieanweisung von oben wurden Unstimmigkeiten zwischen Fielitz und dem Jubiläums-Gesamtmanager und Geschäftsführer des Stadeums, Heinrich Abel, genannt. Von einem Nachfolger für den Konzeptleiter des maritimen Veranstaltungsteils ist bisher keine Rede. In seiner letzten Mitteilung an die Eigner schreibt Joachim Fielitz: "Für Euch hätte ich mich besonders von Herzen gern weiter eingesetzt." ***MK***

Foto: Dieter Teerling

Gesine von Papenburg

Himmelfahrt in Neuwerk

Die Sonne schien warm, der Wind blies kräftig, am alten Anleger in Neuwerk war noch viel Platz am Himmelfahrtstag. Nur drei Platt-bodenjachten waren der Einladung gefolgt und hatten bei herrlichen Ostwind den Weg zu dieser schönen Insel in der Elbmündung gefunden. Die Schokkerjacht REGINA aus Hamburg-Cranz, auf der die Idee zu diesem Treffen entstanden war, sowie die Vollenhovense Boljachten META VON CRANZ und ALRAUN aus Cuxhaven. Von der Elbe, resp. der Pinnau waren aber auch gekommen der eichenhölzerne Jollenkreuzer NIRWANA und das mit Gaffelrigg verzierte Rettungsboot PREKA aus Moorege (die PIEKFALL-Drucker Renate und Peter Tribbe wollten endlich einmal in Ruhe schöne Plattbodenjachten kennenlernen!). Diese kleine Aufzählung bliebe unvollständig ohne die Erwähnung der Hamburger Torfmuttte DELPHIN, die an den Dalben hinter dem Schutzwall festgemacht hatte, deren Besatzung aber keinen Kontakt mit den "kleinen" Plattbodenseglern suchte, sowie einer unbekannten Zeeschouw, die in Nähe des Bauernhafens ankerte. Eigentlich waren aber noch zwei Schiffe mehr da, jedenfalls in Gedanken ihrer Eigner: Die Vollenhovense Boljacht FELIX VOM KÖHLFLEET, deren Eigner den META-Schiffer unterstützte, sowie die Friese Kajuitschouw ZEEHOND, deren Eigner auf der REGINA mitfuhr.

Die angereisten zehn Gaffelfreunde freuten sich trotzdem der neuen und altvertrauten Gesichter und nutzten die sonnigen und abendlichen Stunden zu angeregter Fachsimpelei und der Schilderung interessanter Reisen. So wissen wahrscheinlich die wenigsten deutschen Gaffelfreunde, daß die Vollenhovense Boljacht ALRAUN (8,10m lang, 0,70 m "Tiefgang") auf eigenen Planken einhand schon bis Norwegen und 1992 sogar zum großen Gaffelseglertreffen nach Brest gesegelt war - und natürlich zurück.

Den Rückweg traten REGINA und META VON CRANZ bei frischem Wind von vom mit auflaufendem Wasser schon Freitagmittag an. Die anderen Bootsbesatzungen hofften auf weniger Wind am nächsten Tag. Die Tide reichte dann noch, um bis nach Otterndorf zu gelangen. Die Zeit und die genaue Planung reichte am Sonnabend noch für einen Abstecher in den heimeligen Störarm nach Borsfleth, wo das dort beheimatete Catboot LUISE VON BORSFLETH scheinbar schon auf die beiden Gaffelsegler wartete - eine romantische Kulisse dort vor dem Sieltor, malerischer Sonnenuntergang inklusive. Jedenfalls hatte die Ankunft gleich zweier Plattbodenjachten im Dorf hinterm schützenden Deich scheinbar sofort die Runde gemacht: Zahlreiche Bewohner schauten interessiert auf diese Szenerie, eingeschlossen der LUISE-Eigner, der den seltenen Besuch zu angeregtem Erfahrungsaustausch nutzte. Am Sonntagmorgen verholten sich beide Plattbodenjachten auf den Ankerplatz bei Wewelsfleth, um von dort mit auflaufender Tide zurück nach Hamburg zu segeln - dann leider bei Regen, was der Stimmung aber keinen Abbruch tat.

Bleibt die Frage, warum nicht mehr Gaffelsegler nach Neuwerk gefahren sind. War der Termin doch nicht gut gewählt, oder das Ziel zu weit vom sicheren Heimathafen entfernt? Wer sich angesprochen fühlt, setze sich bitte mit den Initiatoren Heinz Deymann oder mir in Verbindung.

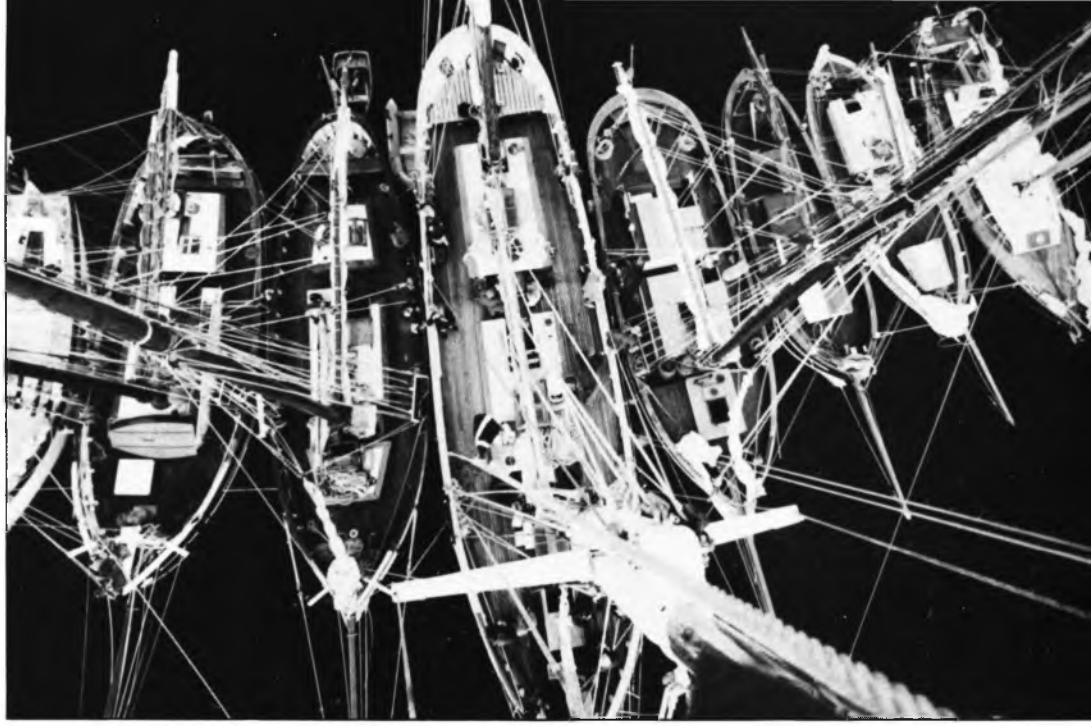
Klemens Wanke

Foto: Heinz Deymann

Mit Osten Wind nach Neuwerk: Meta von Cranz kurz nach der Abfahrt auf der Elbe

Wer kennt die Formen, weiß die Namen? Auf den ersten PIEKFALL-Leser /-Leserin, der/die uns alle Namen dieser Schiffe richtig nennen kann, wartet eine Überraschung!

Foto: Ole Stichling



Klar zur Wende - Rum !

"Wie war's in Flensburg?" - "Schön!"
"Und die Preise?" - "Schön schietig!"
Also war alles wie immer.

Oh nein, das walte Hugo! Immer ist was anders.

Zum Beispiel?
Zum Beispiel die Pressemitteilung am 7. Februar (das Datum spielt wirklich keine ***Rollo***). Darin stand, daß die Rum-Regatta viel zu groß geworden ist und daß alle glücklich sind, daß die klassischen Yachten so viele sind, daß sie ihre eigene Heimat gründen konnten und nun wirklich racen. Zur gleichen Zeit in Glückstadt. Deshalb kamen vorsichtshalber ein paar mehr richtige Gaffler nach Beercastle, damit der Hafen auch total voll war (138).
- Wie immer!

Oder zum Beispiel die Organisatoren. Neuer Vorsitzender des Vereins ist Dieter Grote, Hafenmeister Uli Dölle. Die Anmeldungen nahmen Ilse Oldenburg und Christine Krahmer entgegen, den Überblick hatte Gerd Büker, und für die dummen Sprüche bei der Verteilung der Anti-Preise sorgte Rainer Prüß.
- Wie immer!

Oder die Klassensieger:
Große Fischer - ***Rakel***
Kutter - ***Aurora***
Kleinere Frachtsegler - ***Kaperen***
Dienstfahrzeuge - ***Alvekongen***
Schnelle Repliken - ***Johann Ehlers***
- Also alles wie immer. (Wenn sie dabei sind!)

Die einzig wirkliche Veränderung lag darin, daß die Klasse "Schnelle und modifizierte Repliken" nicht mehr in die Wertung des "schnellsten Schiffes über alles" genommen wurde. So mußte das Publikum denn 27 Minuten warten, bis nacheinander ***Johann Ehlers*** (Gloucester-Schoner von 1983), ***Ly af Kappeln*** (Colin Archer von 1985), Jugendkutter ***Balu*** von 1991, ja sogar ***Ylva*** (Southampton Kutter von 1934), ***Paul-Henrik*** (Lynaes-Kutter von 1993), ***Alvekongen*** (Colin Archer von 1979) und Jugendkutter ***K 10*** (1956) über die Linie gerauscht waren und sich die 8,60 Meter kurze Drivkvase ***Viktoria*** aus Roskilde mit stolzen 90 Jahren ins Ziel bequemte. Drei Stunden vor dem Dreimast-Toppsegel-Schoner ***Albatros***, der die häßliche Schildkröte mitnehmen durfte. Als Wanderpreis für den Letzten.
- Wie immer!

Sein Namensvetter aus Flensburg, die 23 Meter lange See-Tjalk mit Baujahr 1906, die beim Plattbodengeflügel den ersten Platz machte, soll angeblich mit dem Ökelnamen Albert Rost tituliert worden sein. (Günti, paß auf, daß der Punsch da nicht durchläuft, das wäre gegen die Hafenordnung!)

Und nächstes Jahr soll die 16. Rum-Regatta auch wieder stattfinden.
Wann? - Natürlich wie immer! ***MK***

Klassisch in Glückstadt

Eine Initiative von Schwärmern, Freaks, Enthusiasten

Die älteste gemeldete Dame, "Rauna", war eine 81jährige 7KR-Yacht, das kleinste Boot eine offene Fünf-Meter-Gaffeljolle, die gut gerefft über die holperige Elbe surfte. Genügend Wind blies zu diesem ersten Elbetreffen des im Februar gegründeten "Freundeskreises Klassischer Yachten", dem inzwischen mehr als 80 Aktive angehören. So konnten die rund 50 junggebliebenen Veteranenschiffe, teilweise sogar unter Vollzeug, den Zuschauern auf der Hafenmole Segeln in Perfektion bieten. Wie Blitze zischten die 5,5-KR-Pfeile durch die Flotte, zog die Gruber-Yawl ***Peter von Seestermühe*** (ex ***Peter von Danzig***) ihr 18-Meter-Deck durch das Wasser, den langen Großmast wie eine halbgeöffnete Bahnschranke tief abgesenkt. Doch auch die anderen Schmuckstücke aus den Renommierwerften von Abeking & Rasmussen (***Piraya*** von Freundeskreis-Manager Wilfried Horns), Vertens und Hatecke gaben ihr Bestes, um die Bewunderer an Land und an Bord zu beeindrucken. Bei der abendlichen Stärkung mit dem berühmten Glückstädter Matjes konnten dann reichlich Erfahrungen und Informationen über die Zeugen der Yachtbaukunst ausgetauscht werden. Die unerwartet hohe Meldezahl beweist, daß der Freundeskreis den richtigen Kurs abgesetzt hat: "das steigende Interesse an alten Schiffen zu fördern und all jene freundlichen Individualisten zusammenzuschließen, die sich aus Lebensfreude, Leidenschaft oder manchmal auch ein wenig Weltanschauung um den Erhalt bemühen " Dazu wünschen vor allem die Freunde des Gaffelriggs viel Erfolg. ***MK***

Eine bunte Mischung von Traditionsschiffen und klassischen Yachten bis Baujahr 1970 und historisch vorbildliche Nachbauten werden zur VI. Internationalen Veteranenregatta vom 26. bis 28. August in Laboe erwartet. Im Landprogramm: Handwerk, Flohmarkt, Filme, Shanties, Folk, Modellboot-Rennen etc. pp.

"Nur kein Neid" oder "Selbst in Schuld"
Beobachtungen bei der 750-Jahrfeier in Neustadt

Da werden im **PIEKFALL 52/94** auf Seite 37 deutlich lesbar die **1. Internationale Neustadt-Regatta** und Seenotrettungsübungen angekündigt, für Vergeßliche wird es im Terminkalender noch einmal wiederholt - und ich sitze als wohl einziger **PIEKFALL**-Fan in der Rettungsinsel der Bundesnavy im Wellenbad und lasse mich durchschaukeln. Von den 80 möglichen Plätzen wurden nur ganze 29 in Anspruch genommen. Nicht gerade ein Zeichen vom überschäumenden Interesse! Oder befürchtetet Ihr, daß im Wellenbad das letzte - schlechte - Bier herausgeschüttelt würde? -- Sei's drum!

Läßt der Chronist langsam nach? Nach den 1000 Jahren Stade nun "nur" noch 750 Jahre Neustadt? - Ich meine es war eine Steigerung! Natürlich gibt der Neustädter Hafen von der Größe her schon eine andere Kulisse als der "gemütliche" Stader Hafen. Bier-, Würstchen- und Crêpesstände zeigen, als welch hunger- und durstvermittelnde Tätigkeit die Seefahrt bei den Landratten nun einmal angesehen wird. Allgemein scheint sich die Ansicht durchgesetzt zu haben, daß wir Segler nicht dauernd durch donnernde Orkane fahren. Zum Ausgleich werden wir dafür mit donnernden Dezibelen "beschallt". Tagsüber passen Shantychöre gut in's Bild. Aber Veranstaltungen von "Midnight-Drei-Promille-Karaoke" sind nun einmal schlichtweg peinlich!

Als sehr positiv ist zu nennen, was Bernd vom Museumshafen Lübeck längsseits der Hafenschuppen aufgebaut hatte. Hier wie auch in Stade war maritimes Handwerk zu sehen, das zeigte, was für die Ausrüstung und Befrachtung einer Kogge zur Zeit der Hanse notwendig war. Böttcher schufen mit ihren Fässern (Tonnen) nicht nur handliche Emballagen für die Frachtgüter der damaligen Zeit sondern auch die Grundlage für die Vermessung von Frachtschiffen. - Über Reepschläger, Segelmacher, Schmiede oder Bootsbauer zu sprechen, hieße "Rotspon nach Lübeck tragen!"

Selbstverständlich konnten auch andere Schiffe von den genannten Handwerkern ausgerüstet werden, aber ich kam nun einmal mehr mit der Kieler "HANSEKOGGE" nach Neustadt. Von der Großenbroder Bucht aus, wo wir über Nacht vor Anker lagen, starteten wir zur Fahrt auf Südkurs, wobei der Erbauer und Skipper Uwe die Crew - junge Neustädter Segler - mit allerlei Manövern beschäftigte. Die Kogge wirkte wie ein Magnet - alle Boote in weitem Umkreis änderten ihren Kurs und liefen eine Weile mit uns parallel. Die gute, treue "GOTLAND", ohne die wir als Motorlose noch immer etwas hilflos sind, schob uns im Handelshafen an die Pier, wo wir feststellen mußten, daß es noch viele andere Schiffe gibt, die "Sehleute" anziehen.

So die "neurussische" 25 m-Fregatte "Heiliger Geist", die - sicher etwas mühsam - lernt, im Kapitalismus ihren Kurs voraus in Richtung des Doppeladlers als Galionsfigur zu finden. Zwei Beamtinnen des zuständigen Standesamtes machten sonnabends Überstunden, als sie sieben Pärchen auf der "NORDEN" in den Ehehafen lotsten.

Die dänische Galeasse "AGAPE" fiel schon als Schiff sehr positiv auf, die Besatzung jedoch - alles junge Leute - erhielten rauschenden Beifall, als sie beim Seglerfest in der Fahrzeughalle des Stützpunktes einen rhythmisch/mimischen Tanz und damit d e n Höhepunkt dieser Veranstaltung brachten. Mir fielen sie danach noch beim Sicherheitstraining auf, als einer von ihnen immer "dazwischenbrabbelte" - es war aber nur die Simultanübersetzung für die z.T. des Deutschen unkundige Gäng. Das war denn aber auch das einzige erkennbare Defizit bei dieser herzerfrischenden Mann- und Mädchenschaft (Ich habe doch schnell gelernt, Fritz!).

Die Kogge konnte die Regatta leider nicht mitsegeln, da der Kurs nicht als "Vorwindrennen" ausgeschrieben war - die anderen hätten da kaum Chancen gehabt. Wir blieben also still im Hafen und bereiteten uns auf's "Open Ship" mit "PIEKFALL" vor. Aus diesem Grunde sind wir bei den Ergebnissen ganz auf unsere aktive und pensionierte Navy angewiesen, die - nebenbeigesagt - die gesamte Organisation fest im Griff hatte, auch wenn "Gaffler und Traditionssegler" laut Einladung für "Überraschungen und Planlosigkeit" immer gut sind.

Den Abschluß bildete die "Parade der Traditionsschiffe", auch hier waren die Nummern planlos durcheinandergemischt. Wir bekamen (natürlich) den größten Applaus - den der anderen hört man ja nicht so deutlich! Unser Ad-

miral, den wir uns halten, wurde viel bewundert, immerhin fuhren früher 89-jährige Admirale eher seltener auf Koggen.

Euch, den "Gaffeltakelungern" und **PIEK-FALL**ern, die Ihr nicht dabei wart, gilt meine Überschrift besonders. Denen aber mein großes Bedauern, die eine glaubwürdige Ausrede hatten, den Organisatoren jedoch sei an dieser Stelle nochmals herzlich gedankt.

Von der Regattaleitung wurden uns folgende Ergebnisse gemeldet (bis zum 10. Platz)

1	Nordstern	1952	gr. Zeesboot
2	Kiki		Kommunalfahrzeug
3	Lotta	1978	Kommunalfahrzeug
4	Vitura 23	1920	kl. Zeesboot
5	Anna v. Br.		Kommunalfahrzeug
6	Nutje		Fischerei, kl.
7	Fulvia	1898	Frachtfahrer
8	K 1		Marinekutter
9	Blue Sirius	1907	Frachtfahrer
10	Alte Dame		Fischerei, kl.

Und auf das nächste Hafenjubiläum - es darf auch ein fünfhundertstes sein - wartet und freut sich Euer

HanS.

Auf der maritimen Meile in Neustadt/Holstein gab es viel zu bestaunen: die dänische Kragejolle der Rodbyhavn-Werft, frisches Seemannsgarn des Reepschlägers und Böttcher-Erzeugnisse. Warum nicht mal wieder ein Wasserfaß an Deck fahren?

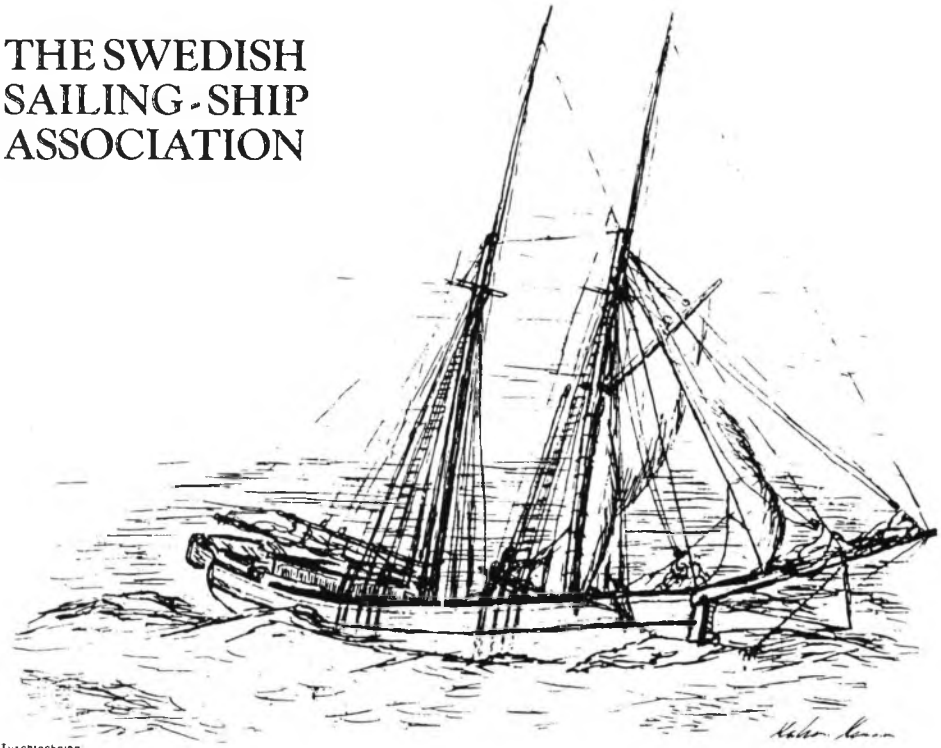
Foto: Bernd Frommhagen

805. Hamburger Hafengeburtstag:

Klasse in Masse boten die einheimischen Traditionsschiffe bei der Parade hinter den großen Schwestern *Thor Heyerdahl*, *Kruzenshtern*, *Ubena* und anderen. Hier rauscht gerade Boeierschuit *Hoop op Welvaart* vorbei an Colin Archer *Kiki* und Ewer *Eule* zum Heimathafen Oevelgönne.

Foto: Monika Kludas

THE SWEDISH SAILING-SHIP ASSOCIATION



Tuschteckning
Korhan Koman. HULDA, Drottningholm 1990

"SVERIGES SEGELFARTYGSFÖRENING"

Schwedens Segelschiffsvereinigung (SSF) wurde 1976 gegründet. Zweck der Vereinigung ist es, die Rettung und Bewahrung segelnder Berufsfahrzeuge zu fördern.

Die SSF ist eine flächendeckende Vereinigung, die einzige ihrer Art in Schweden. Mitglied kann sein und werden, wer die Zielsetzung unterstützt: Eine kulturhistorisch richtige Erhaltung von segelnden Berufsfahrzeugen.

Die SSF hält Verbindung zu den Behörden, die verantwortlich für Seefahrt und Kulturdenkmäler sind. Eine andere wichtige Aufgabe der SSF ist es, Verbindungsglied zwischen der interessierten Allgemeinheit und den Mitgliedsfahrzeugen zu sein. Die Unterstützung der Allgemeinheit ist für die Rettungsarbeit unumgänglich notwendig.

Die SSF hatte 1992 über 400 Mitglieder (jetzt sind es über 650) und 53 Mitgliedsfahrzeuge (jetzt 57).

Um als Mitgliedsfahrzeug aufgenommen werden zu können, muß das Schiff als segelndes Berufsfahrzeug gebaut worden sein und die Mindestmaße von 12 Metern für die Länge und 4 Metern für die Breite haben. Außerdem muß sich der Eigner mit dem Schiff den Zielen der Vereinigung anschließen.

Ziel der Rettungsarbeiten ist es, ein möglichst weit zurückliegendes Erscheinungsbild aus der segelnden Berufsschiffahrt wieder herzustellen. Originalaussehen ist kein Erfordernis.

Ein Segelschiff erfordert eine umfassende jährliche Pflege. Außerdem bedarf es an Bord der meisten Schiffe einer ständigen Restaurierungsarbeit. Besonders Holzschiffe bedürfen früher oder später einer umfassenden Instandsetzung. Die kann nur dank großer persönlicher Opfer seitens der Eigner geschehen.

Für die Rumpfarbeiten hat die Vereinigung nunmehr einen unschätzbaren Zugang zu Beckholmens Schiffsdocks mit zweckmäßigen Werkstatträumen und Maschinen zentral in Stockholm gefunden. Hier docken drei bis fünf Klütenewer in jedem Herbst für sechs bis sieben Monate, um umfassende Aufzimmerungsarbeiten durchzuführen. In der übrigen Zeit des Jahres dockt ein große Anzahl Schiffe für kürzere Zeit zu kleineren Arbeiten.

Die SSF sorgt für gegenseitige Unterstützung und Hilfe bei der Arbeit an den Fahrzeugen. Ein wichtiges Medium dieser Informationsarbeit ist die Vereinszeitschrift "Fördevind", die mit vier Ausgaben im Jahr erscheint.

Die Schiffe der Vereinigung werden außerdem jährlich in der "Svensk Illustrerad Skeppslista" präsentiert. SSF-Schiffe bilden eine eigene Abteilung. Die vollständige Beschreibung der SSF-Mitgliedsfahrzeuge findet man jedoch in "VÅRA Segelfartyg", der vereinseigenen Aufstellung.

(Entnommen "VÅRA Segelfartyg", 1992)

SVERIGES SEGELFARTYGSFÖRENING
Vorsitzender: Anders Berg, Allegatan 11
S-57093 Figeholm, Schweden
oder
SSF, Box 83, S-57092 Figeholm, Schweden
Tel.: + 46 491 31456
Fax: +46 491 31683

Plattbodentypen vorgestellt II

Der erste Teil unserer Übersicht über die scheinbar unüberschaubare Vielzahl von niederländischen Jachten nach historischem Vorbild wird in dieser Ausgabe, wie angekündigt, fortgesetzt. Peter Bondzio, im niederländisch-friesischen Kollum (zwischen Groningen und Leeuwarden) lebender Deutscher, hat in zwei Ausgaben seiner Publikation "De Gaffelkring" 1991 und 1994 die historischen Wurzeln des Schokkers gesucht. Fündig wurde er u.a. in zwei interes-santen Büchern, die er in seinen hier auszugsweise wiedergegebenen Texten erwähnt. Fast alle heute anzutreffenden Plattbodenjachten nach historischem Vorbild werden übrigens aus Stahl gebaut. Auf diesen Werkstoff schwören die Niederländer seit Jahrzehnten: Ein "trockenes" Schiff, dessen Pflegeaufwand sich in Grenzen hält, wird auch von deutschen Liebhabern dieser Schiffsgattung bevorzugt. Deshalb gibt es nur noch wenige (neue und alte) hölzerne Schiffe dieser Art. Zu den Rund- und Plattbodenschiffe nach historischen Vorbild zählen auch die rundgebauten Typen Staverse Jol (ohne Seitenschwerter, mit kurzem Kiel) sowie die Lemster Aak. Alle anderen Schiffstypen haben einen platten Boden, Flach genannt. *K.W.*

Franken, Friesen und Sachsen

Die Vielfältigkeit niederländischer Rund- und Plattbodentypen ist am Anfang verwirrend genug, daß es gestattet sein müßte, verkürzend - was z.B.die zahlreichen Mischtypen angeht - einen historischen Sachverhalt in einen Satz zu fassen:

In der Genealogie niederländischer Plattbodentypen gibt es drei Herkunftslinien, die fränkische, die friesische und die sächsische.

Es reicht,wenn man sich als wichtige Typenvertreter dieser Erblinien fürs erste merkt:

HOOGAARS (Provinz Zeeland;fränkisch), BOEIER,SCHOUW (Friesland) sowie die SCHOKKER-FAMILIE (Overijssel; sächsisch). Wir haben es bei unserem SCHOKKER und seinen Typverwandten also mit alten Sachsen zu tun.

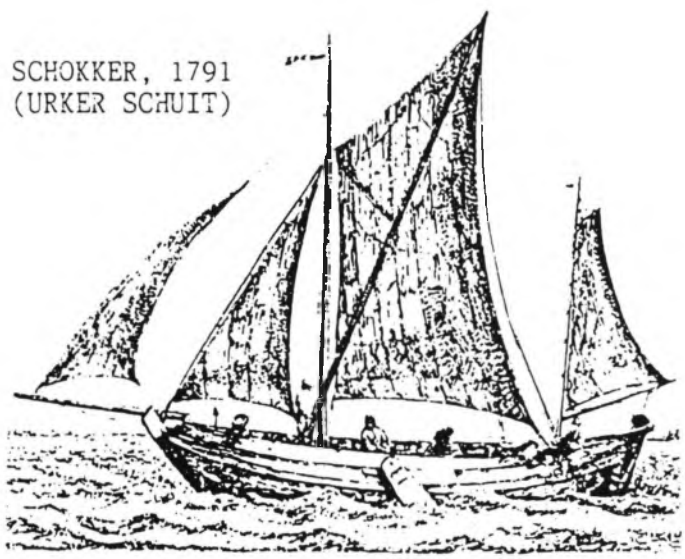
SCHOKKER und BOTTER

Nun mag man fragen, wo gehört dann der bekannte BOTTER hin? (Für nicht wenige scheint dieser Name Synonym für Plattboden schlechthin zu sein.) Wir haben diesen Typ bereits früher behandelt, müssen also hier auf diesen 'visserman' der südwestlichen Zuiderzee nicht näher eingehen. Das ist auch ganz gut so, denn gerade der BOTTER würde die mühsam entknoteten Linien verwirren, weil seine Großmutter, möglicherweise eine SCHUIT VON VOLLENHOVE, sich einst ins Fränkische verheiratete. Es ist nicht auszuschließen, daß sie damals nach einer Episode mit dem breitbrüstigen Sachsen TOGENAAR einen kleinen, recht hübschen Mischling zurückgelassen hat, dessen Linie bei einer gewissen BOL VON VOLLENHOVE endet.

Vereinfacht dargestellt könnte das bedeuten, daß der BOTTER im Prinzip ein SCHOKKER wäre, mit der Vorstevenpartie rundgebauter sächsischer Typen wie TOGENAAR oder KWAAK. In der Literatur findet man genau auch diese Meinung vertreten.

Archetyp SCHOKKER

Die kennzeichnenden Linien des SCHOKKERS mit dem unverwechselbaren Vorsteven sind bereits auf den mittelalterlichen Stadtsiegeln von Elbing (1242) und Stralsund (1329) zu erkennen. Das Siegel der belgischen Stadt Nieuwpoort (1237) scheint direkt das historische Zwischenglied zum Langboot der Wikinger, z.B. dem NYDAMBOOT, zu liefern. Denn daß des SCHOKKERS Erblinien so weit zurückweisen (und wäre er ein Relikt germanischer Götterdämmerung), wen würd's bei seiner archaischen, zeitlosen Stebigkeit wundern. Benötigten doch die Walküren, Töchter Odins, ein zuverlässiges Fahrzeug, mit dem sie gefallene Helden nach Walhalla herüberholten. Eifersüchtig beobachtet vom Vater, auf dem Sturm, der achtbeinigen Sonderausführung eines feurigen Hengstes reitend. Mit ihren wohlgeformten Körpern mußten sie die Passagiere nicht allzusehr erregen, wenn sie ihnen auf der Überfahrt Met darreichten, in den Hirnschalen geschlagener Feinde.



Aus nicht so grauer Vorzeit stammt die Gravierung von C.Groenewegen aus dem Jahre 1791 und eine Darstellung auf einem Makkumer Keramikteller von 1861 (Schiffahrtsmuseum Sneek). Beide Abbildungen lassen ohne Mühe den SCHOKKER erkennen.

Jan Kooijman bringt den historischen Sachverhalt auf die Formel: "Nutzung: Fischerschiff; Herkunft: Zuiderzee. Schokker, Bons und Vollenhovense Schuit waren Schiffe eines Typs. Der Schokker als größter hat in der Schiffshistorie die ältesten Papiere."

Ein Plattboden von der Insel Schokland?

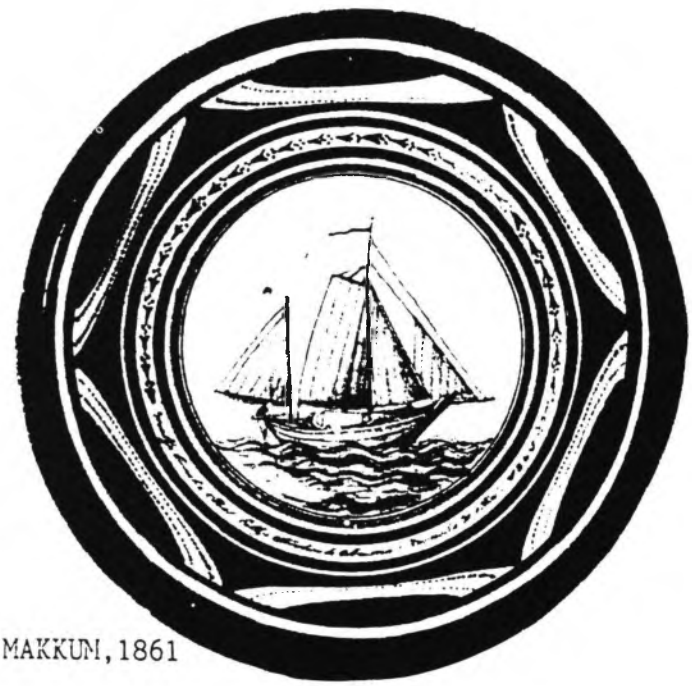
An die Herkunft der Typenbezeichnung "SCHOKKER" kann man wie beim "BOTTER" und anderen klassischen Typen nur Vermutungen knüpfen. Sichere Erkenntnisse liegen nicht vor. Für Jan Kooijman ist die Theorie, der zufolge der Name sich von der früheren Zuiderzeeinsel Schokland (mit Emmeloord) herleite, nicht bewiesen. Recht hat er. Doch warum soll man eine plausible Legende nicht augenzwinkernd zur allgemeinen Annahme adeln, wenn sie keinen Schaden anrichtet? Scheint doch die Vermutung, "SCHOKKER"

gehe auf das altniederländische Wort "scholken" zurück ("auf und nieder in wilder See") um nichts sicherer. Allenfalls vielleicht ein Hinweis darauf, daß der SCHOKKER kritische Situationen gut bewältigte. Unter Fischern und Lotsen seit jeher bekannt. Auch waren große Rettungsschokker (16m) im Einsatz. Selbst die königliche Seemacht setzte bis 1916 SCHOKKER ein.

Boonenburg merkt dazu an: "In seiner Art war dieser alte Typ von unübertroffener Seetüchtigkeit ('zeewaardigheid', wörtl.: "Seewertigkeit"), soweit man diesen Ausdruck bei kleineren Segelschiffen überhaupt benutzen darf."

Typisch – der Vorsteven

Es scheint, daß SCHOKKER, BONS, VOLLENHOVENSE SCHUIT und PLUUT auf ein gemeinsames "Urpferd" zurückgehen, den 'PUNTER'.Man trifft hin und wieder ZEEPUNTER von 7 bis 8 Meter Länge an (und mag sie für kleine SCHOKKER halten), auch VOLLENHOVENSE SCHUITEN genannt. PUNTER von 6,30 m Länge begegnen uns zahlreich wie Gondeln in Giethorn, dem Klein-Venedig von Overijssel, wo sie in einer Länge von 6,30 m die Touristenscharen bewältigen helfen. Der Reihe der Typenbezeichnungen kann man eine weitere hinzufügen, den "GIETHORNSE PUNTER", mit einem Ruderkopf wie ein Hahnenkamm.



MAKKUM, 1861

Wir lassen uns von der Anzahl der Namen nicht verwirren. Es scheint derer mehr zu geben als die Sippe von PUNTER und SCHOKKER Angehörige hat. Auch eine HARINGSCHUIT kann man als kleinen SCHOKKER ansehen. Warum jedoch das Boot der Rheinfischer in der Gegend um Worms wörtlich "AALSCHOCKER" heißt und dabei mit dem SCHOKKER kaum schokkerhaftes gemeinsam hat, müßte mir noch jemand erklären.

Wenn sprichwörtlich Namen Schall und Rauch sind, nehmen wir den AALSCHOCKER vorerst einfach nur zur Kenntnis wie etwa die EMSPÜNTE, die auch mit dem Erscheinungsbild des PUNTERS (ausgesprochen mit "ü") nichts zu tun hat.

Im PUNTER hatten wir das "Urpferd" des SCHOKKERS erkannt. Halten wir uns getrost an die in dem markanten Vorsteven gegebene Familienähnlichkeit. Sie ist unverkennbar. Das wahrscheinlich nicht zu vermeidende Typenwirrwar verlagert sich dann mehr auf die Ebene der Namensgebung.

Auch außerhalb der SCHOKKER-Familie und Ihren Jachtversionen lassen wir uns nicht verunsichern. Irren muß erlaubt sein, nur wissenschaftlich bemäntelte Arroganz nicht. Als wüßten wir es mit der heute festgeschriebenen Typologie allemal besser als die damals Lebenden. Die waren hier nicht so kleinlich. Da ist beispielsweise die Abbildung auf der oben erwähnten Makkumer Keramik von 1861. Nach unserem Begriffsverständnis handelt es sich ohne Zweifel um einen Schokker, nicht einmal mit herkömmlicher Spriettakelung, sondern mit modernem Gaffelrigg. Das Schiff war an der offenen Küste, im nordfriesischen Paesens-Moddergat daheim und hieß dort schlicht -"Aak", fast ein SCHOKKER-Typ für sich, die "DONGERADEELSTER AAK".

Dänische und friesische Schiffe

Schon zu Zeiten des angelsächsichen Königs Alfred (849-901) sei ein Unterschied zwischen dänischen (wikingischen) und friesischen Schiffen gemacht worden. So PJVM Sopers in 'Schepen die verdwijnen (verschwinden)'. Diese Annahme erscheint heutigen Historikern zu wenig differenziert. Zumindest, wenn man sie dahingehend interpretiert, als hätten die Friesen den Plattboden erfunden. Schokker- oder punterartige Schiffe mit plattem Boden, wie man sie bei Trockenlegung des Nordostpolders in großer Zahl fand, scheinen Jahrhunderte in sächsischen Gebieten wie Drente, Overijssel und im deutschen Niedersachsen) zu Hause gewesen zu sein.

Hatte Sopers die 'snaccas' im Sinn, von denen in den 'Annales Lindisfarnenses' die Rede ist? SchmaleRuderboote mit scharfem Steven, gegen die Heimsuchung der Wikinger eingesetzt, von Friesen bemannt. "In diesen Schiffen kann man vielleicht Vorformen der späteren friesischen Snikken sehen, die in verschiedenen Ausprägungen vorkamen. Diese Snikken haben zwar einen geraden Stevenbalken, lassen jedoch nicht die typischen Schokkermerkmale erkennen" (K. Boonenburg).

Das muß ein SCHOKKER sein

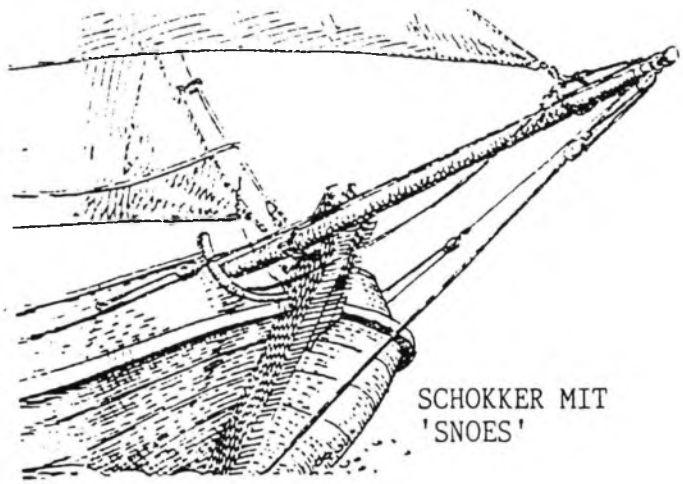
Wo liegen nun die gemeinsamen und typischen Merkmale der SCHOKKER-Familie? Zu ihrem engsten Kreis rechnen wir u.a. mit Jan Kooijman SCHOKKER, BONS und VOLLENHOVENSE SCHUTT.

"Es waren Fischerschiffe der Zuiderzee mit deutlich übereinstimmenden Eigenschaften:

- einem schweren, geraden Vorsteven, stark mit ca. 45 Grad vorfallend, wenn auch weniger als beim HOOGAARS;
- einem Steven mit einer massigen Doppelung, der sogenannten 'snoes'. Darin lief das Ankertau;
- einem schmalen, lanzettförmigen Flach;
- einem geraden Achtersteven, ebenfalls ziemlich stark fallend;
- einer starken Neigung der Bordwände nach innen, die diese Stellung auch bis zu den Steven beibehalten (anders als bei der PLUUT);
- einer Aussparung in den Bordwänden (vorn), der sogenannten 'gilling';
- einem Achterschiff mit meist gerundeten Spanten (gepiekte spanten)."

Es versteht sich von selbst, daß der SCHOKKER lange Seeschwerter hat.

Zum "geraden" Vorsteven sollte man anmerken, daß dieser oft eine leichte Rundung aufweist. Der "Scheinsteven" oder "de klamp" für die Ankerrolle sitzt meist an Steuerbord und der Ring für den Klüverbaum an Backbord, oft sogar am dem Bolzen, der die Achse der Ankerrolle bildet.

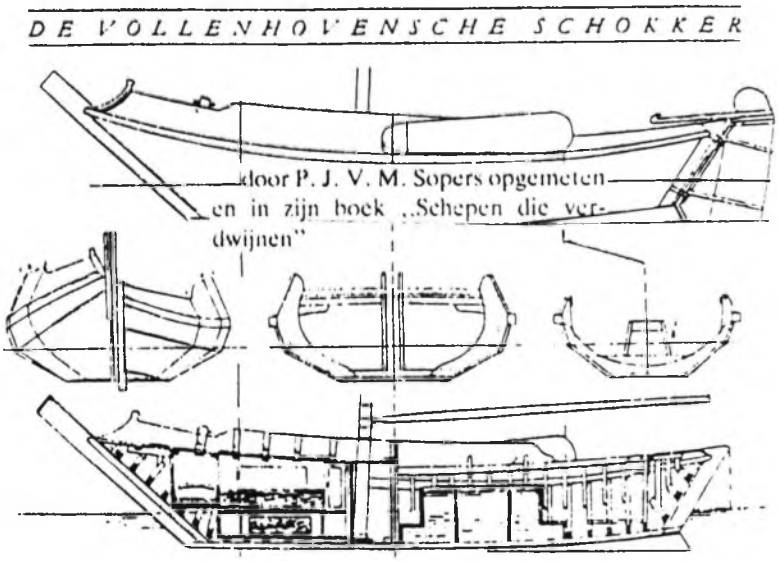


SCHOKKER MIT 'SNOES'

"VOLLENHOVENSE SCHOKKER"

Autor Crone kommt anhand der Beschreibung eines "Schokkers van Vollenhove", einem originalen Schiff mit dem Kennzeichen VN166, zu der Vermutung, daß der bei diesem Exemplar "breit zulaufende Steven eine Besonderheit Vollenhovenser Schokker gewesen sein könnte". Ein Vorsteven also, der oben, einer Keule gleich, dicker und breiter wird. Das muß indessen, selbst bei großen Nordsee-SCHOKKERN über 16m, eine Zeiterscheinung des 19. Jahrhunderts gewesen sein.

BOL und SCHOKKER sind über die VOLLENHOVENSE SCHUTT zwar verwandt, aber Geschwister sind sie nicht und auch nicht unbedingt aus dem selben Ort.



Die Geschichte über den SCHOKKER ist länger geraten als beabsichtigt. Das liegt einfach daran, daß dieser Typ nicht ganz leicht zu fassen ist. Wer den "Huitema" zur Hand nimmt ("Ronde en platbodem jachten" ISBN 90-269-2035-0 ge), wird feststellen, daß die Kapitel über die dort behandelten Typen durchweg 5 Seiten umfassen; der BOTTER braucht 17, der SCHOKKER, BONS und PLUUT, beschrieben von K. Boonenburg, dagegen volle 23 Seiten.

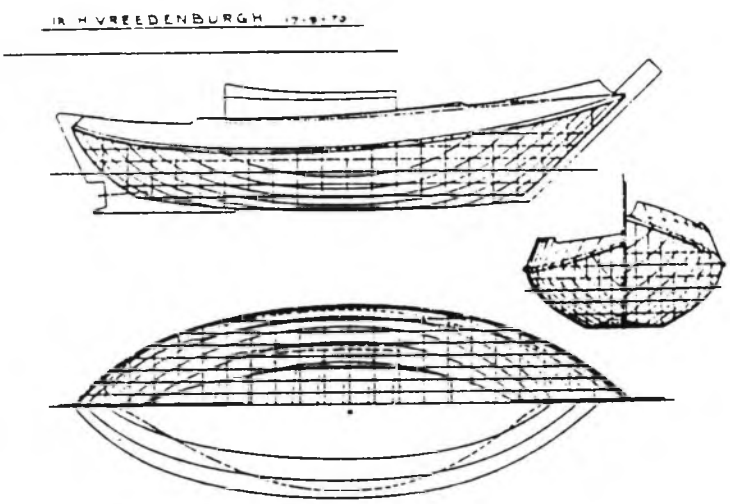
Schokkerbau heute

Was in unserem Bericht fehlt, sind die üblichen Hinweise auf einschlägige Werften. Doch wir stoßen da auf ein Problem. Plattboden wie der SCHOKKER fahren heute ganz überwiegend als Stahlschiffe. Und die Entwürfe dazu stammen nach dem Vorbild alter Werftbauten aus Holz vom Reißbrett.

So entwarf der inzwischen populäre Konstrukteur Jr.H. Vreedenburgh im Jahre 1955 für sich eine SCHOKKERJACHT in Stahl und ging dabei aus von Zeichnungen, die Sopers veröffentlicht hatte. Im Jahre darauf wurde das Schiff auf der Werft H.F. Boxce in Ter Aar gebaut. Ein zweites folgte 1960, danach zahlreiche weitere "SCHOKKER VREEDENBURGH" auf anderen Werften.

Vom Fischerboot zur Jacht

Die Jachtzeitschrift 'De Waterkampioen' brachte in Nummer 4/1956 die Zeichnungen Vreedenburghs. Hochinteressant der Begleitartikel, den er so beginnt: "Damit ich am Ende nicht vor unangenehmen Überraschungen stand, habe ich recht umfangreiche Berechnungen über die seglerischen Eigenschaften angestellt." Seine detaillierten Überlegungen, wie man ein Fischerschiff ohne Aufbau und mit einer Bünn in Richtung einer Jacht mit ganz anderen schwerpunktlichen und metazentrischen Bedingungen



umkonstruiert, würden diesen Rahmen sprengen.

Vielleicht erstaunt es Plattboden-Zweifler, daß Vreedenburgh die empirischen Schiffbau-Resultate von Generationen mit der exakten Wissenschaft konfrontierte. So verglich er anhand von Schlepptank-Versuchen moderne Segeljachten mit seinem Plattboden: "Hierbei zog ich in Betracht, daß meine Schiffsform etwas ungünstiger sein könnte als die der untersuchten, schlankeren Kieljachten (scherpe jachten). Allerdings ist bei diesen wieder die benetzte Fläche und damit der Widerstand in der Reibung größer."

"Werften"

Er berichtet auch über seine Resultate in der Praxis. Wertvoll seine Hinweise über die Motorbestückung von Plattbodenjachten für Werften, die Ende der 50-ger Jahre den Startschuß vernommen hatten und überall zu bauen begannen. Nicht nur Werften, jeder, der schweißen und eine Zeichnung lesen konnte, war in der Lage, einen Plattboden zu bauen. Die meisten "Werften" ließen Metallfirmen Stahlrumpf-Kaskos anfertigen, die sie lediglich zu Ende bauten. Vreedenbughs SCHOKKER, der sich in Regatten als schnelles Schiff erwiesen hatte, folgten Entwürfe anderer, inzwischen nicht minder bekannter Konstrukteure.

"Plattenboden"

Das gibt mir Gelegenheit, auf eine Veröffentlichung hinzuweisen, aus der oben bereits zitiert wurde: Jan Kooijman, DE GIPONVLOOT IN TEKENING, 60 ontwerpen van traditionele jachten (Die Giponflotte in Zeichnungen, 60 Entwürfe von traditionellen Jachten), ISBN 90 269 2065 2. Kooijman hat auf seiner Werft fast tausend von J.K. Gipon gezeichnete Schiffe gebaut.

Schokkerbau früher

Die Aufzählung von Plattbodenwerften, um nicht zu sagen, metallverarbeitenden Betrieben ist nicht sehr ergiebig. Statt dessen sollten wir zum Schluß K.Boonenburg auf einer einträglicheren Rundreise folgen,die ihn an Orte führte, wo früher große und kleine SCHOKKER gebaut wurden.

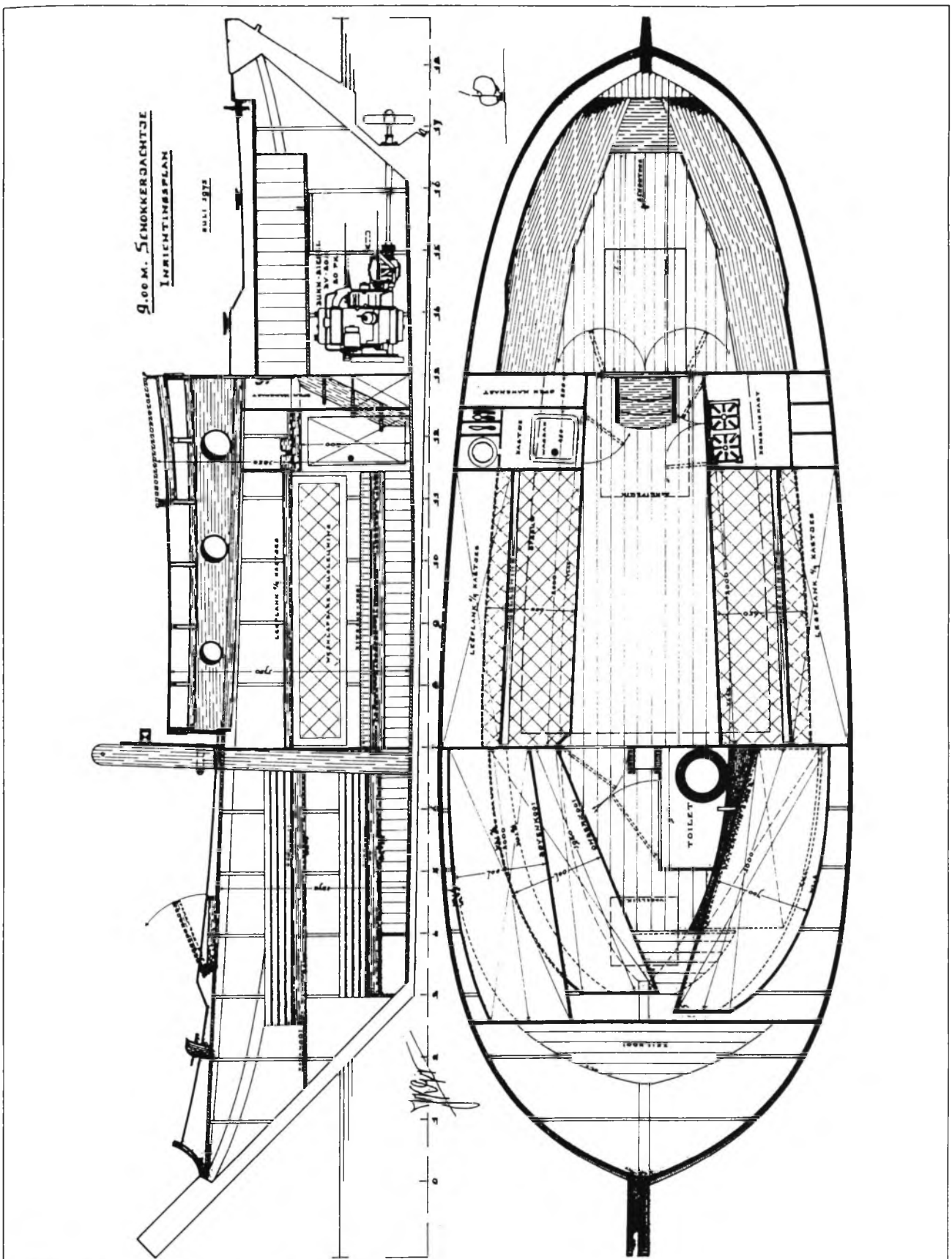
Sie beginnt im friesischen Workum bei Zwolsmann. Ein interessanter Besuch zwar, aber SCHOKKER, BONZEN, PLUUTEN wurden auf dieser alten Werft nie gebaut, dafür jedoch AKEN, BOEIER, BLAZER.

In Kuinre, früher ein Zuiderzeehafen an der nördlichen Grenze Sachsens gab es einen Gewährsmann, 84 Jahre alt, der wußte, daß 1883 der letzte große SCHOKKER (für Urk) gebaut wurde. (Es stellte sich heraus, daß es sich um das Exemplar des ZUIDERZEE-MUSEUMS handelt.) Um 1875 seien noch über 15 Meter lange SCHOKKER gebaut worden, u.a. für Moddergatt und mit zwei Masten. Man erinnere sich an die oben abgebildete Keramik von 1861 in Sneek. Die großen Schiffe seien auch nicht SCHOKKER, sondern "URKER SCHUTTEN" genannt worden.

In Kuinre entstanden keine kleinen SCHOKKER um 10,50m. Unter dem Namen "BONS" waren sie dort allerdings bekannt. Die großen SCHOKKER hätten 1200 Gulden gekostet. Ohne Inventar und Fischzeug. BOTTER 2000 Gulden. In Kuinre wäre der SCHOKKER auch "KUNDER SCHUTE" genannt worden. In Blokzijl baute man ebenfalls URKER SCHUTTEN sowie BOTTER und bis 1910 etwa "KLEINE SCHUTTEN" u.a. für Vollenhove.

Schwerpunkt Vollenhove

Bekannter Schiffbauer in Blokzijl war J. Kroese, dessen Holzschiffswerft bis 1955 stand. Tochter und Sohn erinnerten sich an vier Hellinge und daß da VOLLENHOVENSE SCHUTTEN um 10,50 m gemacht worden seien. Die Bezeichnung "BONS" sei in Vollenhove nicht üblich gewesen. In guten Zeiten hätten dort 140 Schiffe gelegen, davon 130 echte 'SCHUTTEN'.



9.00 m Schokkerjachtje, inrichtingsplan. Juli 1975.

Dies ist eine Zeichnung des Konstrukteurs J.K. Gipon. Sie zeigt den gelungenen Versuch, historische Formen und modernen Jachtkomfort zusammenzubringen. Gipon hat Schokker in Längen von 9 m, 9,30 m, 10,50 m und 12 m gezeichnet. Auf der folgenden Seite zitiert Peter Bondzio noch einmal Jan Kooijman mit Anmerkungen zur Arbeit des Konstrukteurs Herman Vreedenburgh. *K.W.*

DER SCHOKKER "ALBATROS"

Schiffe müssen oft gegensätzlichen Forderungen entsprechen. So auch hier. Die Abmessungen mußten bescheiden bleiben, sowohl aus finanziellen Gründen als auch wegen der kleinen Crew, bestehend aus Ehegattin und anfangs sehr kleinen Kindern, für die doch ausreichend Raum nötig war. (S.u.Anmerkung 2.) Auch mußte Stehhöhe sein für den Skipper,1,81m auf Socken und das ohne häßlich-hohen Kajütaufbau. Als zahlreiche Zeichnungen verschiedener Schiffstypen überprüft waren, schien der Vollenhovese Schokker, den P.J.V.M. Sopers vermessen und in seinem Buch "Schepen die verdweinen" ("Verschwindende Schiffe") veröffentlicht hat, ein günstiges Verhältnis von Raum und Länge zu haben.

In die Konstruktion von "Albatros" wurde manche Idee investiert. Eine, die seitdem in zahlreiche Schiffe übernommen wurde, ist das Flach von 25 mm Stärke, ausreichend, um auf die üblichen Wrangen verzichten zu können. Da auch die Bodenabdeckung wegfallen konnte, erhielt man fast 10 cm mehr Stehhöhe (**Anm.**:... und zusätzlichen festen Ballast, der bei HENDRIKJE 1,5 Tonnen beträgt. **Anm. Ende.**).

Um am Ende Überraschungen zu vermeiden, etwa mit der Stabilität, wurden umfangreiche hydrostatische, aber auch Berechnungen zum Gewicht und Schwerpunkt angestellt. Doch ließ sich mit den damaligen Möglichkeiten nicht alles berechnen. So wurde rein gefühlsmäßig der Haken für das Schwert einen Spant weiter vorn als berechnet angebracht. Dieser Platz stellte sich als richtig heraus. Eine trimmbare Schwertaufhängung hielt niemand für erforderlich.

Trotz aller Sorgfalt mit dem Entwurf führten die praktischen Erfahrungen dann doch zu gewissen Änderungen. Merkwürdig genug waren das fast immer Dinge, bei denen Vreedenburgh gemeint hatte, das Vorbild verbessern zu können oder wo er gedankenlos davon abgewichen war.

Als "Albatros" einmal in Urk lag, sagte ein alter Fischer:"Das ist doch eine Vollenhovese Skuit. Auf der bin ich noch gefahren." Auf die Frage indes, ob auch alles so sei, wie es sich gehörte, kamen zwei kritische Bemerkungen: "Die 'snoes' sitzt an der falschen Seite" und "Das Ruder kommt nicht wieder zurück." In der Tat hatte Vreedenburgh, in Gedanken an die Botter, die um im Gespann fischen zu können, als 'linkse' und 'rechtse' Botter gebaut wurden, die 'snoes' an Bb gesetzt, weil das mit der Ankerkette besser auskam. Und das Ruder mußte in der Wasserlinie kürzer sein. Als das bei einer nächsten Werftzeit verändert wurde, schien das Schiff viel besser steuerbar zu sein. Einige Sommer wurde auch mit einem 'loefbijter' (**Anm.**: sprich "luvbä'iter, eine Art vorstehender Skeg am Vorsteven. **Anm. Ende**) gefahren. Als man darin keine Verbesserung sah, wurde der wieder entfernt.

Die bedeutendsten Veränderungen allerdings, die man im Laufe der Zeit vornahm, bezogen sich auf das Rigg, wiederum um sog. "Verbesserungen" ungetan zu machen.

DER SCHOKKER 10,75 M

Persönlich finde ich dieses größere Modell noch besser gelungen als "Albatros". Auch hat es noch mehr gemeinsam mit der Schuit von Sopers. Das zweite Exemplar dieses Typs war "Peter Paniek" (Eigner van Ballegooijen), die viele Preise nach Hause brachte. Insgesamt wurden mindestens 24 Schokker hiervon gebaut, einer mit dem Segelrevier Westaustralien, dem Indischen Ozean also. Ein anderer, in Tasmanien gebaut, sank leider nach kurzer Zeit wegen eines Brandes, wobei der Skipper sich mit seinem Beiboot zum Glück retten konnte.

VORBILD

Im Jahre 1956 war der Schokker ein beinah ausgestorbener Schiffstyp. Der Erfolg des Typs "Albatros" hat andere dazu gebracht, auch Schokker zu zeichnen und zu bauen. Das sind Vögel in unterschiedlichen Gefiedern und Größen. Hielt man sich anfangs in Längen zwischen 10 und 11 Metern, neigt man heute zu größeren Schiffen. Meines Wissens ist keiner dieser Entwürfe in großen Stückzahlen gebaut worden. Und ausgehend von den Anzeigenspalten ist der "Vreedenburgh-Schokker" ein Begriff geblieben.

VOLL ODER SCHARF GESCHNITTEN

Manche Menschen meinen, Vreedenburg-Schokker seien überhaupt keine alt-niederländischen Schiffe. Die Wasserlinie vorn sei zu scharf geschnitten und die größte Breite liege nicht weit genug nach vorn. Bei der 'Stichting (Stiftung) Stamboek Ronde en Platbodemjachten' dachte man s.Zt. offenbar anders darüber. Nach der Veröffentlichung der Zeichnungen in der Zeitschrift 'Waterkampioen' 1956 fragte die damals noch junge Stiftung bei Vreedenburgh an, ob er sein Schiff nicht in das Stammbuch aufnehmen lassen wollte. Meiner Ansicht nach zu Recht, weil die Kritiker sich den Blick verstellen lassen von der nicht zu bestreitenden Tatsache,daß die letzten segelnden Fischerschiffe volle Vorschiffe ('bolle koppen') hatten. Anscheinend hatte das gewisse Vorteile. Gehen wir indes zeitlich weiter zurück, begegnen wir schärfer geschnittenen Schiffen. Ein Besuch im Museum für Schiffsarcheologie in Ketelhaven ist in diesem Zusammenhang lehrreich.

Die Bewertung von Risiken in der Überwattfahrt im Lichte schiffsrechtlicher Bestimmungen

Von Jörgen Bracker
(Gaffelkutter-Eigner, Museumsdirektor: Gastgeber der Wintertreffen)

In den ersten fünf Artikeln des Hamburger Schiffsrechtes von 1292 werden hansischen Schiffen bestimmte Verhaltensmaßregeln mit auf den Weg gegeben, die sich ausschließlich auf Gemeinschaftseinrichtungen der Hanse in Oostkerke in Flandern und Utrecht beziehen. Diese Tatsache unterstreicht einmal mehr die Bedeutung des Handels zwischen Hamburg und diesen beiden Hafenstädten. Und dieser wurde im wesentlichen von den Überwattfahrern getragen, kleineren plattbödigen Fahrzeugen, die zwischen 15 und 20 Lasten [1]zu befördern in der Lage waren. "Nach Flandern sind es", sagt § 6b (des erwähnten Hamburger Schiffsrechtes) "XII solidi Hamburgisch für 7 Wochen, und danach für jede Woche 9 Pfennige Englisch." Für die Heuer der Seeleute von Hamburg nach Oostkerken bzw. Brügge wird also ein durchschnittlicher Zeitraum von sieben Wochen zugrundegelegt, innerhalb dessen ein Schiff nach allen bisherigen Erfahrungen und unter normalen Umständen diese Strecke bewältigen konnte. Alle Abweichungen von diesem Fahrplan forderten zu einer besonderen Begründung heraus und konnten sogar die Auslösung des Versicherungsfalles bedeuten.

Die Reise führte an den Untiefen der Elbe und den Landschaften Kehdingen und Wursten vorbei hinter Neuwerk durch die Hundebalje zur Wesermündung hinüber. Von dort aus ging es zwischen dem Hohen Weg und dem Roten Sand, Kurs Südwest, zur Jade und gleich dicht unter die Ostfriesische Küste, bis man die breit hingelagerte Kirche von Mensen beinahe an Steuerbordseite hatte. Hier begann der ostfriesische Teil des Überwattweges, der beim bezeichnenderweise so genannten Hamburger Sand vor dem Pilsumer Watt, kurz vor der Emsmündung, endete. Sodann folgte man der Oster-Ems in Richtung Emden, um sogleich wieder ein Stück auf der Wester-Ems abwärts zu gleiten, bis an Backbordseite zwei Baken die Einfahrt zum Überwattweg vor dem Groningerland markierten.
Schnell war jetzt hinter Terschelling der Vlie-Strom erreicht, eine sichere Wasserstraße durch die flache Zuyder-Zee, von der bald nach Backbord der Weg nach Kampen, Zwolle und Deventer an der Ijssel in Geldern abzweigte. Geradeaus aber führte der Kurs nach Süden, vorbei an einer Abzweigung für Amsterdam, in die Vecht hinein nach Utrecht. Von dort gelangte man über die holländische Ijssel zur Maas-Mündung und bewegte sich dann im Schutze der vorgelagerten Inselkette zum Swin und nach Brügge hinüber.

[1] Eine Last war die Menge, die man mit einem Leiterwagen heranschaffen konnte, z.B. zwölf Fässer Bier a 167 Liter.

So glatt, wie hier skizziert, lief es allerdings nicht immer. Oft traten zeitliche Verzögerungen ein, die das verfeinerte Hamburgische Schiffsrecht von 1497 berücksichtigen mußte: "Hat der Schiffsherr Fracht übernommen", so heißt es in § 8, "und bleibt er zu lange liegen, weil es ihm an Geld fehlt, so mag er wohl an Land nach Geld schicken. Er darf aber in keinem Falle den guten Wind verpassen. Täte er das, er wäre verpflichtet, dem Kaufmann seinen Schaden zu ersetzen." Um aber nach offensichtlich gemachten schlechten Erfahrungen die Beurteilung der Windverhältnisse nicht allein vom Kapitän abhängig zu machen, sollen die Besatzungsmitglieder darüber in einem Schiffsrat mehrheitlich entscheiden. Der Kapitän muß dann dem Mehrheitsvotum folgen, wenn er nicht etwa für den Schaden des Kaufmanns wegen verzögerter Warenlieferung einstehen will. So der Inhalt des § 9. Gerade aber für die Fahrt über das Watt und die Zwangswege der Priele waren die Winde sehr entscheidend. Oft genug liefen die Schiffe auf den Wattkanten auf und saßen dann bis zur nächsten Flut fest.

Die Risikobereitschaft der Schiffsführer wurde mancher Reise zur Gefahr, bevor sie noch angetreten wurde. Im älteren Hamburger Schiffsrecht werden die Frachtleute in § 23 und § 24 dazu aufgefordert, vor Abfahrt zu kontrollieren, ob der Schiffsherr sein Fahrzeug auch nicht überladen hat. Dann dürfen sie intervenieren. Wenn sie keine Bedenken äußern. Wenn sie keine Bedenken äußern, können sie den Kapitän im Falle einer durch Überladung verursachten Havarie auch nicht mehr belangen. Sofern sie aber doch Einwendungen geltend machen, darf der Kapitän nicht absegeln, ohne zuvor das Schiff zu leichtern, wenn er nicht für eventuell eintretende Schäden haftbar gemacht werden möchte. Gerade bei der Überwattfahrt waren solche Schadensfälle durchaus vorherzusehen, weil flache Stellen dann nur nach Abwurf von Bestandteilen der Ladung überwunden werden konnten.

Auf diese Weise verhinderte das Schiffsrecht, daß der für die Überladung schuldhaft verantwortliche Schiffsführer die für ihn günstigere Regelung des sogenannten Seewurfs durch gerechte Teilung des Schadens unter den Betroffenen in Anspruch nehmen konnte: "Sofern ein Schiff aus Not Handelsgut auswirft, soll das Schiff mit rechnen Mark für Mark gleich." Soweit der § 22 des Hamburger Schiffsrechts von 1292.

In menschlichem Fehlverhalten, Fehlern in der Navigation und der Unberechenbarkeit der Natur erblickten die Autoren unserer Schiffsrechte die wesentlichen Risiken für die Schiffahrt, die es durch gesetzliches Reglement und Versicherung auf Gegenseitigkeit zu mindern galt. Wie man indessen der Bedrohung durch

Piraterie und Seekrieg wehren wollte, wird nur am Rande sichtbar. Schon das ältere Schiffsrecht schreibt im § 26 den roten Flögel zur Kennzeichnung aller Hamburger Schiffe vor. Wer ihn nicht führt, muß mit der mit drei Mark Silber sehr hoch angesetzten Strafe rechnen, "es sei denn, er lege ihn aus Angst vor Gefahr nieder", endet dieser Paragraph zu unserer Überraschung. Und in der Tat war es oftmals angezeigt, die Identität des Heimathafens auf keinen Fall erkennen zu lassen.

Gerade die Watt- und Flußschiffahrt war ständig von Strandraub und Piraterie bedroht. Vor Kehdingen und Wursten betrachtete der Bremer Erzbischof Albert II. jedes trocken gefallene Fahrzeug als Strandgut, das er nach Herzenslust ausplündern durfte. Ab 1398 wimmelte es in Butjadingen, auf der Jade, in Ostfriesland und Oldenburg nur so von Vitalienbrüdern, die aus den Sielhäfen heraus operierten und nur den Überwattweg dicht zu machen brauchten, um jedes Kauffahrteischiff unentrinnbar zu überfallen. Im folgenden soll versucht werden, einige Beispiele für die Bewertung von Risiken in der Überwattfahrt aufzuzeigen.

In den Hanserezessen (Bd. V, Nr. 52-54) finden sich Hamburger Vorschriften für die Vereinnahmung konfiszierter Piratenbeute nach exaktem Reglement, wonach der Stadt ein Drittel für die Deckung ihrer Aufwendungen zufiel, während der siegreichen Schiffscrew ein weiteres Drittel und den ursprünglich beraubten Eigentümern das letzte Drittel zustanden.

Unter den in den Hamburger Kämmereirechnungen des Jahres 1378 verzeichneten Staatseinnahmen findet sich folgende Eintragung: "Recepimus 32 (Pfund) ab illo Frisone, cuius navis recubatur a piratis de Osta". Der Kämmereiherr hatte also bei jenem Friesen, dessen geraubtes Schiff man aus der Hand der Piraten auf der Oste zurückerobert hatte, 32 Pfund Silber abkassiert. Da der Friese außerdem noch einmal den gleichen Betrag an die Mannschaft der Piratenjäger abführen mußte und ihm selber leider nur ein Drittel verblieb, errechnet sich daraus der Gesamtwert eines kleineren, für die Fahrt auf der Oste und natürlich auch auf den Watten geeigneten Fahrzeugs mit einem Betrag von 96 Pfund Silber.

Acht Jahre später baut der als magister betitelte Schiffbauer Johannes Zelander für den Staat ein sogenanntes Hukboot für 104 Pfund Silber. Diese Position ist insofern besonders interessant, weil hier eine genaue Abrechnung für ein Schiff gleicher Größe erhalten ist: 33 1/3 Pfund bekommt Zelander als reinen Lohn für Konstruktion und Durchführung der Bauarbeiten, 46 Pfund und 10 1/2 Schilling "pro diversis instrumentis ligneis et ferreis", d.h. für Blöcke und Eisenbeschläge, 3 Schilling "to pekende unde terende", also für das Pichen und Teeren, und dazu noch 8 Schilling für eine Tonne Teer. 2 Schilling müssen für "mus" (=Kalfatmoos) bezahlt werden, 8 1/2 Pfund und 4 Schilling "pro canaves ab velum hukboet", das heißt "für Leinwand zum Segel des Hukbootes". Hinzu kommen noch 15 Schilling für Talg und für eine Mischung aus Pech, Teer und Harz, vermutlich für die Kalfatnähte der Decksbeplankung, ein Pfund Silber für den Mast und "pro raa", also für eine Rah, 7 1/2 Pfund für laufenden Gut und "pro wenninghe", d.h. für die Wanten. Immerhin 5 Pfund bezahlt man für Riemen, wörtlich "pro remen ab hukboet", was soviel bedeutet, daß man das Hukboot also gut auch noch durch Rudern fortbewegen konnte.

Genau in die gleiche Kategorie gehört übrigens Simon von Utrechts *Bunte Kuh*, deren Bau in den Hamburger Kämmereirechnungen mit 95 1/2 Pfund Silbers zu Buche schlägt. Ganz ohne Zweifel handelte es sich auch hier um einen kleinen Überwattsegler, wie man ihn für die Verfolgung der Vitalienbrüder bis in die Sielhäfen hinein benötigte.

Der Bericht der hansischen Schiffshauptleute über die Schlacht auf der Oster-Ems am 5. Mai 1400 gegen die Vitalienbrüder und über die dann folgenden Verhandlungen enthält einen weiteren Hinweis auf ein ähnliches Wattenfahrzeug in § 34: Hiernach wurde dem Häuptling Enno von Haydtesson durch die Schiffshauptleute das ihm gehörige Schloß Larrelt entzogen und der Verwaltung des Propstes Hisko vom Emden unterstellt, weil Enno zuvor Vitalienbrüder hatte entkommen lassen und ihnen für die Flucht noch ein Schiff für 7 Stighe Gold verkauft hatte. Das sind 7x20 rheinische Gulden, die pro Stück mit 13 1/3 Schilling Hamburgisch zu bewerten sind. In Hamburger Währung umgerechnet kommen wir auf einen Preis von 93 1/3 Pfund Silbers.

Zu diesen Schiffsgrößen passen denn auch die von Vitalienbrüdern in Ostfriesland geraubten Schiffsladungen. Im Jahre 1402 nahmen sie dem Bierfahrer Lübbert Overdiek aus Kampen 16 Last Bier (Hamburger Urkundenbuch Bd. 5, 526 vom 27. April 1402). In diesem Falle haben die Hamburger Piratenjäger Glück gehabt, die den Vitalienbrüdern ihre Beute wieder abjagten und nach Entschädigung der Kampener Bürgers mit einem Drittel des Gesamtwertes das nächste Drittel für Hamburg und das letzte Drittel für sich kassieren konnten. Wir hören von gestohlenem Weizen, Roggen und Wolle. Ein andermal sind es 17 Last Hafer, die einem Kampener Schiffer abgenommen werden. Leicht erkennbar handelt es sich in den meisten Fällen um die komplette Ladung eines Überwattfahrers. Nur selten werden kostbare Gegenstände, Gold- und Silbermünzen erwähnt.

Wir können diesen kurzen Rundblick nicht abschließen, ohne die grausige Bewertung des Risikos für Besatzung und Mitreisende zu verdeutlichen. Im Mai 1398 kam das Gerücht auf, ein Bremer Bürger sei als Vermittler für Lösegelder tätig und in der Lage, den Ort für die Hinterlegung entsprechender Summen genau zu bezeichnen. Die Höhe des Lösegeldes dürfte der Entschädigung entsprechen, die gleichzeitig für die Sühne eines Totschlags entrichtet wurde. 20 Mark Bremisch zahlte Bremen an die Stadt Norden für einen in Bremen geschehenen Totschlag. Dieser Preis wird noch durch ähnlich lautende Quellen mehrfach bestätigt.

Abschließend läßt sich feststellen, daß sich bei einiger Nachsuche Quellen in ausreichender Zahl ausfindig machen lassen, um die Risiken der Überwattfahrt im 14. und 15. Jahrhundert einigermaßen verläßlich zu charakterisieren.

Abschrift aus der "Festschrift für Horst Gronemeyer (Direktor der Hamburger Staats- und Universitätsbibliothek, zum 60. Geburtstag). Hrsg. Harald Weigel, Verlag Traugott Bautz, Reihe Bibliothemata, Bd. 10, Herzberg 1993.

Vereniging van Vrienden van de
Stichting Stamboek Ronde en Platbodemjachten

VSRP

Secretariaat: Van Nijenrodeweg 859, 1082 JN Amsterdam.
Tel: 020-6428397

VORLÄUFIGE AUSSCHREIBUNG FÜR DIE "BUNTEKUH-FESTIVITÄTEN" IN HOORN / NIEDERLANDE VOM 29. Bis 31. JULI 1994

Die Stadt Hoorn feiert dieses Jahr eine ganze Saison lang "BUNTEKUH und die VOC" Die letzte Juliwoche soll die Woche der Segelschiffahrt mit allerlei Aktivitäten werden. Im Museum gibt es eine Ausstellung über die Segelschiffahrt und die Seefahrer des 17. Jahrhunderts. Es gibt Wettbewerbe, Musik und, und, und ...
Sie werden herzlich dazu eingeladen, den Binnenhafen von Hoorn zu bevölkern, zum Admiralssegeln, zu Wettfahrten, ein Gläschen zu trinken und das eine oder andere Wasserspiel vor dem Hafentor zu spielen.

Das fertige Programm steht zwar noch nicht ganz fest, aber man kann den Leuten von Hoorn nach den guten Erfahrungen der letzten Jahre zutrauen, daß es auch 1994 ein schönes Ereignis werden wird und interessante Programmpunkte zu erwarten sind.

Wenn Sie ein Wochenende "Buntekuh" in Ihre Reisepläne aufnehmen können, wäre es schön, wenn Sie sich mit Ihrem Schiff auf der vorläufigen Anmeldung ankündigen könnten. Bitte so schnell wie möglich absenden an das oben genannte Sekretariat !

MOGELIJK AANWEZIG IN Hoorn op 29, 30, en 31 JULI 1994
(Voraussichtliche Teilnahme in Hoorn am 29.,30.,und 31. Juli 1994)

Naam : .....
Name

Adres : ..... PC/Woonpl: .....
Adresse PLZ/Wohnort

Naam schip : ..... Type : .....
Schiffsname

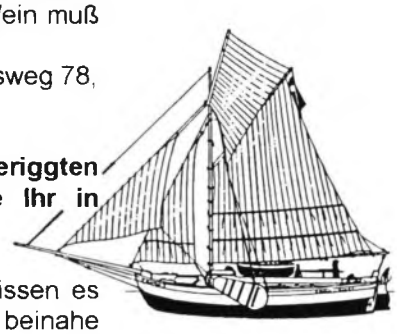
Lengte .....
Länge

Geschat aantal bemanningsleden: .....
Geschätze Anzahl Besatzungsmitglieder

Waaronder tussen 10 en 18 jaar : .....
Davon zwischen 10 und 18 Jahren

Ewertreffen im Nikolaifleet
vom 17. bis 24. September '94

Das Ewertreffen wird wieder wachgeküßt. Vom 17. bis 24. September gehört das Nikolaifleet den Schiffen, die Hamburg großgemacht haben. Gaukler, Künstler und Musikanten sorgen für ein buntes Treiben zwischen Gaffelschiffen und Kaufmannshäusern. Bier und Wein muß sein, Gemüse und ein paar Heringe gepackt und Leinen los!
Kontaktadresse: Hafenkultur e.V., Mathias Weiss, Abendrothsweg 78, 20251 Hamburg, Tel. 040-483726



Liebe Freunde und Freundinnen der gaffelgeriggten Berufsfahrzeuge, werte Ewer- und Schutenführer, die Ihr in Jahrhunderten Hamburg groß gemacht habt!

Die Neubürger unserer geliebten Freien und Hansestadt wissen es noch nicht. Und die Alteingesessenen haben es mittlerweile beinahe wieder vergessen, daß sie einmal alles, was zum täglichen Leben gehörte, als da sind Möbel, Klaviere etc., dann alle Consumptibilien, Butter, Milch, Mehl, Äpfel und sämtliche Gemüsesorten, Bau- und Brennholz, Torf und Kohle, Kalk und Steine, hinter ihren Häusern im Fleet kaufen konnten. Ganze Geschwader von Ewern, Tjalken, Mutten und Kuttern, das macht ca. 70.000 Einheiten pro Jahr, sind ehedem durch die Alsterschleuse in die Fleete eingefahren, um die Baulöwen mit allen hier hocherwünschten Baustoffen, die Hamburger Hausfrauen mit den besten Nahrungsmitteln zu versorgen und die Speicher der Pfeffersäcke zu füllen.

Tragt wieder einmal dazu bei, den Hamburgern durch eine Aktion im Nikolaifleet zu zeigen, wie dieses beste und bequemste aller amphibischen Versorgungssysteme zu Zeiten unserer Väter und Mütter funktioniert hat. Um die Hanseatinnen zu stärken, sollten die Mannschaften reichlich Gemüse, vielleicht auch Fisch und andere Köstlichkeiten vorrätig haben. Ferner werden alle erdenklichen Flüssigkeiten benötigt, um der gefürchteten Ebbe im Fleet auf rechte Art zu begegnen. Auch sollten maritime Kuriositäten den Hamburgern zur Freude reichlich vorhanden sein, um diese vom Schiff aus feilbieten zu können. Wir rechnen mit Euch, um das Nikolaifleet mit Masten füllen zu können.

Mit herzlichen Grüßen

Euer Jörgen Bracker

Hamburg	**17.9.94**		**24.9.94**	
HW	03.31	15.57	08.00	20.18
NW	10.40	23.26	02.57	15.10

Termine bis zur Saisoneröffnung

(Nur zur Ergänzung des Gaffelkalenders aus PIEKFALL Nr. 53)

JUNI:	24.-26.6.	Hooker Festival Strangford Lough / Irland
	28.6.-6.7.	"Nordische Segelfahrt" Hals/DK-Falkenberg/S-Tönsberg/N28.6.-6.7.
JULI	9.-10.7.	Oldtimer-Treffen Bodman, Bodensee / D
	15.-31.7.	650 Jahre Torekov / S (nächste Huk nördlich von Kullen)
	20.-24.7.	"Skutmöte vid Ostersjön 94" Kleinschiffs-Treffen der Ostsee, um die Zusammenarbeit und den Zusammenhalt der sogenannten "Klütenewer" (Lüttboote) in der Ostsee zu verbessern. Programm in den Stockholmer Schären: Mittwoch Sammeln bei Beckholm; Donnerstag Segeln nach Träskö-Storö (schöne Natur und hölzernes Dampfbadehaus!); Freitag Liegetag, um mehr Zeit für den Kontakt der Besatzungen untereinander zu haben. Das Diskussionstreffen wird auf Sonnabend oder Sonntag verlegt. An welchem Tag wir zum nächsten Übernachtungshafen segeln, überlassen wir dem Wetter. Es geht nach Lökholm. Am Sonntag endet das Treffen. Anmeldung: Koman, MS "Hulda", S-17802 Drottningholm, Tel. 0046-8-7590723
AUGUST	6.-7.8.	Falmouth Classics / GB Anmeldung: Janet Heard, Tregatreath Boatyard, Mylor Bridge, Falmouth, Cornwall, TR11 5NS, England, Tel. 0044-326-374441 od. 375309
	6.-12.8.	Voiles 94 Veteranentreffen La Rochelle / F
	13.-14.8.	Thames Traditional Boat Rally Henley-on-Thames / GB
SEPTEMBER	10.-11.9.	Überlinger Herbstregatta für Traditionsklassen (8m-R-Yachten, 45qm-, 75qm-Nationale-Kreuzer,Lacustre, J-Jollen) Bodensee / D
	17.9.	XIV. Oldtimer-Regatta Oldtimer Schiffer Bodensee, Herbsttreffen Friedrichshafen / D
OKTOBER	**7.-9.10.**	Alle wieder pünktlich auf und an die Elbe zum **HERBSTTREFFEN DER FREUNDE DES GAFFELRIGGS** Glückstadt / D

Gemeinsame Sicherheitskommission für historische Wasserfahrzeuge GSHW

GSHW • Postfach 70 13 46 • 22013 Hamburg

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

MERKBLATT

zur
Sicherstellung der Stabilität vonTraditionsschiffen

Vorbemerkung

Bei traditionellen Wasserfahrzeugen wird üblicherweise angenommen, daß es sich um ausgereifte Fahrzeugtypen handelt, die bei bestimmungsgemäßer Verwendung über ausreichende Sicherheitsreserven verfügen - und damit auch über ausreichende Reserven der Schwimmstabilität.

Trotzdem bestehen naturgemäß Grenzen der sicheren Stabilität, die in bestimmten Betriebszuständen, durch die Art der Handhabung, durch äußere Einwirkung oder durch bauliche Veränderungen überschritten werden können und damit zu Stabilitätsgefährdungen führen.

Die wichtigsten der an sich bekannten Begriffe und Probleme werden im Folgenden in Erinnerung gerufen.

Grundbegriffe

Die Anfangsstabilität gekennzeichnet durch die Metazentrische Höhe ist vergleichbar der Steifigkeit einer Feder, die das Fahrzeug aus kleinen Neigungswinkeln in die aufrechte Schwimmlage zurückdreht.

Das aufrichtende Moment bei kleinen Neigungen oder Krängungswinkeln ist gleich dem Produkt aus Metazentrischer Höhe x Verdrängungsgewicht x Neigungswinkel.

Bei größeren Neigungen, insbesondere, wenn Seite Oberdeck eintaucht, nimmt das aufrichtende Moment nicht mehr im gleichen Maße mit der weiteren Neigung zu; es erreicht ein Maximum, nimmt dann wieder ab und wird ab einem kritischen Neigungswinkel negativ. Die Federwirkung kehrt sich um, wirkt destabilisierend und führt zum Kentern.

Der durch den kritischen Neigungswinkel begrenzte Bereich positiver aufrichtender Momente wird auch als Stabilitäts-Umfang bezeichnet und gibt zusammen mit der Anfangsstabilität und dem maximalen aufrichtenden Moment die potentielle Sicherheitsreserve des Fahrzeugs gegen Kentern an.

Ob diese Sicherheitsreserve ausreichend ist, folgt nicht aus den aufrichtenden Momenten allein, sondern aus einer Stabilitäts-Bilanz, in der den aufrichtenden die zu erwartenden krängenden Momente aus äußeren und inneren Einwirkungen gegenübergestellt werden.

Eine Stabilitätsgefährdung ergibt sich dann, wenn die aufrichtenden Momente durch die Summe der gleichzeitig auftretenden krängenden Momente statisch oder dynamisch aufgezehrt werden können.

Haupteinflüsse auf die Stabilität

Menge und Lage des Ballastes	- Gewichtsschwerpunkt möglichst tief - Wenn keine Ladung mehr gefahren wird, ist eine Mindestballastmenge erforderlich (ggf. Verhältniswerte aus MIDDENDORF. angeben). - Wenn neue schwere Teile hoch am Schiff angebaut werden (Rigg, DECKSHAUS etc.), kann zusätzlich Ballast notwendig werden
Freibord	- Freibord ist ein dominierender Faktor für die Stabilität bei großen Neigungen => Wasser an Deck vermindert die Stabilität.
Bewegliche Flüssigkeiten	- Tanks mit großer Ausdehnung in Breitenrichtung ohne Breitenunterteilung sind gefährlich. - Bei Wasser im Schiff nimmt die Stabilität rapide ab.
Bewegliche Ladung	- Krängendes Moment kann (schlagartig) auch durch verschobene Ausrüstung, Ladung, Kohle oder Ballast entstehen.
Winddruck	- Krängendes Moment durch Segel oder Aufbautenflächen ist abhängig von Fläche, Höhe und Windstärke. - Auch Topp und Takel haben eine bemerkenswerte Fläche (auch hierfür ist ausreichend Ballast notwendig).
Verschlußzustand	- Undichte oder offene Luken o.ä. ermöglichen Eindringen von Wasser bei starker Krängung, dadurch Verlust von Freibord durch höhere "Zuladung" und freie Flüssigkeitsoberfläche mit starkem Stabilitätsverlust.
Seegangseinwirkung	- Bei Reiten auf Wellenberg ist die Breite der Wasserlinie (Wellenkontur!), abhängig von der Schiffsform, unter Umständen wesentlich geringer als bei ruhigem Wasser, daher ist erheblicher Stabilitätsverlust möglich. - Quer zur See entsteht ein krängendes Moment durch den Seegang.

Checkliste zur Vermeidung von Stabilitätsunfällen

=> Vertrautmachen mit dem Schiffstyp und Vergleich von Parallelen / Abweichungen zur historischen Betriebsweise (Freibord, Ladung, Ballast, Rigg, Aufbauten, Tanks etc.) sind zu erfassen <=> Eigner und jew. Schiffsführer

=> Sicherstellen, daß alle Öffnungen zum Deck zuverlässig und schnell wasserdicht verschlossen werden können ("Verschlußzustand"), Verschluß-Checkliste anfertigen und am Steuerstand deutlich sichtbar aufbewahren

=> Sicherstellen, daß schwere Ausrüstungsteile, Boote, Ballast und ggf. Kohle sich auch bei starken Schiffsbewegungen nicht verschieben können

=> Bei allen Umbauten mit Einbau oder Änderung von hochliegenden Gewichten (Deckshaus, Hochtanks, Rigg etc.) Konsequenzen für die Stabilität (neue Lage des Gesamtgewichtsschwerpunktes) prüfen, ggf. (bei wesentlichen Änderungen oder Unsicherheit) mit Hilfe eines Sachverständigen berechnen

=> Für Segelschiffe mit üblicherweise gleichem Gewichtszustand (fester Ballast):
Aus Beobachtungen Unterlage erstellen, bei welcher Beseglung und Windstärke (am Wind) die Leeseite noch ausreichenden Freibord hat ("Seite Deck in Lee trocken"), daraus Anweisungen zum Reffen / Segelbergen in Abhängigkeit von der Windstärke erstellen (Sicherheit für Böen und hohen Seegang berücksichtigen!) und am Steuerstand deutlich sichtbar aufbewahren.

Vorsichtsmaßregeln für den Schiffsbetrieb

=> Wetter beobachten, rechtzeitig Segelfläche verkleinern und Verschlußzustand herstellen!
Immer ausreichend Reserve für plötzliche, unerwartete Wetterentwicklung einplanen!

=> Nachts Obersegel bergen und ggf. Verschlußzustand vorbereiten oder herstellen!

=> Bilge regelmäßig kontrollieren und vollständig lenzen!
Wenn höherer Wasserstand im Schiff zeitweise nicht vollständig zu verhindern ist, Segelfläche verkleinern und Ursache bei nächster Gelegenheit beseitigen!

=> Alle schweren Ladungs-, Vorrats- und Ausrüstungsteile, insbesondere an Deck (Boote, Anker etc.) jederzeit gegen Verschieben durch Schiffsbewegung sichern!

=> Bei höherem Seegang, insbesondere beim Ablaufen raumschots oder vor dem Wind, Stabilitätsverminderung auf Wellenberg einkalkulieren => ggf. Segelfläche reduzieren!

Cours und Merkzeichen in der Elbe.*)

(Von Teufelsbrücke bis Cuxhaven.)

Auf schmalem Stege, hinüber die Ek'ne zum Meere,
begleitet der Lootse das Schiff.

Jeder Capitain, der mit seinem Schiffe in einen Bestimmungshafen einlaufen, oder vom Befrachtungshafen absegeln will, ist verbunden, in dem Reviere sich zur Führung des Schiffes eines Lootsen zu bedienen, unterläßt er solches, so würde er für jeden daraus entstandenen Schaden haften müssen, ausgenommen wenn Umstände es verhindern, den Lootsen an Bord zu bekommen. Sobald der Lootse an Bord kommt, ist der Capitain verpflichtet, ihm den richtigen Tiefgang des Schiffes mitzutheilen; für unrichtige Angabe und den dadurch entstandenen Schaden wird der Capitain verantwortlich gemacht. — Sowohl der Capitain als die Mannschaft sind unbedingt verpflichtet, dem Lootsen in Allem, was auf die Führung des Schiffes Einfluß hat, zu gehorchen; dagegen ist der Lootse für den Schaden, der durch sein Versehen entstanden ist, verantwortlich. Ueberall dagegen, wo der Capitain einen Lootsen annimmt, ohne dazu verpflichtet zu sein, oder sich eines nicht angestellten Lootsen bedient, ist der Capitain verantwortlich; dagegen kann er für einen obrigkeitlich angestellten Lootsen nicht verantwortlich sein, denn er ist verpflichtet, ihn zu nehmen und der obrigkeitlich angestellte Lootse nimmt die Eigenschaft eines Beamten an.

Nachstehende Course, Merkzeichen und Signale können nur für denjenigen von Nutzen sein, der Interesse an dem Lootsenwesen der Elbe

*) Die Schifffahrtslänge der Elbe beträgt, im Strom gemessen, nach Angabe des Wasserbau-Directors Hübbe von Hamburg bis Cuxhaven 16½ deutsche Meilen.

nimmt; und kann vielleicht deshalb von Nutzen zur Beförderung gleicher Kenntnisse sein; jedoch ist zu bemerken, daß die Veränderung des Elbstroms und die damit verbundene Versandung, eine Verlegung der Tonnen fast jährlich nothwendig macht.

Wie schon vorher bemerkt worden, daß die Elbe an beiden Seiten mit Tonnen ausgebaakt ist, so muß noch bemerkt werden, daß an der Südseite von Schaarhörn bis zur Bösch, schwarze Tonnen liegen, die mit laufenden Buchstaben von A bis S bezeichnet sind, und zwar so, daß die Tonne A bei Schaarhörn und die Tonne S bei der Bösch liegt; an der Südseite liegen die weißen Tonnen, und sind mit laufenden Nummern von No. 1 bis No. 19 bezeichnet, und zwar so, daß die weiße Tonne No. 1 am äußersten Steert von Vogelsand, und No. 19 vis-à-vis dem Hafen von Neufeld liegt.

In der Oberelbe, d. h. oberhalb der Bösch, liegen die Tonnen mit umgekehrten Nummern von No. 1 bis No. 23, so daß die schwarze Tonne No. 1 zu Teufelsbrücke und die schwarze Tonne No. 23 zu Freiburg liegt. Ebenso liegen auch die weißen Tonnen von 1 bis 16; die weiße Tonne 16 liegt vis-à-vis der Stör, neben der schwarzen Tonne No. 22.

Der Generalcours von der schwarzen Tonne No. 1 bei Teufelsbrücke bis zu der schwarzen Tonne No. 8 bei Schulau, ist NW. z. W.; ist man daher bei der schwarzen Tonne No. 1, so kann man NW. z. W. steuern, bis man die schwarze Tonne No. 5 passirt, und von da ab ist der Cours WNW. bis zu Schulau. Bei Nacht muß man das Schulauer-Feuer (Licht) am Steuerbord-Bug halten, dann wird man die schwarze Tonne No. 7 und No. 8 ansegeln, jedoch muß man Rücksicht auf die schwarze Tonne No. 7 nehmen, die sehr nahe an dem Schweinsand liegt. Von Schulau kann man mit W. z. N. Cours auf das kleine Feuerschiff zu segeln und passirt so die schwarze Tonne No. 9, die an dem Hanskalbsande liegt. Auf dem Steert von Hanskalbsand ist eine Baake errichtet.

Von dem kleinen Feuerschiff steuert man mit NW. z. N. Cours nach der weißen Tonne No. 5, und passirt so die schwarze Tonne No. 12; dieselbe liegt unterhalb Lüheresand am Kohlsander-Steert (Bajensand).

— Auf dem West-Deiche der Lühe wird, vom 1. Mai d. J. an, auf einer Baake ein, von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang brennendes, Licht unterhalten. Das Baaklicht ist ein helles weißes Licht, zeigt nach Osten hin aber einen rothen Schein, welcher den Schiffen sichtbar werden wird, sobald sie zu weit nach Süden aus dem Fahrwasser kommen. —

Von der weißen Tonne No. 5, ist der Cours NW.; passirt die schwarze Tonne No. 13, welche vor dem Bajensandersteert liegt, bis zu der weißen Tonne No. 7, diese liegt am nördlichen Fall (Sand) vor Twielenfleth.

Von der weißen Tonne No. 7 bis No. 8 ist der Cours N. z. W., von No. 8 bis zu No. 9 muß man Nord steuern, dann ist man der schwarzen Tonne No. 14 passirt, welche vor dem Steert am Stadersand liegt.*) Die weiße Tonne No. 9 liegt sehr nahe an dem Sande „zum hungrigen Wolf". Von No. 9 bis No. 10 und 11 hat man NNW. zu steuern, dann passirt man die schwarze Tonne No. 15 und 16, vor Grauerort, wo das kleine Feuerschiff liegt. Nachdem man die weißen Tonnen No. 10 und 11 passirt ist, steuert man NNO. nach der Tonne No. 12, und ist dann die schwarze Tonne No. 17 passirt, dieselbe liegt vor dem Schwarz-Tonnen-Sand. (Auf der Nordseite der Schwarz-Tonnen-Sand ist eine Baak errichtet.)

Von der weißen Tonne No. 12 ist der Cours N. z. W., bis man die schwarze Tonne No. 19 passirt ist. Dann steuert man mit NW. Cours auf das kleine Feuerschiff zu; dasselbe liegt vor dem Steert unterhalb des Schwarz-Tonnen-Sandes und passirt so die schwarzen Tonnen No. 20 und 21.

Nachdem man das kleine Feuerschiff passirt ist, hat man N. z. W. zu steuern, — so wird man die schwarze Boje, die vor den Ruten unter Krautsand liegt, ansichtig werden; vis-à-vis der schwarzen Boje liegt die weiße Tonne No. 15 an der Bank von Glückstadt, und oberhalb der Bank liegt die sogenannte Kartoffeltonne.

Von der schwarzen Boje unter Krautsand bis zu der Tonne No. 22 ist der Cours N. z. W. und NNW., (die Tonne No. 22 liegt O. z. N. von der Stör und SO. von dem Glückstädter Feuer entfernt) von da steuert man NW. z. N. und NW., peilt man dann das Böschhaus in NNO., so ist man in der Gegend der Tonne S und kann W. z. N. steuern; dann wird man die weiße Tonne 18 oder 19 anlaufen; die weiße Tonne 18 liegt neben der schwarzen Tonne OP. vor der Oste, von dort ist der Cours West, bis zu der schwarzen Tonne LL., bei

*) Am früheren Elbzollwachtgebäude zu Brunshausen (Stade) an der nordöstlichen Ecke ist eine Fresnel'sche Signallaterne, welche von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang brennt, angebracht. Das Licht ist ein weißes und bescheint die ganze Elbe, ist 34 Fuß über der ordinären Fluth in der Elbe und 220 Fuß vom Ende der Landungsbrücke bei der Schwingemündung entfernt.

Glameier-Stack; dann steuert man NW. z. W. bis in die Gegend der weißen Tonne 13, und Grodener-Baak, (die weiße Tonne 13 liegt vor dem Steert von Kratzsand) dann kann man mit NW. z. N. Cours nach der Cuxhavener Rhede segeln.

Bei Nachtzeiten wird das Cuxhavener Licht oberhalb des Hafens als ein festes Licht erscheinen.

Sobald der Lootse an Bord eines Schiffes kömmt, hat er sich nach den Eigenschaften des Schiffes zu erkundigen, ob es gut wende, halse und sonst gut manöverire, und darauf zu sehen, daß ein guter Mann am Steuer und Loth stehe. Auch darf der Lootse nicht ohne schriftliche Erlaubniß des Capitains das Schiff verlassen, bis er abgelöst wird oder entlassen ist.

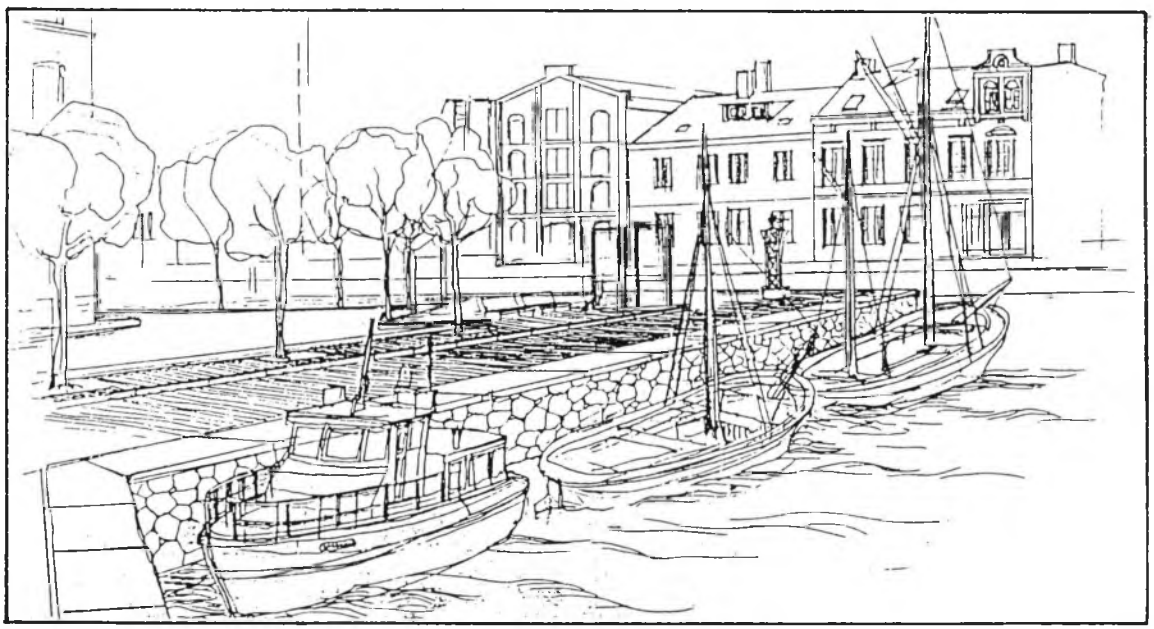
NEUES AUS EUROPÄISCHEN MUSEUMSHÄFEN

LIEGEPLATZ-VERGABE IN LABOE: In Zukunft wollen die Interessengemeinschaft (IG) "Freunde alter Schiffe Laboe", die als lose Vereinigung und als feste Gruppe im "Laboer Regattaverein von 1910" nun schon seit über einem Jahr besteht, und die Hafenverwaltung (HV) den Traditionssegler-steg im Gewerbehafen gemeinsam belegen. Zur Zeit sind noch zwei Liegeplätze für kleine Segelschiffe bis acht Meter frei. Wichtigstes Kriterium für die künftige Auswahl der ehemaligen Arbeitsschiffe soll die Originalsubstanz oder die Wiederherstellung der ursprünglichen Form des Originals mit einem Nachbau sein. Die Jury aus Vertretern der IG und der HV trifft aus den schriftlichen Bewerbungen mit Schiffsfragebogen und aktuellem Foto eine qualifizierte Auswahl. Die Vergabe der insgesamt acht Liegeplätze für Schiffe von acht bis elf Metern Länge geschieht durch die HV und ist durch den Betrieb als Kommunalhafen bedingt.

Für den Fremdenverkehr in Laboe ist der Zusammenhang der heutigen Traditionssegelschiffe als Zeugen ehemaliger Arbeits- und Dienstfahrzeuge mit dem Seebad besonders interessant. Im 18. und 19. Jahrhundert entwickelte sich der Badetourismus an nördlichen Küsten, weil man die ursprünglichen Naturkräfte Wind und Wellen spüren und dabei die Küstenlandschaft genießen wollte. Auf der Suche nach dem "Echten" fuhren Künstler, Schriftsteller und Badegäste mit den Fischern und Lotsen in deren Arbeitsbooten auf das Meer hinaus. Man schrieb Reiseberichte oder malte die Küstenszenerie vom Ufer oder vom Deck eines Schiffes.

Am 29. Mai feierten die Freunde alter Schiffe mit der Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger DGzRS das 100jährige Bestehen der Rettungsstation in Laboe. Das erste Rettungsboot wurde 1894 von der Künstlerin Bertha Ernst gestiftet.

NEUES AUS EUROPÄISCHEN MUSEUMSHÄFEN



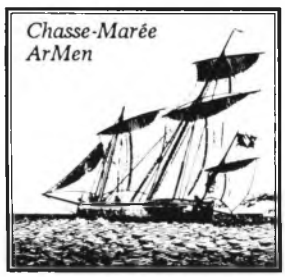
RETTUNG: Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) bietet einen neuen 25 Minuten langen, packenden Film über ihre Einsätze zum kostenlosen (!!!) Ausleihen an. Wer schon die Gelegenheit zum Gratis-Sicherheitstraining in Neustadt ignoriert hat, sollte sich wenigstens mal im Pantoffelkino ansehen, was die DGzRS für jeden in Not Geratenen leistet. Der Film kann als 16mm-Fassung oder als Videocassette bestellt werden bei der DGzRS-Hauptverwaltung, Werderstr. 2, 28199 Bremen.

SCHMUTZIGE GESCHÄFTE: Um selbige auch weiterhin aufdecken zu können, braucht das Flußlaborschiff *Beluga* kräftige finanzielle Unterstützung. Der Greenpeace-Zwerg in der Flotte wird mit modernster Technik ausgerüstet. Dazu gehören zum Beispiel ein Dauermeßfühler zur kontinuierlichen Entnahme von Wasserproben und ein GPS-Navigationssystem. Die *Beluga*-Crew hatte schon mehrfach die grenzwert-überschreitenden Gifteinleitungen von Chemie- und anderen Industrie-Unternehmen eindeutig nachweisen können.

IN EIGENER SACHE: Natürlich freut sich jede/r PIEKFALL-Leser/in, daß gerade er/sie Teil der kleinen, feinen Gemeinde der Gaffelrigg-Freunde ist. Exklusivität zeichnet sich bei uns eben nicht nur durch viel Arbeit am Schiff, Teer an den Händen oder meist mitleidige Blicke der Yachties aus: Nein, wir alle gehören zur verschworenen Gemeinschaft der Gaffelvirus-Infizierten und lesen zur Pflege dieser unheilbaren Krankheit regelmäßig das PIEKFALL.
Damit wir nach langen Jahren den Bezugspreis wegen steigender Produktionskosten für unser geschätztes "Mitteilungsblatt" auch weiterhin konstant halten können, sollten alle Leserinnen und Leser selbst aktiv werden und neue Abonnenten gewinnen. Für den Preis eines mittleren Großstadt-Menüs bzw. einer Liegegebühr für eine Nacht erhält man einen beachtlichen Gegenwert: Drei Hefte pro Jahr (plus Sonderdrucke) mit Berichten über Restaurierung, Handwerk, Schiffstypen, Historisches, mit Terminkalendern und Einladungen sowie die komplette Organisation des Herbst- und Wintertreffens. Damit kann man doch die gaffelkranken Mitsegler und Eigner trefflich überzeugen, nicht wahr? Margot Harders gaffelgetakelter Computer wartet auf neue Eingaben!

FINOW ODER WESER: Der Großfinow-Maßkahn *Emma* (s. PIEKFALL 53) tauscht das Oder-Wasser mit der Weser. Vom brandenburgischen Zehdenick soll der 66jährige, ehemals sprietgetakelte Dreimaster in den Alten Hafen am Deutschen Schiffahrtsmuseum Bremerhaven verholt werden. Der 41.5 x 5.10 x 0.46 Meter messende Kahn wurde früher von einem sogenannten Stoßboot durch Kanäle und Flüsse geschoben.

WETTBEWERB UM FLUSS UND KÜSTE: Nach dem überwältigenden Finale des Unternehmens "Schiffe der französischen Küste", bei dem zwischen 1989 und 1992 etwa 100 typische regionale Fahrzeuge rekonstruiert worden waren, haben die Fachmagazine "Le Chasse-Marée" und "ArMen"



zu einem neuen ehrgeizigen Kulturwettbewerb aufgerufen. "Patrimoine des Côtes et Fleuves de France" fordert Einzelpersonen und Gruppen auf, Studien, Sammlungen oder Ausstellungen über das kulturelle Erbe der Küsten und Flüsse zu erarbeiten. Historische Spurensuche, Bestandsaufnahme oder Herausstellen besonderer Elemente wie maritime Architektur, Handwerk und Bräuche ist die Aufgabe für Schüler, Wissenschaftler, Interessengruppen, Gemeinden und Firmen. Während einer umfangreichen nationalen Ausstellung in Brest sollen 1996 die eindrucksvollsten Dokumentationen prämiert werden. Die Patenschaft für den Wettbewerb haben unter anderen die Ministerien für Kultur, Transport und Tourismus, Umwelt sowie Jugend und Sport übernommen. Unterstützt und finanziert werden die Einzelprojekte von zahlreichen regionalen und lokalen Verbänden.

GAFFEL UND CONSORTEN: Im Köhlfleet haben die "Finkenwärder Gaffelconsorten" ihre zukünftigen Liegeplätze gefunden. Ein Ponton des ehemaligen Kutterhafens, in dem die Fischerei inzwischen nur noch in Spurenelementen zu finden ist, wurde den Eignern von den Behörden zur Verfügung gestellt. Zu den Consorten, die eine Vereinsgründung anstreben, und ihren Sympathisanten gehören die Ewer *Auguste*, *Die Veränderung*, die 99jährige *Eule*, *Frieda*, *Friedrich*, *Ingorata* und *Möwe*, die Torfmutte *Delphin* und der Büsumer Krabbenkutter *Fahrewohl*. Einige der Traditionsschiffe mußten wegen der erheblichen Veränderungen in den Hamburger Hafenbecken bisher schon mehrmals ihren Liegeplatz wechseln.

Der Ewer *Möwe* am Ponton der Finkenwärder Gaffelconsorten im Hamburger Köhlfleet
Foto: Monika Kludas

NEUES AUS EUROPÄISCHEN MUSEUMSHÄFEN

Meisterleistung: In Ebbe's Badebyggeri auf Aeroe paßten die Bootsbauer dem *Präsidenten* ein neues Unterwasser-Kleid an.

Foto: Monika Kludas

UNTERNEHMEN HOLZBOOTSBAU: Vor genau 20 Jahren baute sich Ebbe Andersen in Marstal auf Aeroe seine eigene Werkstatt für Holzboote auf. Sein Ausrüstungsangebot reicht von Segeln über Mastringe bis zu handgeschmiedeten Beschlägen. Rund 50 traditionelle Konstruktionen liefen seitdem vom Stapel in das enge Hafenbecken, zahlreichen alten Rümpfen verhalf er zu neuem Glanz. Wer mit einem Auftrag zu "Ebbe's Badebyggeri og Sejlloft" kommt, wird schon bald erkennen, daß Bootsbau mehr ist als nur das Wissen, wie man nach einem Plan Holz zurechtschneidet und aneinanderfügt. Es ist das kunstvolle Zusammenspiel von Kopf, Hand und Herz, das auch auf Aeroe die hölzernen Schön-heiten hervorbringt.
Lachskutter von acht bis zwölf Metern Länge, Smakke-Jollen, Danske Jagten und Drivkvasen gehören neben einigen Sondertypen zu Ebbe's gefragtestem Repertoire. Gebaut wird auch nach Rissen der berühmten Konstrukteure wie Benzon and Utzon. Man sollte sich die Werft in der dänischen Südsee mal im Urlaub ansehen.

ZWEITER MUSEUMSHAFEN FÜR HAMBURG? Kräne und kleine Dienstfahrzeuge, die im Laufe der Jahre an den Kajen im Binnenhafen ihren Liegeplatz gefunden haben, sollen dort als "historische Substanz" auch in Zukunft von der Identität des Hamburger Hafens Zeugnis ablegen. Deshalb gründete eine Gruppe von Schiffahrts-Verbundenen und Freunden des Museums der Arbeit den Verein "Hafenkultur". Eine der ersten Aktionen: Das Aufspüren des letzten erhaltenen Krans mit Wipp-Ausleger, gebaut 1926 von der Maschinenfabrik Kampnagel, bei einem Harburger Schrotthändler. Er soll restauriert und wieder vor dem ehemaligen Union-Kühlhaus aufgestellt werden. Auch die Mitarbeit am dritten Ewertreffen im Nikolaifleet gehört zu den Aktivitäten der Hafenkultur-Leute. Hierfür konnten die Organisatoren den Kaufmann Peter Möhrle als Mäzen gewinnen. "Es ist notwendig, den Hafenbereich Cremon/Deichstraße mit seinen besonderen Funktionen neu zu beleben", erklärte Matthias Weiß vom Verein zum Ewertreffen.

VIVE LA FRANCE: Es stand in "Segeln", Ausgabe 2/94. Starboote mit Gaffelrigg sind angeblich schon kurz nach der Jahrhundertwende auf der Seine gesegelt. Mit Nachbauten, die auf der Pariser Bootsausstellung gezeigt wurden und zu kaufen sind, soll 1995 eine Traditionsregatta auf der Seine starten. Wat' nich al givt!

FLUSSKARTEN: Seit Menschengedenken werden Flüsse als wichtige Verkehrswege für Waren und Kulturen genutzt. Sie verbinden Menschen und Völker, aber sie bilden auch natürliche Grenzen. Bis zum 18. September ist im Deutschen Schiffahrtsmuseum Bremerhaven die Ausstellung "Flüsse im Herzen Europas: Rhein - Elbe - Donau" zu sehen. Sie wurde von der Kartenabteilung der Staatsbibliothek Berlin - Preußischer Kulturbesitz - konzipiert und zeigt die schönsten Exemplare von der handgezeichneten alten Karte über Atlanten, Ansichten und Schiffsmodelle bis zu modernen Satellitenbildern. Zur Ausstellung ist ein reich illustrierter Katalog erhältlich.

Aus der Sammlung des Deutschen Schiffahrtsmuseums Bremerhaven: Die Ostseekarte, die Navigationshistoriker Dr. Uwe Schnall vorzeigt, hat der Kartograph Louis Renard für den 1715 erschienenen Atlas de Navigation du Commerce geschaffen.
Foto: Egbert Laska / DSM

RESTAURIERT: Ständige Besucher in Oevelgönne haben es längst bemerkt. Der 90 stolze Jahre alte Dampf-Schlepper *Woltman* reckt nach einer umfangreichen Wiederbelebung im Museumshafen seinen dicken Schornstein in die Luft. Der letzte noch existierende Einschrauben-Schlepper mit Zweifach-Expansionsmaschine war 1904 im Auftrag von Strom- und Hafenbau Cuxhaven auf der Sachsenberg-Werft in Roßlau (Elbe) gebaut worden. Nach einem Kesselschaden 1982 und einer zehnjährigen Zwangspause konnte der Museumshafen Kappeln mit der Werft Heinrich Buschmann und Söhne am Peuter Elbdeich als Sponsor das gute Stück endlich wieder unter Dampf bringen. Mit seinen 268 Kohlestärken soll *Woltman* demnächst die Schlei einnebeln.

SCHWEDEN: Ein Nachbau des Schoners Mary Ann, der im Jahre 1838 in Lulea vom Stapel lief, entsteht in dem schwedischen Hafen. Das berichtet Rune Sundmark, der dort selbst mit daran gebaut hat. Das Schiff aus nordischer Kiefer wird 32 m lang. Die Spanten stehen, und mit dem Aufplanken ist bereits begonnen worden. Eigner Kalle Wallgren, der den Neubau betreibt, wird ihn wahrscheinlich als Brigantine takeln und im Charterbetrieb nutzen, teilt uns unser Gewährsmann aus dem Norden mit. F.B.

LÜBECK: Der Museumshafen zu Lübeck e.V. konnte durch überzeugende Stimmenmehrheit Bernd Frommhagen für eine weitere Legislaturperiode als 1. Vorsitzenden erhalten. Ihm stehen Uwe Greve als Stellvertreter, Karl Heilmann als Schatzmeister, Schriftführer Rolf "Pauli" Büttner und Roman Warkocz (*Birgitte*) als Schifferbeirat zur Seite. Wer die Marzipansegler etwa noch nicht kennt, kann das auf dem nächsten Hafenfest im September nachholen. Es werden noch Aktivisten für Stände auf der Meile des maritimen Handwerks gesucht.

Lägerdorfer Ever „Gustav", gebaut 1888 (Elbe bei Altona)

Walter C. Bröcker / Segelfahrten auf der Stör

Kann man auf der Stör überhaupt segeln? Die Frage drängt sich jedem Nichtsegler auf, wenn er sich unseren gewundenen Störlauf, eingeengt zwischen hohen Deichen, von Schlickrändern begrenzt und von Ebbe und Flut bewegt, vorstellt. Gewiß, die Stör ist kein Segelrevier, wie die Kieler Förde oder auch die Hamburger Alster. Man kann nicht wie dort zu jeder Tageszeit und bei jedem Winde in die blaue Weite hinaussegeln, und wenn es einem paßt, über Stag gehen und heimwärts steuern. Und doch ist die Stör als Segelrevier geeignet und in mancher Beziehung interessanter und abwechselungsreicher als eine weite Seefläche. Daß schwere Elbewer und große holländische Tjalken von der Störmündung bis Itzehoe heraufkreuzen, beweist ohne weiteres, daß man auf der Stör segeln kann, um so mehr, wenn es sich um kleinere Fahrzeuge und wendige Sportboote handelt. Allerdings ist der Segler zeitlich gebunden durch Ebbe und Flut, denn die Strömung tot zu segeln wird ihm nur in Ausnahmefällen gelingen. Die Stör ist eben ein Fluß, in dem das Wasser — dem Binnenländer ein seltsames Erlebnis — bald stromab, bald stromauf fließt. Der Segler muß deshalb mit der Strömung absegeln und bei Tidewechsel, wenn der Strom kentert, wenden und wieder der Heimat zustreben. Das ist zwar eine zeitliche Bindung, aber sie hat auch ihre Vorzüge, denn sicher trägt ihn der machtvolle Strom, auch wenn er gegen widrige Winde aufkreuzen muß, dem Hafen zu. Die vielen Windungen der Stör sind hierbei ein Vorteil, denn sie verhindern, daß man den Wind dauernd von vorn hat.

Wer so mit der Tide segelt, der spürt selbst im engen Lauf der Stör das gewaltige Atmen des Meeres in Ebbe und Flut, weil er von diesem Atem getragen wird.

Diese enge Gebundenheit an die Natur bedeutet Verbundensein mit ihr. Wer mit Maschinenkraft Wind und Strömung aufhebt, fühlt sich nicht wie der Segler eins mit der Natur, er fühlt nicht, wie beim Schwellen und Abflauen des Windes das Boot sich leise wiegt und neigt, wie die Segel sich stärker wölben und das Wasser den Kiel lebendiger umrauscht. Wie die Möwe auf den Wellen des Windes schwebt, sich hebt und senkt und scheinbar mühelos, doch zielsicher ihren Weg findet, so gleitet das Boot, von den weißen Schwingen der Segel getrieben, seinem Ziele zu.

Die Bahn ist eng begrenzt, grüne Deiche hegen sie ein, und im friedlichen Dahingleiten sieht der Segler hinter dem abschließenden Deichstrich rauschende Baumkronen und breite behäbige Giebel. Er ahnt die schwere Kraft holsteinischer Marschen und den festbegründeten Wohlstand alter Bauerngeschlechter, in niedersächsischer Kraft an der Scholle wurzelnd. Vielleicht hört er in der Ferne auf der Chaussee ein Motorrad knattern, und ein leises Erinnern an Staub und Benzindunst schwebt herüber auf seine ruhige Bahn. Lebendiger kräuseln sich ihm die Wellen, frischer weht ihm der Wind, und er fühlt sich freier von Staub und Erdenschwere auf spiegelnden Wassern.

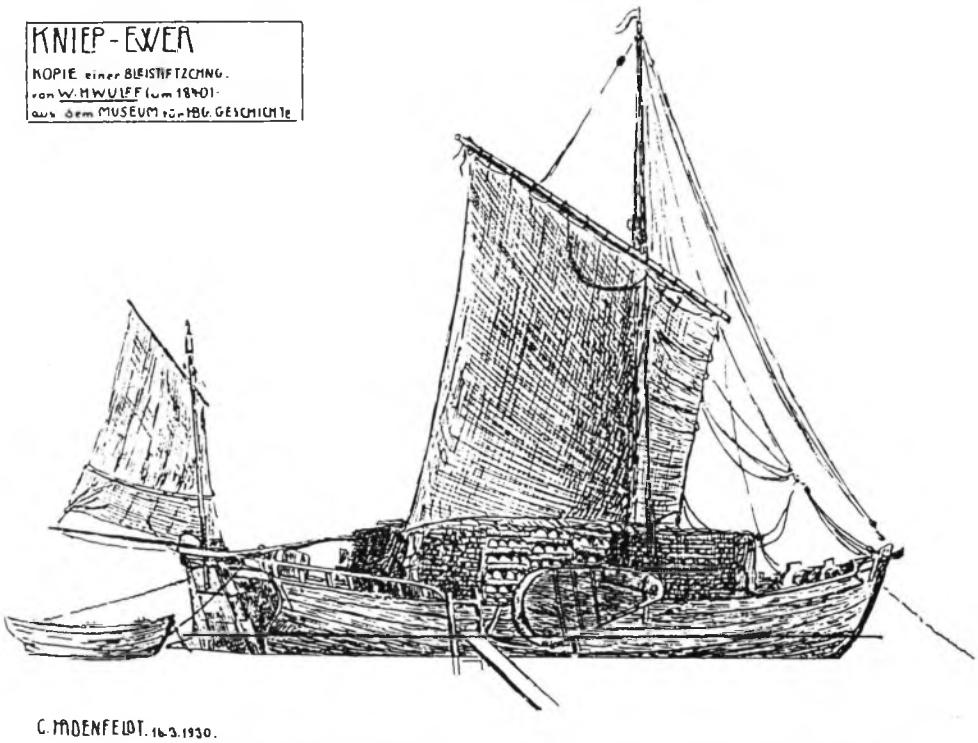
Eigentümlich ist das Spiel von Ebbe und Flut. Solange das Wasser mit der Flut aufwärts strömt, dem Flußlauf entgegen, steigt der Wasserspiegel. Der Strom ist grau von fein verteilten Schlickmassen, die er beim Zurückfließen absetzt, Buchten und Ufer unaufhaltsam verschlickend. Der Tidenhub beträgt bei Itzehoe immerhin zwei Meter, während er bei Cuxhaven über sechs Meter ausmacht. Wenn das Wasser seinen höchsten Stand erreicht hat und wieder zu sinken beginnt, zeigt sich am Uferrand eine kleine Kante, die den höchsten Stand des Wassers anzeigt. Der Schiffer sagt: De Floot hett Kant sett — ein Beweis, daß der Wasserspiegel wieder zu sinken beginnt. Nun zeigt sich eine seltsame Erscheinung: Trotzdem der Wasserspiegel sinkt, strömt das Wasser noch stromauf, also in Flutrichtung. Erst nach geraumer Zeit kentert der Strom, das Wasser strömt mit der Ebbe stromabwärts, und der Wasserspiegel sinkt mehr und mehr. Diese rätselvolle Erscheinung findet ihre Erklärung darin, daß die Ebbe im Meer und in der Elbe früher einsetzt als hier oben in der Stör, und während hier die Strömung noch in der Flutrichtung verharrt, hat der Nachschub des Wassers aus Meer und Elbe bereits aufgehört.

Unzählige Klappschleusen, „Siele" genannt, in den Deichen verschließen die tiefliegenden Marschgräben gegen den Störlauf. Diese würden sonst bei Flut vollaufen und das Land überschwemmen. Bei Ebbe, wenn das Wasser nicht mehr gegen die Planken drückt, öffnen sich die Schleusen selbsttätig, und das Wasser strömt aus Wettern und Auen in den Fluß. Wenn die Tide wechselt und das Wasser steigt, schließen sie sich mit einem weit hörbaren Knall. Dieser einfache Mechanismus dient seit Jahrhunderten zur Entwässerung unserer Marschen.

Ein solcher Flußlauf ist eine Welt für sich. Er hat sein eigenes Leben, das nur der fühlt und miterlebt, der selber auf ihm dahingleitet. Schon die Fahrzeugtypen, die die Stör beleben, bieten ein buntes Bild. Am häufigsten sehen wir den schweren Ewer, so tief beladen, daß das Wasser schon hier und da das Deck bespült. Ewer sind plattbodige Küstenfahrer mit Seitenschwertern, die wie mächtige Flossen das Schiff flankieren. Da dem Ewer der Kiel fehlt, sollen sie das seitliche Abtreiben beim Kreuzen verhindern. Der Ewer ist ein typisches Fahrzeug der Niederelbe.

Ewer trockengefallen Foto: Bernd Schmiel

Schon auf der Weser ist er seltener, und je weiter wir nach Westen kommen, desto mehr überwiegen die holländischen Typen. Die Ewer, die uns hier begegnen, haben in der Regel zwei Masten, obgleich Ewer eigentlich éen-vare d. h. Einfahrer, ein Fahrzeug mit einem Mast, bedeutet. Die Segel sind mit einem Gerbstoff braun gelobt. Früher verwendeten die Ewer dafür Eichenlohe, heute benutzen sie allgemein einen aus den Tropen eingeführten Agavenextrakt, der auch von den



Elb-Ever, um 1840 gezeichnet, getakelt als Kniep-Ever

Fischern zum Loben der Netze benutzt wird. Vor dem Großmast fahren die Ewer ein bis zwei Vorsegel, so daß das Ganze eine formgerechte Ketschtakelung darstellt. Der Wimpel am Großmast, „der lange Peter", besteht aus einer langen Tüte aus Stoff, die, vom Winde aufgeblasen, wie ein dicker Zeiger die Windrichtung angibt. Die Segel sind ziemlich hoch geschnitten, im Gegensatz zur holländischen Tjalk, die man auch hin und wieder auf der Stör trifft. Diese hat sehr breitgeschnittene, ungelobte Segel, die typisch sind für das Bild dieses Fahrzeuges. Dafür hat sie nur einen Mast, obgleich sie meistens mindestens so groß ist wie ein Ewer. Die Tjalk hat im Gegensatz zum Ewer drei Vorsegel, und diese geben zusammen mit dem niedrigen und breiten Groß-Segel dem Fahrzeug die behäbige, typisch holländische Silhouette. Der Schiffsrumpf der Tjalk ist sehr breit und nach oben eingezogen, so daß der ganze Körper einen schweren, gerundeten Charakter zeigt. Bezeichnend ist das hohe, wohnliche Deckshaus auf dem Achterschiff. Daneben haben die Tjalken allerlei kleine Eigentümlichkeiten, die man auf keinem anderen Fahrzeug trifft. So ist z. B. die Flaggenstange gekrümmt und achtern nicht auf dem festen Heck befestigt, sondern auf der Ruderpinne, so daß sie beim Steuern mit hin und her bewegt wird. Besonders eindrucksvoll ist der außerordentlich lange Wimpel der Tjalken, der Windflögel. Er besteht aus einem schmalgeschnittenen Tuch, das an seiner oberen Kante in halber Länge durch eine dünne Holzleiste wagerecht gehalten wird. Ohne diese Stütze würde sich der lange Wimpel in der Takelage verwickeln, während er jetzt stur windgerecht zeigt. Das ganze Schiff macht einen charakteristischen, stark malerischen Eindruck. In jeder Linie holländisch, hervorstechend durch peinliche Sauberkeit in allen Teilen, belebt es als immer wieder gern gesehenes Bild unseren Störlauf.

Aus: Sammlung G. Köhn, Soest

Der fertige

Takelmeister.

Eine Anweisung

Nach englischen und dänischen Hülfsquellen bearbeitet

von

August Krahnbalken.

Hamburg, St. Pauli, 1857.

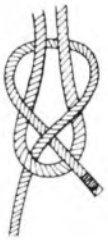
Verlag von C. D. S. Gerrits.

Aufgestöbert für das PIEKFALL
von Fritz Brunner

Sahlingen. Ein leichtes Gebälk von mehreren Stücken, die sich am Topp der Masten und Stengen unter rechten Winkeln kreuzen und worauf die Marsen ruhen. Auf den Backen an der Vorderseite des Mastes ruhen die Langsahlingen, welche nach der Länge des Schiffs liegen und an den Mast selbst gebolzt sind. In die Einschnitte der Langsahlingen werden Quersahlingen oder Dwarssahlingen nach der Breite des Schiffs hineingelegt und darauf kommt dann der Mars zu liegen. Am Topp der Stengen finden sich die Bramsahlingen, welche leichter wie die untern Sahlingen sind und auf welche kein Mars gelegt wird.

Stülp-Sahlingen. Hölzer, die in der Richtung der Dwarssahlingen auf ein Rösterwerk gelegt und an die Dwarssahlingen befestigt werden. Sie dienen zur Verstärkung der letztern und des Marses selbst.

Mast. Die Masten dienen zur Befestigung der Segel und Raaen, um dem Schiffe die Wirkung des Windes mitzutheilen. Da dieselben auf großen Schiffen eine sehr bedeutende Dicke und Höhe haben müssen, so finden sich selten so starke und lange Tannen oder andere Bäume, um die Masten aus einem Stücke bilden zu können. Wäre es aber auch möglich, so würden nicht allein die Kosten sehr vergrößert werden, sondern der Untergang des Schiffs würde bei schwerem Wetter in solchem Fall sehr beschleunigt werden. Bräche nämlich der obere Theil eines solchen Mastes ab, so wäre der ganze übrige unbrauchbar. Ferner könnte man bei schwerem Sturm den Mast auf keine Weise niedriger machen. Man setzt also den Mast aus mehreren Stücken zusammen, auf großen Schiffen aus drei bis vier, von denen die oberen beweglich sind und auf- und nieder geschoben werden können. Im allgemeinen Verstande nennt man alle diese Stücke zusammen Mast; im genaueren Sinne heißt aber nur das untere unbewegliche Stück der Mast; die beweglichen heißen dann die Stengen, Bram- und Oberbramstengen. Die für große Schiffe erforderliche große Zahl von Segeln macht es auch nothwendig, daß mehrere Masten da seien; so hat man jetzt bei der vollkommensten Zutakelung, d. h. der fregattischen, drei Masten und das Bugspriet; nämlich den großen Mast,



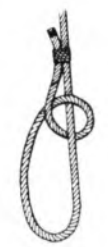
den Fockmast und den Besahnmast. Bei zweimastigen Fahrzeugen heißt der größere ebenfalls der große Mast; der kleinere aber, wenn er vor dem großen steht, der Fockmast; wenn er hinter demselben steht, der Besahnmast.

1. Von den Dimensionen der Masten.

Weder die Höhe noch die Dicke der Masten sind bis jetzt nach allgemeinen Prinzipien bestimmt worden. Wohl aber hat man nach zahlreichen Erfahrungen empirische Regeln für diese Dimensionen festgestellt. Zur Bestimmung der Länge und Dicke theilt man die Masten großer Schiffe hinsichtlich ihrer Länge in verschiedene Theile. Vom untersten Fußende bis dahin, wo der Mast von den Fischungen desjenigen Decks umschlossen wird, wo die Mastenkeile eingetrieben werden, heißt er die Hausing; an dieser Stelle haben die Masten ihren größten oder, wie er auch genannt wird, ihren gegebenen Durchmesser. Nimmt man noch den Theil vom Deck bis da hinzu, wo die Flechtung der Wanttaue zu liegen kommt, also bis zur obern Seite der Langsahlings, so heißt dies der eigentliche Mast, und der obere Theil über den Sahlings, welcher viereckig bleibt, der Topp.

Zur Bestimmung der ganzen Länge des großen Mastes von einem Ende zum andern nimmt man mehrentheils 2½ Mal die Länge des Segelbalkens, d. h. desjenigen Deckbalkens, welcher in der größten Breite des Schiffs liegt. Von dieser Länge wird ⅑ zum Topp genommen.

Dem Fockmast giebt man eine um den Topp des großen Mastes geringere Länge als dieser hat. Der Besahnmast erhält nur 1¾ Mal die Länge des Segelbalkens. — Der größte Diameter eines Mastes hat nicht bei allen Arten der Schiffe das gleiche Verhältniß zur ganzen Länge der Masten. Man giebt indessen als allgemeine Regel, er soll ⅓₆ der Länge betragen, und der kleinste Diameter am oberen Ende des Topps ⅔ vom größten Diameter. Die Länge des Topps soll ⅑ der ganzen Länge betragen. Man pflegt zu dieser Regel noch hinzuzusetzen, daß obige Länge bei Fregatten etwas größer, bei Linienschiffen etwas kleiner sein müsse.



Ist also der Segelbalken eines Schiffes 42 Fuß lang, so beträgt die ganze Länge des großen Mastes 105 Fuß; davon ist ⅓₆ gleich 2 Fuß 11 Zoll, dies ist der größte Diameter. Oben am Topp, wo das Eselshoofd liegt, ist er am dünnsten, und zwar ⅔ vom größten Diameter, also 1 Fuß 11 Zoll 4 Linien.

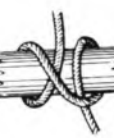
Der Fockmast ist, wie eben gesagt, um ⅑, d. h. um die Länge des Topps, kürzer als der große Mast; im Uebrigen haben dann die beiden Diameter dasselbe Verhältniß zu seiner Länge, wie bei dem großen Mast.

Dem Besahnmast giebt man eigene Verhältnisse. Sein größter Diameter soll ⁷⁄₂₈₈ seiner Länge betragen; und der kleinste ⁷⁄₁₂ vom größten; die Länge des Topps ¹⁄₁₀ von der ganzen Länge des Mastes.

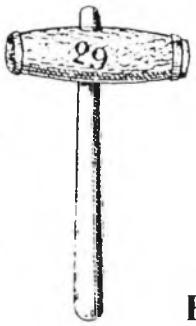
Das Bugspriet soll 1⅔ von der Länge des Segelbalkens zur Länge haben, und der Theil außerhalb des Schiffes soll die Länge des Segelbalkens erhalten. Der größte Diameter ist das Mittel zwischen dem größten Diameter des großen und des Fockmastes; der kleinste Diameter ist die Hälfte des größten; die Länge des Topps ¹⁄₁₂ von der Länge des ganzen Bugspriets. Die Neigung des Bugspriets ist bei großen Schiffen etwa 35° gegen den Horizont; bei kleinern nur 25° bis 30°, weil bei diesen die Vorstagsegel und Klüver verhältnißmäßig größer sind.

Statt dieser so allgemein angegebenen Dimensionen hat man indessen, wie schon bemerkt, andere, für die verschiedenen Arten der Takelage von einander abweichende Maaße festgestellt. Die vorzüglichsten Bestimmungen dieser Art sind folgende:

Die größte Breite des Schiffs gilt dabei als Grundmaaß, und die Masten werden in die beiden Theile getheilt, von dem untern Ende bis zu den Sahlings, und den Topp; der erstere Theil mag der Haupttheil heißen.



	Dreidecker	Zweidecker	Fregatten.	Korvetten.
Großer Mast, Haupttheil, Schiffsbreite	1,99	1,97	2,05	2,02
Großer Topp von dem Haupttheil	0,19	0,19	0,19	0,19
Fockmast, Haupttheil vom großen Haupttheil	0,93	0,91	0,91	0,90
Focktopp von dem eignen Haupttheil	0,19	0,19	0,19	0,19
Besahnmast, Haupttheil vom großen Haupttheil	0,69	0,70	0,75	0,86
Besahntopp von dem eignen Haupttheil.....	0,16	0,16	0,16	0,16
Bugspriet vom Haupttheil des Fockmastes	0,76	0,78	0,81	0,65



Kalfathammer

Fritz auf vielen Wegen

Tiefenlotung

Erinnerungen aus dem Leben eines alten Seebären

Kalfateisen

Ich wollte in Bremen die Ingenieurschule, kurz Technikum genannt, besuchen. Dort wurde mir bedeutet, ich müsse noch ein halbes Jahr im Eisenschiffbau arbeiten und pro Semester 110,- DM Studiengebühren bezahlen, weil ich nicht **"aufenthaltsberechtigt"**, d.h. nicht wohnraumberechtigt sei. Außerdem müßte ich wohl ein Vorsemester machen, um die naturwissenschaftlichen Kenntnisse aufzufrischen. Das waren bei einem Vermögen von etwa 1.800,- DM keine rosigen Aussichten, denn Nebenverdienstmöglichkeiten bestanden kaum. So fing ich erst einmal auf der Rolandwerft in Bremen-Hemelingen als Schiffbauhelfer an. Diese Werft lag am günstigsten zu meiner Wohnung.

Die Rolandwerft war nur ein kleiner Betrieb, sowohl was die Ausdehnung als auch die Belegschaftsstärke anbelangte. Sie war ursprünglich eine Boots- und Yachtwerft gewesen und hatte dadurch einen starken Stamm von Bootsbauern. Außer einem Querslip gab es noch einen Längshelgen. Beim Stapellauf wurde der Schlitten einfach mit einer Tauwuhling an der Bahn abgestoppt. Diese Wuhling wurde dann auf Kommando mit einer Axt gekappt.

Die sanitären Anlagen waren unzumutbar. Ich habe sie möglichst gemieden.

Auf der Rolandwerft wurde damals für den Einsatz in der indonesischen Inselwelt eine Reihe kleiner Küstenfahrer gebaut, die auch Deckspassagiere befördern sollten. Darum erhielten alle Eisendecks ein Holzdeck. Es war also viel Holzarbeit an diesen Schiffen. Und wie es auf der Werft nach Holz roch! Und wie mißmutig ich das Kabel für den Schweißer zog und die Schläuche für den Brenner! Und: "Halt hier mal fest und halt da mal fest!" Ach, was soll ich viel erzählen, nach vier Wochen hatten sich meine Pläne verflüchtigt und ich legte Deck.

Aber vier weitere Wochen hat mich der Betriebsleiter Fridrichs um den Gerlerntenlohn betrogen. Dieser Fridrichs trat wie ein absoluter Fürst auf. Sein Ansehen bei mir sank aber schon bald auf Null und das kam so:

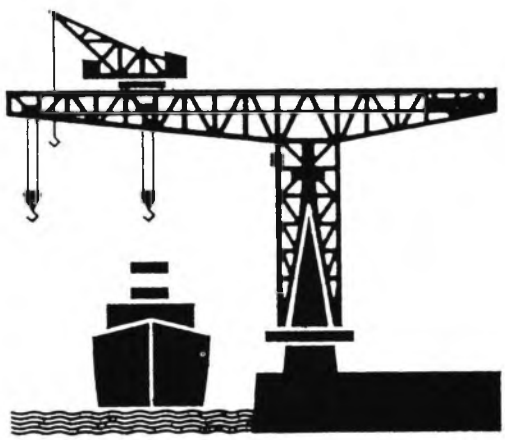
Beim Kalfatern traf ich auf einen eingeklemmten Schweißdraht. Weil ich Kalfatern immer für eine Arbeit eingeschätzt habe, die sorgfältig gemacht werden muß, versuchte ich, den Schweißdraht aus der Naht zu puhlen. Vergeblich! Zuletzt denke ich: "Na, denn helpt dat nich. Rüber mit dem Werg." Just in diesem Augenblick kommt dieser Fridrichs und will mal sehen, ob ich wohl kalfatern kann. Er setzt das erste Rabatt in die Naht, da wo der Schweißdraht liegt, faßt den Kalfathammer mit beiden Händen, holt weit aus und ballert mit aller Gewalt drauf. So haut man gewöhnlich jede Naht durch, aber "bumms", die Naht steht. Zufrieden grunzend zieht der Herr Schiffbauingenieur ab.

"Der Fisch stinkt immer vom Kopf", sagt das Sprichwort, das auch auf diese Werft zutraf. Decksplanken, die an der Oberseite nicht einwandfrei waren, wurden einfach umgedreht und kriegten mit einigen Hobelstrichen so etwas von Naht. Schweißlatten wurden nicht, wie es sich gehört, auf den Haken mit einem schrägen Blatt gestoßen, sondern zwischen den Spanten stumpf, und dann wurde ein Brettstück hintergenagelt. **Was würde Ernst Borgward wohl dazu sagen?**

Bei 48 Stunden in der Woche betrug mein Lohn zwischen 64,- und 68,- DM netto. Freitag war Lohntag, für viele auch Zahltag. Die hatten meistens so um die 10,- DM Schulden bei der Kantine.

Am Deichschart war eine Gastwirtschaft. Da war dann **"Lohntütenball"**. Ich fuhr sonntags mit meinem Schatz zum Tanztee ins **"Borgfelder Landhaus"** / Kapelle Kurt Bock. Man war ja wer! **Kutscher Behrens** war eine Nahkampfdiele. Bei **Elmers-Schorf** verkehrten die Stifte im dritten Lehrjahr und in den **Weser-Terrassen** die Bleistiftakrobaten.

Um die 5,-DM Weihnachtsgeld für Ledige und 10,-DM für Verheiratete sowie die Feiertage nicht bezahlen zu müssen, entließ die Rolandwerft am 18. Dezember 1953 einen Teil der Belegschaft. Mitte Januar war dann der **Engpaß** überwunden und wer wollte, konnte wieder anfangen. Ich auch! Doch das Ende des Indonesien-Proramms war abzusehen. Darum bewarb ich mich bei der AG Weser.



Ein **"Dreiachtelviz"** ging mit mir zum Betriebsleiter Ausrüstung. Der Dreiachtelviz blieb mit entblößtem Haupte und in devoter Haltung im Türrahmen stehen, wie ein Leibeigener vor dem Gutsherrn. Solche Schiffszimmerleute hatte ich nie geschätzt. Der Herr Betriebsleiter fragte mich, ob ich **"blitzen"** könne. Das Blitzen ist eine Art des Kalfaterns, das m.W. nur auf den Bremer Großwerften gepflogen wurde. Dabei sitzt man auf der hochkanten Kalfatbütt und hat den Stiel eines überdimensionalen Kalfathammers in der Kniebeuge. Der Hammer wird nicht geschwungen, sondern nur angehoben und fallengelassen. Bei diesem Verfahren wird das Werg nicht ausreichend dicht angesetzt. Es muß eine Lage mehr als sonst kalfatert werden. Nein, ich hatte noch nicht, aber ich würde es wohl schnell lernen. Der Herr Betriebsleiter dutzte mich, dabei hatten wir beiden doch **noch nicht aus einer Back gegessen**. Als wir ihn verließen, wußte ich: Das war kein Betrieb für mich!

Mein Vorstellungsrundgang endete beim Betriebsrat. Auf meine Feststellung: "Von der Rolandwerft sind eine Menge Schweißer hier angefangen, und nun höre ich, daß ihr 30 Schweißer entlaßt?!", bekam ich die Antwort: "Das ist eben Krupp."

Auf der Rolandwerft gingen die "Indonesier" ihrer Fertigstellung entgegen. Aus angeblichen Termingründen mußten wir Überstunden machen. Später sah ich die Schiffe dann noch im Bremer Europahafen liegen, als ich schon meine erste Reise wieder hinter mir hatte.

Am 8. Mai 1954 wurde ich zusammen mit anderen Kollegen entlassen.Ich landete wieder bei Meier auf dem Heuerstall. Von dort wurde ich zu einem Feuerwehr- und Bootsführerlehrgang auf das Schulschiff **"Deutschland"** geschickt zu Bootsmann Mau. Ich muß einen hellsch intelligenten Eindruck auf ihn gemacht haben, denn er ernannte mich sogleich zum Protokollanten. Dieser Lehrgang war wirklich notwendig, denn die Bootsmanöver auf unseren Schiffen waren das reinste Chaos! Wer konnte schon rudern? Wer kannte denn schon die Kommandos? Vielleicht, wer bei der Marine oder Marine-HJ gewesen war. **Wriggen**, ja das konnte jeder Decksbauer, aber Bedienung und Maschine, auch das nicht.

Bootsmann Mau war, so erzählte er uns, Kuttergast bei der Reichsmarine gewesen."Wer beim Pullen einen Riemen abbrach, der kriegte drei Tage Sonderurlaub!" Vermutlich hatte er sich als Kuttergast die Stimmbänder ruiniert. Vielleicht lag das aber auch an der Luft in der Anbiethalle, aus der wir ihn des öfteren zum Unterricht abholen mußten. Bootsmann Mau muß mich irrtümlich für ein besonders gut gelungenes Exemplar der Schiffszimmererzunft gehalten haben, denn er empfahl mich dem **Norddeutschen Lloyd**!!!

Und das ist dann wieder eine andere und sehr bunte Geschichte.

Fritz Brunner

See-Berufsgenossenschaft

Nr. II/345/54

Befähigungszeugnis als Rettungsbootmann

Dem Zimmermann (Dienstgrad) Friedrich Brunner (Vor- und Zuname)

geboren am 18. 7. 1932 zu Bremen

Seefahrtbuch ausgestellt am 17. 8. 1950 vom Seemannsamt zu Hamburg

wird bescheinigt, daß er am 7. Mai 1954 vor dem unterzeichneten Bootsinspektor der See-Berufsgenossenschaft die Prüfung zum Rettungsbootmann bestanden hat. Er ist mit allen Verrichtungen beim Zuwasserbringen der Rettungsboote und mit ihrer Handhabung vertraut sowie im Gebrauch der Riemen geübt und ist befähigt, die im Rettungsbootdienst üblichen Befehle zu verstehen und auszuführen. (Guter Bootsführer).

Die Gültigkeit des Zeugnisses erlischt mit Ablauf von 10 Jahren seit seiner Ausstellung. Das Befähigungszeugnis kann vorher eingezogen werden, wenn der Inhaber bei einer Beschäftigung (Bootsprüfung) den Anforderungen nicht genügt.

Hamburg, den 8. Mai

Techn. Aufsichtsbeamter als Bootsinspektor

See-Berufsgenossenschaft
Schiffssicherheitsabteilung

Eigenhändige Unterschrift des geprüften Seemannes:

Karl Friedrich Brunner
(Vor- und Zuname)

Glückwunsch !

30 Jahre "das logbuch"

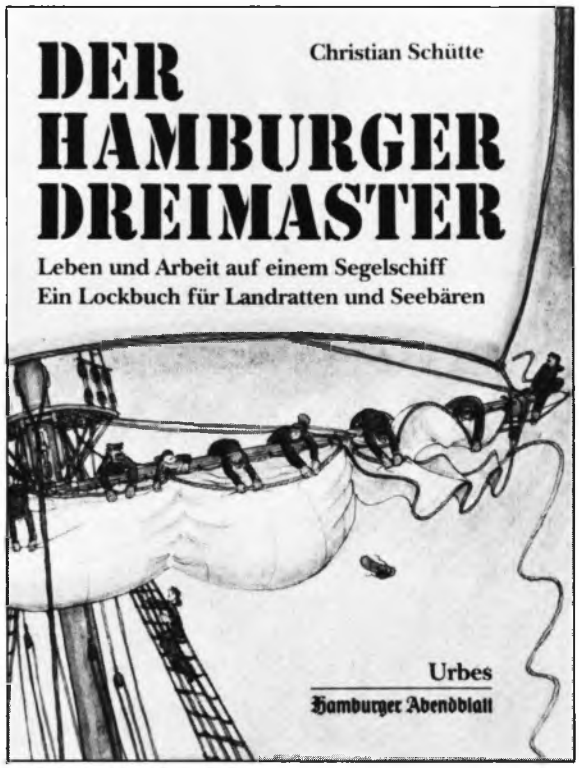
Deutschlands älteste Fachzeitschrift für historischen Schiffbau und Schiffahrtsgeschichte feiert in diesem Jahr Jubiläum. In den 30 Jahren seines Bestehens ist "das logbuch" zu einem international vielbeachteten Fachmagazin geworden, das in den Schiffahrtsmuseen im In- und Ausland zu finden ist. Die Beiträge stammen von Fachleuten und Wissenschaftlern, die sich im "Arbeitskreis historischer Schiffbau e. V." zusammengefunden haben. Dieser weit über Deutschland hinauswirkende Arbeitskreis, der auch als Herausgeber fungiert, hat sich mit seinen über 1000 Mitgliedern die Erforschung der Schiffahrtsgeschichte im weitesten Sinne zur Aufgabe gemacht.
Die jüngste wichtige Veröffentlichung erschien Mitte 1993 als "logbuch"-

Faksimile der ersten Ausgabe des "Logbuchs" vom Februar 1965. Das "Mitteilungsblatt" des Arbeitskreises historischer Schiffbau entwickelte sich zu einer beachtenswerten Fachzeitschrift.

Sonderheft mit der ersten vollständigen historisch-technischen Darstellung des "Kanals von Korinth und seiner Vorläufer", erarbeitet von Walter Werner. Bei den "Freunden des Gaffelriggs" bekannt sind aber auch die umfangreicheren Fachbücher, zum Beispiel über "Lommen und Buxer" von Fornacon / Salemke.
Ein weiteres Ziel dieser Arbeiten ist, den Schiffsmodellbau auf den höchsten Stand zu bringen, wobei in erster Linie die historische Genauigkeit gefordert wird und nicht die Phantasie begabter Modellbauer.
"Das logbuch" erscheint viermal jährlich und stellt auch eine Verbindung der weit verstreut wohnenden Mitglieder dar. In der ersten Ausgabe 1994 sind folgende Themen ausführlich behandelt:
Die Nordpolar-Expedition mit der Schonerbark Admiral Tegetthoff, erbaut 1872 bei Tecklenborg in Bremerhaven, von A. Achtsnit;
Boote vom Taihu-See in Südchina von Jobst Broelmann (dem Cooautor des Buches "Ewer Maria");
Vom Klipperschoner zum pommerschen Jachtschoner von Jürgen Rabbel (dem Autor der Bände über Rostocker Segelschiffe);
Beschreibung von 1913 eines historischen Modells des Kanonensegelschiffs Hollandia, von Autor Horst Menzel;
Abhandlung zur Brasswinde von Walter Kozian.
In Heft 2 berichtet u.a. Herbert Karting über Dreimastschoner aus Friedrichstadt und Nobiskrug.
Mitglieder des "Arbeitskreises" unterhalten verschiedene Fachbereiche, die auch für die "Freunde des Gaffelriggs" interessant sind, zum Beispiel zur Binnen- und Küstenschiffahrt des 16. bis 19. Jahrhunderts, zu runden und Plattboden-Schiffen, zum nordischen Schiffbau oder zur alten Rheinschiffahrt.
Anfragen an:
Arbeitskreis historischer Schiffbau e.V.
Hermann Pietrusky, Hirschberger Weg 7,
59929 Brilon, Tel. 02961 - 8386

Für's Bücherschapp

Der Hamburger Dreimaster



Als blonder, blauäugiger "Jung" gleicht Christian Schütte dem Inbegriff eines norddeutschen Seemanns, ist er doch schon ein halbes Jahr auf der Marinebark *Gorch Fock* und des öfteren auf dem Dreimast-Toppsegelschoner *Thor Heyerdahl* oder der Bark *Alexander von Humboldt* gefahren.
Die von der Kraft des Windes angetriebenen Großsegler haben ihn so fasziniert, daß er zu Zeichenblock und Farben griff, um Leben und Arbeit an Bord in unterhaltsamen Zeichnungen und Bildtafeln festzuhalten.
Daraus entstand die Geschichte vom "Hamburger Dreimaster" namens *Marie-Louise*, der im Jahr 1853 mit einer internationalen Mannschaft ums Kap der Guten Hoffnung nach Hong Kong segelt, um deutsche Waren zu verkaufen und mit einer Ladung Tee zurückzukehren.
Auf 80 Seiten erfährt man Schritt für Schritt, wie ein Schiff gebaut und ausgerüstet ist, wie es unter Segel gebracht und durch Stürme und Flauten gesteuert wird, unter welchen Bedingungen die Besatzung lebt und arbeitet. Wer sich durch das "Lockbuch für Landratten und Seebären" - so der Untertitel des Bandes - geschaut und gelesen hat, kennt am Ende bereits eine Fülle von Einzelheiten aus Seemannschaft und Navigation, die dem flüchtigen Decksbesucher oder Tagesgast noch lange verborgen bleiben. Die detailgetreuen Zeichnungen sind nicht nur hübsch anzusehen, sondern eignen sich auch zum mußevollen Studium des "Was geschieht, wenn ...", zum Beispiel beim Segelsetzen. Nebenbei lernt man sogar noch ein paar Brocken plattdeutscher Seemannssprache ("Kumm mi nich anne Farw!").
Bei aller Liebe zur historischen Sorgfalt blieben jedoch einige Ungenauigkeiten nicht aus. So wird einmal Tauwerk vom losen Ende her aufgeschossen; die zeitgenössischen Fahrwassertonnen beschränken sich auf die Farbe Schwarz mit Ziffern bzw. Buchstaben (vgl. dagegen PIEKFALL 53, "Der Lootse" von 1868: einlaufend an Steuerbord schwarze Tonnen mit Buchstaben, an Backbord weiße Tonnen mit Ziffern). Und das Holen von Brassen, wenn abwechselnd die Seeleute rechts oder links vom Tampen stehen, wird in vivo sicher nicht recht gelingen. Aber diese Kleinigkeiten können die Attraktivität des Bandes, der den sachlich-trockenen Segelhandbüchern wohltuend gegenübersteht, nicht schmälern. Hat man am Ende doch mit dem "Alten", dem "Speckschneider" und dem "Blaubüdel", mit Kuddel, Hein, Fiete, der Katze Lola und dem Bordhund Nelson eine aufregende Seereise bestanden.
Der Leinenband mit farbigem Schutzumschlag ist für 39,80 DM im Urbes Verlag Gräfelfing erschienen. ***MK***

Für's Bücherschapp

Technikgeschichte des deutschen Schiffbaus

Wenn in einem dreibändigen Werk die "Technikgeschichte des industriellen Schiffbaus in Deutschland" als Gesamtüberblick dargestellt werden soll, handelt das erste Kapitel natürlich vom Holz. Der Danziger Schiffbaumeister Gustav David Klawitter erstellte Anfang des 19. Jahrhunderts für die Ausbildung im Schiffszimmererhandwerk Vorlage-Blätter, die uns heute einen guten Eindruck von den damaligen Techniken vermitteln. Autor Eike Lehmann schreibt über sie: "Die Schwierigkeit der Laschung der schweren Kielbalken zu einem das Rückgrat des Fahrzeuges bildenden durchlaufenden Balken steht im Vordergrund. Als Material wurde in erster Linie Eichen- und Rotbuchenholz verwendet. Man versuchte, durch Verhaken oder Verdübeln mit Hartholzdübeln oder Klötzen die Zugfestigkeit der Verbindung zu erhöhen. Die einzelnen Kielteile wurden dabei vorzugsweise mit Laschbolzen aus Kupfer vernietet."
Anderthalb Jahrhunderte Schiffbaugeschichte werden in den drei Bänden nach Themenschwerpunkten behandelt. Band 1 befaßt sich neben der konstruktiven Entwicklung von Seeschiffen mit Kriegsschiffen über und unter Wasser, Band 2 (erscheint 1995) beschreibt Antriebe und Elektrotechnik, Band 3 (1996) ist schließlich der Leckerbissen für eine noch größere Leserschaft: Handelsschiffstypen, Schiffssicherheit, Sport- und Fischereifahrzeuge sowie Schiffstheorie werden wissenschaftlich fundiert, aber allgemein verständlich aufgearbeitet. Das neue Standardwerk des Deutschen Schiffahrtsmuseums Bremerhaven, herausgegeben von Dr. Lars Uwe Scholl in Zusammenarbeit mit Autoren der Schiffbautechnischen Gesellschaft umfaßt mit jedem großformatigen Band etwa 220 Seiten und über 200 Abbildungen. Der Subskriptionspreis von jeweils 98 DM bei Abnahme des Gesamtwerkes gilt bei der Ernst Kabel Verlag GmbH, Versandbuchhandlung "maritim", Postfach 60 13 09, 22213 Hamburg, noch bis 1996.Danach kostet jedes Exemplar 124 DM. Man erhält damit eine wertvolle Dokumentation über eine Epoche des deutschen und internationalen Schiffbaus, in der sich eine rasante Entwicklung vom kleinen Segler bis zum Schiff der Zukunft vollzog und unsere gaffelgetakelten Berufsfahrzeuge lange Zeit eine wesentliche Rolle gespielt haben. ***MK***

TOPLICHT

Der Redaktion liegen eine Reihe von Zuschriften vor, die unter dem Thema "Schiffsausrüstung, historisch" einzuordnen sind. Es ist uns jetzt möglich, alle Eure Anfragen mit einem kurzen Hinweis zu beantworten.

Von "Abbeizer" bis "Zylinderputzer" aber auch von "Anchor Balls" bis "Wood Tar" findet Ihr alles, was in, an oder auf Eurem Schiff eingebaut, angeschraubt, festgemacht oder angestrichen werden kann, und dies in einer Ausführlichkeit und Fülle, daß Ihr vor lauter Begeisterung acht geben solltet, Euer Schiff nicht zu versenken.

Auf 256 Seiten wird in ansprechender Form gezeigt und mit lustigen Vignetten verziert, was z.B. "Bassgitarrenblöcke" - gemeint sind natürlich "Violinenblöcke" - kosten. Natürlich wird auch allerlei Krams angeboten, den man sich nur in einer Kunststoffschüssel eingebaut vorstellen kann. Wir Traditionssegler finden unser Zubehör aber in dem über 8.000 Artikel enthaltenden Katalog gewiß.

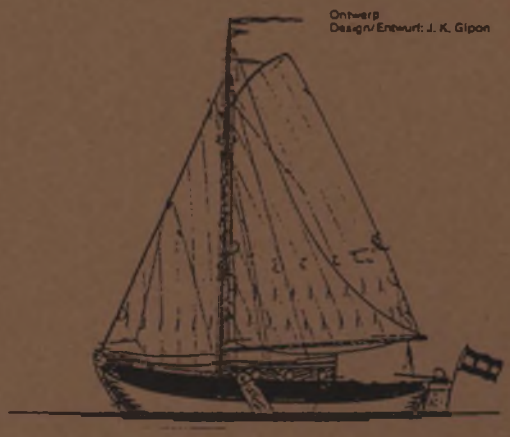
Selbst wenn Ihr - was ich mir gar nicht vorstellen kann - im Augenblick keinen Ausrüstungswunsch habt, ist das Blättern und Schmökern im TOPLICHT erbaulich, führt aber möglicherweise dazu, daß Ihr doch gleich etwas bestellt. Also: Vorsicht ist geboten!

Das Buch ist gegen eine Schutzgebühr von DM 8.- inkl. Porto zu beziehen (per Verrechnungsscheck) bei

TOPLICHT GmbH
Friesenweg 4,
D-22763 Hamburg

HanS

Gibst du mir, nehm ich dir



Nilpferd zu verkaufen !

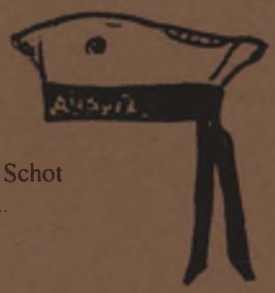
Holländischer Plattbodensegler, Typ ENKHUIZER BOL, Stahl, 7.35 x 2.85 x 0.55 m, Bj. 72, Werft Kooiman en De Vries, Rumpf 93 gesandstrahlt und mit Epoxid-Teer beschichtet, 18-PS-Sabb-Diesel generalüberholt, Welle und Stevenrohr 93 neu, Batterien neu, Segel 91 neu, Polster 93 neu, UKW-Seefunk Dantronik, Echolot, AP-Navigator Dantronik. VB 47.500 DM
Jo und Vicco Meyer, Pohlstr. 8,
21614 Buxtehude, Tel. 04161-2669

Welch ein Schreck ! ...

... Tat ich erbleichen!
Vor der Adresse dieses Zeichen "#",
Habe meine Schuld erkannt,
bin sofort zur Bank gerannt!
Und so fällt es mir nicht schwer,
Euch zu fragen, bitte sehr,
könnt Ihr Euch mit mir versöhnen,
mit mir meinem Hobby frönen?
Dann laßt alle Leser wissen,
was sie nach Stade schicken müssen:

Matrosenmützen sammelt
Rolf Klodt, Streuheidenweg 30,
21680 Stade, Tel. 04141-69439

Vielen Dank und Bruch von Mast und Schot
wünscht Euch Gaffelfreund Rolf Klodt.



EICHENHOLZ

Gut abgelagerte Eichenbohlen verschiedener Längen und Stärken zum günstigen Preis abzugeben.
Peter Hecht ("Ida ut Glückstadt")
Tel. 04124-7591

Heimathafen:		Altona
Baudaten:		
Rumpflänge	:	10,65 m
Breite	:	2,97 m
Tiefgang	:	1,37 m
Verdrängung	:	12 t
Segelfläche	:	ca. 92 m²
Hilfsmotor	:	35 PS Diesel

Smack
Betty of Colchester
zu verkaufen

Dieses bildschöne, schnelle und leicht zu segelnde Schiff sucht einen neuen Eigentümer. Es befindet sich in einem guten Zustand. 1989/90 wurden Heck, 1991/92 Deck, Kajüte, große Teile der Rumpfbeplankung und das Großsegel erneuert. Die Batterien sind neu, der Motor (30 PS, 3-Zylinder-Volvo) grundüberholt.
Das Schiff liegt segelfertig und winterüberholt zur Zeit im Museumshafen Flensburg. Eine Besichtigung ist jederzeit möglich. Ein Liegeplatz im Museumshafen Oevelgönne, Hamburg, kann zur Verfügung gestellt werden. Verkaufspreis 85.000 DM
Anfragen:
Peter Cordes, Tel. 040-3613 8381 oder 825872
Dr. Jürgen Zippel, Tel. 040-381210 oder 453791
Dr. Ulf Gerhardt, Tel. 040-349 77 71

Adressen der Museumshäfen (MH)

Berliner Schiffahrtsgesellschaft	Karl Manfred Pflitsch, Bambergerstr. 47, 10777 Berlin, T. 030-2138041 (d.)
Oldtimer Schiffer Bodensee	Klaus Kramer, Heiligenbronner Str. 47, 78713 Schramberg, T. 07422-8113 (p.)
Traditionshafen Bodstedt	Eckehard Rammin, Dorfstr. 8, 18356 Bodstedt, T. 038231-4414 (p.)
Schiffergilde Bremerhaven	Hennig Goes, van-Ronzelen-Str. 2, 27568 Bremerhaven, T. 0471-44502 (d.)
MH Carolinensiel	Hinrich Siebelts, Am Hafen Ost 8, 26409 Wittmund 2, T. 04464-456 (d.)
MH Flensburg	Üze Oldenburg, Herrenstall 11, 24939 Flensburg, T. 0461-22258
MH Greifswald	Dr. Reinhard Bach, Haus 9, 17498 Klein Petershagen, T. 03834-882360 (d.)
MH Kappeln	Heinz Huchtmann, Fischersallee 46, 22763 Hamburg, T. 040-397304
Schwimmende Museen Kiel	Ernst Hintzmann, Yorckstr. 5, 24105 Kiel, T. 0431-83723
Freunde alter Schiffe Laboe	Birgit Rautenberg-Sturm, Ellernbrook, 24235 Stein, T. 04343-7014
MH zu Lübeck	Bernd Frommhagen, Wagnerstr. 103, 22089 Hamburg, T. 040-201434 (d.)
MH Oevelgönne	Peter Cordes, Büngerweg 7, 22605 Hamburg, T. 040-825872 (p.)
MH Oldenburg	Christoph Essing, In den Bergen 13, 27801 Dötlingen-Aschenstedt
MH Rostock	Hans-Peter Wenzel, Lessingstr. 9, 18055 Rostock, T. 0381-405242 (d.)
Strolsunner Klüverboom	Walter Ribbeck, Georg-Ewaldstr. 5, 18437 Stralsund, T. 03821-297397 (d.)
Commün	und 495729 (p.)