



MUSEUMSHAFEN IM BALTIKUM

DAS UR - PIEKFALL NO. 1

WIEDERGEBURT DER HOOP OP WELVAART

KUTTER - FORSCHUNG

WARNEMÜNDER JOLLE - TEIL II



Mitteilungsblatt der "Freunde des Gaffelriggs"



Impressum

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

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.

Museumshafen Oevelgönne, Sonderkonto Nr. 118848-200, Postbank 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

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

22926 Ahrensburg, Am Rehm 25, T. 04102/52667

Konstruktionsmerkmale PIEKFALL

REDAKTIONSSCHLUSS

1.1. für die Ausgabe zum Jahrestreffen 1.4. für die Ausgabe zum Saisonbeginn 1.9. für die Ausgabe zum Herbsttreffen

Geschichten usw.: 35 Anschläge pro Zeile Schreibmaschine oder 50 Zeichen in 10 pt, Abstand eine Zeile

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.

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 Мооттеде

Editorial - oder Wie sag' ich's meiner Leserschaft?

Früher wußte ich nicht einmal, wie es geschrieben wird, nun muß ich selber....

Man sollte bei einer Redaktionssitzung den lieben Kollegen niemals - und sei es nur kurz zum Kopieren von Unterlagen - den Rücken kehren. Schon hatte diese Gäng mich ausgeguckt, das "Editorial" zu schreiben. Wenn ich mir aber die Ergüsse meiner Vorgänger(Innen) ansehe, traf es sie auch meist unerwartet.

Wir saßen mal wieder bei Sascha zusammen, "beim Besten im Norden" im 12. Stock. Dort schwebt man gewissermaßen über den Dingen. Nur kommen mir da doch einige Bedenken, ob ich meine Beschwerden über den Sender, der anläßlich verschiedener Hafenfeste, Stadtiubiläen etc. aus dem eigens mit "NDR" gekennzeichneten Zelt mal wieder seine "100.000 Dezi bellen" ließ, so einfach zu Papier bringen darf, aber schließlich haben wir ja Pressefreiheit.



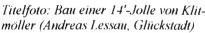




Ein Bezug zur PIEKFALL-Redaktion wäre rein zufällig und keineswegs beabsichtigt.

Inhalt der Ausgabe 55 / November '94

Impressum	2
Vom Wert eines Editorials	3
Baltischer Museumshafen	4
Was unsere Leser so bewegt	8
Wintertreffen der Gaffelfreunde '95	9
Heiligabend am Strom	9
Bau einer Warnemünder Jolle II	10
Mit Beeke Sellmer in Laboe	12
Hansekogge unterm Krantor	13
Veteranen satt	16
Segelanweisungen für die Bodden	18
Forschung mit dem "Lütt Dän"	20
Wie man ein richtiges Fest feiert	24



Seemannsgarn vor 40 Jahren	26
Termine für 365 Tage Segeln	28
Ur-Piekfall No. 1 - Eine Rarität	30
Pagensand - Sylt der Elbe?	34
Vom Wrack zu neuem Glanz	36
Stade: Viel Feind - viel Ehr	42
Neues aus der Gaffelszene	43
Kampf mit der Tide vor Glückstadt	44
Aus der historischen Backskiste	46
Ewer, Schuten und Gemüse	48
Für's Bücherschapp	49
Gibst du mir - nehm' ich dir	51
Museumshäfen auf einen Blick	52





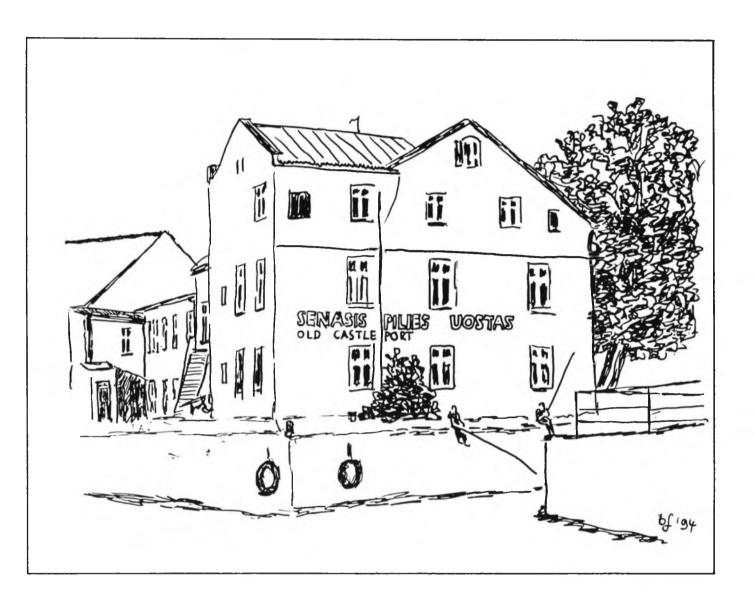
Wie gut hat es da unser Admiral von der Kogge, der bei solchen Gelegenheiten seinem "Mann im Ohr" die Energiezufuhr abschneidet und dann nur noch "einen Fischer mit 1 Cyl. Glühkopfmotor am Horizont" hört.

Apropos Kogge. So langsam habe ich ein schlechtes Gewissen, darüber zu schreiben, wo sie doch gar keine Gaffel hat. Aber Sascha hat mich beruhigt: "Sie hat ja schließlich eine Rah, und das Segel wird nicht senkrecht am Mast hochgezogen!" Vielleicht gelingt es mir ja während der Werftliegezeit - nun kriegt sie doch eine Maschine - irgendwo und so, daß es keiner merkt, eine kleine Gaffel anzubringen.

In diesem Sinne wünsche ich allen Mast- und Schotbruch

Euer HanS

Museumshafen im Baltikum



ALVEKONGEN hat auf ihrer Sommerreise '94 die drei baltischen Staaten besucht, die so lange für ausländische Segler verschlossen waren. Wir haben die beiden großen alten Hansestädte Tallinn und Riga gesehen, etliche kleinere Hafenstädte und viele einsame Anleger auf den estnischen Inseln. Das war eine wirklich berichtenswerte Reise, aber die Beschreibung wäre ein mittleres Buch, das hier nicht geschrieben werden soll – wer selbst hinwill, kann sich bei uns gerne Informationen holen.

Einheimische Segler gibt es nicht häufig im Baltikum, und da die jetzigen Klubs aus mehr oder weniger staatlichen Organisationen hervorgegangen sind, sind sie eher dem modernen Yachtsport verpflichtet als dem Fahrtensegeln oder gar der Erhaltung alter Schiffe. Tatsächlich haben wir in Estland und Lettland nicht mal das kleinste besegelte Fischerboot gesehen, von aufregenderen Entdeckungen ganz zu schweigen. Das darf einen wohl auch nicht verwundern in Ländern, deren Einwohner erstmal vollauf damit beschäftigt sind, sich ihre Existenz neu aufzubauen.

Umso mehr überraschte es uns, als wir im letzten Hafen auf der Rückfahrt, in Klaipeda (ex Memel), die Vorstufe eines künftigen Museumshafens vorfanden.

Man stelle sich das so vor:

Die Einfahrt in das kurische Haff gleicht einer breiten Flußmündung; die Festlandsseite ist ein großer und belebter Handelshafen. Nach der Zollabfertigung im Winterhafen biegt man zwischen den großen Pötten in den kleinen Flußlauf Dange ein, und gleich danach zweigt bei einem alten Haus mit der Inschrift OLD CASTLE PORT eine enge Einfahrt ab. Eine von Hand zu öffnende Drehbrücke wird für Gäste bereitwillig aufgemacht, und dann müssen 50 Angler ihre Leinen einziehen, und das Boot gleitet in den alten Burggraben.

Ein hölzerner Bootssteg oder - wem das zu murkelig ist - mehrere Stillieger (künftige Museumsschiffe) laden zum Anbinden an. Der Graben ist auch schön tief, am Steg > 2,5 m, bei den Stillliegern über 3 m.

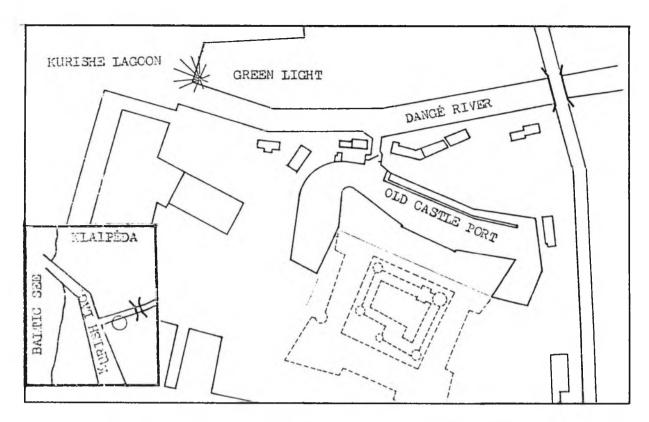
Natürlich muß ein so romantisches Bild auch seine Macken haben:
Von der Burg existieren nur noch 2
Bastionen - die eine ganz in Gras, die andere ganz in Bäume gehüllt -, dazwischen als Erinnerung an die litauische SSR ein unschönes Werftgebäude. Das Wasser ist äußerst grün, und die Disco ist noch lauter als die Frösche. Und dennoch, ein wunderbarer Liegeplatz nahe der Stadt (nur 200 m bis zum Ännchen von Tharau).

Die eigentliche Überraschung erlebten wir aber erst, als wir mit Kostas Francas ins Gespräch kamen, der der Vorsitzende des "KLUBAS BUDYS" ist, aber in Personalunion auch Visionär vom Dienst, Gaffelschiffsbesitzer und Hafenmeister. Er begrüßte uns ganz begeistert als die erste Colin Archer, die seinen Hafen je besucht hätte. Später zeigte er uns seine PEER GYNT, einen 8 m-Spitzgatter, ca. 1925 in Klaipeda gebaut, von dem er annimmt, daß er nach einem Colin-Archer-Entwurf gebaut wurde. Das Boot fuhr vor Memel als Lotse und Fischereiaufsicht, bis es Mitte der dreißiger Jahre durch ein Motorfahrzeug abgelöst wurde. Rumpf und Rigg sind inzwischen wieder segelklar, und Kostas war damit sogar schon in Warnemünde. Der Innenausbau ist allerdings spartanisch; bei der Diskussion über die Ausbaupläne wurde es sehr deutlich, daß es nicht nur die Materialien sind, die hier fehlen, sondern fast mehr noch die Informationen, sprich Bücher, Zeitschriften, persönlicher Erfahrungsaustausch und möglichst viele andere Schiffe zum Ansehen. Jedenfalls hatten wir mal wieder einen "Werksspion" an Bord, der mit Augen, Ohren und Kamera soviel Information wie möglich hortete.

Ein Schiff allein macht natürlich noch keinen Museumshafen; dem Klub gehören weiterhin

- 3 baugleiche Fischkutter (Stahl, DDR-Bau), die ausgebaut und aufgeriggt werden sollen (Nummer 1 ist wieder unter Farbe und wird als Motorschiff für Rundfahrten benutzt),
- 3 hölzerne Yachten, die als kahle Rümpfe schon lange an Land stehen, - 1 ehemaliges Tankschiff, das auf Betreiben von Raissa Gorbatschowa, als sie Kulturreferentin war, dem Klub geschenkt wurde; es könnte gut sein Gnadenbrot verdienen als Trinkwasserversorger im Hafen, wenn nur das Geld für den Spezialanstrich der Trinkwassertanks vorhanden wäre....

Und natürlich gehört zu einem richtigen Museumshafen, daß die alten Burgwallanlagen von den Überbleibseln der pleite gegangenen Staatswerft befreit und wieder hergerichtet werden, und von dem historischen Speicherhaus mit dem grünen Dach stehen direkt neben der Einfahrt noch die Fundamente und könnten für einen Wiederaufbau genutzt werden....
Kostas zeigt uns professionell aufgemachte Lagepläne und Bauzeichnungen.



Aber Geld für diese Pläne? Das könnte ja nur aus öffentlichen Kassen kommen, und die sind in Litauen noch leerer als bei uns schon; Privatpersonen oder ein kleiner Klub können bei allem Engagement nur einen Anstoß geben.

Einziger Lichtblick in dieser Hinsicht: Klaipeda wird 1999 die Operation Sail ausrichten; dafür werden Stadt und Staat einiges auf die Beine stellen müssen, von dem auch ein Museumshafenprojekt profitieren könnte.

Also alles noch sehr utopisch und ungewiß, aber es ist doch toll, daß hier überhaupt ein Anfang gemacht wird. Wollen wir also an den berühmten Frosch im Sahnetopf denken, der sich weigerte aufzugeben und solange paddelte, bis die Sahne zu Butter geworden war. Wer es einrichten kann, der fahre selber hin (ca. 200 sm von Bornholm). Kostas hat jedenfalls alle traditionellen Schiffe eingeladen, bei ihrem Besuch kostenlos im Hafen zu liegen (kleine Spenden in die Klubkasse werden natürlich gerne angenommen).

P.S: Ein Nachtrag zum Thema "Kurische Haffkähne":

Vor dem Krieg soll es noch über 300 davon gegeben haben; jetzt existieren auf der Nehrung grade mal ein restaurierter und zwei Nachbauten.

Brigitte Förster, Horst Richter Fraenkelufer 32, 10999 Berlin

Was unsere Leser und Leserinnen so bewegt

Hej Gaffelfreunde!

Es ist schon Jahrzehnte her, seit ich ein Gaffelschiff (eine Weserjolle) hatte, trotzdem zähle ich mich zu den Gaffelfreunden. Es macht mir immer wieder Spaß, das "Piekfall" zu lesen und zu sehen, daß es noch solche Enthusiasten gibt, welche die Tradition aufrechterhalten wollen.

Im letzten "Piekfall" ist mir aber etwas aufgefallen: Ich habe in der Schule noch die alte deutsche Schrift gelernt, und deswegen ist mir bei den beiden Artikeln von FRITZ und HANS ins Auge gefallen, daß beide im Gegensatz zu WALTER C. BRÖCKER und AUGUST KRAHNBALKEN und dem Verfasser der "Segelanweisungen für die Elbe" kein " (Lang-s), sondern nur das " & " (Rund-s) anwenden. Das tut dem Inhalt zwar keinen Abbruch, nur meine Augen hakten sich immer wieder daran auf.

Und doch freue ich mich immer wieder über das "Piekfall" (oder die "Piekfälle"?) und danke allen, die sich die Mühe machen, ihr Wissen und ihre Spezialkenntnisse unters Volk zu bringen. Damit bleibe ich mit dem Wunsch um "immer eine Handbreit Wasser unterm Kiel" mit den besten Grüßen

Frank Bode, Uetersen

Anm. d. Red.: Auch am "Piekfall" ist das Computerzeitalter nicht vorübergegangen. Aber unsere PCs kennen leider nicht die korrekte, alte deutsche Schrift. Daher das "Einheits-s".

Liebe Freunde des Gaffelriggs!

Eigentlich mache ich sowas überhaupt nicht gerne; aber nachdem in der letzten Ausgabe des "Piekfalls" das Erscheinen des nächsten Heftes mit Saisonbeginn (Mai 94) angegeben wurde, bekomme ich langsam Angst, daß Ihr mich übersehen haben könntet und wollte mich mal vorsichtig melden. Schließlich bin ich sozusagen nur "geistiger Skipper" und sitze vollkommen auf dem Trockenen, bin auf das "Piekfall" also dringend angewiesen.

Und, wie man oben sehen kann, habe ich auch brav meinen Beitrag bezahlt....

Oder ist das neue Heft noch gar nicht ausgeliefert? Dann bitte ich um Entschuldigung!

Mit freundlichen Grüßen,

Heiner Grieb

Liebe Piekfall-Redaktion!

Im Heft Nr. 54 auf Seite 48 habt Ihr mich einen "alten Seebären" genannt.

ad 1) Ich treffe ein altes Ehepaar, das ich längere Zeit nicht gesehen habe und erzähle, daß ich seit dem 1.1. Rentner bin.

"Das ist aber schön!",- "Na ja", antworte ich, "um halb sechs aufstehen, um sechse auf'n Acker oder die Werft, zwischendurch Besorgungen machen für's Kommando oder für die Verwandtschaft Stalltüren flicken, Forken auf'n Stiel machen usw. Das geht dann bis abends gegen halb acht, achte".

"Ja", sagt da die Frau, "ich hätte Sie fast nicht wiedererkannt, so wohl sehen Sie aus".

ad 2) Einen Bären bindet man anderen Leuten auf, auch einen Seebären; und bärbeißig bin ich doch auch nicht!

Und Seemann bin ich eigentlich auch nicht gewesen, denn diese Bezeichnung nehmen jene in Anspruch, die von Kindesbeinen an immer gefahren haben.

Alle anderen an Bord, die vorher einen Beruf erlernt haben, werden Seefahrer genannt, also auch der Zimmermann an Bord.

Allerdings gab es damals an Bord auch noch Messejungen, die über den Messesteward Salonsteward wurden; Kochsjungen, die über den Kochsmaaten zum Koch aufstiegen und Maschinenjungen, die über den Trimmer zum Heizer wurden.

Alle wurden nach Bewährung befördert.

ad 3) Auf der Seite 51 habt Ihr mein "Befähigungszeugnis zum Rettungsbootmann" abgebildet und dazu auf Seite 50 ein Bild gebracht.

Das da bin ich nicht!

Das ist Hans mit seiner Mädchenschaft vor Neustadt!

Die auf deutschen Schiffen sehr seltenen Kökschen und Stewardessen gehörten zur <u>Mann</u>schaft. Eine Frauenbeauftragte kannte man noch nicht.

In diesem Sinne "frohes Schaffen"

Fritz Brunner

ΕΙΝΛΑΔΥΝΓ

Traditionellen Wintertreffen

der Φρευνδε des Γαφφελριγγσ *)



am 11. Februar 1995 um 18.00 Uhr

(Urlaubsverbot vom 11. bis 13.2.!!!) im Museum für Hamburgische Geschichte Holstenwall, Hamburg



Schwerpunktthema: Funktionsgerechte Restaurierung von Museumsschiffen

Hierzu hält zunächst der Hausherr, Prof. Dr. Jörgen Bracker, ein bekannt leidenschaftliches Plädover aus der Sicht des Schiffsliebhabers und Historikers.

Weitere hochkarätige Fachleute werden wir einladen, die zum Beispiel bei der Lösung folgender Probleme helfen können:

- Wie finde ich alte Schiffsunterlagen?
- Welchen Vorschriften muß ein restauriertes Fahrzeug genügen?
- Welche originalgetreue Ausrüstung ist für das typische Revier wichtig und zweckmäßig?
- Wie ist ein Museumsschiff auch für Freizeitschipper zu bewältigen?

Selbstverständlich sollen Speis und Trank, Musik und Unterhaltung nicht fehlen. Angebote an Organisationschef Jörgen Bracker oder an die Redaktion! Mit Sicherheit benötigen wir auch wieder einige Übernachtungsmöglichkeiten für Fernreisende aus Ost und Süd. Gäste und Gastgeber sollten sich bitte schnellstens miteinander absprechen oder bei der Redaktion melden.

^{*)} griechische Variante der "Freunde des Gaffelriggs"



Heiligabend am Strom

 $\Diamond\Box$ \bigcirc

 \bigcirc

 \Diamond

 $\bigcirc \bigcirc$

2

 \bigcirc

 $\bigcirc \bigcirc$

 $\Diamond \Box$

 $\bigcirc \bigcirc$

 \bigcirc

 \bigcirc

 \bigcirc

 \bigcirc

 \bigcirc

 \bigcirc

 $\bigcirc \bigcirc$

 \bigcirc

 \bigcirc

 \bigcirc

 \bigcirc

 \bigcirc

 \bigcirc

 \bigcirc

Hannes Hansen blickte auf die Uhr. Dann sprang er hoch, warf sich die Jacke um, schob die Mütze auf und rannte zur Tür hinaus. Ein mächtiger Flockenwirbel trudelte herein. Er lief zum Anleger, zündete den Motor und schob seine "Katharina Hansen" zur Überseebrücke.

"Qué te pasa? Estamos listos para salir". Der Ladeoffizier winkte ihm. Tief lag das Heck der "Cabo de San Antonio" im Wasser. Heimathafen Montevideo. Hannes Hansen schraubte sich im Gestöber vor den Bug und befestigte die Schlepptrosse. Ein langezogenes, tiefes Brummen signalisierte die Kai, glitt ins Fahrwasser und dann elbabwärts. Hinter Blankenese verabschiedeten sie sich. Die fährt in den Sommer, dachte Hannes und klopfte sich den Schnee von der Schulter.

Felices navidades y buen ano nuevo, hallte es vom Achterdeck.

Das muß wohl frohe Weihnachten heißen, murmelte Hannes.

A merry Christmas, kramte er hervor, Gracias war das Echo Montevideos.

Weihnachten verstehen wohl alle, dachte er bei sich.

Ein eigenartiges Fest, wo alle dasselbe spüren.

Er warf die Trosse los, wendete und kehrte zum Anleger zurück.

Weihnacht, Navidades, Christmas. Alles dasselbe, kratzte er sich hinter der Mütze und stapfte heimwärts.

Nov' 92 - Wick Wimberger

Vom Bau einer Warnemünder Halbjolle

Teil II

Im letzten Piekfall Heft 54 begann der Bericht über den Nachbau einer Warnemünde-Sottrumer Halbjolle von Fritz Brunner. Lesen wir nun, wie es weitergeht.

... Dem aufmerksamen Betrachter wird auffallen, daß die Planken an ihren Enden, vor allem vorne, ungleichmäßig breit sind. Da habe ich mich bei der Einteilung vertan. Sieht zwar nicht schön aus, aber affsupen ward dat Schip drüm nich. Viel ärgerlicher war das Arbeiten mit dem öwerspönschen Holz.

Na ja, de Jöll soll ja keine Yacht werden. So sieht es richtig antik aus.

Nach dem Aufplanken wurden die Mallen herausgenommen und die letzten Bodenwrangen eingepaßt. Dies ist mein erstes Boot, das keine eingebogenen Spanten erhält, sondern gebaute. Und wenn das anders wäre, dann wäre es schon eine Ewigkeit her.

Das Einpassen der Spanten ist sehr mühsam, vor allem zu den Bootsenden hin. Für ein Boot dieser Größe und Verwendung wären eingebogene Spanten vollkommen ausreichend gewesen. Viel weniger Holzverbrauch und auch erheblich weniger Arbeitszeit, also billiger. War es die längere Lebensdauer oder nur die Überlieferung, die die alten Bootsbauer gebaute Spanten nehmen ließ? Dann ist da die Frage, ob man die Klinkerung genau passend machen soll oder nicht. Wegen der Festigkeit habe ich teilweise versucht, sie passend hinzukriegen. Einer, der



Übertragen der Bodenwrangen-Umrisse. Sparsamer Holzverbrauch ist gesichert.



Streifen alten Bettzeugs als Zwischenlage mit Firnis bzw. Bleiweiß, Spanten mit Holzteer

auch etwas vom Bootsbau versteht, ist anderer Ansicht: Eingebogene Spanten liegen auch nur im Bereich der Nietung, also der Lanning an, und wenn man die Klinkerung gut freischneidet, kann man besser saubermachen. In der Tat habe ich schon Klinkerboote gesehen, deren gesägte Spanten nur der Kontur folgten und gar keine Klinkerung hatten.

Noch vigelienischer sind die sogenannten Worpen, die die Planken im Vor- und Achterschiff etwa diagonal schneiden, weil dort die Planken sich nicht nur wenden, sondern auch winden. Aber auch das ist Erfahrungssache und Übung, wie ich festgestellt habe.

Übrigens sind im Piekfall Nr. 54 auf Seite vier Vor- und Achterschiffsektion der Voll- jolle verwechselt worden. Und das ist so schon aus "Beiträge zur Geschichte der Stadt Rostock" übernommen worden

Fritz Brunner



Vorschiff mit Bodenwrangen, Spanten und Worpen.

Mast- und Schotbruch!



Falmouth Working Boat MILDRED

Foto: Wiebke Freudenberg

Vier bis fünf Beaufort aus südwestlicher Richtung, bedeckter Himmel und das Setzen der Toppsegel waren die besten Voraussetzungen für eine schnelle und spannende Wettfahrt. Am 20. August '94 kamen über fünfzehn Traditionssegler zur 2. Beeke Sellmer Wettfahrt nach Laboe. Besonders gefreut hat sich die Interessengemeinschaft "Freunde alter Schiffe" über die Teilnahme der Ewer ANNA und HANS von WILSTER, des Cornish Crabbers VAMOS und des Gaffelkutters RID, die extra aus Hamburg und Kappeln kamen.

Noch kurz vor der Regatta wurden auf den Fischkuttern Bretter zum Sitzen schön himmelblau angepont, um den Gästen eine bequeme Begleitfahrt zu bieten. Neu zugeschnittene Toppsegel wurden im Hafen schnell noch getestet. Die Stimmung auf der Traditionsregatta, die der Laboer Regattaverein seit 1910 ausrichtet, an der sich der Fischerverein traditionell mit eigener Wettfahrt beteiligt und seit letztem Jahr die Interessengemeinschaft mit der Beeke-Sellmer-Wettfahrt, war wie die Fischbretter himmelblau-Jedes Jahr zur Traditionsregatta räuchern die Fischer schon morgens auf ihrer Mole. Einige Crews versorgten sich deshalb noch vor der Wettfahrt mit frischem Räucherfisch direkt aus dem Räucherofen.

Auf sechs Windstärken frischte der Wind am Start auf, knickte den Mast der Lumme CONNY und brach das Backstag der VINETA. Wegen des starken Windes blieben gleich einige der offenen Boote im sicheren Hafen. Souverän übernahmen die 9mR-Yacht SATANITA und die seegehende

Kreuzeryacht von 1926 ANNA-LUISA wie im vergangenen Jahr die Führung. Der Rettungskreuzer BERLIN der DGzRS begleitete die Wettfahrt vom Lotsenhaus Laboe, vorbei an der Glockentonne bis zum Ende des Kieler Fahrwassers, zur Tonne KIEL 2 und wieder zurück. Knapp acht Seemeilen wurden auf dieser Strecke gesegelt.

Auf dem Halbwindkurs trieb das kleine Feld fast geschlossen zur Wendetonne, wie es vom Start lossegelte. Auf dem Zielkurs zurück - hart am Wind - sortierten sich die Traditionssegler, es durfte keine Höhe verschenkt werden. Starke Nerven und genaueste Ortskenntnisse konnte Holger Poreep auf der ALIADO seinen Konkurrenten beweisen, als er ohne zusätzlichen Schlag sehr genau an der Brandung des Laboer Strandes vorbei navigierte und mit diesem mutigen Manöver auf den dritten Platz steuerte.

Die gesamte Bruchbilanz war allerdings mit einem gerissenen Großsegel, gebrochenem Mast und Backstagen erheblich. So konnten drei Boote die Wettfahrt nicht bis zum Schluß mitsegeln.

Das Ergebnis der Wettfahrt:

In der Gruppe der gaffelgetakelten Schiffe segelte ANNA-LUISA, gefolgt von MILDRED, ALIA-DO, MAYA, SKUA, RID und ANNA über die Ziellinie. Bei den offenen Booten gewann FRAU SCHRÖDER den Preis und in der Gruppe der hochgetakelten Schiffe lief SATANITA vor VANDALE und VESTA ins Ziel.

Neben den Beeke-Sellmer-Wanderpreisen wurden noch ein paar Trostpreise verteilt. Beispielsweise der Auftriebskörper für die versagende Lenzpumpe oder die Spannschraube zum besseren Trimmen. Die Ruderriemen, die als Preise gestiftet wurden, sollen an die Laboerin Beeke Sellmer erinnern, als sie 1857 erstmals mit Waren und Passagieren regelmäßig von Laboe nach Kiel segelte.

Damit zur nächsten Beeke-Sellmer-Wettfahrt das Ergebnis etwas spannender ausgeht, wird überlegt, eine schlichte Zeitvergütung einzuführen. Grundlage für die Berechnung sollen die gesegelten Zeiten der letzten Wettfahrt sein. Als Referenzboot soll das schnellste ehemalige Berufsfahrzeug MILDRED dienen.

Birgit Rautenberg-Sturm Freunde alter Schiffe, Laboe

Die "HANSEKOGGE" unter dem Krantor

Am 08.06.1994 waren wir auf dem Weg durch die Stätten meiner jugendlichen Untaten von Kiel nach Danzig mit dem Auto zum Crewwechsel gekommen. Wir fuhren nur etwa 20 km an meinem Geburtsort Dryhn im Kreis Kolberg vorbei und konnten uns an der

- nach wie vor schönen pommer-Landschaft schen erfreuen. Wir entdeckten die Kieler "Hansekogge" dann auch - Navigation an Land ist ja doch schwieriger als auf See! - genau an der Stelle, wo sie hingehört, am Danziger Krantor, einmal mehr von einer Menschentraube umlagert.

Die Kogge sollte als ein sichtbares Zeichen an die Rolle der Hanse in der Geschichte der Stadt Danzig erinnern, als sich etwa 4.500 Mitglieder aus Handel. Gewerbe und den relevanten Kammern beim "EUROPARTE-NARIAT '94" Stelldichein gaben. Gegenüber, an der Pier des Schifffahrtsmuseums von Danzig. lag die treue "Gotland", ein Fischkutter.

ohne den die Kogge ihren Terminplan nie abspulen könnte, wie es erforderlich wäre. - "Widrige Winde hielten das Schiff im Hafen fest!" ... können wir uns heute nicht mehr leisten! ("Widrige Winde" sind für eine Kogge grundsätzlich alle Winde. die von vorne kommen!)

Koggen waren die "Standard-Lastesel" der damaligen Zeit, robust gebaut, aber mit wenig Komfort für die Mannschaft. Man schlief auf der Ladung oder auf dem Boden des Laderaums. Wir heutigen Koggefahrer leben ein wenig komfortabler. Zum Schlafen sind 12 Holzpritschen - aber alle im gleichen (Lade-) Raum - eingebaut. - Als unser 88-jähriger Admiral uns schonend darauf vorbereiten wollte. daß er möglicherweise nicht ganz geräuschlos schlafe. waren wir nicht

sonderlich beunruhigt. Ich, für meinen Teil, habe auf der Fahrt nicht mehr gehört. der wie Reißverschluß von meinem Schlafsack die letzten 10 cm hochratschte. Das gemeinschaftliche Sägen hat die Festigkeit unserer Kogge nicht ungünstig beeinflußt.

So brauchten wir die Hilfe des Krans nicht in Anspruch zu nehmen. Als die Kogge unmittelbar unter dem Haken dieser ehrwürdigen Verladeeinrichtung lag, fiel uns die Erkenntnis nicht schwer. hiermit u.a. auch Masten der damaligen Schiffe gesetzt oder gelegt werden konnten. Für den Antrieb des Krans dienten zwei "Tretmühlen" natürlich um einiges größer als im Hamsterkäfig. - Solange

wir dort an der Pier lagen, hätten wir stets genügend Leute zum Bewegen des Laufrades gehabt.

Wir brauchten keine Maschinen dieser Art zum Löschen, alldieweil die Ladung, das "HOLSTEN"-Bier, von den Empfängern selbst nach Hause getragen wurde. Die genannte Brauerei hatte die Fahrt gesponsert, und so "mußten" wir hier wie in den anderen angelaufenen Häfen Bier ausschenken. Die Kogge mit ihrem 7 m breiten Deck gab genügend Raum für eine zweite Zapfanlage. So konnten wir das "joint venture"



Die Kieler "HANSEKOGGE" unter dem Krantor in Danzig

zwischen der Hamburger und der pommerschen Braustätte demonstrieren. "BROK" braut in Bad Polzin/Polzin Zdrój, Köslin/Koszalin und Stolp/Slupsk ein Bier, das uns allen gut schmeckte, besser jedenfalls als mir das "Polziner Pilsener" anno 1939, für das mich damals ein Bajuware begeistern wollte.

Begeistert waren wir alle von dem detailgetreuen Wiederaufbau der historischen Gebäude. Ob der "Lange Markt" oder die "Lange Gasse". die "Lange Brücke" oder die "Frauengasse", ob die Marienkirche oder die

prächtigen Kaufmannshäuser, alles wurde mit viel Liebe restauriert und wird auch weiter gepflegt. Morgens werden die Straßen und Plätze gefegt - "polnische Wirtschaft" fanden wir hier jedenfalls nicht! - Dafür überall freundliche, offene Menschen. stets hilfsbereit, auch wenn ein Problem zunächst an sprachlichen Schwierigkeiten scheitern drohte. Nirgends fanden wir eine Animosität gegenüber uns Deutschen. So war es für uns selbstverständlich, daß wir am Denkmal auf der Westerplatte den "Ritschi" dippten.

Die Polen auf der einen Seite - sagen wir im privaten, zivilen Bereich - unkompliziert, als cs beispielsweise darum ging, unser Auto vor dem Zugriff der allgegenwärtigen "Mafia" zu schützen. Der Hof des Schiffahrtsmuseums wurde unser "Privat-

parkplatz". Oder der Schlosser, der ein Pumpenteil in seiner Miniwerkstatt passend drehte und uns noch zum Baumarkt begleitete, damit wir auch die richtigen Schrauben fänden, wobei das Ganze nur 15.- DM kostete. - Auf der anderen Seite holte die Grenzpolizei bei der Ausreise von Danzig nach Hela die beiden Vertreter der Danziger Handelskammer beim Ausklarieren an der Westerplatte von der Kogge, weil sie

ihre Pässe nicht mit sich führten. Bei der Gelegenheit konnten wir die noch immer nicht abgelegte Furcht vor den staatlichen Organen beobachten, die selbst prominenten Personen noch nicht abhanden gekommen ist. Die beiden Polen ließen die "Behördenwillkür" mit stoischer Ruhe über sich ergehen. Ob wir da wohl den "Geruch von roten Socken" in die Nase bekommen hatten?- Es gibt also noch einiges zu tun, bis das "Haus Europa" ohne Einschränkungen wohnlich geworden ist!

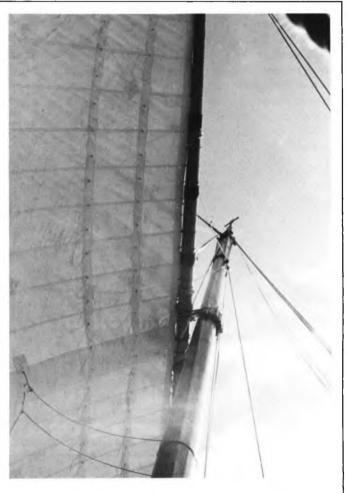
Daß meine Heimat "Pommern" - nun "Pomorskie"

heißt, daß die alten Namen wie Kolberg oder Belgard Stettin oder Arnswalde entweder ganz anders klingen und fremde Buchstaben oder ganz neue Namen auf den Landkarten oder Ortsschildern zu finden sind müssen wir als Folge zweier verlorener Kriege auf unsere Kappe nehmen. - Die Danziger, mit denen wir ins Gespräch kamen, waren aber durchaus einverstanden, wenn wir vorschlugen, nicht darüber zu streiten, ob Danzig eine deutsche oder eine polnische Stadt sei, daß sie vielmehr eine "europäische" Stadt ist - auch wenn das für die Polen nach dem gegenwärtigen Status ein Verlust an Souveränität bedeuten mag. In jedem Fall tendieren die Polen nach Westen, auch wenn dort Deutschland liegt, das sich die Arbeit des Polen-Teilens mit den östlichen Nachbarn mehrfach in seltener



Wenn man's auf polnisch nicht "drauf hat", sollte man nicht "do swidanja" oder "spassiwa" sagen, "Auf Wiedersehn" oder "Danke" kommt im Zweifelsfall viel besser an.

Polens Beitrag zur europäischen Kultur ist unbestritten. Es macht aber Spaß, zu sehen, daß alte, bei uns schon längst überlebte, zumindestens aber selten



Das haben wir leider nicht oft gesehen!

praktizierte Formen in Polen noch geübt werden, wie etwa der Handkuss. Welch anmutiges Bild, als sich auf dem "Langen Markt" ein Herr von seiner Begleiterin mit Handkuss verabschiedete. - Ich war oft versucht, das Lied von dem "schönen Mädchen aus dem Polenstädtchen" vor mich hinzuträllern, so schöne, ausdrucksvolle und zumeist "naturbelassene" Gesichter sieht man hier überall.

Doch nun zur Fahrt im Einzelnen: Am 01 06 1994 war die Kieler "Hansekogge" mit ihrer "siamesischen Zwillingsschwester", der "Gotland", im holsteinischen Neustadt zu ihrer bisher längsten Auslandsfahrt nach Danzig gestartet. Mit Zwischenstop auf Bornholm erreichte man schließlich Gdingen/Gdynia, die Partnerstadt Kiels, und fand neben der "Dar Pomorza" einen würdigen Liegeplatz, der dazu einlud, die Kogge zu stürmen. "Open ship" und "open Faß" waren das Ereignis des Tages. Dies alles wurde mir nur berichtet, da wir von der neuen Crew noch in Kiel bzw. auf dem Weg nach Danzig waren. Irgendwann verholte die Kogge dann aber nach Danzig zum Liegeplatz unter dem Krantor, wo wir "Auto-Hanseaten" sie denn auch am 08.06. nach fast 12-stündiger Fahrt unbeschädigt vorfanden. Wer es schneller schafft, könnte Probleme mit den anliegenden Verkehrsministern bekommen. In den Händen polnischer Verkehrspolizisten sahen wir Gegenstände, die einer Laserpistole verdammt ähnlich waren, also Vorsicht ist geboten! - Nach dem Umladen der Seesäcke machten wir einen ersten Rundgang durch das abendliche Hafenviertel und fanden uns in der "Taverna" zu einer "jut jebratenen" Katschke, einer Ente, zusammen.

Am 09.06. ging es nochmal nach Gdingen zum Bunkern von Diesel. Wir nutzten die Gelegenheit. das wirklich sehenswerte Meereskunde-Museum zu besuchen. Nein, das war kein normaler Museumsbesuch, der Direktor selbst führte uns mit sichtlichem, aber auch wohlverdientem Stolz durch die mit viel Liebe zusammengetragene Ausstellung. Die Kogge ging dann nach Zoppot/Sopot an den Seesteg. Ich hatte indessen noch das Vergnügen, Erfahrungen mit dem schon erwähnten Schlosser zu machen. bevor ich mich beim Festabend des Europartenariats unter das Volk mischen konnte. Hier mögen es gerne 2.500 der ca. 4.500 Gäste des Treffens gewesen sein, die die Kogge sehen wollten. Auch die Coast Guard und Navy der Polen fanden unser Schiff gut - und das Bier natürlich ebenfalls!

Danziger Siegel um 1455. Die lateinische Umschrift hat sich seit 1299 nicht geändert: SIGILLUM BURGENSIUM IN DANTZIKE (Siegel der Bürger von Danzig). Am 10.06. ging es nochmal zum Krantor, wo wir wieder mit "open ship" und "open Faß" viele Besucher anlockten. Mit sanfter Gewalt mußten wir schließlich das Schiff räumen, um mit Gästen nach Hela zu fahren. Bei der Gelegenheit spielte sich dann das schon erwähnte Theater mit den Pässen ab. In Hela kamen wir jedenfalls noch zurecht, um 6 kg Dorsch für 10.00 DM (i.W. zehn ganze Deutsche Mark) zu erwerben.

Das etwas trübe Danziger Frischwasser ließen wir in den Hafen laufen, und die Helaer Feuerwehr pumpte uns randvoll mit gutem Helawasser. Zur "Bezahlung" fand sich danach die gesamte Feuerwehr mit Anhang am Schiff ein. Wir kennen sie nun alle, die Helaer Feuerwehr - Oma und Enkel inklusive und die Kaschuben kennen dafür das Bier mit dem edlen Ritter. - Dieser Volkstamm spricht recht gut Deutsch - kaschubisch halt, aber durchaus verständlich. - Nachts gingen wir Wache - man kann ja nicht wissen! Wahrscheinlich wäre das gar nicht nötig gewesen, aber so hatten wir Gelegenheit, die Fahrkünste der Fischer zu beobachten. Unser guter Karl fährt seine alte "Gotland" gekonnt und mit Bravour. Die Fischer der Danziger Bucht, die sich im Hafen von Hela mit Eis versorgen, dagegen fahren wie die Teufel. Mir fallen dazu nur sizilianische Autofahrer ein. Schon das Einreihen, um möglichst als erster am Eisband zu sein, gleicht dem "aktiven Anstellen" will sagen "Drängeln" - von Kindern am Skilift. Zwischendurch kamen die Fischer immer wieder zur Kogge und gratulierten uns zu dem Schiff. Am Morgen des 11.06. verließen wir den gastlichen Hafen und ließen uns zunächst in Richtung Nord-West schleppen. Mit acht Mann waren wir für Manöver nicht gerade reichlich ausgestattet. Trotzdem gelang es uns mit fünf Mann am Bratspill, das Segel mit zwei Bonnets zu setzen. Der rückdrehende Wind veranlaßte uns allerdings, das Segel wieder einzuholen und uns wieder der "Gotland" anzuvertrauen. Da die Vorhersage der Großwetterlage uns westliche bis nordwestliche, zunehmende Winde versprach, sind wir an der "Gotland" hängend brav gegenan gedampft. Besonders im Fehmarnbelt hatte sich eine hohe See aufgebaut, die uns gehörig durchschaukelte.

Nach 50^{1/2} Stunden nonstop waren wir am 13.06. wieder in Kiel und machten am gewohnten Liegeplatz am Seegarten fest.

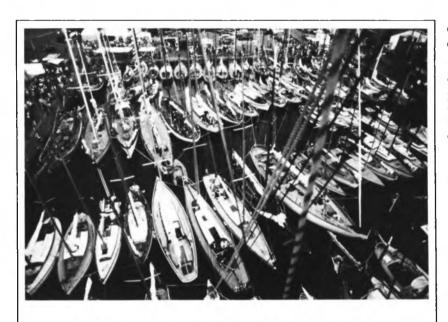
HanS

Fotos: Zbignew Kosycarz (1), HS (1)



Ganz alt schon - aber ganz schön schön!

VI. Internationale Veteranenregatta vor Laboe am 27.08.1994



Bildberichterstattung "auf höchster Ebene" (Fotos MK)

die 12er und 10er und die Colin Archers und die Folkeboote und ... und ... und ... was sonst noch vor 1970 gebaut worden ist in solch großer Anzahl - schließlich waren es 206 Boote - bei 3-4 Windstärken und schönstem Sonnenschein am Start einfanden und vor Schilksee auf die Reise über die bekanntermaßen "am schlechtesten gepflasterte Stelle der Ostsee", den Stollergrund, geschickt wurden. Der Kurs für die kleineren Boote war gut 11 sm lang. Die "Großen" mußten 26 sm laufen. Bei auffrischendem Wind - bis 6 und in Böen auch mal 8 Bft. - wurde es reichlich ruppig. Zu ernsthaften Schäden soll es aber nicht gekommen sein, sieht man einmal von gebro-Fingern chenen bei einem Spinnakermanöver auf der "Germania V" und einigen Segelschäden ab.

An der Luvtonne. der Tonne "Stollergrund W". gab es neben mir ein befreites Aufatmen, als sich herausstellte, daß nicht das Fockfall der "Westwind" sondern das der "Ostwind" unklar war. Hatte sich doch unsere MK-Fotografin im Gewerbehafen von Laboe mit Hilfe einer größeren Anzahl von Marinemenschen zum "Schießen von Luftaufnahmen" bis zur 2. Saling der "Westwind" aufheißen lassen. Daß dieser schließlich das Großfall brach - was den Sieg kostete - kann nicht an MK gelegen haben, hat sie doch - wie wir alle wissen - keine XXL-Figur, und der KN-Reporter war immerhin noch nach ihr oben. um ebenfalls "Bildberichterstattung

auf höchster Ebene" zu machen. Also begnügen wir uns damit, daß der Teufel, der ja bekanntlich ein Eichhörnchen ist, in diesem Fall an diesem Fall genagt hat.

Habe ich nun die Pointe schon vorher verraten und verpatzt? - Ja - nein - aber Bei der Veteranenregatta vor Laboe - es war die sechste, die vom "Verein Schwimmende Museen Kiel" und dem "Freundeskreis Klassische Yachten" als dreitägiges Seglerfest ausgerichtet wurde - kommt es nicht so sehr darauf an, wer als erster durchs Ziel geht, sondern hier gilt das Motto "Sehen und gesehen werden". Es war schon eine Lust zu erleben, wie sich

Der neue "Peter von Danzig" mußte von seinem Hochsitz aus - hoch und trocken - sicherlich neidvoll mit ansehen, wie sein Namensvorgänger - nunmehr der "Peter von Seestermühe" - die vielen Sehleute erfreute. Nicht nur meine Altersklasse war begeistert von der einmaligen Gelegenheit, soviel traditionsreiche Schiffe in einem Hafen zu sehen. Auch bei den Jüngeren sah man nur Freude auf den Gesichtern. So viele Yachten lagen hier zusammen, daß man getrost den Hafen queren konnte, ohne nasse Füße zu bekommen. Das galt auch schon am Freitag, an dem sich die meisten Boote einfanden, um beim "K3", dem "Kieler Küstenklatsch".



Dabeisein ist alles - Schleikahn "Hans Dümkt" zuletzt im Schlepp



- oder war es der "K5", der "Kanz Kroße Kieler Küstenklatsch"? - rechtzeitig mitmischen zu können.

Diese lustvollen Gespräche wurden nicht - wie es offenbar neuerdings bei größeren maritimen Veranstaltungen in Mode gekommen ist - dadurch kurzerhand abgewürgt, daß der NDR mal wieder in seinem Zelt seine "100.000 Dezi bellen" ließ. Die in Laboe anwesenden Shanty-Chöre arbeiteten noch naturana - ohne die elektronischen Hilfsmittel, die uns in Neustadt, Rostock oder Kiel die Watte in die Ohren trieben.

Außer "Ostwind" und "Westwind" - alle Jahre wieder - sind natürlich noch andere Schiffe ins Ziel gekommen - eigentlich die meisten. Nur ganz wenige mußten von DGzRS-Booten auf den Haken genommen werden. Älter als Jahrgang '70 waren sie fast alle. die "Grand Old Lady" war mit Abstand die 13 KR-Yacht "Tijuana", die es mir sicher nachsieht, wenn ich ihr Alter - stolze 101 Jahre - preisgebe. Man kann ihr nur wünschen, daß sie noch das Jahr 2001 erlebt und dann von sich sagen kann: "Ich habe in 3 Jahrhunderten und 2 Jahrtausenden gesegelt!"

Das Motto "Länge läuft" verhalf den beiden A&R Schwestern "Ostwind" und "Westwind" zwar zu den besten Zeiten, doch die Elektronik ermittelte die "Just for Fun" als erste nach berechneter Zeit.

Überhaupt die A&R's, sie stellten mit 35 Booten eine nicht zu übersehende Flotte dar, die eigens

angetretene Werfterew aus Le mwerder war von dieser Zahl aber selbst überrascht.

Als schnellstes gaffelgetakeltes Boot kam die "Fram", eine I-Jolle von 1923, ins Ziel. Einen originalen "Gorch-Fock" Kochtopf durfte die Hansa-Jolle "Pinguin", 5.85 m kurz, mit nach Hause nehmen, Bei den Colin Archers machte das neuere Betonboot "Rollo" das Rennen in ihrer Klasse.

Es gibt nicht viele Veranstaltungen, bei denen soviele traditionsreiche Segelyachten zusammenkommen, und Segler in einer "familiären" Kulisse, wie im Laboer Hafen, ein Wochenende lang über alte Schiffe. Gott und die Seglerwelt sprechen können.

Den Organisatoren, Ernst Hinzmann ("Schwimmende Museen Kiel") und Willi Horns ("Freundeskreis Klassische Yachten") ein herzliches Dankeschön. Ob sie den Schock der großen Beteiligung - 206 statt 160 Schiffe - überwunden und ihre Haare wieder in die Normallage zurückgefunden haben? Die Kapazitätsgrenze ist erreicht. Das wurde deutlich, als der Start verschoben werden mußte, weil das Startschiff, die "Epsholm", so eingekeilt war, daß sie nicht rechtzeitig auf Position sein konnte. Und ohne Startschiff geht es nun wirklich nicht!

HanS



Segelfläche total auf dem Lotsenkutter "Sampo" (Bj. 1896)

Ein Kiel ist doch kein Echolot!

Die abenteuerliche Reise der VITURA zur 30. Zeesboot-Regatta

Bodstedt ist die Wiege der Zeesboot-Vereinigung und damit ein Muß für alle, die eine FZ-Nummer im Segel tragen. Dazu eine so schön runde Zahl: 30. Zeesboot-Regatta (Wie alt ist eigentlich die Rum-Regatta? Wie lange gibt es Oevelgönne?).* Wenn wir das verpaßt hätten, müßten wir das ganze nächste Jahr mit einem roten Kopf herumlaufen. Das wollten wir nicht, und deshalb machten wir uns von Lübeck aus auf den Weg.

Über Warnemünde erreichten wir als zweite Etappe Barhöft und starteten morgens nach Barth. Der Westwind, der uns in den vergangenen zwei Tagen so komfortabel geschoben hatte, blies uns nun auf die Nase. Wind bis zu 17 m/sek und Strom gegenan forderten unserem Diesel alles ab. Es war in dem engen Fahrwasser in Landdeckung noch ganz gemütlich, änderte sich aber schlagartig, als wir in die Grabow kamen. Wir haben nicht für möglich gehalten, daß ein solches Binnengewässer so kochen kann. Bei maximal vier Metern Wassertiefe entsteht eine sehr kurze, steile See, daß wir vor lauter Gischt kaum aus den Augen gucken konnten. Wir waren froh, als wir völlig durchnäßt Barth erreicht hatten.

Nach einer einer kurzen Abtropfpause legten wir wieder ab Richtung Zingst. Der Wind hatte inzwischen etwas nachgelassen, wobei ab und zu kräftige Böen über den Bodden pfiffen. Damit begann des Boddenabenteuers zweiter Teil. In den Zingster Strom geht es durch eine schmale Rinne, die im Süden durch ein Tonnenpaar und im Norden durch eine einzelne rote Tonne gekennzeichnet ist. Quer zum Wind versuchten wir, da heil durchzukommen. Das klappte aber nicht. Ein leichter Ruck signalisierte uns, daß dort weniger als 1,10 Meter Wassertiefe waren. Da saßen wir nun mit unserem Talent. Ein einheimisches Motorboot zeigte uns dann, wie es gemacht wird. Es nahm die rote Tonne auf der falschen Seite, gab Vollgas und rauschte an uns vorbei. Inzwischen wurden wir durch den Wind mit jeder Welle seitwärts weiter auf den Sand gedrückt. Nach einigen Fehlversuchen hatten wir dann den rettenden Einfall. Wir rammten achtern in Lee einen Bootshaken in den Sand. Der Wind drehte VITURA, so daß wir mit dem Heck in den Wind kamen. Mit rückwärtslaufender Maschine zogen wir uns mit jeder Welle Zentimeter für Zentimeter vom Schiet. Nach eineinhalb Stunden waren wir wieder flott

Unser nächstes Aha-Erlebnis folgte, nachdem wir mit anderen Zeesbooten die Meininger-Brücke passiert hatten und in den Bodstedter Bodden einliefen. Wir waren noch keine zehn Minuten gefahren, da saßen wir schon wieder fest. Die Tücke des Objektes war eine grüne Tonne, die mindestens zehn Meter auf einer Untiefe steht. Nach Auskunft der Ortskundigen soll das WSA Kiel für diesen Schwachsinn verantwortlich sein. Um anderen Bodden-Neulingen unsere Erfahrung zu ersparen, folgender Hinweis: Von der Brücke kommend muß man hinter dem letzten Tonnenpaar den Kurs gleich auf die grün/rote Tonne absetzen und die grüne Tonne ignorieren. Wenn man dann noch auf einen Stock achtet und den an Backbord passiert, ist man auf der sicheren Seite. (Anm. d. Red.: Vielleicht ist 1995 schon wieder alles anders ...)

Im Gegensatz zu unserem ersten Aufsetzer blieben wir diesmal nicht allein. Also wurde schnell eine Leine zum Boot von Jochen hinübergebracht, und schon waren wir wieder frei. Wir haben an beiden Stellen, wo wir aufgelaufen sind, unsere Claims abgesteckt und ins "Grund"-Buch eintragen lassen. Sollte jemand von Euch dort festsitzen, so kommt Ihr zu spät, alles unser!

In Bodstedt angekommen, mußten wir uns in dem fast vollen Hafen erst einmal einfädeln. Einparken mit der Mikrometerschraube, das übt. Anschließend die herzliche Begrüßung der Freunde, die man in den vergangenen Jahren bereits als Fußgänger kennengelernt hat. Nicht zu vergessen das obligatorische Festmacher-Bier.

Die Regatta am nächsten Tag warf ihre Schatten voraus, als wir wieder auslaufen mußten. um den Hafen neu zu "packen". Die schnellen Boote als erste wieder hinein und die langsamen als letzte. Bei der Bodstedt-Regatta starten die Boote nacheinander und werden gezeitet Der Erste der Vorjahresregatta ist der letzte Starter und umgekehrt, entsprechend müssen alle Zeesboote im Hafen angeordnet werden, um einen zügigen Start der Regatta zu gewährleisten. Unsere VITURA, rund, gemütlich und weniger schnell, durfte als eines der letzten Schiffe den Hafen verschließen. Mit dem Rekord von 53 Zeesbooten war so ziemlich die Grenze dessen erreicht, was Bodstedt aufnehmen kann. Diese Enge schuf wiederum

eine unvergleichliche Atmosphäre, die man nicht beschreiben kann, sondern erleben muß. Der Tag klang aus mit vielen netten Gesprächen und dem einen oder anderen Bier. Wie auch immer, die nötige Bettschwere war garantiert, und wir waren gespannt, was der nächste Tag bringen würde.

Der fing dann gleich verheißungsvoll an. Leichte westlliche Winde, Sonne, ein richtiges Postkartenwetter. Nach dem Frühstück erst einmal Schipper-Besprechung und anschließend am Hafen Regatta-Besprechung. Es sollten drei Dreiecke gesegelt werden. Wie auch schon in der Broschüre zu lesen, die uns bei der Ankunft übergeben wurde. Vorsichtshalber waren gleich die Vorfahrtsregeln mit abgedruckt, für die, die das eventuell vergessen haben (sollte man dringend auch in Flensburg einführen).

Der westliche Wind ließ es zu, daß alle Zeesboote bereits im Hafen die Segel setzten. Man stelle sich vor, 53 Zeesboote dicht an dicht, und alle Segel, auch Toppsegel, gesetzt. Ein Anblick, der begeistert. Die Fotografen kamen auf ihre Kosten. Um 13 Uhr erfolgte der Start. Dank der am Vorabend durchgeführten Sortierung klappte alles wie am Schnürchen. Gleich auf dem Weg zum ersten Faß kamen einige der Boote, die hinter uns gestartet waren, auf, und an der Wende zogen sie an uns vorbei Dafür, so stellten wir fest, gab es zwei Gründe: Erstens sind diese Boote schneller, und zweitens können die Leute auch noch besser segeln. Sichtlich von unserer Analyse beeindruckt, versuchten wir wenigstens, den Schaden zu begrenzen. Letzte wollten wir dann doch nicht

Aber wie das immer so kommt im Leben, der Wind muß uns wohl beobachtet haben, denn er schlief ein. Da wir zu den ersten Startern gehörten, waren wir total begeistert, als uns die Ziellinie hilfreich entgegenkam. Die Bahn wurde verkürzt, und keine zehn Meter vor uns lag das Ziel. Da lag es nun, zum Greifen nahe, und wir trieben mal links rum und mal rechts rum. Kein Wind! Als wir nach einer Stunde zirka fünf Meter vor der Ziellinie drifteten, kam ein Pulk von mehreren Booten von Süden heran. Da war wohl noch etwas Luftbewegung. Wir lagen allen im Weg, und so kam es, daß VITURA in einer kollektiven dynamischen Aktion durchs Ziel befördert wurde (Hatte da jemand "RAUM" gerufen?). Damit waren wir zwar in unserer Klasse die Letzten, in der Gesamtwertung aber bei den 50 Prozent, die das Ziel überhaupt erreicht hatten.



Abends feierten wir dann die zweite Siegerehrung (die erste war durch einen Regiefehler zum Unmut von Eckhardt am Hafen) mit Musik und Tanz in Fuhlendorf, und, weiß der Henker, wie das kam, auch diesmal waren wir wieder bei den Letzten.

Sonntag vormittag blies der Wind, den wir für die Regatta gebraucht hätten, aber nun hieß es Abschied nehmen, um rechtzeitig zur Sonderöffnung der Meininger-Brücke zu kommen. Als nette Geste begleitete Eckhardt Rammin mit einigen Bodstedter Booten die auswärtigen Regattateilnehmer bis dorthin.

Was die Regatta in Bodstedt so einmalig macht, ist nicht nur ihr Alter, sondern die Lage des Hafens, der Regattakurs direkt vor dem Hafen und die Tatsache, daß das hier wirklich eine gewachsene Veranstaltung ist. Gründe genug, auch ohne Schiff mal vorbeizuschauen, zumal Bodstedt vom allgemeinen Volksfest-Geplärre verschont geblieben ist. Dies als Tip!

Hier die Ergebnisse der Regatta: Kleine Klasse

- 1. DE KAMPER FZ55 Lauterbach
- 2. ALK FZ49 Bodstedt
- 3. ANNEGRET FZ48 Warnemünde Mittlere Klasse
- 1. GHOST FZ 12 Wustrow
- 2. SWANTEWIT FZ31 Wustrow
- 3. EMILIE FZ46 Damgarten Große Klasse
- 1. SUNDDRIEWER FZ42 Stralsund
- 2 KRISCHAN FZ 37 Wustrow
- 3. HANNE NÜTE FZ14 Damgarten

Nachzutragen bleibt, daß die HANNE NÜTE von ihrer erstmaligen Plazierung so begeistert war, daß sie bei der nächsten Regatta vor Freude umgefallen ist.

> Bernd Frommhagen Museumshafen zu Lübeck

Mit dem LÜTTEN DÄN' unterwegs

Als der LÜTTE DÄN' 1959 zum Arbeitsboot für die maritime Feldforschung des Volkskunde-Instituts der Deutschen Akademie der Wissenschaften wurde, ergab sich für mich die Notwendigkeit, an Bord mitzufahren, weil die amtliche Vorschrift eine Mindestbesatzung von zwei Mann für Fahrzeuge in der Größe dieses (ursprünglich dänischen, aus Gilleleje stammenden) Kutters verlangte. An Bord habe ich die üblichen Decksmanns-Tätigkeiten sowie selbstverständlich auch die notwendigen Haushaltsarbeiten ausgeführt - außerdem Tagebuch geschrieben.

Als der Kutter 1978 verlorenging, wurde ich oft aufgefordert, diese Erinnerungen zu veröffentlichen. Ein Rostocker Verlag zeigte sich anfangs interessiert, lehnte dann aber den Druck ab. Der volkskundlich-wissenschaftliche Teil meiner Aufzeichnungen wird noch in diesem Jahr im "Deutschen Schiffahrtsarchiv" publiziert werden *). Einige der damals als "Umrahmung" gedachten Notizen mögen wohl das Interesse von "Piekfall"-Lesern finden. Maritim-volkskundliche Feldforschung auf einem Acht-Meter-Kutter mit Glühkopfmotor ist inzwischen schon Kulturgeschichte geworden.



"De Lütte Dän" und das Fähr'sche Milchboot in Schadefähre bei Anklam an der Peenemündung



Ratten an Deck

Unsere Fahrten begannen meist schon im März, und führten uns dann an der rügenschen Südküste vorbei über Freest, Wolgast, Anklam und Ueckermünde zur Oder. Wenn wir in Wolgast keinen längeren Aufenthalt hatten, ging es gleich bis Anklam weiter, um dort Proviant und Wasser zu nehmen. Der "Feierabendplatz" der Binnenschiffahrt, an dem wir anfangs festgemacht hatten, war für unseren Acht-Meter-Kutter nicht günstig. In der Nachbarschaft der Eisenbahnbrücke war es sehr unruhig, weil ständig Züge darüber hinweg donnerten. Ein anderes Erlebnis hat uns diese Liegestelle zusätzlich verleidet. Nebel ließ uns zeitig zur Koje gehen. Kaum warm geworden, hörten wir merkwürdige kratzende Geräusche an Deck, etwa dort, wo unsere Kartoffelkiste stand. Wir rätselten, was es sein könnte. Obwohl wir uns unterhielten, dauerten die Geräusche fort. Ein Hund hätte längst gebellt, eine Katze die Flucht ergriffen. Als der Schiffer schließlich mit einem Feuerhaken bewaffnet an Deck stieg, sah er eine dicke Ratte von Bord flüchten. Wie ein Seiltänzer turnte sie elegant über unseren Festmacher zum Brückendalben. Eine zweite Ratte saß noch am Bug unter unserem Focksegel. Mit viel Lärm und mit einer Pütz Wasser haben wir sie schließlich verscheucht. Später machten wir stets an der Anklamer Fähre fest. Das erste Mal lagen wir noch ziemlich ungeschützt an der Außenseite der Ufermauer Freundlich eingeladen von dem dort ständig liegenden "Milchboot"-Schiffer verholten wir dann in den winzigen Hafen, wo das Liegen neben "Fäh 1" zu einer lieben Gewohnheit für uns wurde

Schiffergeselligkeit

"Wie oft hatten wir uns bei steifem Wind in einen Hafen hinter ein Fahrzeug verholt, um ein bißchen ruhiger im Windschutz liegen zu können" schrieb ich 1985 in meinem "Schüsselhecht"-Kochbüchlein. "Selbstverständlich wurden wir dann von der anderen Schifferfrau zum Kaffee oder zum Abendbrot eingeladen". Diese gegenseitigen Besuche waren gang und gäbe in der Haff- und Boddenfahrt. Immer wieder finde ich in meinen Tagebüchern solche Notizen: Im Hafen lag die "HEIMKEHR".... Wir machten neben dem "NEPTUN" fest.... Abends lief "LIESELOTTE" ein... Wir waren zu Besuch auf Thimians "HEIMATLAND"... Oft winkten uns die Schifferkollegen beim Einlaufen schon zum Längsseitskommen heran; am intensivsten waren diese Besuchskontakte im späten Herbst, wenn die Berufsfahrer auf den Gewässern unter sich waren Besuche auf unserem Kutter beschränkten sich "naturgemäß" - bei acht Metern Länge - auf den interessierten Blick der Männer in Maschinenraum, auf unseren Bolinder-Glühkopfmotor, während die Frauen mein winziges Backslogis in Augenschein nahmen. Dann wurden wir zum Gegenbesuch aufgefordert. Da saßen wir dann in der gemütlichen Kajüte: warm und trocken, stundenlang klönend. Wir Frauen diskutierten über die Vor- und Nachteile von Propangaskochern. tauschten Rezepte aus, sprachen über Handarbeiten, über die Kinder, über den Wellensittich der Gastgeber und über unsere Schildkröten, die das Bordgetier auf dem LÜTTEN DÄN' waren, die Männer unterhielten sich über Werften und Reparaturkosten und den Ärger mit dem Rostocker Seefahrtsamt Wir tauschten Bücher aus und genossen - damals noch etwas ganz Neues, ganz Ungewöhnliches - das abendliche Fernsehprogramm. Herzliche Freundschaft verband uns über viele Jahre hinweg mit einer großen Anzahl von Schiffer- und Fischerfamilien.

Zur Oder

Sturmnacht am Achterwasser

Einer ruhigen Fahrt über das Kleine Haff folgte eine problemlose Grenzabfertigung in Ziegenort, Dann begann eine der schönsten Strecken unseres Fahrtgebietes, die der Schiffer in meinem Tagebuch einmal so beschrieben hat: "Erst Rohrdickicht, Heuduft, Kühe am Strom, saftstrotzender Uferwald und Reusen quer über die Oderarme, die hier das Nebenfahrwasser für uns 'Kleine' sind. Dann plötzlich der Gegensatz: die Wasserstraße zum Welthafen. Amerikaner, Norweger, Engländer und Polen rauschen an uns vorüber, alles Brüder von 3000 bis 10 000 Tonnen, hochragend oder tiefgeladen. Am Rande der Tonnen-Allee tüffelt unser 'Däne' an Hochöfen, Hellingen, Schwimmdocks und Silos vorüber." Beim Grenzzoll hatten wir die Order bekommen, wegen Anweisung des Liegeplatzes in Stettin zunächst beim Hafenamt festzumachen. Das taten wir auch. Doch da wir lange vor dem morgendlichen Betriebsbeginn eingetroffen waren, mußten wir gut zwei Stunden "Seegang am Oderufer" Bugsierschlepper mit Namen wie durchstehen STIER, BISON, BÜFFEL und WISENT kamen fast pausenlos heran, stoppten mit aufdonnerndem Motor eine Bootslänge vor uns, machten kurz fest und hasteten gleich wieder weiter, stets mit aller Kraft ihrer mehr als 500 PS manövrierend. Unsere Fender, gute alte "Firestone"-Autoreifen, taten ihr Bestes trotzdem ging Geschirr zu Bruch. Als endlich der Assistent des Hafenkapitäns freundlich und in gutem Deutsch erklärte: "Oh, herzlich willkommen! Sie dürfen hier ruhig liegenbleiben. Sie stören uns nicht...", da meinte der Schiffer: "Bißchen ruhiger könnte aber wohl nicht schaden!" So wies man uns einen Liegeplatz an, am Stadtrand, an der Reglitz, nahe der Straßenbahn-Endhaltestelle, im Yachthafen von SC "Pogon".

Auf der Rückreise von der Oder war Wind aufgekommen. Wir hatten ein Fischerboot im Schlepp, das für das Stralsunder Museum bestimmt war. Häufig brachten wir Fischereigeräte und andere Gegenstände mit, die für den geplanten Aufbau eines Fischerei- und Schiffahrtsmuseums bestimmt waren. Diese Sammlungsaufgabe verlief parallel volkskundlichen Inventarisationsarbeit. Schleppanhang war für unseren Kutter nicht problematisch. Um mit dem Friedrichsthaler Angelkahn besser hantieren zu können, packte ihm der Schiffer unsere volle Trinkwasser-Korbflasche, die 20 Liter faßte, als Ballast in sein Heck Bei zunehmendem Wind und grober Haffsee schlug dann aber auf dem Kurs von Ziegenort bis zu den Grenztonnen vor dem Repziner Haken so viel Wasser in unseren Anhang, daß wir es nicht schafften, den FRITZ - nach seinem Ortskennzeichen FRI - flott zu halten. Hinter der Grenze schleppten wir ihn als eine Art Unterwasserobjekt, und waren heilfroh, das Gefäß später einem befreundeten Frachtschiffer, der Ladung von Behrendhof nach Stralsund hatte, als Deckslast mitzugeben. Kommentar dazu: "Nu liegt de Fritz uppe Anna..."

Unser Fahrtziel war Balm am Achterwasser. Der Nordost drehte auf Nordwest und wir keuchten uns im Lee des Usedomer Ufers voran. Gegen 18 Uhr wurde es - Ende September - rasch dunkel und begann zu regnen. Wir beschlossen, weil in der Einfahrt nach Balm ein riesiger Stein nur wenige Zentimeter unter Wasser liegt, fürs erste in Neppermin einzulaufen. Als wir dort ankamen, stand das Wasser so hoch, daß man die reichlich morschen Bollwerkspfähle kaum ausmachen konnte. Der noch





"De Lütte Dän" in Neppermin nach dem Sturm (1961)

Fotos: Sammlung Rudolph

immer zunehmende Wind preßte uns gegen das spießende Holz. Die Aussicht, bei weiter steigendem Wasser mit dem Kutter auf der Wiese zu landen, war wenig sympathisch. 22 Uhr: Wir brachten, bei peitschendem Regen, den schweren Buganker nach achtern aus und belegten mit zollstarkem Tampen an einem Weidenstamm an Land. Die Sache wurde unheimlich. Erst nach Mitternacht löste sich der Sturm in einzelne Böen auf und drehte allmählich auf Südwest. Im Taschenlampenschein peilten wir an dem

einzigen noch über Wasser ragenden Bollwerkspfahl, daß "fallend Wasser" zu erwarten war. Endlich konnten wir uns in klatschnassen Kleidern zur Koje legen. Solche Erlebnisse blieben in meiner Erinnerung stärker haften als die schönsten Sonnentage auf dem Bodden: vielleicht weil sie, auch in den Küstenrevieren, mit Gefahr verbunden sind - nicht unbedingt und in jedem Falle für Leib und Leben, aber sie können sehr wohl mit dem Verlust des Fahrzeuges enden, und das war unser teuerster Besitz.

Helga Rudolph Hermsdorfer Str. 107 16552 Schildow

^{*)} Helga Rudolph: Fallbeispiele aus einem Jahrhundert der Mitarbeit von Frauen an Bord im Nord- und Ostseeraum. In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 16/1993, S. 373 ff, Deutsches Schiffahrtsmuseum Bremerhaven

Gaffel - Kater und Tiger - Ente

Zum sechsten Mal hatte der Lübecker Museumshafen zum Hafenfest geladen, das im Wechsel mit dem Lübecker Altstadtfest alle zwei Jahre im September stattfindet. Da die Resonanz auf die ausgesprochenen Einladungen an Schiffe anderer Museumshäfen in den vergangenen Jahren sehr dürftig war (lediglich einige Zeesboote aus Bodstedt sowie dann und wann ein dänisches Schiff wagten die weite Reise in die ach so berüchtigte Lübecker Bucht), beschloß man dieses Mal, auf kostenintensive Publicity zu verzichten und im kleinen Kreis der heimischen Schiffe zu feiern.

So traf sich denn am Freitag, Sturm und Schietwetter zum Trotz, eine kleine Schar von Schiffen in Neustadt, von wo am nächsten Tag eine Regatta durch die Neustädter Bucht Richtung Travemünde gesegelt werden sollte. Da man mit liebgewordenen Traditionen nicht brechen soll, beging man den Freitagabend in feucht-fröhlicher Runde auf den Schiffen, teilweise auch bis in die frühen Morgenstunden. Aufgrund allgemeiner Katerstimmung am nächsten Morgen wurde der ehrgeizig auf 8 Uhr früh angesetzte Regattastart um zwei Stunden verschoben, und so fand man dann gegen 9 Uhr 30 unter Führung des Grönlandkutters "Islaborg", der auch Start- und Zielschiff war, den Weg aus dem Hafen. Südwestliche Winde mit 4 bis 5 Beaufort, später abflauend auf 3 bis 4, versprachen ein gutes Segeln. Von der Ansteuerung Neustadt ging es dann eine kurze Strecke platt vorm Laken zur Untiefentonne Pelzerhaken-Süd, dann in zwei langen Kreuzschlägen zu einer Wendemarke vor Sierksdorf und schließlich mit halbem Wind zur Ziellinie an der Untiefentonne Brodten-Ost.

Obwohl man sich auf der "Islaborg" alle nur erdenkliche Mühe gab, auch dem letzten verkaterten Skipper klarzumachen, wo es langging, und die Koordinaten der ausgelegten Wendemarke wenigstens



zehnmal über UKW bekanntgab, ließ man sich auf den Seglern davon in keinster Weise beeindrucken und segelte erstmal auf Verdacht. "Lilleholm" bretterte in gewohnter Manier an der Kreuz auf und davon und fand die Wendetonne als erste. Gutgelaunt tat man dies

den anderen Schiffen kund, die dann ebenfalls die grobe Richtung der "Lilleholm" einschlugen. Kommentar von der "Vitura": "Dat is ja wie beim Ostereiersuchen!" Beim Zieleinlauf gab es dann noch Überraschungen. Zwar festigte die "Lilleholm" ihren grundsätzlichen Anspruch auf Platz 1, aber ausgerechnet das kleinste teilnehmende Schiff, die Drivkvase "Vitura" mit 9,60 Metern, segelte als Zweite mit Rauschefahrt unter Vollzeug ins Ziel, direkt gefolgt von dem pommerschen Kutter "Ellen", der ihr neues Kutterrigg nicht nur optisch, sondern auch seglerisch gut paßt. Der zweite große Favorit, die Jakt "Norden", wurde auf Platz 4 verwiesen. Ein Achsenbruch des Schiffsmaskottchens. einer hölzernen Tigerente auf Rädern, soll dafür verantwortlich gewesen sein. So viel selbstkritische Regattaanalyse kann unmöglich daneben liegen!

Gegen 14 Uhr ging es dann über die Toppen geflaggt in einer kleinen Parade durch Travemünde nach Lübeck, wo man gegen 16 Uhr die Drehbrücke vor dem Holstenhafen passierte. Allen voran das Feuerlöschboot "Senator Emil Peters", das selbstverständlich aus allen Rohren Wasser spritzte. Auf der Meile war das Hafenfest schon in vollem Gange. Der übliche Budenzauber war zum Glück auf die Straße verbannt worden, so daß man auf den Schiffen nicht unmittelbar davon belästigt wurde. Lediglich die große Bühne des NDR versperrte die Sicht auf die Schiffe. Allzu großer akkustischer Terror wurde jedoch erfreulicherweise vermieden

Die Erlöse aus diesem kommerziellen Teil des Hafenfestes sind die einzige Einnahmequelle des Vereins "Museumshafen zu Lübeck". Hiermit werden die diversen Projekte, wie die Restaurierung und Instandhaltung des kleinen Schleppers "Titan", des Binnenschiffes "Walter" und der drei Gothmunder Fischerkähne, finanziert. Von daher kann man darauf nicht verzichten, zumal die Stadt Lübeck den Verein in keiner Weise unterstützt, sondern städtische Behörden eher eine Behinderungspolitik betreiben.

Einer der Höhepunkte waren die reetgedeckten Buden von Bernd Frommhagen, in denen sich eine kleine "maritime Zeile" präsentierte. In acht Hütten konnte man Schmieden, einem Reeper sowie einem Böttcher bei der Arbeit zusehen und auch selber mit Hand anlegen. Der Marinemaler Herbert Jordan, der auch die siegreiche "Lilleholm" in Öl auf die Leinwand bannte, stellte seine Bilder aus, und der Museumshafen informierte über seine Arbeit und die Schiffe. Ein Gaffelquiz mit tückischen Fragen rund um die alten Schiffe ("Welche Schuhgröße hat der Schipper der 'Blue Sirius'?"), sowie ein Piratenfest für Kinder und ein Malwettbewerb animierten die Besucher zum Mitmachen und nicht nur zum Konsumieren. Vor der Brücke präsentierte sich die "Blechfraktion". Der







historische Hamburger Schlepper "Rixdorf", die ehemalige Polizeibarkasse "Wachholz", ebenfalls aus Hamburg angereist, und der kleine Schlepper "Titan" luden zu Kurzfahrten ein. Auch dabei die alte Schleppbarkasse der Schlichting-Werft, "Elfriede" (Baujahr 1923), die derzeit einem Seniorenheim gehört, aber zum Verkauf steht

Abends feierte man dann eine ausgelassene Seglerparty in der vorderen Ladeluke des Binnenschiffes "Walter", das sich frisch gemalt und entrostet dem Publikum und Am Sonntag knatterten die Gothmunder Fischer noch mit sieben knorrigen Fischerkähnen zu einer Kahn-Parade durch den Hafen und erregten so noch einmal Aufsehen. Die nachmittags angesetzte Beibootregatta trugen aus Ermangelung an weiteren schwimmfähigen Booten die Dingis der "Norden" und der "Ninive" unter sich aus. Diesmal überließ man auf der "Norden" nichts dem Zufall, und so hängte man dem "Ninive"-Dingi unbemerkt eine Pütz an. Der kleine Blockkahn "Got 12" des Vereins begleitete die recht einseitige Wettfahrt mit lautem Dieselgeknatter, reichlich überladen mit einer johlenden Meute. Man hat ja Sportsgeist! Alles in



Waltzing Mathilde auf der Trave... Der Besanewer wurde 1914 aus genietetem Stahl bei Gustav Junge in Wewelsfleth gebaut, ihr jetziger Eigner restaurierte den Gaffelsegler in fünf Jahren. Charakteristisch ist die Breitfock Ein 5-Zylinder-Modag-Diesel hilft mit 120 PS voran. Mit den heutigen Maßen 18.5 x 4.2 x 1.35 m muß das 40-BRT-Schiff in seiner Laufbahn wohl einmal verlängert worden sein. Foto: MK

den Vereinsmitgliedern präsentierte und so auch die letzten Zweifler und Nörgler zum Schweigen brachte. Bei der Siegerehrung durch den Vereinsvorsitzenden Bernd Frommhagen wurde wie üblich ordentlich gegrölt, gestänkert und gefrotzelt, zumal Bernd den zweiten Preis für das ruhmreiche Rennen seiner "Vitura" gleich selbst einsacken konnte. Bei Gulaschsuppe, Freibier und Irish-Folk der Band "Celtic Grass", die später noch durch die Mitglieder der Band "Cold Porter" verstärkt wurde, kam schnell Stimmung auf, und so wurde bis morgens um 5 Uhr früh kräftig gefeiert und abgehottet.

allem war es eine gelungene Veranstaltung mit familiärem Flair, die sich gerne wiederholen darf

Na, doch neugierig geworden? Sicher, der Weg nach Lübeck ist weit und gefährlich, die Freibeuter Fehmarns, das stürmische "Kap Dahmeshöved", das es zu runden gilt, und auch die rauhe See in der gefürchteten "Lübecker Bucht" mag manchem eingefleischten Fluß- und Fördeschipper alles abverlangen, aber vielleicht traut sich beim nächsten Mal ja doch der eine oder die andere. Seid herzlich willkommen beim nächsten Mal in Lübeck!

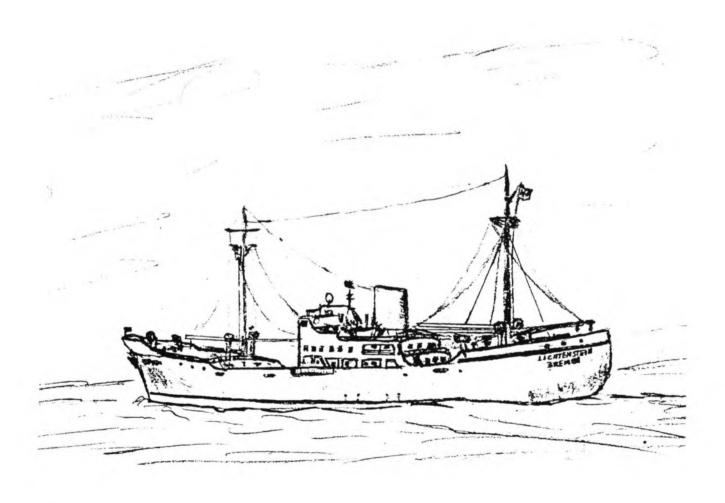
Christian Schneider Lübeck

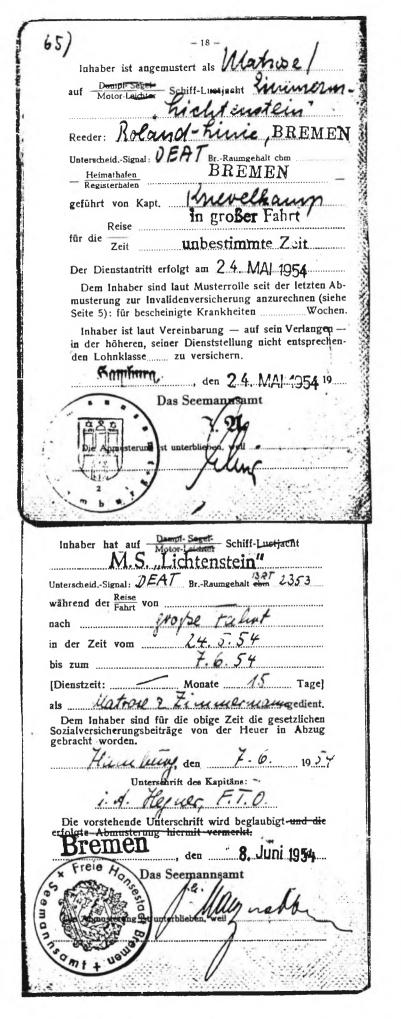
TIEFENLOTUNG

Erinnerungen aus dem Leben eines Seefahrers vor 40 Jahren.

Diese NDL' Geschichte ist bunt, weil ich auf keinem Schiff zwei Reisen hintereinander gemacht habe, und zwischendurch für einige Tage als Urlaubsvertreter eingesetzt wurde. Der Norddeutsche Lloyd war m.W. die erste deutsche Reederei, die jeweils einem Teil der Besatzung die Möglichkeit zu einem Kurzurlaub bot, wenn das Schiff in einem deutschen Hafen lag. Die Heuerstelle des NDL befand sich in einem kleinen Haus am Ende des Holzhafens in Bremen gegenüber der Feuerwache. Der Heuerbaas hieß Kämena. Dieser Mann verfügte über eine beachtenswerte Menschenkenntnis und ein ausgezeichnetes Personengedächtnis. Der kannte seine Pappenheimer, hatte aber auch Verständnis für die Sorgen und Nöte der Seeleute. Mich schickte er zum Kennenlernen am 24. Mai 1954 als Vertreter für eine Reise als Matrose

und Zimmermann auf das MS "Lichtenstein" (DDAT, 2353 BRT) unter Kapitän Knevelkamp. Die Schwesterschiffe "Lichtenstein" "Liebenstein" waren die beiden Fruchtfahrer des NDL, die die Kanarischen Inseln bedienten. Wegen des Ballasthochtanks waren diese Schiffe sehr rank. Die Decksbesatzung hatte ihre Kammern unter der Back, auf der durch Dieselmotoren angetriebene Winschen standen. Weil auch nachts geladen wurde, war es um den Schlaf schlecht bestellt. Beim Norddeutschen Lloyd war es üblich, die Schiffe auf der Heimreise malen. So auch auf "Lichtenstein". Wie ich es gewohnt war, wollte ich mein Tageswerk mit dem Peilen der Bilgen und Bodentanks beginnen, aber die Verschraubungen im Deck waren allesamt festgemalt. "Das laß man, dat Schip is dicht! Die hat der andere auch nie aufgekriegt", sagte Bootsmann Tietje und: "Komm' man mit in die Messe un vertell mal 'n beten wat". Bei dieser Gelegenheit erfuhr ich dann, daß der "Andere" auf Vaterschaftsurlaub war. Von den beiden





schlaflosen Nächten auf den Kanarischen Inseln abgesehen, war diese Reise wie eine Urlaubsreise für mich.

Urlauber hatten wir übrigens tatsächlich an Bord. Die "Lichtenstein" konnte 12 Passagiere mitnehmen.

Vor Hamburg ließ mich der Kapitän fragen, ob ich als Matrose an Bord bleiben wolle. Aber ich wollte auf den Zimmermann nicht verzichten. Das würde ja auf die Gesellenzeit angerechnet werden, wenn ich eine Meisterprüfung machen wollte. Vier Tage lag ich an Land, dann musterte ich am 11. Juni 1954 als Matrose und Zimmermann auf der "Saarstein" (DDUX) an. Zu dieser Klasse gehörten die "Ruhrstein", "Emsstein", "Rheinstein" und die "Innstein". Diese Schiffe waren für unsere damaligen Begriffe geradezu nobel. Die Mannschaften wohnten alle mittschiffs auf dem Hauptdeck in Zwei-Manns-Kammern. Im achteren Deckshaus befand sich eine Waschküche, in der sogar eine Waschmaschine stand! Im vorderen Deckshaus zwischen Luk 2 und 3 waren auf Steuerbordseite die Zimmermannshock und der CO₂-Raum. Auf Steuerbordseite war das Decksstore untergebracht, Schwergutgeschirr usw. Die Reise sollte von Bremen zum gehen. Amazonas Es war "Nordbrasil-Törn". Diese Reisen dauerten gewöhnlich sechs bis sieben Wochen. Ich freute mich darauf, hatte aber die Rechnung ohne den Wirt gemacht. Der hieß Reiners und war der I. Offizier. Reiners mochte mich vom ersten Tag an nicht leiden. Als ich ihm den Heuerschein hinreichte, raunzte er mich so an, daß ich am liebsten gesagt hätte: "Na, dann geben Sie man wieder her!" Als Neuling bei dieser Reederei habe ich das nicht getan und gedacht: "Der beruhigt sich auch wieder." Leider war das ein Irrtum meinerseits. Kapitän Wachtel paßte zu seinem Steuermann. Die Verachtung für jeden, der keine "Kolbenringe" am Jackenärmel hatte, drückte sich schon in seinen Gesichtszügen aus. Wenn er vergrellt war, und das war er eigentlich immer, schwoll ihm die Schilddrüse an, und er bekam einen Kropf. Wie der seine Steuerleute Sau machte, war eine wahre Pracht. Es dauerte auch gar nicht lange, da kriegte auch ich meinen Segen, und das kam so:... Fortsetzung folgt.

Fritz Brunner

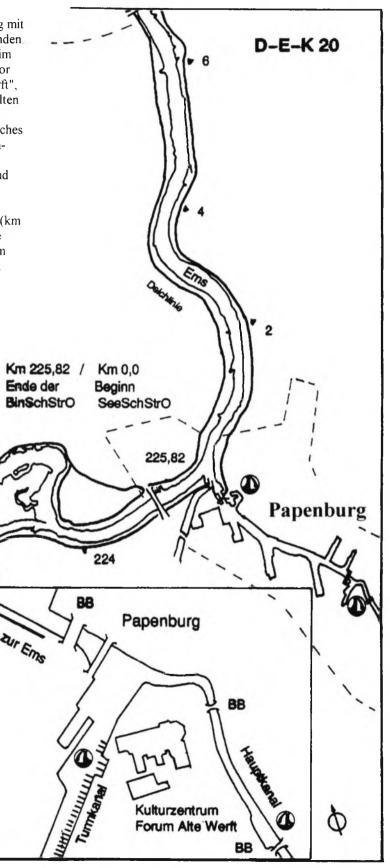
Termine für dreihundertfünfundsechzig Tage

DEZEMBER		13.	Christian-Müther-Fahrt
11.	Konsul-Klöben-Gedächtnis-		Greifswalder Bodden
	Regatta Oevelgönne	1416.	Fischerfest Greifswald-Wieck
26.	Grog-Törn		Museumshafen Greifswald
	Museumshafen Flensburg	30.76.8.	Barther Segel- und Hafentage
TABITIAD.			TALL SHIPS RACES:
JANUAR 1.	DIEVEALI 57	1523.	Race I:
1.	PIEKFALL 57 REDAKTIONSSCHLUSS	2326.	Edinburgh - Bremerhaven Sail Bremerhaven
2129.	Boot Düsseldorf	26. - 31.	Geschwaderfahrt I
2127.	Boot Busseldori	20,-31.	Bremerhaven - Frederikshavn
FEBRUAR			Didnerma von Trodomonavn
4.	Jahrestreffen Freundeskreis	AUGUST	
	Klassische Yachten Hamburg,		LL SHIPS RACES:
	Museum für Hamburgische	310.	Race II:
	Geschichte		Frederikshavn - Amsterdam
11.	Wintertreffen der Freunde	1020.	Geschwaderfahrt II
	des Gaffelriggs, Museum für		Amsterdam - Zeebrügge
	Hamburgische Geschichte	ansonsten	Hinter Hanskalbsand / Elbe
MÄRZ	Wintedness Advitor	16.	III. Bodensee-Traditions-
MAKZ	Winterlager-Arbeiten		Woche: Konstanz-Arbon-
APRIL		1213.	Lindau-Bregenz Holzboot-Regatta des HSC
l.	PIEKFALL 58:	1213.	Hamburg, Außenalster
1.	REDAKTIONSSCHLUSS	19.	Beeke-Sellmer-Regatta
29.	100 Jahre Segellogger "BV 2"	12,	Freunde alter Schiffe Laboe
	aus Vegesack, Gafflertreffen	2527.	VII. Internationale Veteranen-
			Regatta Laboe
MAI			Freundeskreis Klassische
47.	Hamburger Hafengeburtstag		Yachten / Schwimmende
	Teil 806		Museen Kiel e.V.
1920.	II. Glückstädter Auftakt	CEDERADED	
	Freundeskreis Klassische	SEPTEMBER	
24.	Yachten	1.	PIEKFALL 59: REDAKTIONSSCHLUSS
25.	Kiel - Lyö Rund - Zubringer Kappeln - Sonderborg -	13.	31. Zeesbootregatta
23.	Zubringer	13.	Bodstedt
2628.	Rum-Regatta	2.	Mildred-Wedding-Race Laboe
	Museumshafen Flensburg	917.	Sellerie-Cup und Ewertreffen
	-8		Nikolaifleet Hamburg
JUNI		1517.	Lübecker Altstadtfest
1618.	Brunsbüttel 100 Jahre NOK:		
	Seine Kaiserliche Hoheit, Dr.	OKTOBER	
	Prinz Louis Ferdinand von	68.	Rhinplatte-Rund, Glückstadt
	Preußen, durchschneidet das	21 20	Freunde des Gaffelriggs
	Band auf der Bark "Alexander	2129.	Hanseboot Hamburg
	von Humboldt" Naut. Verein, 25541 Brunsbüttel	21.	Flensburger Apfelfahrt
19.	Historische Geschwaderfahrt	NOVEMBER	
A 2 .	durch den Nord-Ostsee-Kanal	2526.	4. Leuchtturmfahrt
20.	Kiel Festakt 100 Jahre NOK		Freunde alter Schiffe Laboe
JULI		DEZEMBER	
7. - 9.	2. Dampf-Rundum Flensburg	10.	Konsul-Klöben-GedRegatta

Papenburg an der Ems, die wohl schönste und längste Fehnkolonie in Deutschland, lädt alle Eigner, Skipper, Freunde und Liebhaber traditioneller Segelschiffe ein zum

"2. Seglertreff-Papenburg 95".

Das Fest wird vom 2. - 4. Juni 1995 in Verbindung mit dem 200jährigen Jubiläum der Meyer-Werst stattfinden. Liegeplätze gibt es im Deverhafen, im Turmkanal, im Hauptkanal und für Traditionsschiffe unmittelbar vor dem Kultur- und Freizeitzentrum "Forum Alte Werft". das auf dem ehemaligen Werftgelände und in den alten Werfthallen entstanden ist und schon für sich allein einen Besuch wert ist. Daneben wird ein umfangreiches Rahmenprogramm organisiert. Hafengeld, Brückenund Schleusengebühren werden nicht erhoben. Papenburg ist über die Ems mit stehendem Mast und ohne Höhenbegrenzung durch die Seeschleuse Papenburg, bei Ems-km 0,0 zu erreichen. Die Klappbrücken bei Leerort (km 15,02) und Weener (km 6,9) hören auf UKW-Kanal 15, Anruf: Leer-Brigde bzw. Weener-Bridge. Die Eisenbahnbrücke vor dem Alten Hafen wird auf Verlangen (Schallsignal) vom Stellwerk des Bahnhofes geöffnet. Manfred Fenzl





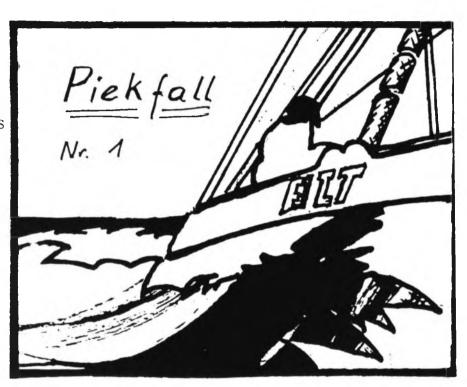
der

FREUNDE DES GAFFELRIGGS

im März 1973 Nr.1

Inhalt:

Gründungsversammlung in Hamburg - Maitreffen in Neuhaus - Organisatorisches - Tips und Tricks Gelegenheiten - Was tut sich im Ausland?



FREUNDE DES GAFFELRIGGS

Protokoll in Stichworten von der Gründungsversammlung in Hamburg am 13. 1. 1973 im Clubhaus des BSC

Um 18.30 eröffnet Volker Meier mit einer kurzen Begrüßung die Versammlung. Erste Erfolgszahl: 72 Gaffelfreunde greifen zum Begrüßungsrum, den "Hausherr" Hecht als Vorsitzender des BSC ausschenken läßt.

Joachim Kaiser und Egon Heinemann geben in groben Zügen eine Vorstellung davon, was eine Interessengemeinschaft an Zielen verfolgen könnte und welche Vorstellungen und Vorsätze sich bei den Initiatoren des Treffens unter den Gaffeln von Marstal gefestigt haben.

Als Beispiele werden Holland, Dänemark und die britischen OLD GAFFERS besprochen.

Bis zur "Pause" um 21.00 stellen 30 Teilnehmer sich und ihr Schiff vor. Vorab schon mal einige Namen, die man sich merken sollte:

Herr Fleischfresser, ist Hafenmeister von Laboe, Eigner des Kutters Wollin und Kenner traditioneller Ostseeschiffe. Hat noch Hanf- und Manilatauwerk! Herr Stiller, ist Ingenieur und bietet seine Hilfe bei Neu- und Umbauten an. Herr Griem, bittet um Literaturnachweise und hält Verbindung nach Skandinavien.

Zurück zu den Wurzeln!

Heimathafen Neustadt?

Herr <u>Heinrichs</u>, besitzt 2 Kutter und baut einen um. Was macht er wohl mit dem zweiten?

Herr Nies, läßt sich ein Schiff nach alten Rissen bauen. Dürfte Erfahrung im Kleinkrieg mit Werften haben. Dr. Prüsse, dürfte auf kaum eine Frage im Zusammenhang mit alten Schiffen eine Antwort schuldig bleiben.

Da es bei der Post für allen Idealismus leider keine Briefmarken und Telefoneinheiten gibt, macht Volker
Meier in der Pause erst mal "Kasse".
Die Versteigerung von Fotos und Repros
alter Schiffe - alle gespendet - erbringt

250,00 Deutsche Mark. Ganz herzliches Dankeschön!

Down ist endlich Geburtstag:

Mad Mehrheit beschließt die Gründungsversammlung als Namen der Interessengemeinschafft

"FREUNDE DES GAFFELRIGGS"

Da bei den meisten Wortmeldungen des Abends eine feste organisatorische Form der Interessengemeinschaft auf eine Reihe von Vorbehalten stieß,wurde beschlossen, "erst einmal anzufangen", sich untereinander besser kennenzulernen und die formale Frage unter dem Eindruck der Erfahrungen des ersten Jahres neu zu diskutieren. Verabschiedet wird zu später Stunde erst einmal das organisatorische Minimal-Programm:

- Zum Wochenende am 1. Mai sehen wir uns wieder, nach Möglichkeit auf eigenen Planken!
- 2. Soll für die Information untereinander ein Mitteilungsblatt gemacht werden.
- 3. Um einen schnellen Überblick zu haben, wer was kann, macht, hat oder weiß, wird ein Fragebogen ausgefüllt der darüber Aufschluß gibt. Mit der Rücksendung dieses Fragebogens- und 10 Mark obendrein, weil man nicht nur von Versteigerungen leben kannwird man erst "offiziell" Mitglied.

Als Redaktionsschluß für das 1. Mitteilungsblatt werden bis Ende Februar Beiträge abgewartet.

Wir sind kein Verein, wir baben keine Statuten, bei uns amtiert nicht mal ein Kassenprüfungsausschuß - dafür haben wir aber wohl mehr Freunde mit offenen Ohren für unsere möglichen Nöte, als wir selbst anfänglich gedacht haben. Zur Sache: Am 5. Februar schraibt der Neustädter Kurdirektor Spiller an Joachim Kaiser. Sein Angebot: Neustadt in Holstein könnte Heimathafen und Treffpunkt für die Freunde des Gaffelriggs werden. Neustadts Bürgermeister und der für den Hafen zuständige Werkdirektor sind nicht nur einverstanden, sondern befürworten sogar das Angebot. Die Pluspunkte für Neustadt sind nach Meinung von Spiller einmal die fast mittelalterlich erhaltene Kulisse des Hafens und die Aufgeschlossenheit und Gastfreundschaft der mit der Seefahrt verbundenen Bevölkerung. Vielleicht ist es für uns aber das größte Plus, daß eine Stadt von sich aus uns dieses Angebot macht! Vielleicht diskutieren wir zum 1. Mai mal darüber? Für alle der gleiche Hafen am Spegel wäre doch schon was.

Maitreffen in Neuhaus

Zum ersten Mitgliedertreffen unter Segeln einigten wir uns in Hamburg auf das Wochenende vor dem ersten Mai. Wer zu jener Zeit noch den Kalfathammer schwingt, kommt eben auf dem Landwege nach

"NEUHAUS a. d. Oste"

Für die Segler haben Egon Heinemann, Joachim Kaiser und Volker Meier folgendes Programm zusammengestellt:

Sonnabend, 28. April

- .oo Auslaufen aus dem Hafen von

 Glückstadt. Wer's einrichten
 kann, hat bei Ankunft am Vorabend schon die Möglichkeit zu
 einem ersten Klöhnschnack.

 Mit ablaufendem Wasser geht es
 dann in Richtung Ostemündung.
- 16.42 ist NW in der Ostemündung. Ab17.45 haben wir auflaufendes Wasser zur Weiterfahrt in Richtung Neuhaus.
- 23.13 ist in Neuhaus HW.

Sonntag, 29. April

09.00 Auslaufen aller Schiffe zu ei-

nem gemeinsamen Schlag auf der Oste.

- 13.00 zurück nach Neuhaus.
- 15.00 Treffen aller Freunde des Gaffelriggs zur Mitgliederversammlung.
 Der genaue Ort wird nach der Anzahl der Zusagen Postkarte an
 Gil Heinemann festgelegt. Wer
 per Auto kommt, muß halt im Hafen
 mal fragen. So groß ist Neuhaus
 auch nicht!

Für einen fröhlichen - oder auch feuchten - Ausklang des Tages wir sich auch ohne festen Programmpunkt genügend Stimmung und Gelegenheit bieten.

Montag, 30. April

12.00 mit ablaufendem Wasser gemeinsames Auslaufen aus Neuhaus zur Heimreise.

Neuhaus wurde als erster Treffpunkt gewählt, weil der Hafen normalerweise nicht so überfüllt ist. Zusätzlich erklärte sich der Hafenmeister bereit, für uns wenn nötig Plätze zu beschaffen. Neuhaus ist ein romantischer Ort, in dem es noch eine Werft für Holzschiffe gibt.

Das waren noch Zeiten, 1973!

Tja, das sind also einige Auszüge aus dem legendären UR-PIEKFALL No. 1, das unmittelbar nach der Bildung der "Freunde des Gaffelriggs" hektografiert und an eine schon erkleckliche Anzahl Sympathisanten verschickt wurde.

Zur Diskussion gestellt:

Die erste Breitseite gegen die allzu "Losen" innerhalb unserer Interessengemeinschaft feuern Joachim Kaiser und Egon Heinemann mit den folgenden Diskussionsbeiträgen ab.

Unter der Überschrift "Meinung" meint Joachim Kaiser:

Nach unserem ersten Treffen meine ich, daß unter den Zielen der "Freunde des Gaffelriggs" zwischen Nahziel und Fernziel unterschieden werden muß. Als Nahziel sehe ich die Notwendigkeit, von der allzu losen Interessengemeinschaft vieler weitverstreuter Einzelpersonen zu einer aktiven Vereinigung hinzukommen. Mitteilungsblatt und Fragebogen spielen da eine wichtige Rolle sollten aber nicht den direkten Kontakt zwischen den Mitgliedern ersetzen wollen, sondern ihn vorbereiten und überhaupt ermöglichen. Erst wenn

ne gewisse innere Geschlossenheit unter den "Freunden" erreicht ist, kann man sich wirkungsvoll gemeinsamen größeren Aufgaben zuwenden, in denen ich zur Zeit noch ein Fernziel sehe. Der einzige Weg zu einer aktiven Gemeinschaft, in der ein Gefühl gegenseitiger Verbundenheit herrscht, führt nach meiner Auffassung über möglichst häufige Mitgliedertreffen. Deshalb schlage ich vor, für die erste Zeit drei oder vier Treffen pro Jahr anzusetzen.

Um neue Interessenten, besonders solche mit interessanten Schiffen, für die "Freunde" anwerben zu können, halte ich es für sinnvoll, ein kurzos Informationspapier über uns und

sere Vorhaben zu drucken und jedem Mitglied je nach Wunsch in ausreichchender Anzahl an die Hand zu geben, Ich biete an, ein solches Papier auszuarbeiten, um es auf unserem nächste Treffen zu diskutieren und in eine endgültige Form zu bringen.

Zum gleichen Thema meint Egon Heinemann:

Im Anschluß an die Versammlung vom 13.1.73 möchte ich den meiner Ansicht nach wichtigsten Zweck der I.G. noch einmal deutlich herausstellen und Sie gleichzeitig hiermit auffordern, Ihre Gedanken hierzu zu äußern. Ziel der Vereinigung sollte die Förderung des traditionellen Gaffelriggs sein. Dabei sollte neben der Asthetik Einfachheit, Robustheit und praktische Handhabung sowie Seefähigkeit im Vordergrund stehen. Daß diese Forderungen zu erfüllen sind, haben bereits einige von uns und viele vor uns bewiesen. Weiterhin sollten Neubauten von traditionellen Segelschiffsrümpfen in Verbindung mit dem Gaffelrigg gefördert und unterstützt werden. Nicht zuletzt sollten nach Möglichkeit letzte, zum Ausbau noch geeignete Segelschiffsrümpfe vor dem Verfall gerettet werden.

Die Durchführung solcher Aufgaben verlangt engagierte Mitarbeit. Meines Erachtens ist diese Zusammenarbeit mit dem Slogan "Lose Interessengemeinschaft" nicht zu bewältigen. Es klingt jedenfalls sehr unverbindlich, Heißt aber nicht, ein Ziel zu verwirklichen, sich zu einer Aufgabe zu verpflichten und sich hierzu bekennen? Ich würde mich freuen, Ihre Meinung zu hören.

Haben die Zeiten sich geändert? Was das Aussehen unseres Mitteilungsblattes angeht, natürlich, wir sind vom Fortschritt verwöhnt. Aber was Ziele, Gaffel-Treffen und ab und zu auch mal Animositäten zwischen den

"Fundis" und den "Realos", den Puristen und den Lustschippern betrifft, da sind wir, meine ich, immer noch ein ebenso bunter Haufen wie damals.

Und das ist auch gut so!

MK

Streit um den Pagensand

Glücklich ist, wer zwischen Hamburg und Cuxhaven auf den Elbarmen oder kleinen Nebenflüssen neben Kühen und Kiebitzen segeln kann. Doch ein Blick auf die Seekarte zeigt: Die Bundeswasserstraßen zwischen den weit herausgebauten Außendeichen sind flankiert von Natur- und Landschaftsschutzgebieten. In den wenigen Freiräumen haben sich flächenintensive Industrien breitgemacht. Als eine der letzten Elbinseln soll nun auch der Pagensand aufgeteilt werden. Umweltverbände, Segler und Wirtschaftslobbyisten ringen um eine Naturschutz-Verordnung.

Die Probleme sind gravierend:
Allein in diesem Jahrhundert gingen
67 Prozent (140 qkm) des Deichvorlandes und 15 Prozent (9 qkm) der
Wattflächen und Flachwasserbereiche durch Eindeichung für Industrie und Landwirtschaft verloren. Fische und Zugvögel müssen ständig neue
Nahrungs- und Brutplätze suchen.
Auf den wenigen ungestörten, tidebeeinflußten Wiesen drängt sich in Frühjahr und Herbst etwa ein Drittel des Weltbestandes an Zwergschwänen. Für viele Arten ist es eng geworden im Siedlungsraum Unterelbe.

Wo die wirtschaftlichen Interessen von Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Hamburg ihren Tribut an günstigen Standorten fordern, verlangen die Paragraphen Ausgleichsflächen für Mensch, Pflanze oder Tier. Dazu dienen vor allem die mit Baggergut der Elbe erweiterten Sände, unter ihnen der Pagensand. Durch künstliche Begrünung und Steindämme bieten diese Biotope nicht allen Organismen einen geeigneten Ersatz zu ihrem vorherigen Lebensraum. Dennoch stehen außer Hanskalbsand und Rhinplate (vorgesehen) alle anderen Inseln und ein Großteil des Deichvorlandes bereits unter Schutz

Für naturverbundenen Wassersport müssen die Segler oft Kompromisse eingehen. An der Krückaumündung bei Seestermühe dürfen zwischen Mai und Oktober maximal 15 kleine Fahrzeuge liegen. Jede Reparatur oder Veränderung der Anlage ist bei der Kreisverwaltung zu beantragen. Konnten Boote bisher fast überall kurzzeitig trockenfallen, weist der Entwurf der Pagensand-Verordnung nur noch vier Abschnitte

aus, drei davon im Schwell der Berufsschiffahrt. Die Seglerverbände, berichtet DSV-Jurist Gerhard Süß, schlagen deshalb in ihren Stellungnahmen zwei weitere Uferstreifen an der Nebenelbe vor. Als "Eingriff in Bundeskompetenzen" kritisiert Jürgen Chr. Schaper vom Hamburger Segler-Verband, daß das Kieler Umweltministerium auch die Wattflächen, die zur Bundeswasserstraße gehören, mit Naturschutz-Status versehen will. Für Süß ist deshalb wichtig, in der strittigen Zone "Geund Verbote sauber zu regeln".

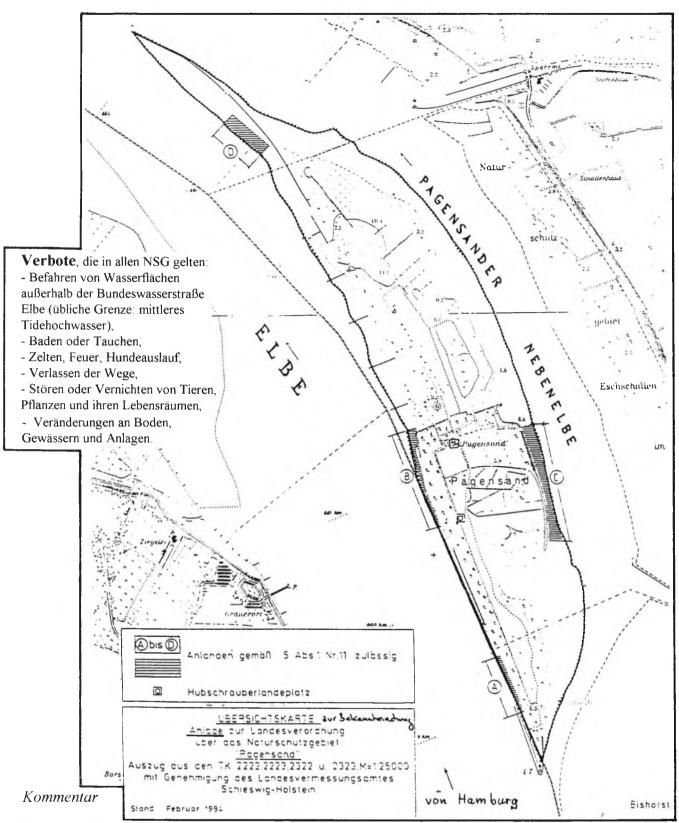
Beliebter Treffpunkt für Segler ist der Steg des Wasser- und Schifffahrtsamtes Hamburg (WSA), dem der größte Teil der Insel gehört. Die Beamten in der Hansestadt sehen einen zusätzlichen Schlengel der Elbschipper unproblematischer als ihre Kollegen in der Unteren Naturschutzbehörde. Der Kompromiß sei mit den Anlandebereichen schon ausgereizt, ist aus Pinneberg zu hören. Uwe Schneider, Geschäftsführer des Vereins Jordsand, stellt fest: "Nicht die Segler, sondern eher die Paddler mit Zelten. Grill und Toilettenpapier sind die schwarzen Schafe." Daran wird wohl auch die Gruppentherapie auf Pagensand nichts ändern.

Wohl genausowenig wie die alarmierende Nachricht des Geologischen Landesamtes Kiel, das teilweise über 40 Nanogramm Dioxin pro Kilogramm Boden gemessen hat. Ab 5 Ng muß die Behörde nach der Ursache forschen. Beispielsweise werden durch die hohe Fließgeschwindigkeit der Elbe giftige Sedimente auf dem Weg zum Unterlauf mehrfach umgelagert und landen schließlich auch im künftigen Natur-

schutzgebiet

Ausgenommen vom Verordnungs-Entwurf bleibt die Hofanlage des ehemaligen landwirtschaftlichen Betriebs, die sogar schon Interessenten für ein Restaurant angelockt hat. Nicht das WSA, informiert der Stellvertretende Amtsvorstand Hendrik Eusterbarkey, sondern die Bundesvermögensverwaltung ist Eigentümerin dieses zentralen Inselteils. Pinneberg signalisiert, daß dort die Beseitigung der Altlasten wie deponierter Müll und andere häusliche Entsorgungsstoffe "langwierig und teuer" ist. Paradox erscheint da die Zukunftsplanung des WSA, daß nördlich und südlich des Hofgeländes große Hügel aus rund zwei Millionen Kubikmetern getrockneten Baggergutes angelegt werden sollen. Den als Baustoff verwertbaren Anteil wird das umstrittene Hafenerweiterungsgebiet in Altenwerder schlukken. Als Ausgleichsfläche für die neuen Dünen ist ein anderes Spülfeld, vor St. Margarethen bei Brunsbüttel, im Gespräch.

Der Pagensand als Sylt der Elbe? Vielleicht kommt ja auch alles ganz anders, und auf dem Bundesgrundstück beginnen eines Tages Bagger und Krane mit dem Bau der nördlichen Elbquerung für die Küstenautobahn A 20. Straße wie Schiene könnten auf einer flachen Brücke sämtliche Naturschutzgebiete einschließlich Nebenelbe überspannen und mit einer eleganten Kurve im Pagensand verschwinden, um als Tunnel die niedersächsische Seite zu erreichen. Dann wären die Insel und ihre Umgebung sicher nicht mehr ein so attraktives Ziel, weder für die Brut- und Zugvögel, noch für die **MONIKA KLUDAS** Segler.



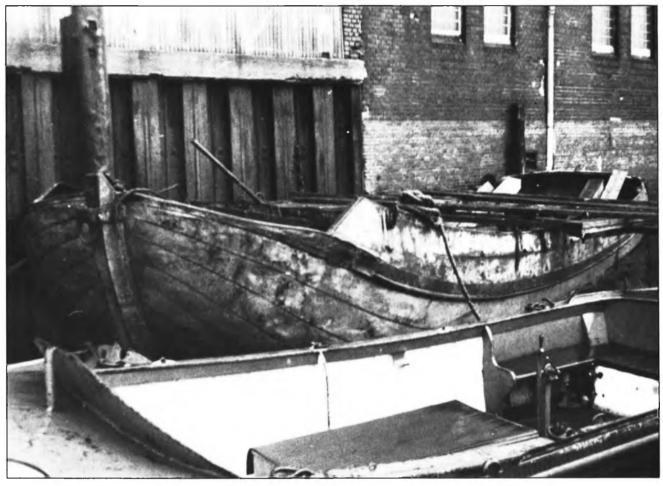
Kurzsicht und Stückwerk

Auf dem Weg zum Schutz einzigartiger Flußbiotope sind Umweltverbände, Sportler, Behörden und Wirtschaft in den letzten zehn Jahren einen großen Schritt weiter gekommen. Doch noch immer halten sich die Beteiligten eine Hintertür offen, durch die sie ihre Interessen schieben können. Und die sind - für sich betrachtet - sämtlich nachvollziehbar: Artenschutz, Erholung, Raumordnung, Wettbewerbsfähigkeit. Wo aber bleiben die übergreifenden Konzepte, die am runden Tisch schon längst beschworen worden sind? Großräumiges und langfristiges Denken erfordert wesentlich mehr Einsatz an Wissen und Kapital,

aber vor allem den Willen, gemeinsam ein wichtiges Ziel zu erreichen.

Anm. d. Red.: Dieser Beitrag ist erschienen in Heft 11/94 des Magazins "Der Segler", Verlag Klasing + Co. GmbH, Bielefeld. Wir bedanken uns für die freundliche Abdruckgenehmigung.

HOOP OP WELVAART



Trauriger Anblick für Joachim Kaiser, als er 1977 im Billwerder "Haken" das zur Müllschute einer Baufirma verkommenePlattbodenschiff aufspürte. Damals zählte die als "Hoop op Welvaart" identifizierte kleine Tjalk schon 94 harte Arbeitsjahre. Welcher Idealist würde sich an ein solches Schiff wagen?

Foto: Joachim Kaiser

Ein Bericht vom Wiederaufbau Von Rainer Thönnessen

"Schuld war nur der Gaffelvirus", faßt Rainer Thönnessen knapp, aber präzise das Unterfangen zusammen, ein völlig verrostetes, verbeultes Etwas in Form einer Schute wieder zu einem gefälligen Gaffelsegler zu verwandeln. Daß ihm,

seiner Frau Birte-Andrea und dem tatkräftigen Nachwuchs dieses Projekt gelang, ist im Rückblick einfach unglaublich. Wo fängt man bei einem Wrack an? Zumal einem, das schon knapp 100 Jahre auf dem eisernen, genieteten Boden hat? Wieviel Eigenarbeit kann man leisten, wo müssen Fachleute helfen? Beim Schreiben der Restaurierungsgeschichte durchleben die Eigner noch einmal alle Stationen ihres Weges aus Leid und Freud.



Ausgeräumt auf der Sietas-Werft in Grünendeich 1978:
Hier wurden Boden und Schanz teilweise erneuert.
Das alte Puddeleisen verursachte Probleme mit den modernen Schweißnähten, die nur mit besonderen Verfahren ohne Risse gelangen.
Foto: Claudia Schnell

Am 30. Januar 1883, so ist es einem Buch über die heute nicht mehr existente, aber in Südholland sehr renommierte Werft VAN DUIJVENDIJK zu entnehmen, wurde in Lekkerkerk bei Rotterdam -wahrscheinlich als deren erster Neubau aus Eisen- eine 13,08 m lange und 3,61 m breite Boeierschuit namens HOOP OP WELVAART für 3200,-- Gulden an die Gebrüder Arie und Adrianus Hoogenboezem aus Lekkerkerk abgeliefert. Diese nutzten das Schiff wohl überwiegend für Zubringerdienste zwischen Lekkerkerk und Rotterdam, aber auch für keinere Frachtdienste; auch schon 1883 war das Fahrzeug mit seinen 24,905 ton Ladekapazität für Frachtfahrt eher zu klein.

Der Rumpftyp ist dem der friesischen Skutsjes wie z.B. FORTUNA oder DORIS zwar sehr ähnlich, unterscheidet sich aber deutlich dadurch, daß er im Verhältnis zu ihnen höher und breiter ist, dadurch gedrungener wirkt und mehr Sprung hat.

1912 wurde das Schiff an Aries Sohn Dirk Hoogenboezem übergeben, verblieb aber weitere 20 Jahre, insgesamt also 60 Jahre, in Lekkerkerk. Erst 1943 erfolgte der Verkauf an A.C. Gordeau und M. Bek nach Rotterdam und die Umbenennung in VIER GEBROEDERS.

Trotz vielfacher Korrespondenz (versuchen) mit den Nachfahren der früheren Eigner und auch Recherchen vor Ort ist das weitere Schicksal des Schiffes seit 1943 nicht in Erfahrung zu bringen gewesen, insbesondere aber auch nicht, wie es einmal genau ausgesehen hat und auch nicht, wie es nach Hamburg gekommen ist.

Denn dort, versteckt in einem Hafenbecken in Billwerder (s. Foto), entdeckte 1977
Joachim Kaiser den zur Müllschute verkommenen, mehrfach veränderten, verbeulten und verrosteten Rumpf, voll mit Wasser und Dreck.
Dennoch war aufgrund der unverwechselbaren Form die niederländische Herkunft des Schiffes nicht zu übersehen.

Von den guten Erfahrungen auf FORTUNA inspiriert, die derzeit gerade frisch restauriert war und erstaunliche Segeleigenschaften zeigte, bildete sich rasch eine Eignergemeinschaft aus den Geschwistern Michael und Rainer Thönnessen sowie Claudia und Thomas Schnell, die zunächst voller Enthusiasmus an das Projekt herangingen, um auch daraus wieder ein traditionelles Segelfahrzeug zu machen: Ankauf des Rumpfes von einer Baufirma für DM 500,~-, Entrümpelung, Aufmessung, Ultraschalluntersuchung etc. Über die im Rumpf eingeschlagenen Vermessungsnummern (beidseits mittschiffs in der Wallschiene) R 14063 N (Rotterdam) und Ga 1076 N (Gouda) konnten nach Anfrage beim holländdischen Schiffsvermessungsarchiv die o.g. Informationen in Erfahrung gebracht werden, sogar die originalen Vermessungsunterlagen des Schiffes wurden in Kopie zugeschickt.

Die ersten Erhaltungs- bzw. Wiederaufbauar-

beiten führte Helmut Sietas 1978/79 in Grünendeich/Lühe durch. Er ersetzte zwei Drittel des Bodens und erneuerte einen großen Teil des Schanzkleides. Nach 2-jähriger Liegezeit im Museumshafen Develgönne (es mangelte für eine zügige Fortsetzung der Arbeiten natürlich am Geld) verholten wir das Schiff an Land nach Altona, wo 1982/83 Roland Aust die Schiffbauarbeiten fortsetzte: Ausbesserung und teilweise Erneuerung des Decks, Setzen des Kokers, Bau des Schandeckels, der Wallschienen, Roof, Steven etc.

Da die frühere äußere Gestaltung des Schiffes nicht genau zu ermitteln war, orientierten wir uns bei dem Wiederaufbau an Zeichnungen und Fotos aus holländischer Literatur, an Modellen aus den Schiffahrtsmuseen Rotterdam und Eenkhuizen sowie anhand fertig restaurierter Schiffe, wozu wir eine mehrtägige Rundreise durch Holland unternahmen. Für viele Details benutzten wir ein sehr schön gezeichnetes Poster unbekannten Urhebers als Vorbild.

Die nächsten 9 Jahre geriet das Schiff dann leider wieder in Vergessenheit, weil es alle Beteiligten entweder mit Beruf und/oder anderen Schiffen zu tun bekamen, wie z. 8. Rainer Thönnessen mit PRÄSIDENT FREI-HERR VON MALTZAHN 1983-89.

Erst als dieser fertig war und in Fahrt kam und somit zeitlich wieder etwas Spiel-raum blieb, faßten wir - jetzt Birte-Andrea und Rainer Thönnessen mit Kindern Torge, Gyde und Lasse nach dem Motto "jetzt oder nie" den mutigen Entschluß, HOOP OP WEL-VAART noch einmal anzupacken und zu einem Abschluß zu bringen. Diese Entscheidung war aufgrund dessen, was uns noch erwarten sollte, aus heutiger Sicht eher leichtfertig getroffen.

Im April 1991 verbrachten wir das Schiff. durch die Landliegezeit leider weiter und auch wieder verrostet und kaum schwimmfähig, zur Jöhnk-Werft nach Harburg, wo es mittels Kran quer im Schwimmdock für die nächsten 2 Jahre liegen sollte. Erneute Sichtung und Ultraschallmessung ergab noch befriedigende Eisenstärken, so daß wir mit Zuversicht die weiteren Schritte planten. Während Roland Aust die Schiffbauarbeiten an Wallschienen, Lukensüll etc. fortsetzte, machten wir uns nach Ausstemmen von Beton (darunter übrigens bestes Eisen ohne jegliche Korrosion) an die gründliche Entrostung des Rumpfes innen durch wochenlange ohrenbetäubende Arbeit

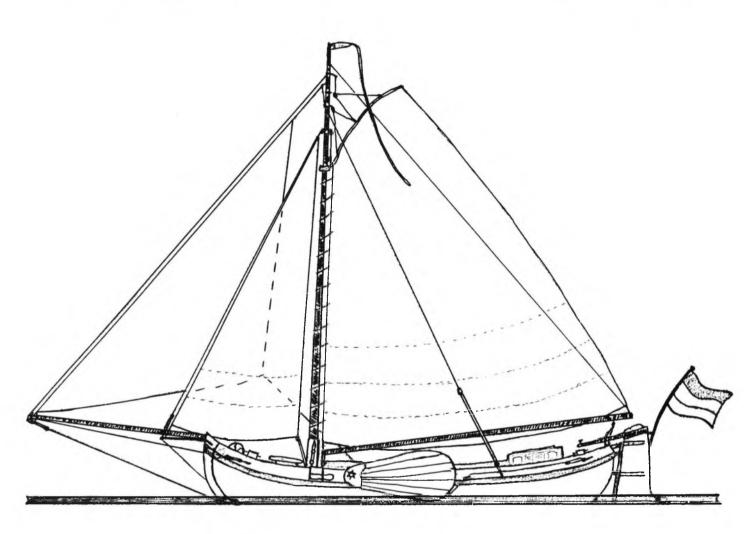
mit dem Nadelhammer. Ziemlich entsetzt waren wir, als dabei an mehreren Stellen beidseits in der Kim Licht durchschien. Wir standen unmittelbar davor, den Rumpf doch aufzugeben und in Sichtweite gelegenen Schrottplatz zu überlassen. Doch dieses Tief konnten wir durchstehen angesichts der vielen Gedanken, Planungen und Arbeit, die schon investiert waren; und so erneuerte Roland denn auch noch die Kim und eine weitere Platte im achteren Boden.

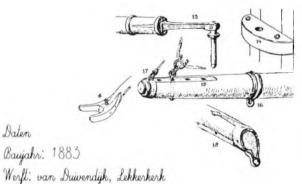
Eine Analyse des Eisens übrigens, notwendig geworden wegen der mitunter aufgetretenen Rißbildungen beim Abkühlen von Schweißnähten, ergab die für Puddeleisen üblichen hohen Phosphor- und Siliciumeinschlüsse (0,4 bzw. 0,1 %) bei niedrigen Kohlenstoff- und Mangananteilen (0,01 bzw. 0,02%) und endete mit der Schlußfolgerung, daß das Material "für die heutigen Ansprüche an Schweißverbindungen ungeeignet sei". Aber mit Hilfe bestimmter Technik, Verwendung besonderer Elektroden und dem Geschick von Roland Aust gelangen dann aber doch alle Verbindungen.

Auch neben den Arbeiten direkt am Schiff auf der Werft ging es stetig voran: aus einer Partie Douglasien, in abenteuerlicher Aktion bereits 1983 aus dem Rosengarten geholt, fertigte Hannes Benning in Altenwerder Großmast, Baum, Klüver und später auch die gewachsene krumme Gaffel, die dazu passenden Beschläge schmiedete Erich Bauer von der Altenwerder Schiffswerft. Michael Abelbeck baute aus altem Teak, ehemaliges Decksholz eines Fisch~ kutters, sowohl die profilierten Seitenschwerter als auch das Ruder. Aus abgehobeltem Bauholz entstanden die Lukendeckel. aus Bongossi-Resten fertigte Luds Müller-Thomsen die Schwertabweiser und die Mantjes, aus Teak entstanden die Fenster für das Roof und der Knecht hinter dem Mast. Die Pinne besteht aus krumm gewachsener Akazie und in Heimarbeit entstanden Skylight, Niedergang und Schiebeluk aus Eiche.

Zu Hause schmolzen wir zum Entsetzen der Nachbarn Schrottblei – eine saumäßige Sträflingsarbeit, die zum Glück ohne schwerere Vergiftungen abging – und gossen daraus Platten zu insgesamt 1,3 ton Kontergewicht für den klappbaren Mast. Daneben stapelte sich unser Keller mit Ausrüstung und insbesondere mit Blöcken, die zu Konservierung mehrfach in IMP und Benar gebadet hatten und jeweils trocknen mußten.







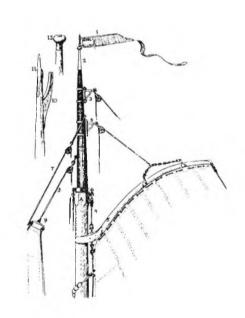
Werft: van Duivendijk, Lekkerkerk Material: Eisen genietet

Daten

Bauma Be: 13,08 x 3,61 m ehem. Ladekapazität: 24,905 tons

Segelfläche: 80 + 20 + 20 / 40 gm

Motor ab 1993: DB OMD 616



Alle freie Zeit incl. der Urlaube 91, 92 und 93 verbrachten wir mit dem Schiff, weitgehend auf der Jöhnk-Werft. Nach Konservierung des gesamten Inneren mit 2 x RLS-Kriechöl/Mennige und zusätzlicher Lage Wisura-Schiffsbodenöl sowie Einpassung und Verschraubung eines 10 m langen Bongossi-Vierkantes in die alte Kielbahn folgte dann im Frühjahr 93 eine wahnwitzige Sandstrahlaktion, an die wir uns nur widerwillig erinnern mögen.

Mit dem danach jedoch folgenden Farbaufbau (Zink-Epoxy, 3 x Teer-Epoxy und darauf Lack bzw. Antifouling) zeichneten sich wieder Perspektiven und neue Motivation ab, das Schiff noch 1993 zumindest äußerlich fertigzustellen, um das runde Jubiläum von 110 Jahren nicht zu verpassen, nachdem das 100-jährige in unseren kühnen Jugendträumen einmal angepeilt gewesen war.

Nachdem das Stevenrohr neu eingebaut war, Tanks und Schotten installiert waren, bauten Michael Wieselmann und Stephan Ernst die Maschine (überholter Daimler-Benz OM 616 mit Hurth-Getriebe auf 50 cm Propeller 3-flügelig) ein, was aufgrund der sehr begrenzten Länge nicht unproblematisch war.

Nach Einlagerung und Laschung von ca. 2 ton Ballast, Einpassung des Ruders und Einhängen der Schwerter verließen wir, etwas überhastet und genervt, im Juli 93 die Jöhnk-Werft und verholten nach Altenwerder. Mit der großen Hilfe der dortigen Einheimischen (Klaus Schwartau, Hannes Benning, Erich Bauer etc.) stellten wir dort den Mast und das stehende und laufende Gut. Die Altenwerder Schiffswerft übernahm die restlichen Schiffbauarbeiten achtern und die Maschine kam erstmals

So konnten wir am 2. Oktober 1993 im Museumshafen Oevelgönne, wo das Schiff zukünftig seinen Liegeplatz haben wird, den Wiederaufbau der HOOP OP WELVAART feiern.



Frisch gesandstrahlt, verzinkt und lackiert, mit profilierten Seitenschwertern und Ruder aus Teakholz, wird die Boeierschuit nach zwölf Jahren "Trockenzeit" in ihr Element entlassen. Foto: Birte-Andrea Thönnessen



Wer die 111jährige "Hoop op Welvaart" beim Glückstädter Herbsttreffen '94 gesehen hat, kann sich vielleicht vorstellen, wieviel Aufwand in der Restaurierung steckt. Foto: M. Kludas

Zur Abrundung des äußeren Erscheinungsbildes hatte Bernd Alm ein sehr schönes Roerklik (Ruderkopf) geschnitzt und Margot Harder einen Namenswimpel genäht.

Doch das Schiff war natürlich längst nicht fertig; innen völlig nackt und die Segel fehlten. Im Winter 93/94 isolierten wir den Innenrau mit 4 cm Styropor und Folie als Dampfsperre, Kuddel von der Valdivia machte den hölzernen Ausbau und Hinsch & Ruhland in Glückstadt die Segel, auf unseren Wunsch aus braunem Dacron (80+20+20/40 m²), da uns für die familiäre Handhabung das eigentlich viel schönere Tuch aus Duradon zu schwer gewesen wäre.

Zum Hafengeburtstag im Mai 1994 hatten wir dann erstmals Gelegenheit, die Eigenschaften der HOOP OP WELVAART unter Segel auszuprobieren. Nach weiteren Erfahrungen in diesem Jahr (Rum-Regatta in Flensburg, Sommerurlaub in den nordfriesischen Watten und in der Eider, Alstervergnügen, Ewertreffen im Nikolaifleth und auf der Herbstregatta in Glückstadt) kommen wir mit dem Schiff inzwischen immer besser zurecht. Die Manövrierfähigkeit ist bestens, auch zu zweit läßt sich das Schiff problemlos handhaben, das Mastlegen und -stellen klappt inzwischen schneller und leichter und auch die Maschine bewährt sich gut. Hinsichtlich der Seetüchtigkeit sind uns, wie allen anderen Flachbodenschiffen mit Seitenschwertern

auch, natürlich Grenzen gesetzt. Unser Revier wird sich insofern auf Küstenregionen beschränken, die wir aber nach Vollendung des Innenausbaus, der für den Winter 94/95 vorgesehen ist, möglichst viel befahren wollen.

Insgesamt war dieses Projekt für uns ein langwieriges und beschwerliches Unterfangen, aber es ist uns wohl kaum anders ergangen als all jenen, die jemals ein wrackes Schiff zwecks Wiederaufbaues angefaßt haben: von anfänglicher Euphorie zu forciertem Anschub getrieben, zwischendurch von derben Ernüchterungen gebremst und nur noch vom resistenten Gaffelvirus motiviert und über die ganze Zeit hinweg einen riesigen Einsatz von Kraft, Zeit und Geld in Kauf genommen - ökonomisch betrachtet bleibt ein solches Projekt trotz erheblicher Eigenleistung immer ein rechnerischer Wahnsinn.

Dennoch freuen wir uns heute, nicht aufgegeben zu haben und HOOP OP WELVAART zu einem Abschluß gebracht zu haben.

Wir möchten allen am Wiederaufbau dieses Schiffes Beteiligten ganz herzlich danken.

Hamburg, den 13.11.94

Raine Wiman

Dr. RAINER THÔNNESSEN Elbchaussee 187 22605 HAMBURG Tel. 040 / 880 84 51

Gar nich um kümmern!

Die Gaffelrigger und das 1000 jährige Stade

War was?

Im Heft 53 des PIEKFALL konnten wir als einzige Segelzeitschrift melden, daß zum Stader Bürgerfest am 02 September 1994 achtzig alte Segel- und Traditionsschiffe in den Hafen an der Schwinge einlaufen werden. Heute können wir als einzige Segelzeitung dementieren und melden, daß eigentlich gar keine Schiffe im Hafen waren. Wer trotzdem welche gesehen hat, muß nicht

gleich verzweifeln und zum Augenarzt laufen. Es war eine Fata Morgana, denn die meisten Schiffe waren gar nicht angemeldet.

Wie wir in Heft 54 meldeten, hatte es im Anschluß an Feiern zum 14. Hansetag im Rathaus er-Geräusche hebliche gegeben. Einer der Hauptorganisatoren. Joachim Fielitz, wurde nach Reibereien mit dem Stadeums-Manager vom Stadtdirektor kurzerhand "entpflichtet", d.h. ohne Dankeschön vor die Tür gesetzt.

Was war zu tun? Wir Segler hatten das bunte Treiben im Gelände des Schwinge-

hafens als eine äußerst gelungene Darstellung für die Stadt Stade angesehen (Siehe Heft 54 PIEKFALL). Joachim als Macher hatte mehr verdient. So liefen zwischen Schwinge und Schwentine die Fax- und Fonleitungen heiß, und es wurde beraten, ob ein Boykott sinnvoll oder die fällige Anerkennung in anderer Form möglich wäre. Und alles war so geheimnisvoll, daß es im Stader Tageblatt schon rechtzeitig raschelte: Um 1600 h versammelte sich - der Hafen war gegaffelt voll eine stattliche Anzahl Segler, die mit "Juliet" in der Saling gekommen waren, vor der "Frieda". Jörgen Bracker überreichte dann eben dieser Flagge "J - wie Joachim" mit den Stempelabdrucken der anwesenden Schiffe und einen "goldenen Block", den sich Joachim in den Mast hängen soll, wenn seiner "Wilhelmine" denn wieder einer gewachsen ist. Neben Joachim stand seine getreue Mitstreiterin Anja Hühnke-Dobert, die zwar nicht mit "rausgeschmissen" wurde, dessenungeachtet aber auch großes Lob verdient hatte.

So war im Hafen wieder alles in Ordnung - oder zumindest fast alles. Unsere Stimmung hatte nicht gelitten - Hunger und Durst auch nicht. und abends saßen wir in bunter Runde im "Korken" zusammen, wo wir uns auch zum Frühstück wieder einfanden. Bei der

> Auslaufparade wurden die Boote mit Beifall verabschiedet. vor allem dann, wenn das eine oder andere schon im Hafen die Segel setzte.

> Die Harmonie wurde nur gestört durch die "Fri"-Piraten, die mit lauter Musik und unmotivierten Böllerschüssen nicht dem Bild hanseatischer Zurückhaltung entsprachen. Dieses **Boot** scheint sich zu einem unerfreulichen Dauerbrenner zu entwickeln. mußten wir es auch schon in Rostock ertragen.*

Ein Treffen kleinerer Boote, das vom 26.-28. August ablaufen sollte, kam in

Ermangelung eines "Moderators" nicht zustande. Wir können nur gespannt sein, wie sich die Organisation bei ähnlichen Ereignissen in den kommenden Jahren abspielt. Wird dann wieder der "Verein Alter Hafen Stade e.V." federführend sein? Es täte der Traditionsgemeinschaft gut.

HanS

PS: Der Posten des Stadtdirektors ist vakant, er könnte z.B. von einem gaffelsegelnden Juristen besetzt werden.



Ein "Goldener Block" für Joachim Fielitz - (Foto MK)

^{*} Good news: Aus dem Museumshafen Lübeck wurde uns getrommelt, daß die "Fri" im Bereich des Hafenfestes keinen Liegeplatz bekam.

Neues von den Gaffelriggern Neues von den Gaffelriggern

Kraftakt riß Fockmast aus

Bei Ostwind von sieben bis acht Beaufort hat die Crew eines holländischen Hochsee-Schleppers 60 Seemeilen nordwestlich von Borkum versucht, die verlassene russische Segelfregatte "Heiliger Geist" in die Emsmündung zu schleppen. Die Schleppleine war um den Fockmast gelegt, der aber nach mehreren Stunden Fahrt nachts aus dem Deck bricht. Das knapp zwei Jahre alte Holzschiff aus St. Petersburg verschwindet in der Dunkelheit und wird schließlich als gesunken gemeldet.

Seine fünfköpfige Besatzung war Ende Oktober von Hamburg nach Amsterdam unterwegs, als bei den starken achterlichen Winden Steuerprobleme auftraten. Der in der Nähe laufende Minensucher "Delfzijl" stellte vier Männer zur Verfügung, damit das Ruder ständig von drei bis vier Personen besetzt war. Doch am späten Abend entschied der Schiffsführer, die "Heiliger Geist" aufzugeben. Die benachrichtigte Seenotrettungszentrale in Ijmuiden schickte einen Helikopter, der die drei Russen und zwei Deutschen aus der Rettungsinsel aufwinschte und zur Bohrplattform H 7 flog. Einer der Deutschen hat das Manöver in dem kalten Wasser und Starkwind nicht überlebt. Erst am folgenden Nachmittag gelang es dann dem Schlepper, eine Leinenverbindung zu dem treibenden Rahsegler herzustellen.

Glücklich in Glückstadt

Die ersten Gaffelsegler haben es schon getan, viele andere werden es sicher noch tun: Zubehör und Ersatzteile, Fachliteratur wie das führende deutsche Gaffelmagazin PIEKFALL, wasserdichte und wärmende Bekleidung (nicht nur für das nächste Herbsttreffen) und vieles mehr in Glückstadt besorgen. In seglerfreundlicher Entfernung am Hafen leuchtet das Schild der Bootsausrüstung Klingbeil. Günter und Christel samt Nachwuchs kümmern sich darum, daß vergeßliche Elbabsegler, frustrierte Elbaufsegler (aus typisch Hamburger Sicht) und sturmgepeitschte Wartesegler wieder glücklich an Bord zurückkehren.

Museum im Schiff

Zu den sinnvollen Nutzungsmöglichkeiten (vorübergehend) stilliegender "Alt-Zeitler" ist sicher die eines Museums zu zählen, vor allem, wenn damit künstlerischem Lokalkolorit zu besonderer Geltung verholfen wird. So geschehen in Stade auf dem Kümo "Greundiek", das 1940 bei der Rickmers-Werft als erstes geschweißtes Schiff vom Stapel lief. Das 40 Meter lange und 340 BRT vermessende Fahrzeug ist noch mit einem hölzernen Ruderhaus, der alten Inneneinrichtung und einer Maschinenanlage von 1949 ausgestattet.

Weil die Seefahrtschule die "Greundiek" nicht mehr nutzen wollte, stand der Landkreis als Eigner vor der Alternative Hochofen oder Verkauf zum Höchstpreis von 20.000 DM. Beides trieb jedoch den Shiplovern die Tränen in die Augen. Plattboden-Schiffer Vicco Meier, der dem Oldie sein CNaut-Patent verdankt, Architekt Fritz Schleif als feinfühliger Kulturgut-Restaurator zur See und der "Alter Hafen Stade e.V." organisierten mit finanzkräftiger Hilfe einer gleichgesinnten Bürgerin den Erwerb für den Verein. Der ursprüngliche Plan, das Kümo zum ortsfesten Museum für Küstenschiffahrt zu verwandeln, werden inzwischen von der noch mutigeren Idee übertroffen, die 55 Jahre alte Dame wieder in Fahrt zu bringen. Ein Steinkirchener Reeder erklärte sich bereit, den Werftaufenthalt zu tragen. Mit dem Vereinspolster und vor allem der Tatkraft seiner Mitglieder scheint das Projekt "Greundiek" nun in ein interessantes Fahrwasser zu gelangen.

Mildred's Wedding Race

Susanne und Andreas von dem Falmouth Working Boat MILDRED tauchen nun ganz offiziell ihre Pinsel in einen gemeinsamen Teerpott. Am ersten September-Wochenende steuerte Troll das glückliche Hochzeitspaar in den Laboer Hafen, im Gefolge die Traditionssegelschiffe des Wedding-Race. Die über die Toppen geflaggten Segelschiffe holten die Hochzeitsgesellschaft aus Möltenort ab und segelten bei leichtem Südwind nach Laboe. Mit einem mächtig lauten Gewitterdonner, wie mit einem Startschuß, begann die Feier in Laboe, und der Himmel öffnete seine Schleusen. Bis in die Morgenstunden trank, aß und musizierte man in gemütlicher Runde. Dabei kam der Gedanke auf, diesen Tag jedes Jahr mit Mildred's Wedding-Race zu würdigen. BR-S

Tradition unter Segeln

Das Thema "Tradition unter Segeln" ist bisher zu kurz gekommen. Diese Erkenntnis stammt nicht etwa aus einer Befragung der PIEKFALL-Abonnenten, sondern ist verblüffendes Ergebnis einer Leseranalyse des PALSTEK-Magazins. Chefredakteur Ulrich Kronberg: "Da müssen wir sofort Abhilfe schaffen!" Gesagt - getan. Ende Januar wird ein Sonderheft veröffentlicht, das sich mit Themen wie Historische Schiffstypen, Original oder Nachbau, Mut zum Restaurieren, Ausrüstung, Museumshäfen, Veranstaltungen, Mitsegeln und Fachliteratur auseinandersetzt. Neugierige "Freunde des Gaffelriggs" werden rechtzeitig erfahren, wie sie an ein solches Sonderheft gelangen können.

Wal-Parade in Berlin

Nicht jede/r hat die Chance, auf einem Hochseetörn einen leibhaftigen Wal zu sichten. Beweglich sind aber auch die bis zu neun Meter langen Kolosse der künstlichen Art, die bis zum 8. Januar 1995 im Alten Straßenbahndepot von Berlin-Tiergarten beobachtet werden können. Ein Computer steuert die Exponate der Greenpeace-Walschau, die als bedeutendste Europas gilt.

Kampf mit der Tide



Während der Schipper-Besprechung sah noch alles ganz einfach aus: Bei Südwind und dem letzten ablaufenden Wasser zur roten Tonne 72 hinter der Stör, rumdrehen, elbauf mit dem neuen Schiebestrom bis Nummer 83 durchs Kartoffelloch wieder Backstagsbrise rein nach Glückstadt. Mach' dir einen Plan, dann hast du was zum Wegschmeißen! Rasmus bevorzugte ein Rendezvous mit Hamburger Yachten und verschwand leise fächelnd. Viel zu langsam glitt der Pulk von 36 betuchten alten Damen am nördlichen Leitdamm entlang, "Fahrewohl" und "Windsbraut" steckten schon ihre Riemen ins Wasser, und als die Tide kenterte, war noch nicht die Hälfte der Segler frei vom Leuchtturm. Bevor es zu Problemen kam, mußte die Taktik geändert werden. Was wäre, wenn alle vor lauter Ehrgeiz ohne Motoreinsatz wieder in die Nebenelbe zurücktrieben? Die Profis auf den breitbeinigen Autofähren nach Wischhafen machten sowieso schon freiwillig einen Riesenbogen um uns, sie brauchten das Fahrwasser nicht. Danke für die Rücksichtnahme auf die braune Flotte! - "An alle Schiffe in der Rhinplatte-Rund-Fahrt! Maschine darf gebraucht werden, um den Turm sicher zu runden." Das Zauberwort war noch nicht ausgesprochen, da pufften überall kleine weiße und blaue Wölkchen über das Wasser, und choreographisch perfekt drehten sich alle Klüverbäume gleichzeitig links um. Das war ein Wettrennen wie im Supermarkt, wenn eine neue Kasse aufmacht! Sicherheit beim Runden hieß für einige, sich ganz sicher vorn zu postieren, aber gezeitet wird bekanntlich am Ende. Außerordentlich positiv: Von denen, die schon an der Stör waren, hat kein einziger gegen die Entscheidung protestiert!

Nachdem die Karten neu gemischt waren, interessierte sich auch Rasmus wieder reuevoll für uns und genehmigte für eine Stunde drei schöne Windstärken, die die Kreuz zum Sahnesegeln (mit oder ohne Kaffee) werden ließen. Ein Versprecher über Funk brachte nochmal ein paar Schipper aus dem Konzept: Welche Tonne im Süden? Blankes Entsetzen über zuviel gefahrene Kabellängen, was schließlich doch großzügig toleriert wird. "Olifant", mit fliegenden Fahnen direkt von Wedel auf Kurs gegangen, rundete vorsichtshalber zwei zusätzliche Seezeichen. Sorry, Heinrich, wenn sonst keiner

hätte dich wenigstens die "Regattadompteuse" informieren müssen. Wer hat überhaupt diesen schrecklichen Titel erfunden? Zum Dressieren eignen sich weder die "Wilde Gans" noch "De kleine Zwaan", "Walroß", "Tordalk", "Eule" oder "Forelle". Der "Nordische Löwe", getarnt als Zeesboot aus Wustrow, wäre vielleicht einen Versuch wert.

Und überhaupt war das keine Regatta! Denn dann hätte erstens klar sein müssen, ob der Glückstädter Molenleuchtturm und die grüne Tonne 7 die Begrenzung der Ziellinie waren oder nur die Peilung derselben. Und zweitens hätte eine möglicherweise vorhandene Wettfahrtleitung auf einem eventuell näher bezeichneten Zielschiff die höchstwahrscheinlich exakten Durchgänge (welcher Bootsteil zählt?) gezeitet und nicht das Gaffel-



Sharpie "Banjip" mit ungewohnt blütenweißem Segeltuch übersehen. Weil das aber alles nicht zutraf, mußte Heinz mit seinem Schokker "Regina" die Suppe auslöffeln. Die bestand aus 30 Litern erstklassiger roter Götterspeise in der berühmten Zinkwanne für Platz Eins und war unterwegs angefertigt von Heike Baumann auf der "Präsident Freiherr von Maltzahn" (Mahlzeit!). Offenbar waren am nächsten Morgen alle so intensiv mit Löffeln und Schinkenessen beschäftigt, daß sie das vergaßen... Wettwriggen Olaf "Austernfischer von Neuendeich" hatte Heinz dazu herausgefordert, weil trotz wachsamer Augenpaare auf Dampfschlepper "Claus D." einfach nicht eindeutig entschieden werden konnte, welches der beiden Boote vorn gelegen hatte.

Jedenfalls gab "Regina" den ihr zustehenden "Goldenen Schwertstern der SVN" weiter an die "Wilde Gans", eine brandneue 10.05-Meter-Lemsteraak von Peter Hatecke. Das Herbst-Glück lachte diesmal den Kleinsten. Schon auf Platz vier mit dem Björnie-Preis ausgezeichnet Jan Kobersteins "Zukunst von Altona", die nur mit Segel- und Muskelkraft die Insel rundete. Unerwartete Freude auch für den PIEKFALL-Redakteur auf "De Kleine Zwaan". Alexander von Sallwitz wird das Knotenbrett bei seinen Windjammer-Filmen sicher brauchen, denn sie gehören zum derzeit Besten im Norden. Blieb noch der Alte-Mühle-Preis für Schlußlicht "Catarina", hinter der Flaute, Gegenstrom, Dunkelheit, Hunger und Durst als stichhaltige Argumente für das Motoren gelten durften. Die Besatzung des Dampfschleppers "Woltman" hatte ihre Gäste ("mindestens 400 Jahre alt") unglücklicherweise ungezählt entlassen und kam mit den restlichen 907 Jahren dicht an Oschi-Rekordhalter "Präsident" heran, der diesmal die 1000 nur knapp verfehlte. Nach der letztjährigen Pause fiel Joachim Kaiser diesmal die Entscheidung nicht schwer, das mit großer Eigenleistung bestrestaurierte Schiff mit dem Veränderungspreis auszuzeichnen. In der Geschichte der Wiedergeburt (S. 36) könnt ihr lesen, was den Mitbegünder der Freunde des Gaffelriggs dazu bewegte, die "Hoop op Welvaart" zu wählen.

Ungewöhnlich viele klassische Yachten hatten sich der Rhinplatte-Rund angeschlossen. Als ihr Freundeskreis im Mai den ersten "Glückstädter Auftakt" mit großer Beteiligung segelte, hatten auch dort Gaffelrigger Flagge gezeigt Weil die Interessen beider Vereinigungen in vieler Hinsicht ähnlich sind, wird sich der Kontakt miteinander sicher noch häufiger ergeben.*) Als die Yacht mit der größten Tendenz zur Gaffelszene erhielt die "Seeschwalbe" einen neu gestifteten Wanderpreis. Die Krummgaffel, so Margot Harder, solle letztlich dazu führen, die Hochtakelung gegen eine Gaffelrigg auszutauschen. Wir werden sehen: am 7. Oktober 1995. Was noch angenehm auffiel: Zahlreiche Seglerinnen und Segler betonten, daß ihnen die gemütliche Atmosphäre in der "Alten Mühle" bei gutem Essen und Trinken, handgemachter Musik und viel Gelegenheit zum Klönschnack äußerst gut gefallen hat. Wenn wir das beim nächsten Mal wiederholen wollen, sollte es zum Wintertreffen am 11. Februar so beschlossen werden. MK

*) Z. B. liegen beide Wintertreffen nur eine Woche auseinander und finden in Hamburg statt.



Teilnehmer an der Rhinplatte-Rund-Fahrt 94, Ausreise 11.30 Uhr

15.05
10
12
15
31
31,5
33
33,3
33,5
34
36
37
40
43
45
56
16.05
10
12
14
16
43
46
50
54
59

Willi Eule
Preka Woltman
Walroß Claus D. (hohe Pfeife)
Windsbraut Otto Lauffer (tiefere Pfeife)
Auguste Adinda

und als Begleitung

Auguste Adinda Havlitten Kaspar Banjip Wiking

sowie

Seeschwalbe und andere klassische Yachten



Aus der historischen Backskiste

Franz Bode aus Uetersen, der uns einen Leserbrief schrieb (S. 8), legte zusätzlich sein Schiffer-Patent von 1947 bei. Wir haben allerdings nicht an der Qualifikation seiner Aussage gezweifelt! Wenn Fritz Brunner in seiner maritim-literarischen Ecke stöbert, kommt so manches Denkwürdige zutage. So schickte er uns kürzlich diese Buchanpreisungen aus dem Jahre 1858. Zurückhaltende Titel wie "Goldene Fingerzeige für junge Seeleute" heißen heute vielleicht, nach 138 Jahren, "Segeln lernen - leicht, schnell, gründlich" und treffen durch ihre eigene widersprüchliche Aussage den Nagel auf den Kopf. Das meint jedenfalls MK und wünscht allen Freunden des Gaffelriggs im Neuen Jahr allzeit gute Fahrt und eine glückliche Heimkehr!

Die Mordsee.

Gine genaue Beschreibung ber angrenzenden Kuften, Sandbanke, Rlippen und Riffe, ber Masserichiefen, ber Feuerschiffe und Leuchtthurme, ber Sectonnen, Baaken und Bojen sc. Nach ben neuesten engl., holland. und banischen Duellen bearbeitet von L. v. Lowhow. 1857. Gebunden. Preis 5 .K.

Der Englische Canal.

Wollstandige Beschreibung der Ruften und Infeln, Sandbanke, Rlippen, Riffe und Tiben und ber sammtlichen Marken und Seezeichen.

Mach den besten englischen Quellen bearbeitet von Dr. F. Solle. 1857. Gebunden. Breis 5 1/k.

Die Navigations-Schule.

Eine theoretische praktische Zusammenstellung ber Steuermannskunst in Fragen und Antworten vom Navigationslehrer Ed. Thiel.

1857. Gebunden. Breis 2 1/8 /3.

Der Verfasser sagt barüber in seiner Vorrebe: "In ber Regel ist ben angehenben Steuerleuten sur die theoretische Vorbereitung zu ihrem Beruse nur eine sehr kurze Zeit zugemessen,
und um ihnen solche für diesen Zweck möglichst ausschließend verwendbar zu machen, habe ich
auf mehrsach geäusierte Wünsche zur Ersparung der schristlichen Notizen sur die Borbereitung
zum Eramen, die gewöhnlichsten, bei dem letzteren vorsommenden Fragen mit ihren Antworten
zusammengestellt, um dadurch sowohl vor der Prüsung als auch späterhin den jungen Seeleuten
eine leichte Uebersicht des Erlernten zu bieten. — Das als Lehrbuch von allen Seeleuten geschätzte Werk des verehrlichen Directors der Hamburger Sternwarte, Herrn E. Rümker,
habe ich dem theoretischen Theil des Buches zu Grunde gelegt. — Die praktische Seemannswissenschaft gab ich nach selbsterprobter vielzähriger Ersahrung. Möge diese kieine Arbeit dazu
bienen, den jungen Seeleuten, welche die sur ihren Beruf so vielseitigen Renntnisse sich anzueignen im Vegriff sind, solches zu erleichtern, so wie das Erlernte sich später wieder in's Gedächtniß zurückzurusen. Erschöpsende Darstellung der dem Schissssschaft veissen Kenntnisse habe
ich nicht geben wollen, sondern nur eine gedränzte Uebersicht bessen, was dem Steuermann zur
richtigen Ausübung seines Veruses zu wissen nothwendig ist."

Mene Mondtafeln

zur Berichtigung ber scheinbaren Distanz bes Mondes von der Sonne, einem Fixsterne ober Planeten hinsichtlich der Refraction und Parallaxe, mit Regeln, Beispielen und Anweisungen zur Observirung der Mondbistanz, nebst Bemerkungen über den Sextanten und einer neuen Methode, die Breite auf See aus zwei Göhen und nach dem Hanptstrstern zu finden, mit dazu gehörigen Tabellen. — Bon E. E. Bard, Professor der Mathematik. Brooklyn, New-York. In's Deutsche übertragen von Capitain E. F. J. Huwald. 1857. Breis 5 .K.

Woldene Fingerzeige für junge Seclente.

Bon Capt. Segbwick. Und bem Englischen von Heinrich Meher. 1856. Geb. Preid 1 1/4 /3.

Schiffer-Patent.

Vorzeiger dieses, Franz Bode

aus Hamburg 21

Hamburg

geboren am 3. 3. 1920

hat sich über seine Kenntnisse und Fähigkeiten im Betriebe der Weserschiffahrt mit Unter dergestalt vollkommen ausgewiesen, daß ihm die Erlaubnis zur Führung jedes auf der Weser fahrenden Motor-, Dampfunterm heutigen Tage unbedenklich erteilt worden ist.

Nach vorgängiger Angelobung von seiner Seite, das seiner Leitung anzuvertrauende Fahrzeng mit aller Sorgfalt und Umsicht zu führen, von demselben Schaden und Unglück oder Gefahr, in welche es nebst den darauf befindlichen Personen und Waren geraten könnte, nach allen Kräften und besten Fleißes, soweit möglich, abzuwenden, auch bei seinen Fahrten die Bestimmungen der Weser-Schiffehrts- und der Additional-Akte sowie die inschlagenden schiffahrtspolizeilichen Vorschriften genau zu befolgen, ist ihm hierüber unter Hinveisung auf den Art. VII der Weser-Schiffahrts-Additional-Akte gegenwärtiges Schiffer-Patent, gehörig vollzegen und besiegelt, ausgestellt worden.

Brake i. O., den 4. Juli

19 47.

Der Wasserschout.

gez. W. Redeker.

Stempel

Identität und eigenhändige Unterschrift werden hiermit beglaubigt:

gez. W. Redeker

Für die Richtagkeits...

ke i.O., den 14. Aug. 1947.

Delunes

occorde Week

Unterschrift des Inhabers:

Zur Nachachtung

1. Auf jedem Veser vorhanden sein und den zuständigen Behörden oder Beamten auf deren Verlangen vorgelegt werden. (§ der Strom- und Schiffahrts-Polizeiverordnung für die Binnen-Schiffahrt und Flößerei auf der Weser bzw. Hunte.)

2. Jeder Schiffs- oder Floßführer muß während der Fahrt einen Abdruck der durch Ministerialbekanntmachung vom 8. Februar 1928 veröffentlichten schiffahrtspolizzilichen Vorschriften an Bord haben. (§ 48 a. a. O.)

Personalbeschreibung umstehend.

Hinter den Brücken der Stadt

Ein denkwürdiges Ereignis Anno Domini MCMXCIV

Vor den Toren Hamburgs segeln kann (fast) jeder, der das passende Boot oder Schiff dazu hat. Aber hinter den Brücken? Naja, es muß ja nicht gleich Segeln mit der 16-Meter-Tjalk in der Speicherstadt sein! Warum überhaupt hinter die Brücken? Weil ..., aber das ist eine mehr als 800iährige Geschichte:

Sie beginnt spätestens, als Hamburg als Verkehrs- und Siedlungsknotenpunkt stark expandierte und etwa 70.000 Kleinfahrzeuge unter Segeln pro Jahr durch die Fleete drängten, um die Hausfrauen mit Fisch, Gemüse, Obst und Milch zu bedienen, die "Speicher der Pfeffersäcke zu füllen" und die "Baulöwen mit allen hier hoch erwünschten Baustoffen" zu versorgen. Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts waren es vor allem die Ewer, Kutter und Jollen, aber auch die Schuten, Mutten und Tjalken, die Hamburg groß gemacht haben. Das Tor zur Welt stand weit offen, die Schiffsführer konnten mit ihren schwimmenden Transportern ebenso perfekt umgehen, wie heute ein Brummi-Fahrer seinen 30-Tonner mit Hänger rückwärts durch eine Toreinfahrt bugsiert.

Wer heute durch die wenigen alten Straßen am Hafen schlendert und die letzten gemütlichen, denkmalgeschützten Fachwerkhäuser in der Deichstraße anschaut. erst von vorne, anschließend am besten auch von innen (beim Schiffsausrüster oder bei Bratkartoffeln mit Sauerfleisch), zuletzt noch durch einen ellenbogenbreiten Gang von hinten am Nikolaifleet - und wenn gerade ein Schlepper mit einer Schute vorbeituckert, spätestens dann könnte man anfangen, davon zu träumen, daß sich wieder die Ewer und Kutter um die Ecke schieben, am Steg längsseits gehen und ihre "Consumptibilien" auf den Luken ausbreiten. Träume in die Tat umsetzen wollten nun die beruflich mit der Geschichte Hamburgs Verbundenen: Jörgen Bracker, Direktor des Museums für Hamburgische Geschichte, Achim Quaas, Kustos für Hafenangelegenheiten im Museum der Arbeit, sowie Henning Rademacher und Matthias Weiss vom Vorstand des Vereins Hafenkultur.

Im September, als die Sellerie so richtig knackig sind und die Äpfel rot aus den Körben leuchten, da stehen schließlich viele Hamburger am Nikolaifleet und trauen ihren Augen nicht: Von vorn bis hinten liegen eiserne Plattbodenschiffe mit frischem Grünzeug, Spezialitäten und maritimen Antiquitäten. Unterdessen bietet mit sonorer Stimme Hummel, der Wasserträger, sein kostbares Naß preis, begleitet von Zitronen-Jette. Das ist schon das dritte Ewer-Treffen, das die "Keimzelle des Hafens" wiederbelebt und ein reges Treiben auslöst. Unter der Hohen Brücke fädelt sich ein Schlepper mit der Museumsschute durch, die von der Schaartorschleuse zum Rathausmarkt gepeekt werden soll, gegen eine Konkurrenz von richtigen Ewerführern im blau-weißen Takelhemd. In ihrem Inneren transportiert das motorlose Frachtschiff eine Ausstellung zur Ewerführerei, über die Kalli Albers, Harry Braun, Otto Kropp oder Heinz Zumbroich immer aus ihrer eigenen Erfahrung berichten können. Zwischendurch treffen weitere flachgehende Schiffe ein: Aus Cuxhaven ist Peter Clausen mit seinem schwimmenden Atelier "Hauke Haien" angereist, und auch den anderen Großen, "Fortuna", "Hoop op Welvaart" und "Anna", bereitet es keine besonderen Schwierigkeiten, mal eben den Mast am Baumwall umzuklappen und im Fleet wieder aufzurichten.

Gewußt wie! Es ist eben nicht nur eine praktische Winterlager-Vorbereitungs-Maßnahme, früher gehörte das Mastlegen zum täglichen Leben eines Schiffers. Wem das Manöver zu umständlich ist, sollte vielleicht mal über sein Verfahren nachdenken oder ruhig mal bei anderen "abkupfern". Für die Freunde des Gaffelriggs, die in Deutschland die Tradition alter Schiffe in Fahrt pflegen, ist das gegenseitige Austauschen von Tips doch selbstverständlich. Deshalb streicht im neuen Kalender schon mal dick rot an:

4. Ewer-Treffen im Nikolaifleet 9.-17. September 1995

MK

(Die Zitate stammen aus dem Faltblatt 1994.)

Grafik: Manfred Krüger, Oevelgönne



Organisatoren:

Museum der Arbeit, Hafenkultur e.V., Museum für Hamburgische Geschichte Kontakt: Matthias Weiss, Abendrothsweg 78, 20251 Hamburg, 040/483726

Bücherschapp - nicht nur für den Winter

Ausbildung auf Marine-Schulschiffen Ein neuer Jahreskalender

Was dient nicht alles als Vorwand, um noch einen Windjammer-Kalender auf den Markt zu bringen? Dabei reichen die Bilder (nebst kleinem Text) meist allemal, denn wer liest schon die begleitenden Erläuterungen? In dem neuen Kalender "Ausbildung auf Marine-Schulschiffen" des Seefahrtshistorischen Verlages Nautik Historie (55 DM) gibt es allerdings auf zwei Seiten Wissenswertes über die traditionelle Ausbildung auf See. Der Kalender beschränkt sich auf die vergangenen 150 Jahre der deutschen Marinen, von Preußens Gloria bis zur Bundesmarine. Da kommen nicht viele Schulschiffe zusammen, aber neben der "Gorch Fock" entdeckt man interessante Segler, die wohl kaum bekannt sein dürften, wie "Musquito", "Thetis" oder "Gneisenau". Zum Teil gestochen scharfe Schwarz-Weiß-Fotos aus Zeiten, in denen die Fototechnik noch in den Anfängen steckte, wechseln sich ab mit Bildern aus noch gar nicht so lang vergangenen Tagen, deren Qualität erheblich zu wünschen übrig läßt. Und leider erhielt die "Gorch Fock" mit gleich mehreren Abbildungen ein gewisses Übergewicht, obwohl der Begleittext uns über mehr deutsche Marine-Schulschiffe informiert, als im Bild vorgestellt werden. So bleibt der Eindruck einer gewissen Uneinheitlichkeit und Beliebigkeit. Vielleicht wäre es geschickter gewesen, einen Blick über die Grenzen zu werfen. Aber hier beißt sich die Bordkatze dann doch in den Schwanz, denn - wie gesagt - schöne Kalender mit Schiffen aus aller Herren Länder gibt es schon reichlich zu kaufen.

Der Gaffelfreund

Endlich ist sie da: Die ultimative (?) Bedienungsanleitung für das Gaffelschiff; nebst Historie, Segeltheorie und Regattatips. Was will man mehr? Wer sich bisher zum Beispiel durch niederländische Anleitungen, wie ein Plattbodenschiff gesegelt wird, quälen mußte, darf nun aufatmen und erfährt fast alles über die Fortbewegung mit dem Gaffelrigg. Der Autor des "Gaffelfreundes", Andreas Köpke, ist unbestreitbar selbst ein echter Gaffelfreund, und es muß ihm neidlos als Verdienst angerechnet werden, daß er ein Buch geschrieben hat, das nicht nur bei Neueinsteigern in die Gaffel-Szene Lust auf das Gaffelrigg macht, sondern auch langgedienten Gaffelschiffern die eine oder andere Information gibt, die bisher weniger geläufig war. Das handliche, 239 Seiten starke Buch ist mit vielen anschaulichen Schwarz-Weiß-Fotos sowie ebensovielen Zeichnungen und Grafiken versehen. Da kommen etliche bekannte, aber auch weniger bekannte Schiffe zusammen, da gibt es Segeltheorie, wie in jedem guten Lehrbuch, und besonders gefällige Skizzen der diversen Takelungsarten und Segelführungen, wie wir sie meist aus historischem Material (und natürlich aus dem Piekfall) ge-

wohnt sind. Das Buch liest sich angenehm und leicht, weil es persönlich und anschaulich geschrieben ist, und wer noch gar keine Ahnung hat, dem hilft ein umfangreiches Glossar der Fachbegriffe auf die Sprünge. Da macht es auch nichts, daß immer mal wieder etwas im Text vorkommt, das man so oder ähnlich schon anderswo gelesen hatte - zum Beispiel bei Segeltheorie oder praktischen Manövern. Und auch so kleine Unzulänglichkeiten, wie die Beschreibung des "Einparkens" in eine Box in Yachthäfen (grauenhafte Vorstellung für den traditionsgelohten Gaffelschipper!), die wegen des Klüverbaumes besser Heck voran erfolgen soll, verzeihen wir dem Autor gerne. Vielleicht kommt er ia mal mit auf einen Törn mit einem Plattbodenschiff und stellt da fest, wie leicht ein Klüverbaum sich in solchen Fällen toppen läßt - wenn der Yachthafen mal nicht vermieden werden kann. Alles in allem also ein Werk, das nicht nur als Weihnachtsgeschenk für die noch unerfahrene Gaffelschiffer-Freundin (?) geeignet ist, sondern noch gut in jedem Bücherschapp an Bord Platz finden sollte - zumal es nicht allzu dick ist. 44 DM kostet das gute Stück und ist im RKE-Verlag Kiel erschienen. Gut übrigens, daß auf dem Einband deutlich der Titel "Der Gaffelfreund" zu lesen ist. Wer immer das Einbandfoto ausgesucht hat - die Gaffel des Haikutters "Ruth" hat er leider abgeschnitten.

Deutsches Schiffahrtsarchiv

Das Deutsche Schiffahrtsmuseum hat mit dem Kabel Verlag Hamburg den Band 16 des "Deutschen Schifffahrtsarchivs" veröffentlicht, einer Publikation, die für 46 DM (im Abo 38 DM) jedesmal eine Fülle interessanter Themen aus maritimen Forschungsbereichen zusammenfaßt.

In dem Artikel "Neptun und die Wende" beschreibt der 1993 verstorbene Dr. Harald Hückstädt das dramatische Geschehen, das sich auf der Rostocker Neptunwerft und drumherum abspielte. Er dokumentiert die politischen und wirtschaftlichen Ereignisse anno 1992 in Rostock, das Schicksal des Betriebes und seiner Belegschaft beim Übergang von der Plan- zur Marktwirtschaft.

1868 lief die heute noch seetüchtige "Grönland", wohlversehen mit der Klasse des Germanischen Lloyd - im gleichen Jahr entstanden - zu ihrer ersten Nordpolarfahrt aus. Die Norddeutsche Seewarte, heute das Bundesamt für Seeschiffahrt und Hydrographie, stammt aus dem gleichen guten Jahrgang. Dr. Reinhard A. Krause vom Alfred-Wegener-Institut beschreibt in einem reich bebilderten Aufsatz die Hintergründe der deutschen Polarforschung. Die Dienste der Seewarte schildert ihr Präsident, Prof. Dr. Peter Ehlers, eindrucksvoll und faktenreich.

Weitere Beiträge befassen sich mit historischen Themen wie dem Handbuch des Seerechts "Der wohlinstruierte Schiffer" aus dem 18. Jahrhundert. Der bekannte Hamburger Reeder Albert Ballin hat bei seiner

Zum Wettlauf mit dem Eis

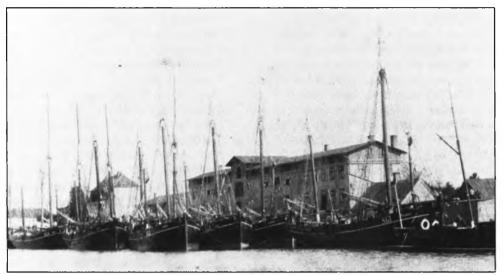
... wurde für die Besatzung des Haikutters "Dagmar Aaen" die geplante Umsegelung des Nordpols. Expeditionsleiter und Schiffsführer Arved Fuchs schildert auf 240 fotostarken Seiten die Gratwanderung zwischen Ehrgeiz und Vorsicht, die herzlichen Begegnungen mit den Menschen in extremen Landschaften, aber auch die Angst, als das Schiff mitten in der Nordwest-Passage, von wuchtigen Eispressungen stark beschädigt, verlassen werden soll. (49,80 DM, Kiepenheuer & Witsch, Diavorträge November-März)

Zeesenboote im Nationalpark

... heißt ein handliches Nachschlagewerk mit Daten und Fotos aller derzeit registrierten Zeesenboote, und das sind immerhin 73. Mehrere Kapitel über Geschichte, Werften, Arbeit an Bord, Regatten und das Revier ergänzen die umfangreiche Darstellung der Autoren Dietzel / Krohn / Legrand. Das Buch ist im Sausewind-Verlag Ribnitz-Damgarten für 20 DM erschienen, zwei Mark vom Erlös gehen als Spende für krebskranke Kinder an die Uniklinik Rostock. (Vertrieb u.a. RKE-Verlag Kiel, ISBN 3-9803999-0-7)

mm m

 Ω



Segellogger am Kai der Glückstädter Heringsfischerei vor Oktober 1905, als SG 1 "Tümmler" (vorn) im Sturm mitsamt der Mannschaft sank. Im rechten Gebäude haben übrigens die "Freunde des Gaffelriggs" mehrmals ihr Herbsttreffen gefeiert.

Foto: Sammlung G. Köhn

Expansionspolitik nicht mit "rüden" Methoden gearbeitet, widerlegt Arnold Kludas den australischen Professor Frank Broeze

Die Hamburger Bark "Kurt" wird erwähnt, die für die Strecke Newcastle/Australien - Valparaiso 31 Tage brauchte und damit drei Tage schneller war als ein gleichzeitig gestarteter Dampfer. Von großen und kleinen Schiffen wird berichtet: von der "Padua", jetzt "Krusenstern", der Ruhrfähre in Oefte, von des Kaisers "Meteor" und vom Sanitätsdienst auf deutschen Hilfskreuzern des 2. Weltkrieges. War hier weitgehend von Seemännern die Rede, spürt Helga Rudolph Frauenschicksalen auf See nach. (S. hierzu den PIEKFALL-Beitrag ab S. 20)

Seegekehlt und seegesalzen

Die 100jährige Wiederkehr der Gründung der Glückstädter Fischerei-AG war der Anlaß zur Beschäftigung mit der Geschichte der Loggerfischerei von der deutschen Nordseeküste aus, die 1872 mit der Emder Heringsfischerei begann. Die Branche blieb jedoch klein und überschaubar, denn auf dem Höhepunkt der Entwicklung gab es nur 13 Unternehmen. Alle stellten bis 1969 die Arbeit ein, allein die Glückstädter Fischerei wurde, nachdem auch sie 1969 Konkurs angemeldet hatte, 1970 weitergeführt, mußte aber 1976 auch endgültig aufgeben. Das Kehlen und Salzen an Bord

wurde bis dahin unverändert beibehalten. Wenn auch die Loggerfischerei in der Regel rückständiger war als die Dampferfischerei, so spiegeln sich in ihrer Geschichte dennoch auch 100 Jahre Technikgeschichte wider. Daneben zeigt Autor Gerhard Köhn die Entwicklung der Gesellschaften im Zusammenhang mit wirtschaftlichen und politischen Überlegungen der Aktionäre und der jeweiligen Regierungen auf und erläutert ihre Abhängigkeit von Subventionen und ihre unternehmerischen Verflechtungen am Beispiel der Glückstädter Flotte.

Ein besonderer Schwerpunkt des Buches ist die umfangreiche Bilddokumentation mit über 400 Abbildungen. Zudem wurden aus reichhaltigen Ouellen ausführliche Zitate und Erlebnisberichte übernommen. die Hintergründe beleuchten und Denkweisen nicht nur der Loggerleute aufdecken sollen. Mit großer Sorgfalt und Fachkenntnis trugen außer Gerhard Köhn unter anderen auch Herbert Karting, Wolfgang Berger, Reimer Möller und Henrich Winkler + zu der 570seitigen Dokumentation bei. So entstand aus dem geschichtlichen Überblick des Heringsfanges vom Mittelalter bis heute, der Geschichte der deutschen Loggerfischereien von 1872 bis 1976, den Quellentexten und der Fülle von Illustrationen ein Gesamtwerk, wie es seit Anfang der 50er Jahre wohl keines mehr gegeben hat. Es wird für 64 DM bei der Westfälischen Verlagsbuchhandlung Mocker & Jahn, Soest mit dem treffenden Titel "Seegekehlt und seegesalzen" herausgegeben. (ISBN 3-87902-800-1)

Gibst du mir, nehmich dir

Verkaufe gegen Höchstgebot meine MS "Nautilus", ehemaliger Frachtensegler (NL Waspik Klipper von 1892) nach Total-Um- / Neubau. War sechs Jahre auf einer Werft, geeignet als Schiff zum Wohnen und Fahren, auch mit Gästen, als Existenzgrundlage z B mit Gastronomie Das Schiff liegt im Nautisch Kwartier in Amsterdam und wird z Zt. als Ausweichquartier für ein Hotel genutzt Es liegen bereits Angebote vor. Ausführliche Unterlagen von: Oswald Burger,

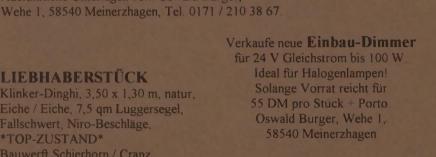
GAFFELKUTTER "ELISA", Dänemark 1924, 14,40 m LüA x 4,60 x 1,70 m, Eiche auf Eiche, Rumpf und Deck werstrestauriert, MB 160 PS, Radar, UKW, sinnv. Zubehör, urlaubsklar Tel. 04403 / 6 53 22

LIEBHABERSTÜCK

Klinker-Dinghi, 3,50 x 1,30 m, natur, Eiche / Eiche, 7,5 qm Luggersegel, Fallschwert, Niro-Beschläge, *TOP-ZUSTAND* Bauwerft Schierhorn / Cranz, inkl. Persenning + Slipwagen, Tel. 040 / 86 17 16

Gaffelkutter "Sofie von Oldenburg" zu verkaufen, 9,65 x 3 x 1,35 m, Lärche auf Eiche geklinkert. Bukh Diesel 33 PS Vollständig restauriertes Traditionsschiff Bj. 1916, kein Rott - kein Schrott, voll ausgerüstet, Preis DM 50.000,-, liegt Museumshafen Flensburg. Kontakt: Edmund Beck, Jägerstr. 24a,

26121 Oldenburg, Tel. 0441 / 7 64 81 od. 778 08 94





ROBUR NOORDKAPPER 24

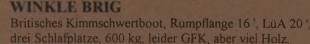
Klassieke lijnen van de Noorse loodskotter, kan door de kimmkielen droog vallen. Luxus-Ausf., Entwurf Bekebrede, Werft van der Weide, LüD 7,30 m, LWL 6,85 m, BüA 2,80 m, Tg. 1,30 m, Verdr. 3.5 t. Masthöhe 9 m ü. WL. Höhe mit gelegtem Mast 1,80 m, 4-5 Kojen, Stehhöhe 1,80 m, Ballast 500 kg Groß 16 gm. Baumfock 6 gm. Botterfock 10,5 qm, Klüver 6,3 qm, Gaffeltoppsegel 3,2 qm, Yanmar Diesel 2 Zyl 15 PS, Tank 80 l, Wasser 100 l, plaatdikten 20, 5 en 4 mm scheepsstaal, multiknikspant, overnaads 4 gangen, vlakke bodem waarvan vlak 20 mm dik, geheel op dwarsspanten gebouwd. DM 52.000, Tel 04103 / 8 54 52, Liegepl. Wedel.



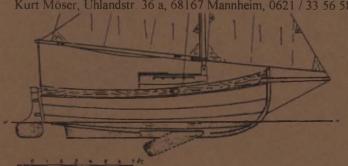
Welcher Gaffelrigg-Freund weiß, wo noch ein

Glühkopf-Bootsmotor

im 4- bis 8-PS-Format (auch nicht mehr gebrauchsfähig) seiner Verschrottung entgegensieht? Ich würde ihn gern vor dem Hochofen retten. W. Rudolph, Hermsdorfer Str. 107, 16552 Schildow, Tel 033056 / 8 08 55

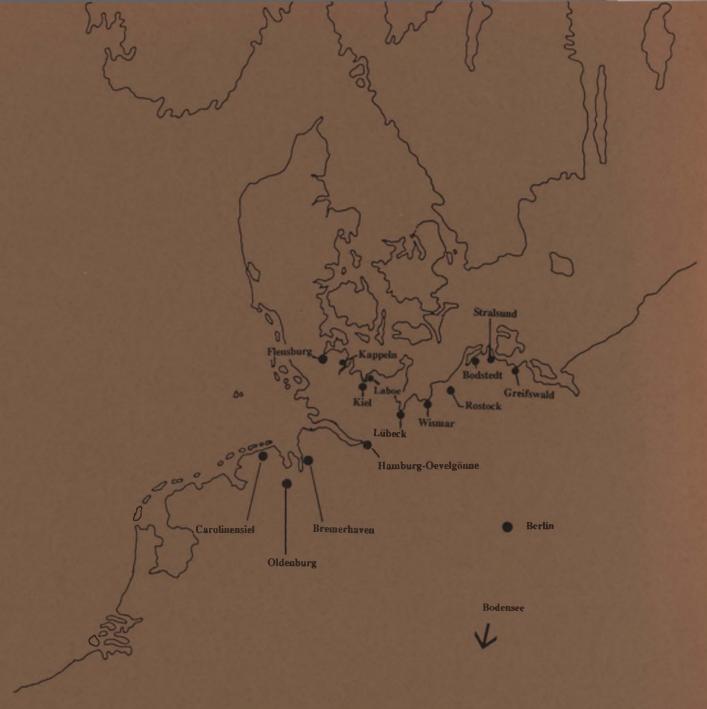


mit exzellentem Trailer und viel Zubehör, liegt in Friesland / NL. VB 16 000 DM. Kurt Möser, Uhlandstr. 36 a, 68167 Mannheim, 0621 / 33 56 58





MOTORSEGLER 7,30 x 2,40 m, Gaffelrigg, Rumpf Eiche geklinkert mit Polyester überzogen, Motor OM 636, Steuerstand, Pinne, Beseglung siehe Abbildung, Preisidee DM 12.800,-ggf. mit Bootswagen. Tel. abends 0 41 22/75 89, Tel. 041 22/83323, Fax 041 22/82346



ADRESSEN DER MUSEUMSHÄFEN (MH)

Berliner Schiffahrtsgesellschaft Oldtimer Schiffer Bodensee Traditionshafen Bodstedt Schiffergilde Bremerhaven MH Carolinensiel MH Flensburg **MH** Greifswald MH Kappeln Schwimmende Museen Kiel Freunde alter Schiffe Laboe MH zu Lübeck MH Oevelgönne MH Oldenburg MH Rostock Strolsunner Klüverboom

Commün

Karl Manfred Pflitsch, Bambergerstr. 47, 10777 Berlin, T. 030-2138041 (d.) Klaus Kramer, Heiligenbronner Str. 47, 78713 Schramberg, T. 07422-8113 (p.) Eckehard Rammin, Dorfstr. 8, 18356 Bodstedt, T. 038231-4414 (p.) Hennig Goes, van-Ronzelen-Str. 2, 27568 Bremerhaven, T. 0471-9464648 (d.) Hinrich Siebelts, Am Hafen Ost 8, 26409 Wittmund 2, T 04464-456 (d.) Finkenwärder Gaffel-Consortium Peter Kaufner, Carsten-Fock-Weg 12, 21129 Hamburg, T. 040-7427992 Üze Oldenburg, Herrenstall 11, 24939 Flensburg, T. 0461-22258 Dr. Reinhard Bach, Haus 9, 17498 Klein Petershagen, T. 03834-882360 (d.) Heinz Huchtmann, Fischersallee 46, 22763 Hamburg, T. 040-397304 Ernst Hintzmann, Yorckstr 5, 24105 Kiel, T 0431-83723 Birgit Rautenberg-Sturm, Ellernbrook, 24235 Stein, T 04343-7014 Bernd Frommhagen, Wagnerstr 103, 22089 Hamburg, T. 040-201434 (d.) Peter Cordes, Büngerweg 7, 22605 Hamburg, T. 040-825872 (p.) Christoph Essing, In den Bergen 13, 27801 Dötlingen-Aschenstedt Hans-Peter Wenzel, Lessingstr 9, 18055 Rostock, T. 0381-405242 (d.) Walter Ribbeck, Georg-Ewaldstr 5, 18437 Stralsund, T. 03821-297397 (d.) und 495729 (p.)