



SONDERTEIL: GLÜHKOPFMOTOREN

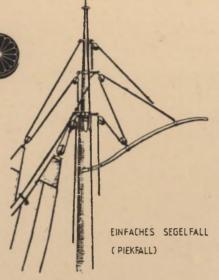
100 JAHRE KANAL ZWISCHEN NORD- UND OSTSEE

EIN KAPITÄN VOM TRAUNSEE

ERWEITERTE RICHTLINIE FÜR TRADITIONSSCHIFFE



Mitteilungsblatt der "Freunde des Gaffelriggs"



Mut zur Veränderung

Weil wir offenbar nicht oft genug PIEKFÄLLE gedruckt haben, hat man unser gewohntes Umschlagpapier vom Markt genommen. Wir haben uns für diese neue Sorte entschieden, sie ist ökologisch und ökonomisch tragbar, Titelfotos kommen noch besser zur Geltung. Kurzum: der neue Umschlag soll wie der Inhalt den hohen Ansprüchen der Leserschaft gerecht werden.

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 nicht.

Möglichkeiten zur Kontaktaufnahme untereinander ergeben sich durch das Mitteilungsblatt der "Freunde des Gaffelriggs", das PIEKFALL und bei den Treffen, die mindestens dreimal im Jahr stattfinden: Das Wintertreffen in Hamburg, Mitte Februar, die Rum-Regatta auf der Flensburger Förde im Mai und die traditionelle Rhinplatte-Rund-Fahrt auf der Elbe im Oktober.

Das PIEKFALL erscheint dreimal im Jahr und berichtet über restaurierte Schiffe, historische Schiffstypen, Umbauten, in- und ausländische Schiffstreffen, Werften, Materialquellen und vieles mehr. Das PIEKFALL lebt von den Beiträgen aus dem Kreise der Freunde des Gaffelriggs. Als Kostenbeitrag werden zur Zeit DM 30,- pro Jahr erhoben. Bei rechtzeitiger Einzahlung werden das PIEKFALL sowie die Einladungen zu den jeweiligen Treffen zugeschickt.

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

Einzahlungen an:

Museumshafen Oevelgönne, Sonderkonto Nr. 118848-200, 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

22587 Hamburg, Elbterasse 20, T. 040/865336 Bernd Schmiel (Veranstaltungen und Termine)

20249 Hamburg, Hans-Much-Weg 12, T. 040/4807512 Gunter Klingbeil (Herbsttreffen)

25348 Glückstadt, Am Hafen 27, T. 04124/4618 Jörgen Bracker (Jahrestreffen)

20355 Hamburg, Holstenwall 24, T. 040/35042362 Herbert Karting (Historisches)

25524 Itzehoe, Breitenburger Str. 6, T. 04821/3345 Friedrich Brunner (Bootsbau)

27367 Sottrum, Lindenstr. 28, T. 04264/9521 Bernd Frommhagen (Museumshäfen südl. Ostsee) 22089 Hamburg, Wagnerstr. 103, T. 040/201434

Uwe Griem (Skandinavienkontakte) 22926 Ahrensburg, Am Rehm 25, T. 04102/52667 Konstruktionsmerkmale PIEKFALL:

REDAKTIONSSCHLUSS

1.1. für die Ausgabe zum Jahrestreffen

1.4. für die Ausgabe zum Saisonbeginn

1.9. für die Ausgabe zum Herbsttreffen

TEXTGESTALTUNG

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.

ILLUSTRATIONEN

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

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



Erfahrung hat bekanntlich mit "Fahren" zu

Kultur-Antrieb

tun, das dem "Wissen" vorausgeht. So ist es vor allem beim Segeln: Hinterher weiß man immer, warum etwas nicht so gut geklappt hat. Aber das Fahren dient natürlich auch der Erholung, die selbst eine PIEKFALL-Redaktion ab und zu nötig hat. Pech ist nur, wenn alle MitstreiterInnen nahezu gleichzeitig auf die Idee kommen, die Aussicht auf viereckige Flimmerkästen gegen die Aussicht auf einen klaren gaffelgetakelten Horizont einzutauschen! Wir hatten zuerst geplant, wieder mal ein reinrassiges Sonderheft zu veröffentlichen. Auf das Thema brachte uns der Spezialist für treibstoffgetakelte Antriebe, Vicco Meyer. Doch eine zusätzliche Frühsommer-Ausgabe des PIEKFALLs wäre dann aus besagten Zeitgründen einfach nicht drin gewesen. Der Kompromiß liegt jetzt vor den geneigten LeserInnen, und wir hoffen, auch den an Technik weniger Interessierten ein paar zusätzliche Bonbons mit eingepackt zu haben. Wer denn mit uns der Meinung ist, daß zur Entwicklungsgeschichte unserer schwimmenden Kulturgüter auch die tuckernden Antiquitäten gehören, sollte sich schnell in die folgenden Seiten vertiefen. Viel Spaß beim Lesen, Segeln und - wat mutt, dat mutt -auch beim Dieseln wünscht Euch allen MK und die (in Urlaub) abgefahrene

PIEKFALL-Redaktion

Das Titelfoto zeigt
"Hilding",
Baujahr 1991,
Siegerin der RumRegatta-Klasse
Lütte Lüttfischer (MK)





Inhalt der Ausgabe 57 / Juli 1995

Impressum	2
Wie immer: Das Editorial	3
Großer Sonderteil: Was Ihr schon imme	r
über Glühkopfmotoren wissen wolltet -	
und nie zu fragen gewagt habt	4
Das Herbstereignis: Ewertreffen '95	18
Daten und Fakten aus der Szene	19
Was unsere LeserInnen so bewegt	20
Ostfriesenabitur in Carosiel	21
Logbuch in Bildern	22
Als der Kanal gebaut wurde	24
Ein Kapitän vom Traunsee	29
GSHW: Ergänzungen derRichtlinien	30
Ein Buch im Schapp	34
Gibst du mir - nehm' ich dir	34
Museumshäfen auf einen Blick	36

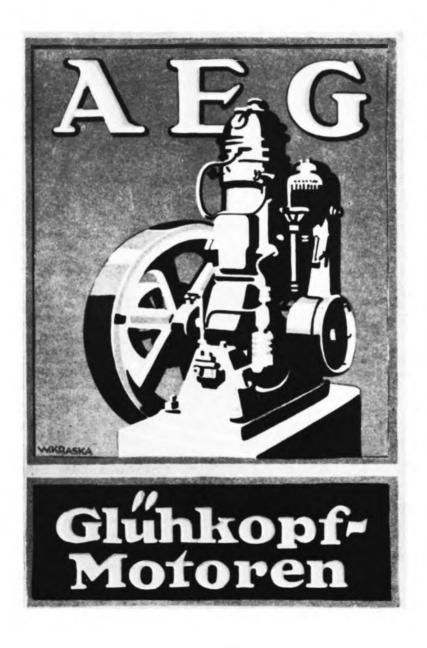


Wie schön glüht es im Maschinenraum ...

Der Glühkopfmotor

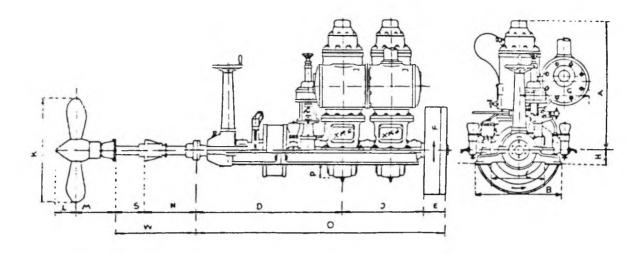
von Vicco Meyer

Ohne Einbaumaschine geht es heuzutage fast nirgends mehr. Zu eng und überfüllt sind die Häfen, zu stark die Tidenströme an der Nordseeküste, in Elbe, Weser, Jade und Ems und wie sollte man "ohne" mal eben von der Elbe in die Ostsee kommen? Segeln im Kanal: Aussichtslos. Ob High-Tech-Racer oder Traditionssegler - unter der Plicht brummt immer mal der Diesel, meist zuverlässig, einfach und problemlos in der Bedienung. Vorläufer des uns vertrauten Jockels war der Glühkopfmotor, ein bulliger Allesfresser, der zwar erheblich mehr Zuwendung vom Schiffer verlangte, dafür aber seine Besitzer durch jahrzehntelange treue Dienste belohnte. Mit diesem Glühkopfmotor kam das "Maschinenzeitalter" in die Küstenschiffahrt an Nord- und Ostseeküste. Vicco Meyer hat sich jetzt für das "Piekfall" in den Maschinenraum begeben und ein kleines Stück Schiffahrtsgeschichte und Motorentechnik ausgegraben.



H·M·G Rohöl-Bootsmotoren (Semi-Diesel)

2 Zylinder mit Drehflügelschraube



Manche Segler, die mit ihrem Boot in einem der vielen kleinen dänischen Häfen gelegen haben, dürften sich an die blau gestrichenen Fischkutter erinnern, deren Einlaufen in den Hafen sich schon lange vorher mit einem unverwechselbaren, laut pochenden Motorengeräusch ankündigt. Aus einem großen Auspuffrohr, das schräg vor dem Ruderhaus nach oben verläuft, entweichen in kurzen Abständen schwarze Rauchwölkchen. Bisweilen werden auch richtige Rauchringe ausgeblasen. Deutlich ist jede einzelne Zündung zu hören. Der Kapitän bedient im Ruderhaus zwei große Handräder aus Messing und fährt die Hafenmanöver mit fast gleichbleibender Drehzahl. Eine seltenen Ruhe und Gelassenheit geht von diesen Schiffen aus. Ein Blick in den Maschinenraum zeigt ein riesiges Schwungrad, zwei runde, klobige Motorblöcke mit runden, hutförmigen Metallköpfen auf ihrer Oberseite. Vor diesen Köpfen sind zwei altertümliche Lötlampen angebracht, deren Rohre sich bedrohlich den Metallköpfen zuwenden. Mit den uns aus der Schiffahrt vertrauten Dieselmotoren haben diese Ungetüme scheinbar kaum etwas gemeinsam.

Der Glühkopfmotor leitete in der Fischerei und in der Küstenfrachtschiffahrt das Maschinenzeitalter ein. Dieser Motor war es auch, der entscheidend dazu beitrug, daß das Segel als Hauptantriebskraft für die Klein- und Küstenschiffahrt in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts seine Bedeutung endgültig verlor.

Die ersten Motoren, die für Fischkutter entwickelt wurden, waren Petroleummotoren. Petroleum wurde in diesen Maschinen mit Zündrohrvergasern, die von einer offenen Flamme erwärmt wurden, in ein zündfähiges Treibstoffgemisch verwandelt. Auf den Schiffen stellte die ständig brennende Zündflamme jedoch

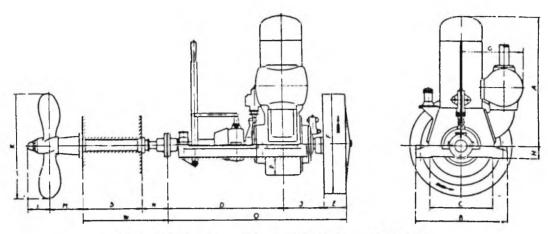
eine beachtliche Gefahrenquelle dar. Außerdem hatten Petroleummotoren ein erhebliches Gewicht, entwickelten nur geringe Leistung und kosteten ein kleines Vermögen. Daher wurden nur einige große Fischereifahrzeuge mit Petroleummotoren ausgerüstet.

Im Jahre 1895 baute die Firma Grob aus Leipzig auf der Schichau-Werft so eine Petroleummaschine von 800 PS Leistung in ein Torpedoboot ein. Im selben Jahr brachte Rudolph Diesel den von ihm 1892 erfundenen Motor bei der Firma MAN in Augsburg auf dem Prüfstand für längere Zeit zum Laufen. In dieser Zeit entwickelte der Engländer Hornby Akroyd ein Patent, bei dem der Brennstoff gegen eine glühende Metallplatte im Brennraum des Motors gespritzt und so zur Zündung gebracht wurde. Als Brennstoff diente Rohöl oder Petroleum. Damit war das Problem der offenen Zündflamme gelöst.

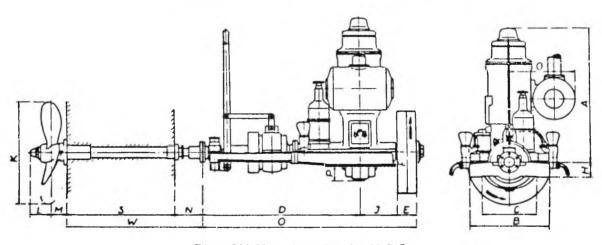
Die schwedische Firma Bolinder konstruierte im Jahre 1893 auf der Grundlage dieses Patentes von Hornby Akroyd einen betriebsfähigen Glühkopfmotor, bei dem der Brennstoff gegen den von außen erhitzten Glühkopf gespritzt wurde. Dänische Motorenfabriken, wie Callesen, Alpha oder Dan entwikkelten den Glühkopfmotor weiter. Ein dänischer Glühkopfmotor der Firma Dan wurde 1902 in ein Fischerboot eingebaut. Ein Jahr später stattete der Deutsche Seefischerei-Verein zwei Kutter zu Versuchszwecken mit Alpha-Glühkopfmotoren aus. Nach den erfolgreichen Versuchen fand der Motor schnell seine Verbreitung. Bereits 1924 waren alle Finkenwerder Fischkutter mit Glühkopfmotoren ausgestattet. Bald darauf erreichte die Motorisierungswelle die Ewer und die kleinen Küstensegler. An der Niederelbe wurden hauptsächlich die Maschinen der Hanseatischen Motorenwerke Bergedorf (HMG), die

H·M·G Rohöl-Bootsmotoren (Semi-Diesel)

1 Zylinder mit Wendegetriebe.



Diese Abbildung ist gültig für 6-7, 10-12 und 16-18 P.S.



Diese Abbildung ist gültig für 30 P.S.

P. Se	Abmessungen in mm														Min- dest-	Normale Länge		Anzahl
	A	В	С	D	E	F	G	Н	J	K	L	М	0	P	lange N		, s	Flüge
6-7	620	430	300	57 0	105	480	288	60	192	450	87	145	867	88	170	1300	600	2
10-12	870	520	380	750	130	550	450	80	232	5 90	110	153	1112	98	220	1400	700	2
16 -18	1075	620	450	820	120	700	470	100	245	700	120	158	1185	130	220	1500	750	3
30	1250	714	485	1435	175	750	595	130	330	825	130	145	1940	135	280	1600	800	3

Maße sind unverbindlich.

Bei Auftragserteilung wird eine genaue Einbau-Zeichnung zugesandt. Die Maße S und W sind für die Anfertigung der Schraubenwelle und des Stevenrohres anzugeben; für größere Längen derselben, als normal, treten Überpreise ein.



HANSEATISCHE MOTOREN-GESELLSCHAFT M.B.H. HAMBURG-BERGEDORF

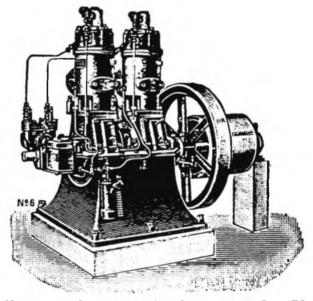


"R. S." ROHOELMOTOREN

Die modernsten Antriebsmaichinen für alle Zwecke *



Völlige Unabhängigkeit durch eigene Kraft- u. Lichterzeugung



Lokomnbilen für die Landwirtschaft / Leislungsfähige Gleßerei

MOTORENFABRIK LEISNIG

Fernruf Nr. 5

G. m. b. H.

Fernruf Nr. 5

Fischendorf b. Leisnig i. Sa.



Abb. 1 Moderne Zeiten: Der Haikutter "Ruth" aus Breiholz erhielt bei seiner Generalüberholung 1994/95 einen Glühkopfmotor. (Foto: *MK*)

sogenannten Bergedorfer eingebaut. Die Firma HMG baute Motoren von 3,5 bis 240 PS Leistung, vom Einzylinder bis zur Vierzylinderbauweise. In die kleinen Ewer wurden meist Glühkopfmotoren von 18 oder 25 PS eingebaut (Abb. 1).

Da Motor und Getriebe auf einem Fundament vereinigt waren, konnte das langwierige Ausrichten der Maschinenanlage wesentlich vereinfacht werden. Der große Vorteil dieser Motoren war ihre einfache und robuste Bauweise als Zweitakter ohne Nockenwelle, Stößelstangen, Ventile und Kipphebel. Alle billigen Schweröle, wie Rohöl, Fischöl, Sojaöl, Gasöl, Petroleum oder Rapsöl konnten im Glühkopfmotor als Treibstoff genutzt werden. Die einfache Be-

dienung der Motorenanlage erforderte keinen ausgebildeten Maschinisten. Fischer und Kapitäne fanden hier einen Motor vor, der von ihnen keine großen technischen Kenntnisse verlangte und der durch die robuste Bauweise auch die meisten Wartungsfehler gutmütig verkraftete. HMG-Glühkopfmotoren haben 40 bis 50 Jahre lang ohne große Reparaturen zuverlässig ihren Dienst versehen.

Ein Glühkopfmotor arbeitete im Zweitaktverfahren (Abb. 2).

Takt 1: Verdichtung und Ansaugen. Der Kolben (1) bewegt sich nach oben und verdichtet die Luft im Brennraum (2) auf 10 bis 12 bar. Gleichzeitig wird von der Unterseite des Kolbens die Spülluft durch

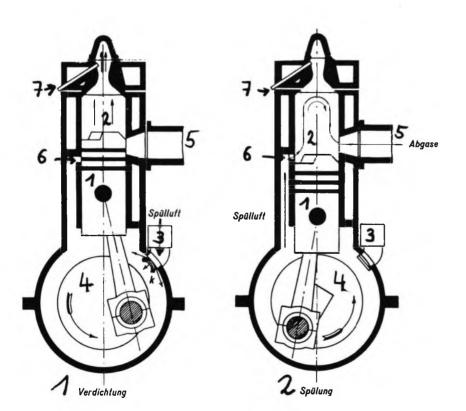


Abb. 2 Zweitaktverfahren. Takt 1: Verdichten und Ansaugen Takt 2: Verbrennung und Spülung (aus: Motorenkunde, S. 93) Plattenventile (3) in das Kurbelgehäuse (4) gesaugt. Auspuff- (5) und Spülschlitze (6) sind geschlossen. Kurz bevor der Kolben den oberen Totpunkt (OT) erreicht, wird der Kraftstoff durch die offene Düse (7) mit etwa 40 bar gegen den Glühkopf gespritzt. Der Glühkopf ist auf etwa 350 Grad erhitzt; an ihm entzündet sich das Gemisch aus Kraftstoff und Luft.

Takt 2: Verbrennung und Spülung. Die Verbrennung des Kraftstoff-Luft-Gemisches treibt den Kolben nach unten. Dadurch wird die Luft im Kurbelgehäuse (4) auf 0,3 bar verdichtet. Kurz vor dem unteren Totpunkt (UT) gibt die Kolbenunterseite die Auspuffschlitze (5) frei. Die verbrannten Gase können so in den Auspufftopf strömen. Gleich danach werden die Spülschlitze (6) freigegeben. Die im Kurbelgehäuse verdichtete Luft strömt in den Brennraum und bläst die restlichen Auspuffgase nach draußen. Danach beginnt wieder die Verdichtung.

Das Kurbelgehäuse wurde zur Verdichtung der Spülluft benutzt und konnte daher nicht als Ölwanne für die Tauchschmierung verwendet werden. Ein sogenannter Boschöler, eine kleine Ölpumpe, versorgte alle Schmierstellen, wie Grundlager, Pleuellager, die Brennstoffpumpe und Zylinder durch dünne Kupferrohre mit Frischöl (Abb. 3). Das Schmieröl sammelte sich im Kurbelgehäuse und mußte von Zeit zu Zeit über einen kleinen Hahn abgelassen werden. Durch ein Leinentuch gefiltert, konnte das Öl erneut verwendet werden.

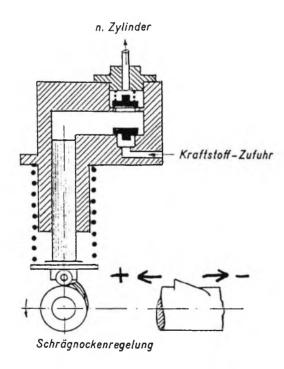


Abb. 4 Schrägnockenregulierung (aus: Motorenkunde, S. 57)

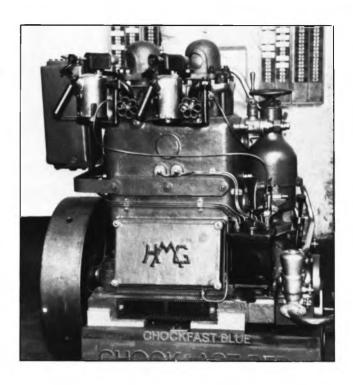


Abb. 3 HMG-Glühkopfmotor 25 PS. Der schwarze Kasten mit der Kurbel ist der Boschöler, die Kupferleitungen versorgen die Schmierstellen (Foto: Vicco Meyer)

Bei Motoren mit einer Leistung von mehr als 24 PS war am Zylinderkopf ein Anfahrventil für den Preßluftstart angebracht. Mit Hilfe einer sogenannten Törnstange wurde das Schwungrad auf die Startposition bewegt (getörnt) und nach kurzer Öffnung des Anfahrventils sprang dere Motor an. Die Einspritzpumpen arbeiteten mit einer Keil- oder Schrägnokkenregulierung (Abb. 4).

Bei der Keilriemenregulierung, wie sie die Bergedorfer Motoren hatten, wurde ein Keil zwischen Nockenwelle und Pumpenkolben geschoben, der den Hub des Kolbens und damit die Drehzahl veränderte. Wenn die Keile klemmten konnte der Motor durchgehen, da die Drehzahl sich so nicht mehr vermindern ließ. Joachim Kaiser beschreibt in seinem Buch "Segler in der Zeitenwende", wie der Glühkopfmotor eines Fischkutters nur durch das Abtrennen der Brennstoffleitung mit einem Beil abgestellt werden konnte.

Bei der Schrägnockenregulierung wurde die Kraftstoffmenge durch eine Verschiebung des abgeschrägten Brennstoffnockens geregelt (Abb. 5). Dabei wurde der Kolbenhub der Brennstoffpumpe entsprechend der Nockenschräge verändert. Ein Fliehkraftregler begrenzt die Höchstdrehzahl. Zylinderbuchsen und Zylinderkopf wurden mit Seewasser gekühlt, das von einer Kolbenpumpe gefördert wurde.

Am Beispiel eines Leisnig-Glühkopfmotors wird gezeigt, wie der Motor betriebsklar gemacht und dann gestartet wird (Abb. 6).

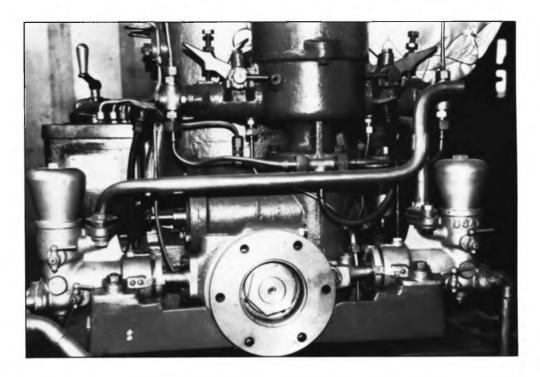


Abb. 5 HMG-Glühkopfmotor. Unter den schrägen Hebeln liegen die Keile der Brennstoffpumpen. Die Kolbenpumpen neben dem Getriebeflansch sorgen für das Kühlwasser und für das Lenzen der Bilge (Foto: Vicco Meyer)

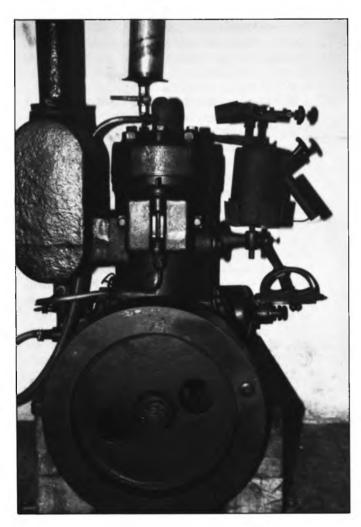


Abb. 6 Leisnig-Glühkopfmotor 6 PS (Foto: Vicco Meyer)

Der abgebildete Glühkopfmotor ist in den 20er Jahren von der Motorenfabrik Leisnig in Sachsen gebaut worden. Er leistet 6 PS bei 600 Umdrehungen und wiegt ca. 350 kg. Heutzutage wiegt ein moderner Bootsdiesels mit gleicher Leistung 80 bis 90 kg.

Der Fischer Paul Waack aus Fährdorf auf der Insel Poel hatte den Motor 1936 von einer kleinen Werft in Hoben an der Wismarer Bucht in sein offenes, geklinkertes Fischerboot einbauen lassen. Zu der Zeit war diese Maschine bereits in einem anderen Boot betrieben und dort dann ausgebaut worden. In dem Seegebiet vor der mecklenburgischen Küste war 1936 ein großes Fischsterben aufgetreten. Daher gewährte die Regierung den in wirtschaftliche Schwierigkeiten geratenen Fischern Beihilfen. Von diesem Geld bezahlte Paul Waack den Einbau des Motors. Sein Boot mit der Fischereinummer POE 005 war ein offenes Boot mit einer Bünn, hinter der in einem großen Holzkasten der Glühkopfmotor stand. Eine Lamellenkupplung trennte Motor und Verstellpropelleranlage. Mit einem großen Handrad (Abb. 7) wurde der Verstellpropeller bedient.

Nach dem 2. Weltkrieg hatten alle anderen Fischer ihre Kutter mit Dieselmotoren aus der DDR-Produktion ausgerüstet. Nur Paul Waack blieb dem guten alten Glühkopf treu. Sein Sohn Addi Waack hat noch bis 1990 das Boot mit diesem Motor ohne große Reparaturen geführt. Insgesamt 60 bis 65 Jahre leistete der Glühkopfmotor also seine Arbeit im rauhen Fischereibetrieb.

Betrachtet man den rostigen und ölverschmierten Motorblock, stellt man fest, daß die Maschine wohl nur wenig Pflege und Wartung erhalten hatte. Das Boot wurde 1991 samt Motor nach Flensburg verkauft und der Verfasser dieses Berichts erwarb den ausgebauten Glühkopfmotor.

Anders als bei einem modernen Yachtdiesel, wo nur der Zündschlüssel gedreht werden muß, erfordert das Starten eines Glühkopfmotors erhebliche Vorbereitungen. Zuerst muß der Glühkopf mit einer Petroleumlötlampe bis zur Rotglut erhitzt werden. Der Brenner der Lötlampe wird vorher mit Spiritus, das in einer Schale brennt, vorgewärmt (Abb. 8 und 9).

"Das Anwärmen muß an einem möglichst zugfreien Ort erfolgen" - so empfahl die HMG in einer Betriebsanleitung. Wie oft hat wohl der stürmische Ostseewind auf dem offenen Kutter die Flamme ausgeblasen? Während des Anwärmvorganges wird der Lötlampenbehälter mit Hilfe einer Handpumpe mit Luft gefüllt. Nach 5 bis 10 Minuten kann das Ventil der Lampe vorsichtig geöffnet werden; das Petroleum entzündet sich und die Lötlampe entwickelt mit lautem Zischen ihre Flamme. Wenn die Lampe wieder ausgeht - was oft vorkam - muß der Vorgang erneut begonnen werden. Etwa 15 Minuten lang wird nun der Glühkopf des Motors auf diese Weise erhitzt, bis er rot zu glühen beginnt.

Da die alte Lötlampe nicht mehr funktionierte, mußte eine neue beschafft werden. Nur die Firma Weinmeister im Hamburger Hafen führte noch das komplette Sortiment des Herstellers Optimus. Die neue Lötlampe allein kostete so viel, wie der ganze alte Glühkopfmotor.

Während der Anwärmzeit können Wartungsarbeiten ausgeführt werden. Der Schmierölbehälter und die Grundlagerölkästen müssen aufgefüllt und die



Abb. 7 Mit dem Handrad wird die Steigung des Propellers reguliert. Der Griff ist im Laufe der Jahre völlig abgenutzt (Foto: Vicco Meyer)

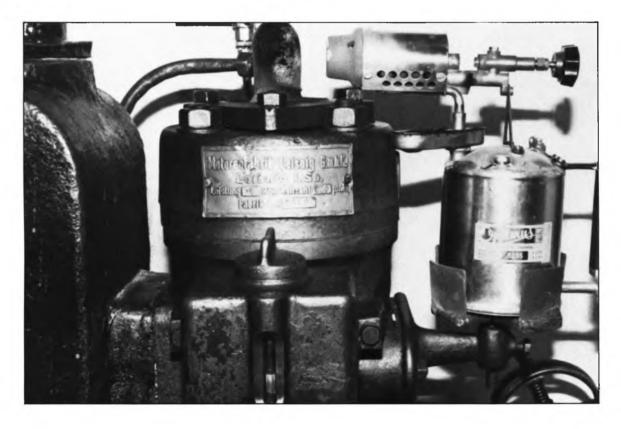


Abb. 8 Anwärmen des Glühkopfes (Foto: Vicco Meyer)

Dochtöler mit einer Kanne abgeschmiert werden. Nun wird mit dem Handgriff an der Brennstoffpumpe mehrmals Treibstoff vorgepumpt. Die Einspritzdüse ist als offene Düse ausgeführt und erzeugt nur einen so geringen Druck, daß der Brennstoffstrahl wie bei einer Wasserpistole mühelos mit einem Finger dichtgehalten werden kann (Abb. 10).

Der Brennstoff wird schräg gegen den Glühkopf gespritzt, genau an die Stelle, wo die Lötlampe den Glühkopf erwärmt. Jetzt kann der Motor angeworfen werden. "Die Inbetriebsetzung der Motoren bis einschließlich 30 PS geschieht mühelos von Hand" stellt

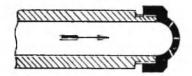


Abb. 10 Offene Einspritzdüse (aus: Motorenkunde, S. 30)

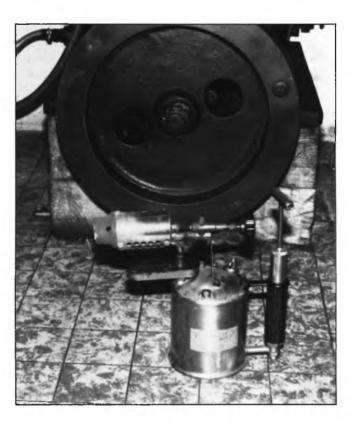


Abb. 9 Vorheizen des Brenners. Deutlich ist im Schwungrad der herausziehbare Handgriff zu erkennen (Foto: Vicco Meyer)



Abb. 11
Das Schwungrad wird "gedümpelt". Wenn der Motor anspringt, gleitet der Griff aus der offenen Hand (Foto: Vicco Meyer)

HMG in der Betriebsanleitung fest. Aber schon dieser 6 PS-Glühkopfmotor erfordert eine gute Kondition. Der Handgriff muß aus dem Schwungrad gezogen werden und dann wird "gedümpelt", das heißt, das Schwungrad wird hin- und hergedreht und dann mit aller Kraft gegen die Drehrichtung des Motors bis vor den oberen Totpunkt gezogen (Abb. 11).

Wenn der Motor anspringt, soll der Handgriff aus der offenen Hand gleiten, ohne das Daumengelenk zu verletzen. Meist klappt der Start aber erst nach mehreren Versuchen. Wenn der Motor läuft, kann die Lötlampe gelöscht werden. Auf dem Fischerboot war zwischen Schwungrad und Spanten so wenig Platz, daß sich Fischer Waack oft die Finger schmerzhaft klemmte. Während des Betriebes wird die Maschine meist mit konstanter Drehzahl gefahren. Die Umsteuerung und die Fahrgeschwindigkeit lassen sich mit dem Verstellpropeller regulieren. Da der Motor stark rüttelt, sind Maschine und Getriebe auf einem 25 x 120 mm starken Stahlfundament montiert. Kapitän Brandt aus Gauensiek berichtete, daß der "Bergedorfer" Glühkopfmotor einen Ewer so in Schwingungen versetze, daß sich im Hafenbecken kreisförmige Wellen ausbreiteten. Eine andere schöne Geschichte vom Anwerfen des Glühkopfmotors weiß W. Rudolph in seinem Buch "Segelboote der deutschen Ostseeküste" zu erzählen.

Der Fischer aus Danzig fuhr seinen Kutter gemeinsam mit seiner Ehefrau, was damals sehr ungewöhnlich war. Ihr wollte er die leichtere Bedienung der Lötlampe überlassen und selbst das Anwerfen des Motors vornehmen. Beim Anblick der fauchenden und flackernden Lampe bekam seine Frau es jedoch mit der Angst zu tun und bestand auf einem Rollentausch. So war es ihre Aufgabe, den Glühkopfmotor mit dem schweren Schwungrad anzuwerfen, während ihr Mann die Lötlampe bediente.

Viele Elbschiffer können vom Anwerfen dieser Motoren abenteuerliche Geschichten erzählen. Da in den engen Maschinenräumen der Ewer nur wenig Platz war, wurde an den Handgriffen des Schwungrades ein Tauende mit einem besonderen Knoten befestigt. Dieses Ende führte man durch zwei Öffnungen nach oben an Deck. So konnte der Motor von Deck aus leichter gedümpelt werden. Nach dem Anspringen wurden die Taue losgelassen und die Griffe wurden mit Hilfe von Federn in das Schwungrad gezogen. Viel Übung gehörte dazu, beim Anwerfen mit dem richtigen Schwung zu arbeiten (Abb. 12). War die Kraft zu gering, wurde die Luft nicht genügend komprimiert und die Zündung blieb aus. War der Schwung jedoch zu stark, drehte sich das Schwungrad über den Oberen Totpunkt hinaus und der Motor sprang mit der falschen Laufrichtung an. Die Schmierölpumpe arbeitete jedoch nur in der richtigen Drehrichtung der Welle (Abb. 13). Also mußte in

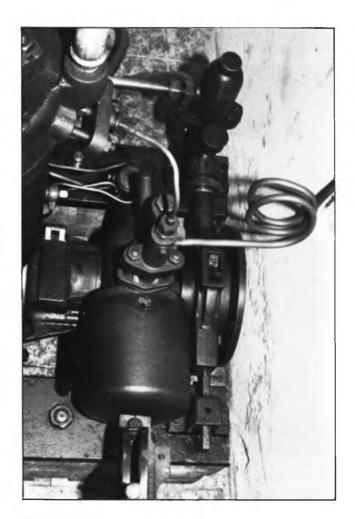


Abb. 13
Brennstoffpumpe, Boschöler, Kühlwasserpumpe und Düsenhalterung beim Leisnig-Motor (Foto: Vicco Meyer)

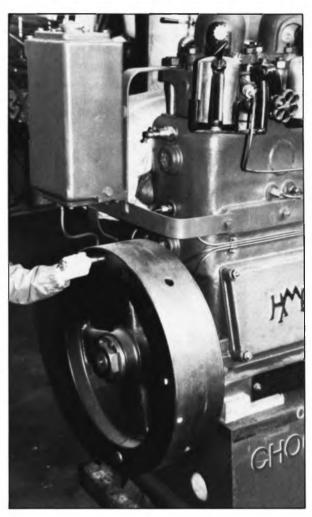


Abb. 12 HMG-Glühkopfmotor. Schwungrad mit Handgriffen und dem Pfeil für die Drehrichtung (Foto: Vicco Meyer)

diesem Fall die Brennstoffpumpe mit dem Handhebel abgestellt werden und der Schiffer mußte so lange warten, bis das Schwungrad nur noch hin- und herschwang. Jetzt mußte die Pumpe gerade im richtigen Augenblick wieder eingeschaltet werden. Mit etwas Glück sprang der Motor bei dieser Prozedur mit der richtigen Drehrichtung an.

Störungen konnte es auch während des laufenden Betriebes geben. Die bei vielen Motoren vorhandene Drosselklappe mußte bedient werden. Sie regelte den Zutritt der Spülluft. War diese Klappe bei kleiner Drehzahl zu weit geöffnet, gelangte zu viel Luft in den Brennraum. Dann wurde der Glühkopf zu kalt und der Motor blieb schließlich stehen. Wenn dagegen die Drosselklappe bei Fahrt unter Vollast zu weit geschlossen blieb, erhitzte sich der Glühkopf stark und konnte sogar platzen. Dann mußte er - oft während einer Seereise - bei abgestellter Maschine ausgewechselt werden (Abb. 14). Es war keine leichte Arbeit, in den engen Maschinenräumen den noch glühenden Kopf abzuschrauben, ohne sich dabei die Finger zu verbrennen. Joachim Kaiser beschreibt in seinem Buch "Segler in der Zeitenwende", wie auf dem Ewer "Ernte" der Glühkopf innerhalb von 20 Minuten vom Leichtmatrosen gewechselt wurde.

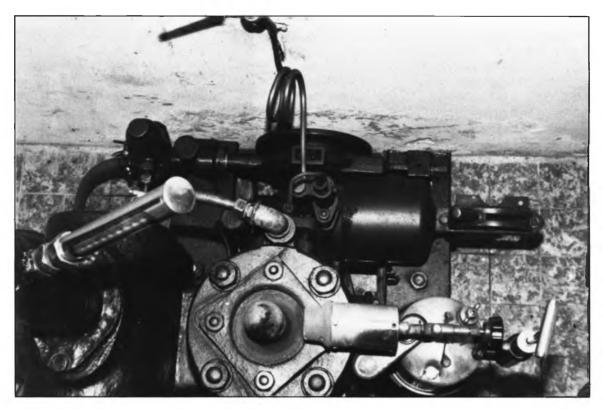


Abb. 14 Leisnig-Glühkopfmotor von oben. Zylinderkopf mit Lampe, Glühkopf und Kühlwasseraustritt (Foto: Vicco Meyer)

Der Wechsel wurde auch dann erforderlich, wenn die Glühköpfe sich durch unsauberen Brennstoff mit Ruß vollgesetzt hatten. Dann lief der Motor mit stoßweisem Gang, weil es zu Frühzündungen kam. Probleme gab es auch mit den Boschölern, wenn sich die dünnen Kupferleitungen zu den Lagern dichtgesetzt hatten. Dabei wurden die Lager nicht mehr genügend geschmiert, und es kam zum Heißlaufen, dem sogenannten "Brandenburger". Dann mußte der Motor schleunigst abgestellt werden, um schwere Lagerschäden zu vermeiden. Die Lager durften während des Betriebes nur handwarm werden. Das mußte ständig kontrolliert werden (Abb. 15).

Wurde das abgetropfte Öl nicht regelmäßig aus dem Kurbelgehäuse abgelassen, erhitzte es sich durch Pantschen der Pleuelstange und Kurbelwelle und verdampfte. Die Öldämpfe gelangten mit der Spülluft in den Brennraum, verbrannten dort und steigerten dabei die Drehzahl, so daß - wie HMG beschreibt - "der Motor und das Schwungrad in Stücke fliegen und so Personal und Schiff ernsthaft gefährden". Da der Fliehkraftregler nur die Treibstoffzufuhr abstellte, konnte der Motor dann "durchgehen".

Auf dem Fischkutter "Ode" ist das im Stader Hafen geschehen. Die Maschine, ein Einzylinder Greena-Glühkopfmotor hatte Probleme mit der Schmierung. Ein "Experte" schlug vor, 30 Liter Schmieröl in das Kurbelgehäuse zu füllen, da der Motor eine Tauchschmierung hätte. Nachdem der Motor angesprungen war, erhitzte sich das Öl durch das Pantschen der Kurbelwelle im Schmieröl, verdampfte und entzündete sich im Brennraum. Dabei steigerte sich



Abb. 15
HMG-Motor. Getriebeseite. Das Handrad auf dem flaschenförmigen Reglergehäuse in der Bildmitte dient zur Regulierung der Drehzahl. Der schwarze Kasten links davon ist der Boschöler, über den alle Schmierstellen versorgt werden. Zu beiden Seiten des Getriebeflansches befinden sich die Kolbenpumpen für Kühlwasser und zum Lenzen der Bilge (Foto: Vicco Meyer)

die Drehzahl der Maschine enorm. Aus Angst vor einer Explosion des Motors zog man den Kutter mit langen Leinen in die Mitte des kleinen Hafens. Nach einer halben Stunde kam der Motor von alleine zum Stillstand. Die Lager hatten sich festgefressen. So hatte der falsche Ratschlag des "Experten" zum Totalschaden geführt.

Heute sind nur noch wenige dieser Motoren vorhanden, mit denen zu Anfang des Jahrhunderts das Maschinenzeitalter in der Klein- und Küstenschifffahrt begonnen hatte. Der norwegische Frachtsegler "Bora Bora" aus Stade ist noch mit einem funktionstüchtigen 1-Zylinder Wichmann-Glühkopfmotor ausgerüstet. Der Verleger Egon Heinemann kaufte 1974 in Glückstadt den Ewer "Ingeborg", der noch

einen hölzernen Boden und einen 25-PS Glühkopfmotor hatte. Bei der Motorenwerkstatt Schlegel an der Stör wurde dieser Motor überholt. Die weitere Wartung übernahm die Firma Jastram. Nachdem es im Fahrbetrieb häufiger Probleme mit der Maschine gab, die Jastram auf Bedienungsfehler zurückführte, wurde der Glühkopfmotor schließlich gegen einen Volvo-Diesel ausgetauscht. In der Lehrwerkstatt der Motorenfirma Carl Baguhn ist der alte Glühkopfmotor liebevoll und sachkundig von Meister Behnke und seinen Auszubildenden von Grund auf überholt worden. Mit neuen Kupferrohren, frisch unter Farbe und mit Lötlampen aus Messing steht das Schmuckstück jetzt laufbereit in der Werkstatt (Abb. 16 und 17).

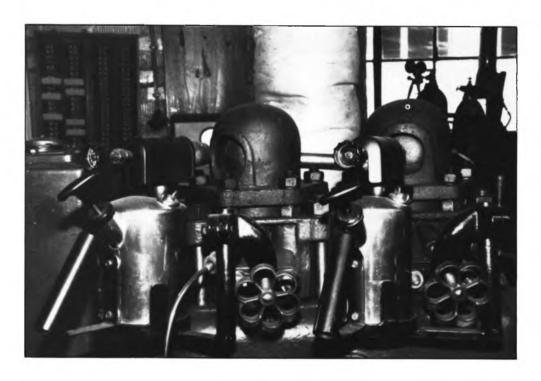


Abb. 16
Glühköpfe eines 25 PS HMG-Motors. Die Köpfe befinden sich unter den Schutzhauben. Die Handräder dienen zum Herausschrauben der Einspritzdüsen (Foto: Vicco Meyer)

Nicht nur die "Ingeborg" (jetzt "Johanna") hat noch lange ihren Glühkopfmotor behalten. Der Ewer "Bruno" fuhr bis 1972 mit seinem alten Glühkopfmotor, der 22 PS leistete. Der Ewer "Melpomene" (jetzt "Eule") war 1961 mit einer Tragfähigkeit von 38 tons das kleinste Schiff der Versicherungsgilde "Die Eintracht" aus Wilster. Er hatte einen Glühkopfmotor von nur 12 PS Leistung und wurde von der einzigen Kapitänin der damaligen Küstenschiffahrt geführt. Und auf dem Wrack des hölzernen Seglers vor Blankenese, vielen Elbseglern gut bekannt, steht noch ein 2-Zylinder Glühkopfmotor (Abb. 18).

In den Schiffahrtsabteilungen der Museen in Altona, Bremerhaven, Lauenburg, Berlin und Stralsund sind weitere Glühkopfmotoren zur Besichtigung ausgestellt - teilweise aufgeschnitten, um das Arbeitsprinzip dieser Maschinen zu veranschaulichen. Der hier beschriebene Leisnig-Glühkopfmotor des Autors hat nach seinen 60 bis 65 Betriebsjahren auf einem Fischerboot seinen vorerst letzten Platz in einem warmen Heizungskeller gefunden - liebevoll gepflegt und jederzeit startklar.

(Redaktion und Bearbeitung: Alexander v. Sallwitz)

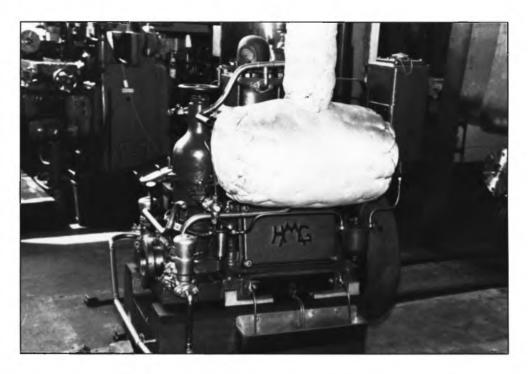


Abb. 17
HMG-Motor, Auspuffseite. Unter dem grauen Auspufftopf sind die Hähne zum Ablassen des Schmieröls zu sehen. Hinter dem Gitter liegen die Plattenventile zum Ansaugen der Luft (Foto: Vicco Meyer)



Abb. 18 Wrack in der Elbe vor Hamburg-Blankenese mit einem Glühkopfmotor (Foto: Vicco Meyer)

UNSER AUTOR:

Beim Spaziergang auf dem Lühedeich im Alten Land zwischen Hamburg-Finkenwerder und Stade trifft man ihn gelegentlich - entweder kopfüber im Motorenraum seiner Enkhuizer Bol "Nilpferd" oder an Deck mit seiner Familie. Vicco Meyer aus Buxtehude gehört zu den niederelbischen Plattbodenschiffern und zu den Freunden des Gaffelriggs; die Enhuizer Bol wird übrigens demnächst gegen eine Staverse Jol aus den Niederlanden ausgewechselt.

Erste seemännische Erfahrungen sammelte Vicco Meyer auf dem hölzernen Fischkutter "Ode", in Hamburg erwarb er das C-Mot Patent und das nautische C-Patent "machte" er an der Seefahrtsschule in Grünendeich. Etliche Seereisen als Maschinist auf dem Küstenmotorschiff "Gertje" (499 BRT) führten Vicco in die Nord- und Ostsee wo er auch mit seinem "Nilpferd" segelt.

Schriftstellerisch betätigte Vicco sich schon vorher: Zu Herbert Kartings Buch "Bark, Schoner und Galeass - die Motorsegler der Krupp-Germaniawerst" steuerte er den Aufsatz "Schiffsdieselmaschinen" über Kompressordiesel und Glühkopsmotoren bei.

LITERATUR:

Erich Baentsch: Dieselmotorenpraxis

Festschrift zum 100-jährigen Jubiläum der

Schiffergilde "Die Eintracht"

Joachim Kaiser: Segler in der Zeitenwende

Vicco Meyer: Schiffsdieselmaschinen (in: Herbert Karting: Bark, Schoner und Galeass)

Ing. Naskow: Motorenkunde

Wolfgang Rudolph: Segelboote der deutschen

Ostseeküste

Friedrich Sass: Ölmaschinen (aus: Forschen und Schaffen, Bd. 2, Firmenarchiv der AEG)

Robert Sonnemann: Der Dieselmotor in der

Binnen- und Küstenschiffahrt

Rohölbootsmotoren

Größen 3, 6, 7-8, 8, 10-12, 15, 20 PS einzyl.

Größen 6-7, 12, 14-15, 16-18, 20-24, 30-35 PS zweizyl.

reichsdarlehensfähig

Motorenfabrik Leisnig G. m. b. H.

Leisnig i. Sa. Postf.

Vertreter: Heinrich R. Klinkicht, Hamburg

Gänsemarkt 60, Fernspr.: C 5 Stephan 0394

Abb. 19

Verkaufsanzeige der Firma Leisnig. Die Motorenfabrik Leisnig arbeitete von 1921 bis 1945 (Angaben und Abbildung von Dr. Wolfgang Rudolph, Schildow)

Einladung

"Von Fete zu Fete treibt's uns in die Fleete!"

(Trinkspruch, Ende 20tesJH)

Freunde!

Erwartungsvoll blickt Hamburg auf das Ereignis des Jahres:

Das EWERTREFFEN '95.

Die Zeit der Ungewißheit ist vorbei:

Vom 2.-9. September 1995 sind die Heringe wieder los und beißen sich die Matjes an den Kaufmannshäusern fest.

Einlaufen ins Nikolaifleet ist für den 2. September festgelegt. Für alle Schwimmer haben wir das Hochwasser für 10Uhr9 bestellt; 17Uhr18 bieten wir Niedrigwasser. Ausgelaufen wird am 9ten. Da gibt's dann auch nochmal Hochwasser und zwar um 17Uhr46.

Mit herzlichen Grüßen aus dem schlickigen Nikolaifleet, Eure

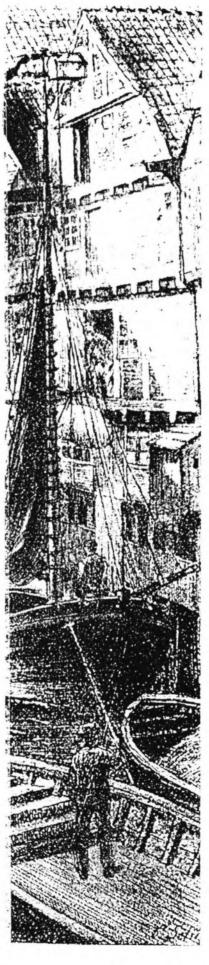
Jörgen Bracker Achim Quaas

Peter Mochrle Matthias Weiß

Anmelden tut Ihr Euch bitte bei:

Matthias Weiß Abendrothsweg 78 20251 Hamburg

Tel. & Fax.: 040 48 17 35.



TERMIN.

Rügener Hafenfest 7.-9.7.95

Anmeldungen sofort an:
Stadtverwaltung Sassnitz
Amt für Bildung, Kultur und Soziales
(Herr Nitschke, Herr Fritz)
Tel. 038392 - 68114 oder 68108
Fax. 038392 - 33056
Liegeplätze im Fischerei- und Stadthafen
Gaukler "Mit voller Spielmannswucht"
Wasserski-Action
Clowns, Frösche und andere Figuren
Maritimer Markt
Großes Kinderzentrum mit Bühne

Zeesboote und Drivkvasen

auf der Insel Fejö / DK **28.-30.7.1995**

III. Bodensee-Traditionswoche

der Oldtimer-Schiffer Bodensee 1.-6.8.95

Einladung durch King George höchstselbst, Präsident des OSB e.V.:

Regatten Konstanz-Arbon-Bregenz

Frühstück in Konstanz

Regattanägel einhauen in Arbon Jollenregatta und Motorboot-Sternfahrt in Lindau

100 Jahre Bregenzer Segel-Club

Preisverleihung und Geschwadersegeln

Blue Note Jazz Company

Höhepunkte für Gourmets und Gesellschaft

Mannschaftsbörse

West-Ost-Regatta

Wettfahrtleitung: Frank Wutschka

Ernst-Lehmann-Str. 1/1 88079 Kressbronn

Tel. 07543 / 5240

5. Hafenfest Carolinensiel

11.-13.8.1995

(siehe Bericht S. 21)

Anmeldung, Programm und Informationen im Sielhafenmuseum (Leiter Manfred Sell) Tel. 04464-456, Fax -8433

Großes Hafenfest im

Rendsburger Obereiderhafen

mit Oldtimer Parade

25. bis 27. August 1995

- · Maritime Börse und Piratenlager
- Zahlreiche Regatten
- Maritimes Vergnügen (Live-Musik, Shanty-Chöre, Jazz und Seemannsgarn)
- Feuerwerk am Sonntagabend

Maritime Heritage Festival Chatham 26,-28,8,95

Traditional boats of many types will attend, and the organizers would be <u>delighted</u> to welcome any boats from Germany. Chatham Maritime was for hundreds of years part of the Royal Naval Dockyard, and the festival will be held in one of the large former basins of this <u>historic site</u>. It is situated <u>12 km upriver</u> from Sheerness in the Thames / Medway estuary.

Anmeldung an:

Euromarine, Wilf Lower, Bure House, 8 Fairview Avenue, Wigmore, Gillingham,

Kent ME8 0QL, England Tel. 0044 - 1634 - 260065

Fax: 0044 - 1634 - 260027

ACHTUNG TERMINÄNDERUNG!!

Hafenfest des Museumshafens Lübeck

mit Neustadt-Travemünde-Regatta nicht wie im PIEKFALL 56 veröffentlicht,

sondern vom 22.-24.September 95

Anmeldung: Bernd Frommhagen Tel. 040 / 20 14 34

NICHT VERGESSEN:

Herbsttreffen der Freunde des Gaffelriggs

zum 20. Mal in Glückstadt

6.-8. Oktober 95

Einladungen kommen im September

Bolkoppen-Race

der niederländischen Ronde- en Platbodems 7./8. Oktober 95 in Stavoren / IJsselmeer

Neues aus der Traditionsszene

Fernsehen unter Vollzeug

Das Norddeutsche Fernsehen N3 setzt wieder Segel Nachdem Windiammer-Freunde in den letzten beiden Jahren mehrfach Großsegler im Dritten Programm von NDR und Radio Bremen ausgiebig bewundern konnten, legt das Norddeutsche Fernsehen in diesem Jahr eine neue Flotte auf Kiel. - und diesmal wird's eine Großserie! Von Juli bis Dezember setzt N3 alle 14 Tage die Segel, immer am Dienstag zur besten Sendezeit, gleich nach der Tagesschau. Das Interesse beim Fernsehpublikum an Filmen über und um Segelschiffe war so groß. daß im zweiten Halbjahr 1995 gleich zwölf Filme gezeigt werden. Und dabei geht es nicht nur um Tall Ships, wie "Pamir", "Towarischtsch", "Alexander von Humboldt", "Sea Cloud" oder "Greif", sondern auch um die Klein- und Küstensegler an Nord- und Ostsee und um die klassischen Yachten, die sich alljährlich an der Côte d'Azur zur Nioulargue-Regatta treffen. Unter der Flagge von "N3 maritim" heißt es schon am 11. Juli 1995: "Leinen los!" und "Enter auf!" - immer eine Dreiviertelstunde lang.

Klar, daß N3 auch bei der SAIL 95 in Bremerhaven präsent sein wird. Vom Einlaufen der Schiffe am 21. Juli bis zur großen Auslaufparade am 26. Juli vor der Wesermündung sind die ReporterInnen von NDR und Radio Bremen mit Mikrofon und Kamera dabei, mit Berichten, Informationen, Gesprächen, Unterhaltung und Musik - immer dann, wenn was los ist. So viel Segeln gab's noch nie im Fernsehen! vS

Bereicherung von Oevelgönne

Seit dem 29. Juni ist der Museumshafen Oevelgönne um eine Attraktion reicher: Der wieder funktionstüchtige Schwimm-Dampfkran "Saatsee" (s. PIEKFALL 56) hat seine Leinen hier festgemacht und zeigt als schwimmendes Museum Leben und Arbeit an Bord eines Arbeitsgerätes. Von 1918 bis 1985 war der 375-Tonnen-Kran für den Einsatz im Nord-Ostsee-Kanal als starker Arm in Betrieb. Schleusentore zu transportieren oder Dalben zu ziehen stellten für seine 75 Tonnen Hebefähigkeit kein Problem dar. Die drei Winden auf dem Wippausleger werden mit Hilfe einer stehenden Zwei-Zylinder-Verbundmaschine in Bewegung gesetzt. Ein kohlebefeuerter Flammrohrkessel liefert hierzu den nötigen Dampfdruck von neun Atmosphären Im Jahr 1989 übernahm das Museum der Arbeit den Kran vom Wasserstraßen- und Maschinenamt Rendsburg und restaurierte ihn mit enormer Eigenleistung der engagierten Mitarbeiter, zu denen auch ein dampfmaschinen-erfahrener Heizer gehört, bei der Ökologischen Technik in Finkenwerder. Am 19. Juni wurde das Museumsstück von der Hamburger Kultursenatorin Dr. Christina Weiss während des Jubiläumsfestes am Nord-Ostsee-Kanal in Kiel eröffnet und anschließend von der neuen Crew nach Hamburg zurückgebracht. Während der Besuche in Holtenau, Rendsburg und Brunsbüttel kamen immer wieder ehemalige Geräteführer, Heizer und Matrosen an Bord, um die gelungene Wiederherstellung zu begutachten und von ihrem damaligen Leben an Bord zu berichten. Diese Erinnerungen wurden bewußt in den Ausstellungsräumen des Krans aufgegriffen: Dort finden sich nicht nur Kohlenschaufeln, Schweißtuch und Maschinentagebücher, sondern auch Kinderspielzeug und Weihnachtstischdecke. Jetzt können Besucher auf dem Schwimm-Dampfkran "Saatsee" – wie auf weiteren techni-schen Kulturdenkmälern des Museums der Arbeit – die Welt der Hafenarbeit entdecken. MK

Irren ist menschlich ...

und in der PIEKFALL-Redaktion sitzen eben auch nur Menschen. Wir haben uns geirrt und bitten die Betroffenen reumütig um Entschuldigung. In Heft 56 monierte Wick Wimberger zu Recht, daß er nicht Urheber der Glosse "Der Gruß" sei. Dieser Werk stammt von WALTER MEURER aus Düren, der mit seiner Hevel-Aak "Moshe M." die Traditionsflagge im deutsch-niederländischen Grenzgebiet zeigt. Fritz Brunner fiel auf, daß seine "Tiefenlotung" versehentlich leicht verstümmelt wurde und vermißte den Hinweis, daß sich seine Zimmerhock im Deckshaus befand. Außerdem muß es heißen: "Weil die Balsastämme nicht gerade, sondern geschweift gewachsen sind, bildet das Floß eine Mulde." In seinem Bericht über die Halbiolle haben wir einen Satz vergessen, der erklären sollte, warum Fritz die Bodenbretter bis vor die Mastducht geführt hat: "Dadurch ist der sonst tote Raum unter der Mastsucht als Stauraum nutzbar." Und zum Schluß muß es vollständig heißen: "Im Gegensatz dazu hatte ich bei den Kielgängen Pech. Da hätte ich wohl etwas mehr Geduld aufbringen müssen." Wir beim Schreiben sicher auch!

Leser's Meinung

Nach einem Jahr Lesen des PIEKFALLs ist mir angenehm aufgefallen, daß es sogar in dieser doch recht kurzen Zeitspanne eine beachtliche Qualitätssteigerung erfahren hat. Beiträge wie die über Quatzen, Schokker und Galway-Hooker liefern gerade für jene, die nicht die Möglichkeit haben, sich die Schiffe im Original anzusehen oder mit "Experten" zu klönen, ein Fachwissen, das sonst nur sehr mühsam zu erlangen wäre. So bietet das PIEKFALL eine preiswerte Alternative, die nebenbei auch noch viel von der Stimmung der "Gaffler-Szene" erzählt, was ein Fachbuch schließlich nicht kann. Dank für diese kleine Brise Salzwassergeruch, und macht weiter so!

Heiner Grieb, 79582 Gerabronn



Ein ostfriesisches Abitur

Wer weiß, wo Carolinensiel liegt? - Auf Anhieb keiner, stellen wir bei Umfragen fest. Unverdrossen hatten sie uns immer wieder eingeladen, die fleißigen Förderer von Schleuse, Brücke, Hafen und Museum in Carolinensiel. Ein kleines Häuflein wackerer Bürger hat es in wenigen Jahren geschafft, eine Schleuse passierbar, eine Brücke klappbar und einen Hafen benutzbar zu machen. Hut ab vor so viel ehrenamtlichem Engagement! Was bei ihren emsigen Bemühungen alles anfiel, haben sie in einem reich bestückten Museum zusammengetragen. Dieses "Groot Hus" - ein ehemaliger Getreidespeicher aus dem Jahre 1840 steht direkt auf der Deichkrone neben den überwiegend älteren Häusern, die sich sehr maßstäblich um den winzigen Sielhafen gruppieren.

An jedem zweiten Wochenende im August feierte der Herr Museumsdirektor seinen Geburtstag, und aus diesem Anlaß gab es in Carolinensiel immer ein Hafenfest. 1994 hat endlich auch "Heinrich" die Reise dahin geschafft.

Von Langeoog kommend machen wir am Spätnachmittag erstmal am Bahnhofskai von Harlesiel fest. Die Schleuse dort ist nicht viel länger als 18 Meter, so daß wir nur bei Gleichstand von Innen- und Außenwasser durchfahren können. Gegen 20.00 Uhr ist es soweit, die Tore sind beide geöffnet, und wir tuckern gemächlich auf der Binnenharle südwärts. Die Brücke Friedrichschleuse wird unaufgefordert aufgeklappt, bis Carolinensiel ist es ein Katzensprung. In dem noch ziemlich leeren Hafen können wir ohne Strom und Wind problemlos drehen. Die halbe Nacht lang sitzen wir am Deich und freuen uns darüber, wie sich die beleuchteten Häuser auf dem Deich im stillen Wasser spiegeln. Am nächsten Tag ist es mit der Spiegelung vorbei; das Wetter hat sich deutlich verschlechtert, und Carolinensiel füllt sich so mit Schiffen, daß man tatsächlich über den Hafen laufen kann. Es sind überwiegend holländische Tjalken in gewaltigen Abmessungen, die zu unserer Verwunderung alle noch irgendwie Platz finden. Unsere Mädels sind beim Anblick der verwegenen Skipper kaum zu bremsen; Konkurrenz können wir den Holländern nur mit dem unübertroffenen Klang von "Heinrichs" langsamlaufender Maschine machen.

Die Geschäfte im Dorf sind gut ausgerüstet, um Proviant zu bunkern, am Hafen gibt es Strom, Wasser und Duschen, für Museum und Kurbad haben wir Freikarten bekommen. Am Abend - in Ostfriesland ist eben alles etwas anders - sind die Schiffsbesatzungen zum "Fischerfrühstück" geladen, welches sich als leckere Hauptmahlzeit mit Bratkartoffeln, Rührei und Krabben entpuppt. Am Sonnabendnachmittag ist Parade angesagt. bei acht Windstärken von der Seite kein reines Vergnügen. Als der letzte in Carolinensiel losbindet, ist der erste schon in Harlesiel fest, so langsam kann man gar nicht fahren! Besonders die Passage der Klappbrücke, die in geöffnetem Zustand nicht ganz senkrecht steht, kostet einige Nerven. Viel Tuch wird nicht gesetzt, und die Maaten an Deck sind mit Fendern und Peekhaken bewaffnet. Unter lobendem Applaus der Touristen am Ufer kehren schließlich alle Schiffe ohne Havarie in den Hafen zurück.

Anschließend soll ein sportlicher Wettkampf stattfinden: Rumfaßrollen. Wer nun aber glaubt, es handle sich um eine bloße Variante des bekannten Elmshorner Spektakels, hat sich gründlich geirrt. Die Ostfriesen lassen die Fässer von Schwimmern durch den Hafen transportieren, und das ist, obwohl die Fässer etwas kleinere Abmessungen als die der Elmshorner haben, schwieriger als man denkt.

Für Sonntagmorgen sind etliche Lustbarkeiten geplant, die von den Schiffsbesatzungen jedoch überwiegend verschlafen werden. Zum üppigen Mittagessen in der "Traube", zu dem die Gastgeber geladen haben, sind sie dann aber alle wieder dabei. Als besondere Attraktion wird am Nachmittag noch eine weitere Spezialität des Ostfriesen-Abiturs geboten: Maaten beiderlei Geschlechts - die Ängstlichen in Badekleidung, die Mutigsten im Frack - laufen um die Wette auf entrindeten Baumstämmen durch den Hafen; ein glitschiger Spaß, bei dem fast jeder mindestens einmal ins Wasser fliegt.

Es bleibt uns, den Veranstaltern "danke" zu sagen für ihre herzliche Gastfreundschaft, für köstliche Bewirtung, für ein äußerst vergnügliches Wochenende mit lauter netten Begegnungen in einem Hafen, in dem man wahrlich liegt wie in Abrahams Schoß.

Gudrun Schleif, Ewer "Heinrich von der Lühe"

Wir kommen wieder.

Und zwar am 11. - 13. August 1995 Anmeldung: Sielhafenmuseum Carolinensiel Tel. 04464 / 456, Fax 04464 / 8433

Das Lohen der Segel

Das Lohen der Segel war früher überall bei den Fischern, aber auch in der Frachtschiffahrt, z.B. bei den Ewern an der Elbe üblich. Diese Arbeit war nichts anderes als eine Konservierungsmaßnahme, um das Segeltuch vorbeugend gegen Nässe, Fäulnis, Stockflecken oder Schimmel wirksam zu schützen. Und da die Fischer meist zu den ärmeren Leuten gehörten, war es für sie lebensnotwendig, daß sie der Pflege und Erhaltung ihrer Boote und Arbeitsgeräte große Aufmerksamkeit schenkten

Das Lohen der Netze und Segel geschah mit einer Brühe, die aus gemahlener Eichenrinde in einem großen Kessel gekocht wurde. Solche Lohkessel waren früher in fast jedem Fischerdorf vorhanden. Durch Kochen löste sich der in der Eichenrinde, oder besser gesagt, in der Eichenlohe enthaltene Gerbstoff heraus. Dieser hat auf natürliche Fasern von Leinen oder Baumwolle eine konservierende Wirkung.

Die Netze wurden für eine bestimmte Zeit in die Lohe gelegt. Bei den Segeln wurden der Brühe verschiedene tierische oder pflanzliche Fette wie z.B. Tran, Fischöl, Leinöl, ranzige Butter, Talg oder Pferdefett und oft auch noch Farbstoffe hinzugefügt. Das Segel breitete man üblicherweise auf einer Wiese aus, pflockte es fest, schüttete die Mischung mit dem Eimer auf das Tuch und verteilte sie mit einem Schrubber erst auf der einen Seite des Segels. Anschließend drehte man es auf die andere Seite, um auch diese zu behandeln. Das Segeltuch wurde dann erst einmal zusammengelegt und erst später wieder an Mast, Baum und Gaffel angeschlagen, wo es dann gut im Wind trocknen konnte.

So etwa in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts wurde die Eichenlohe fast überall in Europa von Gerbextrakten verdrängt. Am gebräuchlichsten war das Katechu, ein importierter Extrakt vom Holz der Indischen Akazie gleichen Namens. Damit lohten z.B. auch die Holmer Fischer die aus Baumwolle gemachten Sprietsegel ihrer Schleikähne ohne jegliche Beigaben einmal im Jahr. Nach der Behandlung standen die Segel wie Bretter. Leider gibt es die ergiebigen Extrakte wie das Katechu seit einigen Jahren nicht mehr. Eine Mischung aus Ocker, Leinöl und Holzteer läßt sich ohne weiteres auf Segeltuch aus Naturfaser anwenden. Besser ist jedoch die Verwendung eines geeigneten pflanzlichen Gerbextraktes.

Hermann Ostermann Am großen Feld 26 33617 Bielefeld



Vier Segel wurden nach traditioneller Art von Hermann Ostermann in Flensburg behandelt.



Wechselnde Vorfahrt: Ewer "Heinrich" mit kreuzenden Konkurrenten

Logbuch der

Rum-Regatta 1995



(Fotos: MK)

Gut sortiert: dichter Mastenwald in Höhe und Breite



Im Päckchen: "Connie" als Zentrum der Ruhe



Einweihung des Kanals und Kieler Woche

wollte große Kaiser Der eine Jubelfeier, und das kaisertreue Volk huldigte dem Wunsche seines Herrschers. Nach diesem eitlen Willen sollte das Deutsche Reich als aufstrebende Seemacht und kaiserliche Macht mit Glorie gezeigt werden. Die Kieler Woche vor 100 Jahren stand ganz im Zeichen der Feierlichkeiten zur Eröffnung des Nord-Ostsee-Kanals.

"Das stolze Werk ist nun beendet Durch deutsche Kunst und deutschen Fleiß. Ruhm jenen Meistern, die's vollendet, Und ihrer Arbeit Dank und Preis! Es ist vollbracht zu Deutschlands Ehr', Zu Deutschlands Schutz und stolzer Wehr."

Beginnend mit diesem Vers grüßten die "Kieler Neuesten Nachrichten" ihre Leser zur Kanalfeier und schlossen den Lobgesang wie folgt:

> "Und nun ein Heil von tausend Zungen, Das von der Ost- zur Nordsee schallt, Sei unserm Kaiser laut gesungen, Wie's in den Herzen widerhallt. Heil, Heil dem deutschen Kaiserthron, Dem echten Hohenzollernsohn!"

Sechs Segelregatten wurden damals zur Kieler Woche 1895 gesegelt. Bis auf die erste Regatta vom Norddeutschen Regattaverein am Anfang der Woche wurden diese vom Kaiserlichen Yachtclub ausgerichtet. Die größte Aufmerksamkeit fand die am Montag, den 24 Juni 1895 veranstaltete Seeregatta des Kaiserlichen Yachtclubs. Bei fallendem Barometer und steifem, böigem Westnordwest Wind (14 m/sec.) ließen einige Eigner ihre Boote lieber fest an den Bojen im Hafen liegen. Wilhelm II. mit seiner inszenierten selbstherrlichen Glorie stand in Ölmantel und weißer Mütze an Deck seiner Yacht "Meteor". Mit gestrichener Stänge, gerefftem Groß- und Vorsegel kreuzte die "Meteor" vor dem Start mit schäumender Bugwelle durch die tiefgrünen, mit weißen Schaumköpfen gekrönten Wogen. Beim Passieren des Begleitdampfschiffes mußte die Bordkapelle des Dampfers "Heil Dir im Siegerkranz" spielen, und mit dreifachem "Hurra" grüßten die Gäste die kaiserliche Yacht.

Der Nord-Ostsee-Kanal

Zur Erinnerung. Mit dem Wiener Frieden mußte der dänische Gesamtstaat 1864 Schleswig und Holstein an Preußen und Österreich abtreten Preußen verlegte daraufhin seine Kriegsflotte in die Kieler Förde. Kiel wurde Reichskriegshafen. Mit deutscher Gründlichkeit wurde die gesamte Förde bekanntlich zu einem militärisch-industriellen Komplex ausgebaut, mit Werften für den Kriegsschiffbau, mit einer Marine-Akademie (dem heutigen Landtag), Arsenalen, Kasernen und Befestigungsanlagen rings um die Kieler Förde. Unter den negativen Folgen hat die jetzige Landeshauptstadt noch heute zu leiden. Auch der Bau des Nord-Ostsee-Kanals folgte militärischen Zielen, die innerhalb der militärischen Hierarchie allerdings umstritten waren. Graf Moltke wollte für das viele Geld lieber eine ganze Flotte. Damit aber auch keine Zweifel über den Zweck des Kanalbaus aufkommen konnten, verordneten "Wir, Wilhelm von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser und König von Preußen", gleich im ersten Paragraphen des Gesetzes zum Bau des Kanals, daß dieser für die Benutzung der deutschen Kriegsflotte von Brunsbüttel nach Kiel gebaut würde. Zwar waren auch einige Reeder sehr um den Bau des Kanals bemüht, hätte man sich doch so den mühsamen und manches Mal verlustreichen Weg um Skagen schenken können. Doch aus rein wirtschaftlichen Gründen wäre der Kanal wohl nie gebaut worden. H.H. Dahlström, der Hamburger Reeder und Kaufmann, hatte bereits 1871 einen fertigen Plan, den er sich von der Reichsregierung für 50 000 Mark abkaufen ließ. 1886 beschloß dann der Reichstag in Berlin mit dem genannten Gesetz den Bau des Nord-Ostsee-Kanals. Mit einigem Pomp legte Kaiser Wilhelm I. (1797-1888) am 3. Juni 1887 bei stürmischem Wind den Grundstein zu dem fast 100 km langen Kanal.

Keine Arbeit für Anarchisten. Am Anfang buddelten die Arbeiter mit Spaten und Schaufel für 2,50 Mark am Tag. Später ging die Arbeit mit dem Trockenbagger schneller voran. Aber wehe dem Arbeiter, den man zur anarchistischen oder sozialdemokratischen Partei rechnete. Die Kaiserliche Kanalbaukommission bestimmte auf der Grundlage des "Gesetzes gegen die gemeingefährlichen Bestrebungen der Sozialdemokratie", all jene sofort zu entlassen.

Ängstlicher Besuch. Während der achtjährigen Bauzeit wurde die Baustelle öfter von vielen Interessierten aus aller Welt begutachtet. Meistens zur Rekrutenvereidigung im November und im Frühsommer zur Kieler Woche kam der Kaiser nach Kiel gereist, um sich nach dem Bau zu erkundigen.

Einmal im Juni 1892 besuchten Wilhelm II. der Herrscher aller Reußen Zar Alexander und sein Großfürstthronfolger Nikolai Alexandrowitsch mit ihrer Yacht "Starina Polarnja" (Polarstern) in Kiel, um den Kanalbau zu sehen. Der Zar und sein oberster Geheimpolizist Baron Frederiks wußten, lief und einige neugierige Menschen auf der Schleuse standen, die von oben in das Boot lugten, wurde der Zar plötzlich sehr blaß im Gesicht. Prinz Heinrich, der die Angst im Gesicht des Zaren und die brenzlige Lage erkannte, schaute daraufhin nach oben und bat halblaut, daß man bitte nicht runterspucken solle, erinnerte sich Geheimrat Loewe von der Kaiserlichen Kanalkommision.

Einweihungsfeier. Eigens für die Festtafel der geladenen herrschaftlichen Gäste wurde die Attrappe eines Segellinienschiffes, nach Skizzen des Kaisers, auf dem künftigen Kohlenhof der Marine gezimmert. Der Innenraum war dekoriert wie das Deck eines solchen Kriegsschiffes. Natürlich saßen die Fürstlichkeiten im Halbrund auf einer Erhöhung am Heck, auf der "Campagne". Für die Matrosen und Kieler wurden in den Orten rund um die Kanalmündung Schankzelte, Schaubuden und direkt am Kanal Tribünen aufgestellt. Die Garde-Dragoner-Kapelle spielte. Die für die Bevölkerung arrangierten Gartenkonzerte, Theatervorstellungen und Tanzvergnügungen fanden aber nicht den gewünschten Zuspruch. Nichts zu



Ankunft des Korsos in Holtenau: "Gorch Fock", "Grossherzogin Elisabeth", "Mellum" (Foto: MK)

wie unbeliebt sie bei gewöhnlichen Menschen waren, und erwarteten deshalb gerade außerhalb Rußlands jeder Zeit ein Attentat. Als nun die Barkasse des Oberwerftdirektors zur Besichtigungsfahrt mit Zar und Kaiser in die Eiderschleuse einfeiern hatten dagegen die Heizer auf den Hamburger und Bremer Passagierschiffen, die hinter der Kaiseryacht "Hohenzollern", von Hamburg die Elbe hinunter und dann durch den Kanal, schippern sollten. Mit Volldampf wollten die angerei-

sten Könige und Fürsten zur Feier nach Kiel fahren, aber damit die Heizer keinen Dampf abließen, leisteten ihnen einige Kriminal-Beamte aus Berlin Gesellschaft.

Brot und Brötchen wurden für die Mannschaften der auf Reede liegenden Schiffe knapp. Deshalb teilte man die Bäckereien den ausländischen und heimischen Kanonenbooten zu. Für die über 270 Lustyachten backten die Bäcker Lammers und Stehr.

Das vor der Marine-Akademie ankernde Kanonenboot "Otter" wurde zur Poststelle bestimmt. Ursprünglich wollte der Kaiserliche Yachtclub die Post den Eignern der Lustyachten direkt an Bord bringen, dieses Vorhaben mußte allerdings wegen der unerwartet zahlreichen gemeldeten Yachten aufgegeben werden.

Die Schulen wurden für drei Tage geschlossen. Die Reichstagsabgeordneten mit ihren Damen trafen sich in gemütlicher Runde im Hotel Bellevue, während Kaiser und Kaiserin, Könige, Fürsten, Admiräle und Offiziere sich nach dem Diner im Festzelt auf dem Ballfest in der Marine-Akademie amüsierten. Die Kieler Volksküche im Klosterkirchhof 19 reichte für die nicht geladenen Gäste ein billiges Mittagessen für 20 Pfennige, die große Portion für 30 Pfennige.

Zum Gedenken an seinen Großvater taufte der Kaiser den Kanal auf den Namen Kaiser-Wilhelm-Kanal. Mit dem ersten der drei Hammerschläge des Kaisers auf das Verschlußstück des Grundsteins für das Standbild Kaiser Wilhelms I. wurde Salut geschossen, bis alles im Pulverdampf verschwand. Damit war der Höhepunkt der Einweihungsfeierlichkeiten am 21. Juni 1895 erreicht. Die Kieler Woche schloß sich direkt an die Kanaleröffnung an.

Die Kieler Woche

Extrapreise. Damals segelten die Herren meist noch mit bezahlten Mannschaften aus England, auf in Amerika, England oder Skandinavien gekauften Yachten. Mit Geldpreisen wie dem Hohenzollernpreis wollte der Kaiser die Fähigkeiten in Deutschland fördern, Yachten zu bauen und sie zu steuern, und geeignete Matrosen für seine Spielzeuge, die Yachten und Kanonenboote, gewinnen. Regierungsrat Dr. Rieß ließ nichts im Unklaren, wenn er sich dadurch manch braven Sohn des Binnenlandes für die kraftvolle Entwicklung der Kriegsmarine erhoffte. Baron von Zedtwitz besaß zwar eine Yacht, wie viele andere deutsche Yachteigner, konnte selbst aber nicht segeln. Er heuerte eine englische Mannschaft an, denn deutsche Mannschaften gab es kaum. Trotz dieser Lage kündigte Baron von Zedtwitz seinem Master Ben Parker samt englischer Mannschaft

während der Kieler Woche 1895 wegen ungebührlichen Verhaltens. Mit dem Ergebnis, daß er die nächste Regatta von Laboe nach Travemünde mit seiner Yacht "Isolde" nun nicht mehr mitsegeln konnte.

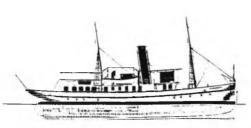
Die Geldpreise zeigten ihre Wirkung. Mehrere Yachten wurden neu gebaut, darunter zwei aus Aluminium. Den Hohenzollernextrapreis wollte auch Herr B. Arons vom Verein Seglerhaus am Wannsee gewinnen. Er ließ sich seine neue Yacht von dem damals noch unbekannten Max Oertz zeichnen. Noch rechtzeitig zur Kanaleröffnungsfeier und Kieler Woche wurde die Aluminiumvacht "Luna" auf der Rostocker Neptunwerft fertiggestellt. Bei leichter Brise lief das Boot sehr gut und lag leicht auf dem Ruder. Die gelieferten Segel vom Segelmacher Evert aus Rostock mußten nur noch wenig getrimmt werden. Über Wasser war die Yacht weiß angemalt, das Unterwasserschiff zeigte aber das blanke, zu dieser Zeit ungewöhnliche Schiffbaumaterial Aluminium.

Die denkwürdige Seeregatta. Fünf Minuten nach 10 Uhr starteten am 24. Juni 1895 die großen Yachten, wie "Meteor", "Varuna" und "Viking" zur Seeregatta des KYC. In langer Linie segelten die von 40 bis über 70 Segeleinheiten vermessenen Yachten über die Startlinie vor dem Friedrichsorter Leuchtturm mit Backstagswind zum Feuerschiff. Was für die Großen vielleicht noch ein Vergnügen war, wurde für die kleinen dichtgerefften Boote harte und nasse Arbeit. In Böen briste es bis auf 18 m/sec auf. Und so waren Schäden nicht nur auf dem Wasser zu verzeichnen. in der Holtenauer Straße wurden einige höhergelegene Buden vom Sturm umgeworfen. Die Segler in den Klassen I bis III hatten 24 Seemeilen zu segeln. Es ging von der Startlinie um das Stollergrund-Feuerschiff und um die nördliche, westliche, südliche Stollergrundboje, welche sämtlich an Backbord zu lassen waren, zurück um die Heulboje, welche an Steuerbord zu lassen war, zur Ziellinie. Die Bahnlängen der kleinen Klassen (IV bis VII) waren gestaffelt und um bis zu 13 Seemeilen kürzer.

Wettsegeln um jeden Preis. Die für damalige Zeit modernen Yachten hämmerten mit ihren langen Überhängen auf den Wellen, daß die Gischt die Boote völlig eindeckte. Die scharfgeschnittenen Vorschiffe tauchten manchmal bis zum Mast in die Wellen ein. Der Stollergrund war damals und ist heute kein angenehmes Revier wenn es stark aus Westnordwest weht.

Kaisers Yacht "Vineta" zum Ziel gesegelt. Ganze Kupferplatten wurden vom Bug gerissen und hingen mit der Kalfaterung in Fetzen am Rumpf. Mit

Kieler Woche. Kaiserlicher Yacht-Club.



DS Schaarhörn

Gur die Berren Clubmitglieder und beren Damen, sowie bie Angehörigen der fremden, mitsegelnden Herren siegt zu der Regatta am 24. Juni ein Acgleitdampfer von 9 Uhr ab, sür die Regatta am 25. Juni von 7 Uhr ab an der Brücke der Marine. Akademie. Beim Besteigen des Dampsers sind die Mitgliedstarten vorzuzeigen. Absahrt pünktlich um 91/4 bezw. 71/4 Uhr. Um 25. Juni tehrt der Begleitdampser nicht nach Riel zuruck, sondern sandet die Mitjahrenden Abends in Edernforde, Unfunit bafelbit unbestimmt.

Das Programmbejt für sämmtliche Regatten ist vom 22. Juni ab jum Preife von 1,50 M bei Boffuwelier Hansen am Schlofigarten, bei Lipsius & Tischer in ber Faldflrage, im Hotel Bellevue und fpater an Bord

des Begleitdampfers zu haben.

Beim Portier der Marine-Academie tonnen bie Berren Glubmitglieber für ihre Perjon je ein Brogrammhejt jum Preise von 1,60 M. entgegennehmen.

Die Preisvertheilung sür die Regatten am 23. und 24. Juni sindet am Montag, den 24. Juni, Abends 7 Uhr, im Bestibule der Marine: Afademie statt. Nach derselben Gesenschaftsabend.

Um Dieustag, den 25. Juni, nach ber Regatta gefellige Bus sammenkunft ber baran betheiligten Berren im Marien Conifenbade



Bur feier der Eröffnung des Nord:Offee:Kanals



erpediren wir die raumlich prachtvoll eingerichteten Stettiner abemic. Paffagier: Salondampfer

..Kronprinz Friedrich Wilhelm" und "Freya",

und zwar am 20., 21. u. 22. Juni, täglich vom Gifenbahndamm.

Fuhrpreis 16. 20,— pro Tag, 16. 50,— für alle 3 Tage,

und find Sahrfarten Gijenbahnbamm Dr. 3 gu haben, mofelbft auch nähere Mustuuft ertheilt wird.

Die Absahrten der Dampser "Freia" und "Aronprinz Friedrich Wilhelm" zu den Kanal-Feierlichfeiten sinden vom Gifenbahndamm, Schleppftelle Nr. 1, aus, wie jolgt ftatt:

Donnerstag, den 20. Junis

10 Uhr Borm. Abfahrt zur Flotten Besichtigung, Tour in Sce, Empfang der Ranal Schiffe und Defilir Rour.

9 Uhr Abbs. Abfahrt jum Feuerwert u. Hafenbeleuchtung. Freitag, den 21. Juni:

10 Ithr Borm. Abjahrt zur Schlußsteinlegung und Flottenparabe.

Sonnabend, den 22. Juni:

6 Uhr Borni. Abfahrt jum Floitenmanover.

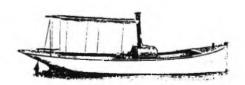
Paulsen & Ivers.

NB. Kinder unter 10 Jahren gahlen halben Fahrpreis. **D. O.**

26. Juni, veranstaltet bas Manover-Geschwaber entorfo, moran fich die Boote ber anwesenden venn fie vorher eine biesbezügliche Melbung im n 22. Juni abgegeben haben. Abfahrt ber rlicke um 71/2 Uhr Abends. Nach bem Rorso

ng für bie Regatta am 27. Juni wird am Gartenfaale ber Marine-Alabemie vorgenommen. atend bes Raiferlichen Dacht Clubs.

Der Vorstand.



Dampfbarkaffe 6.5 m 4 P.S.

den Lecks und den gebrochenen Decksbalken konnte sie an den weiteren Wettfahrten nicht mehr teilnehmen.

"Luna", die Aluminiumyacht, sollte an diesem Tag auf ihrem Jungfernrennen die 8 000 Goldmark des

Kaisers ersegeln. Die Crew war aber noch nicht vertraut mit dem neuen Boot. Als es beim Feuerschiff vor Kiel vom Raumschotskurs hart an den Wind gehen sollte, trug das Boot zuviel Segel. Das Patentreff versagte! Die Yacht war nicht an

den Wind zu bekommen und driftete weiter auf die Ostsee hinaus. Trotzdem kam die neue Yacht des Herrn B. Arons aus Berlin als drittes Boot in der Klasse IIIb durchs Ziel. Leutnant zur See Persius mit der Yacht "Finesse" (Klasse IIIb), ihm fiel auch noch ein Mann über Bord, segelte hinter Fred Olsen aus Norwegen durchs Ziel. Fred Olsen steuerte seinen von Colin Archer in traditioneller Bootsbaukunst gebauten Spitzgatter "Storegut" auf den ersten Platz. Schon vor dieser Regatta fand die "Storegut" einige Anerkennung in Kiel. Major Gresser ließ sich nämlich schon 1892 von Colin Archer seine Yacht "Hela" in Larvik bauen. Er wollte, mit Rücksicht auf seine Familie, wie er Colin Archer schrieb, eine sichere, stabile und schnelle Yacht haben.

Sicher und wohlbehalten kamen nicht alle Yachten und Boote wieder in den schützenden Hafen. Prinz Heinrich wollte nicht eher aufgeben, als bis er keine Segel mehr setzen konnte. Der Mast seiner "Gudruda" brach und ging über Bord. Die beiden Yachten "Ran" und "Kamerad" konnten erst in der Hohwachter Bucht und in Heiligenhafen wieder Land gewinnen und strandeten dort.



Siegerehrung. Am Abend verlas im Vestibül der Marine-Akademie Geh. Reg.-Rat. Professor Busley die Gewinner und Kaiser Wilhelm II. überreichte in huldvoller Weise die silbernen Becher, Humpen und Pokale, wie die Kieler Neuesten Nachrichten berichteten.

Die meisten Geldpreise konnte der Kaiser allerdings einsparen, denn kaum eines von den erhofften deutschen Booten gelangte als erstes durchs Ziel.

"Es war insgesamt viel zu viel Wind und See für kleine zarte Boote, wie es die deutschen meist sind, dagegen waren die nordischen Boote recht gut, die mit Rücksicht auf Segeln im bewegten Wasser erbaut sind, und es wäre wohl besser gewesen, wenn man die kleinen Yachten überhaupt nicht hinausgeschickt hätte", schrieb der Redakteur G. Belitz vom WASSERSPORT. In letzter Minute wurde wegen des Sturms die

Regatta nach Eckernförde abgesagt, dafür traf

man sich dann bei einem geselligen Bierabend in der Marine-Akademie.

100 Jahre Nord-Ostsee-Kanal

Wie vor einhundert Jahren trafen sich nun im Juni wieder Adel und Prominenz zu einem Jubiläumskorso auf dem Nord-Ostsee-Kanal, Pünktlich zu den Feierlichkeiten hievte die Kanalverwaltung die in der Levensauer Hochbrücke versteckten Kaiseradler heraus und stellte sie jüngst, als Geschenk an die Kieler, in Holtenau auf die Schleuse. "Wir sind sehr glücklich, daß uns Angehörige des Hauses Hohenzollern die Ehre geben, die nachempfundene Kanaleröffnung in Brunsbüttel vorzunehmen", sagte der Sprecher des Lenkungsausschusses Brunsbütteler Kanalgeburtstag, Reinhard Werner. Und so erwartete man die Königlichen Hoheiten Prinz Christian-Sigismund von Preußen, Dr. Prinz Friedrich Wilhelm von Preußen, Prinz Georg Friedrich von Preußen und Prinz Michael von Preußen auf der Bark Alexander von Humboldt zur historischen Banddurchschneidung. Doch es kamen nur zwei von ihnen. Rund 40 Schiffe, von der Staatsyacht bis zum Kriegsschiff, von der "Gorch Fock" bis zum Dampfschlepper, formierten sich dann am 20. Juni zu einem denkwürdigen Korso.

Aber warum nur wird heute soviel Wert auf die Teilnahme der Preußischen Prinzen gelegt? Und wen bloß sollen die geschenkten Kaiseradler erfreuen?

Übrigens: das Holz der Aussichtstribünen wurde anschließend für den Bau weiterverwendet. Die Wulff'sche Scheune in Laboe beispielsweise wurde mit diesem Holz gebaut und gerade erst vor kurzem abgerissen.

Quellen:

- WASSERSPORT vom 20. Juni 1895, No. 25, Fachzeitschrift für Rudern, Segeln und verwandte Sportzweige
- KIELER NEUESTE NACHRICHTEN vom 20. Juni 1895, No. 141
- Mitteilungen der Gesellschaft zur Kieler Stadtgeschichte, 1966 Heft 1/2, Jugendjahre in Kiel 1886-1902, von Günther Loewe
- Mitteilungen der Gesellschaft zur Kieler Stadtgeschichte, 1967 Heft 3/4, Hinter den Kulissen der Kieler Woche, von Käthe Bruns BATBYGGEREN COLIN ARCHER von Tor B. Sannes, Norsk Maritimt Forlag

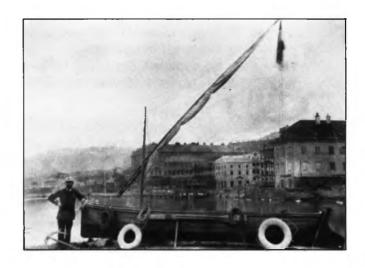
Uwe Sturm Ellernbrook 24345 Laboe/Stein Tel. 04343 / 7014

Der Kapitän vom Traunsee

Am 28. Jänner 1928 um sechs Uhr früh nach kurzem Leiden - er hatte sich seit acht Tagen nicht wohlgefühlt und über Herzschmerzen geklagt - entschlief Johann Kagerer in Gmunden am Traunsee, Schiffslände Nr. 4, im 81. Lebensjahr. Er war für den Traunsee, 70 Kilometer östlich von Salzburg am Beginn des Salzkammergutes, eine interessante und geehrte Persönlichkeit und ist bis heute nicht vergessen.

Sein Lebenslauf stand mit der Entwicklung der Traunseeschiffahrt in enger Verbindung. Als die Salzschiffahrt noch hoch in der Blüte stand (vor gut 100 Jahren), führte Kapitän Kagerer seine Schiffe auf der damals noch von Schleusen unbehinderten Traun hinab bis zur Donau, ja sogar bis ins Schwarze Meer. Wie kein anderer kannte er den Flußlauf der Traun und die hydrostatischen Verhältnisse des Traunsees. Die auf seiner Schiffswerft in Weyer unter seiner Leitung erbauten Schiffe, die sogenannten "Trauner", waren wegen ihrer soliden Bauart bekannt und fanden Absatz bis in die fernsten Länder. Er war ein weitgereister Mann; ein paarmal hatte er Rom besucht, kannte Holland und war nach London gekommen. Als gläubiger Mensch unternahm er zweimal eine Pilgerfahrt nach Palästina.





Johann Kagerer war auch ein überaus mutiger Mann. Er hatte nicht nur kostbare Güter den Fluten entrissen, sondern auch eine große Zahl Menschen - es sind derer zwölf oder 13 - mit größtem Wagemut vor dem Tod des Ertrinkens gerettet und wurde hierfür vom Kaiser mit dem "Silbernen Verdienstkreuz mit Krone" ausgezeichnet. Als großzügiger Gönner für viele Vereine schenkte er zum Beispiel dem katholischen Gesellenverein in Gmunden aus Anlaß des Kaiserjubiläums am 2. Dezember 1898 ein Ruder- und ein Segelboot mit Lateinerrigg, das nach Genehmigung seiner Durchlaucht auf dessen Namen "Franz Josef I." getauft wurde. Kagerer selbst war Eigner eines wunderschönen Kutters, der "Santa Maria III", im Volksmund "der Kagererkutter" genannt, dessen Linien an englische Vorbilder erinnern. Es wäre zweifellos eine große Attraktion, auch aus kulturhistorischer Sicht, könnte eines der beiden Schiffe als Nachbau wieder über die Wellen des Traunsees segeln, vor den steil aufragenden Bergen: dem Traunstein, der Schlafenden Griechin und dem Toten Gebirge, dessen Schnee noch lange in den Frühling hineinleuchtet.

Quellen: Gmundner Wochenblatt vom 6.12.1898 und vom 28.1.1928

Wick Wimberger Cumberlandpark 39 A-4810 Gmunden / Oberösterreich

Fotos: Kammerhofmuseum der Stadt Gmunden am Traunsee



Gemeinsame Sicherheitskommission für historische Wasserfahrzeuge

GSHW

GSHW - Postfach 70 13 46 - 22013 Hamburg

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

Richtlinie für Traditionsschiffe auf dem neuesten Stand

Die "Richtlinien im Sinne de § 6 der Schiffssicherheitsverordnung zur Verbesserung der Sicherheit von Traditionsschiffen" sind 1992 in Kraft getreten. Bei ihrer Inkraftsetzung war vereinbart worden, nach 2 Saisons Erfahrungen auszutauschen und soweit erforderlich den Inhalt der Richtlinien anzupassen. In der Richtlinie heißt es dazu:

Die Richtlinien werden von einer Sicherheitskommission, die sich aus Vertretern des Bundesverkehrsministeriums, der Seeberufsgenossenschaft der beiden Küstendirektionen und der Gemeinsamen Sicherheit GSHW zusammensetzt, fortentwickelt und dem jeweiligen Stand der Technik angepaßt.

Eine Änderung der Richtlinien ist also nur in Zusammenarbeit mit der GSHW möglich

Die vereinbarte Überprüfung der Richtlinie wurde im Herbst 1994 vom Bundesverkehrsministerium eingeleitet . Alle Mitglieder der Kommission, also auch die Seeberufsgenossenschaft, die beiden Küstendirektionen und die GSHW haben Vorschläge eingebracht. Anfang März diesen Jahres konnte beim Bundesverkehrsministerium in Bonn der Schlußstrich unter die Überprüfung und Anpassung der Richtlinien gezogen werden. Die Zusammenarbeit der beteiligten Gremien war offen, vertrauensvoll und konstruktiv der Sache verpflichtet.

Es würde diesen Rahmen sprengen, alle Änderungen aufzuführen. Vielfach handelte es sich um Klarstellungen oder um notwendige redaktionelle Änderungen. Es haben sich aber auch einige Veränderungen und Erweiterungen ergeben, die von Bedeutung sind. Sie sollen kurz vorgestellt werden.

Die Vorschriften zur Seetüchtigkeit wurden um 3 Punkte ergänzt:

- Das Fahrzeug muß einen hinreichenden Freibord aufweisen. Grundsätzlich sollte der Freibord mindestens 5 v.H. der Schiffsbreite bzw. nicht weniger als 0,20 m betragen
- 2. Ausreichende Stabilität muß während der ganzen Reise bei vorhandenem Freibord und wechselnden Wetterlagen gewährleistet sein.
- 3. Die Festigkeit des Schiffskörpers muß den Anforderungen des vorgesehenen Einsatzes und des Fahrgebietes genügen.

Die Festlegung eines Maßes für den Freibord erfolgte so, daß Abweichungen in begründeten Ausnahmefällen möglich sind. Damit wurde vor allem dem Umstand Rechnung getragen, daß für historische Fahrzeuge möglicherweise geringere Anforderung galten, als sie in Fahrt gesetzt wurden. In einem solchem Falle könnte es hilfreich sein, Fachleute zur Begründung einer Ausnahme zuzuziehen.

Die Aussagen zu Stabilität und Festigkeit bedürfen keines besonderen Kommentars. Sie beschreiben die Anforderung an eine gute Seemannschaft. Auf das Merkblatt "Stabilität" der GSHW wird in diesem Zusammenhang verwiesen. Das Merkblatt enthält alle Hinweise, wie mit guter Seemannschaft im Schiffsbetrieb die Stabilität des Fahrzeuges erhalten wird.

In ihrer ursprünglichen Fassung sah die Richtlinie einen Notfallplan, einen Brandschutzplan und einen Verschlußplan vor. In der Praxis wurde bereits auf vielen Fahrzeugen ein einheitlicher Sicherheitsplan vorgehalten und durch eine Sicherheitsrolle ergänzt. Eine entsprechende Empfehlung enthielt das Merkblatt Sicherheitsplan / Sicherheitsdrolle der GSHW. Auf Anregung der GSHW ist diese Systematik in diese Richtlinie übernommen worden. Dabei erfolgte gleichzeitig eine Anpassung an den neuesten Standard in der Seeschiffahrt. Die Vorschrift lautet jetzt:

Sicherheitsplan und Sicherheitsrolle

Auf Fahrzeugen der Gruppe A - C sind ein Sicherheitsplan und eine Sicherheitsrolle vorzuhalten. Der Sicherheitsplan soll DIN 87 903 entsprechen. Vorhandene Brandschutzpläne sollen bis zum 30. Juni 1998 durch den neuen Sicherheitsplan ersetzt werden. Die Sicherheitsrolle soll für jede verantwortliche Person an Bord verständliche Anweisungen enthalten, die bei drohendem Untergang des Fahrzeuges und im Brandfall zu befolgen sind. Die Sicherheitsrolle ist vor Fahrtantritt zu erstellen und an deutlich sichtbarer Stelle auszuhängen.

Die übrigen an Bord befindlichen Personen müssen in geeigneter Weise vor Fahrtantritt unterrichtet werden über:

- die Art der Alarmierung im Notfall,
- die Sammelplätze,
- die im Notfall zu treffenden unerläßlichen Maßnahmen
- das Anlegen von Rettungswesten.

Bei der Sicherheitsausrüstung wurde auf Anregung der GSHW der Intervall zur Überprüfung von Rettungsflößen für den Fall verlängert, daß Tradiditonsschiffe im Winter aufliegen. Das kommt übwerwiegend vor. Entsprechend heißt es jetzt:

Die Überprüfung der Flöße kann alle 17 Monate erfolgen, wenn das Fahrzeug nicht ganzjährig betrieben wird und die Flöße in der übrigen Zeit sachgemäß in wettergeschützten Räumen gelagert werden.

Sehr umfangreich sind die Änderungen im Abschnitt Funk- und Navigationsausrüstung. Hier kommt auch für Traditionsschiffe allmählich die Einführung des neuen Funk- und Sicherheitssystem GMDSS (Global Maritim Distress and Safety System) zum Tragen. Die Vorschrift wurde wie folgt geändert:

Nummer 7 Funk- und Navigationsausrüstung

3. ein UKW-Handsprechfunkgerät mit mindestens Kanal 16 und einem weiterem Kanal auf Fahrzeugen der Gruppen B und C; auf Fahrzeugen der Gruppe A wird spätestens am 1. Februar 1997; Fahrzeugen der Gruppe A wird empfohlen, sich bereits vorher damit auszurüsten.

Handsprechfunkgeräte sollen die Kommunikation mit den Insassen von Rettungsflößen ermöglichen. Es dürfen nur Geräte verwendet werden, die von der Deutschen Telekom zugelassen sind.

5. ein NAVTEX-Empfänger für die Aufnahme von Wetter- und Warmnachrichten auf Fahrzeugen, die in Seegebieten eingesetzt werden, in denen derartige Nachrichten nicht über Sprechfunk empfangen werden können.

Der Empfang von Wetter-/ und Warnnachrichten wird voraussichtlich ab 1999 von Küstenfunkstellen nicht mehr möglich sein. Dann wird der sogenannte Navtex -Empfänger generell eingeführt werden müssen.

6. eine Satelliten-Seenotfunkbake (vorzugsweise Inmarsat-E) auf Fahrzeugen der Gruppe B und C spätestens am 1. Februar 1996, auf Fahrzeugen der Gruppe A, die den Bedeckungsbereich UKW-Küstenfunkstellen verlassen, spätestens am 1. Feburar 1997; Fahrzeugen in den übrigen Gebieten wird empfohlen, sich ebenfalls damit auszurüsten.

Satelliten-Seenotfunkbaken erhöhen die Chancen für eine erfolgreiche Rettung aus Seenot sehr. Die Signale der Baken, vor allem der des Typs Emar Sat-E, werden zuverlässig in besonderen Rettungszentren (RCC-Rescue Center) aufgenommen. Als eine solche Rettungseinsatzzentrale fungiert in Deutschland die Einsatzzentrale der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger in Bremen. Diese Zentrale nimmt weltweit Notrufe auf. Die Leitzentralen koordinieren untereinander die Einleitung von Rettungsmaßnahmen.

7. ein Radartransponder auf Fahrzeugen der Gruppe B und C spätestens am 1. Februar 1996, auf Fahrzeugen der Gruppe A, die den Bedeckungsbereich UKW-Küstenfunkstellen verlassen spätestens am 1. Feburar 1997; Fahrzeugen in den übrigen Gebieten wird empfohlen, sich ebenfalls damit auszurüsten.

Der Radartransponder erhöht erheblich die Chancen, ein Fahrzeug in Seenot auch ohne große Suchaktionen aufzufinden.

Nach Ziffer 16 folgt nun der Hinweis:

Ausrüstungen mit Funkgeräten und funktechnischen Rettungsmitteln zur Teilnahme am welweiten Seenot- und sicherheitsfunksystem (GMDSS)

Ab 1. Februar 1999 müssen grundsätzlich alle Schiffen mit Funkgeräten und funktechnischen Rettungsmitteln entsprechend den einschlägigen Vorschriften der Schiffssicherheitsverordnung ausgerüstet sein. Es muß damit gerechnet werden, daß ab diesem Zeitpunkt mit Küstenfunkstellen und Fahrzeugen der Berufschiffahrt nur noch mittels GMDSS-Geräten Funkkontakt hergestellt werden kann. Es wird empfohlen, die Tradidionsschiffe schon jetzt so auszurüsten, daß eine Teilnahme am GMDSS möglich ist und die damit verbundenen Erhöhung der Sicherheit genutzt werden kann. Hierzu wird ergänzend auf die Ausrüstungsempfehlungen für die Sportschiffahrt in der Informationsbroschüre "Sicherheit im See- und Küstenbereich", herausgegeben vom Bundesamt sür Seeschiffahrt und Hydrographie, verwiesen.

Es ist darauf hinzuweisen , daß die Inhaber bisheriger Seefunksprechzeugnisse die neuen Geräte im Rahmen des GMDSS nicht mehr bedienen dürfen. Für die Bedienung muß ein neues Sprechfunkzeugnis erworben werden. Die Seefahrtsschulen bieten dazu Lehrgänge an.

Auch für den Abschnitt Brandschutz haben sich einige Änderungen ergeben.

Für die Fahrzeuggruppen B und C wurde unter Ziffer 10.4 (Feueriöschschläuche und Strahlrohre) der 6. Satz neu gefaßt:

Für jeden nach Nummer 10.3 ermittelten Anschlußstutzen soll ein Feuerlöschschlauch mit Strahlrohr und Kupplungsschlüssel mitgeführt werden; ein Reserveschlauch soll zusätzlich vorgehalten werden.

Diese Neufassung schafft Klarheit über die tatsächlich erforderliche Zahl von Feuerlöschschäuchen.

Eine Änderung in Ziffer 11.1 erleichtert zukünftig auf Fahrzeugen der Gruppe B den Einbau von Feuermelde- oder Rauchmeldeanlagen. Wo keine Kommandobrücke im klassischem Sinne vorhanden ist, kann zukünftig der Alarmgeber an zentraler Stelle eingebaut werden. Die Vorschrift heißt jetzt:

11. Feuermeldeanlagen und Generalalarm

11.1 Es sollen nur Feuermeldeanlagen oder Raumeldeanlagen einschließlich ihre Einzelbauteile eingebaut sein, die für den Seebetrieb geeignet sind. Auf der Brücke oder an derer zentraler Stelle und im Hauptmaschinenraum soll ein Alarmgeber eingebaut sein, der ein optisches und akustisches Warnsignal gibt.

Die Vorschift für die Gruppe A (keine Anlagen) und C sind unverändert geblieben. Eine kleine Ergänzung hat sich schließlich für die Besetzung von Traditionsschiffen ergeben.

Der Fußnote 4 wird eine neue Fußnote 5 angefügt:

5. Bei Fahrzeugen, die Verholtöms oder Besichtigungsfahrten bis zu einer Dauer von höchstens 10 Stunden durchführen, kann die nautische und / oder technische Besetzung um je eine Person verringert werden.

Mit diesen Änderungen wird für die Traditionsschiffe in mancherlei Hinsicht Klarstellung erreicht, lassen sich Sicherheitsausrüstung und Brandschutzeinrichtung für den Betrieb auf Traditionsschiffen pragmatischer handhaben und wird eine flexible Anpassung an neuere Entwicklungen erreicht.

Insgesamt sind sich alle Beteiligten einig, daß mit der Schaffung der Richtlinien für Traditionsschiffe das richtige Instrument geschaffen wurde, Es hat sich in den ersten Betriebsjahren sehr bewährt. Dabei ist aber zu beachten, daß die Richtlinien für Traditionsschiffe nationales Recht sind. Unsere Nachbarländer können dieses Recht anerkennen, sie sind dazu aber nicht verpflichtet. Gleiches gilt natürlich für nationale Sicherheitsvorschriften die für Traditionsschiffe in unseren Nachbarländern geschaffen werden. Hier zeichnet sich ab, daß eine europäische Verständigung sehr sinnvoll sein kann.

Jan Fock

Mitglieder: Arbeitsgemeinschaft Deutscher Museumshäfen Deutscher Segler-Verband Deutsches Schiffahrtsmuseum, Bremerhaven Clipper D.J.S. e.V. Sail Training Association Germany Eisbrecher "Stettin" e.V. Dampf-Eisbrecher "Wal" e.V. MS "Stadt Kiel" e.V. Salondampfer "Alexandra" e.V.

Segelschiff "Thor Heyerdal" e.V. Segelschulschiff "Großherzogin Elizabeth" e.V. DSST "Alexander von Humboldt" Segelschiff "Fridjof Nansen" e.V. Bildungsschiff Niederelbe e.V. Arbeitsgruppe Besanewer "Wilhelmine von Stade" Initiative für Freizeitpädagogik e.V Windsbraut e.V. Mignon Segelschiffahrt e.V. Segelkarneradschaft Klaus Störtebeker e.V.

Sprecher:

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

Fachausschuß: Bankverbindung:

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

Bücherschapp

Handbuch des Gaffelriggs

John Leather's Standardwerk "Gaff Rig", in deutscher Sprache seinerzeit im Alte Schiffe Verlag Kiel erschienen, war lange Jahre das führende Nachschlagewerk zu diesem Thema. Die neue englische Ausgabe mit dem Titel "The Gaff Rig Handbook" ist vom Autor überarbeitet und mit einem weiteren Kapitel ergänzt worden, das Fortschritte im Design und moderne Gaffelrigger-Bauten vorstellt.

Die ersten sechs Kapitel befassen sich auf 60 Seiten ausschließlich mit dem Gaffelrigg: seinen Masten und Spieren, dem stehenden und laufenden Gut und den verschiedenen Segeln. Auf weiteren 155 Seiten beschreibt Leather die Entwicklungsgeschichte und unterschiedlichen konstruktiven Lösungen der einzelnen

Schiffstypen, angefangen beim Catboot über Sloop und Cutter bis zu Yawl, Ketch und Schooner. Allgemeine Aussagen erläutert er anhand zahlreicher Beispiele aus Großbritannien, Nordamerika. Dänemark und Frankreich. Hier werden insbesondere Arbeitsboote aus Fischerei, Lotswesen und Frachtfahrt unterschieden.

Das großformatige Paperback (216 x 278 mm) hebt vor allem die zahlreichen Fotos, Risse und Detailzeichnungen ihrer Bedeutung entsprechend "The Gaff Rig Handbook" herausgegeben von Waterside Publications Ltd., die auch das Traditionsmagazin "The Boatman" produzieren. Es ist über Fachbuchhandlungen zu beziehen oder (für 19.95 Pfund Versandkosten) direkt Waterside von Publications Ltd., PO Box 1992, Falmouth, Cornwall TR11 3RU, Tel. (von Deutschland) 0044 - 1326 - 37 57 57, Fax - 37 85 51. MK

Gibst du mir, nehmich dir



LOTSENKUTTER, SPITZGATT

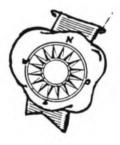
10,5 m (14 m) x 3,5 m, Bj. 1929, als Gaffelketsch getakelt und mit einem ca. 20-PS-Glühkopfmotor ausgestattet, braucht dringend Pflege.

Leider konnten wir uns als Eigner in den letzten Jahren wenig um das Boot kümmern, und es sieht so aus, als ob das vorerst auch so bleibt.

Wir möchten uns von unserem Kutter aber nicht trennen und suchen deshalb jemanden, der das Boot in seine Obhut nimmt.

Gesucht wird ein MENSCH, der Zeit und Idealismus mitbringt, um das Boot traditionsgerecht wieder flott zu machen, es dann zu pflegen und zu segeln.

Alle anfallenden Kosten übernehmen wir, außer Deinem eingebrachten Zeitaufwand. Dafür steht Dir der Kutter aber fast das ganze Jahr zur Verfügung (außer vielleicht 2 - 3 Wochen). Aber alles weitere persönlich. Tel. 0586 / 2 86 68



MANILASEIL d = 18 mm in 1200 ft. Coils, universell verwendbar, das Originalseil für Traditionsschiffe! DM 1,50 / Meter, komplette Coils für DM 400.

Ralph Peter Metz, Immelscheid 1, 58566 Kierspe, Tel. 02359 / 1316

MOTOR aus der RUTH von Breiholz:

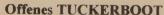
Jastram-Motor Typ KRG 4, Bj. 1960, ca. 80 PS bei ca. 5500 U/min, Reintjes-Wendegetriebe mit Welle, Stevenrohr und Schraube. Einzeln oder en bloc zu verkaufen. Bitte melden bei:

Wolfgang Schulz, Hauptstr. 103, 24797 Breiholz, Tel. 04332 / 1371, Fax 04332 / 9357

Gibst du mir, nehmich dir

BOOTE FÜR LIEBHABER:

- Original Hamburger Wander-Kanadier Spruce mit Eschespanten, Leinenbespannung, 5,10 x 1,15 m,
- Zweier-Wanderkajak, Eiche geklinkert, Nixe-Bootswerft Potsdam 1925; 5,25 x 0,80 m. Beide Boote in gutem Zustand, Preis ist Verhandlungssache. Gudrun + Fritz Schleif, Guderhandviertel Tel. 04142 / 2116



- · 4,6 x 1,9 x 0,4 m
- · Gewicht ca. 1 t
- · GFK-Rumpf
- · Teak- und Mahagoni-Ausbau
- · 14 PS Volvo-Inborder
- · ca. 8 qm Gaffelsegel
- · alternativ DHI-Beleuchtg.-Mast.
- · Klapp-Persenning.

Es handelt sich um eine exklusive Bootsbauerarbeit. Stabdeck auf dem Vorschiff. Das Boot ist ganz neu aufgearbeitet - eine Augenweide. Für Schnellentschlossene:

DM 16.400

Tel. 04103 / 8 54 52

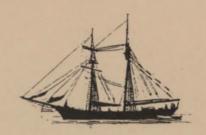
KLEINER SEGELKUTTER, Eiche/Mahagoni, grundüberholt, L 700, B 240, T 80 cm, 25 PS Volvo Penta Diesel, Verbrauch 1,5 bis 2 l pro Std., Schlafmöglichkeit für 3 bis 4 Personen, inkl. Slipwagen und evtl. Liegeplatz, Preis VB. Weitere Informationen:

Heinz Rascher, Tel. 040 / 390 31 13

BLUME ist zu verkaufen. Haseldorfer Giekewer von Jacobs (Bj. 1919), ca. 10,50 (13,50) x 3,10 x 0,9 m, 64 qm, 12 t. Deutz 36 PS. Sehr gut restauriert und ausgerüstet. Handlich, gut segelnd, wird mir aber zum Einhandsegeln jetzt doch zu groß. Liegt an Land in Gauensiek. Müßte ca. 130.000 DM wert sein.

Michael Woernle, Tel. 05031 / 7 32 70 abends





Für die weitere Restaurierung der GERTRUD, Museumshafen Oldenburg, suchen wir folgende gebrauchte / neue Teile günstig zu kaufen, evtl. auch zu tauschen:

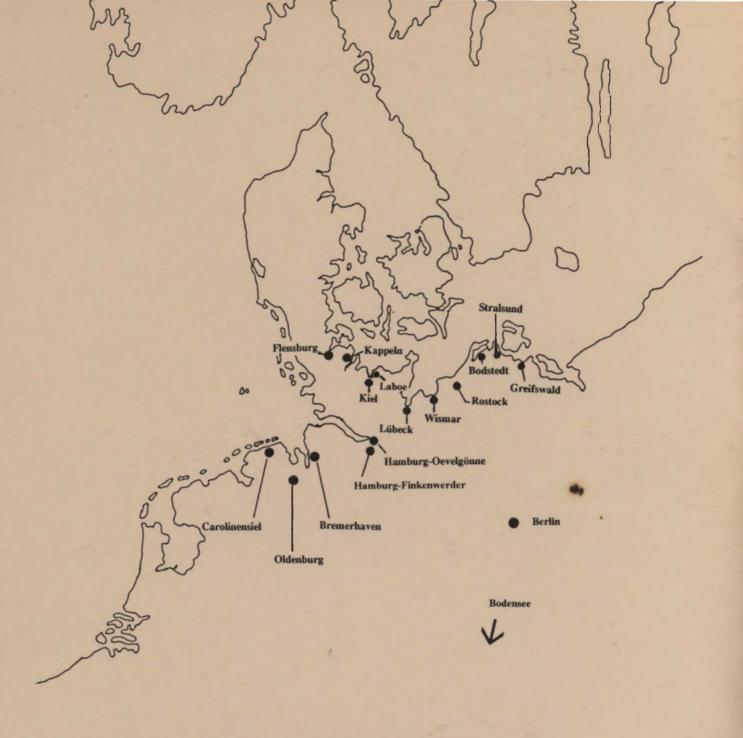
- · Bootsbausperrholz 6 22 mm
- · Schallschutzmatten
- · 2 Schwertwinschen
- · 2 Schwerter ca. 5,00 m Länge
- · 1 Mast & Rigg (Mastlänge 18 20 m)
- · Segel (Groß, Klüver & Fock)
- · 1 Fallwinsch
- · 2 Bulleyes ca. 25 cm Durchmesser
- · 1 Patentanker ca. 50 80 kg
- · 1 Beiboot mit Außenbordmotor
- 1 Echolot
- · 1 Kompaß (zum Kompensieren)
- · 1 gutes Marinefernglas
- · 1 UKW-Funkanlage mit Antenne

Wir haben abzugeben:

- · Ersatzteilmotor Jastram KRW 4, Bj. 1952, defekt
- Mercedes Dieselmotor (190 D marinisiert) mit Generator, defekt
- · 2 Patentanker ca. 150 200 kg
- · 1 Wassertank ca. 850 l, Kunststoff, neuwertig
- · div. große V4A-Gewindeschrauben M 12 M 16, neu
- 1 großes Getriebe Reintjes 1:2 für einen 200-PS-Motor und eine Welle von 80-100 mm, normal gebraucht.

Peter Vöge, 26135 Oldenburg, Am Wendehafen7, Tel. 0441 / 1 63 34 oder 2 60 55, Fax 0441 / 1 40 88

PAUL (Stöhlker-Werft), Nordischer Kahn mit Bünn, ist zu verkaufen. Bj. 1984, solide Eiche, Luggersegel, L 5,50; B 2,00; Tg. 0,30 m. Liegeplatz Museumshafen Oevelgönne. Trailer und Außenborder ebenfalls vorhanden. Preis VB. Brigitte Baatz, Tel. 040 / 724 43 88



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.) Andreas Klisch, Annental 1c, 27243 Prinzhöfte, T. 04244-7253 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.)