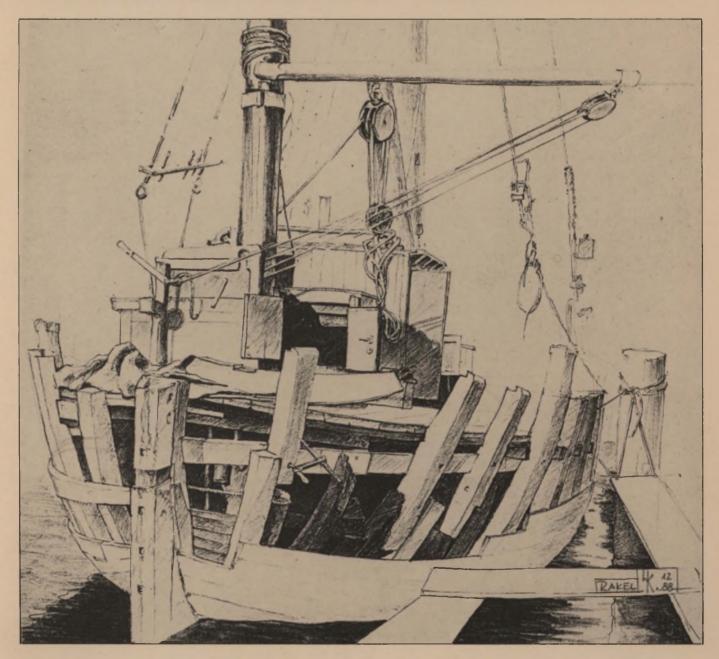


PIEKFALL

Mitteilungsblatt für die Freunde des Gaffelriggs № **58**



SCHIFFE IN FAHRT: KONZEPTE DER MUSEUMSHÄFEN ERSTE TERMINE FÜR 1996

DREIMAST-GAFFELSCHONER VON FRIEDRICHSTADT

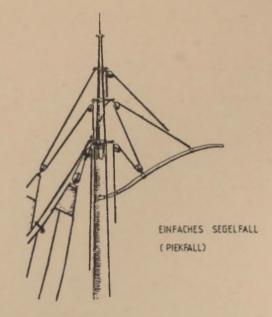
SONDERTEIL: BÜCHERSCHAPP



Mitteilungsblatt der "Freunde des Gaffelriggs"

IMPRESSUM

POSTANSCHRIFT: Monika Kludas Burmesterstr. 16 22305 Hamburg



FREUNDE DES GAFFELRIGGS

Die Vereinigung "Freunde des Gaffelriggs" wurde 1973 ins Leben gerufen. Sie ist ein lockerer Zusammenschluß von Eignern, Seglern und Sympathisanten traditionell geriggter Segelschiffe aller Größen. Sie ist kein eingetragener Verein, eine formelle Mitgliedschaft, Vorstand, Ausschußsitzungen usw. gibt es nicht.

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

Das PIEKFALL erscheint dreimal im Jahr und berichtet über restaurierte Schiffe, historische Schiffstypen, Umbauten, in- und ausländische Schiffstreffen, Werften, Materialquellen und vieles mehr. Das PIEKFALL lebt von den Beiträgen aus dem Kreise der Freunde des Gaffelriggs. Als Kostenbeitrag werden zur Zeit DM 35,- pro Jahr erhoben. Bei rechtzeitiger Einzahlung werden das PIEKFALL sowie die Einladungen zu den jeweiligen Treffen zugeschickt.

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

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

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

Monika Kludas (Redaktion, verantwortlich)
22305 Hamburg, Burmesterstr. 16, T. 040/2996542
Alexander von Sallwitz (Redaktion)
21635 Jork, Buddenhof 5, T. 04142/3574

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

20251 Hamburg, Winzeldorfer Weg 16, T. 040/487996

Klemens Wanke (Redaktion) 21244 Holm-Seppensen, Rehweg 18a, T. 04187/7437

Hans-Peter Baum (Redaktionsassistenz) 20354 Hamburg, Neuer Wall 34, T. 040/378908-0

Margot Harder (Mitgliederkartei und Kasse) 22587 Hamburg, Elbterrasse 20, T. 040/865336

Bernd Schmiel (Veranstaltungen und Termine) 20249 Hamburg, Hans-Much-Weg 12, T. 040/4807512

Günter Klingbeil (Herbsttreffen) 25348 Glückstadt, Am Hafen 27, T. 04124/4618

Jörgen Bracker (Jahrestreffen)

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

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

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

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

Konstruktionsmerkmale des PIEKFALL

REDAKTIONSSCHLUSS

15.01. für die Ausgabe zum Jahrestreffen15.04. für die Ausgabe zum Saisonbeginn1.09. für die Ausgabe zum Herbsttreffen

TEXTGESTALTUNG

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

ILLUSTRATIONEN

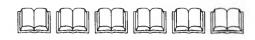
Zeichnungen möglichst als Originale oder als gute Kopien ohne blasse Linien. Originale mit frankiertem Rückumschlag einsenden! Fotos nur als Originale (Rückumschlag) mit gutem Kontrast, Bildformat ab 9x13 cm mit Bildunterschrift auf gesondertem Blatt

Das PIEKFALL wird auf chlorfrei hergesteltem Papier fein gedruckt bei der Druckerei Renate Tribbe, 25436 Moorrege

EINSENDUNGEN BITTE NUR AN DIE POSTANSCHRIFT



Bücherschapp



Sail 95 Bremerhaven

Ein schöner, großformatiger Bildband, wie schon in früheren Jahren, - als Erinnerung für Teilnehmer wie für Sehleute gleichermaßen geeignet. Er dokumentiert allerdings die "Sail Bremerhaven", nicht die sechswöchigen "Cutty Sark Tall Ships Races". Also: Segelschiffe auf der Weser (zum Teil sehr schöne Porträts!), Menschen an Bord und in der Menge an Land, Galionsfiguren, Schnappschüsse. Dazu knappe Texte, locker vom Hocker und unterhaltsam. Das Register am Schluß stammt aus früheren Jahren und sollte wirklich mal überarbeitet werden.

Wolfgang Wiedenmann Sail '95 Bremerhaven, 112 Seiten, 130 Farbfotos, Edition Maritim, Hamburg 1995, 39,80 Mark

Fischerkähne auf dem Kurischen Haff

Der vor dem Zweiten Weltkrieg am Kurischen Haff verbreitete Fischerkahn, allgemein als Keitelkahn bekannt, wurde von Gerhard Timmermann in seiner 1962 veröffentlichten Schrift "Die nordeuropäischen Fischereifahrzeuge" als der "volkstümlich interessanteste Vertreter des Ostseeschiffes" bezeichnet. Nun liegt aus dem Nachlaß des 1986 verstorbenen Werner Jaeger ein umfangreicher Band über diese Fischerkähne vor, herausgegeben von seiner Frau Friedel Jaeger. Werner Jaeger, von Beruf Schiffbauingenieur, hatte bereits 1966 mit seinem Aufsatz über die Helgoländer Sloop im "Logbuch" des Arbeitskreises Historischer Schiffbau e.V. außerordentliche Sachkenntnis auf dem Gebiet der Kleinschiffahrt unter Beweis gestellt.

Die in jahrelanger Forschungsarbeit zusammengetragenen Unterlagen über die Fischerkähne des Kurischen Haffs umfassen 1.000 Seiten und 600 Zeichnungen. Aus diesem in 18 Themenkomplexe unterteilten Material wurden sechs als Kapitel für das Buch herangezogen und von Werner Quurck vom Museum der Deutschen Binnenschiffahrt in Duisburg redaktionell bearbeitet. Die einzelnen Abschnitte beinhalten keine eigentliche thematische Abhandlung, sondern der Text ist mehr eine Erläuterung der vom Verfasser erstellten Zeichnungen. Diese Darstellungsweise hat aber den Vorteil, daß die Leser gleichzeitig mit der Arbeitssystematik Jaegers vertraut werden. Man kann jederzeit wieder den Faden der Dokumentation dort aufnehmen, wo es von Interesse ist.

Der Bauablauf eines Kahnes, die verschiedenen Kahntypen wie Keitel, Kurre und Bredde sowie ihre Entwicklung seit etwa 1875 sind von Werner Jaeger in allen Einzel- und Besonderheiten und unter historischen Gesichtspunkten dargestellt worden. Dabei wird ergänzend über die Wohnorte der Kahnbauer, Berufsbezeichnungen, Lehrlingsausbildung und -arbeiten, jährlichen und täglichen Arbeitsrythmus, Arbeitsmoral, Schriftverkehr, Zeichnungen, Baupläne, Bauauftrag und Auftragsvergabe, Arbeitsteilung (Fischer, Kahnbauer, Schmied) bis hin zur Holzbeschaffung berichtet und noch über vieles andere mehr. Die Fülle von Zeichnungen, Details und Skizzen mit allem Zubehör, von der Werkzeugkiste bis zum Besen und Teerquast, läßt keinen Wunsch mehr offen. Eine solch lückenlose Beschreibung der Takelung der Boote und der Anfertigung der Segel wird man kaum in einer anderen Veröffentlichung finden. Darüber hinaus werden bei der Kahnfischerei benutzten Geräte und deren Herstellung bis zur Konservierung der Netze beschrieben, wobei die wichtigsten Gewährsleute für Jaegers Auskünfte namentlich genannt sind.

Bemerkenswert auch die vielen historischen und in absolut sauberer technischer Qualität gedruckten Fotos der Kähne und verschiedener Arbeiten, die einen anschaulichen Eindruck vom Leben der kurischen Kahnbauer und Fischer vermitteln. Es fehlen auch nicht ein ausführliches Literaturverzeichnis und ein Glossar der verwendeten Fachbegriffe am Schluß des Buches

Mit dieser Dokumentation der Fischerei am Kurischen Haff ist nicht nur ein Kapitel regionaler Schiffahrtsgeschichte geschrieben worden, sondern es sind damit auch auf dem Gebiet der maritimen Volkskunde Maßstäbe gesetzt. Man kann Frau Friedel Jaeger nur dazu beglückwünschen, daß es ihr nach jahrelangen Bemühungen gelungen ist, diese wichtige Arbeit ihres Mannes der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Hermann Ostermann

Werner Jaeger: Fischerkähne auf dem Kurischen Haff Einblick in die Geschichte des Kahnbaus und der Fischerei bis 1945, 431 Seiten, 770 s/w-Fotos und Zeichnungen, Verlag für Regionalgeschichte, Bielefeld 1995, 68 Mark

Unser Strom

Wissenschaftler, die das Talent besitzen, anspruchsvoll und dennoch unterhaltsam und für jedermann verständlich zu schreiben, gehören eher zu den Ausnahmen. Professor Dr. Jörgen Bracker, seit 1976 Direktor des Museums für Hamburgische Geschichte, ist eine solche. Sein Buch "Unser Strom - Hamburg und die Niederelbe von Lauenburg bis Cuxhaven" liefert den Beweis. Darüber hinaus kann Bracker auf ein reiches historisches Wissen und auf einen umfassenden Bestand an Postkarten, vor allem aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg, an anderen Abbildungen sowie an wertvollen See- und Landkarten zurückgreifen. Das Besondere an diesem Buch aber ist, daß der Autor mit seinem Kutter "Fahrewohl" die Unterelbe systematisch abgesegelt und somit alle Orte, deren geschichtliche und wirtschaftliche Entwicklung er beschreibt, von der Wasserseite her erforscht hat

Die heutige Weltstadt Hamburg mit dem größten und umschlagsstärksten deutschen Hafen steht selbstverständlich im Mittelpunkt. Diesen Standortvorteil hatte schon Kaiser Karl IV. (1346 - 1378) erkannt, als er den Hamburgern am 14. Oktober 1359 Hoheitsrechte zuwies: Sie sollten im Elbmündungsbereich und in der Deutschen Bucht Wegelagerei und Piraterie bekämpfen und auf diese Weise den Ausbau des Schiffahrtsund Handelsweges von Böhmen bis zur See absichern. Der junge, in Prag residierende Monarch etablierte zudem an der Unterelbe eine Messe und eigenständigen Markt. Die aufstrebende Stadt sollte Sammelstelle für Frachten für die Schiffahrt stromaufwärts



sein, damit Stapelgüter aus Brügge und London, die Exporte aus Nowgorod und der Schonenhering nach Prag gelangen konnten, das in den Gedankenspielen des Kaisers die Aufgabe eines Binnenumschlagplatzes zu übernehmen hatte. Stromabwärts beförderte die überwiegend kaiserliche, bald aber auch Hamburgische Flotte böhmische Gewerbeerzeugnisse, vor allem aus Silber, nach Hamburg.

Die Hamburger nutzten die sich bietenden neuen wirtschaftlichen Chancen gleichfalls mit Weitsicht. Sehr früh ließen sie das Fahrwasser von Neuwerk vorbei am gefährlichen Scharhörnriff bis zur Einfahrt in ihren Niederhafen mit Holztonnen bezeichnen. Zugleich sorgten sie durch Landerwerbungen an beiden Flußufern und durch Verträge mit Nachbargemeinden und -städten dafür, daß ihre Schiffahrt günstigste Bedingungen erhielt. Bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges wurden die Wasserstraße Unterelbe und die Hamburger Hafenanlagen ständig weiter ausgebaut. Es mehrten sich die Verbindungen zu Städten und kleineren Ortschaften an der Niederelbe und ihren Nebenflüssen, soweit ausreichend geeignete Anlegeplätze zur Verfügung standen. So kam es zu einem regen Warenaustausch zwischen Stadt und Land, zwischen Seeschiffahrt und Binnenverkehr.

Wer heute - im Zeitalter der Großschiffahrt - die beinahe vollständig kanalisierte und erheblich vertiefte Niederelbe befährt, kann die ursprüngliche Vielfalt der einstigen amphibischen Welt kaum mehr nachempfinden. Manche Nebenwasserstraßen sind inzwischen verschlickt oder durch feste Brücken von der Elbe abgeschnitten, für größere Schiffe kaum mehr zugänglich. Hafeneinschnitte, die einstmals die lebendigsten Treffpunkte und Umschlagsplätze an der Elbe bildeten, sind längst hinter Deichen verschwunden, manche Dörfer sogar von den Landkarten gelöscht, weil sie der Industrialisierung an der Unterelbe weichen mußten.

Jörgen Bracker: Unser Strom, Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums Bremerhaven, Band 41, 247 Seiten, sehr reich illustriert, Kabel Verlag, Hamburg 1995, 98 Mark

Der Kurische Reisekahn MARIA

Im Frühjahr 1963 erfuhr Schiffbauingenieur Werner Jaeger von der Existenz des Kurischen Reisekahns "Maria", der als motorisierter Binnenfrachter in Herne lag. Jaeger erkannte sofort die historische Bedeutung der "Maria" und beschäftigte sich in den folgenden zwei Jahren intensiv mit diesem Schiff, nahm die Maße auf und befragte die Eignerin Helene Adomeit nach der Geschichte.

Der Kurische Reisekahn, laut Hans Szymanski auch Kurischer Kahn oder Kurländer genannt, war der typische Haff- und Binnenfrachtsegler Ostpreußens. Da sich in den 60er Jahren kaum jemand für alte, volkstümliche Schiffe interessierte, blieben die Bemühungen Jaegers erfolglos, Möglichkeiten für den Erhalt der "Maria" zu finden, nicht zuletzt deshalb, weil den Museen die Mittel dazu fehlten. Schließlich wurde "Maria" 1971 in Berlin abgewrackt, und auch Jaeger war es nicht mehr vergönnt, die Arbeit an dem zusammengetragenen Material selbst zu beenden, da er 1986 verstarb. Die nun vorliegende Veröffentli-

chung basiert auf dieser Sammlung, die von Martina Will redaktionell aufgearbeitet wurde, ergänzt durch zahlreiche Fotos eines Modells der "Maria" von Werner Quurck. Das Buch enthält Geschichtliches zum Kurischen Reisekahn, ausführliche technische Beschreibungen, ein Kapitel zum Lebenslauf der "Maria", die Dokumentation der Tagebücher und Frachten sowie einen detaillierten Registerund Quellenteil über die Reisekähne insgesamt.

Einige Zeichnungen konnten leider nicht mehr überarbeitet werden und sind deshalb wenig anschaulich. Offen bleibt z.B. auch die Frage nach der Segelfläche und der Ausführung der Seitenschwerter der "Maria". Dennoch ist das Buch, herausgegeben von Frau Friedel Jaeger, qualitativ hervorragend, und es ist damit gelungen, eine Lücke in der Geschichte der Kleinschiffahrt zu schließen. Hermann Ostermann Werner Jaeger: Der Kurische Reisekahn MARIA. Einblicke in die Geschichte eines ostpreußischen Frachtseglers, 400 Seiten, 600 Abbildungen, Verlag für Regionalgeschichte, Bielefeld 1995, 88 Mark

".... von den Gezeiten geprägt"

lautet der Titel eines Videofilms von Helmke und Peter Kaufner. Der Film wurde in dem Gebiet des "Nationalparks Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer" gedreht, in dem wir Segler nicht mehr gerne gesehen sind, das wir aber immer schon als schützenswert angesehen haben. Die Autoren, als Eigner des Ewers "Die Veränderung" und Mitglieder des "Finkenwaerder Gaffelconsortiums" mit maritimen Themen bestens vertraut, haben das Wattenmeer auf's Band gebracht. Von Kieselalgen bis zu Seehunden, von Austernfischern bis zu Brandgänsen, von Wattwürmern bis zu Dwarslöpern reicht das Spektrum der Lebewesen, die in diesem einzigartigen Ökosystem leben. Ebbe und Flut, Wind und Wetter und deren Auswirkungen auf die Landschaft werden deutlich gemacht. - "Das einzig Beständige ist die Veränderung!" ist die Aussage dieses gut gemachten Films.

HanS

Helmke und Peter Kaufner: "... von den Gezeiten geprägt". Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer, ein Videofilm (Dauer ca. 20 min), Edition Cinedesign, im Buchhandel erhältlich, 26 Mark In ähnlicher Aufmachung ist von den gleichen Autoren erschienen: "... zwischen Küste und Meer". Vögel im Nationalpark Hamburgisches Wattenmeer, (Dauer ca. 30 min), Edition Cinedesign, 26 Mark

Segel von der Eider

Schon jetzt weisen wir auf ein Buch hin, das - leider erst nach Redaktionsschluß - Mitte Dezember im Verlag H.M. Hauschild, Bremen, zum Subskriptionspreis von 65 Mark erscheint: Segel von der Eider - Die Geschichte der Schöning-Werft in Friedrichstadt und der dort gebauten Schiffe. Autor Herbert Karting (sein Beitrag über den "Heinrich" in diesem Heft gibt einen kleinen Vorgeschmack) hat damit in bewährter Weise ein neues Standardwerk geschaffen, das wir in der nächsten Ausgabe ausführlich besprechen.

Fortsetzung Seite 41



Finkenwärder

Heute war alles anders. Die Elbe lag breit und leer im späten Nachmittag. Kein Frachter meerwärts, kein Schiff, das hochkam.

Nur ein schwarzer Ewer mit weißem Bug, die "Katharina Fock", raumte gegen Finkenwärder. Jan, Rudolf und Klaas hatten ein kleines Bäumchen mit, sie waren drüben gewesen am alten Markt und segelten ietzt heimwärts. Oben, im Top, brannte das Öllicht einer Laterne, an Back- und Steuerbord sah man, zittrig schwach, rot und grün. Flocken umwirbelten Strom und Schiff. Vom Michel schlug es fünf. Das weiße Segel verschwand im Gestöber, der Anleger von gegenüber tauchte schon auf.

Da. ein Schrei! Ein Aufschlag, ein Platschen, Klaas und das Bäumchen verschwinden. Rudolf zögert nicht, springt nach, sucht und holt die Schatten wieder an die Oberfläche. In kräftigen Stößen zieht er sie an Land. Der Kleine atmet flach und krampft das Bäumchen in erstarrenden Händen. Sie laufen dem Leben hinterher. Sie pressen und drücken und tragen die kleine Last schließlich in die Kammer hinterm Deich.

Das Flackern des Pulses wird kräftiger. Leben steigt wieder auf. Der Vater beugt sich über das schmale Gesicht mit den schwarzen Wimpern. Da öffnen sich die dunklen Augen. Sie suchen und entdecken: das Bäumchen. Es steht vorne beim Fenster. Klaas strahlt.

Es ist Weihnacht

Wick Wimberger, A-Gmunden / Traunsee

Kultur - gut

Unglaublich! - Daß es immer noch Gaffler gibt, die das PIEKFALL nicht kennen! Um diesen armen Menschen aus ihrem bedauernswerten kulturellen Mangel zu verhelfen, sollte überlegt werden, die Ausrüstungsvorschriften für Traditionsschiffe zu erweitern und die Pflichtmitnahme von PIEKFALL-Heften einzuführen, Anzahl abhängig von Schiffslänge und Personen an Bord. Zur Sicherheitseinweisung müßte dann gehören, die Mitseglerinnen und Mitsegler über die Bedeutung dieses Forums zur Erhaltung und Pflege maritimer Kulturgüter zu informieren und sie nicht ohne einen Abo-Antrag von Bord zu lassen. Ein entsprechender Entwurf ist in Vorbereitung und soll an die GSHW (Gemeinsame Sicherheitskommission für historische Wasserfahrzeuge) weitergeleitet werden, die übrigens Ende November eine sehr gut besuchte und konstruktive Mitgliederversammlung erlebte. Im nächsten PIEKFALL (bitte neuen Abo-Preis beachten!!!) sollen auch die neuesten Ergebnisse zu den standardisierten Erfahrungsnachweisen für die Zulassung von nautischen Wachoffizieren veröffentlicht werden. Erscheinungsdatum: zum Wintertreffen am 24. Februar '96 (siehe Einladung auf Seite 17)!

Die uns versandrechtlich (Büchersendung) zugestandenen Seiten für "Anpreisungen" (inkl. Buchbesprechungen) mußten diesmal voll genutzt werden, um möglichst viele der interessanten Bücher vorzustellen, die seit dem Sommer erschienen sind. Mehr davon im nächsten Heft. Und für das Neue Jahr versprechen wir außerdem: Im PIEKFALL soll es immer nur eine einzige schlechte Nachricht geben: daß nämlich das Heft auf der letzten Seite leider schon wieder zu Ende ist.

Monika Kludas

Inhalt der Ausgabe 58 / Dezember 1995

Impressum	2
Für's Bücherschapp, Teil I	3
Editorial - diesmal hier	5
Was unseren Lesezirkel so bewegt	6
HEINRICH, Dreimastgaffelschoner von 1907	7
Kaiserliche Verordnung zum Ruderkommando	13
Altes und Neues aus der Traditionsszene	14
Wintertreffen '96 der Freunde des Gaffelriggs	17
Holzboottreffen in Norwegen - Werst inbegriffen	18
Klipperaak GERTRUD	20

Geschichten von der Barthe	21
Konzepte der Museumshäfen - kritisch betrachtet	22
Kalender, Kalender	28
Aus den Schiffahrtsmuseen	30
Restaurierung aus schwedischer Sicht	32
Rückfahrt auf Glückstadt '95	34
Wie ein richtiges Schiff zum Jet-Antrieb kam	36
Winterlager für Arbeitsboote	37
Wasser hatte viele Steine auch vor 40 Jahren	38
Der fertige Takelmeister und die Gewichte	40
Für's Bücherschapp, Teil II	41
Gibst du mir - nehm' ich dir	43
Museumshäfen auf einen Blick	44

Das Titelbild mit dem Colin-Archer-Bau "Rakel", der 1996 seinen 100. Geburtstag feiert, zeichnete unser Gaffelfreund Werner Kühn aus Stuttgart.

Ein erlebnis- und erfolgreiches Neues Jahr wünscht Euch

Die PIEKFALL-Redaktion

Der bewegte Leser

Verschlungen

Dank der tätigen Hilfe von Frau Harder haben meine Frau und ich jetzt die letzten drei Ausgaben vom "Piekfall" erhalten und gleich auf einen Rutsch verschlungen. Sie ahnen ja nicht, was ein paar hundert Kilometer Entfernung vom nächsten Seehafen aus sonst eher nüchternen Menschen machen können! Wir freuen uns bereits auf die nächste Ausgabe.

Werner Kühn, Stuttgart

Eingeladen, eingesperrt, 'rausgeschmissen

Schon als ich beim Organisationskomitee "Sail '95 Bremerhaven" anrief, schwante mir nichts Gutes, immerhin waren wir vor über zwei Jahren auf mehrfarbigem Hochglanzpapier herzlich eingeladen worden. In Erinnerung an die gelungene Sail '86 hatten wir mit mit unserem Besanewer "Heinrich von der Lühe" frühzeitig zugesagt, allerdings nie wieder etwas aus Bremerhaven gehört. Ich fand es deshalb nicht unangemessen, vor unserer Anreise wenigstens mal nach Liegeplatz und eventuell weiteren Infos zu fragen.

"Die gemeldeten Schiffe anschreiben? Ja, was glauben Sie denn: Das sind über 300 Teilnehmer, wenn wir die alle anschreiben würden - wo kämen wir denn da hin?" - Wohin übrigens mit uns? Das würde mich mal interessieren. - "Sie liegen in der Geeste, und Sie reisen am Freitag, den 21. 7. an, denn da beginnt die Sail. Die Brücke öffnet um 20.00 Uhr." Auf meinen zaghaften Einwand, ich hätte seinerzeit schon auf der Anmeldung vermerkt, daß wir erst am Sonntag, den 23., anreisen wollten, wurde ich belehrt, daß die dicht befahrene Straßenbrücke schließlich nicht für jedes Schiff aufmachen könne. (Warum aber fragen sie dann nach der ETA?) "Und ein Programm, das können Sie sich hier an iedem Kiosk kaufen."

Nun wußte ich Bescheid.

Mit gemischten Gefühlen segelten wir übers Wurster Watt zur Weser, und aus allerlei Zufällen heraus ergab es sich, daß wir tatsächlich schon am vorgeschriebenen Freitag in die Geeste einliefen. Die Brücke öffnete sich pünktlich, und weil bei dem herrlichen Sommerwetter kein vernünftiger Seefahrer freiwillig einen Stadthafen anläuft, bekamen wir einen durchaus akzeptablen Liegeplatz. Bloß eins war Fakt: Die Brücke wurde nicht wieder aufgemacht!

Schiffe sind wohl noch etliche gekommen. Allein: Wenn sie nicht Masten legen wollten, hatten sie schlechte Karten. Sie konnten versuchen, vor der Brücke in viel zu volle Päckchen zu gehen oder in den Fischereihafen zu schleusen. Das war dann noch weiter "ab vom Schuß". Wer gehofft hatte, eine Tagesfahrt zu kriegen, konnte nicht mehr 'raus aus der Mausefalle. Wer gehofft hatte, Stempel, Karten, Shirts oder andere Artikel von Bord zu verkaufen, hatte Pech gehabt: In diese gafflige Idylle verirrte sich selten ein Sail-Tourist. Dafür mußten wir meilenweit laufen, um die stolzen Rahsegler zu sehen oder auch mal ein bißchen Atmosphäre zu spüren. Nur ins - übrigens sehr sehenswerte - Morgenstern-Museum, da konnten wir in Hausschuhen hingehen.

An dieser Stelle soll aber gesagt werden: Die Schiffergilde Bremerhaven, die das Organisationskomitee wegen der Sail-Boote auch von ihren angestammten Plät-



zen hier zu uns evakuiert hatte, und unsere "Liaisons"kümmerten sich rührend um uns. Unvergessen der gemeinsame Grillabend auf den backofenwarmen Steinen an der Hafenmauer. Ein herzliches Dankeschön geht hier - um nur einen der freundlichen Helfer namentlich zu nennen - an Klaus Prasse (in Insider-Kreisen auch als "Zwei-Getriebe-Klaus" bekannt). Die Brücken-Strategie gipfelte darin, daß wir vom Organisationskomitee am Nachmittag vor der Parade schriftlich darüber informiert wurden, daß die Brücke nur ein einziges Mal - und zwar am Dienstagabend (25.7.) um 18.00 Uhr öffnet. Wer da nicht mit ausläuft,

kann sich die Parade abschminken. Wo wir dann die Nacht über draußen bleiben sollten, sei nicht das Problem des Komitees, wurde gesagt. "Geht auf Reede oder ins Päckchen ..." In welches denn, bitte schön? Viele von uns hatten Paradegäste und kamen echt in Schwierigkeiten, weil sie ihnen noch nicht einmal mitteilen konnten, wo sie am Morgen wohl zusteigen würden. Am Abend nach der Parade wollte uns dann schon gar keiner mehr haben. Die Brücke zur Geeste machte nicht auf. Der Vorhafen war entsprechend überfüllt. Die Kaiserschleuse sollte angeblich um 19.00 öffnen; nach-

dem man uns 50 Minuten vor den Toren hatte kreiseln lassen, teilte man uns auf Anfrage über UKW mit, daß sie wegen zu niedrigen Wasserstands heute möglicherweise überhaupt nicht mehr schleusen würden...

Wir verließen Bremerhaven fluchtartig. Im gemütlichen Dockhafen von Brake fühlten wir uns seit einer Woche zum ersten Mal wieder willkommen.

Was lernen wir daraus?

Nicht immer hält ein Segelspektakel, was es dem braven Schiffervolk verspricht. Für Massenveranstaltungen mit Windjammertreffen und Offshore-Regatten wie in Bremerhaven sind die nicht so großen Traditionssegler eher lästiger Zierrat, und wir werden uns zukünftig gut überlegen, woran wir uns beteiligen. Glückstadt, Wischhafen, Elmshorn, Carolinensiel, Flensburg, Tönning - um nur einige Häfen vor unserer Haustür aufzuzählen - werden unseren kleineren Museumsschiffen wesentlich eher gerecht und sollten von uns für ihren Fleiß und ihre Gastfreundschaft durch zahlreiches Erscheinen belohnt werden.

Gudrun Schleif, 21720 Guderhandviertel

HEINRICH, Dreimast-Gaffelschoner aus Friedrichstadt von 1907

Herbert Karting, Itzehoe

Die Werft

In Friedrichstadt, erst 1621 von Herzog Friedrich III. von Schleswig-Holstein-Gottorp am Unterlauf der Eider gegründet, läßt sich Schiffbau seit Anbeginn nachweisen. Schon 1628 hatte Heer von de Wedde die herzogliche Erlaubnis bekommen, "zur Reparation seiner Schiffe eine Helling an bequemen Ort zu machen und anderen vor (für) Geld auch deren Gebrauch zu gönnen." 1637 stellte Cornelis Cornelissen den Antrag, seine bisher hinter einer Sielschleuse befindliche Werft in den neuangelegten Hafen verlagern zu dürfen. An dieser Stelle befanden sich fortan stets die Schiffszimmerplätze.

Nach Eröffnung des Schleswig-Holsteinischen Kanals im Jahre 1785, seinerzeit das weltweit größte Bauwerk dieser Art, stieg auch der Schiffbau in Friedrichstadt sprunghaft an, um im Laufe der napoleonischen Kriege jedoch schnell wieder abzunehmen. 1813 scheint es hier vier Werften gegeben zu haben, deren Auftragslage so miserabel war, daß sich ihre Besitzer Momm, Jürgens, Grünrath und Carstens zum Verkauf entschlossen. Der einzig übriggebliebene Betrieb, den Matthias Paasch 1819 von Jürgen Carstens erworben hatte, wurde bei der Belagerung 1850 durch die Schleswig-Holsteinischen Truppen mitsamt der

halben Stadt in Schutt und Asche gelegt.

Der Wiederaufbau erfolgte erstaunlich rasch, und schon bald wurde auch wieder Schiffbau betrieben. 1857 hatte Zimmermeister Christoph Schau z.B. eine Schnigge WIEBKE CATHARINA abgeliefert, die noch 1914 in Fahrt war. Christoph Schau's Nachfolger wurde dessen Sohn Heinrich Schau, der 1893 seinen letzten Neubau zu Wasser brachte. Im Oktober jenes Jahres verkaufte er seine Friedrichstädter Werft an den Schiffbauer Detlef Schöning, um sich an einem neugegründeten Betrieb in Rendsburg zu beteiligen. Inzwischen nämlich war der Kaiser-Wilhelm-Kanal in Bau, dessen bevorstehende Eröffnung einen dramatischen Rückgang der Schiffahrt auf der Eider befürchten ließ. Die eingetretene Entwicklung sollte diese Annahme dann auch voll bestätigen.

Detlef Schöning, geboren 1866 in Hollingstedt an der Treene, war in Friedrichstadt aufgewachsen, wo sich sein Vater als Böttchermeister niedergelassen hatte. Von 1881 bis 1885 erlernte er seinen Beruf beim Schiffbaumeister Hermann Bruhn in Burg/Dithmarschen. Nach Ableistung seiner Dienstzeit bei der Kaiserlichen Marine unternahm er 1890/91 eine Reise als Schiffszimmermann auf dem Hamburger Vollschiff ARETHUSA von Europa nach Indien und zurück.

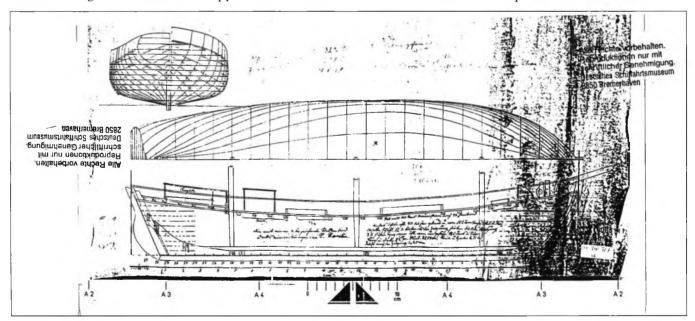


Abb. 1: Kopie der Schöning'schen Originalzeichnung für den ersten in Friedrichstadt gebauten Dreimastschoner ANNA von 1906. Diese Zeichnung wurde auch für HEINRICH verwendet, wie die handschriftlichen Notizen verraten: Neben dem Spantenriβ und fast unlesbar: Auβenbords gerechnet 322 cbm, Innenbords ca. 267 cbm, für 24,00 x 6,70 x 3,00 m = 432 cbm - 1/3 geht ab, bleiben 322 cbm. Links zwischen Groβ- und Besanmast: die mit einem x bezeichneten Stellen sind Deckseinrichtungen bei C. Carstens. Rechts zwischen Groβ- und Fockmast: hat mit 160 Tons Mauersteine noch 7" Freibord. Dieses Schiff ist 4" tiefer gebaut und von 152 Tons Tragfähigkeit ü. See. Dasselbe 12" höher als die Zeichnung hinten bis Aufklotzung 8" höher gezogen ist von ungefähr 160 tons ü. See. Länge ü. Deck 25,24 m. Kiel 21,50 m. Breite ü. Spanten 6,70 m. Tiefe nach der Zeichnung 2,25 m.

(Original im Deutschen Schiffahrtsmuseum Nr. VI 3 IV 303 A 86614)

Anschließend fand er Beschäftigung bei Heinrich Schau, dessen Werft er 1893 als 27jähriger übernahm. Seine anfängliche Haupteinnahmequelle war die Reparatur von hölzernen Fahrzeugen, die nach wie vor in großer Zahl auf der Eider anzutreffen waren. Auch ist aus den Anfangsjahren der Bau einiger Fischkutter und Boote, sowie eines kleinen Frachtseglers überliefert. Ab 1900 setzte eine erstaunliche Neubautätigkeit ein, die über mehr als ein Jahrzehnt anhalten sollte. Das ist umso erstaunlicher, als der Holzschiffbau allenthalben auf dem Rückzug war und ein allgemeines Sterben der alten Werften, die die Umstellung auf Eisen nicht gefunden hatten, eingesetzt hatte. Detlef Schöning scheint nicht nur ein guter Schiffbauer gewesen zu sein, sondern auch ein vorzüglicher Geschäftsmann, der seine Produkte erfolgreich an den Mann zu bringen wußte.

Insgesamt lassen sich bis 1912 außer einem guten Dutzend Kleinfahrzeuge über zwanzig mittlere und große Küstensegler nachweisen, davon je eine Schnigge und ein Ewer, fünf Galeassen, elf Schoner und fünf Dreimastschoner.

Als 1912 noch ein letzter Schoner auf Stapel gelegt wurde, war die Zeit der hölzernen Frachtsegler längst vorbei. Auch Reparaturen fielen kaum noch an. Durch Einrichtung eines modernen Dampf-Sägewerkes versuchte Schöning, sich eine neue Existenz zu schaffen, doch scheint diese große Investition seine letzten finanziellen Reserven verschlungen zu haben. Im März 1912 mußte Detlef Schöning für seinen Betrieb Konkurs anmelden. Der auf den Helgen liegende Neubau wurde von einem ortsansässigen Zimmermeister fertiggestellt und nach seiner Ablieferung im März 1913 die Werft geschlossen. Dreihundert Jahre Schiffbau in Friedrichstadt hatten somit ihr Ende gefunden.

Detlef Schöning, dessen Werft damals als die bedeutendste deutsche Holzschiffswerft an der Westküste gegolten hatte, zog mit seiner zehnköpfigen Familie nach Burg, um hier am Kaiser-Wilhelm-Kanal einen neuen Schiffbauplatz einzurichten. Doch für ein solches Vorhaben erwiesen sich die Zeitumstände als äußerst ungünstig. Nachdem hier einer der letzten hölzernen Schoner Deutschlands (IRENE SCHÖNING) in dreijähriger Handarbeit entstanden war und man einen halbherzigen Versuch im Stahlschiffbau riskiert hatte, mußte auch dieser Betrieb 1934 wegen Unrentabilität aufgegeben werden. Fortan beschäftigte sich die Familie Schöning erfolgreich mit der Seeschiffahrt.

Der Schiffstyp

Dreimastschoner, obwohl bereits aus der Zeit um 1800 bekannt, fanden in Deutschland erst gegen Mitte des vergangenen Jahrhunderts Eingang. Szymanski hat den ersten deutschen Dreimastschoner in einem Bremer Schiffsverzeichnis von 1841 und einen anderen in einer Hamburger Liste von 1846 gefunden. Sie führten entweder einen voll getakelten Fockmast

oder an diesem, manchmal auch am Großmast, Toppsegelrahen. Je nach Takelung unterschied man sie in Barkentine, Schonerbark, Dreimast-Marssegel- und Toppsegelschoner oder kurz Dreimastschoner. Dreimast-Gaffelschoner hingegen, in Amerika schon 1799 nachgewiesen und hier "Ternschooner" (tern = dreifach, dreifältig) genannt, wurden in Deutschland erst seit Ende des Jahrhunderts gebaut. Hatte es sich bisher stets um klipperförmig gebaute Fahrzeuge gehandelt, so kam zu Beginn dieses Jahrhunderts, als man annehmen konnte, die Entwicklung des Segelschiffes sei abgeschlossen, eine völlig neue Rumpfform auf.

Im Jahre 1904 lief bei Julius Carl Peuß in Anklam der erste deutsche Dreimaster vom Typ Jachtschoner vom Stapel. Dieser war aus der Jacht entwickelt worden, einem scharfgebauten Einmaster mit konvexem löffelförmigen Vorsteven, geradem Achtersteven mit herzförmigem Spiegel und außen fahrendem Ruder. Jürgen Rabbel hat in "Logbuch" 1/1994 in seinem Aufsatz "Vom Klipperschoner zum pommerschen Jachtschoner" die Entwicklungsgeschichte aufgezeichnet. Er konnte nachweisen, daß die ersten Jachtgaleassen bereits in den vierziger Jahren des vorigen Jahrhunderts in Schleswig-Holstein gebaut wurden. Ihr Bau hörte in den sechziger Jahren auf, um dann gegen Ende des Jahrhunderts erneut aufgenommen zu werden. Die erste "neue" pommersche Jachtgaleasse nach "dänischem Muster" hatte sich Kapitän Carl Steinbrink aus Seedorf 1898 von Georg Krüger in Seedorf zimmern lassen. Dieses "bahnbrechende" und erfolgreiche Fahrzeug erhielt den seltsamen aber bezeichnenden Namen CARL BRICH BAHN (als er sich 1907 einen neuen Jachtschoner bestellte, nannte er diesen - "der Weltmann spricht Englisch"- CHAR-LES BREAK THE ROAD).

In Deutschland von Pommern ausgehend, daher auch "Pommerscher Jachtschoner" genannt, setzte sich diese Schiffsform rasch durch und verdrängte bald die bisherige Klipperbauweise. Der steigenden Schiffsgröße hatte sich das Rigg anzupassen: War auf die einmastige Jacht die anderthalbmastige Galeaß gefolgt, so wurde diese bald durch den Jachtschoner und schließlich durch den Dreimast-Jachtschoner überflügelt.

Getakelt waren diese modernen Dreimaster mit fast gleich hohen Stengemasten, weshalb man sie in Schweden "Hundraelver" (Hundertelfer) nannte, und dem neueren Vorgeschirr, also Bugspriet und Klüverbaum in einer Länge. Über den Gaffelsegeln wurden Dreikant-Toppsegel, seltener Vierkant-Toppsegel mit kurzer steiler Rah, gefahren, die lose von Deck gesetzt wurden. Einige Schiffer bevorzugten Toppsegel, die an Mastringen auf den Stengen fuhren, da diese besser saßen. Als Vorsegel dienten Stagfock, zwei Klüver und Jager, manchmal auch eine unter dem Vorstag sitzende Breitfock.

In Deutschland sind insgesamt 25 dieser hölzernen Jachtschoner gezimmert worden: Der erste 1904



Reges Treiben auf der Schöning-Werft im Sommer 1903. Links im Bild das Hafenbollwerk, darin liegend die Galiot WILHELM, die vor der Eider gestrandet und von Schöning geborgen worden war. Darüber ein kleiner Jachtschoner in Spanten, der bisher nicht identifiziert werden konnte. Daneben eine ebenfalls nicht identifizierte Schonerbrigg, vermutlich aus Schweden. Rechts liegt die Pünte MARIA STELLA aus Haren/Ems zur Reparatur.

(Photo: Wilh. Schulz, Friedrichstadt, 1903, Original beim Verfasser)

(WALTER) bei J.C.Peuß in Anklam, der letzte 1924 (FÜRST FRANZ ZU PUTBUS) bei M. Koldevitz in Seedorf (siehe Liste bei J.Rabbel). In den zwanziger und frühen dreißiger Jahren entstanden noch etliche stählerne Einheiten dieses Typs, vor allem in Rendsburg, wo man die bekannten "Nobiskruger" baute, aber auch auf Werften an der Elbe und in Pommern. In Neustadt/Holstein baute man 1927 sogar noch die beiden einzigen in Deutschland je gefertigten Viermastschoner (FLOTTBEK und LÜBECK) in Form der Pommerschen Jachtschoner, allerdings mit Rundheck, denen jedoch wenig Erfolg beschieden war.

Der Jachtschoner HEINRICH

Nachdem Detlef Schöning im August 1906 als dritten deutschen Dreimast-Jachtschoner die ANNA (JFVC) an Kapitän Robert Schmidt aus Altwarp in Pommern abgeliefert hatte, konnte er noch im gleichen Jahr einen Nachbau für Kapitän Carsten Carstens aus Breiholz/Eider hereinnehmen. Nach dem gleichen Riß gebaut wie sein Vorgänger, konnte durch eine vierzöllige Raumvertiefung die Tragfähigkeit um zehn Tonnen erhöht werden. Die am 3. April 1907 erfolgte Vermessung hatte bei 24,90 x 6,80 x 2,52 m eine Tonnage von 91,7 BRT und 70,4 NRT erbracht. Das Quarterdeck hatte eine Länge von 4,30 m, die darin eingelassene Kajüte eine solche von 2,85 m. Hier hatte der Schiffsführer seine Wohnräume, während die Crew im Roof an Deck wohnte. Die gesamte Mannschaft dieses Seglers bestand aus vier Mann. Schöning hatte errechnet, daß dieser Schoner eine "Tragfähigkeit über See von ungefähr 152 Tons" und "mit 160 tons Mauersteine noch einen Freibord von 7 Zoll" habe.

Die Deckseinrichtung ist die auf deutschen Küstenseglern übliche: Auf dem Vordeck befindet sich das hölzerne Ankerspill, ein Pumpspill, in dessen Pallpfosten sowohl der Klüverbaum als auch beide Kranbalken eingelassen sind. Die Kettenpipen zum Kettenkasten sind beidseitig des Niederganges zum Kabelgatt zu finden (in späteren Jahren wurde dieses Kabelgatt als Mannschaftslogis eingerichtet). Eine anschließende kleine Kistluke gibt Zugang zum Laderaum. Zwischen Fock- und Großmast befindet sich die Hauptoder Großluke, während eine dritte etwas kleinere hinter dem Großmast angeordnet ist. Die beiden letzteren Luken wurden durch je eine Ladewinde, System "Armstrong", bedient. Ferner befindet sich zwischen der dritten Luke und dem Besanmast ein geräumiges Deckshaus, Roof genannt, in dem außer der Kombüse auch noch die dreiköpfige Mannschaft Platz zu finden hatte. Die Schoten der Bäume fahren auf eisernen Leitwagen, die vor den Masten durch das Deck gebolzt sind. Zwei eiserne Wassertanks Vorkante Quarterdeck vervollständigen die Hauptdeckseinrichtung. Das erhöhte Achterdeck wird fast vollständig vom Kajütsaufbau eingenommen. Ein Schiebeluk an Backbord gibt Zugang zur Kajüte, die durch ein Skylight Licht und Luft erhält. Der Magnetkompass befindet sich mittschiffs auf der Achterkante des Aufbaus, somit vom Rudergänger gut einzusehen. Das Ruder wird mittels Radsteuerung über eine Talje und kurze Pinne bewegt. Das Boot hängt in Heckdavits querschiffs über dem Spiegel. Am Unterwasserschiff fällt auf, daß der Achtersteven bereits so konstruiert war, daß ein späterer Schraubenbrunnen problemlos eingebaut werden konnte.



Der Dreimast-Jachtschoner HEINRICH unmittelbar vor seiner Ablieferung im April 1907 vor der Schöning-Werft in Friedrichstadt. Zur Feier des Tages hat auch der auf Slip liegende Besanewer seine Flaggen gesetzt. Das weiße Gebäude in der Bildmitte ist das alte Fährhaus, rechts am Bildrand das 1905 erbaute Wohnhaus von Detlef Schöning und seiner großen Familie.

(Photo: A. Linkmann, Friedrichstadt, 1907, Repro: Frau Reimer, geb. Schöning, Itzehoe)



Dreimastschoner HENRIK am 24. September 1948 im Hafen von Uppsala. Nach der Motorisierung hatte der Schoner sein erstes Ruderhaus Achterkante Kajütsaufbau erhalten. Da man von hier kaum über den Steven sehen konnte, wurde später ein größeres direkt auf den Aufbau gesetzt. Das erste Ruderhaus wurde nun zur Kombüse, womit man auf das bisherige Roof verzichten konnte. Diesen Zustand zeigt das Foto. HENRIK führt nun stengenlose Pfahlmasten, deren Wanten noch immer auf Taljereeps gesetzt sind. Der Klüverbaum besitzt noch seine volle Länge.

(Foto: Robert Boman, Uppsala)

Das Anfang März 1907 vom Stapel gelaufene Fahrzeug wurde auf den Namen HEINRICH getauft. Das Schiff gleichen Namens, das Schiffer Carstens 1899 bei Holzerland in Barth hatte zimmern lassen, war anläßlich der Neubaubestellung nach Schweden verkauft worden. Am 13. April 1907 wurde der Neubau

mit Unterscheidungssignal RPLS ins Hamburger Seeschiffsregister eingetragen. Vor Antritt seiner ersten Reise hatte es vom Germanischen Lloyd dessen höchste Klasse "+AI" für Große Küstenfahrt auf zwölf Jahre erhalten. Wie alle Schiffe der Schöning-Werft war auch dieser Dreimaster aus Eiche auf Eiche mit Buchenkiel und verzinkten Eisenbolzen verzimmert worden.

Im Jahre 1908 machten Kapitän Carstens und seine Crew von sich reden, als sie in der Nordsee bei schwerem Sturm die zwölfköpfige Besatzung einer sinkenden norwegischen Schonerbark retteten. Die große silberne deutsche Rettungsmedaille und weitere Ehrungen waren der Lohn für diese seemännische Leistung.

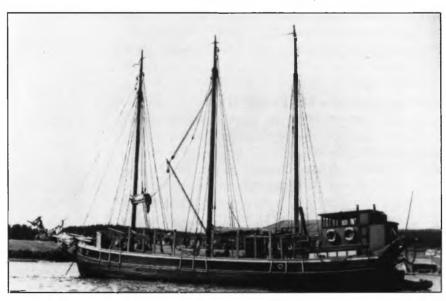
Um 1913 gab Carsten Carstens die Schiffsführung auf und machte Kpt. W.H. Schmidt zum Setzschiffer. Am 5. August 1916 schließlich verkaufte er seinen HEINRICH an die Hamburger Reederei Carl August John GmbH. Diese jedoch sollte wenig Glück mit

ihrer Neuanschaffung haben. Bereits nach wenigen Monaten erlitt der Schoner im Kalmarsund eine Havarie mit nachfolgender Strandung, bei der das Schiff fast zum Wrack wurde. Da in jenen Kriegsjahren eine Rückführung in die Heimat auf Probleme stieß, wurde der Havarist mit Genehmigung des Reichskanzleramtes im Februar 1917 an schwedische Interessenten verkauft.

Gegen Zahlung einer Summe von 8.000 Kronen an die bisherigen Eigner und weiteren 8.000 Kronen an die Bergungsgesellschaft Neptunbolaget wurde HEINRICH Eigentum von Kaufmann G.U.T. Wester und S.G.A. Svensson aus Borgholm-Stad auf Öland. Nach umfangreicher Reparatur, bei der Boden, Berghölzer, Deck und Ruder erneuert wurden, kam der Dreimaster noch 1917 als HENRIK mit Heimathafen Borgholm erneut in Fahrt.

Im März 1923 wurde der Schoner an eine Partenreederei in Edshultshall mit O.V.Storm als Hauptreeder verkauft. Diese ließ im Mai gleichen Jahres bei J.W.Bergs Mekanik Verkstad in Hälsö einen 40 PS starken Ideal-Motor einbauen, womit HENRIK zum Motorsegler wurde. Seine Vermessung betrug nun 97 BRT und 76 NRT, die Ladefähigkeit lag bei 170 tdw bzw. 60 Standard Schnittholz.

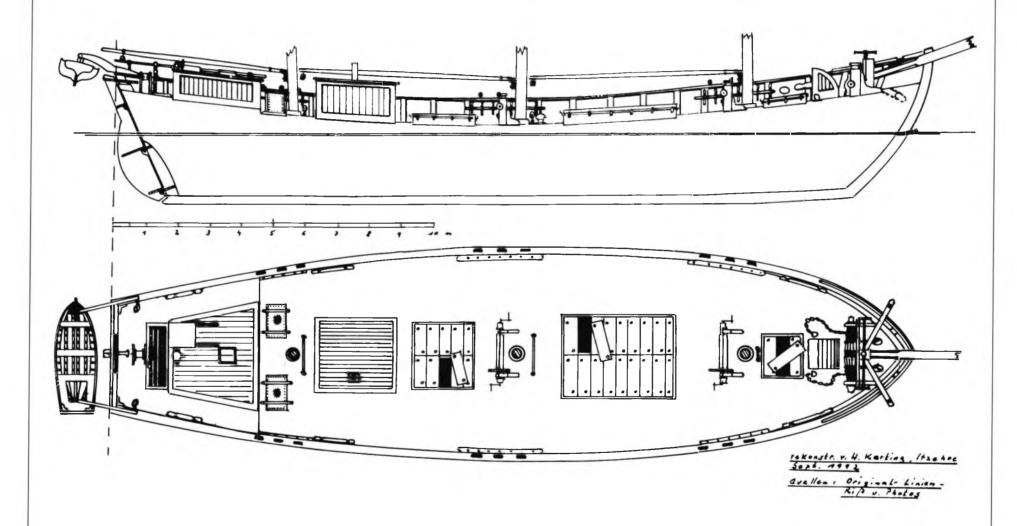
Der nächste Eignerwechsel fand im April 1931 statt, als der Schoner an Jörgen Johanesen aus Röyken in Norwegen ging, wo er den Namen HENRIK I bekam und in Drammen beheimatet wurde. Bald darauf an S.G.Mörk aus Oslo weiterverkauft, kam unser Dreimaster nach fünfjähriger Abwesenheit im Juni 1936 zurück aufs schwedische Öland, diesmal nach Sand-

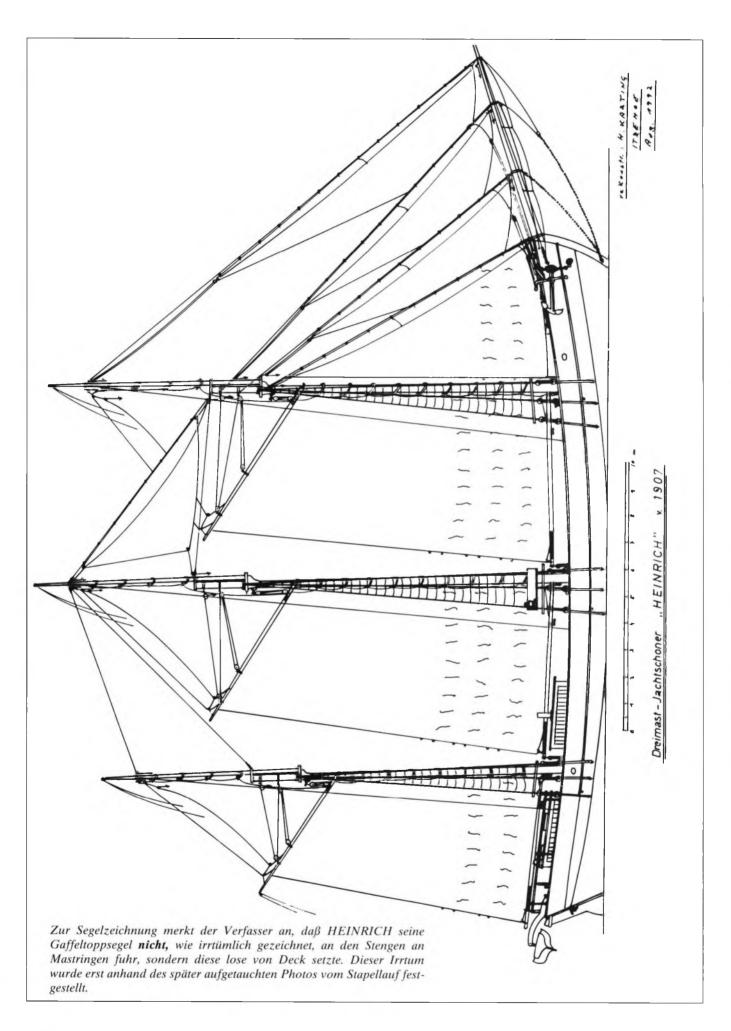


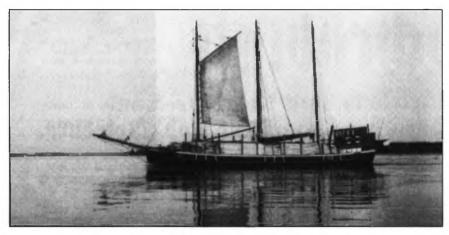
HENRIK ex HEINRICH am 1. August 1954 beim Holzladen in Lugnvik. Der Rumpf weist inzwischen starke Abnutzungserscheinungen auf, besonders im Bereich des Bargholzes. Das Schiff hat mittlerweile sein drittes neues Ruderhaus bekommen, auch längst seine Stengen verloren, aber ansonsten weist es kaum Veränderungen auf. Zur Unterstützung des schwachen Motors muß man sich noch immer zweier Gaffel- und dreier Vorsegel bedienen. Ein besonderes Detail: die Taljereeps des Großmastes wurden durch moderne Spannschrauben ersetzt, während man an Fock- und Besanmast weiterhin Juffern benutzt.

(Foto: Robert Boman, Uppsala)

Dreimastschoner "HEINRICH", gbt. in Friedrichstadt 1907 v. Detlef Schöning







Anfrage in "Svensk Sjöfarts-Tidning" Nr. 24/25 1988, wer wohl diesen "um 1930 von der Slottskaje in Halmstad" fotografierten Schoner kenne.

Antwort von Anders Andersson, daß es sich um HENRIK von Sandvik auf Öland handele. "Das Bild müßte 1955 in den Stockholmer Schären aufgenommen worden sein. Meinem Vater gehörte der Schoner."

vik. Käufer war eine Partenreederei unter Kapitän Anders Aug. Andersson. Dieser hatte bisher einen älteren Dreimastschoner besessen, der ebenfalls HEN-RIK hieß, und der nun nach Borgholm verkauft wurde. So lag es nur nahe, daß auch die Neuanschaffung den alten Namen behielt und nur die römische I gestrichen wurde. Der alte 40-PS-Ideal-Motor wurde durch einen stärkeren von 80 PS ersetzt, gleichzeitig

das Rigg verkleinert und ein Ruderhaus angeschafft. Solchermaßen modernisiert betrug die Neuvermessung nun 108 BRT und 74 NRT.

Am 17. Februar 1942 hatte HENRIK auf einer Reise von Saltvik nach Kopenhagen, beladen mit Sandsteinen, eine Grundberührung auf Tummensgrund bei Kristianopel. Nach Leichterung eines Teiles der Ladung konnte das Schiff nach Bergkvara geschleppt werden, wo eine Besichtigung stattfand und die zum Glück nur geringfügigen Schäden ausgebessert wurden.

Sechzehn weitere harte Arbeitsjahre sollte der kleine Motorsegler noch überstehen, bevor ihn sein Schicksal endgültig ereilte: Unterwegs von Slite nach Karlsborg mit einer vollen La-

dung Zement lief HENRIK am 28. August 1958 in den Vestra Kvarken auf Grund und mußte als Totalverlust aufgegeben werden.

Ouellen:

Bau- und Registerunterlagen im SSR Hamburg Nr. 3628; GL Register 1916/23; "Sea Breezes" 6/1959; "Öländska Segel" S.105; "Svenska Seglare och Motorseglare" S.276; ergänzende Mitteilungen von R.Boman/Uppsala und G.Stahl/Kristianstad.

Nachdruck aus "Logbuch" 2 94 mit freundlicher Genehmigung des Arbeitskreises Historischer Schiffbau e.V., Brilon

(Dr. 2994.) Verordnung, betreffend das Ruderkommando. Vom 18. Oktober 1903.

Wir W i l h e l m, von Gottes Gnaden Beutscher Kaiser, König von Preußen etc, verordnen auf Grund des § 145 des Strafgesetzbuches, was folgt:

Im Geltungsbereiche der Kaiserlichen Verordnung zur Verhütung des Zusammenstoßes der Schiffe auf See vom 9. Mai 1897 (Keichs-Geletzbl. S. 203) dürfen auf deutschen Jahrzeugen vom 1. April 1904 ab nur solche Ruderkommandos gebraucht werden, welche die Lage des Kuderblatts, nicht die der Pinne, bezeichnen.

Vom 1. April 1905 ab sind ausschließlich die Kommandoworte "Steuerbord" und "Backbord", so weit erforderlich, mit den das Maß des Ruderlegens angebenden Zusätzen anzuwenden; bis zu jenem Zeitpunkte sind auch die Kommandoworte "Rechts" und "Links" zugelassen.

Der Gebrauch der für Jahrzeuge unter Segel üblichen Kommandoworte, wie "Lub", "Halt ab" u. a., bleibt durch diese Vorschristen unberührt, jedoch sind die Kommandoworte "Ruder in Lee" und "Auf das Kuder" vom 1. April ab nicht mehr zulässig.

Auf Fahrzeugen, welche ständig in ostasiatischen Küsten- und Binnengewässern verkehren und mit vorwiegend eingeborener Mannschaft bemannt sind, ist die Anwendung der dort üblichen fremdländischen Kommandoworte zugelassen.

Artikel 30 der Kaiserlichen Verordnung zur Verhütung des Zusammentioßens der Schiffe auf See findet gegenüber den vorstehenden Vorschriften keine Anwendung.

Arkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Kaiserlichen Insiegel. Gegeben im Schloß zu Berlin, den 18. Oktober 1903.

Wilhelm Graf von Bülow.

Auf die Wichtigkeit der vorstehenden Verordnung machen wir die See- und Küftenlischer hiermit ausmerksam. Wird ein anderes Ruderkommando als das vorgeschriebene gebraucht, so setzen sich die Betheiligten bei eintretender Havarie und anderen Unfällen der Gefahr aus, verurtheilt zu werden, wenn in der Sache von einem Gericht oder einem Seeamt erkannt wird.

Meutscher Seelischer-Verein Dr. **Permig.**

Gridett jeben Sonnabend und theet viertelj. pramumerando 6 Gg. Durch die Boft beg. 9 Bf. meht.

Nº 1.

Wochenblatt

Inferate aller Art werben aufgenommen n. beträgt ber Preis für Die Cor-pusgelle ober beren Ranne SBC

1. Jahrgang.

für die Stadt Burtehude und das Alte Land, sowie für die Aemter Horneburg, Harfefeld und Moisburg.

Connabend, den 1. April 1854.

Die englische Noch etwaige Nachbestellungen auf dieses Blatt wer' aft erbeten. Sammtist um 3 The nach Pordot uner Feute Formittag hat sich Aragine wald von bier, was den Ares wald von bier, was der Ares was der liche Landesboten hiefiger Gegend und Beforger des Wock Bestellungen an, und in's Haus gebracht. werden durch dieselben pro vierteljährlichen Abonnementer eine dei Riefa ein schwerer geboring Explosion des Sehrentein mit eine Gesellschaft geboring Gesellschaft gesellsc Flotte ist um 3 Thir nach Pordost unter Segel gegangen. – Die Expedition für Steinkirchen übernimm' Elle bei Riefa ein schonschaft gehiering Sechlenn. Dammitchiff Gesconschaft gehiering Sechlenn. Dammitchiff ein schweret einem Schlepp Dampstehlt wirde hoch eine gestige der Schwerzelle gestige Schwerzelle gestige Schwerzelle gestige Schwerzelle gestige Schwerzellen der Schwerzellen Simmelefolm! bu tehreft wieber Muf balfamifchem Gefieber Fretecolführer Arbeitsma leit, aber muß, weither geitwärts in ale bent fint bertetzt geblieben ist. Das gestonen, bestellt bert gestonen, bestellt bert gestonen, bestellt beit gestonen, bestellt a Arbeite prefet werden die Fernach.

Segeler raumt ein, dies Perfonen.

Son Bolch guerst angesast.

Rachvem bie Zengen von Aber ben in Bolch gleichfalls zu bes maltschaft beitert.

Beite werden sur ein bei Bengen von Aber bei fie der Bolch gleichfalls zu bes maltschaft beitertt.

Beite werden sur ein der gegen bes gleichfalls zu bes gegen von die Kon in Bolch werten sur gegen bes gleichfalls zu bes gegen von die Kon in Beite werden sur gegen bes gleichfalls zu bes gegen von die Kon in Beite werden sur gegen bes gleichfalls zu bes gegen von die Kon in Beite werden sur gegen bes gleichfalls zu bes gegen von die Kon in Beite werden sur gegen gegen der gegen der gegen der gegen der gegen gegen der gegen der gegen gegen der gegen ge - ben 29. Darg. (Iel. Dep. b. Samb. C.) Die englische laubten herbergirens, gestantig unt verurtheilt ju 2 4 Strafe ober 48 Stunben Gefängnif. Motte ift um 3 Ubr nach Rorboft unter Cegel gegangen, 3) ber Fuhrmann Pappe aus Ablenstett, wegen Trunkenheit Unfug. Wegen Ausbleibens verurtheilt zu 1-P Strafe unt Kosten.
4) der Arbeitsmann Peter Kahmstorf bieselbst, wegen Bettegeständig und zu Rögiger Gefangnißstrafe verurtheilt.
5) Darm Dammann aus Apensen, wegen Trunkenheit mit gerniß. Beschuldigter war entblieben und wurde zu einem Tage ingniß verurtheilt.
6) Dienstlnecht Lutewig Klie aus Neukloster, wegen Mikhand-3) ter Fuhrmann Pappe aus Ablenstett, wegen Trunkenheit mit Unfug. Wegen Ausbleibens verurtheilt ju 1 - Etrafe unt Kosten. Iei, geftanbig und ju Stagiger Gefangnifftrafe verurtheilt. Mergerniß. Befculbigter war entblieben und wurde gu einem Tage Befangnig verurtheilt. ein Deizer, welcher seitwarts in die Elbe geworfen wurde, zwar noch lebt, aber so zerschlagen worden ift, bag an seinem Auftommen gezweifelt werden muß. Auf bem Schiffe befanden fich überhaupt gem 6) Dienstfnecht Lutewig Rlie aus Reufloster, wegen Diffantlung und Rorperverlepung bes Dienstitnechte Bartholb Reefe biefelbft, geftanbig und Gefängnifftrafe von 8 Tagen, Schabenerfas unt Ro-Personen, von benen vier getobtet, fünf schwer verle aber (bie Frau bee Capitains) vollig unverlett gebliete ften berurtheilt.

Soiff ift, nachbem er größtentheils ausgebrannt, gesund

7) berfelbe, wegen Beleibigung ter Dienstmagt Beder, geständig

und ju 48 Stunden Gefängnif und Roften verurtheilt.

Dampf in allen Gassen

Wo es dampft, ist auch Nostalgie zu finden. Und die lockt neben den technischen Spezialitäten immer ein großes Publikum an. Auch das 2. FLENSBURGER DAMPF-RUNDUM im Juli mit Gästen von Schweden bis Großbritannien bot zu Wasser, an Land und in der Luft (mit Tante Ju) Kultur und Musik für Alle. Ausstellungen über Energie und Dampfmaschinenmodelle, Rundfahrten mit Schiffen und Zügen, Dampfwalzen, Oldtimerautos und ein plattdeutscher Gottesdienst auf dem Flensburger Salondampfer "Alexandra" füllten die drei Julitage. Inzwischen haben die Veranstalter sogar ein Feuerwerk im Programm installiert. Eins ist jedoch immer das Wichtigste: Die vielen aktiven Liebhaber der selten gewordenen Kulturgüter, die mit überwiegend ehrenamtlicher Arbeit ihre Schätze pflegen und zeigen.



Dampf-Nostalgie en miniature. Foto: Gerlinde Todsen

Schutenregatta durch die Fleete

"Das kommt überhaupt nicht in Frage! Eine Regatta durch das Alsterfleet? Was machen die Segelschiffe denn, wenn der Wind wegbleibt?" Typische Beamtenfrage in blanker Unkenntnis einer Schiffsart, die Hamburg im wörtlichen Sinne groß gemacht hat. Fünf Schuten zwischen 30 und 300 Tonnen Tragfähigkeit, einmal nicht mit Steinen, Kaffeesäcken oder Gemüse beladen, erhielten schließlich doch freien Start hinter der Schaartorschleuse und wurden mit Peekhaken, Rettungswesten, Frauen und Männern ausgerüstet. Das Resultat der einstündigen Verschiebe-Aktion: mehrere gebrochene Peekhaken (zu starke Frauenarme!), eine Schramme beim Sturz in die Schute (zu ehrgeizige

Ewerführer-Lehrlinge), erstaunte Passanten auf Brükken und in Arkaden (ob der Geschicklichkeit der siegreichen Ewerführer) sowie jede Menge Gaudi bei den Beteiligten. Einhellig erhielt die Schutenregatta das Prädikat "wertvoll", als ein Höhepunkt des diesjährigen Ewer-Treffens im Nikolaifleet, wo Buddelschiffbauer, Fischräucherer, Reepschläger und Ewerführer bei ihrer Arbeit befragt werden konnten. Noch Meer-Kultur gab's obendrein: Musikalische Leckerbissen von "Landunter", Fiete & Tip, "Liederjan" und Peter Unbehauen, Vegetabilien vom Kürbis bis zur Apfeltorte und Wissenswertes vom Fleetenkieker und von der Küstenschiffahrt. Auch für Beamte zu empfehlen!



In der Ruhe lag die Kraft: Schutenregatta.

Foto: Monika Kludas



Haikutter "Gefion" in Laboe.

Foto: Uwe Sturm

Hai-Kutter "Gefion" in neuen Händen

Erster Anlaufhafen, nachdem die vier neuen Eigner den Hai-Kutter "Gefion" in Svendborg übernahmen, war Laboe. Gleich im August, während der BEEKE-SELLMER-WETTFAHRT, bewies "Gefion" mit ihren 240 m² Segelfläche, wie gut sie auch bei einer leichten Brise hoch am Wind segeln kann. Seitdem liegt das Schiff als Gast am Traditionssegelschiffssteg in Laboe. Mehr durch Zufall haben die Vier - Alexandra, Monika, Jochen und Thomas - die rote Galeasse in Dänemark gefunden und waren sofort von dem Schiff angetan. 1932 war der Hai-Kutter mit 16,5 m Länge, 4,3 m Breite und 2,5 m Tiefgang bei Andersen, Ferdinand & Hansen in Gilleleie auf Seeland vom Stapel gelaufen. Vor siebzehn Jahren wurde der Fischkutter vom dänischen Voreigner aufgeriggt. "Natürlich kommt jetzt erst einmal sehr viel Arbeit auf uns zu", sagt Jochen Knoch, einer der vier Eigner und Segelschullehrer in Laboe. Im Winter sollen das Deck und die Aufbauten erneuert und ausgebessert werden, dabei sind Kammern- und Kojeneinteilung gleich für die künftige Charterfahrt umzubauen. Im nächsten Sommer schließlich soll "Gefion" zu Ein- und Zwei-Wochentörns auf der Ostsee bis Bornholm auslaufen, in den Wintermonaten vor den Kanarischen Inseln kreuzen Uwe Sturm

Schiffstaufe in Stralsund

Die Groninger Tjalk "Anne-Marie", die von 1970 bis 1994 hoch und trocken bei Seedorf am Greifswalder Bodden gelegen hatte, wurde im Stralsunder Museumshafen auf den Namen "Christian" getauft. Eigner ist die Christian-Müther-Stiftung, die regelmäßig mit asthmakranken Kindern auf Törn geht. Dank der Hilfe von Förderern und Sponsoren, darunter der Rotary Club und die Hansestadt Greifswald, wird das 1904 gebaute, 25 Meter lange Plattbodenschiff vollständig restauriert.

Schiffahrt im Spiel

So heißt eine Ausstellung des Deutschen Spielemuseums Chemnitz, die noch bis zum 28. Dezember 1995 auf der Museumsbark "Rickmer Rickmers" an den Hamburger Landungsbrücken zu besichtigen ist.

"Alexander von Humboldt" auf'm Müggelsee

19 Klassiker, bis zum stolzen Alter von 80 Jahren, regattierten mit dem FREUNDESKREIS KLASSISCHER YACHTEN zum ersten Mal auf Berliner Gewässern. Unter ihnen der hölzerne Marinekutter, nicht mit der gleichnamigen Bark zu verwechseln, eine H-Jolle sowie Schären- und Jollenkreuzer aller Art.

Starkwind stoppte Veteranen

Beim verflixten siebten Mal geschah es: Wegen zu starken Windes, um sieben Beaufort beutelten besonders kleinen Boote, sagte der Veranstalter "Freundeskreis Klassische Yachten" 1995 erstmals die Wettfahrten **INTERNATIONALEN** der VII. VETERANENREGATTA über den Stollergrund ab. Die mehr als 200 alten Lustyachten, angereist aus Bremen, Hamburg, Flensburg, Kiel, Lübeck und Rostock, ja sogar aus Dänemark, Frankreich und England, blieben im Hafen. Doch die rund 600 Seglerinnen und Segler nahmen das gelassen, war doch so endlich einmal viel Zeit für Klönschnack und Hafenbummel, und auch die armen Lüüd an Land konnten die schnittigen Schiffe in aller Ruhe aus nächster Nähe betrachten.

Ein Jahrhundert Yachtbaugeschichte wurde hier vorgeführt, mit Booten von Konstrukteuren wie Oertz, Rasmussen, Tiller und Gruber, aus Werften wie Heidtmann, von Hacht, Vertens und M&P. Die A&R-Bauten erschienen sogar mit 39 Yachten vor Ort., von den Hansa-Jollen bis zu den Marinezwölfern "Ostwind" und "Westwind".

Termin für's nächste Jahr: 23. - 25. August 1996

Der 24. Februar 24. Februar, 24. Februar, 24. Februar, 24. Februar, 24. Februar kommt bestimmt und damit

das Wintertreffen '96 der Freunde des Gaffelriggs

Wir treffen uns ab 17.00 h im

Museum für Hamburgische Geschichte am Holstenwall N° 24 in Hamburg.

Vorträge und Verpflegung gibt's an Bord!

Meldet Euch, wenn Ihr Dias oder Videofilme habt, die auch die anderen Gaffler interessieren!



Übrigens: Nicht nur die Männer – das Bild täuscht – hatten beim Wintertreffen '95 beschlossen:
"Der Pickfall-Beitrag beträgt im Neuen Jahr schlappe fünfunddreißig Mark."

Regatta in Risör -

Am ersten Wochenende im August findet in Risör in Süd-Norwegen das traditionelle Trebatfestival statt, dieses Jahr zum zehnten Mal. Risör ist eine alte kleine Seefahrerstadt, in der noch heute einige bedeutende Holzbootwerften beheimatet sind. Dieses Fest der Holzboote machte mich neugierig, und so segelte ich mit meinem Gaffelkutter "Olifant" (Rumpflänge 11 m, Segelfläche 85 qm) dorthin. "Olifant" ist der Nachbau einer dänischen Jagt aus dem Jahr 1856, ein Küstenfrachtsegler. Die Fahrt von Wedel an der Elbe nach Norwegen führte durch die dänischen Gewässer bei viel Sonne und wenig Wind, nur während der letzten Nacht im Skagerrak wurde es zeitweise recht rauh.

Das weiße Städtchen Risör versteckt sich in einer Bucht hinter den Schären mit einem geschützten kleinen Hafen. Als wir Freitag morgens einliefen, war er bereits voller Schiffe, aber schließlich fand ich einen Liegeplatz längsseits von zwei großen Schonern, ehemaligen Frachtseglern, die nun für und mit Jugendlichen gefahren werden. Rings um den Hafen standen Zelte mit allen möglichen Angeboten und handwerklichen Darstellungen mit Bezug zu Seefahrt, Bootsbau, Schiffsausrüstung, modern und traditionell. Außerdem lag an einem Schlengel eine große Galeaß, von der aus musikalische Darbietungen ertönten, zum Teil recht gute. Glücklicherweise ging der Schall meist in die andere Richtung. Im Verlauf des Freitags trafen noch mehr Schiffe ein, so daß der Hafen echt voll war. Natürlich war ein Großteil vom Design des Colin Archer, seien es die zweimastigen Rettungskreuzer oder die einmastigen Lotsenkutter mit verschiedenen Variationen der Ausbauten, aber auch viele große und kleine Schärenkreuzer etc. Noch am Freitagnachmittag fand eine Regatta mit großer Beteiligung dieser Schiffe auf dem Fjord vor dem Ort statt, es war ein herrliches Bild bei Sonne und mäßiger Brise. Später lief "Olifant" zu einem Badevergnügen in den Schären aus. Wie gut, daß ich zwei Felsanker mit hatte, um an den Felsen festmachen zu können! Es herrschte eine großartige, familiäre Atmosphäre.

Am Sonnabend, weiterhin Bilderbuchwetter, fand nachmittags wieder eine Schauregatta statt, zu der ich "Olifant" meldete, allein schon, um meine Segel zu zeigen. Gegen die schnellen Colin Archers und Schärenkreuzer hatte ich keine Chancen, aber sei es drum! Am Schluß passierte das Unglück: Bei meinem Wendemanöver rammte

Werft inbegriffen

eine norwegische Yacht, die uns anscheinend übersehen hatte, ihren spitzen Steven in den Bug der "Olifant". Zwei Planken über der Wasserlinie, 40 mm dick, wurden durchschlagen, die dritte Planke beschädigt und ein Spant angeknackst. Zum Glück waren es nur Material- und keine Personenschäden, aber der Traum von einer Weiterfahrt durch die Schären war dahin. Das ist seglerisches Risiko. Doch glücklicherweise gibt es ja Holzschiffswerften am Ort! Die Risör Trebatbyggeri AS war bereit, die Reparatur auszuführen.



Und nun begann das wahrhaft Bemerkenswerte dieser Reise. Montagmorgen: Fahrt zur Werft, "Olifant" wurde aufgeslipt, und der Bug bis zum Mast (damit er nicht gelegt werden mußte) in die Halle hineingezogen. Mittags kam der Havarie-Surveyor, dann das Telefonat mit meinem Versicherer in Hamburg, nachmittags wurden die



drei Planken ausgebaut. Dienstag: Gebrochenes Spant gelascht und verbolzt, zwei neue Planken ausgemessen. Mittwoch: Zwei Planken aus 40 mm Fichte gedämpft und eingesetzt. Donnerstag: Dritte Planke gedämpft und eingesetzt und alle Planken kalfatert. Freitag: Zwei Anstriche, und am selben Tage um 15 Uhr wurde "Olifant" wieder abgeslipt. Der Schaden war behoben, wir waren wieder seeklar! Es war eine erstaunlich gute Leistung, sowohl von der Schnelligkeit als auch von der guten handwerklichen Qualität der Ausführung, und dabei meiner Ansicht nach sehr preiswert. Ich habe Schiffe gesehen, die auf dieser Werft gebaut worden sind, zum Beispiel die "Karmen", eine 49 Fuß lange Colin-Archer-Ketsch, ein bezaubernd schönes und dabei schnelles Schiff, das mich bei der Regatta in seiner zweiten Runde überholte, während ich gerade die erste Runde fuhr. Falls ich je wieder ein Schiff bauen lassen wollte, dann würde ich zur Risör Trebatbyggeri AS gehen.

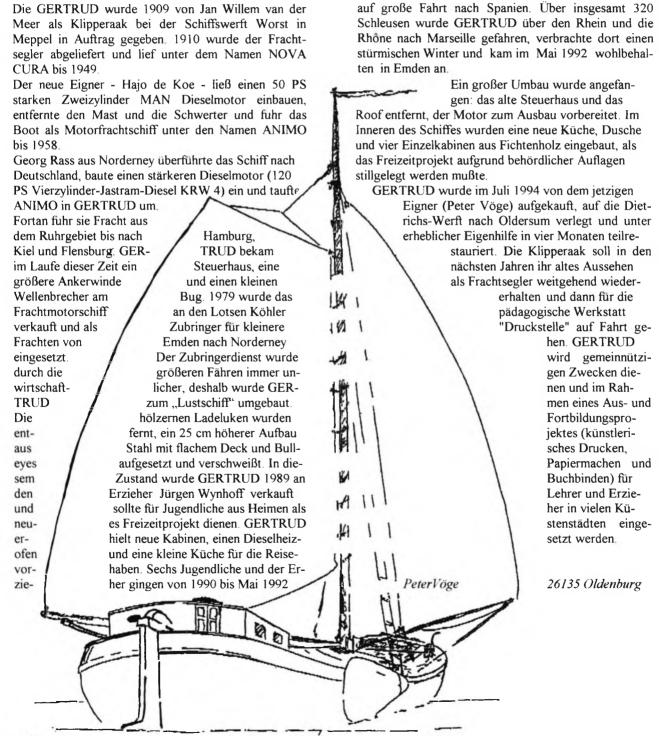
Was tut man inzwischen, während das Schiff in der Werft zur Reparatur liegt? Natürlich muß das Heimatmuseum abgehakt werden. Dann ein Essen mit meiner Männercrew in einem Restaurant / Museum, wobei sich das mit Elchsteak bezeichnete Menue als Frikadellen aus Elch (gut!) herausstellte. Ein Taxi wurde gechartert für eine Rundfahrt durch das Hinterland. Und der Chor des dänischen Rundfunks gab ein Konzert in der Kirche von Risör.

Nachdem wir, wie gesagt, am Freitag um 15 Uhr aus der Werft entlassen waren, hatten wir genug vom lieblichen Risör. Aber erst mußte noch der Propeller von einem vorwitzigen Tampen befreit werden (man sollte eine Taucherbrille an Bord haben). Danach segelten wir mit einer gemütlichen Abendbrise nach Kragerö. Von dort ging es zurück in die heimischen Gewässer. Es war insgesamt eine erholsame Reise ohne besonderen seglerischen Ehrgeiz, an Bord waren vier, zeitweise nur drei Männer. Insgesamt wurden 800 sm während der drei Wochen zurückgelegt. Risör ist eine Reise wert!

Heinrich Woermann Gutenbergstr. 8 22880 Wedel

Klipperaak "Gertrud" macht Druck

Um die Jahrhundertwende wurden viele kleine Küstenschiffe in Holland gebaut. Sie wurden benötigt, um Fracht aus Übersee (von den Großseglern) aufzunehmen und über das ganze Land zu verteilen. Das hervorragend ausgebaute holländische Kanalnetz wurde von kleineren Tjalken, Aaken usw. befahren, die wenig Tiefgang und ein großes Ladevermögen hatten. Weiter entfernt liegende Städte und angrenzende Länder wurden von küstentauglichen Seetjalken, Klippern und Klipperaaken befahren. Die Klipperaak hatte dabei eine Sonderstellung: Das Vorschiff (der Bug) ist spitz zulaufend wie bei einem Klipper, während das Achterschiff (Heck) so rund wie bei einer Tjalk/Aak gebaut ist. Das volle Heck hat den Vorteil, daß bei achterlichen Winden und grober See ein Unterschneiden wegen des erhöhten Auftriebes der breitrunden Heckpartie vermindert wird. Die Holländer nannten diese Schiffe "Klipper mit Pferdekopf".



An der Barthe

Mitte Juni habe ich mich ein paar Tage auf Rammins Werft an der Barthe nützlich gemacht. Barthe? Wo gibt's denn die, wird sich mancher Absolvent bundesdeutscher Wissensverhinderungsinstitute fragen. Nun, die Barthe fließt an Barth vorbei, und diese Stadt liegt in Vorpommern. Die Barther Kirche ist allen Ostseeschiffern als eine markante Landmarke bekannt. Die Zingster durften darum keinen Kirchturm bauen. Ach, Zingst! Mein Geheimtip! Hat sich gewaltig herausgemacht. Ich wundere mich immer noch, wie

selten ein Gaffelrigger den Weg in die Bodden findet. Sollte das etwa an den Seekarten mit den immer gleichen Kursen, die da eingezeichnet sind, liegen? Doch zurück zur Barthe: Zeesenboote sind zwar Rammins Spezialität, es werden aber auch alle anderen Boote und Schiffe aus Holz oder Stahl gebaut oder instandgesetzt, soweit es die Möglichkeiten des Betriebes zulassen. Mir ist selten ein so vielseitiger und geschickter Handwerker begegnet wie Eckehardt Rammin.



Zur Wissenserweiterung:

Billen, die: die untere Rundung des hinteren Teils eines Schiffes, die den Übergang vom Heck zu den Seiten bildet

Gillung, die: der Übergang vom scharfen Unterwasserschiff zum ausladenden Heck; Heckbergholz, das: (heute) starker Plankengang im oberen Rumpfbereich, z.B. Scheergang; Hennegat, das: runde Öffnung in der unteren Gillung eines Schiffes, einschließlich dem Inneren des Ruderkokers, der den oberen Teil des Ruderschaftes umschließt;

Ruderstamm. der: (auch Ruderpfosten,) durchgehender Teil des Ruders mit Kopf und Schaft ohne Blatt; Sog. der: der untere, hinterste Teil eines Schiffsbodens (oberhalb von Totholz, Stevenknie und Kielschwein)

(nach: Jürgen Börms, Lehrhefte für den Boots- und Schiffbau Nr. 4, Hamburg o.J.; Wolfram Claviez, Seemännisches Wörterbuch, Bielefeld 1994; H. Paasch, Vom Kiel zum Flaggenknopf, Norderstedt 1978)

Blick auf den Achtersteven des Zeesenbootes mit Nuß und Bohrung für das Stevenrohr, mit dem Hennegat für den Ruderstamm, dem Heckbergholz sowie den Plankengängen des Sogs und der Gillung bzw. den Billen.



"Museumsschiffe in Fahrt":

Restaurierungs- und Präsentationskonzepte

der Museumshäfen in Norddeutschland

Zu den reizvollsten deutschen Museumsschöpfungen des ausgehenden zwanzigsten Jahrhunderts gehören fraglos einige Museumshäfen. Sie verdanken ihre Entstehung der unermüdlichen Tätigkeit einiger weniger Kenner und Liebhaber alter Wasserfahrzeuge, die

trotz heftigster Widerstände in der Öffentlichkeit seit den frühen sechziger Jahren darum gekämpft haben, außer Dienst gestellte Schiffe, ob segelnde Berufsfahrzeuge oder Dampfer, in Fahrt und somit am Leben zu erhalten.



Die Enthusiasten der ersten Stunde wurden von ihren potentiellen Geldgebern ausgelacht, den Denkmalspflegern, den Stadtkämmerern oder Bankdirektoren, sobald sie dieses Thema nur anschnitten. Ich habe die Antwortbriefe der Banker an meinen Vorgänger, Walter Hävernick, gelesen, als dieser um Unterstützung für die Bewahrung eines dampfenden Ostsee-Stückgutfrachters bat. Ebenso gut könnten sie, meinten die Herren Bankdirektoren, ihr Geld gleich in die Elbe oder in die Nordsee werfen. Von ähnlichen Niederlagen wußte auch der Journalist und Schiffahrtshistoriker Joachim Kaiser ein Lied zu singen, den wir an unseren Küsten nicht ohne

Bewunderung den Ewer-Papst nennen. Durch seine Bücher über den Ewer und andere Fahrzeuge, die an der Niederelbe und in den Watten der Elbmündung zuhause sind, hat er auf die letzten noch vorhandenen Schiffe dieser Art aufmerksam machen, für ihre Erhaltung Interesse wecken und so ihre Restaurierung auf den Weg bringen können.

So zermürbend sich solche Kämpfe oftmals gestalteten - sie hatten auch ihr Gutes: Man stritt allein für einzigartige Objekte von hohem Rang, deren Bedeutung im Sinne maritimer Denkmäler unstrittig war. Denn nur das Ringen um wirklich überzeugende Restaurierungsvorhaben gewährleistete Aussicht auf den durchschlagenden Erfolg. So gelang es denn den wenigen unermüdlichen Protagonisten, die Mittel für überschaubare Projekte zu erlangen und diese auch durchzuführen. Weitergehende Bemühungen, über die Einzelprojekte hinaus eine überregionale Denkmalspflege zur Bewahrung des maritimen Erbes zu etablieren, waren überhaupt noch nicht in Sicht. Als erste, eigentlich bahnbrechende Arbeit erschien 1986 das von Joachim Kaiser seit 1970 auf vielen Reisen durch Nordeuropa zusammengetragene Material unter dem Titel: "Deutsche Segelschiffe. Register über den Restbestand 1980 - 1986" als PIEKFALL - Sonderdruck. Er hatte es auch verstanden, die Alfried Krupp von Bohlen und Halbach - Stiftung von der Notwendigkeit einer Finanzierung seiner Recherchen zu überzeugen.

Es versteht sich von allein, daß diese Publikation das Interesse der an Schiffahrtsgeschichte interessierten Öffentlichkeit stimulieren mußte. Im Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven kamen die Schiffshistoriker erstmals mit den Denkmalspflegern der norddeutschen Küstenländer aus der BRD zusammen, um die Frage eines staatlichen Denkmalschutzes für das erhaltenswerte maritime Erbe zu besprechen. Hier blieben Erfolge zunächst aus, weil die Denkmalspfleger ihre ohnehin begrenzten Mittel nicht auch noch zur Bewahrung schwimmender Denkmäler ausgeben wollten. Wertvoller war da die Welle von Bemühungen einzelner begeisterungsfähiger Küstenbewohner, das eine oder andere wrackähnliche Schiff aus Kaisers Liste zu erwerben und wieder fahrbereit zu restaurieren.

Aber was hatte die Öffentlichkeit davon? Die Ergebnisse dümpelten, über die ganze Region verteilt, als Einzelstücke, mehr oder minder geduldet, in Prielen und Nebenflüssen der Elbe, im besten Fall noch in Hamburg zwischen Schuten und Schleppern in weit abliegenden Hafenbecken herum, wo sie zum Teil nicht einmal eingesehen werden konnten. Dabei waren sich die Eigner und Freunde alter Segelschiffe schon sehr früh der öffentlichen Wirkung eines gemeinsamen Auftretens bewußt.

So geschah beispielsweise etwas ziemlich Denkwürdiges schon im Februar 1973 in einem kleinen Gasthaus bei Blankenese an der Elbe: Eine Reihe von Eignern und Freunden traditioneller Segelschiffe fand sich - angeregt durch Joachim Kaiser - unter dem

Namen "Freunde des Gaffelriggs" zusammen, allerdings ohne einen richtig deutschen Verein mit entsprechender Satzung daraus zu machen. Die ihnen allen gemeinsame, individualistische Grundprägung widerstrebte jeder bürokratischen Reglementierung. Gleichwohl verabredete man sich zu regelmäßigen Treffen, einmal im Herbst zu einer Regatta bei Glückstadt auf der Elbe und noch ein zweites Mal an Land, nämlich jeweils im Februar zu einem Wintertreffen mit großem Palaver und Vorträgen, Essen, Bier und Wein. Seit einigen Jahren findet diese Zusammenkunft regelmäßig im Museum für Hamburgische Geschichte statt. Gerade das von bis zu 300 Personen aus dem ganzen deutschsprachigen Raum sowie Gästen aus Schweden und von der französischen Atlantikküste stets sehr gut besuchte Wintertreffen wird gern für den intensiven Erfahrungsaustausch genutzt. Hier wird von geglückten Reparaturen, harten Schicksalsschlägen bei Restaurierungsaufgaben und über neue Projekte berichtet. Sogar eine eigene Zeitschrift wurde auf Kiel gelegt, PIEKFALL genannt. Die Redaktion ließ sich durch Zuruf bestimmen. Trotz einiger Fluktuationen und Turbulenzen des sich selbst ergänzenden Arbeitsstabes erfreut sich das PIEKFALL seiner guten Beiträge wegen einer ständig wachsenden Beliebtheit. Ganz gewiß sind es gerade die chaotischen Strukturen der "Freunde des Gaffelriggs", welche das gemeinsame Bestreben von jeder ehrgeizigen Vereinsmeierei und somit von jeder Krise freihalten. In jedem Fall haben die "Freunde des Gaffelriggs" auf Dauer als der erfolgreichste Werbe-. träger für die Bewahrung segelnder Berufsfahrzeuge seit nunmehr zweiundzwanzig Jahren zu gelten.

Von dem stolzen Bemühen, mit den überhaupt ersten sorgfältig restaurierten Schiffen auf den angestammten Gewässern Flagge zu zeigen, bis zur Gründung eines ersten Museumshafens in Norddeutschland sollten noch einmal vier Jahre verstreichen. Im Jahre 1977 beschlossen die Hamburger Freunde, soweit sie sich inzwischen zu Eignern eines alten Gaffelschiffes aus der Berufsschiffahrt gemausert hatten, einen solchen Museumshafen - jetzt aber auf Vereinsebene - am Strand von Oevelgönne in Hamburg-Altona zu gründen. Auch diese Anregung verdanken wir Joachim Kaiser. Die Mitglieder brachten ihre eigenen Schiffe gleich mit ein und erarbeiteten eine Satzung. Diese beschrieb das öffentlich förderungswürdige Ziel, segelnde Berufsfahrzeuge von historischer Bedeutung aufzuspüren und zu bewahren, sie angemessen zu restaurieren und in Fahrt zu halten.

Die ersten Ankömmlinge in Oevelgönne konnten in der Tat als exzellente Beispiele aus der traditionellen Küstenschiffahrt Norddeutschlands gelten. Und gerade hier deutete sich ein besonders sinnvolles Konzept an, welches der Museumshafen leicht würde erfüllen können, sofern er nur bestrebt sein wollte, eine möglichst dichte Folge einheimischer Wasserfahrzeuge von historischer Bedeutung zusammen zu bringen. Anschließend sollte es dann möglich sein, mit den passenden Schiffen die teilweise trockenfallenden Häfen an der Niederelbe - ob Barnkrug, Wischhafen oder Dornbusch, Freiburg an der Elbe, Alt-Brunsbüttel, Neufeld so gut wie Otterndorf zu besuchen.

Ebenso wichtig würde es sein, die Masten zu legen, um unter festen Brücken hindurch die Oberelbe anzusteuern, von Lauenburg aus den Elbe-Lübeck-Kanal oder gar den Hadelner Kanal von Otterndorf nach Bremerhaven zu benutzen. Der Besuch einer Werft in Gauensiek an der Niederelbe müßte trotz der festen Brücke davor ebenso weiterhin möglich sein wie die Einfahrt unter der Hohen Brücke durch ins Nicolaifleet. Diese wurde noch um 1870 von ca. 70.000 Einheiten pro Jahr passiert - und zwar zum allergrößten Teil von segelnden Berufsfahrzeugen, von Ewern und Segelschuten, Tjalken und Torfmutten.

Ein mobiler Museumshafen! - nicht vorrangig zur Aufbewahrung alter Schiffe, sondern ebenso auch zur Entsendung der dort versammelten Schiffe durch das ganze Fahrtgebiet der Niederelbe-Region und der von hier aus befahrenen Küsten - so habe ich mir über lange Zeit das ideale Konzept für Oevelgönne vorgestellt, solange ich Vorsitzender des Museumshafenvereins dort war. Zu diesem Zweck wurden Veranstaltungen an den genannten Landeplätzen verabredet, schon um vor Ort die Erinnerung an die ehemalige Bedeutung der kleinen Häfen als Zentren des Handels, aber auch als Mittelpunkte kulturellen Lebens für die jeweiligen Dörfer und Kleinstädte an der Niederelbe wieder zu wecken.

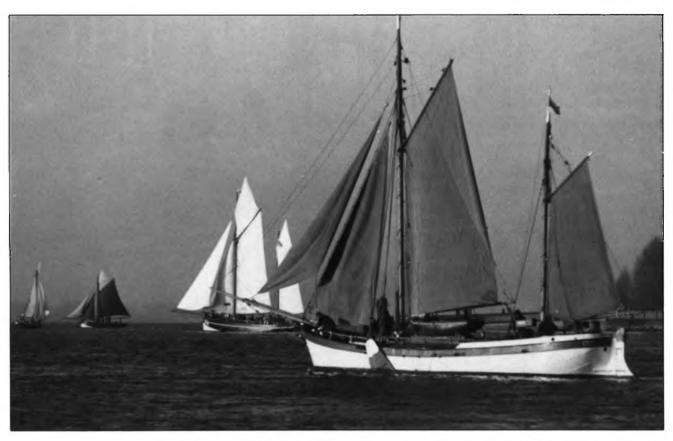
Am Beispiel des Museumshafens Oevelgönne habe ich nur deutlich machen wollen, was ebenso für die Museumshäfen in Bremerhaven, Carolinensiel, Flensburg, Greifswald, Kappeln, Lübeck, Rostock, Stralsund zutreffen sollte, um nur die wichtigsten Beispiele zu nennen. Dort bilden gleichfalls die Wasserfahrzeuge aus der Region den jeweiligen Sammlungsschwerpunkt. Niemals und nirgendwo darf es bei der Restaurierung nur um blutleere, akademische Kriterien gehen, die sich allein auf das äußere Erscheinungsbild beziehen Vielmehr muß eine funktionsgerechte Restaurierung im Ganzen gefordert werden. Wir wollen ja die alten Schiffe nicht nur in Fahrt halten, damit sie irgendwohin segeln können. Wir möchten sie so instand setzen, daß sie wie eh und je die ihnen jeweils angestammten Fahrtgebiete wieder benutzen können.

Wenn wir heute so nachdrücklich die Legitimation der Museumshäfen durch schlüssige Konzepte und konsequente Wahrnehmung entsprechender Restaurierungsmaßnahmen ansprechen, so einfach deswegen, weil in letzter Zeit eine inflationäre Zunahme von Traditionshäfen mit Schiffen aller Art festzustellen ist. Bisweilen werden alle Maßstäbe, die man an eine museumsgerechte Restaurierung im Sinne von Denkmalspflege und den planmäßigen Aufbau einer entsprechenden Sammlung legen müßte, vernachlässigt oder ganz aufgegeben, ohne daß man bereit wäre, auf den steuerlich günstigen Zunamen "Museum" zu verzichten. Tatsächlich würde bei Aberkennung des Museumscharakters der Verlust weiterer Vorteile drohen: Keine Hafenbehörde der Welt wäre länger berechtigt, die benötigten Wasserflächen oder Hafenanlagen kostenlos bzw. kostengünstig zur Verfügung zu stellen, sobald Zweifel an der Gemeinnützigkeit im Sinne des Wortes aufkämen.

Zweifel an der Gemeinnützigkeit eines Museumshafens sind aber leider immer häufiger dort angebracht, wo die ursprünglich intendierten Konzepte und in Satzungen verankerten Ziele grundsätzlich fehlen oder zwischenzeitlich verloren gegangen sind. Dieser Sinnverlust beginnt häufig mit der Veränderung des Sammlungsschwerpunktes.

von Hulken das Gesamtbild ohnehin geradezu niederträchtig schmälert? Warum sollte man ferner funktionsgerecht restaurieren, wenn die zufällig hier versammelten Ersatzschiffe mit dem Revier nichts mehr zu tun haben und es auch daher nicht befahren können?

Zunächst fiel uns auf, daß beim Bau neuer Schiffs-



Besanewer und Fischkutter (oben), Torfmutte und Tjalk (S.22) waren typische Segelschiffe auf der Niederelbe.

Manchen Museumshäfen sind inzwischen sämtliche Gründungsschiffe, die schon ausführlich katalogisiert waren, entlaufen, und weitere werden beguemerweise fortgeschickt, wenn der Trägerverein nur die kleinsten Schwierigkeiten mit den Schiffsmannschaften bekommt. An ihre Stelle sind gelegentlich Nachbauten getreten, die oft nicht einmal mehr Kopien einst einheimischer Schiffstypen sind. Hulken, von denen behauptet wird, daß sie sich irgendwann einmal in zauberhafte Museumsfahrzeuge verwandeln sollen, werden als Ersatz auf die Liegeplätze der leider verlorenen oder gar vertriebenen Schiffe manövriert. Schnell kommt es dahin, daß so mancher Museumshafen mit seinen Schiffen kaum mehr ein Bild der regionalen Fahrwasserverhältnisse vermitteln kann. Man rechnet damit, daß die Landratten es nicht bemerken werden. Die werden zufrieden sein, wenn sie nur Masten und Segel sehen.

Die Verschlechterung der Sammlungsbestände zieht stets ein Absinken der Restaurierungsmoral nach sich. Warum sollte man noch auf die Einhaltung äußerlicher Gesichtspunkte achten, wenn die Anwesenheit masten diese nicht mehr der Länge des Schiffes entsprachen sondern wesentlich länger wurden. So wurde die wichtigste technische Voraussetzung für ein höheres Rigg und eine größere Segelfläche geschaffen. "Blasen" und Spinnaker aus papierähnlichen, knatternden Stoffen ergänzten die yachtmäßige Ausstattung. So hoch wurden die Masten, daß bald manches Plattbodenschiff kaum mehr mit Hilfe des eigenen Jütbaums den Mast legen konnte.

Fortan wurden reizvolle Hafenplätze jenseits der festen Brücken nicht mehr angesteuert, nicht mehr die Kanäle befahren, nicht mehr die alten Landeplätze der Märkte in Hamburg besucht, die ursprünglich einmal unverzichtbar zu ihrem Revier gehört hatten. Diese Funktion wurde um einer schnöden Verbesserung der Gewinnchancen bei den beliebten Oldtimer-Regatten willen einer Beschleunigung des Seglers um jeden Preis geopfert.

Die Eigner mancher Plattbodenschiffe nahmen außerdem den Verzicht auf die Möglichkeit in Kauf, flache, trockenfallende Häfen zu besuchen, indem sie einen

Kiel unter ihren Ewer oder ihre Tjalk bolzten. Solche Schiffe werden denn auch meistens nur als Wasserlinienmodelle gezeichnet, niemals aber in ihrer vollen Häßlichkeit dokumentiert. Von den Maßen werden allein die Länge und die Breite, nie jedoch der Tiefgang angegeben. Man begründet den untergebolzten Kiel mit dem Verlangen nach mehr Sicherheit bei

schweißen ließ, damit sie gar nicht erst bedient werden müssen. Es ist klar, daß in den vorbezeichneten Fällen vom jeweiligen Besitzer eine klare Entscheidung gegen die Klassifizierung seines Fahrzeugs als ein Museumsschiff zugunsten der privaten Nutzung getroffen worden ist. Die Entscheidung an sich ist, solange man sich zu ihr bekennt, legitim und



Den Mast zu legen ist eine familiäre Angelegenheit - mit Kontergewicht und Handwinde. Fotos (3): MK

hartem Wetter auf See. Die so abartig veränderten Segler dürfen nun leider nirgendwo mehr auf einem Sand trocken fallen, ohne befürchten zu müssen, daß ihr schrecklich verhunztes Unterwasserschiff mit Sinken des Wasserspiegels auch besichtigt werden kann.

Gelegentlich erfahren wir, daß bei Familienreisen das ewige Bedienen der Seitenschwerter im Falle von Wendemanövern allzuviel zusätzliche Arbeit verursache und wenigstens diese durch den Anbau eines Kiels vermieden werden könne. Tatsächlich liegt in einem norddeutschen Museumshafen ein Schiff, das seine Seitenschwerter nur aus optischen Gründen erhalten hat. Die Operette wird dadurch nicht weniger komisch, daß der Eigner die Seitenschwerter fest an-

ehrenwert. Sie muß allerdings auch von jedem Museumshafen respektiert werden, sobald die Frage ansteht, ob solche Schiffe in die Kernsammlung eines Museumshafens gehören oder eher in das Umfeld der Traditionsseglerhäfen zu verweisen sind.

Um den Museumshäfen und Denkmalspflegeämtern, aber auch den zuständigen Hafenbehörden eine sichere Grundlage für ihre Entscheidung zu bieten, wie weit Unterstützung und Amtshilfe aufgrund eines öffentlichen Interesses gewährt werden können, müssen Register mit nachprüfbaren Angaben auf wissenschaftlicher Grundlage für solche Schiffe erstellt werden, die nach dem Wunsch ihrer Eigner als Museumsschiffe eingetragen werden sollen. Ein solches Register hat für die Niederlande kürzlich einmal Peter Jansen in einem Aufsatz entworfen, der unter

dem Titel "Nationaal register Varende Monumenten opgericht" in der Zeitschrift SPIEGEL DER ZEEVAART (1995, Nr. 7, page 5 - 8) erschienen ist. Eine Hamburger Gruppe von vier langjährigen Kennern der Materie (B. Alm, J. Brakker, H. Karting, I. v. Waltershausen) hat am 29. Juni 1990 bereits ein einfaches Klassifizierungssystem entwickelt, das als Grundlage für die Entwicklung eines deutschen Registers für Museumsschiffe und denkmalswürdige Wasserfahrzeuge zu fordern wäre. Aus diesem Papier werden die wichtigsten Gedanken hier erstmals vorgelegt.

Eine Registerkommission ist zu bilden, die sich die Aufgabe stellt, mit Hilfe eines Klassifizierungssystems ein Instrument zu schaffen, welches es möglich macht, besonders schützenswürdige Substanz im Bereich maritimer Denkmäler vor Verfall und Zerstörung zu bewahren und ihre Erhaltung in der Öffentlichkeit zu reklamieren.

Hierzu gehören Berufs-, Dienst- und Sportfahrzeuge aller Art. Es wird vorgeschlagen, die Denkmalschutzkriterien in ihrer Problematik, ähnlich jener für Baudenkmäler geltenden, zu diskutieren.

Vorgeschlagen wird ein Modell für das Klassifizierungssystem:

Gruppe la

Schiffe, die in Form und Zustand original erhalten sind oder mit originalen Materialien innen und außen in den ursprünglichen Zustand zurückgebaut worden sind. Die ursprünglichen Fahrteigenschaften sind erhalten oder aber weitestgehend wieder hergestellt worden.

Gruppe 1b

Schiffe wie 1a, jedoch wurden für den Rückbau moderne Materialien verwendet.

Gruppe 2

Der Rückbau erfolgte wie unter 1a, jedoch nicht der Innenausbau.

Gruppe 3

Rumpf und Rigg wurden oberhalb der Wasserlinie ("im schwimmenden Zustand") in den ursprünglichen Zustand versetzt. Im Inneren und unterhalb der Wasserlinie wurden Veränderungen vorgenommen. Die ursprünglichen Fahreigenschaften sind mit Umbau des Unterwasserschiffs verloren

Gruppe 4

Rumpf und Rigg wurden im Sinne eines bestimmten Typus verändert, jedoch nach historischen Vorbildern.

Gruppe 5

Rumpf und Rigg sind nur nach optischen Gesichtspunkten, indessen keineswegs funktionsgerecht wieder hergestellt worden.

Gruppe 6

Schiffe mit denkmalswürdiger Bausubstanz, deren Restaurierung öffentliche Unterstützung verdient

Sondergruppe

Neubauten, die Rekonstruktionen kulturgeschichtlich bedeutsamer Wasserfahrzeuge darstellen. Aufgrund der Tatsache, daß wegen fehlender Denkmalschutzgesetze, die auf maritime Denkmäler anzuwenden wären, zahlreiche Typen heute fehlen, können exakt durchgeführte Kopien als Modelle im Maßstab 1:1 im Rahmen einer Sammlung originaler Wasserfahrzeuge die museale Präsentation in wertvoller Weise unterstützen.

Wir sind ganz sicher, daß die Untersuchung der in Frage kommenden Fahrzeuge nach dem hier entwikkelten Modell geeignet wäre, mehr Klarheit darüber zu verschaffen, welche von diesen tatsächlich denkmals- und museumswürdig sind. Nachdem die Qualität der Fahrzeugsammlungen einmal festgestellt ist, wird auch die Beantwortung der schwierigen Frage erleichtert, welche Einrichtung

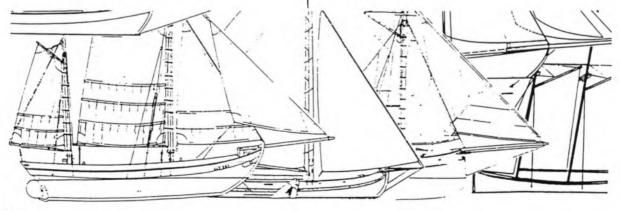
wirklich als Museumshafen oder eher als Traditionshafen zu gelten hat. Diese Arbeit muß in Norddeutschland erst noch geleistet werden, wobei wir gern mit Hochachtung darauf verweisen, daß man in anderen Ländern, insbesondere in den Niederlanden, in dieser Hinsicht viel weiter gekommen ist. Wir bekennen uns zu der Notwendigkeit wissenschaftlicher Untersuchungen an den vorhandenen Beständen, um auch die Arbeit in den norddeutschen Museumshäfen wieder zu beflügeln und dem international angestrebten Niveau anzupassen.

Prof. Dr. Jörgen Bracker Museum für Hamburgische Geschichte



KALENDER, KALENDER - was bist du so dick!

KALL	MEN, KALLIDI	714 *******	bist du so dien .
FEBRUAR		1214.	Gaffelrigg Greifswald-Wieck
l.	PIEKFALL No. 59 Redaktionsschluß	1220.	Brest '96
24	Wintertreffen der Freunde des	2128.	Cutty Sark Tall Ships Race II:
241.	Gaffelriggs		St. PetersbTurku, Cruise in Company
29.	Schalttag: 24 Stunden Zeit, um einen	31.77.8.	Cutty Sark Tall Ships Race III:
27.	Beitrag für's PIEKFALL zu schreiben		Turku - Kopenhagen, Regatta
	20.00083.000.1222.1222.2020.000000		1 3 3
APRIL		AUGUST	
15.	PIEKFALL No. 60 Redaktionsschluß	24.	Risör / N: Holzbootfestival
	Vorschläge für's Jubiläumsheft ???	911.	Carolinensiel: 6. Hafenfest
	· ·	1526.	International Classic Match Race and
MAI			Regatta, c/o Music & Sejl,
1.	Hafenfest des Finkenwaerder		Søndergade 33/1, DK-8700 Horsens
	Gaffelconsortiums	2325.	VII. Internationale Veteranen-
1012.	Geburtstags-Hafenfest des 20jährigen		Regatta Laboe, Freundeskreis
	Museumshafens Oevelgönne;		Klassische Yachten
	807. Hamburger Hafengeburtstag		_
1012.	3. Glückstädter Auftakt,	SEPTEMBE	
	Freundeskreis Klassische Yachten	1.	PIEKFALL No. 61 Redaktionsschluß
1517.	Lyø Rund	6,-8,	Bodstedt: 32. Zeesbootregatta
1617.	Kappeln-Sønderborg Zubringer	715.	Hamburg, Nikolaifleet:
1719.	Rum-Regatta, Museumshafen FL		Ewertreffen und Schutenregatta
2427.	Bristol: International Festival of the Sea	OKTOBER	
28.51.6.	Bristol - Bantry Bay, Regatta	46	Herbsttreffen der Freunde des
26.31.0	Bristor - Bantry Bay, Regatta	40	Gaffelriggs: Rhinplatte Rund,
JUNI			Glückstadt / Elbe
19.	Bantry Bay Festival	19.	Flensburger Apfelfahrt
79.	2. Travemünder Hafenfest für	26.103.11.	Hanseboot Hamburg
7. 2.	Traditionssegler und Geburtstagsfeier	20.10. 5.11.	Transcoot Transcorg
	"85 Jahre PASSAT"	DEZEMBER	
915.	Bantry Bay - La Rochelle, Regatta	15.	Museumshafen Oevelgönne:
1523.	La Rochelle Festival		Konsul-Klöben-Gedächtnis-Regatta
2230.	Kieler Woche	26.	Museumshafen Flensburg: Grog-Törn
23.65.7.	La Rochelle - Penzance, Regatta		
2430.	Nordisk Seglats, Hobro- Skärhamn		
	c/o Kirsten Koldbye, Højensalle 9,	GROSSVERAM	NSTALTUNGEN DES JAHRES 1996:
	DK-9400 Nørresundby		
			NAL FESTIVAL OF THE SEA
JULI		28.513.7.1996	
59.	Penzance Festival	Bristol-Bantry I	Bay-La Rochelle-Penzance-Brest
69.	Rostock Baltic Sail		
912.	Penzance - Brest, Regatta		TTY SARK TALL SHIPS RACES
918.	Cutty Sark Tall Ships Race I:	6.7 10.8.1996	
10 10	Rostock-St. Petersburg, Regatta	Kostock - St. P	etersburg - Turku - Kopenhagen
1012.	Greifswalder Bodden:	CUTTY CARL	ZTALL CHIDE DACES M. PA
10 14	Christian-Müther-Fahrt	13.73.8.1996	K TALL SHIPS RACES Mediterranean
1214.	III. Internationale Neustadt-Regatta,		de Mallorca - Neapel
	Museumshafen Lübeck	Genua - Panna	de Ivianorca - Neaper





Der Museumshafen Oevelgönne e.V. wird 20 Jahre alt

Aus diesem Grunde möchten wir Euch alle herzlich einladen, dieses 'wilde' Jubiläum in einem rauschenden Fest mit uns zu feiern.

So strömt denn alle herbei, die Ihr da seid:

Segelhochhalten und Kurbelwellendreher; Schlickrutscher und Tiefwassersegler: Wasserkocher und Kohlenschaufler; Fockaffen und Trossenreißer; Wriggkünstler und sonstige Wasserquirler; Besitzer von Kroppzeug und Besitzer von ausgewachsenen Schiffen und natürlich alle, die Spaß an traditioneller Seefahrt haben.

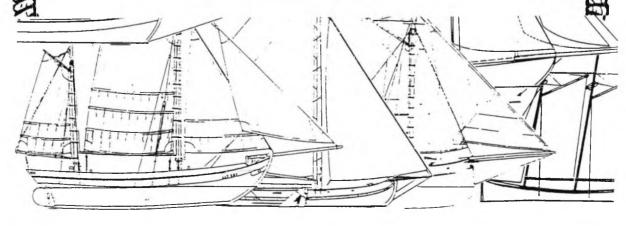
Mit Euch allen zusammen möchten wir das nächste Oevelgönner Hafenfest zum Hamburger Hafengeburtstag vom 10. bis zum 12. Mai 1996 feiern. Aus dem Programm sei schon so viel verraten:

- Das Fest beginnt am Freitag, den 10. Mai mit dem Einlaufen der Schiffe, abends steigt die große Schipperfete;
- Am Samstag Höhepunkte in Massen mit der vierten Strandperlenregatta (Regatta für Ewerboote und anderes besegeltes Kroppzeug), Dampfschiffen live, Dampfpfeifenkonzert, seemännischen Wettbewerben, Seemannshandwerk, natürlich viel Musik, und, und;
- Am Sonntag dann das zweite Dampfschiffgeschicklichkeitsfahren, Segelparade vor den St. Pauli Landungsbrücken und Verabschiedung aller Gäste, die uns leider schon verlassen müssen.

Soweit die Höherpunkte. Dazu haben wir noch eine ganze Reihe von Überraschungen in Vorbereitung. Über Eure zahlreiche Teilnahme, zu Wasser und an Land, würden wir uns sehr freuen. Das detaillierte Programm werden wir Euch rechtzeitig zugehen lassen.

Bis zum Mai 1996 also

Euer Museumshafen Oevelgönne e.V.



Aus den Museen

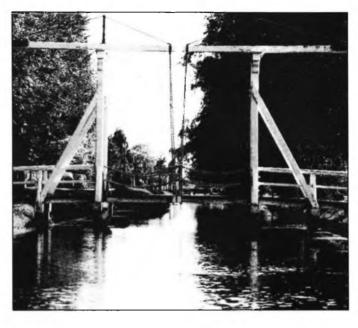
Aus den Museen

Torfbockschiff zum Jubiläum

Wenn 1996 das Bremer Übersee-Museum (Tel. 0421 -361 9746) sein 100jähriges Jubiläum feiert, wird auch ein besonderes Ausstellungsstück an die Geschichte der Weser-Schiffahrt erinnern. Im September wurde bei der AUCOOP-Bootswerkstatt in Vegesack der Treidelkahn "Anja" in traditioneller Holzbauweise mit einem Flachs-Luggersegel fertiggestellt. Dieser flachgehende Fahrzeugtyp von etwa zehn Metern Länge und zwei Metern Breite wurde im 19. Jahrhundert bis zur Weserkorrektur für den Warenverkehr zwischen den Seeschiffen und den Bremer Packhäusern genutzt. Bis zu zwei Tonnen Tragfähigkeit besaßen diese offenen Torfbockschiffe, auf dem Leinpfad oft von Pferden gezogen, die geschäftstüchtige Bauern bereithielten. Die Veränderung der Schiffahrt auf der Unterweser ist Rahmenthema der Ausstellung des Treidelkahns.



Die hölzerne Bark "Seute Deern" des Deutschen Schiffahrtsmuseums Bremerhaven litt schon seit mehreren Jahren an ihrem durchhängenden Vor- und Achterschiff Zuletzt konnten nur noch Schwimmkörper den 75 Meter langen Großsegler vor dem Auseinanderbrechen bewahren. Ende Oktober wurde er schließlich durch vier enge Brücken ins MWB-Trockendock geschleppt und dort auf einen neuen Kiel gesetzt, der mit seiner natürlichen Wölbung (1,30 m Höhe mittschiffs und 0,60 m an den Enden) die "Bandscheibe" des Dreimasters stabilisieren soll.



Schiffbau in Papenburg

Die Landkarte läßt nicht unbedingt vermuten, daß sich im 17. Jahrhundert mitten im Moor eine kleine Fehnkolonie zu einem der bedeutendsten Schiffbau- und Reedereiorte Deutschlands entwickelte. Bekannt ist Papenburg spätestens seit den spektakulären Stapelläufen der riesigen Passagierschiffe auf der 100 Jahre alten Werft Jos. L. Meyer. Doch in der Mitte des 19. Jahrhunderts gab es hier insgesamt 24 Schiffbaubetriebe mit Arbeitsplätzen für mehr als 1000 Bürger und einer Produktion von durchschnittlich 40 Fahrzeugen im Jahr. Hinzu kamen die hier beheimateten Frachtensegler und die zahlreichen Seeleute, die von hier aus in alle Welt führen. Einige dieser lokalen Schiffstypen ließ der



Mit ihrem krummen Buckel wurde "Seute Deern" rückwärts durch die Brücken gefädelt - vor staunendem Publikum. Foto: Monika Kludas Papenburger Heimatverein, der ein hübsches Museum betreibt (März bis November, Gruppen nach Voranmeldung auch ganzjährig, Tel. 04961 - 5540), nachbauen und an malerischen Stellen der rund 40 Kilometer langen Kanäle plazieren. "Gesine von Papenburg" aber, die Replika einer Schmack und auf Nord- und Ostsee unterwegs, feierte jüngst ihr zehnjähriges Jubiläum. Ihr Rumpf ist breiter als bei einer Tjalk, sie hat einen geteilten Klüverbaum und fährt am Großmast Marssegel und Breitfock. Als Geburtstagsreise plant der Heimatverein einen ausgiebigen Ostseetörn bis nach Gotland und Gdansk.

Küstenschiffahrt im Wandel

Wo liegt eigentlich der schön restaurierte Ewer "Elfriede"? Und wie hat der alte Besanewer "Orient" früher einmal ausgesehen? Antworten darauf gibt das Kehdinger Küstenschiffahrtsmuseum in Wischhafen an der Elbe, einem der einst so belebten Häfen zwischen Balie und Bützfleth. Hier ist dokumentiert, wie sich Schiffe und Werften, nautische Geräte und Motoren, die Arbeit der Fischer und Zollbeamten gewandelt haben. Besonders sehenswert: die Schiffsmodelle! Das Museum liegt günstig für die Anreise mit dem eigenen schwimmenden Kulturgut und ist von Mitte August bis Ende November an Wochenenden geöffnet (Sondertermine, zum Beispiel für Gruppen, unter der Telefonnummer 04770 - 7179). Ein Besuch lohnt sich allemal am Sonntag, den 6. Oktober, nach dem Herbsttreffen '96 in Glückstadt, bevor das auflaufende Wasser ab 17.00 wieder in Richtung Hamburg schiebt.

Kogge von 1380 im Wachskerzenglanz

Während wir stimmungsvolle Weihnachtskerzen anzünden, muß sich Dr. Per Hoffmann in Bremerhaven mit rund 470 Tonnen Wachs-ähnlicher Flüssigkeit beschäftigen. Eine gelblich-weiße Lösung aus diesem 80 Grad heißen PEG 3000 (Polyethylenglykol) und Wasser soll der historischen Bremer Kogge den letzten Glanz verleihen, bevor sie pünktlich zur Jahrtausendwende unverhüllt der staunenden Öffentlichkeit präsentiert wird.

1962 hatte man die Schiffsreste aus dem Weserschlick geborgen und unter ständiger Befeuchtung - um Trocknungsschrumpfen zu verhindern - mühsam wie ein Puzzle zusammengesetzt. Ein riesiges "Aquarium" wurde gebaut, in dem die Kogge zunächst mit Wassernebel besprüht, dann vollständig in eine PEG 200-Lösung versenkt wurde. Deren kleine Moleküle drangen tief in die Balken und Planken ein, und das künstliche Konservierungsmittel ersetzte allmählich das Wasser in dem 300 Jahre alten Eichenholz, ohne dessen Volumen zu verändern.

Jetzt ist es an der Zeit, auch die äußeren stark porösen Schichten zu stabilisieren, eben mit PEG 3000. Damit nicht wieder 800.000 Liter der teuren Flüssigkeit benötigt werden, legt man dicke PVC-Schläuche mit hochkonzentriertem Salzwasser in und um die Kogge herum. Sie schwimmen so weit auf, daß ihr Gewicht den Schiffskörper nicht belastet, und füllen mindestens 120 Kubikmeter Raum. Im März soll die Kogge vollständig mit der PEG-Wasser-Lösung bedeckt sein. Die Konservierungsmaßnahmen können ständig durch große Fenster im Becken verfolgt werden.

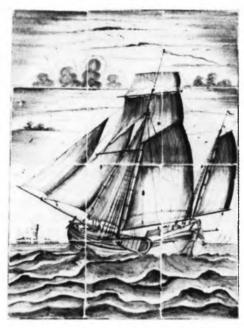
Seefahrt auf Fliesen

Das Sielhafenmuseum der niedersächsischen Nordseeküste wird in den nächsten Jahren noch häufiger auf sich aufmerksam machen. Zur Zeit wird nämlich in Carolinensiel das nunmehr dritte Gebäude am Museumshafen eingerichtet. Das künftige Inventar des Kapitänshauses soll Geschichten vom Leben der Schifferfamilien an Land erzählen, von fernöstlichen Reiseandenken und Hafenapotheke, von guter Stube und (aktiver) Seemannskneipe. Bei den Renovierungsarbeiten des Fachwerkhauses wurde außerdem eine schöne Holzdeckenmalerei freigelegt. Von Schiffbau und Handwerk sowie Land und See zeugen die Alte Pastorei und Mammens Groot Hus, ein ehemaliger Getreidespeicher.

Hier ist noch bis zum Frühsommer '96 die Sonderausstellung "Seefahrt auf Fliesen" zu bewundern, eine große Sammlung wertvoller Tonprodukte, die als Einzelstücke oder Tableaus aus privaten und musealen Beständen zur Verfügung gestellt wurden. Auch vom Gebiet der benachbarten Harlebucht gelangte früher Tonerde in die friesischen Städte Harlingen, Makkum und Bolsward und von dort als Dachziegel, Favenceplatte oder kunstvoll bemalte Schmuckfliese u.a. zurück nach Ostfriesland. Zu sehen sind vor allem Darstellungen von Bootsschiff, Fleute, Fregatte, Heringsbüse, Kuff, Pinasse, Schaluppe und Schmack. Die meisten dieser Kacheln niederländischer "Gleybacker" stammen aus dem 17. Jahrhundert und wurden in Anlehnung an das begehrte chinesische und japanische Porzellan mit Kobaltblau bemalt. Ein sehr informativer kleiner Katalog erläutert die kulturhistorischen und handwerklichen Zusammenhänge.

Normalerweise ist das Sielhafenmuseum nur von Anfang März bis Mitte November und in den Weihnachtsferien täglich von 10 bis 18 Uhr geöffnet. Doch Führungen können auch außerhalb dieser Zeiten vereinbart werden (Tel. 04464 - 456).

MK



Schmack auf einem Fliesentableau aus Veendam, datiert Anfang 19. Jahrhundert, hergestellt in einer Harlinger Manufaktur. Mit einer perforierten Zeichnung (Sponse) wurden Motive skizzenhaft auf die Kacheln übertragen.

Restaurierung aus schwedischer Sicht

In "Fördevind" (Nr. 4/94), dem Mitteilungsblatt der schwedischen Segelfahrzeugvereinigung (SSF), erschien der folgende Beitrag, den Fritz Brunner ("so gut ich kann") für die PIEKFALL-Leser übersetzt hat.

SKUTOR SKALL LUTA FÖRÖVER

Ich will vier Hauptfragen herausgreifen, die das Aussehen eines Küstenseglers betreffen.

1. Die Rumpfform: Das Problem mit der Kielbucht und dem Katzenbuckel halte ich für die wichtigste Frage des Äußeren. Ein Teil unserer Rümpfe dürfte nur unter Schwierigkeiten wiederherzustellen sein. Aber ich behaupte, daß das ganz leicht zu ändern geht, wenn man sich zu helfen weiß. Welche Methoden man wählt, kann jederzeit diskutiert werden. Der eine entscheidet sich für eine vollständige Neuverzimmerung. Der andere verschafft sich eine Frist, indem er seinen Klütenewer auf eine plane Unterlage stellt und Betonballast auf den Boden gießt. Der Zweck, für den das Fahrzeug vorgesehen ist, spielt selbstverständlich in diesem Zusammenhang eine entscheidende Rolle.

2. Die Lage im Wasser: Seit der Zeit nach dem Ersten Weltkrieg, als die ersten Motoren in die kleinen Segelschiffe eingebaut wurden, hat sich unser Idealbild von einem Küstensegler verschoben. Hinten ging er runter. Einen Beitrag zu diesem Bild hat ganz und gar unverschuldet der englische Nordseetrawler gegeben, der schon im Mittelalter vorne höher gebaut war, aber da auch weniger Tiefgang hatte als achtern. Faktum ist, daß der Unterschied im Tiefgang zwischen vorne und achtern - die Steuerlastigkeit - auf einem großen englischen Kutter 4,5 bis 5 Fuß beträgt.

Wir müssen nun Stellung beziehen, jeder für sein Schiff: Ist es das Rumpfbild eines Motorseglers oder eines reinen Segelfahrzeuges, das wir wiederherstellen wollen?! Nach der SSF-Satzung haben wir die volle Freiheit, das äußere Erscheinungsbild zu wählen. Es gibt immer viele Möglichkeiten, kulturhistorische Ergebnisse hervorzuholen. Welcher man den Vorzug gibt, ist Sache des Fahrzeugeigners. Aber in diesem Zusammenhang gibt es eine wichtige Frage: Hat es irgendeine Bedeutung außer der reinen Ästhetik, welches Rumpfäußere ich wähle? Die Antwort ist "Ja"! Eine allzu große Steuerlastigkeit fördert nämlich eine erkennbare Zunahme des Wasserwiderstandes. Beim Seefahrtsmuseum in Göteborg gibt es einen Modelltank, der wie eine Riesenwaage zeigt, wie sich das Schiff nach achtern senkt. Wer sein Schiff auf die richtige Art segeln will, muß zusehen, daß es sich nach vorne in die richtige Lage begibt. Es gibt eine Menge schwerer Gegenstände, u.a. Wassertanks und Fäkalientanks, die man vorteilhaft im Vorschiff unterbringen

kann. Brennstofftanks können mittschiffs liegen. Mit der vorgenannten Ausnahme für Nordseekutter darf die Steuerlastigkeit eines gewöhnlichen Frachtenseglers einen halben Fuß nicht übersteigen.

3. Maße und Neigungswinkel des Riggs:

Nun zur dritten Frage des Äußeren, zum Rigg. Hier sitzt ein großer Teil der Seele des Segelschiffes. Als die ersten Motoren kamen, kappte man bei den meisten Klütenewern den Jagerbaum, das äußere Drittel (des Vorgeschirrs). Der Jager konnte zurückgenommen und beim Klüver mit festgemacht werden. Etwas weniger Düsenwirkung und eine etwas schlechtere Balance handelte man sich damit ein. Es waren weiterhin Segelfahrzeuge.

Das große Flügelbeschneiden verzögerte sich noch um ein paar Jahrzehnte. Als man den Schiffen gröbere "Teile" in den Maschinenraum setzte, kamen der stumpfe, kurze Bugspriet und kleine symbolische Stengen an den Salings. Man begann, die Masten zu versetzen. Den vorderen nach vorne, die achteren nach achtern. Der Schoner wurde zur Galeaß. Ein gewaltiges Deckshaus türmte sich über dem Achterschiff. Es konnte ja unmöglich gesund sein, stundenlang im Gegenwind zu stehen! Doch behielt man so viel an Segeln, wie man für angebracht hielt. Eines ist klar: Hauptperson war von nun an der Motor.

Wir müssen die Frage nach der Rumpflage im Wasser präzise stellen: Ist es das Aussehen eines Motorseglers, das wir wieder wollen? Hier kann das Kombüsenschapp hin, und hier kann der Besanmast stehen. Eben diese Erörterung soll das Kulturhistorische schützen. Der Besanmast konnte während der Motorseglerzeit ganz gut da gestanden haben. Wählt man dagegen die Wiederherstellung des ursprünglichen Riggs des alten Schiffes, müssen sich das Deckslayout und die Einrichtung diesem Ziel unterordnen. An dieser Stelle kann das Kombüsenschapp nicht stehen, weil hier der Besanmast hinkommt.

Die Takelung, die so ein Schiff hat, muß als Ganzheit gesehen werden, weil alle Teile zu-sammenarbeiten. Es ist kaum zu glauben, daß unsere Lust, neu zu konstruieren, zu einem gut segelnden Schiff führt. Das kann gut und gerne auf mancherlei Art geschehen. Aber es ist sicher, daß nämlich der, der es einst zu seiner ersten Reise auftakelte, genaue Vorstellungen von seinem Rigg hatte! Es wäre gut, eine Takelung zu pflegen und vorzuführen, um dann dem berichten zu können, der zuhören will. So zeigen sich tatsächlich Ålandsgaleassen, Vätterslupen, Nordseetrawler, Steinjachten usw. Unser schwierigstes Problem beim Restaurieren ist iust die Wahl: neu-konstruieren oder re-konstruieren. Nehmen wir nur einmal so eine Sache wie den Mastfall. Hier haben wir eine ganz delikate Frage: 2° bedeuten eine charakteristische Veränderung des Aussehens. Die

Masten der Nordseekutter haben in der Regel einen deutlichen Gegenfall, der Großmast zuweilen 3°, der Besanmast 5°. Kein Fahrzeug, das ich kenne, weist solch einen Gegenfall auf. Auf dem Schoner, den ich in die Hand bekommen habe, hat der Fockmast einen Winkel von 1° und der Großmast von 2° zum Kiel (nach achtern fallend). Die Neigung des Bugspriets ist nicht weniger interessant. Viele meinen, die horizontale Lage sei die traditionelle. Aber das ist sie gerade nicht! Der Nordseefischer hatte in der Regel den "Spargel" geradewegs in der Verlängerung des Deckssprunges, und der war am wenigsten horizontal. Die von Marstal haben 10° zwischen der Horizontalen und dem Deck vorne, und der Klüverbaum 10° zum Deck, summa

summarum 20°. Das kann auf Bildern zurückverfolgt werden

4. Propeller. Wenn man die Fahrt unter Segeln als einen Teil des Äußeren eines Küstenseglers betrachtet, und das sollte man tun, dann muß man zum Schluß Stellung nehmen, wie der Propeller- und Ruderkomplex zu gestalten ist. Ein Experte für Strömungswiderstand sagte mir, daß ein Propeller mit drei feststehenden Blättern und einer Fläche von einem Viertelquadratmeter 70 Prozent des gesamten Strömungswiderstandes ausmachen würde. Ich frage einen alten dänischen Onkel, der auf einem Schoner mit vollständiger Besegelung gefahren hat. Er antwortete sofort: "Der (Propeller) kostet eine Meile!"



Eine so umfangreiche Restaurierung muß sorgfältig auf den Schiffscharakter abgestimmt werden. Werner Kühn zeichnete die "Mary".



Keineswegs ernsthaft, aber ernstzunehmen

Eine denkwürdige Begegnung der Gaffelrigger

- "Was schon in zwei Wochen? Hast Du die schiffahrtpolizeiliche Genehmigung beantragt, Margot?"
- "Natürlich, aber die Kosten hat man erhöht. Und die Kollisionsverhütungsregeln müssen schriftlich bekanntgegeben werden."
- "Hannes bringt Startnummern mit."
- "Wo hat er die denn her?"
- "Von der Veteranenregatta. Wilfried leiht sie uns aus."
- "Claus macht über Funk die Abwicklung mit der Revierzentrale."
- "Gut, dann hole ich vorher den Wetterbericht ein."
- "Weiß der Hafenmeister auch Bescheid?"
- "Na klar, Günter hat mit ihm gesprochen, alles läuft wie immer. Frühankommer in den Binnenhafen, die ganze Meute an die Nordkaje, und wenn ein Kümo kommt, erfahren wir's rechtzeitig."
- "Die Dampfer wollen am Freitag um 20 Uhr an die Treppe."
- "Kein Problem, dann ist bestimmt noch Platz genug. Günter feiert Einjähriges in seinem Bootsausrüster, er wird diesmal wohl keine Zeit haben vorbeizuschauen."
- "Und die Alte Mühle?"
- "Geht in Ordnung, sie ist für uns ab 18 Uhr reserviert. Essen deftig, erste Klasse, wie immer."
- "Wann soll's denn Freibier geben?"
- "Tja, wenn alle da sind."
- "Und wann wäre das?"
- "Keine Ahnung - !"



Neu beseelt mit "Anima": Vicco glücklich vor Glückstadt

Immerhin waren dann alle da. Der große Saal so rappelvoll wie nie. Fünfzig Schiffe und ihre eher mehr als minder großen Besatzungen wollten sich das angekündigte 20jährige Jubiläum des Herbsttreffens nicht entgehen lassen und waren von Nord- und Ostsee angeschippert: Punsch-Günti's Tjalk "Albatros" aus Flensburg (die sich aus der Raupe "Albert Rost" in ein attraktives Geflügelschiff verwandelt hat); "Vegesack BV2" aus Bremen, keineswegs von den Geburtstagsfeiern zum 100sten gestreßt und mit Buchautor Tham Körner an Bord; "Alraun" unter neuer Eignerschaft der PIEKFALL-Drukkerei; Neuzugang "Kiki" ("Ist das wirklich kein Holz-Colin-Archer?") mit Claus Raabe, der sich gleich mit PIEKFALL-Redakteuren und Regatta-Dompteuse herumschlagen mußte; Vicco Meyer mit seiner neuen Seele "Anima". Premiere in Glückstadt auch für Reinhard Beins "Grete" und für "De Melkweg", ein Second-Hand-Import aus Friesland von Gunnar Schwär & Consorten. Daß dann die Frauen so manchen Preis abgestaubt haben, spricht für - - - die Frauen natürlich, ihre Boote und - - die Traditionsszene. Jede und jeder weiß genau, warum Glückstadt ein Selbstgänger ist: Hier trifft man alte und neue Freunde, hat Zeit für Gespräche, wichtig ist das

Sehen und Gesehenwerden, es ist gemütlich an Land und auf der Elbe. Und so soll es bleiben!

Übrigens, das Herbsttreffen '95, sagt Joachim Kaiser, und der muß es als "Urgestein" wissen, war schon das 22. in Glückstadt, weil das erste 1973 in Laboe stattfand und das zweite bereits 1974 in Luckytown. Aber weil Zählen unsere Schwäche ist, nahmen wir diesmal überglücklich das Angebot unserer dampfenden Freunde von "Tiger", "Claus D." und "Woltman" an, ein Start- und Zielschiff zu stellen. Hans Stang hat das alles prima koordiniert, nochmal vielen Dank im Namen aller Gaffler und Hochtakler Letztere hatten sich aber unbemerkt unter die Startnummern-Inhaber geschlichen, so daß sie pflichtgemäß mitgezeitet wurden. Nur - der inzwischen von Margot eingeführte "Motivationspreis", eine Krummgaffel, geht natürlich nicht an den schnellsten Nicht-Gaffelsegler, sondern an den hoffnungsvollsten Überläufer, und das war diesmal die "Birka" von Rolf Bruns. Die Liste der Nur-Sieger zeigt die weitere Verteilung der Pokal-Substitutionen. Und obwohl Helmut Lancker seine "Auguste" so klammheimlich und nummernlos als letztes Schiff über die Linie rutschen ließ, kam sie doch zu hohen

Es gab nur Sieger bei der Rhinplatte-Rund-Fahrt

- I V 4 Jolle (Britta Hebenbrock) -Zinkwanne
- 2 Banyip
- 3 Präs. Frh. v. Maltz.
- 4 H Jolle 784 (Stine Petersen)
- 5 Auriga
- 6 Aurora
- 7 Johann Ehlers
- 8 Kiki (Claus Raabe)- Scheibgatt
- 9 Hoop op Welvaart
- 10 Donna
- 11 Thor
- 12 Isamar
- 13 Olifant
- 14 Good Intent

- 22 Timpete
- 23 Meta von Cranz
- 24 Mavrodaphne
- 25 Tjalk Albatros
- 26 Austernfischer
- 27 Forelle von Kollmar
- 28 Frieda v. Haderslev
- 29 Vamos
- 30 Veer en Wind
- 31 Molly (Heike Prange) - Björnie-Preis Kartenlupe
- 32 Heinrich
- 33 Wilhelmine
- 34 Catarina
- 35 Zukunft
- 36 Sengeleje
- 37 Arvon



Fotos: Monika Kludas

Die zwei von der Lühe: "Heinrich" (links) und "De kleine Zwaan"

Ehren. Sie wurde für würdig befunden, den Veränderungspreis, die "Klüsbacke", von Joachim Kaiser entgegenzunehmen, weil sie nunmehr erstmalig in vollem Glanz geriggt dabeigewesen sei. Helmut hat es tatsächlich mit seiner typischen Bedachtsamkeit und Sorgfalt geschafft, den Giekewer mit den Maßen 16,45 x 4 x 1 m, der im Jahre 1900 auf der Kremer-Werft in Elmshorn vom Stapel gelaufen ist, in ein schön restauriertes Traditionsschiff zu verwandeln. Neue Maßstäbe setzte auch der Hochseelogger "Vegesack BV2", der mit 1074 (?) Schiffs- und Crew-Jahren Heinrich Woermann's Olifant-Schinken an Bord tragen durfte.

- 15 Tordalk
- 16 Alvekongen
- 17 Rodezand (Peter Renken) - Gold. Schwertstern, SVN
- 18 De kleine Zwaan (Alexander v. Sallwitz) - Knotenbrett
- 19 Fahrewohl
- 20 Vegesack (Tham Körner) -Oschipreis
- 21 Felix vom Köhlfleet

- 38 Alraun
- 39 Anima
- 40 Pollux
- 41 Nellie & Leslie
- 42 Örnen
- 43 De Melkweg
- 44 Grete
- 45 Willi
- 46 Auguste (Helmut Lancker) - Klüsbacke und Alte-Mühle-Preis

Auf der "HANSEKOGGE" sitzt man in der ersten Reihe (... auch mit Maschine!)

Uwe, der die Kogge gebaut hat, sieht sie nur mehr mit - mindestens einer - Träne im Auge vorbeifahren. "Jaa, als sie noch an der guten alten "GOTLAND" hing, das war was anderes!" - Recht hat er ja! Und lange genug hat's auch gedauert!

Neun Monate währt eine normale Schwangerschaft fast genau so lange brauchte die Bootswerft Rathje in Kiel-Friedrichsort, bis die beiden Schottelantriebe - Pumpjets mitsamt den dazugehörigen 150 kW Volvo-Pentas - eingebaut waren. Dafür mußten in den Schiffsboden zunächst zwei Öffnungen von zirka einem Meter Durchmesser geschnitten werden. Diese wurden nun so weit verstärkt, daß man jetzt beim Schlafen in den mittleren Kojen die Stege der Winkeleisen im Kreuz spürt. Die Schottelantriebe - Kreiselpumpen mit um 360° drehbaren Druckstutzen - wurden auf die Öffnungen geschraubt.

Eigentlich sollten schon im April die ersten Probefahrten gemacht werden - das war wohl nix! Zum Kirchentag sollten Hansekreuz und Flagge gezeigt werden - war auch nix. Aber den Korso zum 100sten Kanaljubiläum wollten wir mitmachen - war das wenigstens was?

Das Volvo-Penta-Team war noch schwer am arbeiten und machte am 19.06. - einen Tag vor dem Korso - einen Probelauf, als mittags die Steuerbord-Einspritzpumpe laut hörbar ihren Geist aufgab. Bis 19.00 h war der Ersatz eingebaut, der Sektkorken knallte, wir konnten zur Probefahrt ablegen. Zum Üben mußten zwei Stunden genügen. Brunsbüttel war natürlich nicht mehr zu erreichen. So machten wir aus der Not einen Glücks-Volltreffer: Die Zeit reichte, um bis Rendsburg zu kommen. An den Pfählen vor der Rader Hochbrücke machten wir fest, sahen alle Schiffe vorbeifahren und klinkten uns am Ende der größeren Schiffe in den Korso ein. Die "GORCH FOCK", die "BRITANNIA", "SAGRES", "GROSSHERZOGIN ELISABETH", "THOR HEYERDAHL", verschiedene Forschungs- und

Arbeitsschiffe der Wasser- und Schiffahrtsdirektion und des Instituts für Meereskunde, ja sogar die "CAP SAN DIEGO" mit eigenem Antrieb fuhren ebenso mit wie Nato-Schiffe und solche, die es noch werden wollen.

Wir saßen eben in der ersten Reihe ... und sahen, wie ein Hubschrauber mit großer Rauchwolke von oben kam (gottlob ohne Verletzte) ... und wie die russische Fregatte "712" fast die Kanalböschung hinaufgefahren wäre, weil ihre Rudermaschine ausfiel. Hinter der "UBENA", unserer "Konkurrenz", beendeten wir den Jubiläumstag.

Zur Kieler Woche machte die "HANSEKOGGE" Tages-Charterfahrten und lag abends an der Kiellinie. Beim Abschlußfeuerwerk saßen wir natürlich auch wieder in der ersten ...!

Der Kanalverwaltung haben wir natürlich nicht erzählt, daß unsere Teilnahme am Korso eine Welt-Uraufführung war. Das Steuern mit den Schottel-Antrieben ist nämlich gewöhnungsbedürftig. Ohne Fahrt voraus oder zurück läßt sich die Kogge gut mit den Pumpjets steuern, vorausgesetzt, der Wind drückt das große Kastell nicht in eine andere Richtung als der Steuermann es will. Bei Marschfahrt wird grundsätzlich mit der Pinne gefahren.

Auf verschiedenen Törns in der Ostsee konnten wir die Fahr- und Manövriereigenschaften der Kogge testen. Die beiden Sechszylinder-Dieselmotoren laufen sehr ruhig, sodaß wir nicht befürchten müssen, daß das Schiff die Maschine "abstößt". Von außen ist der Kogge kaum anzusehen, daß sie ihre Unschuld verloren hat, die zwei Auspuff-Öffnungen sind gut kaschiert. Der Rumpf wurde im Strömungsverhalten nur geringfügig verändert, da der Antrieb kaum aus dem Schiffsboden hervorsteht.

Und wir? - Wir segeln natürlich am liebsten richtig und nicht mit arabischem Wind.

HanS

Hägar, der Schreckliche



Wie der Herr, so's G'scherr

Dieses alte deutsche Sprichwort meint, wie der Herr es haben will, oder auch, wie der Herr, so der Knecht. Da kommen wir der Sache schon näher, denn die Handwerker haben daraus "Wie der Herr, so das Geschirr" gemacht. Darum bedürfen auch Arbeitsboote der Pflege!

Auch sie müssen, wie alle anderen Boote, einmal im Jahr aus dem Wasser genommen, innen und außen gründlich gereinigt und dann kieloben gelagert werden. Holzboote werden an einen zugluftfreien Platz gebracht, wo sie nicht der prallen Sonne ausgesetzt sind. Sie sollen abtrocknen, nicht austrocknen. Boote, die nicht benötigt werden, können so den Winter über liegen bleiben.

Das Bootszubehör wird ebenfalls gereinigt und in einen Schuppen gebracht. Fangleinen werden zum Trocknen aufgehängt - auch wenn sie aus Kunstfasern sein sollten, Schäkel gefettet usw. Ist das Holzboot hinreichend abgetrocknet, werden zuerst die Instandsetzungsarbeiten erledigt (kleinere Schäden sollten tunlichst schon während des Betriebes behoben worden sein.). Alsdann wird die Kalfaterung nachgesehen und notfalls ausgebessert. Zum Schluß kommt der Anstrich dran. Sein Zweck ist in erster Linie, das Auswittern des Holzes zu verhindern. Das ist ein Gesichtspunkt, der gewöhnlich übersehen wird!

Die Bootsriemen werden an einer überdachten Stelle so gelagert, daß sie sich nicht verziehen können, bzw. wenn das schon geschehen ist, mit der Bucht nach oben. Die heutigen eschenen Riemen sind keine Handwerkerarbeit mehr sondern industriell hergestellt. Dadurch sind sie oftmals ganz oder teilweise unrund, der Rist des Blattes liegt aus der Mitte, und die Blattflächen sind gewölbt, bestenfalls eben, jedenfalls nicht konkav. Unrundheit und der aus der Mitte liegende Rist fördern das Verziehen des Riemens. Der aufmerksame Seemann legt darum den Riemen nach Gebrauch immer sorgsam mit der Bucht nach oben und an seinen Enden aufliegend in's Boot. Auch so ein Arbeitsriemen dankt es, wenn er mal einen Schlag Firnis kriegt

Arbeitsboote haben Fangleinen vorne und hinten. Mit ihnen sollen die Boote, was mancher nicht zu glauben wagt, gleichzeitig verfangen werden, um das Schwojen zu verhindern! Doch als Hure behandelt, bammelt dieses Arbeitspferd meistens irgendwo achtern herum, und bei jedem Schwell donnert es mit seiner Bordkante unter die Gillung und mit der Bordwand auf das Ruderblatt der "großen Schwester". Also, auch Arbeitsboote bedürfen eines eigenen Liegeplatzes, auf dem sie nach getaner Arbeit ausruhen können.

Fritz Brunner

Wir erinnern uns: In den letzten Folgen hatte unser Erzähler Fritz Brunner von seinen ersten Reisen auf Schiffen des Norddeutschen Lloyds berichtet, der "Lichtenstein" und der "Saarstein" in der Südatlantikfahrt.

Als ich mich nach zwei Wochen beim Heuerbaas Kämena wieder zum Dienst meldete, ließ der mich erst einmal hängen, bis er mich am 15. September 1954 für sechs Tage als Urlaubsvertreter auf die "Moselstein" schickte. Kurz darauf für fünf Tage auf die "Liebenstein", ein Schwesterschiff der "Lichtenstein", Kapitän war Biet-Stollberg, von den Seeleuten "Magen-Biet" genannt, weil er magenkrank war und zur Unterscheidung von Benzin-Biet. Die Urlaubsvertretungen setzten sich fort vom 1. bis zum 7.10. auf der "Neckarstein". Diese lohnende Tätigkeit endete mit der "Hessenstein" vom 21. bis 25, 10. Ich hatte mich zwischendurch immer auf dem Arbeitsamt gemeldet und bekam dann Arbeitslosengeld, während meine Kameraden, die zu beguem waren, in der Zwischenzeit vom Verdienten lebten.

"Hessenstein" und "Schwabenstein" waren die beiden Kombi-Schiffe des Norddeutschen Lloyds in der Ostasienfahrt. Sie konnten 48 Passagiere mitnehmen. Ab 50 hätte ein Arzt gefahren werden müssen. Auf diesen beiden Schiffen konnte man nicht unmittelbar von achtern nach vorne kommen oder umgekehrt. Man mußte unter Deck durch den Betriebsgang. So war es z.B. eine böse Plackerei, eine Persenning von achtern nach vorne zu bringen.

Die "Isarstein" führte das Unterscheidungssignal DEEX, war 160 Meter lang und konnte 9714 Tonnen tragen. Sie war ein Neubau der Deutschen Werft AG in Finkenwerder und ursprünglich von der HAPAG in Auftrag gegeben worden. Ich hatte am 31. Oktober 1954 zwar als Matrose und Zimmermann angemustert, war aber als solcher überzählig. Auch Rolf Tonnemacher war so ein "Supernumerar" Kämena hatte wohl Zimmerleute auf Halde. Ein Bus brachte die Besatzung zur Werft nach Finkenwerder. An Bord war noch nichts vorhanden, was der Mensch zum Leben braucht, am wenigsten Verpflegung. An diesem ersten Abend besorgte sich jeder ein Paar Bockwürste aus der Werftkantine. Am anderen Tag ging es auf Übergabefahrt. Nichts ahnend, warfen wir die Leinen los. Frühstück? - Fehlanzeige! Gegen Mittag zogen Braten- und Rotkohldüfte durch das Brückenhaus, und der Magen meldete sich energisch. Aber die von Land gelieferten Portionen waren nur für die Leute der Werft und für die Gäste, die in kaum abschätzbarer Anzahl das Schiff bevölkerten. Als wir abends wieder fest waren, hatte die Kantine schon dichtgemacht. Wenn es nicht schon so spät am Tage gewesen wäre, hätte wohl so mancher von uns seinen Seesack geschnappt und wäre wieder abgehauen.

Die 8-12-Wache, zu der ich eingeteilt worden war, paßte mir gut. So konnte ich täglich nachmittags drei Überstunden machen, denn auf einem Neubau gibt es viel zu tun, anschließend waschen, umziehen und gemütlich Abendbrot essen, dann noch einen "Foffteiner" machen und schließlich um 20 Uhr auf Wache ziehen. Ab Mitternacht hatte man dann sieben Stunden Schlaf Das war fast wie eine Bauernnacht

Mit etwas Stückgut in den Räumen ging es zur USA-Ostküste. Erster Hafen war New York. Dort, in Brooklyn, wollte ich entfernte Verwandte meiner Braut besuchen. Als Gastgeschenk verstaute ich einige Flaschen Beck's in meiner Aktentasche. Der Zöllner hatte seinen sozialen Tag und ließ mich laufen. Der Einlaß zur Subway arbeitete personallos. Ich hatte keine Münzen, konnte mir also keinen Fahrschein lösen. Im Shop nahebei, wo ich wechseln wollte, wurde mir recht deutlich klargemacht: "No exchange". b,b,b! Eine mütterliche Puertoricanerin (kiek an!) kaufte mir das Ticket.

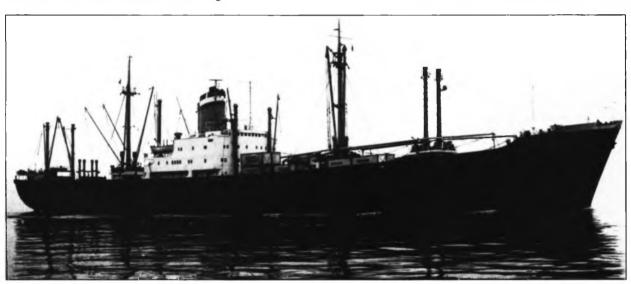
Die Wagen waren schmutzig, die Kippen lagen bis Oberkante Gräting. Ich fragte so einen Typ, wie ich wohl fahren müßte, um nach Brooklyn zu kommen. "Ai känt anderschtänd jur släng", kaute er zurück. Irgendwo stieg ich aus und entdeckte in einer Nische des Betongewölbes einen Bediensteten, der sich als eingewanderter Italiener entpuppte. Bedächtig erklärte er mir, wie ich zur Bushwick Avenue in Brooklyn kommen könnte.

In einem Eckhaus betrieb die Familie Meyerrieks - Ehepaar, drei Kinder, eine Großmutter ein Autoreparaturwerkstatt. Er wollte aber dichtmachen und etwas mit "Filem" machen in South-Carolina. Hier hätten sonst nur Deutsche. Holländer und Skandinavier gewohnt. Viele wären schon weg nach Long Island, - Warum? - Im Nebenhaus seien Schwarze eingezogen. Das ginge so: Ein Jude kauft über einen Strohmann in einer weißen Gegend ein Haus. Sobald eine Wohnung frei wird, setzt er Schwarze hinein. Sofort ziehen andere Mieter aus, für die Schwarze nachrücken. Da fallen dann die Preise für die Häuser in der Nachbarschaft. So geht das Spiel weiter. Die letzten Häuser in der Straße gehen für ein Ei und ein Butterbrot weg! - Sein Angebot, bei ihm einzusteigen, lehnte ich freundlich dankend ab. Ich sei Seemann. Zum Abschied schenkte Oma mir einen Dollar.

Uber einen Kanal erreichte unser Schiff Philadelphia, wo die restliche Ladung gelöscht und Kantholz zum Bau von Getreideschotten übernommen wurde, denn anschließend ging es über See zurück und den Hudson hoch nach Albany, um Weizen zu laden. Rolf Tonnemacher und ich bekamen den Auftrag, die noch klitschnassen eichenen Kanthölzer vom Oberdeck ins erste Zwischendeck zu stauen. Die Zwischendecksluke war mit hölzernen Lukendeckeln abdeckt. Vorschriftsmäßig steckte ich eine Schmeißleine mit Timmermannsstek und Kopfschlag an und fierte dann den Baldunas ins Zwischendeck, wo die Sendung von Rolf in Empfang genommen wurde. Das schafft ja nix! Also das Kantholz über die Cumming gewuppt, an den Körper gepreßt und langsam rutschen lassen. Ganz schön anstrengend auf die Dauer! Und so trifft dann ein Schottholz die lange

und der Pilot erzählte allerhand Geschichten. So machte die Seefahrt Spaß. Beim Festmachen war ich zur Achtergang eingeteilt. Bisher hatte ich auf jedem Schiff auf der Back gestanden. Achtern ist es jedenfalls gemütlicher. Da wird meistens gefiert und weniger geholt!

Die "Isarstein" stand unter dem Kommando von Kapitän Biet, Benzin-Biet. Er betrieb daheim zwei Taxis und kaufte in den USA billig das Benzin, das die Matrosen dann zu den Taxis schleppen durften, um es in die leeren Tanks zu kippen, denn Benzin-Biet wollte doch keinen Zoll bezahlen. Er war ein kleiner Mann, dem die Schäfte seiner Gummistiefel bis über die Knie reichten. Statt eines Schlipses trug er stets eine schwarze Fliege. Weil er während des Sprechens mit angewinkelten Armen gestikulierte, wurde er auch der Eintänzer oder der Gigolo genannt. Wegen dieser Affektiertheit und eines gewissen Geltungsbedürfnisses bei Anwesenheit von Weiblichkeit war er bei den



T/S "Isarstein", hier schon mit HAPAG-Schornsteinmarke

Kante eines Lukendeckels so, daß der hochkantet und mein Baldunas im Dunkel der unteren Räume verschwindet, wo ich den Rest der Decksgang mit dem Setzen der Schottstützen beschäftigt wußte. Mir wurden die Knie weich, ich sackte an Deck zusammen, und das war gut so, denn sonst wäre ich in meinem Schreck vielleicht hinterher gesprungen. Wie sich dann zu meinem Glück herausstellte, hatten die Kameraden im Unterraum überhaupt nichts bemerkt. Sie waren just in dem Augenblick unter dem Herftdeck und hatten wegen des Wellenschlags gegen das leere Schiff auch nichts gehört. Seitdem hieß und heißt es bei mir grundsätzlich "Safety first"!!!

Die Fahrt den Hudson aufwärts führte durch eine abwechslungsreiche Landschaft. Vorbei ging es an im Päckchen liegenden, eingemotteten Liberty- und Victory-Dampfern und der Militärschule Westpoint. Ich stand am Ruder, Seeleuten nicht gerade beliebt. So kann man verstehen, daß sie ihm, als sie in Bremen wieder einmal Benzin schleppen durften, in den Tank gepißt haben.

An einem der ersten Tage der Ausreise war beim starken Rollen des Schiffes ein Baumstützen abgebrochen, so daß der Ladebaum wild hin und her schlug. Er war an Deck nur geheftet gewesen, ohne seitliche Streben. Als ich in eine der Luken einsteigen wollte, brach eines der Steigeisen ab. Die gleiche Geschichte! Darum war ich immer sehr ängstlich, wenn ich in den Mast mußte, um den Renner für das Öffnen der Lukendeckel durchs Scheibgatt zu scheeren. Obwohl ich mich sonst gut eingelebt hatte, war ich froh, als Kämena mich in Bremen von Bord holte. Er brauchte Zimmerleute. Auch Rolf ging. Mich schickte Kämena wieder auf die "Saarstein".

Takelmeister.

August Krahubalken.

Enbelle XVI.

zeigt bas Gewicht verschiedener Waaren.

			\overline{u}	$\widehat{\mathscr{U}}$
1 3	oune	Roggen wiegt 196-	-205	1 Cubuffuß Steine, graue 94
	*	Melsen 209-		. Erde, loje 75
		Gerste 176-		* Baffer, Salz: 62
	*	Malz 150—		« frisches 61
		Pafer	-136	" Bein, rother 61
	•	Erbsen 220-	-228	« « weißer 62
	Ų.	Gerftengrüße 190-		· Aepfel-Mooft 63
	•	Buchweigengruße 180-		* Bier 63
	4	Moggennicht (2) . 124-	-128	« Rild 64
	•	Roggennicht gesichtetee } 124-	-140	* Wache 62
	q	Butter, Brutto	256	* Pachely 75
	•	* Ibara		« Eichenholz, naffes 70
	6	Salg, feines		* balb trodenes 62
		« grobed		« « ganz troden 46
	•	Феф		« Aliche, nasse 50
		Eleer		« « trodene
	"	Steinfohlen		« Buchenholz 54
	•	Sand, Schingel:		« Illmenholz 45
		& Ballaft:	400	Föhrenbolg, nasses 60
	4	« meißer		« « trodenee 38
	0	Rall		Granbelz 28-30
	•		98	
	•	Ralfstein		, 5
	"	Bler, 136 Bett		Pernambudholz, troden 62
	46	Solz-2(fde		« Cedernholz
	*	Brod, hartes		
	*	Fleisch, Brutto		« Brasilienholz 56
		die scere Loune		« Mandelholz 47
	*	Speck, Brutto		« Ebenholz 82
ч	22	die leere Tonne		
		mit der Sangematte	200	
5,	racen	Buchenholy 2250—2		
1		nord. Birfenholz		
C	until	uh (Sold		
	4	Silber	651	
	*	Rupfer	558	500 Stud gange Duder 1
	*	Metall	512	do. halbe «
	<	Quedfilber	837	de. Plattköpfe
	*	Blei	719	bo. doppelte Bleinagel 5
	π	3ina	465	do. cinzelne « 3
	•	Stabl	483	1 Fouftage, 41 Fuß lang, 321 Boll boch,
	4	Eifen	340	enthalt 650 Pott und wiegt leer 172
	•	e Schniedes	465	Diefelbe mit frifdem Baffer gefüllt 1427
	*	« Ranon:, gegoffenes	440	1 Faß, 5 Fuß lang, 27 Boll im Diameter
	<	« Sinterlast:	410	wiegt feer
	•	Marmor, weißer	186	Daffelbe mit 272 Pott frifdem Baffer ge-
	≪	« schwarzer	168	füllt
	4	@lae	165	
	•	Flintstein	155	1 Tonne Saat = 144 Pott = 41 Cubitfuß.
	*	Steine, Gothlandische	132	1 « Sal; « 176 « « 5† «
	*	Allabaster	116	1 « Bier « 136 «
		Million hada	113	
	4	Elfenbein	110	l Anfer — 39 Pott. 1 Cubilfuß Wasser — 32 Pott ban. Maaß.



Des Bücherschapps zweite Ecke



Das Rätsel der RIGMOR

Es hat sich inzwischen an der Küste herumgesprochen, daß in Glückstadt der älteste deutsche Zollkreuzer restauriert wird. Diese Arbeit wurde umfangreich dokumentiert. Neben zahlreichen Rissen und Fotos finden sich detaillierte Texte. Nicht nur die Restaurierung wird spannend beschrieben, sondern auch der gesamte historische Hintergrund beleuchtet. So gibt es interessante Passagen über das erste Wiederauftauchen der "Rigmor" vor über 20 Jahren. Problematisch ist die Spurensuche in deutschen und dänischen Archiven, die eher einem Krimi gleicht. Auch die Geschichte der Schröder-Werft in Glückstadt, wo die "Rigmor" 1853 enstand, wird nachvollzogen.

Besondere Aufmerksamkeit widmet das Werk der Restaurierung. So werden zum Beispiel die Schwierigkeiten, diesen Rumpf zu vermessen, anschaulich verdeutlicht. Und wie alt ist "Rigmor" wirklich? Wurde der Rumpf verlängert? Wenn ja, an welcher Stelle und um welchen Betrag? Welche Hinweise bestätigen die Vermutung, daß es sich tatsächlich um einen Zollkreuzer handelt? Eine gefundene Antwort löst eine Vielzahl neuer Fragen aus.

Zum Schluß der großformatigen Broschüre machen die Autorinnen und Autoren auch vor pekuniären Problemen nicht halt. Wie so oft erscheint die Restaurierung zunächst als machbar und finanziell tragbar Erst bei näherem Hinsehen und im Laufe der fortschreitenden Arbeiten treten Kosten auf, die weit über dem geschätzten Ausgangswert liegen. Hier wird veranschaulicht, wieviele Schwierigkeiten entstehen und wie man diesen mit Engagement und Kreativität begegnen kann. Bem Lesen des Heftes werden der Idealismus und das fachgerechte Arbeiten spürbar, das schwimmendes Kulturgut benötigt, um erhalten zu werden. Dieser Dokumentation gelingt es, aus einem "alten Rumpf' einen Zeitzeugen seiner besonderen Region entstehen zu lassen. Daher ist die Lektüre nicht nur ein Muß für die Liebhaber von Traditionsschiffen, sondern auch eine besondere Bereicherung für jeden an der Geschichte der Elbe Interessierten.

Heike Baumann

Förderverein RIGMOR von Glückstadt e.V. (Hrsg.): RIGMOR von Glückstadt. Entdeckungsgeschichte und Restaurierung von Deutschlands ältestem Segelschiff, 40 S., zahlreiche farbige und s/w-Abb., großformatig, 18 DM (inkl. Versand), Bestellung mit Verrechnungsscheck beim Herausgeber, Am Markt 4, 25348 Glückstadt

Mitsegeln auf Sail-Training-Schiffen

Über die prachtvollen Windjammerparaden vor den Hafenstädten an Nord- und Ostsee braucht man ja kein Wort zu verlieren. Viel ist darüber geschrieben worden, Bildbände gibt's zuhauf, das Fernsehen berichtet mal mehr, mal weniger ausführlich, und einen Mangel an Publikum können die Organisatoren ei-

gentlich nie beklagen. Doch was weiß man schon über den Hintergrund dieser Veranstaltungen, was weiß man von der Idee und der Entwicklung des Gedankens, Segeltraining auf solchen Schiffen durchzuführen? Wer nicht gerade in der "Szene" zu Hause ist, erfährt wenig darüber.

Da kommt das - leider viel zu kleine - Buch von Monika Kludas gerade recht, denn es liefert Geschichte, Erlebnisberichte und ein Kompendium der deutschen Sail-Training-Schiffe in kompakter Form. Von der ersten Operation Sail Mitte der 50er Jahre bis heute werden wir knapp und anschaulich über die Geschichte der Sail Training Association und deren Tall Ships Races informiert. Natürlich liegt ein Schwerpunkt auf der deutschen Sail-Training-Vereinigung. Am Beispiel des völkerverbindenden Sail Trainings zeigen Monika Kludas und ihre Co-Autoren auf, wie Zusammenarbeit und -leben über Grenzen hinweg ziemlich reibungslos funktionieren können, wie aus einer Idee eine Brücke zwischen den Nationen entstehen kann und wieviel Spaß das alles macht. Mit den Schiffsportraits, die gut die Hälfte des Buches ausfüllen, werden wir knapp, aber ausreichend über alle deutschen STA-Segler informiert - zwar nicht so umfassend, wie der berühmte "Schäuffelen", aber das ist wohl auch nicht der Ansatz gewesen. Nicht ganz vollständig scheint mir die Darstellung einiger Projekte mit deutschen Sail-Training-Schiffen zu sein. Da hätte man sich ausführlichere Informationen sowie Adressen und Telefonnummern der verschiedenen Anbieter gewünscht, um dem Untertitel des Werkes - "ein praktisches Handbuch" - zustimmen zu können. Bleibt zum Abschluß nur zu hoffen, daß der Name des Schiffes im Dunkeln bleibt, auf dem die Seefrau auf dem Bild im Innentitel mitgesegelt ist: Jesuslatschen beim Bekleeden der Pardunen dürften wohl keine angemessene Fußbekleidung hoch im Rigg sein! Monika Kludas: Mitsegeln auf Sail-Training-Schiffen. Ein praktisches Handbuch der S.T.A.G., Hardcover, 112 Seiten, mit vielen Farb- und s/w-Fotos, Nordwestdeutsche Verlagsgesellschaft, Bremerhaven 1995, 29.80 Mark

Historischer Krimi

Jens Jacob Eschels war erst 24 Jahre alt und hatte nich nicht einmal das Steuermannspatent in der Tasche, führ aber schon als Obersteuermann, als ihm seine Reeder am 27. September 1782 das Kommando über den holländischen Handelssegler "Henricus de Vierde" übertrugen. Über seine seemännischen Fähigkeiten hinaus besaß Eschels ein erstaunlich gutes Gedächtnis für Daten, Details und Zusammenhänge. So schrieb er 1831 seine Erinnerungen nieder, die als früheste Autobiographie eines deutschen Kapitäns in mehreren Auflagen seit vielen Jahren vergriffen, jetzt aber illustriert neu erschienen sind.

Weil sich während Eschels Fahrenszeit Abenteuer an

Abenteuer reihte, liest sich das Buch in vielen Passagen wie ein Thriller. Er erzählt, wie er als elfjähriger Föhrer auf einem holländischen Walfänger seine seemännische Laufbahn unter zum Teil extremen Bedingungen begann, wie er es später in der Handelsschifffahrt mit maurischen Piraten zu tun bekam, Havarien, Krankheiten und gefährliche Abenteuer überstand, in die Wirren und zwischen die Fronten der Koalitionskriege geriet und mit Menschen anderer Länder und Hautfarben in Berührung kam.

Den Sicherheitsexperten von heute müssen sich die Haare sträuben, wenn sie zum Beispiel lesen, welche Tricks Eschels im Mai 1786 mit seiner leckgeschlagenen "Henricus de Vierde" anwandte. Als sich vor Stavanger die Lotseniolle dem Havaristen näherte, ordnete er an, das Pumpen einzustellen, damit die Lotsen nichts merken sollten. Bei einem lecken Schiff wäre ein Extra-Lotsengeld fällig geworden. Im Hafen ließ er dann den Ballast und die Kanonen auf die Backbordseite bringen, damit sich das Schiff auf die Seite legte. Er ließ die "Spickerhaut" abnehmen und das Leck gut kalfatern. Dann kaufte er etwas Fichtenholz und Bretter und brachte die Spickerhaut wieder in Ordnung. Stolz hält er fest, daß der ganze Aufwand nicht einmal 100 Mark Courant gekostet habe. Andererseits offenbart Eschels ein für die damalige Zeit ungewöhnlich fortschrittliches und liberales Denken, das oft von Selbstzweifeln begleitet gewesen ist.

Der wissenschaftliche Wert des Buches liegt in seiner detailgetreuen Schilderung der Lebensbedingungen auf Walfängern und an Bord deutscher und dänischer Handelsschiffe. Eschels zeichnet darüber hinaus ein Bild der Arbeits- und Handelsbedingungen in den europäischen Häfen zwischen Cadiz, Archangelsk und Westindien. Immer wieder widmet er sich den Problemen der Seemannschaft, die damals nur mit viel Improvisation zu lösen gewesen sind. DSM Jens Jacob Eschels: Lebensbeschreibung eines alten Seemannes, Reihe "Menschen & Schiffe" des Deutschen Schiffahrtsmuseums Bremerhaven, 380 Seiten mit zahlreichen Illustrationen, Kabel Verlag, Hamburg 1995, 49,80 Mark

Ein Jahrhundert Logger-Geschichte

Das Schicksal des Segelloggers "Vegesack BV2" begann 1893 mit der Gründung der Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft, eines der vielen Unternehmen, die sich vom groß angelegten Herings- und Frischfischfang glänzenden Erfolg versprachen. 1895 lief das damals nur 20,26 Meter lange Segelschiff beim Bremer Vulkan vom Stapel und ging für die BVFG am 24. Mai auf seine erste Fangreise.

Angereichert durch zahlreiche Reproduktionen von Original-Dokumenten und historischen Fotos schildert das Buch "Ein Schiff wird kommen" nicht nur das weitere Schicksal der "Vegesack" mit zahlreichen interessanten Begebenheiten. Man erfährt auch viel über die politischen und unternehmerischen Hintergründe der Fischerei und des beginnenden Serienschiffbaues. Nicht weniger als 24 Schwesterschiffe verzeichnet der Anhang mit den wesentlichen Daten aus ihren Lebensläufen, die die Autoren Tham Körner und Gerald Sammet mit großer Detailfreude und informativen Texten zusammengetragen haben.

Mit viel Glück überstand am 15. Dezember 1945 der in "Monika Harrsen" umbenannte und in der schwedischen Roggenfahrt eingesetzte Segler eine Strandung im Kattegat bei schwerem Wetter. Auch eine Explosion im Maschinenraum, während das Schiff in Hamburg beladen wurde, konnte kurzfristig repariert werden. Immer häufiger wechselten Eigner und Einsätze. bis 1979 Joachim Kaiser den typischen Rumpf - immer noch mit einem Holzmast versehen - in Härnösand entdeckte. Mehrere Enthusiasten fanden sich, die das Fahrzeug, seit 1951 unter dem Namen "Nostra" registriert, kauften und weitestgehend originalgetreu restaurierten. Der Verein Maritime Tradition Vegesack Nautilus holte schließlich den Segler in seinen Heimathafen zurück. Zum 100. Geburtstag erschien diese umfassende Zusammenstellung über "das erste Jahrhundert des Segelloggers >Vegesack BV2<", so derUntertitel, und ein weiteres Jahrhundert möchte man diesem schönen Schiff gern wünschen.

MK

Tham Körner, Gerald Sammet: Ein Schiff wird kommen. Das erste Jahrhundert des Segelloggers > Vegesack BV2<, 96 Seiten, reich illustriert, Edition Temmen, Bremen 1995, 29,90 Mark

Tien Platbodem-Jachten

Ja, das ist nun wieder etwas für Spezialisten. Denn man muß schon einigermaßen mit der niederländischen Sprache vertraut sein, um Jan Kooijmans neues und liebevoll zusammengestelltes Buch über Plattbodenschiffe zu verstehen. Keine Angst, man liest sich ein, und mit etwas Phantasie versteht man auch das, was sonst erst mühsam im Wörterbuch nachgeschlagen werden müßte. Außerdem reizt die Sprache immer wieder zum Schmunzeln.

Zehn kleine Plattbodenschiffstypen werden hier ausführlich vorgestellt, in Wort, Bild und Riß, mit Geschichte, Charakteristika, Abmessungen, "Vaareigenschappen" und praktischen Erfahrungen. Das ist nicht einfach nur informativ, sondern dürfte potentiellen Käufern eines holländischen Plattbodenschiffes auch eine gute Orientierungshilfe bei der Kaufentscheidung geben. Natürlich kommt das kleine Buch nicht an das Standardwerk "Ronde en Platbodemjachten" heran; das kann man in diesem Format und auf 100 Seiten aber auch nicht erwarten. Manches aus diesem Buch ist dem Liebhaber der "Platbodems" schon bekannt und vertraut - so auch PIEKFALL-Leserinnen und -Lesern, die Klemens Wankes Berichte über diese Schiffe in früheren Ausgaben verfolgt haben. Aber das alles so kompakt in einem Buch zu haben, schön verarbeitet und gedruckt - das hat doch was. Ein Weihnachtsgeschenk, für mittelgroße Portemonnaies zu empfehlen, praktisch auch an Bord zu haben, wenn sich mal nicht so ganz ausmachen läßt, was für ein Typ sich da wieder unter der charakteristischen kurzen gebogenen Gaffel verbirgt. Nur Banausen nennen alles pauschal "Tjalk"! Jan Kooiman: Tien Platbodem-Jachten. Hardcover, 100 Seiten, in niederländischer Sprache, s/w-Fotos und viele Risse und Zeichnungen, Verlag De Boer

Maritiem, Baarn/NL 1994, im dt. Handel 45 Mark

Gibst du mir, nehmich dir

Haseldorfer Giekewer BLUME

von Jacobs, Baujahr 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 und müßte ca. 130.000 DM wert sein. Michael Woernle, Tel. 05031 / 7 32 70 abends

SCHÖNE DÄNISCHE SMAKKEJOLLE

zu verkaufen, 5 Meter lang, Lärche auf Eiche geklinkert, liebevoll instandgesetzt, mit Rigg und Einbaumaschine. Biete auch Hilfe für Bootsbau- und Reparaturarbeiten an. Nikola Schulenburg, Tel. 040-6570393 oder 6040109

SCHOKKER "PUCK VON CRANZ"

zu verkaufen. Holländischer Plattboden-Typ Schokker, Stahl, 9,84 x 3,30 x 0,75 m; 8 t; Baujahr 1978, Werftbau Kooijman en de Vries; Yanmar-Diesel 27 PS einschl. Zubehör und E-Anlage 1986 neu, Batterie-Ladegerät, Echolot, UKW - Sprechfunk 1992 neu, Ausbau Eiche, 4 Kojen, Polster 1987 neu, Cockpitpersenning, 5 Segel, laufendes Gut 1995 neu! VB 110.000,- DM.

Günter Auer, Estebogen 37, 21129 Hamburg-Cranz, Tel. 040 - 745 84 14

DIESELMOTOR MWM 2 Zyl., 24 PS, 1800 Umdr., Zweikreiskühlung, Renkgetriebe 1:2, untersetzter Propeller ohne Welle, Generalüberholung Frühjahr 1995, danach ca. 15 Std. Laufzeit. DM 5.000,Ewald Martens, 21614 Buxtehude, 04161 / 63694

PLATTBODEN TYP ZEEGRUNDEL

9,00 x 3,30 x 0,85 m plus Klüverbaum, Stahl verzinkt und gepflegt, Bj. 1980, Innenausbau sehr gemütlich, überwiegend Mahagoni und Teak, durchgehend Stehhöhe; Motor DB 615, 55 PS, zweikreisgekühlt; Gaffelrigg mit 5 Segeln, Plath-Kompaß, Echolot, AP-Navigator, Funk, LR, Batteriesysteme getrennt (88 Ah und 143 Ah), Stockanker, ca. 50 m Kette, und Danforthanker; flotter Segler. VB 55.000 DM, Liegeplatz Bremerhaven vorhanden, Tel. 0471 / 6 36 29.

SUCHE GAFFELKETSCH

ca. 12 m, Spitzgatter, möglichst Colin Archer, traditionelle Holzbauweise.
Tel 0711 - 68 42 52

CRAZY LADY ist zu verkaufen. Sie ist eine DRASCOMBE DABBER (Yawl mit Gunter-Großsegel, solider GFK-Bau mit viel Holz), gebaut 1979 von Honnor Marine, Totness, Devon, unveränderter, guter Originalzustand, mit Heinemann-Trailer und 3-PS-Tomos-Außenborder Länge ohne Bugspriet 4,72 m, Segelfläche 10,96 qm, Gewicht ca. 260 kg. Probesegeln im Mannheimer Hafen möglich. Ich bin Erstbesitzer und gebe sie für DM 6.500 her, wegen Kaufs einer größeren Drascombe.

Dr. Kurt Möser, Uhlandstr. 36 a, 68167 Mannheim, Tel. 0621/33 56 58 (abends / Wochenende)

EWER

Replika nach Riß von 1842, Eiche kunststoffbeschichtet, 10 (8,2) x 2,95 x 0,9 m; 5 t, 30 qm, 5 PS AB im Schacht; VB 20.000 DM Tel. 05807 / 457

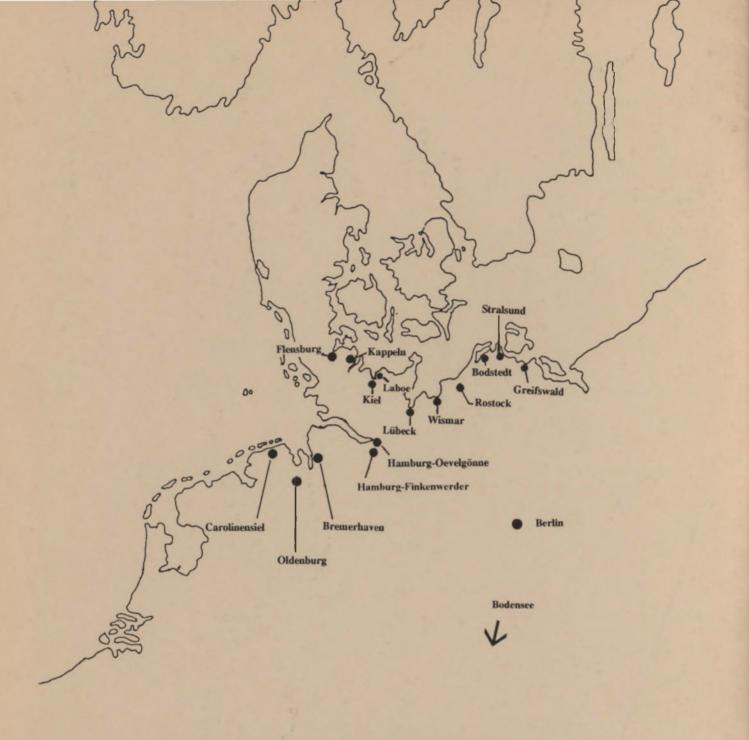
ESCHELS, JENS JACOB:

"Lebensbeschreibung eines alten Seemannes", <u>Ausgabe 1928</u> (Neuausgabe 1995 vom DSM - siehe Rezension), für 60 DM von privat abzugeben. Weitere maritime Bücher auf Anfrage. Kontakt über die PIEKFALL-Redaktion, Monika Kludas, Tel. 040 / 299 65 42

BOOT FÜR LIEBHABER:

Original Hamburger Wander-Kanadier, Spruce mit Eschespanten, Leinenbespannung, 5,10 x 1,15 m, in gutem Zustand, Preis ist Verhandlungssache.

Gudrun + Fritz Schleif, Guderhandviertel
Tel. 04142 / 2116



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.)