PIEKFALL

Mitteilungsblatt für die Freunde des Gaffelriggs № 59

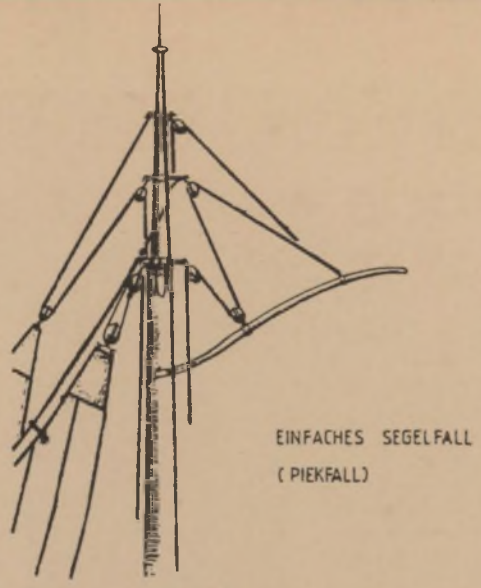
"ALBATROS": TJALKEN AUF DER OSTSEE

EUROPA - ZUKUNFT FÜR TRADITIONSSCHIFFE ?

FISCHERBOOTE DER SÜDLICHEN BRETAGNE

PIEKFALL

Mitteilungsblatt der "Freunde des Gaffelriggs"



Impressum

Freunde des Gaffelriggs

Die Vereinigung "Freunde des Gaffelriggs" wurde 1973 ins Leben gerufen. Sie ist ein lockerer Zusammenschluß von Eignern, Seglern und Sympathisanten traditionell geriggter Segelschiffe aller Größen. Sie ist kein eingetragener Verein, eine formelle Mitgliedschaft, Vorstand, Ausschußsitzungen usw. gibt es 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, Postbank Hamburg BLZ 20010020

Abonnentenkartei und Kasse: Margot Harder
22587 Hamburg, Elbterrasse 20, T. 040/865336

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
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 (Museumshafen südl. Ostsee)
22089 Hamburg, Wagnerstr. 103, T. 040/201434
Uwe Griem (Skandinavienkontakte)
22926 Ahrensburg, Am Rehm 25, T. 04102/52667
Klaus Kramer (südliche Gewässer)
Buz 9, 78733 Aichhalden, T. 07422-6660

Konstruktionsmerkmale PIEKFALL:

REDAKTIONSSCHLUSS
15.01. für die Ausgabe zum Jahrestreffen
15.04. für die Ausgabe zur Saison
01.09. für die Ausgabe zum Herbst
TEXTGESTALTUNG
Geschichten usw.: 35 Anschläge pro Zeile Schreibmaschine oder 50 Zeichen in 10 pt auf dem PC (MS DOS Word),
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.
Fotos nur als Originale (Rückumschlag) mit gutem Kontrast, Bildformat ab 9x13 cm mit Bildunterschrift auf gesondertem Blatt

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

Editorial

"Nich alles auf äinem, Maanche, Du mußt schlaankern!"

Es wissen sicher noch nicht alle unserer geneigten Leser: Das "PIEKFALL" ist eine g r o ß e Zeitung. Das Impressum zählt eine ganze Reihe fleißiger und unheimlich arbeitswütiger MitarbeiterInnen auf, bei denen allen sich - außer bei einer - jedesmal nach Erscheinen eines neuen Heftes die große Enttäuschung ins Herz frißt.

"Nie kriegen wir Post - immer nur *M.K*!*" - so klingt es elbab- und fördeaufwärts bei den vielen fleißigen und unheimlich arbeitswütigen MitarbeiterInnen. So sollten Zuschriften zu redaktionell bearbeiteten Artikeln am besten gleich an den entsprechenden Redakteur gehen. Das spart Zeit und Porto der "Chefin" (diesen Titel hört sie nun gar nicht gerne!).

Wir sitzen zwar regelmäßig vor dem Erscheinen jedes Heftes zusammen und bemühen uns, alles was auf den Redaktionstisch kommt, sorgfältig "durchzukauen", aber wir meinen, daß es besser schmeckt, wenn der/die RedakteurIn das ganze mit dem Wissen, das im heimischen Bücherschrank versteckt ist, würzen kann.

Sehr gespannt, ob das Editorial überhaupt gelesen wird, ist

Euer

* Name und Anschrift sind der Redaktion bekannt!

Die Bildgeschichte zum Wintertreffen

Inhalt der Ausgabe 59 / Februar 1996

Impressum	2
Editorial	3
Was unseren Lesezirkel so bewegt	4
Gehört nicht auf die Ostsee? - Tjalk "Albatros"	5
Traditionsschiffahrt in Europa - ein Netzwerk	10
Bedrohung und Chance für historische Schiffe	14
Warnemüder Halbjolle - letzter Akt	17
Terminkalender für's ganze Jahr	18
Einladungen für Gaffelrigger und Sehleute	19
Neues aus Museen und Häfen	21
Fischerboote der südlichen Bretagne	24
Eiskaltes Vergnügen	28
Der Hund im Zwischendeck	30
Plattbodenschiffbau alternativ	32
Für's Bücherschapp	33
Gibst du mir - nehm' ich dir	35
Museumshäfen auf einen Blick	36

Das historische Titelfoto zeigt eine bretonische Chaloupe Ponté aus Groix für den Thunfischfang. Wir danken dem Magazin Ar Vag für die freundliche Abdruckgenehmigung.

Was unsere Leser so bewegt

Museums- oder Traditionsschiff

(Zu PIEKFALL 58, "Konzepte der Museumshäfen" und "Restaurierung aus schwedischer Sicht")

Wenn ich ein Museumsschiff habe, dann kann ich es nur so benutzen, wie es die Alten getan haben. Das heißt z.B., bei stürmischen oder widrigen Winden bleibe ich im Hafen. Gegen die Uhr zu segeln geht schon gar nicht. Und auf Komfort muß ich ebenfalls verzichten.

Will ich aber mit einem Zeesenboot auf die hohe See, vielleicht mit Familie und gar einen langen Törn machen, muß ich für Sicherheit und einen gewissen zeitgemäßen Komfort sorgen. Dagegen ist nichts einzuwenden, denn schließlich wurden auch in früheren Zeiten Schiffe zu anderen als den ursprünglichen Zwecken umgebaut. Die Ästhetik sollte allerdings gewahrt werden. Das Auge darf nicht beleidigt werden.

Eines dürfte klar sein: Wer Geld vom Staat haben will, der muß einen strengen Maßstab anlegen! Das gilt nicht nur für das äußere Erscheinungsbild, sondern ebenso für die verwendeten Werkstoffe und die Bauweise wie auch die innere Raumaufteilung und Nutzung. Es müssen z.B. die Nähte der Decksplanken und der Außenhaut mit Werg kalfatert und mit Pech verschlossen sein, Sikaflex o.ä. ist nicht erlaubt. An einem genieteten Schiff zu schweißen geht auch nicht an. Kunststoffsegel sind völlig fehl am Platze, und zwar nicht nur wegen des Materials, sondern auch wegen des Fehlens der traditionellen Segelmacherarbeit! Wer sein Museumsschiff als Motorsegler oder motorisierten Segler klassifiziert, der darf keinen modernen Motor drin haben. Die Maschine muß dann auch ein Museumsstück sein.

Alles andere sind dann Traditionsschiffe. Sie dürften in der Praxis in der Mehrzahl sein, und wenn ihr Erscheinungsbild das Auge nicht beleidigt, sollten sie nicht verstoßen werden, ja eigentlich dürfte ohne sie kaum ein Museumshafen zu halten sein. Stadt- und Landesväter (*und -mütter; d. Red.*), so sie denn welche sind, sollten bedenken, daß Museumshäfen Publikumsmagnete sind, somit auch Geld einbringen und sozial positiv ausstrahlen.

Fritz Brunner, Sottrum

Bock geschossen?

(Zu PIEKFALL 58, Aus den Museen")

Das Wort "Torfbockschiff" kommt mir hier zum ersten Male vor die Augen. Was die Vegesacker da nachgebaut haben, das ist ein Torfkahn. Die Bremer nannten die "Jan van't Moor", weil sie die Bremer mit Torf aus dem Teufelsmoor versorgten. Daß diese Torfkähne als Leichter benutzt worden sein sollen, ist mir ebenfalls völlig neu. Als Leichter dienten in der Zeit vor der Weserkorrektion die Weserkähne, auch Ewerkähne genannt, siehe bei Szymanski. Als Bockschiff bezeichneten die Bremer bis in die Gegenwart die Binnenschleppkähne.

Woher der Name stammt, konnte ich bisher nicht klären. Aus dem Focke-Museum las ich einmal eine "akademische" Erklärung, die Kähne hätten wohl einen Boden aus Buchenholz gehabt. Das ist wortgeschichtlich und schiffbaulich nicht zu halten. Auf Niederdeutsch heißt Buche "Beuken, Böken" oder bestenfalls "Book". Vor allem ist Buchenholz für den Schiffbau ungeeignet, weil es leicht stockig wird und kurzfaserig ist, als Schiffsbodenholz also gar nicht zu gebrauchen. Am Ende der Zeit, in der große Holzschiffe gebaut wurden, hat man wohl Buche für den Kiel genommen. Das war aber ein Notbehelf und ging nur bei Tiefwasserseglern, nicht aber bei Schiffen, die trockenfielen.

Fritz Brunner, Sottrum

(Anm. d. Red.: Eine Antwort von Dr. Hartmut Roder vom Übersee-Museum Bremen steht noch aus, aber soviel ist sicher: Die zehn Meter lange "Anja" ist die Replika des kleinsten Typs eines Weser-Treidelkahns, mit Seitenschwertern und Luggersegel, gebaut nach alten Plänen eines historischen Originals. Am besten, Ihr geht mal alle ins Übersee-Museum und schaut Euch den Kahn an!)

Fehlender Kommentar

Die Erzählungen Fritz Brunners von seinen Erfahrungen als Seemann vor 40 Jahren enthielten in Heft 58 eine Passage, in der ein entferntes amerikanisches Familienmitglied über die Gründe der Abwanderung von Mietern berichtete. Durch Hinweise unserer Leser und Diskussionen in unserer Redaktion kamen wir zu dem Schluß, daß diese Passage nicht unkommentiert stehen bleiben darf. Denn dort sollen weder jüdische noch farbige Bürger kritisiert werden. Wir danken all denen, die uns auf diese Stelle aufmerksam gemacht haben.

Altersfrage

Im PIEKFALL Nr. 58 hieß es beim Bericht über die Hansekogge im Deutschen Schiffahrtsmuseum Bremerhaven: "... und das künstliche Konservierungsmittel ersetzte allmählich das Wasser in dem 300 Jahre alten Eichenholz ..." Hierzu schrieb uns Fritz Brunner aus Sottrum: "Ich habe die Jahrhunderte an den Fingern abgezählt und komme immer auf 600 Jahre."

Nachweislich wurde die Kogge 1380 gebaut, ist also in der Tat über 600 Jahre alt. Doch das Bauholz, das für Planken und Decksbalken einen Stammdurchmesser von 600 bis 900 mm aufweisen mußte, brauchte mindestens weitere 250 Jahre, um so stark zu werden. Das war gemeint.

MK

Tjalken gehören nicht auf die Ostsee ... !?

Die beiden Flensburger Günther und Birgit Wulf haben sich (s)einen Lebenstraum erfüllt: Segeln und leben auf derTjalk ALBATROS. "Schon wieder ein importiertes Schiff dort, wo es historisch nicht hingehört," denkt sich vielleicht manch einer, der noch nicht das Kleingedruckte in der Standardliteratur gefunden hat. Die Flensburger haben jedoch tief in der Zeitkiste gegraben und für das PIEKFALL die Geschichte der ALBATROS-Familie geschrieben.

Fotos (2): Archiv Wulf

Die 90jährige Ostsee-Tjalk "Albatros" unter 230 Quadratmetern Segel - Günter kontemplativ achtern

Tjalken gehören nicht auf die Ostsee ?

Sie müßten mal im Archiv des Flensburger Fotografen Gerd Remmer stöbern. Es gehen Ihnen die Augen über! Brauntonig, leicht vergilbt, zum Teil auf altem Foto-Karton, und davon ganze Schränke voll. Fotos aus dem alten Flensburg. Und natürlich Fotos aus dem Flensburger Hafen. Ich war beim Stöbern auf der Suche nach Tjalken. Holländischen Tjalken, so eine wie Günther und Birgit Wulf aus dem Museumshafen jetzt haben.

Spötter und Besserwisser wußten es ja gleich: "So'n Schipp gehört nicht auffe Ostsee, die gehör'n auffe Nordsee ins Watt!" Das ist ja wohl im Prinzip richtig, aber die Welt ist groß, und das Meer ist weit, und wo welche Fracht hin soll, das bestimmen die Kaufleute. Das war immer so, und das galt auch für Nord- und Ostsee. Tjalken, diese dickbauchigen Schiffe mit Nasen wie Kartoffeln, ohne Kiel, mit einem ganz platten Boden, damit sie im Watt trockenfallen konnten, aber mit so viel Platz drinnen, daß man sie mit endlos viel Ladung vollstopfen konnte, diese Schiffe waren vielleicht nicht unbedingt nach dem Geschmack der Schiffbauer von der Ostsee. Tatsache war aber: Sie fuhren aufgrund ihrer großen Ladefähigkeit sehr wirtschaftlich. Und wer das beste Angebot macht, der bekommt die Fracht. Und so kam, was kommen mußte.

Auch der Flensburger Hafen war voll von Tjalken, noch bis in die sechziger Jahre. Wie gesagt, Gerd Remmers Archiv ist voll von alten Fotos, und was sieht das überraschte Auge zwischen all den eisernen Dampfern und hölzernen Briggs: Tjalken! Jede Menge. Manche Ladung Ziegel von den Ziegeleien an der Förde und aus Egernsund wurde so verschifft, und selbst als die Dampfer schneller und moderner wurden, hat noch manche Tjalk ihr Geld als "Küstenmotorschiff" verdient. Die Szenerie ist leicht zu erkennen. Der Schiffbrück-Kai. Im Vordergrund ein Radfahrer auf der Schiffbrücke und direkt dahinter ein kleines Häuschen, das heute noch seinen Dienst als Fischbrötchen-Kiosk verrichtet. Ein Frachter legt an. Der Name ist auf dem Original-Foto zu lesen. "BONN" heißt der Bote der neuen Zeit. Im Vordergrund liegen gleich zwei Plattbodenschiffe an der Pier "im Päckchen", wie der See-

mann sagt, nebeneinander. Mit Tjalk-eigenem Ladegeschirr wird auf die alte Weise Ladung gelöscht. Auf dem hinteren Schiff sind noch alle Segel angeschlagen, während das vordere sich schon ganz auf seine Maschine verläßt. Auch hier ist ein Name zu erkennen. Es ist ganz klar ein Vertreter der alten Zeit, denn so würde heute keiner mehr sein Schiff nennen. "VERITAS" (Wahrheit). Wie sinnig!

Rainer Prüß
Norderstr. 22b
24939 Flensburg

Die Rolle der Tjalk in der Kleinschiffahrt

Die Dansk Centralbibliotek, Flensburg, besitzt eine Sammlung von Arbeitsskizzen des Flensburger Schiffsporträtmalers Julius Gregersen, der unter anderem auch mehrere in der Ostsee beheimatete hölzerne Tjalken skizzierte. Als häufigste Bauwerft wurde hier Westrhauderfehn genannt, und das verweist auf die Heimat dieser Schiffe, denn die Ursprungsformen der deutschen Tjalken sind die friesischen Hecktjalken, hauptsächlich die mehr geraden Groninger Tjalken. Ihr Verbreitungsgebiet war das Gebiet zwischen der Ems und dem Jadebusen. An der Weser und Elbe sowie an der deutschen Ostseeküste waren sie seltener beheimatet. Im Jahre 1900 waren noch 83 Tjalken mit einem Unterscheidungssignal eingetragen.

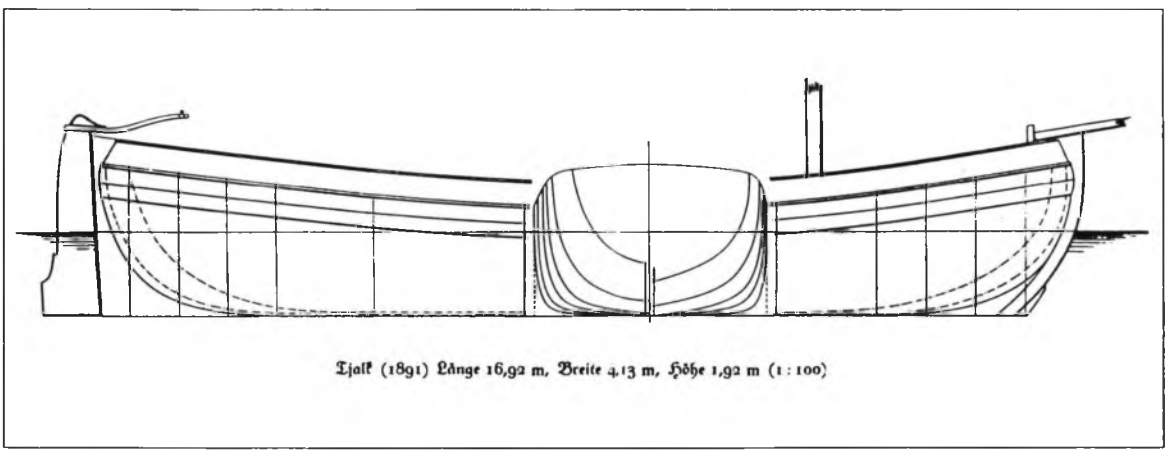
Die deutschen Tjalken wurden hauptsächlich in Ostfriesland und Oldenburg gebaut, dort besonders in Emden, Ihlowerfehn, Rorischsmoor, Warsingsfehn, Westrhauderfehn. Sie hatten für gewöhnlich eine Länge von 15 bis 20 Metern und waren wegen ihres geringen Tiefganges sehr geeignet für die nordwestdeutsche Binnen- und Wattenfahrt, während zur Fahrt in der Ostsee nur die größeren Verwendung fanden. Diese hatten meistens eine Länge von 21 bis 24 Metern. Das charakteristische Merkmal der Tjalken ist das völlige, unten eingezogene Vorschiff mit einem großen gebogenen Vorsteven, das volle löffelförmige Hinterschiff, welches oft mehr Sprung als vorn zeigt. Unsere Tjalken hatten meistens einen zum Niederlegen eingerichteten Pfahlmast, etwa auf einem Drittel der Schiffslänge von vorn stehend. An diesem wurde das charakteristische Tjalksegel gefahren, d.h. ein verhältnismäßig niedriges Gaffelsegel mit einem auffallend langen Großbaum und kurzer, auf den holländischen Tjalken oft krummer Gaffel. (Anm.: Die Seetjalken hatten eine kurze gerade Gaffel.)

Als nach 1880 einige Groninger Werften mit dem Bau eiserner Segelschiffe begannen, beschränkte sich die Veränderung fast nur auf das Material, denn die ersten eisernen Schiffe waren meistens große, über 20 Meter lange Tjalken. In der Form unterscheiden sie sich von den hölzernen Tjalken durch ein mehr abgerundetes und unter Wasser schärferes Vor- und Achterschiff sowie durch den überfallenden Vorsteven. Auch das traditionelle hervortretende Bergholz ist beibehalten oder durch eine Doppelungsplatte markiert worden.

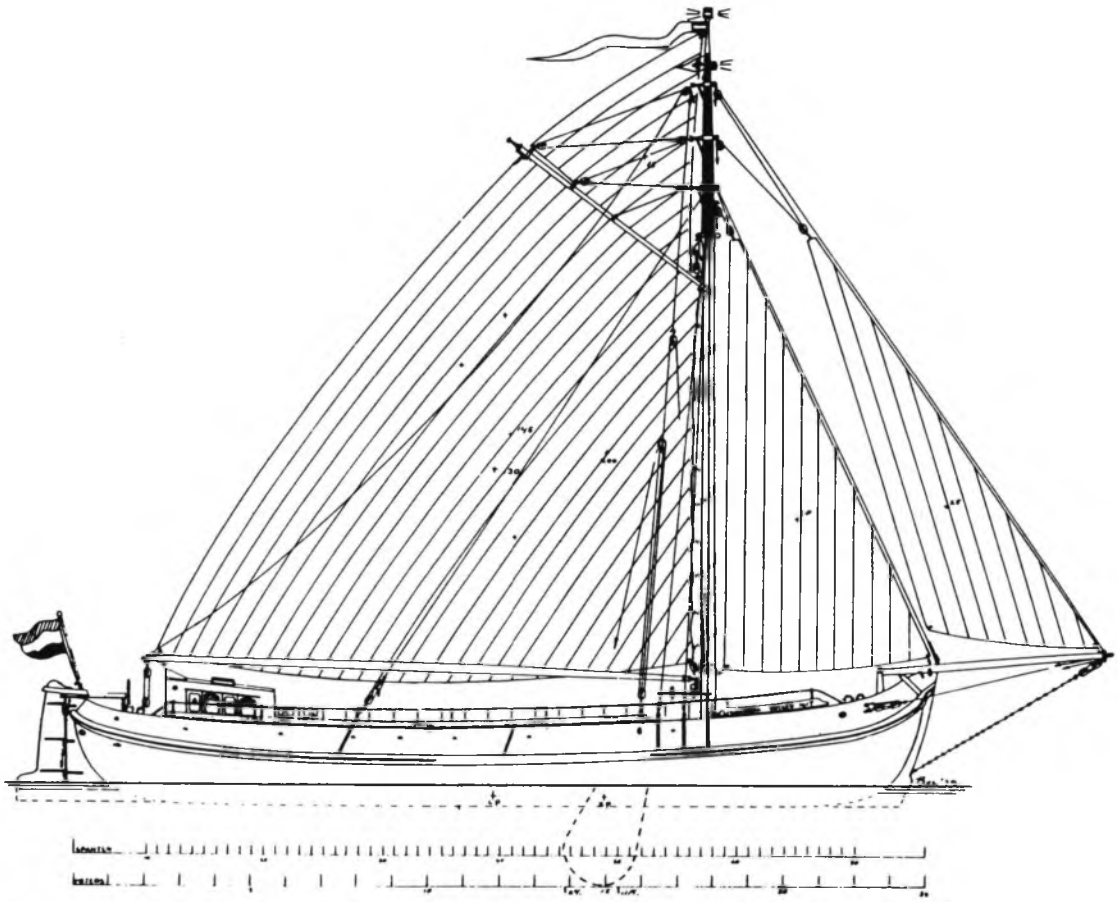
In die deutsche Handelsflotte haben die eisernen Tjalken rasch Eingang gefunden - 1892: acht Schiffe, 1900: 28, 1914: 166 und 1928: 189 Schiffe. Dagegen sind sie auf den deutschen Werften nie gebaut worden. Dies ist vielleicht die Ursache, daß das Verbreitungsgebiet der eisernen Tjalken ein anderes ist, denn sie sind von Ostfriesland bis Pommern beheimatet.

Der Bestand der deutschen Segelschiffe ist in mehreren Tabellen von Szymanski dargestellt. Als Grundlage hierfür verwendete er das "Handbuch für die deutsche Handelsmarine" aus dem Jahr 1928 und das

Zeichnungen aus "Hafenblatt", MH Flensburg



Von "Albatros" existiert (noch) kein Linienriß, aber dieser trifft annähernd die Form.



Gattung: Frachtensegler, Tjalk, Takelung: Einmastig, Gaffelgroßsegel, Fock, Klüver
Baujahr: 1906, Werft: de Bos, Echtenerbrug/Lemmer, Holland
Baumaterial: Stahl, Segelfläche: ca. 230 qm
Gesamtlänge: 27,5 m, Rumpflänge: 22,73 m, Breite: 4,9 m, Tiefgang: 1,20 m, Motor: 6 zyl. Diesel Lister, 90 PS
Eigner: Birgit und Günther Wulf

"Internationale Schiffsregister" 1928. Die Tabelle IV belegt, daß im Jahre 1928 36 hölzerne und 189 eiserne deutsche Tjalken registriert waren. In der Tabelle VII werden Aussagen über die Verbreitung der einzelnen Segelschiffstypen gemacht. Von den Tjalken waren drei an der schleswig-holsteinischen Ostküste, eine in Lübeck, eine in Mecklenburg und neun in Pommern beheimatet.

In der Schrift "Smaaskibsfart fra Egernsund og Fjordegnen" (Aabenraa 1994) wird auch berichtet von einer Tjalk namens "Henny", Baujahr 1904, Eigner Heinrich Wilhelm Wulff, Alnor, die in Egernsund beheimatet war. (Quelle: Hans Szymanski, Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt, 1929)

Die Tjalk im deutschen Ostseeraum

Im Aufsatz "Die Schiffstypen der ländlichen Frachtschiffahrt in den Gewässern der Insel Rügen" (Deutsches Jahrbuch für Volkskunde, Bd. IV, Jg. 1958) des Volkskundlers Dr. Wolfgang Rudolph wird u.a. auch über das Vorkommen von Tjalken im Ostseeraum berichtet. "Bereits 1917 hatte ein Gleiwitzer Tourfahrer die erste stählerne Tjalk von der holländischen Küste gekauft, 1918 folgte der erste stählerne Besahn-Ewer von der Niederelbe. Mit diesen Fahrzeugen konnten 65 bis 100 t weggeladen werden. 1924 lief der letzte Tourjacht-Neubau für rügensche Rechnung, die 'Juno' von Sylvin, vom Stapel und 1925 das letzte in Jachtform konstruierte Seeschiff, die Galeasse 'Seedorf'.

Allmählich verdrängten die Besahn-Ewer und Tjalken, die im Laufe der Jahre sämtlich motorisiert wurden, die einheimische Schiffsform. An die Stelle der kielgängigen Schlupen und Jachten traten flachbodige Besahn-Ewer und Tjalken mit Klappmasten und großen Seitenschwertern. Die Takelung der Schiffe wurde jedoch als Folge stärkerer Motoren immer mehr bis zur Bedeutungslosigkeit reduziert."

Tjalk ALBATROS von 1906

Die holländische Werft de Bos baute 1906 auf Rechnung des Schiffers Gerrit van Veen aus Oldelamer in Echtenerbrug, einem Vorort von Lemmer in Friesland, eine Tjalk aus Stahl mit Seitenschwertern. Sie lief als ALBATROS vom Stapel. Es handelte sich nach den Abmaßen um eine Seetjalk, die zwar größer als die herkömmlichen Binnentjalken war, aber noch nicht so groß wie die Kufftjalken für die Wattenfahrt.
Die ALBATROS wurde in der Küstenfrachtfahrt eingesetzt. Ihre Fahrtgebiete waren die Häfen Englands, die Nordseeküsten, die Elbe und die Ostsee. Tjalken sind schmal und niedrig mit sehr geringem Tiefgang, der Rumpf ist ganz auf Tragfähigkeit gebaut mit einem kiellosen platten Boden, der fast über die ganze Schiffslänge annähernd so breit ist wie der Rumpf. Bei der ALBATROS ist allerdings eine sehr starke Aufkimmung im Bug- und Heckbereich auffällig - wahrscheinlich hat der Schiffbauer bei den Konstrukteuren der schnellen Lemster Aaken "abgekupfert". Das charakteristische Tjalksegel an dem einen Mast ist ein niedriges Gaffelsegel mit sehr kurzer - bei der Seetjalken gerader - Gaffel. Eine Tjalk hat meistens zwei Luken und häufig ein Deckshaus. Der Schiffer wohnte im sogenannten "Roef" und im "Achteronder" mit seiner Familie - nicht selten mit mehr als zehn Kindern. So war auch die ALBATROS für Schiffer van Veen das Zuhause. Er verkaufte das Schiff 1913 an Simon Asjes und Simon Zoon aus Wieringen, die es unter demselben Namen ebenfalls in der Frachtfahrt einsetzten.
Nach dem Ersten Weltkrieg ging die Tjalk 1917 an Grietje Post und Hendrik Koekoek in Amsterdam über. Sie benannten das Schiff um in EBENHAEZER mit Heimathafen Amsterdam und beschäftigten es 34 Jahre lang im Frachtdienst an den Nord- und Ostseeküsten.

Das ist Lebensqualität mit Stil: der gästefreundliche Salon der "Albatros"

1951 kaufte Willem tem Hevvel aus Amsterdam die EBENHAEZER, aber schon acht Tage später wurde der Amsterdamer Jan Kaptein neuer Eigner des Schiffes. Erst jetzt wurde die ALBATROS motorisiert und somit neu vermessen. Statt der ursprünglichen 120 Ladetonnen durfte sie nun nur noch 105 tons laden. Jan Kaptein hielt die EBENHAEZER 32 Jahre lang in Fahrt, ehe sie 1983 an Frank Lansen und Geertruida Catarina Liduina aus Haarlemmerliede in den Niederlanden überging.
Im Oktober 1983 kaufte Jules Cornelis Sieburgh aus Hemstede die Tjalk und gab ihr wieder den ursprünglichen Namen ALBATROS. Sieburgh befuhr nun in den folgenden zehn Jahren die Gewässer und Kanäle Südfrankreichs und das Mittelmeer. Für die Tjalk war es der letzte Eintrag im holländischen Schiffsregister.
Im Dezember 1993 erwarben Birgit und ich das technisch einwandfreie Schiff und erfüllten uns meinen langgehegten Lebenstraum. Wir haben in der Zukunft vor, immer mehr auf der ALBATROS zu leben. Unser Haus haben wir für das Schiff aufgegeben. Wir begannen sofort mit kleinen notwendigen Umbauten und den fälligen Farbarbeiten, sollte die ALBATROS doch pünktlich zur Saison in altem neuen Glanz erstrahlen.
Mittlerweile haben wir die erste und zweite Saison hinter uns und der dritte Segelsommer steht unmittelbar bevor. Es war sehr spannend, die Segeleigenschaften eines so großen Schiffes kennenzulernen. Die ALBATROS segelt besonders gut an der Kreuz - hier hat es sich als vorteilhaft erwiesen, ein Reff ins Großsegel zu legen und den Klüver wegzulassen. Bei Halbwind- und Raumkursen muß dann allerdings der Klüver wieder hoch, wenn man mit anderen schnellen Schiffen mithalten will. Es ist aber nicht einfach, die ALBATROS bei etwas stärkerem Wind zu segeln - hier werden zum "sportlichen" Segeln dann doch mehr als sechs Hände benötigt. Die Großschot wird an einem Drahtseil über die doppelte Schwert-Schotwinde geholt, die auf dem Achterdeck an Backbord montiert ist. An Steuerbord steht eine einfache Schwertwinde. Besondere Vorsicht ist bei Wende- und Halsemanövern geboten: Wenn der 16 Meter lange Großbaum in Bewegung kommt, gibt es nichts mehr zu halten. Deshalb wurde am Schotansatzpunkt des Großbaumes ein Ruckfederdämpfer installiert.
Nach Rücksprache mit uns besteht übrigens die Möglichkeit, die ALBATROS für besondere Ereignisse zu engagieren. Der stilvoll eigerichtete Innenraum war schon des öfteren Kulisse für Hochzeiten, Jubiläen, Geburtstage oder andere besondere Anlässe.

Günther Wulf
Marienstr. 46
24937 Flensburg

Spitzen - aufgepickt

Mehr Frömmigkeit und weniger Suff
Die Professorin Dr. Heide Gerstenberger beweist: Schon im Jahre 1848 waren die Decksleute auf den Segelschiffen alles andere als rohe Gesellen, sondern sorgten sich um Seelenheil und Wohlergehen ihrer Schiffer und Steuermänner. Damals nämlich reichten die Memeler Matrosen eine Petition an den preußischen König ein, in der sie mangelnde Frömmigkeit und exzessiven Suff ihrer Vorgesetzten auf See beklagten. - Gut, daß die Zeiten sich geändert haben! (Quelle: Band 18 des Deutschen Schiffahrtsarchivs, Deutsches Schiffahrtsmuseum Bremerhaven 1996)

Ehrenjungfrau und Ritterschlag
Wie wär's mit einem Schlemmerwochenende nach Art der alten Ritter im Thüringer Wald, Ehrenjungfrau und Ritterschlag inbegriffen (in dieser Reihenfolge)? Oder mit einem Germanen-Thing im Weserbergland mit Wildschwein aus dem Feuertopf, Bogenschießen und Keulenwurf? Später dann vielleicht zum Fasten-Wandern in die Rhön auf Krankenschein! Wen diese Angebote der Hamburger Messe "Reisen '96" überhaupt nicht reizen, sollte mal versuchen, soviele Termine unseres Kalenders wie möglich zu ersegeln, danach braucht man bestimmt einen Strandurlaub!

Traditionsschiffahrt in Europa

2. Common European Maritime Heritage Congress (CEMHC), Rochefort/Frankreich, 10/95

Kein Seemannsgarn, sondern ein kräftiges Netzwerk will der CEMHC spinnen. *(Aus: Colbert's arsenal maritime)*

Von Michael vom Baur

Nach der gelungenen Premiere 1992 in Amsterdam führte der 2. Common European Maritime Heritage Congress (CEMHC) diesmal zirka 120 Vertreter von Traditionsschiffseignern und Schiffahrtsmuseen aus 13 europäischen Ländern zu einem umfangreichen Erfahrungsaustausch zusammen. Schauplatz war diesmal das historische Arsenal der französischen Marine, das Admiral Colbert im 17. Jahrhundert anlegen ließ und in dem heute das Centre International de la Mer eine Bibliothek, ein Museum und Tagungseinrichtungen beherbergt. Die beeindruckenden Anlagen, von denen zwei große steinerne Trockendocks und die Tauwerkfabrik (Corderie Royale) besonders hervorzuheben sind, bildeten einen stimmungsvollen Rahmen für das "Familientreffen" der europäischen Enthusiasten und Experten für das Infahrthalten historischer Schiffe und ließen gleichzeitig einiges von der Größe der französischen Seemacht des 17. und 18. Jahrhunderts ahnen. Empfänge durch den Bürgermeister der Stadt Rochefort und die Region Charente-Maritime sowie Exkursionen nach La Rochelle und Bordeaux rundeten das Programm ab. Durch hervorragende Simultandolmetscher war die Verständigung in den beiden Kongreß-Sprachen Französisch und Englisch problemlos.
Die deutsche Traditionsschiffsszene war durch zwei Referenten (Jan Fock/GSHW und Jörgen Bracker/Museum für Hamburgische Geschichte) sowie ein Mitglied des Organisationskomitees (Michael vom Baur/AGDM) vertreten. Darüberhinaus hatten einige Freunde aus Deutschland den Weg in die für uns doch etwas abgelegene Region gefunden, eine Reise, die sich sicherlich gelohnt hat.
Nachdem der '92er Kongreß im wesentlichen nach Ländern gegliederte Übersichtsvorträge bot (PIEKFALL berichtete), waren die Beiträge diesmal vier Themenschwerpunkten zugeordnet:

- Sicherheit von Traditionsschiffen,
- ethische Aspekte bei Restaurierung und Replika-Bau,
- staatliche finanzielle Hilfen,
- kommerzieller Betrieb von Traditionsschiffen.

Besonders das letzte Thema führte zu intensiven Diskussionen mit den anwesenden Vertretern der holländischen Charterschiffe, die mittlerweile mit mehr als 450 Fahrzeugen Reisen für jährlich 500.000 Personen (die Hälfte davon aus Deutschland) in Nord- und Ostsee durchführen und dabei auf einen Gesamtumsatz von zirka 16 Millionen Gulden pro Jahr kommen. Nicht nur aus der Ankündigung, daß in Kürze eine Schiffsliste mit hotelmäßiger Komfortbewertung (***** = eigene Dusche und WC in der Kammer usw.) erscheinen soll, wurde deutlich, daß diese Gruppe andere Interessen verfolgt als die meisten der skandinavischen und deutschen Traditionsschiffseigner.
Der scheidende Sekretär des CEMHC, Henk Dessens/Nederlands Scheepvaartsmuseum Amsterdam, faßte die Ergebnisse des Kongresses wie folgt zusammen (übertragen aus dem Englischen):

Historie des CEMHC
Wenn die Ziele hoch gesteckt sind, kann es nützlich sein, einmal auf das bisher Erreichte zurückzublicken. In der Zeit, als das Nederlands Scheepvaart Museum den ersten CEMHC '92 vorbereitete, wußten wir, daß an vielen Orten in Europa historische Schiffe restauriert und in Fahrt gehalten werden, aber darüber hinaus wußten wir nicht viel. Wir fragten Kollegen anderer Museen nach Namen und Adressen von Personen, die offenbar auch dieser Passion (Anm. d. Übers.: "Gaffel-Virus"???) verfallen waren, und so entstand eine erste Liste.
Wir waren nur mit der holländischen Situation vertraut und wußten nicht, welche Rolle private Eigner und deren Organisationen in anderen europäischen Ländern in der historischen Schiffsszene spielten. Jeder Brief, den wir damals von irgendeinem Platz in Europa erhielten, barg eine neue "Sensation" für uns, unsere Liste potentieller Kongreßteilnehmer und Referenten wuchs von

Woche zu Woche. Ich spreche deshalb von einer Liste, weil an ein "Netzwerk" damals noch niemand zu denken wagte.
Was dann der erste Kongreß in Amsterdam erbrachte, ist in dem kleinen blauen Bändchen "Congress Proceedings 1992" (Anm. d. Übers.: noch in wenigen Exemplaren zum Kostenbeitrag vom DM 10,- über die AGDM-Geschäftstelle zu beziehen) niedergeschrieben. Seit 1992 erlebten wir einen Ausbau des beschlossenen Netzwerks, den Beginn einer gemeinsamen Politik auf diversen Feldern und die Entwicklung von Vorschlägen für die gemeinsame Zukunft.

Die Verantwortung der Schiffseigner
Einer der zentralen Punkte in etlichen Vorträgen und Diskussionen auf dem '95er Kongreß war die Eigenverantwortlichkeit von Eignern in Fahrt befindlicher historischer Schiffe. Jan Fock zeigte in seinem Vortrag, daß ein rein technisch-administratives Herangehen an die Sicherheit von Traditionsschiffen am Kern der Sache vorbeigeht. Wir lernten, wie wichtig es ist, praktisch umsetzbare Spielregeln zu formulieren, innerhalb derer ein Schiffseigner sein historisches Schiff in Fahrt halten kann und wie die Sicherheit von Traditionsschiffen durch individuell angepaßte Konzepte gewährleistet werden kann, die aus der bewährten seemännischen Praxis für die Praxis gemacht werden. Obwohl die sozialen und politischen Umstände in den einzelnen europäischen Ländern sehr verschieden sein können, ist es bemerkenswert zu sehen, wie die Eigner historischer Schiffe überall ihre Verantwortung für ihr "Pflegekind", in das sie viel investiert haben, ernst nehmen, eng verbunden mit dem einzigartigen Charakter ihres Schiffes und den Bedingungen ihres Fahrtgebietes.
Wir hörten am Beispiel der holländischen "Mutuals" (Anm. d. Übers.: alte Versicherungsgenossenschaften der Schiffer auf Gegenseitigkeit, heute immer noch gängige Versicherungsform in NL) ebenfalls, daß die Weiterführung alter Schiffahrtstraditionen diesbezüglich besonders motivierend sein können (... da nur als sicher angesehene Schiffe von den Schiffern eines Mutual-Clubs als Neuaufnahme-Kandidaten akzeptiert werden...).
Wenn die Eigner von Traditionsschiffen hier nicht von Tendenzen der europäischen Harmonisierung und Standardisierung gefährdet werden wollen, reicht es nicht aus, daß sie nur verantwortlich handeln. Sie müssen vielmehr in der Lage sein, den Behörden zu zeigen, daß sie sich ständig mit dem Thema der Sicherheit an Bord befassen und dafür positive, selbst entwickelte und praxisgerechte Vorschläge präsentieren können. Als erfolgreiche Beispiele können Deutschland und (außerhalb der EU) Norwegen gelten, wo unter entscheidender Mitarbeit der Eigner spezielle, angepaßte Sicherheitsregeln für Traditionsschiffe von den Behörden akzeptiert wurden.
Aber selbst das ist nicht genug. Die Eigner - oder besser deren Organisationen - müssen die Herausforderung annehmen, ihre eigene Politik auf dem Gebiet der Schiffssicherheit gegen Argumente zu verteidigen, die nichts mit der kulturellen Aufgabe der Erhaltung der Schiffe und deren Sicherheit zu tun haben, zum Beispiel die Forderung nach "fair trade" im Seeverkehr. Dies wird eine der wesentlichen zukünftigen Herausforderungen für einen fortgesetzten CEMHC werden.

"Vagrant", 1884 von William Fife gebaut und heute im Scottish Maritime Museum

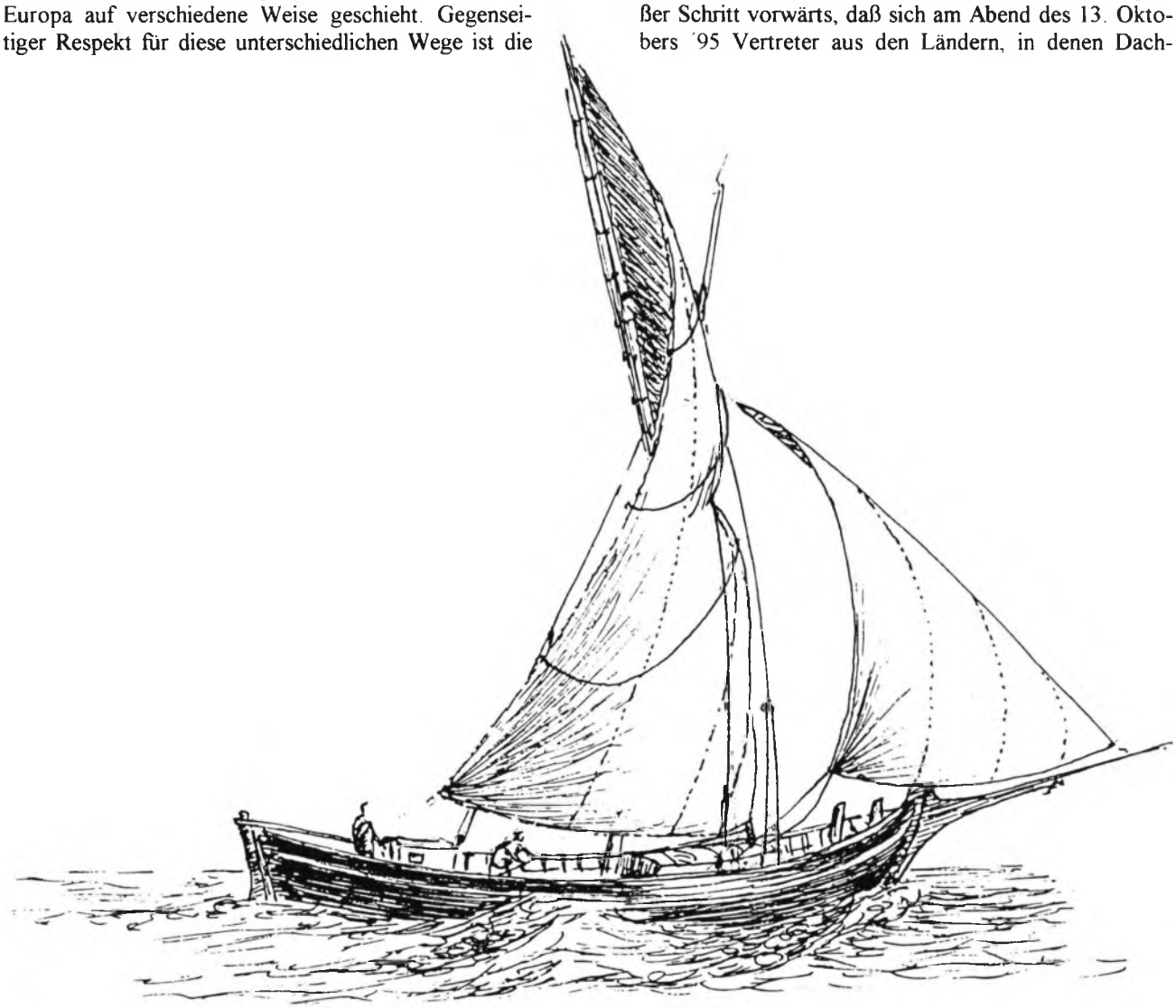
Die Rolle der Museen
Eines der wichtigsten Themen, das bereits auf der '92er Konferenz diskutiert wurde, ist die Relation der privaten Eigner zu den Schiffahrtsmuseen. Diverse Sprecher machten deutlich, welche Interessen und Verantwortlichkeiten beide Gruppen für sich sehen, wo diese überlappen oder auseinandergehen.
John Kearon verdeutlichte in seinem Vortrag, warum in manchen Einzelfällen historische Schiffe "vor Restaurierung geschützt" werden müssen, und Jörgen Bracker zeigte in seinem Beitrag (vgl. PIEKFALL 58, d. Red.), daß Schiffahrtsmuseen manchmal den Schiffeignern "einen Spiegel vorhalten" müssen, um ihnen bei der Erhaltung des maritimen kulturellen Erbes zu helfen und Fehlentwicklungen zu vermeiden. Durch diese Kooperation wird die Akzeptanz der privaten Eigner, ihrer Organisationen und der Museumshäfen bei Öffentlichkeit und Behörden verbessert.
Während der '92er Konferenz wurde hervorgehoben, daß die Kontakte zwischen den Museen und den Eignern nicht abreißen dürfen. Wir lernten in Rochefort, daß das nicht notwendigerweise heißt, daß beide auch die gleichen Verantwortlichkeiten haben. Oft ist dies gerade nicht der Fall, und daher haben wir jetzt einen besseren Einblick als vor drei Jahren, was die Konsequenzen für den gewünschten Ausbau des CEMHC als Lobby für die privaten Eigner von Traditionsschiffen auf europäischer Ebene betrifft. Die Vorschläge, die die scheidende CEMHC-steering-group hierfür gemacht hat, nämlich den CEMHC als ein Netzwerk von "Vollmitgliedern" (nationalen Eignerorganisationen) und "assoziierten Mitgliedern" (z.B. Museen) anzusehen, scheint eine praktikable Lösung zu sein.

Erhaltung der Kultur
Ein weiteres Beispiel dafür, daß private Eigner und Vereine nicht nur mit ihren Schiffen, dem Wetter und

der See klarkommen müssen, sondern auch mit Veränderungen in der Gesellschaft, bot der Vortrag von Taco van der Valk. Er illustrierte am Beispiel Rotterdams, wie wichtig es für einen privaten Museumshafen ist, im gesellschaftlichen Umfeld, besonders bei den lokalen Behörden und Firmen, fest verankert zu sein. Auch er machte deutlich, wie wichtig eigene Standards für die Restaurierung und Konservierung historischer Schiffe sind. Auch hier haben private Eigner gezeigt, daß sie Verantwortung für die Bewahrung von Denkmalen übernehmen können und in der Lage sind, die geeigneten und notwendigen Maßnahmen zu ergreifen (s. Nachricht "Preisverleihung an Ewer Heinrich", d. Red.).
Eine faszinierende Tatsache ist es, daß die skandinavischen Länder so weit voraus scheinen. Liegt es daran, daß deren Regierungen allgemein der maritimen Kultur und historischen Schiffen mehr Verständnis entgegenbringen, oder liegt es vielleicht an der Politik der skandinavischen Eigner-Organisationen? Besonders der Erfolg der Norweger ist hier hervorzuheben. Es ist eine interessante Hypothese, daß eine wichtige Voraussetzung für die Erfolge darin liegt, daß die Eigner effizient unter einem Dach organisiert sind.
Es kann festgestellt werden, daß praktisch alle Eigner oder Vereine die Erhaltung maritimer Kultur als wichtiges Ziel ansehen, ebenso jedoch, daß dies überall in Europa auf verschiedene Weise geschieht. Gegenseitiger Respekt für diese unterschiedlichen Wege ist die einzige dauerhafte Basis, auf der eine europaweite Kooperation unter einem Dach stattfinden könnte. An einem Beispiel wurde dies auf dem Kongreß deutlich: Wir lernten, daß die Grenze zwischen "kommerziellem" und "nicht-kommerziellem" Segeln nicht so klar definiert werden kann, wie mancher glaubte. Die Art, auf die private Eigner die Erhaltung ihrer Schiffe, oder abstrakter, die Erhaltung maritimen Kulturguts finanzieren können, ist sehr unterschiedlich. Solange die Eigner oder Vereine sich darauf verständigen können, daß ihr primäres Ziel die lebendige Bewahrung europäischen Kulturgutes sei, ist dies eine Basis für eine gemeinsame Politik.
Eine stimmige Philosophie und Politik sind unbedingt notwendig, wenn private Eigner von Öffentlichkeit, Politikern und europäischen Einrichtungen anerkannt werden wollen. Der Wille, europäische maritime Kultur zu erhalten, ist der notwendige Ausgangspunkt für alles, was wir tun. Es wird eine der wichtigsten Aufgaben der kommenden CEMHC-Organisation sein, dafür eine gemeinsame Politik zu entwerfen.

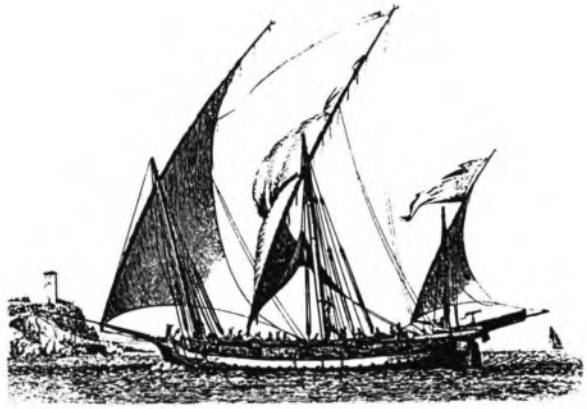
Schlußfolgerungen und Beschlüsse

Vor vier Jahren wußten wir kaum, wie die Erhaltung historischer Schiffe in den verschiedenen Staaten Europas genau betrieben und organisiert war. Es ist ein großer Schritt vorwärts, daß sich am Abend des 13. Oktobers '95 Vertreter aus den Ländern, in denen Dach-



Tartane aus dem westlichen Mittelmeer, ein typisches Fischerei- und Handelsschiff des 19. Jahrhunderts

organisationen existieren, trafen, um über die Fortsetzung der Arbeit des CEMHC zu beraten.
Es bestand Einigkeit über folgende Punkte:
1. Ein europäischer Dachverband für private Eigner von historischen Schiffen, die ihre Schiffe in erster Linie als erhaltenswerte Kulturzeugen verstehen, sowie für deren Organisationen ist sinnvoll und notwendig.
2. Ausgangspunkt für diese europäische Organisation ist die Erhaltung von Kulturgut. Es ist aber klar geworden, daß eine gemeinsame Politik hierfür sorgfältig unter Berücksichtigung aller Aspekte formuliert werden muß.
3. Das zur Zeit (vom Museum in Amsterdam) aufrechterhaltene europäische Informations-Netzwerk soll künftig von den Vertretern der privaten Eigner selbst in die Hand genommen werden.
4. Eine ständige Arbeitsgruppe (CEMHC-working-group) aus Vertretern der existierenden nationalen Dachorganisationen (Anm. d. Übers.: in Deutschland = Arbeitsgemeinschaft Deutscher Museumshäfen, AGDM) wurde eingerichtet, weiterhin wurden Teilnehmer aus denjenigen Ländern, in denen keine solchen Dachverbände existieren, zur Mitarbeit in der working group eingeladen, sobald sie sich in ihrem jeweiligen Land auf einen gemeinsamen Vertreter geeinigt haben.
Die CEMHC-working-group wählt ein "executive committee", das bis zum 1.7.1996 einen Vorschlag für Satzung und Finanzierung einer formalen europäischen Dachorganisation ausarbeiten wird. Das neue executive committee wird weiterhin ein Konzept für den dritten Common European Maritime Heritage Congress 1998 formulieren, der in Norddeutschland oder Süddänemark stattfinden soll.
Dies ist ein großer und wichtiger Schritt vorwärts, und daher kann der 2. CEMHC '95 ein Meilenstein werden.



Spanische Schebecke um 1800 mit rassigen Linien

Die CEMHC-working-group besteht aus:

Belgien:
Didier Deroy (Werkgroep Maritim Erfgoed)
84, Avenue Paul Hijnans, B-1200 Bruxelles
t:+32.2.772.12.31
f:+32.2.762.43.96

Dänemark:
Arne Gotved (Traeskibs Sammenslutningen)
Danstrupvej 8, DK-3480 Fredensborg
t:+45.42.28.17.10
f:+45.42.28.18.55

Frankreich:
Jacques Chauveau (Amer ami)
29, Avenue Pierre 1er de Serbie, F-75116 Paris
t:+33.1.47.20.85.60
f:+33.1.40.70.14.47

Deutschland:
Michael vom Baur (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Museumshäfen AGDM)
Hinter den Fuhren 36c, D-28790 Löhnhorst-Schwanewede
t:+49.421.62.20.39
f:+49.421.62.38.67

Irland: (vorläufig/Kontaktperson)
Rose Anne Hamilton
Boomstraat 72c, NL-1015 LD Amsterdam
t:+31.20.42.11.326
f:+31.20.67.51.102

Niederlande:
Thedo Fruithof
(Federatie Oud-Nederlandse Vaartuigen)
Dijkweg 222, NL-1619 JC Andijk
t+f:+31.228.59.31.36

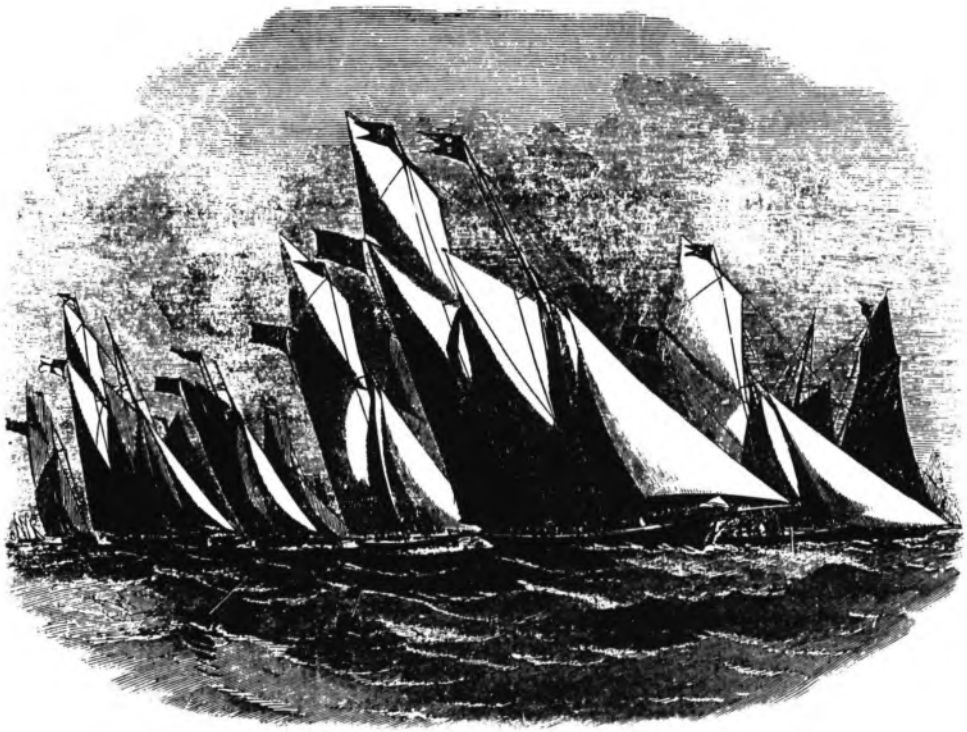
Schweden:
Anders Berg (Sveriges Segelfartygsförening)
Allegatan 11, S-57275 Figeholm
(seit 1.12.1995 = neues Sekretariat des CEMHC)
t:+46.491.31.456
f:+46.491.31.683

Großbritannien:
John Robinson
(Heritage Afloat/National Historic Ships Committee)
46 Tredegar Square, London E3 5AE
t+f:+44.1.81.981.55.10

Norwegen: (Mitglied, trotzdem nicht EU)
Johan Kloster (Norsk Sjofartsmuseum)
Bygdoynesyn 37, N-0286 Oslo
t:+47.2.43.82.40
f:+47.2.56.20.37

European Steamboat Association: (assoziiert)
Peter Hollins
6 Crescent Road, Alverstoke, Gosport,
Hants. PO12 2DH
t:+44.1.705.582690
f:+44.1.705.586822

Die Mitglieder des Executive Committee sind:
Anders Berg (Sekretär), Michael vom Baur, Jacques Chauveau



Die Europäische Integration

Bedrohung und Chance für historische Schiffe

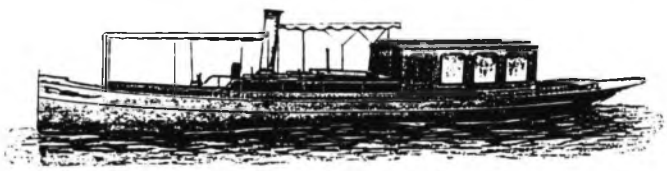
Ein Plädoyer für eine starke europäische Lobby

Von Michael vom Baur

Die Integration der Europäischen Gemeinschaft ist in den vergangenen Jahrzehnten stetig vorangetrieben worden und steht vor ihrer Vollendung, was viele von uns selbst vor kurzem noch für unmöglich hielten. Einerseits machen etliche neue europäische Spielregeln das Leben für uns alle leichter, z.B. die Freiheit, in praktisch allen Mitgliedsstaaten der EU beliebig zu reisen, zu leben und zu arbeiten. EU-Fonds für unterentwickelte Regionen bringen mehr Wohlstand dorthin und können auch dazu beitragen, daß historische Hafengebiete wieder zum Leben erweckt werden; das Areal rund um das Merseyside Museum in Liverpool ist ein spektakuläres Beispiel dafür. Kooperationen und Meetings von kulturellen Gruppen aus allen europäischen Staaten können durch EU-Zuschüsse gefördert werden, wie z.B. der erste COMMON EUROPEAN MARITIME HERITAGE CONGRESS (CEMHC) in Amsterdam 1992. Hier ergeben sich auch für regionale Kooperationen über Ländergrenzen hinweg (Veranstaltungen, Projekte) neue Möglichkeiten.

Andererseits werden mehr und mehr Aspekte des täglichen Lebens des einzelnen Bürgers durch Verordnungen und Entscheidungen der EU-Kommission direkt beeinflußt. Zu der Tatsache, daß die EU-Komission bis heute nur unzureichend einer demokratischen Kontrolle unterworfen ist, kommt als weiteres Negativum, daß diese Entscheidungen oft Kompromisse auf dem kleinsten gemeinsamen Nenner sind und die ursprünglichen Intentionen ad absurdum führen. Trotzdem zeigen sie große Auswirkungen auf viele Gebiete des öffentlichen und privaten Lebens und haben Priorität gegenüber gewohntem nationalem Recht. Zukünftig können vor allem auch "ungewöhnliche Objekte" davon hart getroffen werden, wie z.B. historische Schiffe, die von ihren Eignern aus privaten, kulturellen oder sozialen Gründen in Fahrt gehalten werden. Spezielle nationale "Gesetzes-Nischen" oder Gentleman's Agreements, die in der Vergangenheit manchmal in einem konstruktiven Dialog mit verständnisvollen Behördenvertretern erreicht wurden, können mit einem Federstrich durch eu-

ropäische Verordnungen beseitigt werden, ohne daß es irgendeinen Bestandsschutz im nationalen Sinne gibt.
Im vergangenen Jahr tauchten derartige Bedrohungen für Traditionsschiffe durch EU-Verordnungen auf, die ihren Ursprung in völlig anderen Themenbereichen hatten und daher auch ziemlich unerwartet kamen. So war z.B. einer der Schwerpunkte der EU-Kommission im maritimen Bereich in den letzten zwei Jahren das Thema "Fair Trade Rules" für Yachtneubauten. Es wurde von Mitgliedsländern eingebracht, in denen große Serienhersteller beheimatet sind. Die Intention war, einen einheitlichen europäischen Sicherheitsstandard für Sport-Yachten zu definieren, die Begründung, man fühle sich sonst durch die verschiedenen nationalen Vorschriften "unfair im Handel behindert". (Viele Insider sahen diesen Vorstoß eher als eine Attacke der französischen und italienischen Serienwerften gegen die nordeuropäischen Kleinserienhersteller...). Zu Beginn konnte kein Zusammenhang mit Traditionsschiffen gesehen werden, da das Objekt der Beratungen der Neubau von Sportyachten war; jedermann erwartete, daß sich die neue Verordnung nur auf Boote beziehen werde, die nach Inkrafttreten der neuen Verordnung gebaut würden. Aber es stellte sich nach einer gewissen Beratungszeit heraus, daß offenbar einige Länder die Verordnung benutzen wollten, um den gesamten nicht-kommerziellen Seeverkehr zu kontrollieren, was sie durch die Einbeziehung bereits existierender Schiffe zu erreichen hofften.
Plötzlich war also ein ernstes Problem für die historische Flotte unerwartet auf die Tagesordnung geraten. Dank der Aufmerksamkeit einiger Freunde in England und Norwegen konnte früh genug Alarm geschlagen werden, wobei das im Aufbau befindliche CEMHC-Netzwerk eine entscheidende Rolle spielte. Das Sekretariat des CEMHC (zur damaligen Zeit noch im Nederlands Scheepvaart Museum in Amsterdam, seit Januar '96 bei Sveriges Segelfartygsförening - Anders Berg - in Figeholm) versuchte in engem Schulterschluß mit der European Boating Association, dem Dachverband der nationalen Segelsportverbände, Einfluß zu nehmen, was letztendlich erfolgreich war. Nachdem diese Bedrohung entschärft werden konnte, sind jedoch bereits die nächsten in Sicht, beispielsweise in Verbindung mit der geplanten Liberalisierung der Kabotage-Regeln in Europa und der in diesem Zusammenhang geplanten Standardisierung der Sicherheitsvorschriften für die europäischen Küstenpassagierschiffe. Wie verschiedentlich zu vernehmen war, denken mehrere Regierungen (glücklicherweise diesmal nicht die unsrige) :"...dann könnte man doch endlich diese Traditionsschiffe...".



Schnelle Infpektionsbarkaffe

Aus den geschilderten Erfahrungen müssen wir folgende Lehren ziehen:
1. Wir müssen unser Ohr ständig in Brüssel bei den EU-Behörden haben, um mögliche Entwicklungen und Bedrohungen früh genug zu entdecken.
2. Wir sollten eine starke und nachweisbar autorisierte Repräsentanz für Traditionsschiffe bei den EU-Behörden einführen und diesen als kompetenter Partner für Information und Diskussion zur Verfügung stehen.
3. Wir brauchen einen Freundeskreis auf europäischer Ebene (z.B. Abgeordnete, Politiker etc.), der uns bei Konflikten mit EU-Behörden unterstützen und uns bei der möglichen Akquisition von Fördermitteln beraten kann.

Wie können wir dies erreichen?
Meiner Meinung nach ist es jetzt an der Zeit, den CEMHC aus einem losen Netzwerk in einen strukturierten Dachverband zu verwandeln, der im wesentlichen aus den nationalen Organisationen für in Fahrt befindliche Traditionsschiffe (in Deutschland z.B. die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Museumshäfen, AGDM, in Dänemark Traeskibssamslutningen usw.) gebildet wird und diese gegenüber der EU-Bürokratie repräsentiert. Diese Meinung wird im übrigen von praktisch allen Vertretern in der ständigen Arbeitsgruppe des CEMHC geteilt.

Werden wir dadurch selbst zu "EU-Vereinsmeiern" oder -Bürokraten?
Das ist nicht notwendig, um erfolgreich zu sein. Gerade das deutsche Beispiel der AGDM und der GSHW-Sicherheitskommission (in der die AGDM die größte Gruppe bildet) beweist, daß es möglich ist, effektive Lobbyarbeit zu geringen Kosten zu betreiben, nach dem Grundsatz "immer auf Hörwache, aber nur dann voll aktiv, wenn notwendig". Für diese Arbeit ist es jedoch entscheidend, daß unsere europäische Lobby-Organisation ihre Vertretungsvollmacht nachweisen kann und daß (wie in Deutschland erfolgreich vorgemacht) alle koordiniert an einem Strang ziehen.

Blicken wir zurück auf 1992:
Die Organisatoren des ersten CEMHC in Amsterdam (das PIEKFALL berichtete darüber) schlugen vor, einen Dachverband als Ergebnis des Kongresses auszurufen. Aber die Diskussionen während des Kongresses zeigten, daß eine solche voll strukturierte Organisation damals noch keine Akzeptanz fand, weil ihre Aufgaben nicht klar definiert waren und viele private Eigner zusätzliche Kostenbelastungen durch eine aufgeblähte Bürokratie befürchteten, ohne deren Nutzen zu sehen. Daher wurde (nicht zuletzt auf deutschen und skandinavischen Druck hin) die ursprüngliche Absicht fallengelassen und lediglich ein Informations-Netzwerk mit dem Scheepvaart Museum in Amsterdam als Knotenpunkt aufgebaut. Weiterhin wurde eine formlose ständige Arbeitsgruppe eingerichtet, deren Aktivitäten von einer "steering group" koordiniert wurden (bestehend aus Henk Dessens/NL, Richard Foster und später Mike Stammers/UK und Michael vom Baur/D).

Wenn man die zwischenzeitlichen Erfahrungen und Diskussionen zusammenfaßt, ist diese Akzeptanz inzwi-

schen vorhanden für eine **Repräsentanz auf europäischer Ebene**, die nach folgenden **Grundprinzipien** arbeiten sollte:

- Der europäische Dachverband sollte sich grundsätzlich nur mit Dingen beschäftigen, die nicht auf nationaler Ebene gelöst werden können und die mit Behörden oder Einrichtungen der EU verbunden sind. Dieses sogenannte "Subsidiaritäts-Prinzip" (das ja eigentlich die Leitlinie für die gesamte EU-Politik sein müßte) sollte strikt verfolgt werden
- Der Dachverband soll alle nationalen Organisationen für nicht-kommerzielle Traditionsschiffe in Fahrt repräsentieren, unabhängig von Schiffstypen, regionalen Unterschieden usw., um eine Zersplitterung der Kräfte zu vermeiden. Ein "Europäischer Schutenverband" oder "Hajcutters Europe" würden allein nicht weit kommen.
- Der CEMHC sollte vermeiden, Dinge zu wiederholen, die bereits von nationalen Organisationen erarbeitet sind, und sollte auf dem niedrigstmöglichen Kosten- und Bürokratieniveau agieren.
- Er sollte hauptsächlich eine Lobby für private Eigner und Vereine bilden, die Traditionsschiffe zu privaten, kulturellen oder sozialen Zwecken in Fahrt halten ("nicht kommerziell"). Organisationen für rein kommerzielles Betreiben von Traditionsschiffen können assoziiert werden.
- Der Dachverband sollte gute Kontakte zu den Schiffahrtsmuseen in Europa pflegen, diese haben jedoch eigene Vertretungen (und teilweise auch besondere eigene Interessen), sie sollten daher in einer Art Beratungsgremium vertreten sein.

Aufgaben für den CEMHC als Europäischer Dachverband:

Aus den oben geschilderten Erfahrungen sollte sich der CEMHC zunächst auf folgende Aufgaben konzentrieren:

1. Kontinuierliche Überwachung und Analyse der europäischen Politik und der Vorhaben der Kommission, z.B. Gesetzesvorhaben,
2. Aufbau einer Gesprächsebene mit den relevanten EU-Behörden, Vermitteln von Informationen über Traditionsschiffe an diese, Diskussion und (wenn notwendig) Einflußnahme,
3. Sammlung eines "Freundeskreises" aus Europa-Abgeordneten, EU-Offiziellen etc., der u.a. mit Informationen über die "Szene" versorgt und zu Veranstaltungen eingeladen werden muß,
4. Suche nach Fördermöglichkeiten für Kooperationsprojekte (CEMHC als Katalysator),
5. Aufrechterhalten des europäischen Informations-Netzwerks (Newsletter etc.)

und (nicht zuletzt)

6. Organisation des alle drei Jahre stattfindenden Kongresses (bisher Amsterdam '92, Rochefort '95), der ein Erfahrungsaustausch und eine Kontaktbörse für private Eigner und Vereine, Schiffahrtsmuseen und andere interessierte Parteien, z.B. Politiker, sein soll.

Autorisierung

Um als echte Vertretung der Klientel in Brüssel anerkannt zu werden, sind gewisse Formalien notwendig. Die Vollversammlung des CEMHC sollte aus je einem autorisierten Delegierten jedes Mitgliedsstaates bestehen, der von den entsprechenden nationalen Gliederungen der Eigner gewählt wird (In D z.B durch die AGDM). In Ländern, in denen eine Vielzahl von kleinen Gruppierungen nebeneinander besteht, sollten diese sich untereinander verständigen und einen Delegierten wählen.

Wie soll der Dachverband arbeiten?

Die Vollversammlung des CEMHC sollte einen Sprecher, einen Sekretär und eine kleine "steering-group" (3-5 Personen) aus ihrer Mitte wählen, jeweils für die Dreijahres-Periode zwischen den Kongressen. Diese Personen sind für die Ausführung der oben aufgezählten Aufgaben verantwortlich, die sie auf der Grundlage der von der Vollversammlung auf dem Kongress beschlossenen Leitlinien ausführen. Die bisherige Erfahrung zeigt, daß ein großer Teil der Arbeit dieser steering group effektiv auf dem Telefon- oder Faxweg erledigt werden kann, sodaß kostenträchtige persönliche Treffen nur selten notwendig werden. Jedes steering-group-Mitglied sollte dafür verantwortlich sein, speziell engen Kontakt zu den anderen Ländern "in seiner Nachbarschaft" zu halten. Der "Knotenpunkt" des Netzwerkes, das CEMHC-Sekretariat, kann sich alle drei Jahre mit der Neuwahl des Sekretärs verändern.

Sprechen wir über die Kosten!

Eine formale CEMHC-Organisation wird natürlich zusätzliche Ausgaben für die nationalen Vereine erfordern. Die Kosten für Telefon, Fax, Porto, Treffen, Übersetzungen, Kontoführung und einige Reisen sowie für Büromaterial müssen finanziert werden. Bis 1995 konnten für das Netzwerk Zuschüsse aus dem EU-"Caleidoscope"-Programm erhalten werden, das allerdings immer eine komplementäre Eigenmittelbereitstellung verlangt. Diese Eigenmittel wurden dankenswerterweise in der Anfangszeit vom Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam gesponsort, später aus nationalen Mitteln (auch der AGDM) erbracht. Künftig soll auch nach Sponsorengeldern europaweit tätiger maritimer Firmen gesucht werden. Nach den deutschen Erfahrungen kann die CEMHC-Organisation mit Eigenbeiträgen pro Land in der Größenordnung von 3.000,- bis 5.000,- Mark betrieben werden. Umgerechnet auf den einzelnen Schiffseigner bedeutet das in den meisten Ländern einen Bruchteil seiner Haftpflicht-Versicherungskosten. Ich denke, es sollte jedem Eigner angesichts der beschriebenen Erfahrungen trotz aller bisherigen Belastungen einen geringen finanziellen Beitrag pro Jahr wert sein, um eine eigene, effektive Lobby in Brüssel aufzubauen und somit die "große Unbekannte" EU kalkulierbarer zu machen.

Schlußfolgerung:

Die Idee einer eigenen, starken Lobby für Traditionsschiffe auf europäischer Ebene ist machbar, wir sollten es jetzt tun!

(aus: COMMON EUROPEAN MARITIME HERITAGE CONGRESS, Newsletter / Frühjahr 1995)

Michael vom Baur
Hinter den Fuhren 36c
28790 Löhnhorst-Schwanewede

Pfingsten 1996

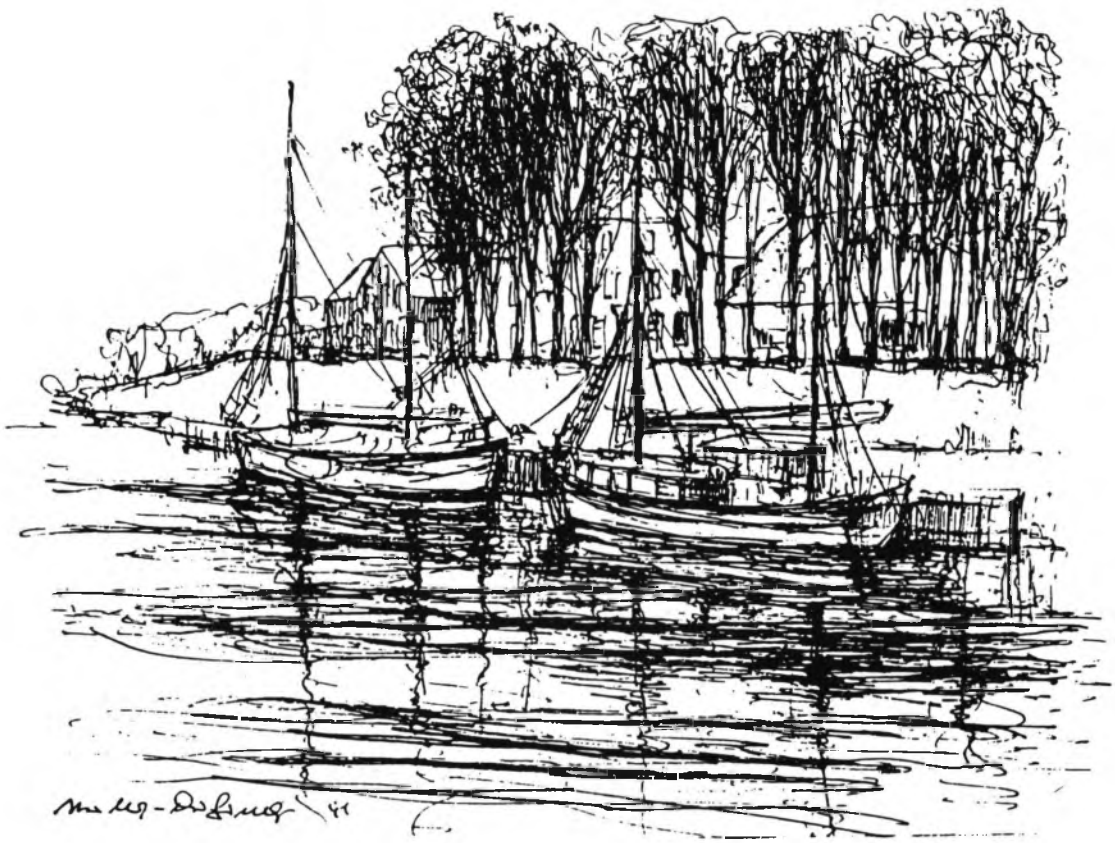
Runde und Plattbodenschiffe in Carolinensiel

Premiere für die Interessengemeinschaft "Runde und Plattbodenschiffe": Diesmal soll ihr jährliches Pfingsttreffen vom 24. bis 27. Mai im "schönsten Museumshafen Deutschlands" stattfinden. Eingeladen sind natürlich auch Besatzungen mit anderen Traditionsseglern.

Hundertjahrfeier
Die IGRPS ist ein Zusammenschluß der Eigner von derzeit 35 Schiffen, deren Heimathäfen überwiegend zwischen Ems und Weser liegen. Eines feiert zu Pfingsten seinen 100. Geburtstag, die Tjalk "Doris von Ochtum", vielen schon bekannt von Regatten und Hafenfesten in Nord- und Ostsee. Ihre Daten: 21,45(19,8) x 4,0 x 0,85 m; 123 qm Segelfläche; 85 PS MB Dieselmotor; 1896 wurde sie im niederländischen Dordrecht gebaut und fuhr als Lastensegler auf Binnen- und Küstengewässern.

Regatta
Natürlich wird in Caro kräftig gefeiert und Seemannsgarn gesponnen. Als weiterer Höhepunkt ist eine Regatta von Harlesiel nach Wangerooge und zurück ausgeschrieben. Pfingstsonntag läuft hierfür die Tide günstig. Gutes Wetter und entsprechenden Wind, auch für die An- und Abreise, hat das Team vom Museumshafen Caro schon vorbestellt.

Infos
IGRPS, Rainer Görres, Bremen, Tel 0421-239166, Fax -233611
Museumshafen Carolinensiel, Manfred Sell, Tel 04464-456, Fax -8433



TERMINE 1996

FEBRUAR

24.2.-3.3.	HISWA Amsterdam, Internationale Wassersportmesse
29.	*Schalttag: 24 Stunden Zeit, um einen Beitrag für's PIEKFALL zu schreiben*

MÄRZ

bis 3.	Volker Meier: Maritime Grafiken, Akademie der Freien Künste, Hamburg
15.-24.	Norwegische Int. Boat Show, Oslo

APRIL

bis 14.	Marinemaler Hans Bordt, Ausstellung im Rostocker Schiffahrtsmuseum
15.	**PIEKFALL No. 60** Redaktionsschluß Vorschläge für's Jubiläumsheft ???
21.-26.	Antigua Classic Yacht Regatta

MAI

1.	Hafenfest des Finkenwaerder Gaffel-Consortiums (Peter Kaufner, Tel. 040-7427992)
10.-12.	Geburtstags-Hafenfest des 20jährigen Museumshafens Oevelgönne (siehe Einladung Heft 58); 807. Hamburger Hafengeburtstag
16.-19.	3. Glückstädter Auftakt, Freundeskreis Klassische Yachten (Ulrich David, Tel. 040-552 36 55)
15.-17.	Lyö Rund ab Kiel
15.-17.	Laboe-Sonderborg Zubringer (Uwe Sturm, Tel. 04343-7014)
16.-19.	Kappelner Heringstage mit Sonderborg-Flensburg-Zubringer (Heinz Huchtmann, Tel. 040-397304)
17.-19.	Rum-Regatta, Museumshafen FL (Gerd Büker, Tel. 0461-73752)
24.-27.	Bristol: Int. Festival of the Sea (Ch. Payton, Tel. +44-117-9221996)
25.5.-16.6.	Adriatic Vintage & Classic Sailboat Meeting, S. Margherita di Caorle/Italien
28.5.-1.6.	Bristol - Bantry Bay, Regatta
30.5.-2.6.	Flensburger Klassiker-Festival, Freundeskreis Klassische Yachten, (Oliver Berking, Tel. 0461 - 7990)

JUNI

1.-30.	Schiffsportraits, Ausstellung im Rostocker Schiffahrtsmuseum
1.-9.	Bantry Bay Festival
5.-7.	Glandor, Cork/Irland: Classic Boat Race
7.-9.	2. Travemünder Hafenfest und Geburtstagsfeier "85 Jahre PASSAT" (Bernd Frommhagen, Tel. 040-201434)
8.-9.	Wismar Hafenfest
9.-15.	Bantry Bay - La Rochelle, Regatta
13.-16.	Greenwich Int. Wooden Boat Show
13.-17.	Sveriges Segelfartygsförening: 20jähriges Jubiläum, Schiffe auf dem Vänern
15.-23.	La Rochelle Festival
15.-Mitte Sept.	Glückstädter Matjeswochen
22.-30.	Kieler Woche mit Aalregatta Eckernf.
23.6.-5.7.	La Rochelle - Penzance, Regatta
24.-30.	Nordisk Seglats, Hobro- Skärhamn c/o Kirsten Koldbye, Hojensallé 9, DK-9400 Norresundby
26.-29.	Sail Karlskrona (Magnus Johansson, Tel. +46-455-83049)
29.-30.	Oldtimer-Treffen zum 150. Hafenjubiläum Kirkbacken / Insel Ven, Schweden, (Tel. +46-418-72400)

JULI

5.-9.	Penzance Festival (Tel. +44-1736-62341)
6.-9.	Rostock Baltic Sail (Programm beim Hanse-Sail Büro, Tel. 0381-459 00 46)
ab 6.	Hansephil '96 "Mensch und Meer", Rostock, Stadthafen-Hauptgebäude
6.-14.	Warnemünder Woche
9.-12.	Penzance - Brest, Regatta
9.-18.	Cutty Sark Tall Ships Race I: Rostock-St. Petersburg, Regatta (Anmeldung für Regattaschiffe: Tel. +44-1705-586367)
10.-12.	Rügen: Christian-Müther-Fahrt (Ulrich Müther, Tel. 038393-5151)
12.-14.	III. Internationale Neustadt-Regatta, Museumshafen Lübeck
12.-14.	Gaffelrigg Greifswald-Wieck (Reinhard Bach, Tel. 03834-882360)
12.-20.	Brest '96 - Douarnenez (Henri Vuillermoz, Tel. 069-594594)
16.-20.	St. Petersburg International Boat Show (A. Berezkin, Tel. +7-812-218 07 08)
19.-21.	Tönning 8. Hafenfest
19.-27.	Travemünder Woche
21.-28.	Cutty Sark Tall Ships Race II: St. Petersb.-Turku, Cruise in Company
25.-27.	Sail Mariehamn (Tel. aus Schweden 009-358-28-14810)
27.-28.	Genfer See, Regatta der alten Yachten, Bj. vor 1952, (Tel. +41-21-963 15 75)
27.7.-4.8.	Barth, Segel- und Hafentage (Michael Camenz, Tel. 038231 - 3564)
31.7.-7.8.	Cutty Sark Tall Ships Race III: Turku - Kopenhagen, Regatta (s.o.)

AUGUST

2.-4.	Risör / N: Holzbootfestival
2.-4.	Kutterregatta/Hafenfest Friedrichskoog
3.-4.	Wikingertage Schleswig
9.-11.	Carolinensiel: 6. Hafenfest (Manfred Sell, Tel. 04464-456)
10.-11.	HSC-Holzbootregatta, Außenalster, HH
11.	Kutterregatta Büsum
15.-26.	International Classic Match Race und Regatta, Juelsminde und Horsens / DK (siehe Einladung)
16.-17.	Beeke-Sellmer-Wettfahrt, Freunde alter Schiffe Laboe, und 100 Jahre Gaffelketsch "Sampo"
22.-25.	Österreichische Traditionssegelwoche, Attersee, (K.u.k. Yachtgeschwader, Tel. +43-7662-2755)
23.-25.	VIII. Int. Veteranen-Regatta Laboe, Freundeskreis Klassische Yachten (Wilfried Horns, Tel. 0431-76277)

SEPTEMBER

1.	PIEKFALL No. 61 Redaktionsschluß
6.	Windjammertreffen Travemünde
6.-8.	MH Bodstedt: 32. Zeesbootregatta
6.-8.	Friedrichstadt / Eider, Kulturtage mit Alter Handwerkerstraße, (Peter Gohl, Tel. 04881 - 1819)
7.-15. (vorauss.)	Hamburg, Nikolaifleet: Ewertreffen und Schutenregatta (Achim Quaas, Tel. 040-29842628)
13.-15.	Travemünde, 3. Windjammertreffen
21.-22.	Lübecker Altstadtfest
27.-29.	Orust-Schulschiffsvereinigung, 10jähr. Jubiläum, Westküsten-Schiffstreffen

OKTOBER

4.-6.	**Herbsttreffen der Freunde des Gaffelriggs: Glückstadt / Elbe** (Günter Klingbeil, Tel. 04124-4618)
19.	Apfelfahrt des MH Flensburg
26.10.-3.11.	Hanseboot Hamburg

DEZEMBER

1.	Leuchtturmfahrt Laboe
15.	Konsul-Klöben-Gedächtnis-Regatta, Museumshafen Oevelgönne
26.	Grog-Törn, Museumshafen Flensburg

GROSSVERANSTALTUNGEN DES JAHRES:

INTERNATIONAL FESTIVAL OF THE SEA
28.5.-13.7.1996
Bristol-Bantry Bay-La Rochelle-Penzance-Brest
(Bristol: Charles Payton, Tel. +44-117-9221996)
(Brest: Henri Vuillermoz, Frankfurt, Tel. 069-594594)

40 JAHRE CUTTY SARK TALL SHIPS RACES
6.7. - 10.8.1996
Rostock - St. Petersburg - Turku - Kopenhagen
und
CUTTY SARK TALL SHIPS RACES Mediterranean
13.7.-3.8.1996
Genua - Palma de Mallorca - Neapel
(Anmeldung für Regattaschiffe ab 30 Fuß LWL:
International Sail Training Association, 5 Mumby Road,
Gosport, Hants., Tel. +44-1705-586367,
Infos gegen frankierten Rückumschlag: STA Germany,
Am Holzwerk 1, 27572 Bremerhaven)
(siehe auch "Gibst du mir, ...)

Alte Handwerkerstraße Friedrichstadt

6. - 8. September 1996

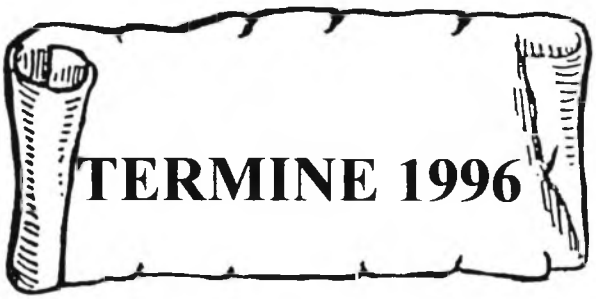
Historische Schiffe und traditionelle Boote mit Kurs auf den alten Handelsplatz an der Mündung von Eider und Treene

Im Rahmen der Schleswig-Holsteinischen Kulturtage feiert Friedrichstadt sein 375jähriges Jubiläum mit Vorführungen alten Handwerks, Fischfangs und Bauernhandels, mit Ausstellungen, Lesungen und Konzerten. Auf dem alten Markt werden Barbier und Besenbinder, Korbflechterin und Klöpplerin, Schankwirt und Gemüsehändler in historischer Kleidung des 17. Jahrhunderts auftreten.

Und die Gaffelsegler? Gerade sie sollen das Bild des einst blühenden Hafens zu neuem Leben erwecken: Dort, wo 1621 der Grundstein für eine planmäßig gestaltete Siedlung gelegt wurde, wo die Schöning-Werft die schönsten Dreimastschoner zimmerte (siehe Rezension "Segel von der Eider"). Im Namen der Stadt lädt die Gesellschaft für Friedrichstädter Stadtgeschichte die Schiffe mit ihren Besatzungen ein, vom 6. bis 8. September 1996 an den Festlichkeiten teilzunehmen.

Der Hafen ist über die Eider - vom Nord-Ostsee-Kanal oder der Nordsee her - problemlos zu erreichen, auch für größere Fahrzeuge. Etwas abseits des Geschehens bleibt zudem die erwünschte Urlaubsruhe erhalten. Kleinere Boote können aber auch bis in die Kanäle der Innenstadt fahren, wenn sie die Straßenbrücke mit 1,80 m Durchfahrthöhe unterqueren.

Informationen und Anmeldung bei
Peter Gohl (Tel. privat 04881 - 1819)
Gesellschaft für Friedrichstädter Stadtgeschichte
Westerlilienstr. 7, 25840 Friedrichstadt



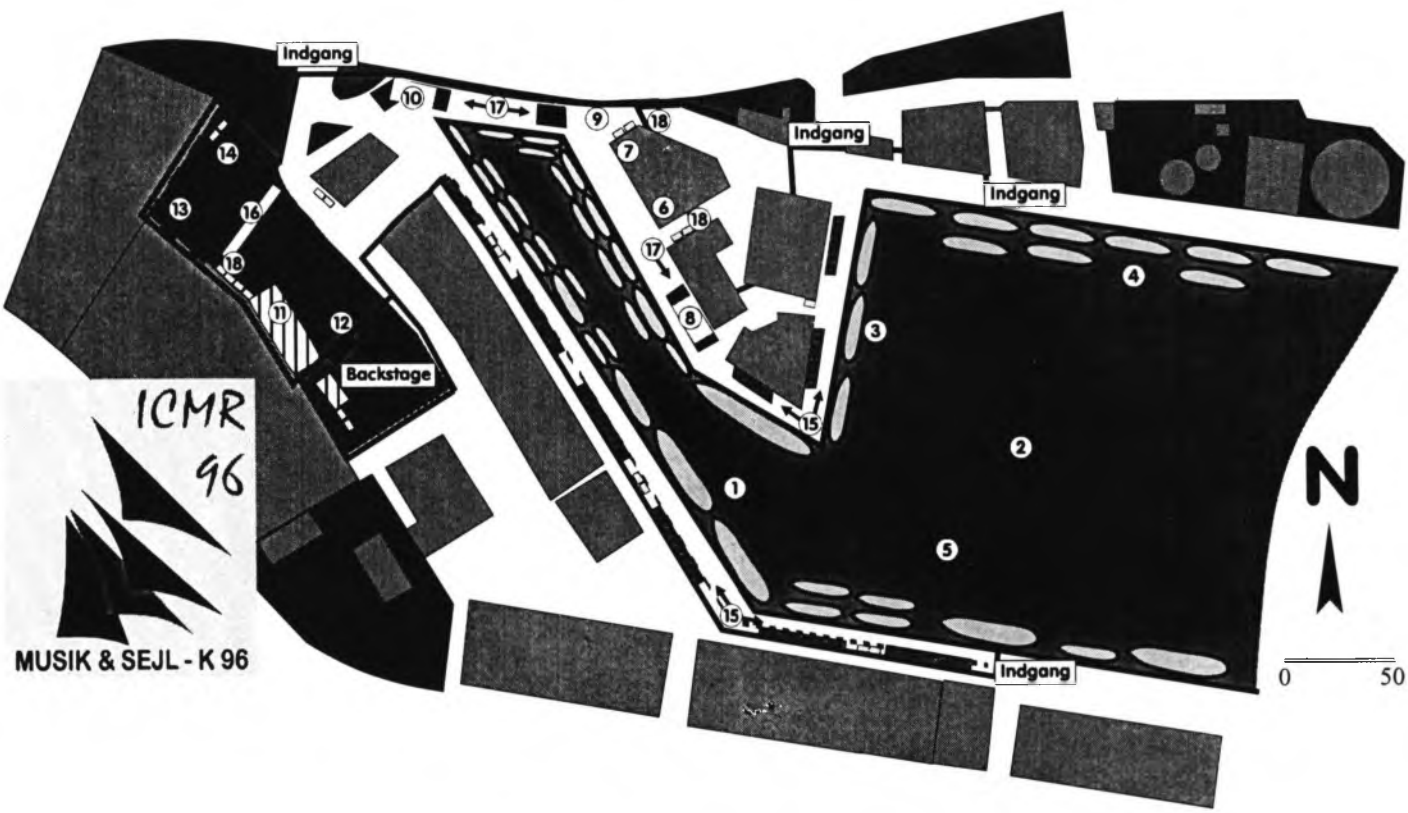
International Classic Match Race and Regatta

Musik & Sejl
Horsens / Juelsminde 15. - 26. August 1996

Herzlich willkommen zum größten und vielseitigsten Treffen von Segelschiffen in Dänemark! Die Veranstalter von "Musik & Sejl" sind am Programm der europäischen Kulturstadt 1996 beteiligt und laden nach Ostjütland in den Landkreis Vejle ein. Eröffnet wird das Festival in Horsens, abgeschlossen in Juelsminde, an den Tagen zwischendurch kann man auch andere Häfen besuchen.

Für alle traditionellen Segelschiffe ist eine Langstrecken-Regatta geplant. Die großen Schoner, die in Klassen nach Rigg und Länge eingeteilt werden, segeln Match Races untereinander. Für die Besatzungen finden maritime Wettbewerbe wie Wriggen und Floß-Tauziehen statt. Vieles mehr ist in Vorbereitung, z.B. Whiskyfässer versegeln, Tagesfahrten, lebende Werkstätten, maritime Ausstellungen mit Marinemalern, Modellschiffen und Infoständen sowie ein Flohmarkt.

Adresse für Anfragen und Anmeldungen:
Musik & Sejl, Søndergade 33,1
DK-8700 Horsens
Tel. 0045 - 7562 - 9517, Tel/Fax: 0045 - 7562 - 9507



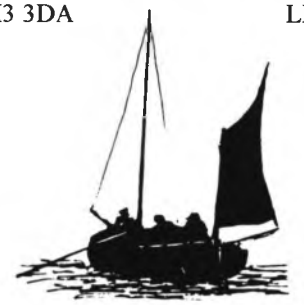
Legende:
01 Innerer Hafen: Liegeplätze für alte Segelschiffe, z.B. Schulschiff "Georg Stage", Dänemarks größtes Holzschiff "Den Store Bjørn", "Return of Marco Polo", Wikingerboote und Gästeschiffe
02 Mittelbecken: maritime Wettbewerbe wie Jolle rudern oder wriggen, Wasserski gehen, Floß-Tauziehen
03 Hamburg-Kai: Welches Segelschiff kann am schnellsten eine Ladung Whiskyfässer von Kaje A nach Kaje B versegeln?
04 Nordkai: Dampfschiffe, klassische Jachten, Superracer
05 Südkai: große Charterschiffe für Tagesfahrten
06 Informationscenter, Anmeldung, Programm
07 Altes Zollgebäude: Maritime Ausstellungen, Filme, Vorträge
15 Arbeitende Werkstätten, Stände von Vereinigungen und maritimen Firmen
18 Sanitäranlagen: WCs, Wasch- und Duschmöglichkeiten für die Besatzungen

Neues aus Häfen und Museen

Vereinigung 40+ Fischerboote und Freunde
Im April 1995 erschien das erste Mitteilungsblatt der englischen Vereinigung der Freunde von 40jährigen und älteren Fischereifahrzeugen. Berichtet wird im ersten „Newsletter" über Aktivitäten des Marine Museums Ramsgate, über das „National Historic Ship Committee", das Wick „Heritage Center" (Geschichtszentrum in Wick, schottische Ostküste), und die „Coble and Keel Boat Society" (gegr. 1987).
Die Vereinigung hat sich die Aufgabe gestellt, die letzten noch existierenden Fischereifahrzeuge zu registrieren, Möglichkeiten für deren Erhalt zu schaffen, Restaurierungsprojekte zu unterstützen, den Informationsaustausch und die Zusammenarbeit zwischen Eignern, örtlichen Vereinigungen und lokalen Museen zu fördern. Dabei geht es nicht nur um segelnde Fischereifahrzeuge. Man ist sich auf den britischen Inseln schon länger überall bewußt, daß auch die Fahrzeuge und Boote Bestandteil der Alltagskultur der Menschen an den Küsten waren, die fast gänzlich verschwunden ist, zumal besonders in Schottland die Fischerei in den letzten 200 Jahren wesentlich mehr Menschen ernährte als sonst irgendwo in Europa.
Da die Fischerei an den verschiedenen Küsten oft sehr unterschiedlichen Bedingungen ausgesetzt war, will die Vereinigung 40+ auch die wirtschaftliche, technische und soziale Geschichte der unterschiedlichen Fischereimethoden und -fahrzeuge in den einzelnen Fischereidistrikten weiter erforschen und vor dem Vergessen bewahren.
Verantwortlich für das Mitteilungsblatt zeichnen Michael Craine, ehemaliger Redakteur der "Scottish Fishing Weekly", und Mike Smylie, Eigner des Loch Fyne Skiff "Perseverance". Smylie hat im englischen Magazin "The Boatman" einige herausragende Beiträge zu den schottischen Fischerbooten veröffentlicht.

Hermann Ostermann

Michael Craine, "Hillcrest"	Mike Smylie
63, Birch Hill Crescent	Bron Menai
Ouchan - Isle of Wight	Dwyran, Anglesey
IM3 3DA	LL61 16BJ, N-Wales



Aufgetaucht ist das Berliner Museum für Meereskunde mit einer Sonderausstellung dieses Namens vom 7.3. bis 30.9.96 in den Räumen des Museums für Verkehr und Technik (Trebbiner Str. 9). Mit der Eröffnung 1906 sollte es zum großen deutschen Schiffahrtsmuseum werden, mußte jedoch nach schweren Bombentreffern 1946 schließen. Von den ausgelagerten und teilweise ins Meeresmilitärmuseum Leningrad transportierten Objekten konnte bis heute ein großer Teil ausfindig gemacht und nun wieder präsentiert werden. Die Gestaltung erinnert an die Kreise eines ins Wasser geworfenen Steins: Das Zentrum bilden Objekte, Karten und Zeichnungen aus dem Museumsführer von 1907, darunter ein Pinnkompaß aus dem 17. Jahrhundert, Modelle der Galiot "Friedrich Wilhelm II" von 1789 und der kaiserlichen Segelyacht "Meteor" von 1902 sowie ein funktionstüchtiges Dampfmaschinenmodell der Yacht "Kaiseradler" von 1876. Im weiteren Kreis reflektieren Spiegel die Fragmente der alten Fassaden und machen mit Bildern und Texten die Museumsgeschichte wieder lebendig. *MK*

Ewer "Heinrich" preisgekrönt
Auszeichnungen und Preise sind in der Gaffelszene ja nichts Ungewöhnliches: Schnellstes Schiff, ältester Teilnehmer, Veränderungspreis gibt es schon. Ein Denkmalpreis für ein Schiff ist aber neu. Der Besanewer "Heinrich von der Lühe" von Gudrun und Fritz Schleif erhielt kürzlich einen Preis für Denkmalpflege der Niedersächsischen Sparkassenstiftung. Bisher wurden überwiegend Bauernhäuser, Museen und Werkstätten ausgezeichnet.
Gudrun Schleif aus Guderhandviertel (bei Stade - für Süd-, Ost- und Westlichter!) freut sich über das Preisgeld von 3.000 Mark für ihr schwimmendes Denkmal: "Das reicht für zwei neue Vorsegel", verriet sie der Lokalpresse, die das freudige Ereignis großflächig würdigte. Leider konnte der Preis nicht in der gemütlichen Messe an Bord des "Heinrich" übergeben werden, weil der Ewer auf seinem Liegeplatz kurz vor dem alten Sperrwerk in der Lühe reichlich hoch und schief "auf Schiet" lag: Der tagelang anhaltende Ostwind hatte den Fluß geleert.
Die Jury lobte bei der Preisverleihung die "vorbildliche Restaurierung und das persönliche Engagement" der Schleifs. Auch das Geld verstanden sie mehr als Anerkennung. Deswegen beginnt ja keiner so ein (Wahnsinns-)Projekt. Landesweit verteilte die Stiftung 160.000 Mark.
Gudrun und Fritz Schleif hatten im Februar 1982 das Wrack von der Werft Jonni Eimer in Wischhafen gekauft. Dort lag das 1910 als "Anna" bei Sietas in Hamburg-Neuenfelde gebaute Schiff seit der Außerdienststellung 1971 als Werftvorlieger und Müllschute. In ihrer sehr informativen Broschüre über den "Heinrich" beschreiben die Schleifs dieses Abenteuer. "Was hatten wir erworben: einen abgewrackten Schiffsrumpf aus Eisen, außen und innen ein Chaos aus Müll, Schrott und wenigen brauchbaren Teilen. Rost, Wasser und Schlamm in beängstigenden Mengen, weil sich nie jemand die Mühe gemacht hatte, die in den Laderaum gestürzten Wellbleche wieder auf die Kummings zu legen. Die hölzernen Ladeluken befanden sich fein säuberlich gestapelt im Schiffsinneren, sind aber bald nach unserem Kauf spurlos verschwunden." Dieses und andere Erlebnisse entmutigten die neuen Ewer-Eigner für fast ein ganzes Jahr. Erst Anfang 1983 fanden sie die Kraft, den Rumpf zu entrümpeln und sich an die mühevolle Restaurierung zu wagen. Mit Hilfe der Werft und

angeheuerter Fachleute wurden wichtige Restaurierungsarbeiten erledigt: "Verkürzung der Ladeluke auf das urprüngliche Maß, Wiedereinbau des Kistluks an alter Stelle, Tiefersetzen des Quarterdecks."
Im September wird der "Heinrich" - so soll das Schiff jetzt heißen - von Wischhafen in die Lühe nach Grünendeich zur Sietas-Werft ("der kleine Sietas") geschleppt, wo im folgenden Sommer weitere wichtige Stahlbauarbeiten verrichtet werden. Erst im Herbst 1984 läuft der "Heinrich" mit neuer/alter Maschine (Baujahr vermutlich 1954). Weitere Schmutzarbeit wartet auf die Schleifs und hilfsbereite Freunde: Entrosten des Schiffsrumpfs innen und anschließende Konservierung. Nachdem Werftbaas Sietas im Frühsommer 1985 die Ankerwinsch, die Kappe, die Hand-Lenzpumpen sowie die Klüverbaum- und Klapperspill-Halterung sowie das Fundament für den Hilfsmotor eingebaut hat, rutscht "Heinrich" am 1. Juni nach rauschender Schiffstaufe mit Schwung ins Wasser. Im Herbst 1985 werden auf der Werft von Jürgen Hatecke in Freiburg (Elbe) die neuen Masten gestellt, Schwerter angehängt, die Bäume, Gaffeln und Stengen an Bord genommen. Nun hat "Heinrich" in der Lühe im Ortsteil Höhen seinen Stammplatz.
Erst Anfang 1986 werden die restlichen Tischler- und Malerarbeiten fertiggestellt, Navigations-Elektronik eingebaut, im April die in Dänemark gefertigten Segel angeschlagen. Die erste Reise beginnt - vier Jahre nach dem Kauf des Rumpfs - im Mai 1986. Seitdem ist der "Heinrich" bei norddeutschen Gaffelfreunden gut bekannt, segelt regelmäßig auf der Elbe, im Urlaub auch in die Nordseewatten, auf der Weser und in der Ostsee. Viele schwimmende Denkmale wie den Besanewer "Heinrich" kennen die meisten Schiffsliebhaber (und

Foto: MK

Besanewer "Heinrich" wurde als Denkmal gewürdigt.

auch Piekfall-Leser) nur vom Sehen. Wessen "Gaffelinfektion" begann nicht auf irgendeinem Hafengeburtstag, schauend und träumend vor einem alten "Kahn", nichts wissend um Typ und Herkunft, geschweige denn von den Mühen der Restauration und des Unterhalts: Und über die Kosten, die so ein "Wahnsinns"-Schiff verursacht, spricht man in der Szene ja sowieso nicht! Dabei brächte mancher Spargroschen immerhin noch schmale Zinsen, wäre manche Ehe nicht "im Eimer", hätte der Gaffelinfizierte vorher nur etwas genauer gewußt, wieviel Zeit und Geld man in einen alten Schiffsrumpf investieren muß, der wieder schwimmen soll. Aber das ist ein anderes Thema. Mancher Gaffelfreund ist vielleicht auch einmal bewundernd über das Deck so eines "Museums" gestiegen (wie der Piekfall-Schreiber). Aber die Geschichte der Schiffe und ihrer Eigner erfährt man selten. Die Preisverleihung an Gudrun und Fritz Schleif bot den willkommenen Anlaß für eine Ausnahme von dieser Regel. *KW*

"Dagmar Aaen" im Sommer zurück

Skipper Arved Fuchs und seine Crew werden im Sommer mit ihrem Haikutter in Hamburg zurückerwartet. Nach der Umrundung der nördlichsten Küste Amerikas bei der Zirkumpolar-Expedition Ice Sail hat der hölzerne Zweimaster nun auch den südlichsten Punkt, das Kap Hoorn, umsegelt. Dazwischen lagen 15.000 Seemeilen und zehn Monate, in denen die tropische Inselwelt Polynesiens besucht und das patagonische Inlandeis durchquert wurden. Über die Abenteuer von Sea, Ice & Mountains berichtet Arved Fuchs in zahlreichen öffentlichen Vorträgen, bevor er die "Dagmar Aaen" zurück an die Elbe bringt. *MK*

Nordische Landschaften mit maritimen Motiven hat der Kunstmaler Volker Meier bis zu seinem Tod 1993 eingefangen, meist während seiner zahlreichen Törns auf dem Segelkutter "Aurora von Altona". Noch bis zum 3. März zeigt die Akademie der Freien Künste am Klosterwall 23 in Hamburg eine Werkschau von über 50 Holzschnitten, Radierungen, Lithographien und Siebdrucken, die auch zum Kauf angeboten werden. Von den graphischen Arbeiten des Mitbegründers der "Freunde des Gaffelriggs" liegt jetzt ein Werkverzeichnis, herausgegeben von Maike Bruhns, vor. *MK*

Walter und der Wels im Fischerkahn

Im Museumshafen zu Lübeck machen die Projekte große Fortschritte: Beim Hafenfest diente das geschichtsträchtige Binnenschiff "Walter" als Stützpunkt für die Siegerehrung der Neustadt-Travemünde-Regatta, die souverän der Colin-Archer-Nachbau "Kiki" aus Lemkenhafen/Fehmarn gewann. Mit einem Paar frisch geschnitzter Treter als Siegesprämie von der Handwerkermeile mußte sich Skipper Claus Raabe den neidvollen Spitznamen "treibender Holzschuh" für seinen Plastikrenner gefallen lassen. Erfunden hat ihn übrigens Bernd Frommhagen, der mit seiner Treibquatze (kein Spitzname!) nach hartem Kampf unter wesentlich mehr Segelfläche "nur" Zweiter wurde.
Besondere Schmuckstücke der Flotte im Holstenhafen sind die beiden Stevenblockkähne "Heitmann" und "Jacobsen", die regelmäßig bei den Festivitäten zwischen Lübeck und Travemünde unter Segeln zu sehen sind. Der Eimerkettenbagger "Wels", seinerzeit im PIEKFALL angeboten, wird nun einer umfangreichen Restaurierung unterzogen und soll im Frühjahr '96 an den Verein übergeben werden. *MK*

Warnemünder Halbjolle - letzter Akt

Wer, wie ich, Boote aus purem Spaß an der Freud' baut, der steht nach Fertigstellung des guten Stückes vor der Frage: Wohin damit? Man möchte ja wenigstens die Sachkosten wiederkriegen, sonst ist es nichts mit Lust und Freude. An sein Geld zu kommen, indem man das Boot als kulturelle oder gemeinnützige Spende bei der Steuer absetzt, klappt nur bei hohem Einkommen. Auch möchte man sein „liebes Kind" gerne in guten Händen wissen. Darum ist z.B. ein reiner Bootseigner-Verein als Empfänger ungeeignet. Es galt also einen Liebhaber zu finden.

Im Falle der Halbjolle meldete sich schon beim Bau dieser Holzbootsliebhaber in Gestalt des Schiffers Karl Spoede aus Elsfleth, der mit seinen Schiffen die neuen Seebrücken an der mecklenburgischen und vorpommerschen Küste miterbaut hat. Weil er den Namen "Rosenort" akzeptierte, das Boot nach Mecklenburg legen will und mir versprach, es - wenn er eines Tages das Boot nicht haben will - einem Museum zu übereignen, sind wir schnell einig geworden.

Am 30.September 95 war dann die zünftige Taufe. Das Programm verlief nicht ganz nach Plan, und der Taufakt erfolgte, als Petrus gerade mal seine Gießkanne auffüllen mußte.

Fritz Brunner
Sottrum

Ein wahres Meisterstück: Den Bau der Warnemünder Halbjolle hatte Fritz Brunner in mehreren Ausgaben des PIEKFALLs ausführlich dokumentiert.

Fotos: Fritz Brunner

Der Eigenbau "Rosenort" bei der Taufe in Sottrum mit echtem Blumenschmuck

Fischerboote der südlichen Bretagne

Auch in diesem Jahr wird es im Anschluß an das Festival in Brest ein Treffen traditioneller Arbeitsboote vom 17. bis 20. Juli im Museumshafen Douarnenez geben. Aus diesem Anlaß stellt Hermann Ostermann die wichtigsten Fischereisegler der südlichen Bretagne vor.

An der Küste von der Halbinsel Crozon im Westen bis nach Les-Sables-d'Olonne, südlich der Loire-Mündung, waren 1911 in Douarnenez und Tréboul 850, in Audierne und Penmarch 288 und in Concarneau 496 große Fischerboote registriert, während es in Port Tudy / Groix 269 waren. Aber nicht nur diese Zahlen der wichtigsten Häfen belegen, welche Bedeutung die Fischerei dort einmal hatte. Vielmehr waren es auch die damit verbundenen Traditionen, die Vielfalt der Boote und das Leben früherer Tage, die schon immer ihre besonderen Reize ausübten. So schrieb der Engländer H. Warington Smyth in seinem Buch "Mast and Sail in Europe and Asia" (1929): „Es gibt nur wenige Häfen in der Welt, die sich mit Concarneau in Schönheit von Form und Farbe vergleichen lassen, wenn die Fischer hereingekommen sind, um ihren Fang anzulanden Die Lugger liegen in Reihen gepackt am Kai entlang - ein wahrer Wald von Masten - mit den im Wind trocknenden himmelblauen Netzen, und Korb für Korb silbernen Fisches wird an Land gebracht. Jenseits von ihnen liegen die großen Thunfischer-Dundées vor Anker, einige auf Grund, abgestützt mit Schäften und ihre Hecks in der Luft. Und jenseits davon wiederum wird der innere Hafen von den Festungsmauern der alten Stadt überragt, das Bollwerk der Seeräuber aus dem 16. Jahrhundert. Am Hafeneingang laufen die Neuankömmlinge ein, ihre stolzen braunen Segel von der westlichen Brise gebläht, und mit äußerster Anspannung gleiten sie am Kopf der Hafenmole vorbei."

Schaluppen

Sie wurden vorwiegend als Sardinenboote verwendet, die sehr zahlreich in allen Häfen, nicht nur der südlichen Bretagne, zu Hause waren. Noch heute kann man sie an einigen Orten antreffen, meist liebevoll gepflegt und als Freizeitboote oder in der Tagesfischerei genutzt. Man bezeichnet sie in Frankreich als *Canot* oder *Misainier*, was soviel wie Fock-getakelt bedeutet. In der Tat besitzen diese zirka vier bis sechs Meter langen und um 1,7 bis zwei Meter breiten, scharf auf Kiel gebauten Boote die einfachste Besegelung, die man sich vorstellen kann: Ganz vorn im Boot steht in einer Stevenducht der nach achtern geneigte Pfahlmast, welcher ein kleines Scheibgatt besitzt, wodurch das Fall geschoren ist. Die Luggerrah sitzt auf ¼ Länge am Mast, beweglich mit einem Rackring, an welchem auch das Fall angeschlagen ist, dessen beide Parten zu belegen sind. Der Fockhals des weit geschnittenen und schräg stehenden Luggersegels wird am Stevenkopf eingehakt, während die Schot achtern an Backbord oder Steuerbord auf einem hölzernen Poller zu belegen ist.

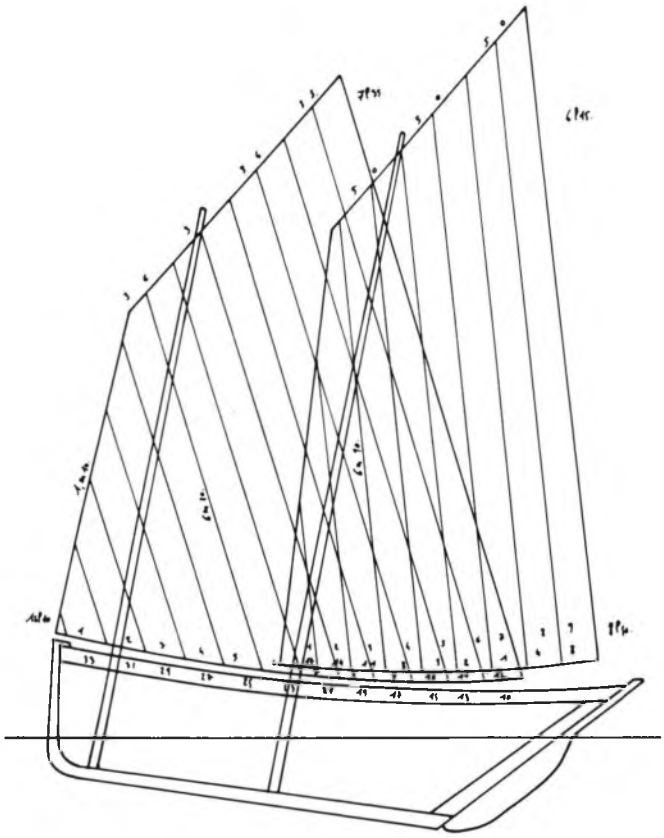
Schaluppen waren wie alle anderen bretonischen Fischereiboote kraweel gebaut. Manche besaßen zusätzlichen einen kleinen Besan (frz. *tapecul*). Der stand in der Achterducht oder war am Spiegel montiert und benötigte eine Heckspiere. War das Areal mit Klüver und einem Toppsegel noch größer, wurde das Boot nach seiner Herkunft *Quimperlé* genannt. Einige Schaluppen wurden später auch als Sloop getakelt.

Sardinen-Schaluppen

Dies sind die zweimastigen Schaluppen aus Douarnenez und Concarneau. Sie wurden auch als *Chaloupe Sardinier*, *Canot Douarneniste* und auf Groix als *Grand Canot* bezeichnet und waren vor der Jahrhundertwende um fünf, später sieben bis zehn Meter lang und um zwei Meter breit. Ebenfalls scharf auf Kiel gebaut, geht der Rumpf wie bei fast allen bretonischen Fischerbooten stark steuerlastig. Achtern waren die Boote spitzgattig, mit geradem, um 45 Grad überfallendem Steven, zu dem es als Variante vor allem in Concarneau einen Spiegel gab. Die Pfahlmasten wurden durch Duchten gestützt. Auch die Takelung war den kleinen Schaluppen ähnlich. Nur waren die Segel höher geschnitten, und die Rahen standen noch steiler. Bei den leichten Winden in der Sardinensaison brauchte man die zwei Reffreihen nicht, vor dem Wind mußten die Tücher ausgebaumt werden. Wehte es stärker,

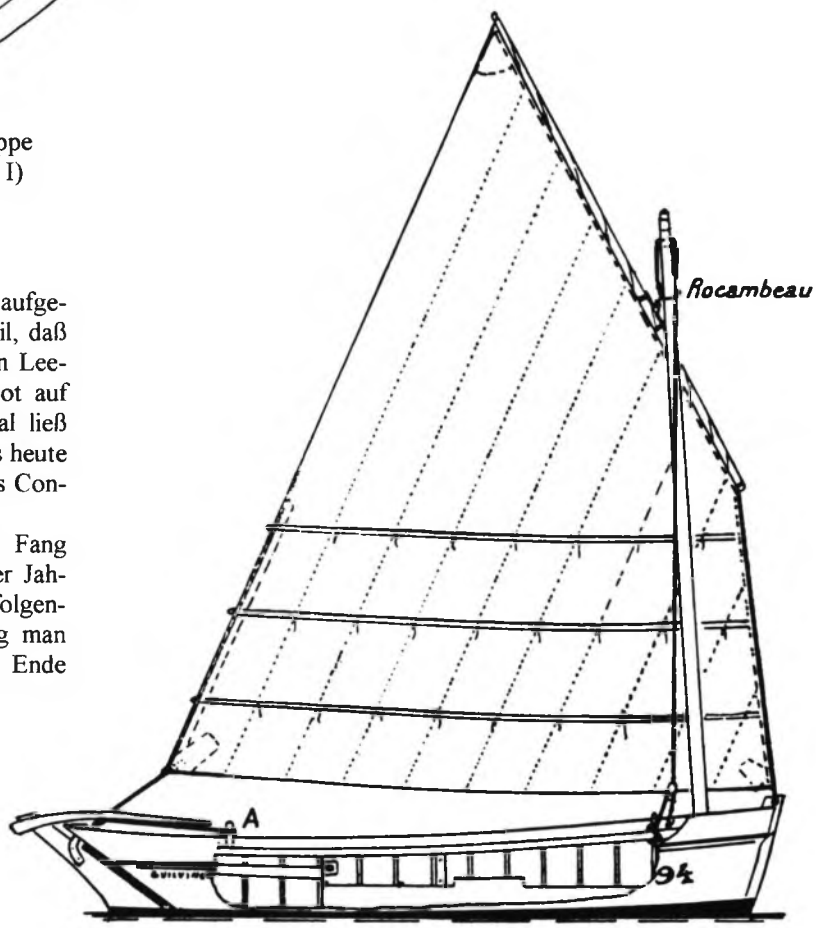
Foto: H. Ostermann

Kleine Schaluppen in La Forêt-Fuesnant/Concarneau



Linienriß einer Sardinenschaluppe
von Concarneau (Aus: Ar Vag I)

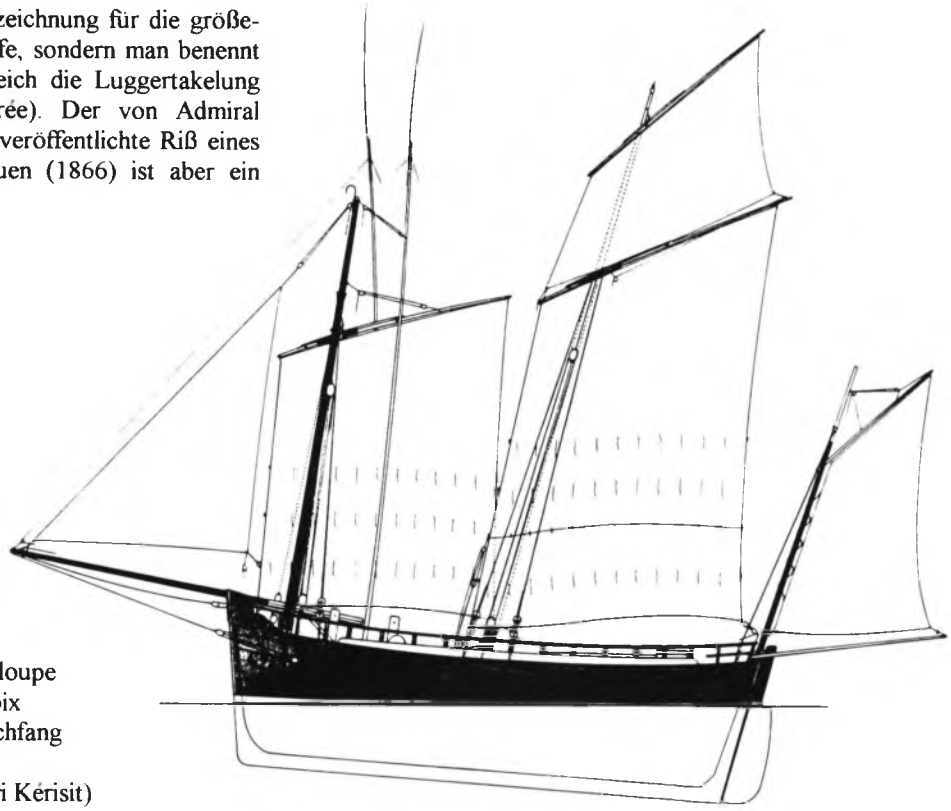
wurde am zweiten Mast ein kleineres Segel aufgezogen. Die Luggertakelung hatte den Nachteil, daß die Segel gedippt und dann an der jeweiligen Leeseite wieder zu setzen waren, wenn das Boot auf den anderen Bug zu bringen war. Manchmal ließ man das Segel jedoch auch in Luv stehen, was heute wohl üblicher ist, und manche Schaluppen aus Concarneau führen Toppsegel am zweiten Mast.
Gefischt wurde mit Treibnetzen, und der Fang mußte am selben Tag angelandet werden. Der Jahreslauf der Fischerei zur damaligen Zeit war folgender: Von Anfang April bis Anfang Juni fing man große Sardinen und Makrelen, von Juni bis Ende Oktober kleine Sardinen und von November bis März Plattfische, wofür Grundschleppnetze benutzt wurden.
Im Jahre 1983 entstand mit der "Telenn Mor" durch die Vereinigung "Treizour" (bretonisch für Fährmann) eine vielbeachtete Replika einer Sardinenschaluppe. Weitere Repliken und Restaurierungen folgten in den nächsten Jahren. Eine Verwandte der Sardinenschaluppe ist die *Sinagot*, ebenfalls um zehn Meter lang, aber mit im Querschnitt etwas gerundeter Kimm. Die Besegelung unterscheidet sich hinsichtlich des gelegentlich vorhanden gewesenen Klüverbaumes und eines Vorsegels. Mit *Sinagots* wurde im Golfe du Morbihan und der Bai de Quiberon vor allem auf Austern gefischt.



Kleine Schaluppe der Südbretagne
(Aus: P. Dauches et al., Construction des Modèles Réduits de Bateaux, Verlag Chasse-Marée/ArMen 1995)

Chasse-Marée

So lautet nicht nur die Bezeichnung für die größeren, luggergetakelten Schiffe, sondern man benennt damit allgemein in Frankreich die Luggertakelung (frz. gréement chasse-marée). Der von Admiral Pâris in seinem Tafelwerk veröffentlichte Riß eines *Chasse-Marée* aus Pouliquen (1866) ist aber ein Handelsschiff, und der bekannte *Lougre* "Le Coureur" war ein Schiff der französischen Marine. Zwar wurde von La Rochelle und Les-Sables-d'Olonne bis zum 18. Jahrhundert Heringsfischerei mit *Pinken* ausgeübt, doch der *Lougre* als Fischereifahrzeug war in Fécamp / Normandie zu Hause.



Schaluppe (Chaloupe pontée) aus Groix für den Thunfischfang (Aus: Ar Vag I, Zeichnung Henri Kérisit)

Das größte luggergetakelte Schiff der Fischerei im Süden der Bretagne war somit die *Chaloupe du Golfe*. Andere Bezeichnungen für diese etwa 15 Meter langen Fahrzeuge waren *Chaloupe pontée* (gedeckte Schaluppe) oder nach ihrer Herkunft Groix *Chaloupe Groisillonne*. Auf Kiel gebaut mit mäßiger Aufkimmung bei fast senkrechtem Vorsteven war der bis auf die Enden recht breite Rumpf meist mit einem runden Heck (frz. *cul rond*) ausgestattet. Manch eine *Chaloupe du Golfe* war aber auch achtern spitzgatt mit angehängtem Ruder gebaut. Als Antrieb dienten ein am Großmast gefahrenes Luggersegel mit Bonnet und Luggertoppsegel, ein Luggersegel am Fockmast, ein Vorsegel, gefahren am einholbaren Bugspriet, und am Heck ein gaffelgetakelter Besan. Das Bonnet am Groß war insofern vorteilhaft, als bei schwerem Wetter weniger Reff gebunden werden mußte und sich nicht so viel Tuch mit Seewasser vollsog. Besonderes Merkmal waren die Thunfischangeln, am Fuß des Fockmastes zum Ausfieren angebracht. Neben dem Thunfischfang wurden diese Fahrzeuge in der Schleppnetzfischerei eingesetzt. Gebaut worden sind sie in der Zeit von etwa 1840 bis 1890 vor allem in Les-Sables-d'Olonne und auf Belle Ile. Die letzten *Chaloupes pontées* beendeten ihr Dasein in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg im Schlick der Blavet-Mündung bei Lorient.

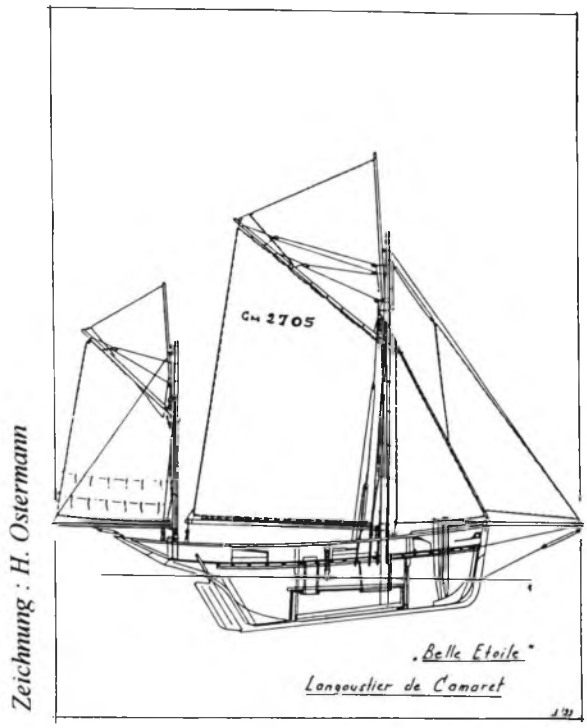
Dundées

Sie sind sicher die elegantesten Fahrzeuge der bretonischen Fischer, die nach der *Chaloupe pontée* in Gebrauch kamen und in erster Linie von Concarneau und Groix aus eingesetzt wurden. Zunächst kam an der Biskayaküste ein etwas kleineres Fischereifahrzeug auf, welches ebenfalls als Thunfischer Verwendung fand, die sog. *Gazelle de Sables-d'Olonne*. Deren Rumpf war der *Chaloupe pontée* ähnlich, getakelt waren die *Gazelles* jedoch als Gaffelkutter. Im Jahre 1886 entstand in Les-Sables-d'Olonne das erste Fahrzeug, welches als Yawl mit zwei Vorsegeln getakelt war, dessen Rumpf aber noch der *Chaloupe pontée* mit Rundheck entsprach. Die Weiterentwicklung daraus war der *Dundée*, aufgrund seiner Verwendung meist *Dundée Thonier* genannt, für welche die scharfe Aufkimmung im Hauptspant und der stark ansteigende Kiel ebenso charakteristisch sind wie das überfallende Heck mit schrägem Spiegel. Die Länge betrug etwa 14 bis 15 Meter in der Wasserlinie. Wie alle bretonischen Fischereisegler benötigten auch die *Dundées* zum Trimmen Steinballast, und der Laderaum war mit Vorrichtungen zum Sichern der gestapelten Fischkästen eingerichtet. Der gefangene Thunfisch wurde jedoch auf hüfthohe Stellagen an Deck gebunden. Wegen der engen Hafenverhältnisse bevorzugte man allgemein hochklappbare Klüverspieren.

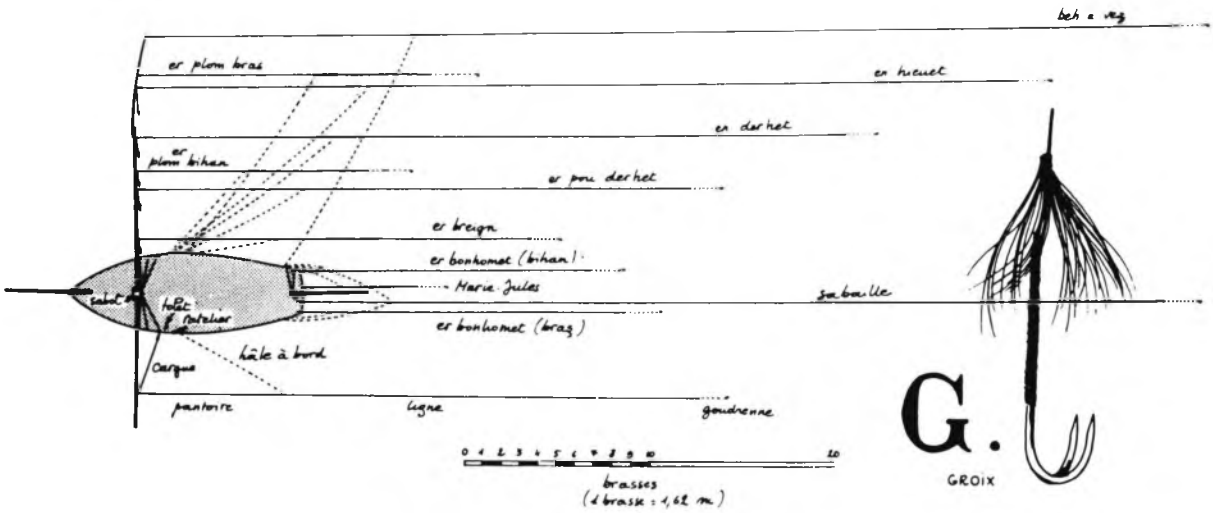
Anders lagen die Dinge in Camaret-sur-Mer. Seit dem 17. Jahrhundert ernährte dort die Sardinenfischerei die Menschen. Als gegen Ende des vorigen Jahrhunderts die Sardinen aus den küstennahen Gewässern verschwanden, begannen die Fischer aus Camaret auf spanischen Fischmärkten Langusten aufzukaufen. Für den Transport der lebenden Schalentiere benutzte man zunächst Sloops, wie sie bei den Krabbenfischern an der Bucht von Brest üblich waren. Die vollständige Orientierung auf die Languste erforderte die Konstruktion eines neuen, schnelleren Schiffes mit einem durchfluteten Raum (frz. *vivier*), eine größere gedeckte Sloop mit weit überhängendem Heck. Mit der "Philantrope" von 26 Metern Rumpflänge entstand 1901 der erste *Dundée Langoustier*.

Auf dem Höhepunkt der Langustenfischerei besaß Camaret 150 Sloops und Dundees von 12 bis 18 Metern Länge (in der Wasserline). Heute ist die Langustenfischerei verschwunden. Lediglich am Hafen, in der Nähe der Festung Vauban, liegen noch die Wracks dreier *Langustiers* als stumme Zeugen der Vergangenheit. Rechtzeitig zum Festival Brest / Douarnenez '92 und als Beitrag zum Wettbewerb "Boote der Küsten Frankreichs" wurde mit der "La Belle Etoile" die Replika eines Dundée fertiggestellt.

Hermann Ostermann
Am großen Feld 26
33617 Bielefeld



"La Belle Etoile",
Replika eines
Dundée Langoustier
aus Camaret



Das Prinzip des Thunfischangelns in Groix mit den charakteristischen Haken: Jede Leine an den weit ausladenden Angeln hat einen bestimmten (bretonischen) Namen und einen eigenen Beiholer (hâle à bord). Der Maßstab ist in Faden (brasse) = 1,62 Meter angegeben. (Aus: Ar Vag I)

Kennst Du den Scheinbaren ?

Den Scheinbaren. Du kennst ihn nicht? Er verdient aber unsere Beachtung. Ganz besonders jetzt, im Winter! Denn die Segelschlitten liegen auf dem Eis, und fröhlich klappern die Stander im Winde. Der Sommer reicht uns nicht - wir segeln auf rasender Kufe!
Gehst du als Ewerschiffer oder Galjaßtakler über das Eis, so merkst du noch nichts von ihm. Es bemerkt ihn nämlich nicht jeder. Denn wir Eissegler haben noch immer unseren eigenen Wind, gottseidank haben wir! Ohne ihn wäre das Eissegeln nicht sonderlich bemerkenswert. Die Segelschlitten würden über das Eis kriechen und es gäbe diese interessanten technischen Kniffe nicht. Du stehst also auf dem Eis oder rutschst ein wenig auf den Schlittschuhen umher, um den Glühwein zu verdauen oder Wärme in dein frierendes Gesicht zu bekommen. Es weht nur wenig Wind; aber da kommt doch so ein Kerl ungefähr aus der Richtung des Windes angerast, hat das Segel knackdichtgeholt und fährt wie der Deubel, während du stehst und kaum etwas vom Wind merkst. Dann weißt du plötzlich: Das ist er!

Wind auch beim Wassersegeln und Fahrradfahren. Aber nicht von dieser Bedeutung. Vor allem die Eisyachten mit 10 bis 20 qm Segelfläche, aber auch die gaffelgetakelten Fischerschlitten segeln durch ihn mit ganz anderer Technik. Wir kreuzen vor wie am Wind, wir fahren immer mit dichtgeholtem Segel, und wir fahren vor allem schneller als der Wind - jener gewöhnliche Wind des Fußgängers.
Vielen klugen Leuten kann man erzählen, es gäbe Hilfsmotoren für Flaute und wassergekühlte Kufen zur Abfuhr der Reibungswärme - sie würden es glauben. Aber daß man mit Fahrzeugen von einem halben Dutzend und mehr Zentnern Gewicht schneller fahren kann als die eigentlich treibende Kraft, das glauben sie nicht. Dabei ist die Sache so einfach, es ist nur ein wenig Mathematik. Das Kräfteparallelogramm ist die Lösung. Der scheinbare Wind ist nichts anderes als die Resultante oder Vektorsumme aus dem wahren Wind und dem Luftzug von vorne gleich Fahrtgeschwindigkeit des Schlittens. Sie fällt spitzer ein als der wahre Wind. Und was das Entscheidende ist, sie ist größer als er. Denn der Luftzug von vorne als

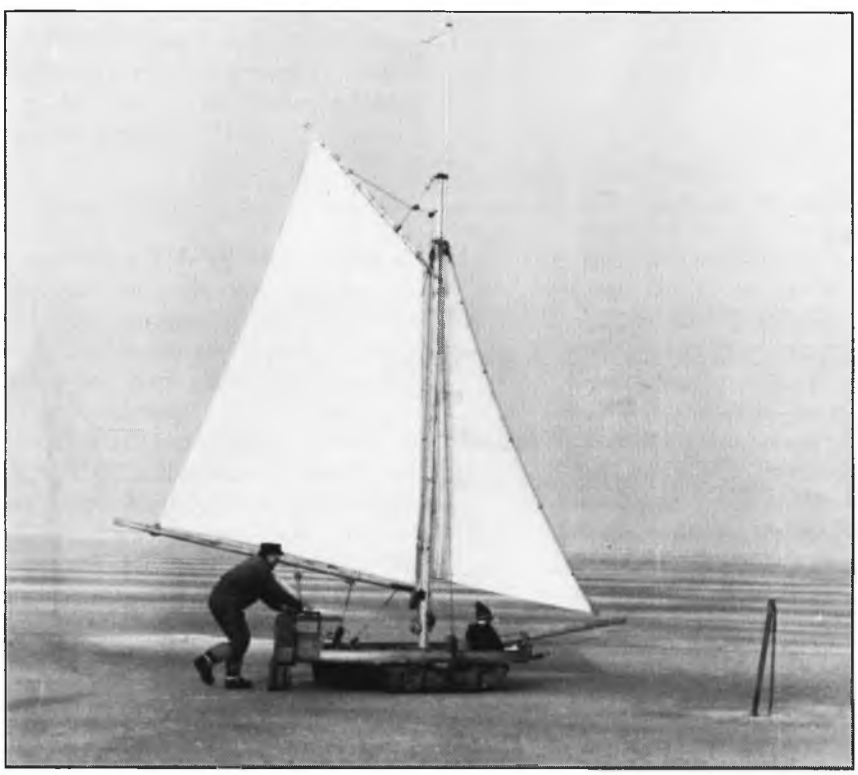


Foto: Archiv Grahlmann

Die Grahlmanns auf ihrem gaffelgetakelten Segelschlitten. So schnell war Gaffelsegeln noch nie!

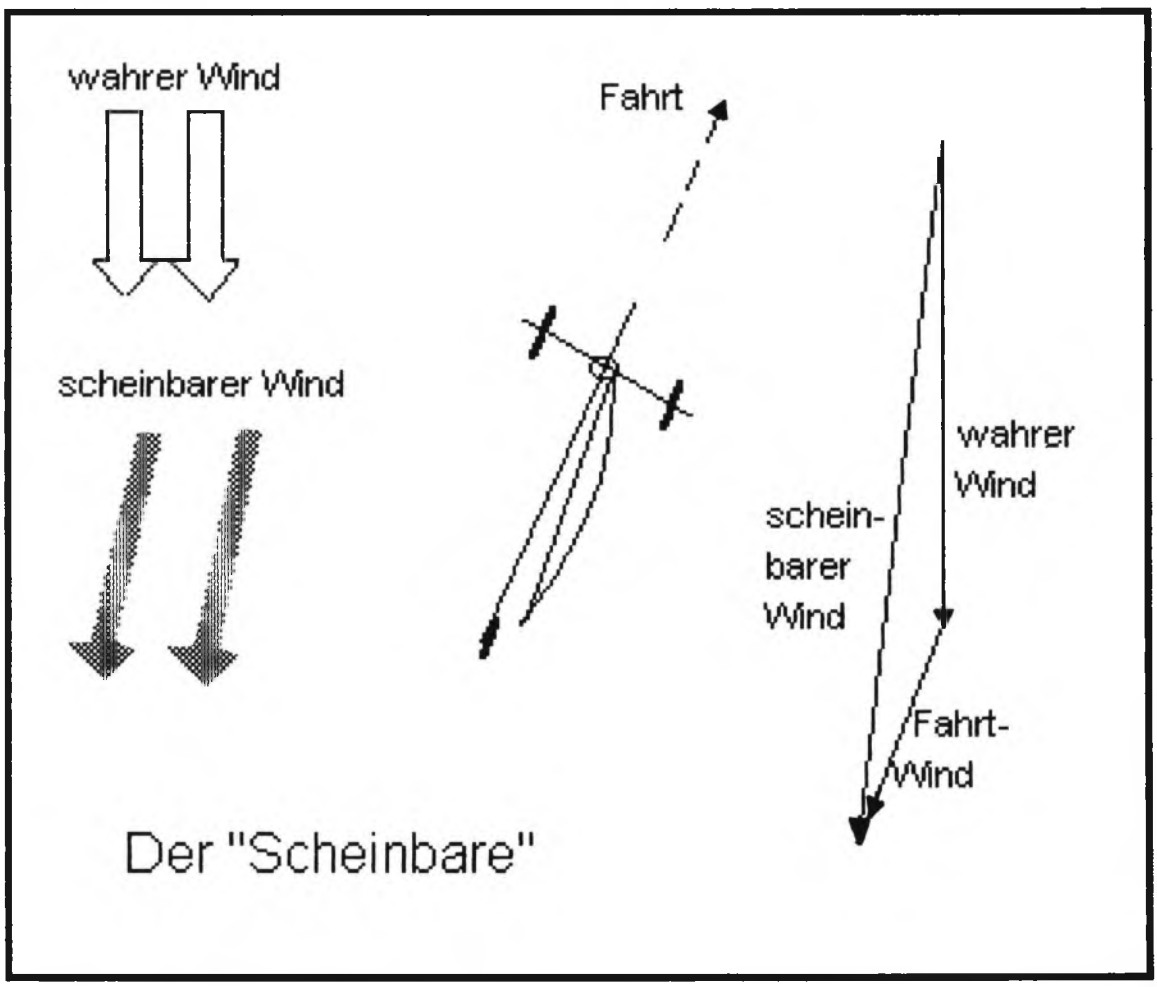
Vom wahren Wind merkt man kaum etwas, aber der dort auf dem Schlitten hat sich den Scheinbaren eingespannt, den er mit seinem Gefühl nie abreißen läßt; und mit ihm spottet er allen Gesetzen, die der Wassersegler anerkennt. Nimmt man es genau, gibt es den scheinbaren

Verkörperung der Fahrtgeschwindigkeit geht mit einem unverhältnismäßig großen Betrag ein. So ist auch die Vektorsumme anteilig groß, und beides wächst anteilig fortlaufend, je mehr Fahrt der Schlitten aufnimmt. Durch das ganz dichtgeholte Segel nutzen wir diese größere

Vektorsumme aus und können das bis zu einer Grenze tun, bei der die Eisyacht etwa die zweieinhalbfache Geschwindigkeit des wahren Windes erreicht.
Das Segeln „platt vor dem Laken" gibt es also nicht, wenigstens nicht mit lustiger Geschwindigkeit. Bei schwerer Bahn bleibt der Schlitten schließlich sogar stehen. Der wahre Wind und der Fahrtwind heben sich auf. Beim Eissegeln ist das Kreuzen vor dem Wind mit dichtgeholtem Segel die große Kunst.
Man muß die richtige Nase haben für den „Scheinbaren"; wo er steckt und wie man ihn findet. Erwischst du ihn, dann spannst du ihn dir ein und braust mit seiner Hilfe los. Man konstruiert das Kräfteparallelogramm selbst, indem man den Schlitten gegen den Wind anschiebt und dabei langsam abdreht. So erwächst von vornherein zum wahren Wind der Luftzug von vorne. Beide bilden die Resultante, und der Schlitten „springt an"!
Kann ich am Wochenende nach Hause, dann gibt es nichts weiter als „Heiß Segel!". Beginnt der Schlitten loszujagen, fährt es dir gewaltig in die Knochen, wenn der Scheinbare zupackt und dich samt deinem Trägheitsmoment zusammenstaucht. Darum schreibe ich davon.

Das Eissegeln begriffen hat erst derjenige, der diese scheinbare Luftströmung eigenmächtig beherrscht. Oft muß man auf dem raumen Gang stark luven, wenn der Schlitten langsamer wird, um den wahren Wind wieder größer werden zu lassen. Ist die Resultante dann wieder groß genug, so kann man abfallen, um wieder Raum nach Lee zu machen. Entsprechend der Abhängigkeiten kann man also sagen, daß mit Zunahme der Fahrtgeschwindigkeit der scheinbare Wind vorlicher einfällt. Eine Geschwindigkeitssteigerung ist also grundsätzlich mit deutlichem Dichterholen des Segels zu erreichen. Rein theoretisch erwächst das Maximum an Geschwindigkeit beim Hoch-am-Wind-Kurs, infolge der sehr großen Resultante. Hier greifen jedoch sehr bald die Bremseffekte der Mechanik. Die Luftreibung infolge des stark vorlich einfallenden wahren Windes wird im Rigg zu groß, die Gleitreibung der Leekufe infolge des größeren Driftverlangens ebenso.
Das klingt wohl alles theoretisch! Aber hast du den „Scheinbaren" erst einmal entdeckt, auf rasender Kufe, dann sitzt auch du bald auf der Läuferplanke und ritzt mit dem Messer Parallelogramme ins Eis.

Friedrich Grahlmann
23970 Fischkaten / Wismar



Computergrafik: HanS

Der Hund im Laderaum ...

Und wie er vor 40 Jahren wieder herauskam

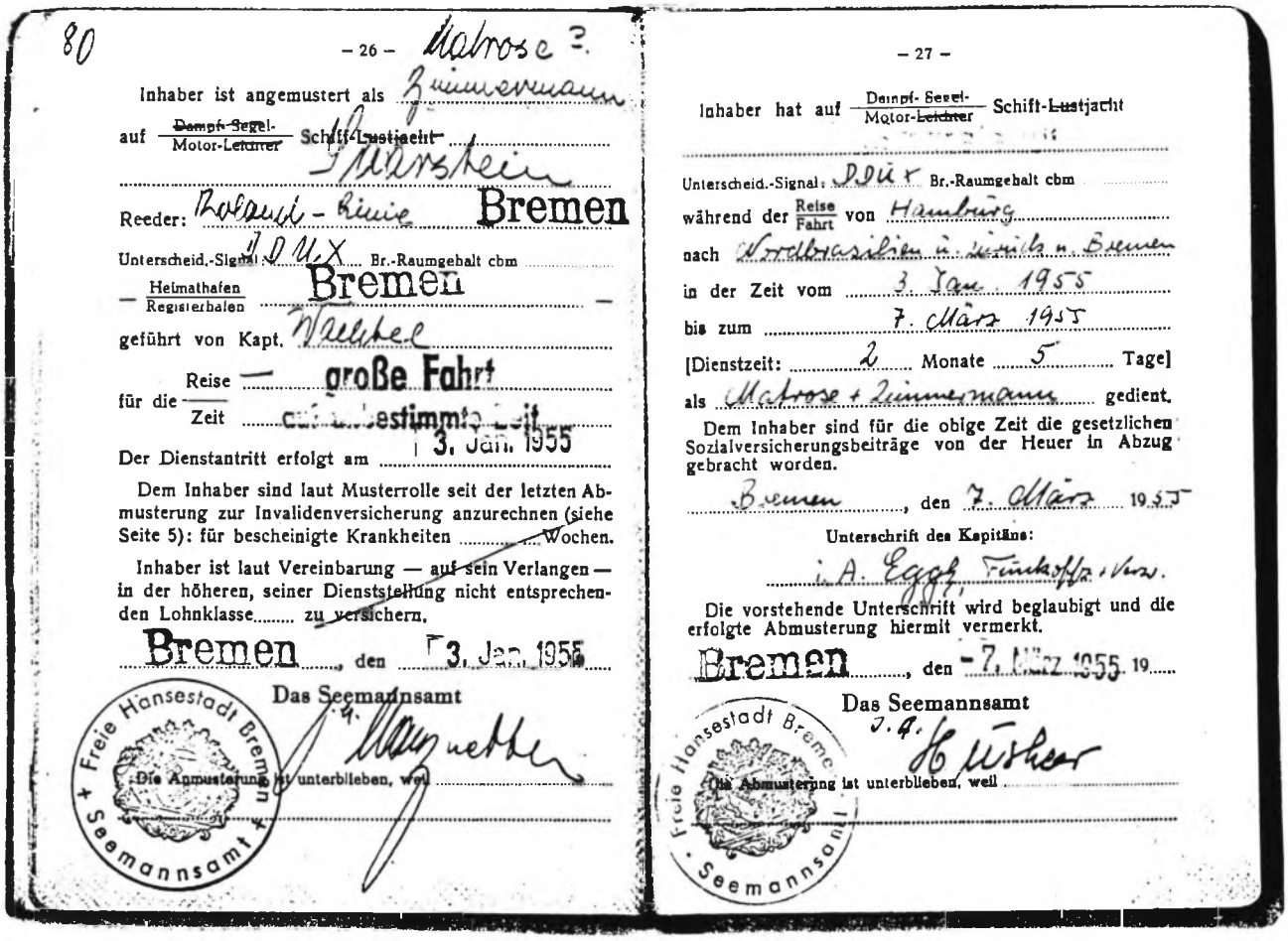
Eigentlich hatte man mich für die „Ruhrstein" vorgesehen. Aber ein Unfall verhinderte das, und so schickte mich der Heuerbaas am 3. Januar 1955 wieder auf die „Saarstein". Mein Einwand, das hätte doch Reiners wegen keinen Zweck, wurde mit dem Hinweis abgewehrt, der wäre nicht an Bord. - Na ja, ein Nordbrasiltörn war nicht zu verachten. Als ich mit Seesack und Geschirrkisten an Bord geschleppt kam, stand Kapitän Wachtel in der Brückennock und blickte auf mich herunter. Er blickte immer auf einen herunter, auch wenn er saß! Sein Gesicht drückte aus, was er dachte: "Schicken sie mir d e n wieder an Bord!" Unser Verhältnis klärte sich dann bald. Als er mal wieder seinen Brüllkoller hatte, ließ ich ihn stehen, und dem Ersten, der mich zur Rede stellte, sagte ich: „Sagen Sie bitte dem Kapitän, ich bin nicht schwerhörig!". Von dem Zeitpunkt an hat Wachtel kein Wort mehr mit mir gesprochen. Selbst wenn ich im Ruderhaus war, sagte er zum Wachhabenden: "Sagen Sie dem Zimmermann, er soll usw. ...". Unser I. Offizier, Clausen, trug die Nücken seines Kapitäns mit Gelassenheit. Kunststück! Wußte er doch, was ich leider nicht wußte - nämlich, daß er nur e i n e Reise mit Wachtel fahren würde, weil Reiners nur Urlaub machte.

In einem Raum hatten wir Rundstahl für Las Palmas und Zement in Säcken für Tutoia geladen. Der Stapel war zu hoch und rank geraten und ging in der Biscaya kopzeis. Da mußten wir nun schaufeln, um den Rundstahl frei zu kriegen. Der Zement kam in Papiersäcke und hätte über die Kante gesetzt werden können. Das aber wollte Clausen nicht. Wenigstens etwas Obst wollte er für uns daraus erlösen. Dem Lotsen in Tutoia bot er die Sache an und forderte Bananen. Die alte, klapprige Lotsenbarkasse pendelte nun eifrig hin und her. Das waren ja Tonnen! Der Lotse machte das Geschäft seines Lebens. Mit Grandezza überreichte er Clausen drei Bananen, von der großen, faden Sorte, und entschuldigte sich, es wäre jetzt keine Bananenzeit.

Wir hatten für einen Züchter in Brasilien ein paar deutsche Schäferhunde an Bord, die ihre Hütte auf Luke 5 hatten. In den Häfen, wenn geladen und gelöscht wurde, mußten sie auf der Vermessungsluke Quartier beziehen. Betreut wurden die Tiere vom ältesten Matrosen, Hinnerk Stahmer. Abends ließ Hinnerk die beiden immer von der Leine. Ihr erster Sprung war dann immer auf Luk 5, wo sie ja die langen Seetage ihr Zuhause gehabt hatten. In Belem geschah es dann: Weil das Schiff fertig werden sollte, war die Luke für die Spätschicht offengelassen worden. Das hatte Hinnerk übersehen. So sprangen die beiden Hunde in die Luke und fielen durch bis in den Unterraum. Einer hat sich dabei einen Lauf gebrochen. Als wir sie in Tuchbrooken wieder an Deck geholt hatten, rannten beide zur Gangway und verschwanden in Richtung Stadt. Doch nach etwa drei Stunden brachte man uns die Tiere wieder. Der dabei wohl am meisten gelitten hatte, war Hinnerk Stahmer. Er war alleinstehend, („Geh mir ab mit den Frauen, die haben mich schon zweimal enttäuscht!") Er schlief nun bei den Hunden und brauchte Tage, bis er sich wieder gefangen hatte. Seine Tränen waren sicherlich nicht nur Mitleidstränen. Da hatte der einsame Mann einmal etwas, dem er seine Liebe geben konnte, und nun kam das durch sein Verschulden zu Schaden.

Die Reise vorher hatte die „Saarstein" nach Manaus (am Amazonas) geführt. Dort hatte ihre Besatzung einen bei einem Unwetter ins Treiben geratenen Booth-Liner eingefangen und so vor einer Strandung bewahrt. Das hatte sich natürlich bei den Seeleuten der Booth-Line herumgesprochen. Als wir abends an Land gingen, trafen wir in einer Wirtschaft auf die Mannschaft eines Booth-Dampfers, der mit uns im Hafen lag. Das gab eine Feier! Umschichtig wurden Lieder angestimmt und manches gemeinsam gesungen, wobei uns die Limies über waren. Das lag an ihrem Matrosen Johansen, der an der englischen Ostküste zuhause war. Johansen hatte eine Stimme, die war einfach opernreif. Ich lud ihn für den anderen Tag zu einer Flasche Beck's ein. Wir erzählten uns, was sich Seeleute so vertellen: Wie die Heuer und das Essen sind, die Offiziere und die Bootsmänner und wie die Familienverhältnisse sind. Bei ihnen an Bord gäbe es nur Ginger Ale. Das schmecke nicht besonders. Ob ich es einmal versuchen wolle?

Ich traf meinen neuen Freund recht unlustig Rost klopfend an. Der eiserne Handläufer einer Außentreppe war schon so dick von Rost ummantelt, daß man ihn kaum umfassen konnte. Wir hatten Teakholztreppen, die zu den Decks des Brückenhauses führten. Dieser Dampfer hatte nur eiserne. Mittschiffs im Brückenhaus lagen Zigarettenkippen handhoch an den Flurseiten. Der Flunki müsse mal wieder saubermachen, meinte Johansen. Auffällig waren die vielen Uniformen bzw. Uniformteile, die da an Bord getragen wurden. Die Gang



80

– 26 – Matrose ?

Inhaber ist angemustert als Zimmermann

auf ~~Dampf-Segel-~~ Motor-~~Leichter~~ Schiff-~~Lustjacht~~ Saarstein

Reeder: Roland-Linie Bremen

Unterscheid.-Signal: DDUX Br.-Raumgehalt cbm

Heimathafen / Registerhafen Bremen

geführt von Kapt. Wulfhee

für die Reise / Zeit große Fahrt / unbestimmte Zeit

Der Dienstantritt erfolgt am 3. Jan. 1955

Dem Inhaber sind laut Musterrolle seit der letzten Abmusterung zur Invalidenversicherung anzurechnen (siehe Seite 5): für bescheinigte Krankheiten ..... Wochen.

Inhaber ist laut Vereinbarung — auf sein Verlangen — in der höheren, seiner Dienststellung nicht entsprechenden Lohnklasse ..... zu versichern.

Bremen, den 3. Jan. 1955

Das Seemannsamt

Freie Hansestadt Bremen Seemannsamt

Die Anmusterung ist unterblieben, weil

– 27 –

Inhaber hat auf ~~Dampf-~~ Segel- Motor-~~Leichter~~ Schiff-~~Lustjacht~~

Unterscheid.-Signal: DDUX Br.-Raumgehalt cbm

während der Reise / Fahrt von Hamburg

nach Nordbrasilien u. zurück n. Bremen

in der Zeit vom 3. Jan. 1955

bis zum 7. März 1955

[Dienstzeit: 2 Monate 5 Tage]

als Matrose + Zimmermann gedient.

Dem Inhaber sind für die obige Zeit die gesetzlichen Sozialversicherungsbeiträge von der Heuer in Abzug gebracht worden.

Bremen, den 7. März 1955

Unterschrift des Kapitäns:

i. A. Eggert Finkhoff, 1. Offz.

Die vorstehende Unterschrift wird beglaubigt und die erfolgte Abmusterung hiermit vermerkt.

Bremen, den 7. März 1955

Das Seemannsamt

Freie Hansestadt Bremen Seemannsamt

Die Abmusterung ist unterblieben, weil

wohnte achtern im Zwischendeck über der Schraube. Drei Mann auf einer Kammer, deren Wände nicht verschalt waren - auch die Außenhaut nicht - und nur einen Korkbewurf aufwies. Die Einrichtung bestand aus Blechspinden und eisernen Bettgestellen, wie beim Militär. Bettzeug war nicht vorhanden, d.h. die Jungs pennten auf der blanken Matratze, die Wolldecke war ohne Bezug, Kopfkissen gab es nicht. Wir wohnten mittschiffs, hatten Kojen und Schränke aus massivem Holz, damals noch ohne Kunststoffbeschichtung, fest eingebaut. - Nicht so eine menschliche Niete als Kapitän, und man hätte es vor lauter Wohlergehen auf der „Saarstein" nicht aushalten können!

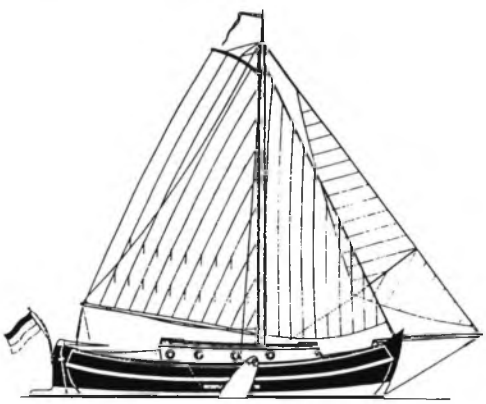
Clausen hatte eine Kiste Bier für denjenigen ausgelobt, der den dicken Vorläufer Hand über Hand einholen würde, und Horst Fette hatte es geschafft! Abends gingen Horst und ich ans Lenzen. Mit nur zwei Mann dauert das ja etwas länger. Es wurde spät. Ich hatte Horst meinen mit einem Stück aufgereppeltem Geiengut als Gamsbart verzierten Strohhut aufgesetzt. Wir sangen, wohl mehr laut als schön: „Ein Tiroler wollte jagen, einen Gamsbock, silbergrau." Da schien es mir, als schöbe der Teufel selbst seine Visage durchs offene Fenster. - Der Alte! - Schwupps, war das Schreckensbild wieder verschwunden. Lauthals bestätigten wir uns gegenseitig unsere Meinung, daß der Fisch immer vom Kopfe stinken würde, und die "Saarstein" mache da keine Ausnahme. Horst, der nach dieser Reise auf die Steuermannsschule gehen wollte, half mir am Morgen beim Verschalken der Luken. Nach dem gestrigen Abend kloppte er recht lustlos, so wie mit der Mütze, auf den Schalkkeilen herum. Da tönte Wachtels Stimme: "Na, Fette! So lasch? Da brauchen Sie aber bei mir nicht an Bord zu kommen!" worauf Horst ganz ungerührt zurück knurrte: "Wo S i e an Bord sind, komme i c h sowieso nicht!"

Fritz Brunner
Lindenstraße 28
27367 Sottrum

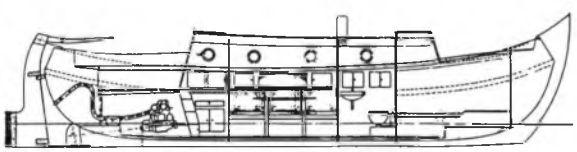
Plattbodenschiffe ? - Plastbodenschiffe !

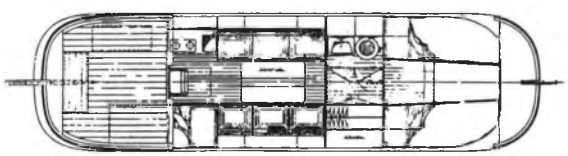
Alternative Werkstoffe sind in der „echten" Gaffelszene ja verpönt. Replicas von Colin Archer-Booten aus Kunststoff schwimmen zwar viele herum, deren Eigner brauchen aber ein dickes Fell, um ständige Frozzeleien wegzustecken. Auch Eigner kleinerer „Oldtimer" grämen sich, daß sie bei orthodoxen Gaffelfreunden selten Gnade finden. Trotzdem sucht jetzt ein Betrieb, Käufer für eine Plattbodenyacht mit Gaffelrigg.

Wahrscheinlich ist die Abneigung gegen Kunststoff-Rümpfe auch der Grund, warum sich in Holland und Deutschland Plattbodenyachten aus GFK nicht durchsetzten. Der letzte Versuch, solche Schiffe hierzulande zu verkaufen, liegt schon 16 Jahre zurück.
Damals zeigte der bekannte Yachtkonstrukteur Kurt Beister seine „Jolly Dutchman", eine trailerbare



Kunststoffyacht von neun Metern Rumpflänge nach Linien niederländischer Tjalken, die durch drei Tonnen Wasserballast die nötige Stabilität bekommt. Mit leerem Ballast-Tank hat das Schiff nur 15 cm Tiefgang. Liegt es erst ernmal im Wasser, werden die Ventile geöffnet und die Tanks füllen sich von selbst. Dann ragt der Rumpf 45 cm tief ins Wasser.
Nach Herstellerangaben ist das Schiff „nahezu unkenterbar und somit seegängig für küstennahe Gewässer. Bei einem Krängungsversuch zeigte das Schiff auch bei einer Neigung von 90 Grad noch eine erhebliche Stabilität". Soll das Ballast-Wasser wieder raus, um das Schiff zu slippen, benötigt eine eingebaute Motorpumpe rund 20 Minuten dafür.
Ein Kunststoffverarbeiter aus Hilden hatte 1980 das Schiff hergestellt. Bestaunt wurde es damals auf der Düsseldorfer Bootsmesse viel, Käufer fanden sich aber kaum. Drei Jahre später bot ein GFK-Betrieb am Hamburger Stadtrand das Schiff als Ausbauschale an. Wieviele davon fertig wurden und noch schwimmen, ist nicht bekannt.
Jetzt versucht es wieder eine deutsche Firma, diesmal kommt sie aus Flensburg. Die Fiber Compound Technology GmbH (Tel. 04 61/5 90 59) hat die Idee aufgegriffen und bietet das Schiff für erstaunlich wenig Geld an. Die Ausbauschale gibt es ab 25.000 Mark, fertig ausgebaut kostet die Yacht je nach Ausstattung gut 65.000 Mark - mit Segel, aber ohne Motor. Abhängig von den handwerklichen Fähigkeiten künftiger Plattboden-Liebhaber können viele oder wenige Arbeiten selbst verrichtet werden.
Angeboten wird die „Jolly Dutchman" wahlweise mit Seitenschwertern (auch aus Kunststoff!) oder mit eisernem Mittelschwert.
Statt eines Einbaudiesels kann auch ein Außenborderschacht geliefert oder eingebaut werden. Das ist erheblich billiger, besonders im Unterhalt.
Segelfertig wiegt das Schiff rund 4600 kg. Der Wasser-Ballasttank faßt 3000 Liter. Deshalb wirbt der Hersteller mit dem Argument: „Für die 'Jolly Dutchman' benötigen Sie keinen Liegeplatz. Nach dem Segeln nehmen Sie Ihr Boot wieder mit nach Hause."
Dieses Argument wiegt aber zu leicht. Wer schon einmal mit einer Jolle regelmäßig Fahrwasser suchte, weiß, wie „schnell und einfach" Boote ans Ufer getrailert, dort aufgeriggt, abgeslippt und segelfertig gemacht sind. Wer das mit einem 9-Meter-Schiff mehrmals pro Jahr macht, bekommt vom Piekfall-Schreiber einen Preis: die feuerverzinkte „Slip(s)nadel".
Schnelle und einfache Transportfähigkeit spielt beim Thema Winterlager eine ganz andere Rolle. Auch mögen Plattbodenliebhaber fern der Küste diesen Aspekt anders bewerten. Optisch unterscheidet sich das Schiff kaum von solchen aus Holz oder Stahl, soweit dies Fotos und Zeichnungen erkennen lassen. Farbe schützt schließlich die meisten Schiffe. Aber beim teuren Hobby Gaffelsegelei spielt das Gefühl doch die Hauptrolle, auch wenn das gerne geleugnet wird.
Innen bietet die „Jolly Dutchman" fünf große Schlafplätze sowie eine geräumige Naßzelle. Je nach Geldbeutel lassen sich Druckwasseranlage und Dusche einbauen. Natürlich gibt es auch eine Pantry mit Kocher und Spülbecken sowie große Schränke und andere Ablagemöglichkeiten.





Seit Mitte Februar kann eine Ausbauschale im Flensburger Betrieb besichtigt werden. Wann ein Exemplar segelfertig ist, steht noch nicht fest. Ebenso, welche Einbaumaschinen sich eignen.

K.W.

Bücherschapp

Geschichte der Schiffahrt

Der allgemein formulierte Titel läßt zunächst vermuten, daß dieses Buch auf einen bereits großen Stapel von Werken gehört, die entweder die Entwicklung der Schiffstypen ("Vom Einbaum zum ...") oder die Entdeckungs- und Eroberungsfahrten mehr oder weniger chronologisch abhandeln. Doch müssen sich heutzutage Autor und Verlag schon mit einer neuen Idee auf den übersättigten Markt begeben, um ihr Produkt aus der Angebotsmasse hervorzuheben. Das gilt gleichermaßen für die populärwissenschaftliche Fachliteratur, zu der die vorliegende Publikation gezählt werden muß. Chronologie wird hier zwar auch als notwendiger roter Faden für historisch-ökonomische Abläufe verwendet, doch die eigentliche thematische Gliederung verleiht dem Buch seinen unverwechselbaren Charakter.

Autor Bernard Crochet kennzeichnet bestimmte Zeiträume wie Antike, Mittelalter, Renaissance und Phasen der Neuzeit durch berühmte Schiffsfunde, die das Erbe der Schiffahrtsgeschichte verkörpern. Er schildert, mit welchem wissenschaftlichen, technischen und finanziellen Aufwand die Wracks gesucht und geborgen wurden, um heute - größtenteils nach langer, aufwendiger Restaurierung und Konservierung - in Museen oder Ausstellungshallen für ein großes Publikum zugänglich zu sein. Damit erhebt Crochet gleichzeitig die Zufälligkeit und Individualität von Schiffsfunden zu einem wichtigen Kriterium kulturhistorischer Einordnung, vor allem im Hinblick auf Schiffbautechniken, Handelswege, Meereskunde und das Leben der Seeleute. Zudem schlägt er durch die Beschreibung der Suche und der Bergung des jeweiligen maritimen Objektes die Brücke zur Gegenwart. So werden selbst Berichte über die Kriegsschiffe des 18. und 19. Jahrhunderts, denen manch ein Shiplover nur gedämpftes Interesse entgegenbringt, zur spannenden Lektüre. Nicht zuletzt birgt das Buch auch für die Freunde der heute noch fahrenden Traditionsschiffe eine Fülle von Hintergrundinformationen, weil die praktische Restaurierung nach historisch-wissenschaftlichen Gesichtspunkten hier wie dort wesentlich zur sachgerechten und funktionalen Erhaltung schwimmenden Kulturgutes beiträgt. *MK*

Bernard Crochet: Geschichte der Schiffahrt. Mit Übersicht über die deutschen und einige ausländische Schiffahrtsmuseen. 196 S., 220 Abb., Großformat, Delius Klasing Verlag, Bielefeld 1995, 84 Mark

Joshua Slocum

Wer kennt es nicht, das Buch "Allein um die Welt", Joshua Slocums Bericht von seiner vor 100 Jahren begonnenen ersten sogenannten Einhand-Weltumsegelung? In dem nun vorliegenden Buch, schon 1950 erstmals in den USA veröffentlicht, zeichnet der älteste Sohn des berühmten Weltumseglers die Lebensstationen seines Vaters nach. Beginnend mit der Rückkehr Slocums auf seiner "Spray" nach Newport, enthält das Buch auch die überaus interessante technische Beschreibung und Analyse von C. Andrade Jr. über die Segeleigenschaften des ehemaligen Austernfischers mit den dazugehörigen Zeichnungen.

Aber die erfolgreiche Weltumsegelung Joshua Slocums dürfte nicht allein darin begründet gewesen sein, daß dieser mit der "Spray" das geeignete Boot fand, das sich einhand segeln ließ. Vielmehr war es ebenso seine langjährige Erfahrung, zunächst als Fischer, dann als Seemann auf Handelsschiffen, sein handwerkliches Geschick und Improvisationstalent, wie sie von seinem Sohn geschildert werden. So hatte Joshua Slocum schon 1888 in Brasilien zusammen mit Einheimischen ein 35 Fuß großes Boot nach dem Vorbild der Cape-Anne-Dories gebaut und war damit die 5510 Meilen lange Strecke mit Frau und Kind nach New York gesegelt.

Die "Spray" war insofern ein ungewöhnliches Boot, als sie 1895 bereits 100 Jahre alt war und Slocum sie eigenhändig, jedoch ohne sie wesentlich zu verändern, von Grund auf restaurierte, wie wir heute sagen würden. Ein interessantes Buch! *Hermann Ostermann*

Victor Slocum: Joshua Slocum - Sein Leben, seine Reisen, seine Abenteuer. Übersetzt von Astrid Breuer-Greiff u. Jürgen Hassel, 336 S., 42 s/w-Fotos u. Zeichnungen, Verlag Delius Klasing, Bielefeld 1995, 38 Mark

Segel von der Eider

Herzog Friedrich III. hatte zu Beginn des 17. Jahrhunderts die Vorstellung, seinen Einflußbereich durch eine neugegründete Stadt an der Mündung der Treene in die Eider mit weiträumigen Handelsbeziehungen über See auszudehnen. Die im Jahre 1621 für kapitalkräftige holländische Flüchtlinge gegründete Friedrichs-Stadt wurde per Oktroi gleich mit einer Schiffbaucompagnie geplant, doch erst ab 1784, nach dem Bau des Schleswig-Holsteinischen Kanals zwischen Rendsburg und der Ostsee, erlebte die Siedlung eine beachtliche Blüte, die auch den Bau und die Reparatur von Schiffen einschloß. Die Kontinentalsperre bereitete dem Aufschwung 1806 ein jähes Ende, Werften wurden reihenweise zum Verkauf angeboten. Obwohl durch die Kämpfe um die Unabhängigkeit von Dänemark die Stadt 1850 zum großen Teil zerstört wurde, begann sieben Jahre später schon wieder der Schiffbau, der sich lange Zeit nur binnendeichs abspielte.

1893 übernahm Detlef Schöning das schwere Erbe der Friedrichsstädter Werft. Der Bau des Nord-Ostsee-Kanals ließ den Schiffsverkehr des Hafens erneut stark absinken. Dennoch konnte Schöning seinem Neubau-, Reparatur- und Bergungsbetrieb zu beachtlichem Erfolg verhelfen. Vom kleinen Fischerboot bis zum schönen Dreimast-Jachtschoner - einer seiner Spezialitäten - wurden an der Eider zahlreiche, vor allem auch regionaltypische Fahrzeuge gezimmert.

Herbert Karting verzeichnet für die Jahre zwischen 1894 und 1912 allein 38 Neubauten, darunter sogar eine dänische Tjalk (vgl. Bericht über die "Albatros" in diesem Heft). Dann lohnte sich Schiffbau in Friedrichstadt nicht mehr, und Schöning zog 1913 mit seinem Betrieb an den Nord-Ostsee-Kanal nach Burg / Dithmarschen um. Der Weltkrieg machte jedoch auch diesem Neubeginn bald ein Ende, und 1934 wurde er endgültig geschlossen.

Mit der Geschichte der Schöning-Werft und den lükkenlosen Lebensläufen der dort gebauten Schiffe hat Herbert Karting in bewährter Qualität ein besonderes Werk geschaffen, das für Schiffahrtinteressierte wie auch für Wirtschaftshistoriker und Heimatforscher von großem Interesse sein dürfte. Eine Fülle von Originalfotos, Zeichnungen und Rissen der Schiffe sowie Zitate aus zeitgenössischen Dokumenten ergänzen die ausführliche Dokumentation. Dazu gehören weiterhin Baulisten sowie Schiffs-, Namens- und Quellenverzeichnisse. Das Buch ist zumindest für jeden, der sich mit der deutschen Kleinschiffahrt befaßt, ein unbedingtes Muß. *Monika Kludas*

Herbert Karting: Segel von der Eider. Die Geschichte der Schöning-Werft in Friedrichstadt (später Burg / Dithmarschen) und der dort gebauten Schiffe, 200 Seiten, über 250 Abbildungen, Verlag H. M. Hauschild, Bremen 1995, 78 Mark

Schiffahrt in der Weltliteratur

"Ein Panorama aus fünf Jahrtausenden" - dieser anspruchsvolle Untertitel erweist sich schon beim ersten Durchblättern als bescheidenes Understatement. Der seit seiner Kindheit schiffahrtkundige ehemalige Direktor der Berliner Kunstbibliothek der staatlichen Museen des preußischen Kulturbesitzes, Ekhart Berckenhagen, hat sich mit diesem Werk ein bleibendes Denkmal bei Meer- und Schiffahrt-Interessierten geschaffen. Aus Literatur und Kunst aller Zeiten und Kulturen hat dieser gelernte Seemann, Kunsthistoriker und Archäologe als leidenschaftlicher Sammler eine unglaublich reichhaltige Schatzkammer von Textzitaten, Buchinterpretationen und Bildern zusammengetragen - und zugleich das Kunststück fertiggebracht, dies umfangreiche Material lesbar darzubieten. Wo immer man es aufschlägt, fängt es den Leser ein und verleitet zum Schmökern. Wie geht das zu?

Das Geheimnis des Buches - gerade auch seiner Lesbarkeit - ist eine "innere" Gliederung. Berckenhagen geht mit seinen Texten persönlich und engagiert um, zeigt historisch-politische Bezüge auf, läßt die Geschichte sich in poetischen und dokumentarischen Texten spiegeln. Dabei entwickelt er ebenso unaufdringlich wie überzeugend, mit eigenen Bemerkungen und Betrachtungen und mit assoziativer Reihung der oft ausführlichen Zitate, *seine* Geschichte und Philosophie des menschlichen Umgangs mit Meer und Schiffen.

Äußeres Gliederungsprinzip sind historische Epochen: 13 Kapitel (von "Gilgamesch, Noah und die Sintflut" bis "Maritimes in Film und Fernsehen") werden eingeleitet von zwei Abschnitten, "Warum Schiffahrt in der Weltliteratur?", verbunden mit Gedanken über die Auseinandersetzung des jungen Seeoffiziers mit der Machtideologie Adolf Hitlers, und "Von Meergottheiten, Seejungfrauen und Klabautermännern". Den Schluß bildet ein "Epilog: Odyssee auf 24 Schiffen", den Schiffen, auf denen der Autor in seinem Leben unterwegs war, zu Häfen und Ländern dieser Erde, im Krieg und im Frieden.

Die maritimen und poetischen, berichtenden und erzählenden Texte von Homer und aus der Edda bis hin zu Günther Grass, von Heinrich dem Seefahrer bis zu Edgar Allan Poe und Jack London, von Columbus über James Cook bis zu B. Traven und Gorch Fock, von Pharao Echnaton bis Pablo Neruda - dies hier nur anzudeutende Kaleidoskop von Zitaten und Literaturhinweisen gruppiert sich innerhalb der Kapitel um "Kristallisationskerne" wie herausragende Seefahrerfiguren, technische und wirtschaftliche Entwicklungen, historische Wendepunkte. Die Fülle des Stoffs wird für solche, die nach maritimer Literatur auch selbst fahnden, mit ausführlichem Register und Anmerkungsapparat übersichtlich erschlossen. Die über 300 Anmerkungen sind numeriert *und* alphabetisch geordnet, ein überraschend einsichtiges und brauchbares Verfahren, leserfreundlich wie das ganze schöne Buch. *Wolfgang Wiedenmann*

Ekhart Berckenhagen, Schiffahrt in der Weltliteratur. Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Band 40, 335 Seiten, 256 Abb., Großformat, 98 Mark

Nautischer Almanach Kanal-Atlantik

Für alle, die im Mai zum maritimen Festival nach Bristol und anschließend in verschiedenen Regatten nach Brest segeln: Das nautische Kompendium für die Kanal- und europäische Atlantikküste gibt es jetzt auch in deutscher Sprache. Die Kapitel liefern alles, was für Skipper nützlich und wichtig ist: Gezeitentafeln, Stromkarten, Tidenkurven, Leuchtfeuer, Sendezeiten und Frequenzen der Wetterberichte mit Vordrucken sowie Angaben zum Seefunk. Der ausführliche Revierteil enthält zweifarbige Hafenpläne mit Informationen über Ansteuerung und Liegeplätze, Service und Reparaturmöglichkeiten. Übersichtskarten, eine umfassende Liste mit Wegepunkten sowie Hinweise zur Küstennavigation ergänzen das nautische Material. Weitere Kapitel befassen sich mit Seemannschaft, Sicherheit, Notrufen und Seenotrettung, Versicherung und Registrierung. Im integrierten Logbuchteil können alle wichtigen Daten zur Yacht, zu Ausrüstung und Reiseroute eingetragen werden.

Nautischer Almanach Kanal-Atlantik (Frankreich, Kanalinseln, Spanien, Portugal). 326 S., 175 zweifarbige Pläne, Format 30x21 cm, Spiralbindung, Edition Maritim, Hamburg 1996, 78 Mark

Bücherschapp

Gibst du mir - nehm' ich dir ...

FISCHKUTTER, Eiche, 12,50 x 4,00 x 1,50 m, Baujahr 1956, 60 PS SKL, Generalüberholung 1988, Umbau von Spiegel- auf Spitzgattheck, SeeBG-zugelassen, Radar, Echolot, Decca, für Umbau zum Schoner geeignet. VHB 60.000 DM.
Dieter Kirsten, J.-S.-Bach-Str. 2, 18119 Warnemünde, Tel. 0381 / 519 13 96

REINTJES ÖLDRUCK-WENDEGETRIEBE günstig abzugeben. Tel. 040 / 701 90 66

POELER FISCHKUTTER steht zum Verkauf: gebaut 1950 als erstes Schiff auf der Werft in Kirchdorf auf Poel, L 10,30 m, B 3,60 m, Tg. 1,60 m (1,20 m ohne Motor), Eiche auf Eiche (Plankenstärke 40 mm), Kupferbeplattung auf dem Vor- bis Mittschiff. Motorenanlage: Buckau Wolf, SKL Magdeburg 1961, Luftstart, Langsamläufer, Vollastdrehzahl bei 600 Upm, Leerlaufdrehzahl bei 200 Upm, Getriebeuntersetzung 1:1, Ersatzteile reichlich vorhanden, Zustand sehr gepflegt. E-Anlage 24 V. Ruderhaus, Vörunner, kurzer Pfahlmast. Das Fahrzeug ist grundsätzlich zum Segeln geeignet und in einem hervorragenden Zustand. Der Preis ist Verhandlungssache. Evers, Hackelberg 30, 23999 Kirchdorf / Poel, Tel. 03825 / 20 458

NORDISCHER KAHN "PAUL" (Stöhlker-Werft), mit Bünn, ist zu verkaufen. Baujahr 1984, solide Eiche, Luggersegel, Länge 5.50 m, Breite 2.00 m, Tiefgang 0.30 m. Trailer und Außenborder können mit übernommen werden. Liegeplatz in Hamburg vorhanden. Preis VB.
Brigitte Baatz, Tel. 040 / 724 43 88

TRAINEES ! 15- bis 25jährige Mit-segler/innen für die Cutty Sark Tall Ships' Races, Rostock - St. Petersburg - Turku - Kopenhagen (siehe Termine), auf Rah- und Gaffelseglern oder Yachten, 19 deutsche Schiffe bisher schon gemeldet.
Info bei der Sail Training Association Germany (als gemeinnützig anerkannter Verein), Jugendobfrau Monika Kludas, Tel. 040 - 299 65 42

SY COLOMBA: klassische Yacht von Camper & Nicholsons, Bj. 1902, sucht für Cutty Sark Tall Ships' Races im Mittelmeer (siehe Termine) noch **15- bis 25jährige Mitsegler**. 13. - 21. 7. Genua - Palma de Mallorca, 24. 7. - 1. 8. Palma - Neapel.
Info: Joachim Brandenburger,
Tel. 08821 / 1086, Fax 08821 / 3696

SCHIFFBAUTECHN. GESELLSCH. Hamburg, Jahrbücher 1966, 67, 69 - 72, 74 - 84 sowie Jubiläumsband "75 Jahre STG 1899 - 1974" zu verkaufen, Fachwissen aus allen Bereichen des Schiffbaus, gebunden in bl. Kunstleder, Großformat, unbenutzt, erstklassiger Zustand, Einzelpreis 35 DM, Näheres bei Monika Kludas, Tel./Fax 040 / 299 65 42

LIEBHABERSTÜCK: Fünf Meter langer geklinkerter Spitzgatter, ca. 45 Jahre alt, in sehr gutem Zustand, mit kleinem Innenbordmotor und zwei Takelungen - Spreizgaffel und Hochtakelung - für 8.200 DM VHB zu verkaufen.
Tel. 04343 / 7681 oder 04156 / 310

Adressen der Museumshäfen (MH)

Berliner Schiffahrtsgesellschaft	Karl Manfred Pflitsch, Bambergerstr. 47, 10777 Berlin	T. 030-2138041 (d.)
Oldtimer Schiffer Bodensee	George Smits, Wiesentalstr. 28, CH-9320 Arbon	Tel. 0041-71-465657
Traditionshafen Bodstedt	Eckehard Rammin, Dorfstr. 8, 18356 Bodstedt	T. 038231-4414 (p.)
Schiffergilde Bremerhaven	Hennig Goes, van-Ronzelen-Str. 2, 27568 Bremerhaven	T. 0471-9464648 (d.)
MH Carolinensiel	Hinrich Siebelts, Am Hafen Ost 8, 26409 Wittmund 2	T. 04464-456 (d.)
Finkenwaerder Gaffelconsortium	Peter Kaufner, Carsten-Fock-Weg 12, 21129 Hamburg	T. 040-7427992
MH Flensburg	Ingrid Illias, Herrenstall 11, 24939 Flensburg	T. 0461-22258
Freundeskreis Klass. Yachten	Wilfried Horns, Mühlenstr. 36, 24143 Kiel	T. 0431-76277
MH Greifswald	Dr. Reinhard Bach, Haus 9, 17498 Klein Petershagen	T. 03834-882360 (d.)
MH Kappeln	Heinz Huchtmann, Fischersallee 46, 22763 Hamburg	T. 040-397304
Freunde alter Schiffe Laboe e.V.	Birgit Rautenberg-Sturm, Ellernbrook, 24235 Stein	T. 04343-7014
MH zu Lübeck	Bernd Frommhagen, Wagnerstr. 103, 22089 Hamburg	T. 040-201434 (d.)
MH Oevelgönne	Peter Cordes, Büngerweg 7, 22605 Hamburg	T. 040-825872 (p.)
MH Oldenburg	Andreas Klisch, Annental 1c, 27243 Prinzhöfte	T. 04244-7253
MH Rostock	Hans-Peter Wenzel, Lessingstr. 9, 18055 Rostock	T. 0381-405242 (d.)
Strolsunner Klüverboom Commün	Walter Ribbeck, Georg-Ewaldstr. 5, 18437 Stralsund	T. 03821-297397 (d.) und 495729 (p.)