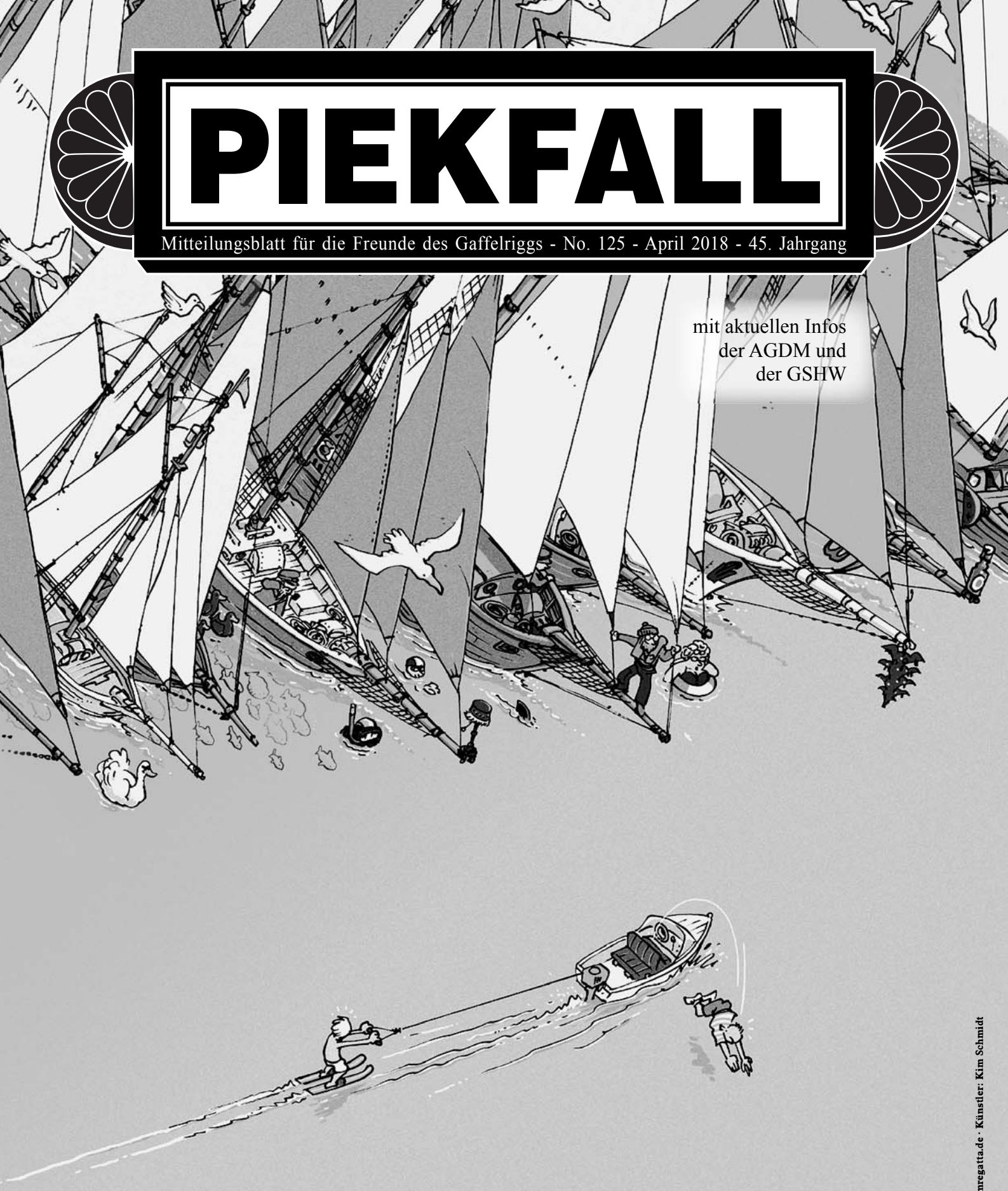
PIEKFALL

Mitteilungsblatt für die Freunde des Gaffelriggs - No. 125 - April 2018 - 45. Jahrgang

mit aktuellen Infos
der AGDM und
der GSHW



www.rumregatta.de · Künstler: Kim Schmidt

39. RUMREGATTA

Internationales Treffen historischer segelnder Berufsfahrzeuge · 10. - 13. Mai 2018

Mitteilungsblatt für die **Freunde des Gaffelriggs**

Die Vereinigung **Freunde des Gaffelriggs** wurde 1973 gegründet. Sie ist ein lockerer Zusammenschluss von Eignern, Seglern und Liebhabern traditionell geriggter Segelschiffe aller Größen. Sie ist kein eingetragener Verein; eine formelle Mitgliedschaft, Vorstand, Ausschusssitzungen usw. gibt es nicht.

Lediglich die ausgewiesenen Redaktionsmitglieder haben sich zum Verein **Piekfall e.V.** zusammengeschlossen.

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**, die **Rumregatta** auf der Flensburger Förde und die traditionelle **Rhinplate-Rund-Fahrt** auf der Elbe.

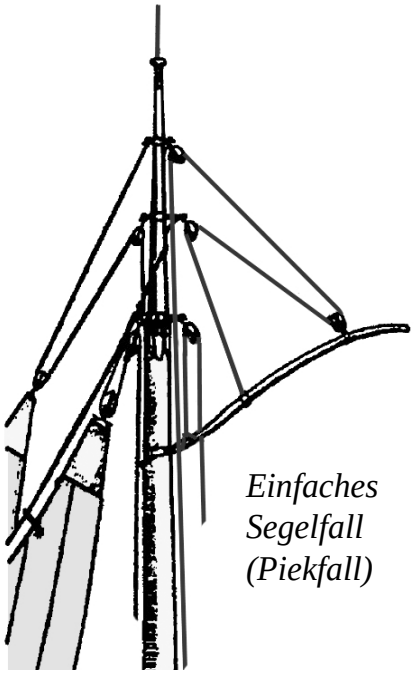
Das **Piekfall** erscheint dreimal im Jahr und berichtet über restaurierte Schiffe, historische Schiffstypen, Umbauten, in- und ausländische Schiffstreffen, Werften, Materialquellen und vieles mehr. Das **Piekfall** lebt von den Beiträgen aus dem Kreise der Freunde des Gaffelriggs. Regelmäßig werden hier auch wichtige Nachrichten der GSHW und der AGDM veröffentlicht.

Als Kostenbeitrag werden ab 2018 **€ 30,00** erhoben. Dieser Betrag ist **bis zum 31.03.** eines Jahres per Überweisung fällig. Abbuchungen können wir nicht vornehmen. Wenn bis dahin nicht gezahlt ist, wird dem nächsten gelieferten Heft ein Überweisungsträger beigelegt, und die Adresse auf dem Umschlag trägt ein „#". Erfolgt auch dann keine Zahlung, kommt kein Heft mehr.

Alle Rechte vorbehalten.
Wir stellen alle im **Piekfall** gedruckten Beiträge nach Absprache mit den Autoren auf unsere Webseite (Adr. s. Rückseite) ins Onlinearchiv.
Weitere Vervielfältigungen jeder Art und Aufnahme in elektronische Datenbanken von Dritten nur mit ausdrücklicher Einwilligung der **Piekfall** Redaktion bzw. der Autorin / des Autors.

Das **Piekfall** wird auf chlorfrei hergestelltem Papier fein gedruckt bei:

VOL Druckerei GmbH
Peutestraße 51 b, 20539 Hamburg,
Tel. 040 - 780 89 037
Fax 040 - 780 89 038



Einfaches Segelfall (Piekfall)

Zusendungen für Artikel bitte als Textdatei in gängigen Formaten (*.DOC / *.DOCX oder *.odt).

Bilder bitte immer separat in digitaler Form und nicht in die Textdatei einbauen, es würden dann die entscheidenen Informationen des Fotos zur Bearbeitung fehlen!

Bitte keine Fotos aus dem Internet, die Qualität ist für den Druck des **Piekfall's** nicht ausreichend. Scans von Fotos bitte immer in mindestens 300 dpi Auflösung.

Digitalfotos einfach wie fotografiert übersenden.

Bitte keine Datenreduktion vornehmen! Bei mehreren Bildern bzw. großen Datenmengen Daten bitte auf separatem Datenträger per Post zusenden!

Wichtig
Anschriftenänderungen bitte sofort mitteilen, sonst gibt es kein **Piekfall** mehr!

Mitgliederkartei und Kasse
Birte-Andrea Thönnessen
Elbchaussee 187, 22605 Hamburg
Tel. 040 - 8808451
birteandrea@doens.de

Versand
Paul H. Meyer
Erdkampsweg 43, 22335 Hamburg
Tel. 040 - 505364
gaffeldruck@gmx.de

Einzahlungen an
Piekfall e.V.
IBAN DE93 2005 0550 1323 1267 61
BIC HASPDEHHXXX

Impressum
Das **Piekfall** wird vom Verein **Piekfall e.V.** herausgegeben.

Einsendeschluss
für die Frühjahrsausgabe am 31.03.
für die Sommerausgabe am 30.06.
für die Herbstausgabe am 30.09.

Zuschriften an die Redaktion
c/o Susanna Schöttmer

REDAKTION

Susanna Schöttmer (AS)
Rissener Landstr. 23, 22587 Hamburg
Tel. 040 - 2279440 • Fax 040 - 22759919
antjeschoettmer@aol.com

Thees Fock (TF)
Poelzigstr. 5, 28205 Bremen
thees.fock@gmx.de

Herbert H.Böhm (HB)
Hofweg 6, 22085 Hamburg
Tel. 040 - 2204424
boehmpress@t-online.de

Gerd Büker (GB)
Hauptstraße 12, 24994 Medelby
Tel. 04605 - 189630
g.bueker@t-online.de

Meike Rupp (MR)
meike@meikerupp.de

Joachim Staugaard (ST)
von der Gröbenstr. 25, 24143 Kiel
Tel. 01577 - 4196294
staugaard@web.de

Gerlinde Todsen (Linde)
Bismarkstr. 6, 23909 Ratzeburg
Tel. 04541 - 808283
todsen@t-online.de

Heinz Valet (HV)
Antwerpenstr. 15, 21129 Hamburg
Tel. 040 - 4605111
h.valet@gmail.com

Schlusskorrektur:
Wolfgang Wiedenmann (WW)
Bülowstraße 9, 24105 Kiel
Tel. 0431 - 6665775
wolfgangwiedenmann@t-online.de

Gestaltung:
Peter Kass – Layout
peter.kass@alice-dsl.net

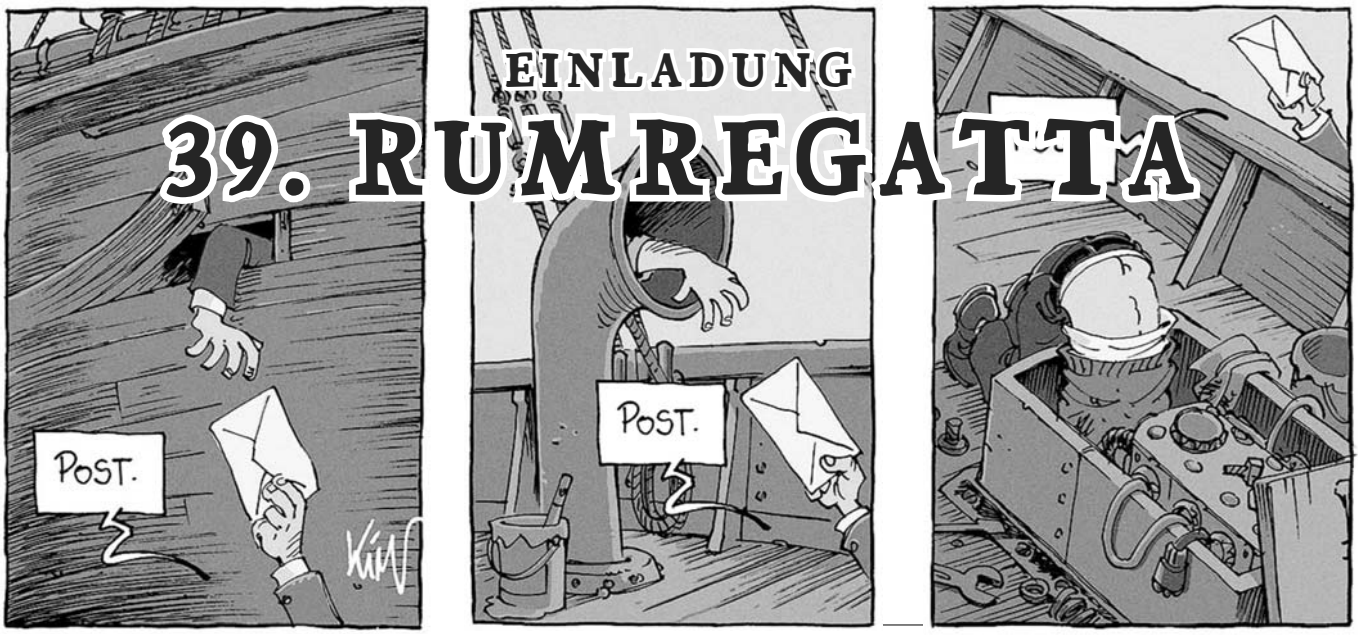
Editorial

Liebe Gaffelfreunde,
es ist doch immer wieder spannend, das Piekfall zu machen. Wir haben gedacht, dass zur neuen SiRi nochmal unbedingt was im Heft stehen soll. Und just in der Woche, in der wir das Heft zusammenstellen, kommt dann die überraschende Nachricht, dass der geschäftsführende Minister, Christian Schmidt, die Verordnung unterschrieben hat. Die erfreuliche Nachricht in diesem Zusammenhang ist, dass alle Verbände und Betreiber, die an der Richtlinie mitgewirkt haben, auch mit am Tisch saßen. Die Solidarität, die während der Proteste zu spüren war, hat sich im Ende nochmal sehr schön ausgeweitet. Und es scheint so, als wenn - im Gegensatz zu den ersten Entwürfen - nun eine handhabbare Lösung mit langen Übergangsfristen gefunden wurde.

Wir hatten ein sehr schönes Wintertreffen in Hamburg Neumühlen. Tolle Beiträge und eine sehr schöne, kuschelige Location. Das vorliegende Heft 125 ist wieder ein bunter Strauß an Geschichten rund ums Gaffelsegeln mit dem definitiv umfangreichsten Kalender von Maritimen Events, einer tollen Geschichte über die Restaurierung eines Schleikahns und 2 sehr spannend recherchierten Geschichten von der MARIANN und der NIOBE. Dazu kommt der erste Teil eines Fortsetzungsromans und, und, und …

Und weil wir mit dem Museumshafen Flensburg verabredet haben, dass jeder Rumregatta-Teilnehmer zur Flasche auch ein Heft bekommt, ist in der Mitte gleich mal das Programm abgedruckt.

Nun aber viel
Spaß beim Lesen
wünscht



Inhaltsübersicht - No. 125

Schiffssicherheitsverordnung 4
Leserbrief 7
Lulu und die Müllfischer 9
Der Untergang der NIOBE 20
Neues aus Häfen und Museen 22
Programm Rumregatta 2018 24
Maritime Events 2018 26
... die Tide läuft – Fortsetzungsroman 34
Geschenk der Zeit – Gedicht 38
Der Werkzeugkasten 39
Ein Besuch im Magnetkompasslabor 41
Bücherschapp 44
Gibst du mir - nehm ich dir 50

Schiffssicherheitsverordnung

Öffentlicher Druck zwang zum Umdenken

In den letzten Jahren hat dieses Thema, eine neue Verordnung zur Schiffssicherheit von Traditionsschiffen, nicht nur an der Küste für viel Aufregung und Unruhe gesorgt. Diese neue VO wurde notwendig, da nach der bisherigen Richtlinie die meisten Traditionsschiffe nicht mehr zulassungsfähig wären. Daher hat sich auch die GSHW in dieses Thema intensiv eingebracht.

Nachdem wir alle im Sommer 2016 einen Entwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erhielten, war die ganze Szene entsetzt. Mit diesem Entwurf konnten und wollten wir nicht leben. Allerdings war das BMVI bis zum November 2017 nicht bereit, nennenswerte Änderungen einzuarbeiten. Erst der gesamte politische Druck der Öffentlichkeit, der von den Traditionsschiffsverbänden, den Ministerien der Nordländer und anderen Politikern, den Medien und vielen anderen erzeugt wurde, sowie der Wechsel von Minister Dobrindt zu Minister Schmidt führten im BMVI zu einem Umdenken. Allen Beteiligten gebührt hier unser großer Dank.

Im November und Dezember 2017 gab es dann drei Arbeitsgruppensitzungen beim BMVI, in denen die gesamte VO gemeinsam mit den Verbänden (AGDM, GSHW), sowie den Einzelteilnehmern „Museumshafen Oevelgönne“ und „Stiftung Hamburg Maritim“ überarbeitet wurde. Dies führte zu einem Entwurf, der uns zwar nicht begeisterte und Bauchschmerzen hinterließ, mit dem wir aber vorläufig leben können. Aber auch nur, wenn zwei wesentliche Voraussetzungen erfüllt werden. Zum einen muss der zugesagte Fördertopf auch kommen, aus dem die auf Grund der neuen VO notwendigen Umbauten bezahlt werden, zum anderen muss auch zukünftig die BG Verkehr von den in der VO beschriebenen möglichen Ausnahmen und damit von ihrem Ermessensspielraum Gebrauch machen. Dann und nur dann können wir mit allen Schiffen weiterfahren.

Was bedeutet das für uns: Grundsätzlich müssen wir die Anforderungen der neuen VO erst nach Ablauf unserer derzeitigen Sicherheitszeugnisse erfüllen. Danach haben wir weitere 2,5 Jahre Zeit, die erforderlichen baulichen Veränderungen herbeizuführen.

Proteste in Hamburg ... *Foto: H. Böhm*

... zur Kieler Woche ... *Foto: Staugaard*

... sowie zur Verkehrsministerkonferenz in Wolfsburg *Foto: LOVIS*

Für unsere Stammbesatzungen kommt neu hinzu, dass der Kapitän, der 1. Steuermann und der Maschinist jedes Törns innerhalb von 5 Jahren nach Inkrafttreten der neuen VO (erfolgte durch Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt Nr. 8 vom 13. März 2018) im Besitz eines Seediensttauglichkeitszeugnisses sein müssen. Auch muss dann auf jedem Schiff unter anderem eine Person an Bord eine Ausbildung gemäß der Maritimen Medizin VO (kleiner Lehrgang, 1 Wochenende) absolviert haben. Die GSHW versucht zurzeit, derartige Lehrgänge für alle Betreiber zu organisieren.

Wir meinen, wir haben aus einem schlechten Entwurf noch das Beste herausgeholt, so dass wir auf der Grundlage unserer Sachkunde und Uneigennützigkeit die Traditionsschiffsszene unbesorgt in die Zukunft begleiten können.

Wie geht es weiter:
- Es ist vereinbart, dass regelmäßig Arbeitsgruppensitzungen mit dem BMVI stattfinden werden, die die Umsetzung der VO begleiten sollen. Partikularinteressen sollten nicht Bestandteil der Arbeitsgespräche sein.
- Es wird ein Ombudsmann installiert, an den sich Betreiber wenden können, wenn es Probleme mit der Zeugniserteilung gibt. Dieser wird nicht bei der BG Verkehr, sondern beim Wasser- und Schifffahrtsamt angedockt.
- Eine Förderrichtlinie wird derzeit gemeinsam mit dem BMVI erstellt. Wir werden uns dafür einsetzen, dass die sachliche Beurteilung der Anträge von einer gemeinsamen Kommission der drei großen Verbände (AGDM, GSTU und GSHW) durchgeführt wird.

Die GSHW wird diesen Prozess weiter begleiten. Wir stehen dafür, dass die Interessen aller Betreiber so weit wie möglich Berücksichtigung finden. Es gibt noch viel zu tun. Packen wir es an.

Der GSHW-Vorstand
Jan-Matthias Westermann, Nikolaus Kern,
Thomas Hoppe, Gerhard Bialek

Minister Dobrindt spricht mit Crewmitgliedern von Traditionsschiffen
Foto: H. Böhm

Vorstellung der Verhandlungsergebnisse, v.l.n.r.: Nikolaus Kern, Jürgen Albers, Gerhard Bialek, Jan-Matthias Westermann, Thomas Hoppe ***Foto: H. Böhm***

Unterzeichnung der Verordnung und Ernennung der Ombudsleute. Kommissarischer Bundesverkehrsminister Christian Schmidt mit Vertretern der Abteilung Schifffahrt, der BG-Verkehr sowie der AGDM, GSHW, Stiftung Hamburg Maritim und des Museumshafens Oevelgönne ***Quelle: BMVI***

SiRi – Quo vadis?

Es fehlt an Augenmaß

In der Traditionsschiffsszene gibt es seit Monaten kaum ein anderes Thema als die bald in Kraft tretende „Verordnung zur Änderung der schiffssicherheitsrechtlichen Vorschriften über Bau und Ausrüstung von Traditionsschiffen und anderen Schiffen, die nicht internationalen Sicherheitsregeln unterliegen“.
Was hier im typischen Behördendeutsch daherkommt, entpuppt sich beim genaueren Betrachten als umfassende Bündelung behördlicher Regelungswut. Zumindest ist genau das der Schluss, den viele Betreiber und die Dachverbände aus dem monatelangen Prozess der Neuauflage ziehen. Aber ist dieser Eindruck wirklich zutreffend? Was bedeuten die Regelungen der „SiRi“ tatsächlich für die Szene der Traditionsschifffahrt ?

Quo vadis Traditionsschifffahrt *Foto: Staugaard*

Kompakt zusammengefasst kann man sagen, dass die Verordnung einige Begriffe erstmals definiert, diverse technische und bauliche Veränderungen an den Schiffen vorschreibt sowie Anforderungen an die Schiffsbesatzungen neu regelt. Die Vielzahl der Regelungen hier darzustellen, würde zu weit führen, aber bei Interesse kann die in Kraft getretene VO im Bundesgesetzblatt Nr. 8/2018 unter dem Link https://www.bgbl.de nachgelesen werden..

Gemeinsamer Nenner aller an dem Prozess Beteiligten ist, dass die Sicherheit auf See - genauer gesagt die Sicherheit der an Bord befindlichen Menschen - für den Gesetzgeber, die Behörden, vor allem aber für die Schiffsbetreiber selbst höchste Priorität hat. Bereits im nächsten Schritt jedoch, bei dem es darum geht, wie sich welche Maßnahmen aus dem erklärten Ziel einer umfassenden Sicherheit ableiten lassen, schwindet die Einigkeit schnell.

Erhöht es die Sicherheit, die Stärke der Ankerkette zu erhöhen? Dem Grunde nach natürlich, aber auch dann noch, wenn durch das erhöhte Gewicht die Stabilität des Schiffes beeinträchtigt wird ? Dann - so könnte man meinen - müsste Jedem schnell klar sein, dass die verordnete Maßnahme zu Ende gedacht der Zielerreichung nicht dient.

Erhöht es die Sicherheit, ein Schiff, das ausschließlich in der Schlei unterwegs ist, genauso auszustatten wie eines, dass zweimal jährlich den Atlantik überquert ? Dem Grunde nach natürlich, aber auch dann noch, wenn niemand mehr in der Lage ist, den Mehraufwand einer solchen Ausrüstung zu schultern und das Schiff stillgelegt wird ? „Auf See“ ist die Sicherheit des Schiffes dann nicht gesteigert, denn es wird nicht mehr zur See fahren.

Die Beispiele - die sich noch lange fortsetzen ließen - zeigen das eigentliche Problem der Verordnung: Es fehlt an Augenmaß.
Gemeint ist kein Augenmaß, das sich auf Allgemeinplätze zurückzieht und nur einen losen Rahmen definiert, sondern ein Augenmaß, das das „große Ganze“ im Blick behält und eine vernünftig - kritische Abwägung vornimmt. Ein Augenmaß, das eine ausgleichende Haltung erkennen lässt und nicht einseitig formaljuristisch und verwaltungstypisch potemkinsche Dörfer aufbaut, die am Ende Betreiber und ausführende Behörden unversöhnlich aufeinandertreffen lassen.

Zur Wahrheit gehört aber auch, dass dem Bundesverkehrsministerium eine Szene gegenübersteht, die an Vielfalt und Individualität nicht nur bei den Schiffen, sondern gerade auch bei den Menschen dahinter (und darauf) kaum zu überbieten ist.
So bestand und besteht immer auch die Schwierigkeit darin - selbst bei einer der Verwaltung unterstellten redlichen Absicht - ein Format zu etablieren, um mit den Adressaten der Verordnung dergestalt ins Gespräch zu kommen, dass diese ihr Fach- und Praxiswissen einbringen können und damit im besten Fall das mangelnde Augenmaß doch noch Eingang findet in den Verordnungstext.

Diesbezüglich ist Einiges erreicht worden und den Verhandlern gebührt Dank für ihren Einsatz. Künftig wird es darum gehen - und hier liegt gleichermaßen großes Potenzial und eine große Gefahr - Gespräche auf der Basis von Sachverstand, persönlichem Vertrauen und dabei ohne Eitelkeit in eigener Sache zu führen. Denn nur, wenn nicht Einzelinteressen im Vordergrund stehen, sondern unsere Vertreter*innen mit Augenmaß und Haltung agieren, kann für uns als Szene an Land gelten, was wir tagtäglich den Menschen an Bord vermitteln: In der Gemeinschaft sind wir stark.

Michael Saitner
Vorsitzender der GSTU

Die German Sail Training Union - GSTU
Der gemeinnützige Verein GSTU e.V. wurde im Mai 2015 in der Hansestadt Rostock gegründet. Zu den Initiatoren zählen die Eignervereine der größten unter deutscher Flagge operierenden Sail Training Schiffe und Fördervereine für traditionelle Schifffahrt. Die insgesamt 9 Gründungsmitglieder vereinen fast 10.000 Einzelmitglieder. Zum ersten Vorsitzenden des GSTU e.V. wurde der Kieler Jurist Michael Saitner gewählt. Dem Vorstand gehören daneben Ulrich Komorowski als stellvertretender Vorsitzender und Niko Kern als Schatzmeister an.

Was wollen wir?
Unser Ziel ist es, den Erhalt und Fortbestand traditioneller Schifffahrt zu gewährleisten und Sail Training als wesentliche Betriebsform von Traditionsschiffen zu fördern. Wir verstehen uns als Dachorganisation und wollen gemeinsam Kräfte bündeln, um dieses Ziel zu erreichen und Aktivitäten und Projekte unserer Mitglieder zu fördern sowie gezielt Fördermittel einzuwerben. Dabei sollen der Betrieb traditioneller Schiffe, die Vermittlung maritimer Fähigkeiten und Fertigkeiten, sozialer Kompetenzen und die Völkerverständigung an Bord der Schiffe im Vordergrund stehen.

Was unsere Leserschaft bewegte!

Die Leserbriefe

So weitermachen?

Eine Replik auf den Epilog Joachim Staugaards Beitrag *„Wenn die Schiffe Trauer tragen“*.

Nicht allein, weil in diesem Beitrag schwarzgemalt wird - „*Die Deutschen Museumshäfen mit aktiv fahrenden Schiffen wird es so auch nicht mehr geben“*, seien hier einige Anmerkungen erlaubt.
Wer den Fortgang der ganzen Angelegenheit verfolgt, kann sich nur wundern. Während die Museumshäfen (ADGM) in ihrer Stellungnahme den zukünftigen Betrieb von Museumsfahrzeugen in Frage stellen, erklären die „Stiftung Hamburg Maritim“ und der „Museumshafen Oevelgönne“ in ihrer Presseerklärung vom Dezember 2017 unter der Überschrift *„Neue Sicherheitsrichtlinie für die Traditionsschiffe hat ihren Schrecken verloren“*:

„Die neue Richtlinie gesteht den Betreibern historischer Schiffe ausdrücklich zu, geforderte Sicherheitsstandards auf unterschiedliche Art und Weise herzustellen, so lange ein ausreichender Schutz der Personen an Bord gewährleistet ist.“ (Unterstreichung im Original)

Es geht einmal darum, dass zu den Ergebnissen einer Verhandlung mit dem Verkehrsministerium erneut ziemlich widersprüchliche Aussagen veröffentlicht werden. Und sollte es sich wirklich so verhalten, wie Joachim Staugaard schreibt, dass nämlich alles *„über die letzten 60 Jahre problemlos selbst geregelt“* wurde, was Traditionsschiffe als *„ein Stück Seefahrtkultur “* betrifft, wieso gibt es dann die Probleme mit der der Sicherheitsrichtlinie überhaupt?
Es sei daran erinnert, dass die GSHW noch ehe die bisherige Traditionsrichtlinie auslief, warum auch immer, sich nicht mehr in der Lage sah, das abgestimmte und erprobte Verfahren zu gewährleisten, nämlich Anträge auf Zulassung als Traditionsschiff zu begutachten und der damaligen SeeBG vorzuschlagen. Mit dem Ergebnis, dass die Herren der BG sich selbst ermächtigt haben, zu entscheiden, was denn im Einzelfall als Traditionsschiff zu sehen ist und zugelassen wird.
Dass diese Praxis nun weiter geführt werden soll, ist jetzt das eigentliche Problem, oder besser gesagt der Skandal. Denn die BG ist weder befugt noch in der Lage zu beurteilen, welchen kulturellen oder historischen Wert ein Wasserfahrzeug oder welchen pädagogischen Nutzen ein Betreiberkonzept eines Traditionsschiffes hat. Darauf weist der frühere GSHW -Vorsitzen-

de Michael vom Baur mit Recht in einem Schreiben an den Staatssekretär Enak Ferlemann hin: *„Der neue Entwurf gibt der BG Verkehr (ex SeeBG) die volle Hoheit über das Verfahren, alle Nachweise sind wesentlich bürokratischer und abhängig von der BG geworden, ohne dass dafür zwingende Gründe erkennbar sind."*
Schließlich führten die Auseinandersetzungen unter den Beteiligten auf Seiten der Traditionsschifffahrt dazu, dass dem Ministerium zur Beratung der neuen Traditionsrichtlinie unterschiedliche Papiere vorgelegt wurden und folglich bei den Verhandlungen außer der GSHW die „Stiftung Hamburg Maritim" zusammen mit dem „Museumshafen Oevelgönne" teilnahmen. Damit war die Verhandlungsposition der Traditionsschifffahrt entscheidend geschwächt. Dass es nicht möglich war, mit einer Stimme zu sprechen, ist auch deshalb fatal, weil die BG Verkehr (in Nachfolge der See-BG) natürlich auch die Interessen der Fahrgastschifffahrt vertritt, welche in den Führungsgremien dieser Körperschaft entsprechend Sitz und Stimme hat und in der Traditionsschifffahrt schon immer einen unliebsamen Konkurrenten gesehen hat. Auf die Idee, dass es vielleicht von Nutzen sein könnte, dass Vertreter der Traditionsschifffahrt einen Weg finden, ebenfalls ein Mandat im Vorstand der BG Verkehr anzustreben oder wenigstens zu überlegen, wie man das anstellen könnte, um dort seinen Einfluss geltend zu machen, ist scheinbar niemand gekommen!
Wenn es tatsächlich so wäre (wie Joachim Staugaard schreibt), dass in all den Jahren sich alles quasi „von selbst" geregelt habe, wozu dann das langjährige Engagement der GSHW? Und wozu wurde vor 15 Jahren die Barcelona Charta beschlossen?
Vielleicht hilft auch ein Blick zurück, um zu verstehen, wie es angefangen hat mit den Traditionsschiffen. Dazu bemerkte z. B. Nils Bach 1992: *„Menschen, die ein altes Fahrzeug erwerben und zu erhalten versuchen, laufen in ein Gestrüpp von Schwierigkeiten …"* und es folgten in seinem Buch DAGMAR AEEN folgende Sätze: *„Viele scheinbar recht normale Kleinbürger flohen aus der sanft lähmenden Umarmung des Komforts und von den trivialen Ritualen der kommerzialisierten Freizeitgestaltung auf die alten Kähne. Viele von ihnen versuchten in der Arbeit mit einem Veteranenfahrzeug mehr oder weniger bewusst, eine Kulturaufgabe zu lösen, mit welcher die Seefahrtsmuseen aufgrund der kärglichen Mittel leider sehr lückenhaft fertig wurden. Legt man der Beurteilung dieser privaten Erhaltungsbemühungen einen strengen 'musealen' Maßstab an, so sind diese wohlgemeinten Versuche alle fehlgeschlagen, daneben gegangen. Die Restaurierungsarbeit stellt Anforderungen hinsichtlich des handwerklichen Könnens und des historischen Wissens, die ein noch so begeisterter Amateur nicht erfüllen kann."* Bach äußert sich dann noch dahingehend, dass die Rückführung in den sog. Originalzustand eine Unmöglichkeit sei und selbst die strengsten Museumsarbeiten dieser Art nicht ins Schwarze treffen…

Vielleicht auch aus dieser Erkenntnis heraus haben diejenigen, die mit dem Erhalt historischer Wasserfahrzeuge in England, den Niederlanden, Frankreich und einigen skandinavischen Ländern befasst sind, schon vor längerer Zeit die Konsequenz gezogen und sich in nationalen Organisationen zusammengeschlossen. Dies aber nicht in erster Linie, um mit den Zulassungsbehörden klar zu kommen, sondern um den Anforderungen der Barcelona Charta gerecht zu werden und um an die für ihre Arbeit notwendigen finanziellen Mittel heranzukommen, welche in den meisten Ländern über kulturelle Fonds zur Verfügung gestellt werden. Voraussetzung ist allerdings überall, dass Erhalt und Pflege der Fahrzeuge nach festgelegten Kriterien erfolgen und die Fahrzeuge für die Öffentlichkeit zugänglich sind.

Unabhängig von Inhalt und Handhabung der Traditionsrichtlinie werden bei uns die Eigner und Museumshäfen nicht umhin können, zukünftig gegebenenfalls unabhängige Fachleute bei der Klärung historischer Bedeutungsfragen hinzuzuziehen. Daher ist der Vorschlag, sich auf ein beratendes Gremium bei der GSHW zu verständigen, begrüßenswert. Grundsätzlich muss seitens der Museumshäfen und der GSHW gefordert werden, dass die Museen, vor allem das Deutsche Schifffahrtsmuseum, die Arbeit mit den Traditionsschiffen unterstützen und im Rahmen ihrer Möglichkeiten, insbesondere bei Fragen zur sog. Historizität, fachliche Hilfestellung leisten.
Wenn immer wieder die Forderung nach der Pflege der Seefahrtskultur und in diesem Kontext der Erhalt der Traditionsflotte erhoben wird, stellt sich irgendwann auch die Frage eines Registers der erhaltenswerten Fahrzeuge. Der von der GSHW unterbreitete Vorschlag dazu liegt auf dem Tisch und die Beteiligten sollten sich bald Klarheit darüber verschaffen, welches Engagement und welche Arbeit damit verbunden sind. Die meisten scheinen sich jedoch gar nicht bewusst darüber zu sein, dass in ein solches Register nur Fahrzeuge aufgenommen werden können, denen für die maritime Geschichte der Schifffahrt an unseren Küsten eine historische Bedeutung zugestanden werden kann. Umgekehrt würden Fahrzeuge, welche eine entsprechende Bedeutung nicht haben, auch nicht zu berücksichtigen sein. Dies beträfe dann alle Fahrzeuge, die niemals in einem deutschen Register registriert oder in deutschem Besitz waren, die nicht regelmäßig deutsche Häfen angelaufen haben oder die als Typ an unseren Küsten nicht vertreten waren oder keine Bedeutung gehabt hätten. Dazu zählen z.B. die dänischen sog. Haikutter oder andere europäische Fahrzeuge, die in keinerlei Beziehung zu unserer Seefahrtgeschichte gestanden haben. Für diese würde dann der für „2012 anerkannte Traditionsschiffe" geltende Bestandsschutz greifen. Und sofern solche Fahrzeuge in Listen anderer Länder registriert sind, können diese analog der dort geltenden Regeln bzw. nach der EMH Charta behandelt und als Traditionsfahrzeuge betrachtet werden.

Hermann Ostermann

> Was unter der Bedeutung zu verstehen ist, ist in der EMH Charta und in der Burra Charta niedergelegt, dem allgemein anerkannten und aktuellen Papier zum Schutz von Kulturobjekten.

> … Das Museum ist ein Ort, wo das Unbekannte eine Berufung hat, vertraut zu werden ("The Museum is a place, where the unknown has a calling to become familiar.") *The Guggenheim Collection Juli 2006 bis Januar 2007 in Bonn*

Lulu und die Müllfischer

Wie zwei Männer ein altes Mädchen retteten

„Guck, der hat sogar Mahagoniplanken", sagte der Mann im Museumshafen von Kappeln begeistert, „und alles dabei: Masten, Ruder, Schwert und Segel und einen Anker gebe ich Dir auch noch mit".

Eigentlich war ich im Mai 2015 auf der Suche nach einem Liegeplatz für einen Katamaran, den ich gerade in Arnis zusammenbaute. Aber dieses kleine Segelboot hatte was: die harmonischen Rumpflinien des Doppelenders, einen klassischen Decksprung und die Offenheit einer Jolle. Nur: Was sollte ich damit? Und: Warum klebten zwischen Steven und Planken eigentlich zentimeterdicke Gummifugen? „Ab und zu musst Du ihn auspützen, aber das ist ja bei offenen Booten normal", meinte er etwas lapidar. Ich war unschlüssig. Rat kam ein paar Tage später von Freund Hermann Giebel, einem ausgewiesenen Holzfachmann aus dem Harz. Bäuchlings - halb auf dem Steg, halb auf dem Bug - lag er und popelte mit seinem Taschenmesser am Steven rum. „Also: Unter der Farbe ist nicht mehr viel Holz, das wird eine Menge Arbeit, aber möglich ist alles. " Hermann klang nicht abgeneigt und der Verkäufer wollte fertig werden: „Sag mir einfach einen Preis" Etwas perplex meinte ich „300 Euro" ?, er packte meine Hand und das Boot. gehörte uns. Zurück auf der (eigentlichen) Baustelle in Arnis war ich unschlüssig, ob wir jetzt 300 Euro für einen Blumenkübel oder eine Rarität ausgegeben hatten.

Mein Verhältnis zu dem Boot verschlechterte sich am nächsten Tag, als ich es meinen Kindern zeigte. Die sind auf dem Sprung ins Opti-Alter und wären sicherlich begeistert, dachte ich. Waren sie aber nicht, stattdessen eher fragend: „Ist das Boot gerade untergegangen"? Tatsächlich trieb es an der Oberfläche und ihre Beobachtung, dass das Wasser im Boot so hoch stand wie außen, war zweifelsfrei korrekt. Also doch eher Blumenbeet. Ich klemmte ein paar Fender unter die Sitzbänke, die es so weit aus dem Wasser hoben, dass ich es leer pützen konnte, bekam in den folgenden Wochen aber Ärger mit der Hafenmeisterin, weil das Boot alle drei Tage volllief. Schließlich nahmen wir es in Schlepp und zogen es für den Winter auf einen Strand hinter Arnis.

Im nächsten Frühling wanderte ich wieder hin, sah das Boot, rief Hermann an und sagte: „Der Vordersteven ist über Winter ABGEFALLEN". Wo der Bug gewesen war, klaffte ein langer Spalt. War das überhaupt noch zu retten? „Lass mal, ich hab mir das schon gedacht, bringe eine aufgetrennte Eiche aus´m Harz mit". Uwe Hansen, Bauer mit Trecker und Herz, half uns dann, die klapprigen Reste auf dem Landweg zu retten und Stefan Ernst-Schneider, der eine Werft in Grödersby hat, stellte uns seine Bootshalle zur Verfügung. Als er sah, was wir im Gepäck hatten, zog er nur die Augenbrauen hoch und meinte: „Na, denn mal viel Erfolg".

Wir richteten die Werkstatt ein und begannen, Humus von Holz zu trennen. Die 10cm dicken Eichensteven waren komplett weggefault. Teils hielt nur noch die Farbe zusammen, was mal Holz gewesen und jetzt nasser Torf war. Die nur 2cm starken

Mahagoniplanken dagegen sahen aus wie frisch gesägt, sogar an den mit Gummi überzogenen Stößen. So viel zum Unterschied zwischen heimischen und tropischen Harthölzern. Am Ende die Bestandsaufnahme: Der dicke Kiefernboden, Spanten und Planken konnten bleiben; Steven, Dollbord, Ruder und Sitzbänke mussten neu.

Ich fing also an – und hörte die nächsten sechs Wochen nicht mehr auf – Farbschichten und Dichtungsmassen der letzten Jahrzehnte abzukratzen

und rauszupulen. Diese Arbeit, die so leicht beginnt, wenn du mit bloßen Händen Farbe wie Papier abziehen kannst und die so mühsam wird, wenn du mit einem Stichsägeblatt Silikonkrümel aus den Fugen friemelst. Beim Teer versagte dann auch die Technik: Die 40er Schleifscheibe rotierte wie Schlittschuhe auf Eis – Kratzspuren ohne Abtrag - und mit Heißluft war auch nichts zu machen. Entnervt zog ich die verschwitzte Maske vom Gesicht und beobachtete Hermann, wie er die beiden „Rückgrate" des Bootes rekonstruierte. Innerhalb von Tagen sägte, stemmte und hobelte er aus mannsschweren Eichenbohlen die Steven. Das ist dann Handwerkskunst, oder wie Hermann meint:
„Irgendwann kannst Du nicht mehr messen und Schablonen schneiden, da musst du nach Gefühl gehen".

Zwei, drei Mal nachbessern, dick mit Sikkaflex einschmieren, mit Spanngurten einpassen und dann synchron von beiden Seiten die Planken wieder dranschrauben – fertig.
Nach der Übung waren die Dollborde, die ja den Decksprung aufnehmen, kein Problem mehr und die Sitzbänke schließlich ein Kinderspiel. Während Hermann das Ruder baute, konnte ich anfangen zu pinseln.

Wenn du gerade erst die Segnungen der Chemischen Industrie der letzten sechzig Jahre abgekratzt hast, bildet sich ein gewisser Widerwille, das Holz gleich wieder einzupacken. Deswegen entschieden wir uns für ein Experiment: Was, wenn wir statt chemischem Gift, natürliches Gift verwenden und das Boot komplett mit Holzteer und Leinöl tränken? So wie früher? Was wesentlich billiger wäre und nur putzen und pönen bedeuten würde, statt schleifen, grundieren, abkleben, pinseln. Keine Maschinen, keine Lösemittel, keine Staubmaske. Zu sehen, wie das trockene Holz das per Heißluftfön erwärmte Öl aufsog, dabei dunkler wurde und seine Maserung zeigte, wie der nasse Film immer wieder verschwand, bis wir die letzten Pfützen mit Lappen verrieben, machte ein gutes Gefühl. Hermann kommentierte sinnig: „Wo Öl ist, kann kein Wasser sein".

Der Moment, als die Werkstatt aufgeräumt war und wir Bodenbretter, Masten, Segel und das Ruder anbauten, war toll, und die Krönung ein geschnitztes Namensschild mit goldenen Buchstaben „Lulu, Arnis" – denn so heißt sie und da kommt sie her.

Eigentlich ist es schade, ein so schönes Boot „Kahn" zu nennen, klingt so nach Holzkiste, aber der platte Boden unterscheidet es nun mal vom zweifellos anspruchsvolleren S-Spant. Doch steckt dahinter ein entscheidender Nutzen: Über Jahrhunderte waren Kähne die Arbeitsboote der Schlei. Nicht nur für Fischerei und Seegrasernte, auch als Fähre zum anderen Ufer oder zum Markt in die Stadt wurden sie eingesetzt. Häfen oder Steganlagen gab es kaum, man fuhr

an den Strand und dafür ist ein Kahn am besten geeignet, weil man trockenen Fußes übersteigen kann. Selbst beladen nimmt der Tiefgang kaum zu – den gleichen Effekt nutzen Landungsboote oder holländische Plattbodenschiffe.

Schleikähne wurden auf den Werften von Maasholm bis Schleswig in Serie gebaut. Es gab Boote mit drei, fünf, sieben oder sogar neun Spantenpaaren, Lulu hat derer fünf und ist sieben Meter lang. Die größten Kähne trugen drei Masten, mehrere Tonnen Ladung und sollen bis 13 Meter lang gewesen sein. Die gleiche Konstruktion in vier verschiedenen Größen? Das klingt nach dem Baukastensystem für das sich die Autoindustrie gerade abfeiert. Der Effekt war der gleiche: Einen durchschnittlichen Schleikahn bauten zwei Männer in einer Woche zusammen. Die Boote waren erschwinglich, so dass jeder eines hatte, egal, ob Fischer, Bauer oder Pastor. Bis zum Zweiten Weltkrieg waren Schleikähne modern, war das Leben so langsam und genügsam, dass Segel und Ruder als Antrieb ausreichten.

Seegrasernte auf der Schlei, undatiert ***Foto: Landesarchiv Schleswig***

Doch Bootsmotoren wurden immer kleiner und leichter und offenbarten einen Nachteil aller Doppelender: Sie sind vergleichsweise eng. Als Beispiel: Folkeboote sind nur 60cm länger als Lulu, mit ihrem breiten Spiegelheck aber geradezu Raumwunder. Natürlich wurden auch Schleikähne motorisiert, zu groß war die Verlockung ohne Wind oder schweißtreibendes Rudern voran zu kommen. Fischer konnten entferntere Gründe erreichen und überhaupt: Das ganze Geraffel mit Masten, Segeln und Schoten blieb an Land. Doch engten die Motoren das achtere Drittel stark ein. Zusammen mit der Bünn, der wassergefluteten Fischkiste in der Bootsmitte, war der Platz ziemlich verbaut - und die Tage der Schleikähne damit gezählt.

Noch bis in die 70er Jahre wurden Schleikähne von Nebenerwerbsfischern genutzt, doch dünnte der Bestand immer weiter aus, denn als Arbeitsboote waren sie eh nicht für die Ewigkeit gebaut. Die meisten Boote sind sicherlich einfach verrottet; einige wurden in GFK verpackt und den letzten war ein Ende als Blumenbeet auf Dorfplätzen vergönnt. Dass Lulu überlebte, hat sie ihren Mahagoniplanken zu verdanken. Aber wer baut ein Arbeitsboot aus Tropenholz und wofür? Denn ein Edelholzkahn ist ungefähr so häufig wie ein vollverzinkter Käfer. Der Verkäufer hatte gehört, es sei ein alter Bootsbauer gewesen, der in diesem letzten Meisterstück seine Holzvorräte verarbeitete. So ist sie wohl von vornherein als Sonntagsboot gebaut worden, hat nie fischen müssen und ihr Leben blauweißschwarz gemalt an einem Steg in Arnis gelegen.

Am anderen Ende der Schlei segeln ein paar gut gepflegte Kähne heute noch Regatten, weil vorausschauende Fischer 1950 den Holmer Segelverein Schleswig (www.hsvs.de) gründeten, um das Interesse an segelnden Berufsfahrzeugen zu fördern. Ansonsten sind Schleikähne aber weitgehend verschwunden. Sie sind aus der Zeit gefallen, weil man heute vom Steg an Bord geht, was den minimalen Tiefgang überflüssig macht und weil breitere Konstruktionen – vor allem mit Spiegelheck - mehr Platz bieten.

Das ist nicht nur aus nostalgischen Gründen schade. Denn schon die Jungfernfahrt von Lulu im Hafen von Arnis offenbart, wie viel Menschenwitz über Generationen in die Konstruktion geflossen ist. Erstmal unter Rudern. Ich habe da eigentlich nicht viel Lust drauf, zu bescheuert sind die

Erinnerungen an „Paddeln im Gummiboot“: Du sitzt irgendwie verkehrt, die Alupaddel sind kurz und flötig, kaum ziehst du einmal durch, drücken die Gummiwülste ein und alles, was dann noch an Elan über ist, verwirbelt am Heck. Nach zehn Schlägen bist du erschöpft, weil du kaum vorangekommen bist und demoralisiert, weil du dabei auch noch albern ausgesehen hast. Und jetzt Lulu: Die gusseisernen Dollen fallen passgenau in ihre Hülsen; die langen, mit Leder ummantelten Holzriemen liegen ausbalanciert in den Gabeln; du stemmst die Füße gegen die Spanten, ziehst lang durch und schon gleitet das Boot durch den Hafen. Noch zwei, drei Schläge und du guckst erstaunt, wie schnell die Heckpfähle der Boxen an dir vorbeiziehen und vor allem, dass das Boot gar nicht mehr anhält. Keine große Bugwelle und am Heck trifft das vom Rumpf getrennte Wasser ohne Verwirbelungen wieder zusammen. Auch bei kleiner Welle oder Gegenwind: Die Masse von geschätzt 300 kg, aber vor allem die schmale, kanuartige Wasserlinie machen es möglich, dieses Boot mit wenig Kraft in Fahrt zu halten. Und wenn du dich richtig reinhängst, kommst du auch richtig voran, was bedeutet, dass der Fischer, der vor hundert Jahren in einer Flaute hing, rechtzeitig zum Abendbrot nach Hause kam. Genau wie so ein Fischer fühlst du dich nach einem Nachmittag mit Lulu und darin liegt der Zauber Jahrhunderte alter Konstruktionen: Ihre Eigenschaften wurden im Lauf der Zeit derart verfeinert, dass sich der Charakter zu einem Wesen verdichtet hat. Lulu macht dir in wenigen Momenten klar, dass du gut vorankommst, wenn du ruhig durchziehst, dass es aber überhaupt keinen Sinn macht, sich zu verausgaben. Und könnte sie reden, würde sie sagen: „Merk dir das für dein Leben“!

Lulu aus Arnis 2016 ***Fotos: Phillip Reis***

Bei so viel Weisheit war klar, dass Lulu für ihr neues Leben noch mal getauft werden musste. Zusammen mit den Arnisser Jugendlichen wurde daraus ein kleines Spektakel: „Schiffstaufe mit Untergang“. So was hat es in der Weltgeschichte zwar schon ein paar Mal gegeben, aber noch nie auf Ansage. Ich wollte den Anlass nutzen, um das Projekt „Die Müllfischer der Schlei“ offiziell zu starten (siehe Kasten), klebte Plakate und dann

ging es an einem sonnigen Sonntagmittag los. Direkt vorm Kaffeewagen an der Fähre, da, wo die Ausflügler auf Paletten sitzen und Espresso trinken, wurde Lulu angebunden, und man hätte fühlen können, dass sie zitterte wie ein Pony beim Abdecker. Die Taufe ging schnell, es folgte der inoffizielle Weltrekord" in der Disziplin „wie viele Leute passen in einen Schleikahn", nämlich 35, und dann bekamen Piratenpaule und seine Männer die Freigabe, Lulu zu versenken.

Zu acht in Neoprenanzügen schaukelten sie das Boot auf, und es war beeindruckend zu sehen, wie viel Schwung sie brauchten, bis sich der erste Schwall Wasser ins Boot ergoss, dann der zweite, wie es schließlich vollief, abtauchte, sich drehte und wie tot an der Oberfläche trieb. Wohl 150 Leute guckten zu, die Schwimmwestenkinder in der ersten Reihe mit offenen Mündern. Dazu 150 Euro Spenden und einige Arnisser, die später bedauerten, es verpasst zu haben.

Frisch getauft sollte Lulu jetzt endlich segeln. Die Chance ergab sich bei der nächsten Mittwochabendregatta, erstmal bekam ich aber einen Anruf: „Du, ich glaube, Du musst mal zu deinem Boot, das schwimmt so tief", sagte der aufmerksame Mann. Ich konnte es nicht glauben: Gut vertäut und aufrecht schwamm sie am Steg, allerdings wie so oft im letzten Jahr mit null Freibord. Wie konnte das denn sein, über Nacht und ohne Regen, wo wir vier Tuben Sikka in die Fugen gedrückt hatten? Lösung: Wir hatten das gesamte Boot überholt – bis auf den Schwertkasten, der sollte nächstes Jahr drankommen. Und der war im Wasser nicht zusammen- sondern auseinandergequollen. Boot leerschöpfen, acht Spaxschrauben reinprügeln – immer wieder schön, dass einfache Boote einfache Probleme bereiten.

Als ich am Morgen der Regatta die Masten wie bei einem Opti in ihre Banklöcher steckte, huschten erste Böen durch den Hafen, zum Start blies es frisch aus West. Die Startlinie vor dem Restaurant „Schleiperle" lag zwar geschützt in Lee, dort war es dann aber böig und vor allem gerappelt voll: Knarr Boote, die so viel eleganter sind als der Name klingt, naturlackierte Jollenkreuzer, Drachen und Folkeboote, ein paar durch die Gegend flitzende Laser und plötzlich auch Lulu, obwohl ich mich eigent-

lich aus dem Getümmel hatte raushalten wollen. Irgendwie kriege ich den Start nicht klar und treibe beigedreht zu früh über die Linie. Wie peinlich, gleich beim ersten Mal und dann noch unter den Augen von Seglern wie Weltmeister Niels Springer. Nur weg von der Linie, bevor gleich der Schuss fällt. Ich verdrück mich wie ein lahmer Gaul als es knallt und das Feld losrennt wie auf der Trabrennbahn. Nun schnell den Strafkringel um die Tonne und hinterher. Eigentlich sollte ich umdrehen, bin heillos überfordert. Den Schoten fehlen die Klampen, die Pinne hat keinen Ausleger und als Lulu in der ersten Böe wegkränkt, schreibe ich gedanklich „Ausreitgurte" in meine Liste. Die alten Segel, die an der Kreuz ein Profil wie gestopfte Kissen annehmen, verdriften uns nach Lee, und die Luvtonne muss irgendwo

da sein, wo die ersten Boote gerade ihre Spinnaker ziehen. Irgendwas knackst vorn im Boot und ich denke, „das wird nichts, gib auf". Erleichterung. Aber nicht nach Haus, weil, kaum dass ich abfalle, Lulu losrennt wie ein Pony nach einer Woche Stall. Die Sonne kommt raus, ich kriege die Füße in Lee verklemmt, kann ausreiten und sehe das Boot von außen: Über die Wellen segelt es weich wie ein Langkieler, mangels Blei aber leicht wie eine Jolle und ab und zu klatscht – völlig ungewohnt – eine Welle gegen den Plattboden. Interessante Mischung und jetzt gerade ein Genuss. Ein paar Mal segele ich halbwinds auf und ab, dann fädele ich mich wieder ein in die Armada, die auf dem letzten Spigang gen Ziel jagt. Lulu jetzt Schmetterling, eingeklinkt zwischen zwei Wellen, die mächtig schieben, neben einem 25er Jollenkreuzer, der immer so fast ins Gleiten kommt. Also wenn der acht bis neun Knoten draufhat, laufen wir sechs. Und eigentlich macht Segeln immer erst an der Grenze Spaß.

Nach Zieldurchgang bin ich zum Schiedsgericht, um mich zu disqualifizieren, abends aber, bei der Preisverleihung, meinte ein Segler: „Mensch Wahnsinn, wie Du da mit den Großen durch´ s Ziel gerauscht bist, hätte nie gedacht, dass ein Kahn so gut läuft". Eigentlich hätte ich ihn gern in dem Glauben gelassen, aber dazu müsste man Lulu wohl Kufen unterschnallen und zum Foilen bringen. Immerhin bekam sie den „Tapferkeitspreis für Schleikähne" verliehen.

Insgesamt lassen sich die Segeleigenschaften so zusammenfassen: Alles außer kreuzen. Zwar hat das Schwert

eine ordentliche Fläche, auch hilft laut Expertenmeinungen das bei Schräglage V-förmige Unterwasserschiff gegen Abdrift, spätestens aber, wenn eine kleine, fiese Welle gegen

Lulu - Daten

Länge, Breite, Tiefgang:
7m x 1,60 m x 0,10 m-0,70 m

Wasserlinie, Länge zu Breite:
5,5 m x 0,90 m, 6:1

Verdrängung:
300 kg, geschätzt

Segelfläche:
ca. 10 qm

Zuladung:
rund 500 kg

Rumpfinhalt:
rund 3.000 Liter

dich steht, guckst du sehnsüchtig den Wendewinkeln der Yachten und der Leichtigkeit der GFK-Jollen hinterher. An der Kreuz zeigt sich krass, was sich im Bootsbau der letzten hundert Jahre getan hat. Mit einem Schrick in den Schoten aber schwinden die Unterschiede und vor dem Wind segelt Lulu mit ausgebreiteten Schwingen wie ein Schwan. Dabei zeigen sich auch die Vorteile des etwas stummelig wirkenden Riggs. Erstens lassen sich die Kräfte der kurzen Masten unverstagt in den Rumpf einleiten. Zweitens können dich die kurzen Hebel in einer Böe nicht so leicht umwerfen. Und drittens kannst du die Segelfläche in Sekunden halbieren, indem du eine Spriet wegnimmst und das Segel an den Mast rollst. Denn einen öffnenden Baum brauchen die Viereckssegel nicht, was – viertens - in jeder Wende eine Wohltat ist.

Zurück am Liegeplatz hatte ich unterschwellig das Gefühl, dem Knacksen während der Regatta auf den Grund gehen zu müssen und guckte, ob sich die vordere Sitzbank unter dem Segeldruck vielleicht verkeilt hatte. Was ich fand, war ein direkt über einer Ledermanschette angebrochener Mast. Hä? Ich hatte schon mehrfach durch die morschen Segel gegriffen und mich gedanklich auf die eine Rrrrtsch - Böe vorbereitet, aber die armdicken Masten? Ein wirklich erstaunliches Schiff. Was war es diesmal? Genau auf der Höhe des Banklochs, wo jemand vor mehreren Jahrzehnten die Manschette mit feinen Stiften angenagelt hatte, waren jetzt die Fasern gerissen. Auf der Suche nach „irgendwie neuer Mast" ging ich durch Arnis und traf Jürgen, der gerade in seinem Garten stand.

Das Gespräch an der Pforte ging ungefähr so:
„Moin Krischan. Na, Mast abgesegelt“?
„Ja, Mist, wo kriege ich nur Ersatz her“?
„Aus einem 10x10cm Balken“.
„Aber dann hobele ich mich ja tot“.
„Wieso, ich hab doch einen Elektrohobel. Und 10x10 habe ich liegen und da vorn stehen zwei Böcke und wenn Du am Ende alles zusamenfegst, ist gut“.
Nach einem Nachmittag in fliegenden Spänen war der neue Mast fertig und lag geölt an Deck.

Meine Kinder (9, 9, 5) versöhnten sich an einem Augustsonntag mit Lulu. Zwei der drei Untergänge hatten sie nicht miterlebt und als ich mich auf˝ s Dollbord stellte und demonstrierte, dass selbst 80 kg Lulu nicht zum Kentern bringen, krabbelten sie an Bord. Zum Start gab es Sonne, Flaute und Kekse – Etappensieg. Auf dem Weg zum anderen Schleiufer gingen wir baden und während sie sich am Strand gackernd mit Tang bewarfen, kam ich zu dem Schluss, dass Schleikähne ideale Familienboote für Binnenreviere sind: genügsam im Umgang, null Tiefgang, angenehm untertakelt und mangels Deck mit riesigem „Cockpit“ ausgestattet. Die Kinder können sich frei bewegen und mit den Händen ins Wasser langen und die Eltern können beim „Optisegeln“ mit dabei sein, statt frierend am Steg zu stehen.
Was spricht eigentlich dagegen, Schleikähne als Bausatz aus Bootssperrholz anzubieten? Die Teileliste ist kürzer als in Überraschungseiern, Beschläge gibt es nicht und als Spieren taugen Rundhölzer. Kann so teuer nicht sein.

Die Müllfischer der Schlei
Lulu´s eigentliche Aufgabe besteht darin, im Verbund mit einem 10m langen Arbeitskatamaran auf der Schlei Seegras zu ernten. Da Müll an den Ufern am besten von See aus gesammelt werden kann – weite Teile sind nicht an das Straßennetz angeschlossen – liegt es auf der Hand, diese Aufgabe mit zu übernehmen. Mit den beiden Booten erreichen wir umweltschonend die kleinsten Winkel der Schlei: Die Boote sind ohne Antifouling, der Kat wird von einem modernen 10-PS Viertaktaußenborder mit Schubuntersetzung angetrieben, der Schleikahn wird gesegelt oder gerudert.

Ziel ist, die Ufer der „unteren“ Schlei zwischen Lindaunis und Schleimünde dauerhaft sauber zu halten. Bisher läuft die Testphase, in der wir stichprobenartig sammeln. Im Laufe der Arbeit wollen wir Hotspots erkennen,

Die Müllfischer ***Fotos: Phillip Reis***

Konto
Die Müllfischer,
IBAN
DE30 2175 0000 0164 8679 62

Es gibt einen kurzen **Film** mit Lulu aus der Drohnenperspektive unter shz.de Schlagworte: „Müllfischer, Schlei“.
Infos
www.strand-manufaktur.de/müllfischer

wo der Wind den treibenden Müll hin bläst oder wo am liebsten gefeiert wird. Dort sollen Müllbehälter aufgestellt werden, die regelmäßig von uns geleert werden. Die gesamte Arbeit wird dokumentiert.

Spenden brauchen wir nicht für Investitionen, weil die Ausrüstung vorhanden ist, sondern für die Arbeitsstunden. Wir wollen Freiwilligen pro Sammelstunde 10,- Euro zahlen, um einen Anreiz zu bieten. Das liegt zum einen daran, dass ehrenamtliche Projekte leicht versickern, sobald die Anfangsenergie verarbeitet ist, zum anderen daran, dass die Müllsammelei ein erstklassiger Sommerjob für Schüler ist. Denn zu sehen, dass die Ufer, wenn wir nicht saubermachen, zu Sondermüll verkommen, ist beste Nachhaltigkeitsbildung. Paul Margies, ein junger Mann aus Arnis, entschied sich daraufhin für ein Umweltmanagement-Studium in Lüneburg.

Wir freuen uns über Spenden und sind auf der Suche nach einem Hauptsponsor. Mit 5.000,- Euro pro Jahr wäre es möglich, die halbe Schlei – zwischen Lindaunis und Mündung – wesentlich von Müll zu befreien. Die Wirkung des Projektes lässt sich pädagogisch, medial, touristisch oder politisch ausweiten und bietet Sponsoren eine sinnvolle Möglichkeit, ihr Engagement für das Gemeinwohl zu dokumentieren.

Ohne Worte ***Foto: Phillip Reis***

Der Müll vor der eigenen Haustür

Im Gegensatz zu blanken pazifischen Stränden sieht man den Müll in den Schilfgürteln der Schlei nicht. Doch ist das Problem bei uns nicht kleiner. Zum einen, weil das Schilf binnen Monaten über den Müll hinweg wächst und ihn in den Boden aufnimmt; zum anderen, weil der Müll, der in die Ostsee gewaschen wird, von Fischen und Seevögeln gefressen werden kann. Kunststoff wurde bereits in den Mägen von Ostseefischen gefunden; im Magen eines der 2016 an der Nordsee angespülten Pottwale fanden Wissenschaftler sogar einen Fender. Wenn unverdauliche Kunststoffteile aufgenommen werden, kann es zu Darmverschluss kommen. Bei Heringen reichen dafür Styroporkugeln, die Folge dürfte wie beim Menschen innere Vergiftung sein. Andererseits haben Seevögel und Fische, die ihre Beute schnappen und unzerkaut herunterschlucken starke Magensäuren. Wenn diese Kunststoff anlösen sollten, würde er verflüssigt in die Blutbahn gelangen und das Tier quasi plastifizieren. Die Meldung „Ostseefisch nur noch bedingt essbar“ wäre nicht zuletzt für den Küstentourismus verheerend.

Auch ohne solche Szenarien bleibt es unsere – eigentlich kommunale – Aufgabe, die Wasserflächen genau so sauber zu halten wie Gehwege oder Parkanlagen. Zusätzlich sollte der Einsatz von Styropor ohne Ummantelung, also als Auftriebskörper für Fischerfähnchen oder für Fischkisten überdacht werden. Was alle tun können: drauf achten, dass bei einer Wende die Buddel Sonnenmilch nicht über Bord geht. Und Raucher sollten ihre Filter nicht mehr ins Wasser schnippen.

Kristian Dittmann

Alle nicht benannten Fotos von K. Dittmann

130 Jahre AF CHAPMAN

Eines der ältesten noch erhaltenen Vollschiffe der Welt

2018 feiert die AF CHAPMAN in Stockholm ihren 130. Geburtstag. Am 2. März 1888 bei der Shipbuilding Company, Whitehaven, England, vom Stapel gelaufen, hatte das eiserne Dreimast-Vollschiff eine wechselhafte Geschichte. Gebaut wurde es für die Reederei Charles E. Martin & Co. in Dublin und ging im Jahr seiner Fertigstellung unter seinem ersten Namen DUNBOYNE auf Jungfernfahrt nach Portland, Oregon. In den Folgejahren als Frachtsegler zwischen England und Australien eingesetzt, wurde es 1908 nach Norwegen verkauft und gelangte anschließend nach Schweden. Hier wurde es 1915 von der Reederei-Aktiengesellschaft Transatlantic in Göteborg übernommen, in G. D. KENNEDY umgetauft und auf Fahrten nach Süd- und Ostafrika, Australien und Nord- und Südamerika eingesetzt. Nach acht Jahren, in denen das Schiff eine Gesamtstrecke von umgerechnet zehn Erdumrundungen zurücklegte, erwarb es 1923 die schwedische Marineverwaltung, die es unter seinem heutigen Namen AF CHAPMAN (Fredrik Henrik af Chapman, berühmter schwedischer Schiffsbauer und Vizeadmiral des 18. Jahrhunderts) als Ausbildungsschiff für Kadetten und Schiffsjungen ins Mittelmeer, nach den USA und Westindien schickte. Seine letzte Reise unternahm das Schiff 1934, im selben Jahr wurde es außer Dienst gestellt. Während des Zweiten Weltkriegs lag es im Stockholmer Hafen und diente der schwedischen Marine als Unterkunft. 1947 schließlich kaufte es die Stadt Stockholm. Um den imposanten Großsegler erhalten und der steigenden Nachfrage junger Reisender nach kostengünstigen Unterkünften nachkommen zu können, wurde es unter Beteiligung der schwedischen Touristenvereinigung STF zur schwimmenden Jugendherberge umgebaut und 1949 unter dem Namen »STF Vandrarhem af Chapman« in Betrieb genommen. Diese Funktion besitzt die AF CHAPMAN noch heute. Wer sie besichtigen möchte, findet sie auf der Westseite der Insel Skeppsholmen im Zentrum von Stockholm. Allerdings ist eine Erlaubnis erforderlich, wenn man das Schiff betreten möchte. Diese kann man bei den freundlichen Mitarbeitern im Haus an der Anlegestelle erfragen, in dem sich außer der Rezeption des »STF Stockholm/af Chapman & Skeppsholmen Vandrarhem« noch ein gemütliches Bistro befindet.

Foto: Dreimast-Vollschiff G. D. Kennedy, State Library Victoria, Allan Green Collection

Blick auf das Achterdeck *Fotos: v. Klewitz 2017*

Heckansicht

Die AF CHAPMAN gehört zu den ältesten noch erhaltenen Vollschiffen der Welt. Wenngleich sie heute nicht mehr segelt, ist sie ein beeindruckendes Zeugnis europäischer Schifffahrtsgeschichte. In diesem Sinne kann man der alten Dame nur »Grattis på födelsedagen!« – alles Gute zum Geburtstag! – wünschen.

Andreas von Klewitz

MARIANN ex BRITANNIA

Geschichte eines Wracks

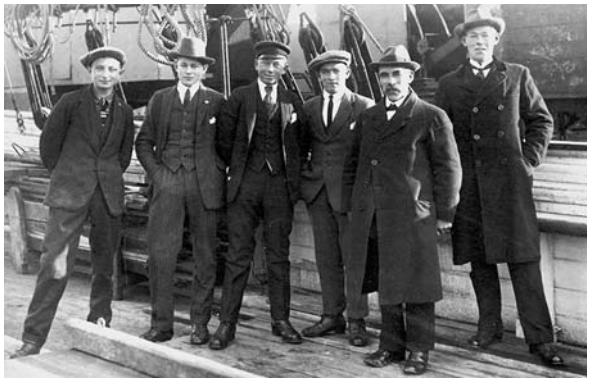
Der englische Marinemaler Reuben Chappell porträtierte ihn, er überstand Stürme und Unglücke, spielte unfreiwillig Schiffe versenken und hatte sogar einmal einen blinden Passagier an Bord - der Dreimast - Bramsegelschoner MARIANN ex BRITANNIA. Heute nur noch eine Karkasse aus Spanten und Planken an der Ostküste Sylts, ist seine Geschichte so gut wie vergessen. Allenfalls im nahegelegenen Munkmarscher Yachthafen erhält man noch spärliche Informationen, wer aber mehr als den bloßen Standort des Wracks erfahren möchte, muss andere Quellen bemühen. Auskunft über das Schiff geben u.a. die Internetseite „Svendborg Historie“ und das Seefahrtmuseum Marstal in Dänemark. Die wohl umfassendste Dokumentation indes veröffentlichte Anfang der 1980er Jahre

Sven Funke

Kapitän Sven Funke. Unter dem Titel „Der Dreimastschoner MARIANN ex BRITANNIA“ hat er, der 1961/62 als Decksjunge auf dem Segler arbeitete, alles Wissenswerte zusammengefasst und mit zahlreichen Fotos dokumentiert. Die nachfolgenden Angaben stammen größtenteils aus seinem Buch. Dass Funke selbst versucht hat, das Schiff zu retten und einer neuen Nutzung zuzuführen, ist ihm ebenso hoch anzurechnen wie seine ausgiebige Recherchearbeit. Ohne sie ließe sich der Werdegang des Dreimasters heute wohl kaum noch rekonstruieren.

BRITANNIA ***Foto: Svendborg Historie (SH)***

Die MARIANN hat eine lange und wechselhafte Geschichte. 1903 unter dem Namen BRITANNIA auf der dänischen Werft Niels Peter Petersen A/S in Gambøt, Thurø, vom Stapel gelaufen, besegelte der Schoner vornehmlich die Nord- und Ostsee, regelmäßig angelaufene Stationen waren u. a. Göteborg, Fowey, Helsingfors, St. Petersburg, Dünkirchen, Newcastle und Halmstad. Als Kapitäne fungierten S. Rasmussen, R. Rasmussen und A. Fisker, Reeder waren Niels Peter Petersen, Asgeir G. Petersen und der Kürschner Emil Petersen in Svendborg. Unglücke hatte man nur wenige zu beklagen. Am 9. Juli 1907 lief der Schoner mit einer Ladung Ölkuchen östlich von Femø auf Grund, konnte jedoch am selben Tag wieder seeklar gemacht werden. Ebenso glimpflich verlief eine am 6. Dezember 1924 erfolgte Grundberührung bei Agersø auf der Reise von Dünkirchen nach Masnedsund. Ungeachtet dessen wurde das Schiff am 15. März 1927 für 17.250 Kronen an den schwedischen Reeder Lars Olof Larsson in Brantevik verkauft. Schiffsführer waren in der Folgezeit Frans Tufvesson, Oskar Alb Anderberg und Ador H. Månsson. Als Eigentümer bzw. Miteigner sind außer Lars Olof Larsson noch Carl Larsson und John Håkannson bekannt. Unter ihnen folgten verschiedene Verbesserungen und Umbauten, etwa der Einbau einer 100 PS starken Hilfsmaschine im Jahr 1932. Der Zweite Weltkrieg schränkte den Aktionsradius des Schiffes erheblich ein. Im Oktober 1939 etwa musste es bei schwerem Wetter ein Minenfeld passieren, 1940 wurde es vom schwedischen Militär requiriert. Im April 1942 erfolgte die Umbenennung in MARIANN, nachdem der Schoner in Stettin von einem wütenden Mob demoliert worden war. Bis 1945 fanden dennoch weitere Fahrten nach Deutschland statt, so nach Wismar und Lübeck, gelegentlich aber auch nach Polen, Finnland, Dänemark und Norwegen. Betreut wurde das Schiff damals vom Nordi-



Besatzung Britannia mit Kptn. Rasmussen ***Foto: SH***

schen Frachtkontor in Lübeck, Transportgut waren u.a. Kohle, Salz und Baumaterial.

MARIANN *Foto: Marstal Seefahrtmuseum, DK*

Nach Kriegsende ging es dann stetig bergab. War die MARIANN anfangs noch im Frachtverkehr unterwegs und hatte u.a. den Lübecker Hafen mit Grubenholz aus Schweden angelaufen, wurde sie 1959 wegen mangelnder Rentabilität von Lars Olof Larsson an die Werft von Sigward Carlsson in Knippla bei Göteborg verkauft. Hier lag sie mit anderen ausgemusterten Seglern bis 1961, bis die Inhaberin eines Sylter Cafés sie für 20 000 DM kaufte und nach Wiedereinsetzung der inzwischen

MARIANN vor Sylt

verkauften Masten nach Sylt schleppen ließ. Es sollte die letzte Reise der MARIANN werden. Unterwegs lief das Schiff voll Wasser, sodass man zur Reparatur Skagen anlaufen musste. Nach sechs Tagen Aufenthalt fuhr man in zwei Tagen und Nächten weiter nach List auf Sylt. Hier verließ die Mannschaft das Schiff, das anschließend nach Munkmarsch geschleppt

MARIANN vor Braderup 1970

wurde. Im Herbst und Winter 1961 / 62 lag der Schoner etwa eine Meile nordöstlich des Munkmarscher Hafens vor Anker und wurde instandgesetzt. Den Liegeplatz verlor er, als im Frühjahr 1962 der Hafen von einem Sylter Segelclub erworben wurde, der den altersschwachen Dreimaster nicht in seinem Bereich haben wollte. Daraufhin wurde die MARIANN vorübergehend auf eine Position südlich des Hafens geschleppt. Im Sommer 1962 erwarb eine Künstlerin aus München das Schiff, um darauf ein Kabarett einzurichten. 1963 folgte die Verholung auf die Nordseite der Mole in der Braderuper Bucht. Obgleich die MARIANN ein beliebtes Fotomotiv für Touristen war und gern für Werbezwecke verwendet wurde, fand sich keine Lösung für das Liegeplatzproblem. 1965, nach weiteren Verkäufen an einen Kapitänleutnant und einen Studenten, wurde das

Brand 1981

Schiff zu seiner letzten Position östlich von Braderup geschleppt und dort endgültig dem Verfall preisgegeben. Zunächst noch trendige Party - Location und Treffpunkt für Jugendliche, wurden alsbald Deck und Verschanzung durch Vandalismus zerstört, wertvolle Ausrüstungsgegenstände gestohlen und die Luken geöffnet. Am 25. Mai 1981 kam dann das Ende. Unbekannte steckten das restlos geplünderte Schiff in Brand, weder Polizei noch Feuerwehr hielten es offenbar für nötig einzugreifen. Wahrscheinlich waren alle Beteiligten, die Behörden zuvorderst, sogar erleichtert. Die Spuren tilgen

MARIANN 2015 *Foto: v. Klewitz*

konnte man nicht. Bis heute sind die Reste der MARIANN ex BRITANNIA in der Braderuper Bucht zu sehen; bei Ebbe kann man sogar zum Wrack hinauslaufen. Ob es, wie Sven Funke schreibt, vom Watt konserviert noch hundert Jahre überdauern wird, ist allerdings fraglich.

Andreas von Klewitz

Alle nicht näher benannten Fotos sind aus dem Buch von Kapitän Sven Funke

MARIANN 2017 *Foto: v. Klewitz*

Eine vermeidbare Katastrophe?

Der Untergang des Segelschulschiffs NIOBE

Kaum ein Ereignis hat die Reichsmarine der Weimarer Republik so erschüttert wie der Untergang des Segelschulschiffs NIOBE am 26. Juli 1932. Bei dem Unglück im Fehmarnbelt (Position 54° 35“ 7 Nord / 11° 11“ 2 Ost) kamen 69 Mann, darunter zwei Offiziere, ein Marinestabsarzt, ein Oberzahlmeister und insgesamt 36 Kadetten bzw. Anwärter ums Leben. Das Unheil war mitten am Tag über sie gekommen. Morgens hatte man bei schönstem Sonnenschein Kiel Richtung östliche Ostsee verlassen, die See war ruhig, der Wind mäßig. Nach Passieren des Fehmarnbelt - Feuerschiffs ging man auf südöstlichen Kurs, der Wind flaute noch weiter ab, als auf einmal ein Gewitter am Horizont aufzog. Der Kommandant, Kapitänleutnant Heinrich Ruhfus, sah darin nichts Beunruhigendes. Er hatte vorsorglich die oberen Segel bergen lassen, da trat das Unfassbare ein: Eine Bö schlug von oben in die noch verbliebenen Segel ein, sodass die NIOBE nach Aussage eines Geretteten „wie ein Spielzeug“ umkippte. Der Rest passierte binnen weniger Minuten. Einigen Mannschaftsangehörigen gelang es, rechtzeitig vom Schiff wegzukommen. Sie sahen Luftblasen aus den bereits unter Wasser liegenden Luken aufsteigen, dann war das eben noch auf der Seite liegende Schiff und mit ihm der größere Teil der Besatzung in den Fluten verschwunden.

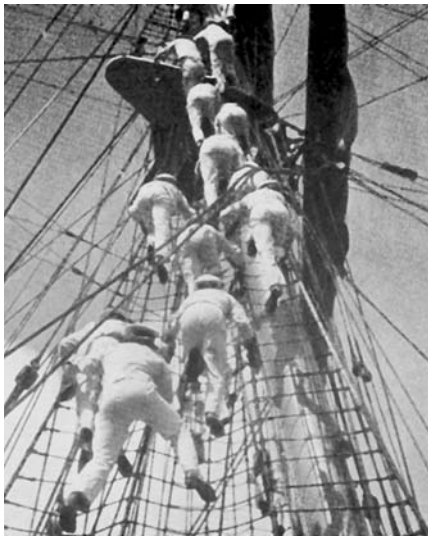
Kieler Neueste Nachrichten
Das Hauptblatt Schleswig-Holsteins
Nr. 178 Donnerstag, den 28. Juli 1932 38. Jahrgang
Segelschulschiff „Niobe“ gekentert
Mit 69 Mann der Besatzung gesunken
In einer Gewitterbö bei Fehmarn-Feuerschiff

Foto: Ausstellung Gorch Fock I Stralsund

Für die deutsche Öffentlichkeit war es ein unfassbares Unglück; für die Verantwortlichen ein Desaster. Eines, das Fragen aufwarf, die man allein schon aus Rücksicht auf die Hinterbliebenen beantwortet haben wollte. Weshalb war das Schiff überhaupt gesunken? Hatte der Kommandant nicht genügend aufgepasst und die Bullaugen, Deckslichter, Luken und Niedergänge leichtsinnig offenstehen gelassen? Eines steht fest – die Bö kam so plötzlich, dass sie trotz der geborgenen Segel genügend Angriffsfläche hatte, das Schiff sozusagen mit einem Faustschlag kentern zu lassen. Für die Eltern der Opfer ein schwacher Trost, für Kapitänleutnant Ruhfus, der das Glück oder Unglück hatte zu überleben, ebenso. Ein Kriegsgerichtsverfahren wegen Fahrlässigkeit wurde gegen ihn eröffnet, das zwar im November 1932 mit Freispruch endete, welches aber den späteren Konteradmiral und Chef der Marineschule Mürwik zeit seines Lebens schwer belastet haben dürfte.

Für die Reichsmarine war der Verlust der NIOBE ebenfalls katastrophal. Man fragte sich, ob es überhaupt noch sinnvoll sei, Segelschulschiffe zu betreiben und wie man das verlorene Schiff ersetzen könne. Eine „Volksspende NIOBE“ sollte hier Abhilfe schaffen. Flankiert wurde die deutschlandweite Sammelaktion von Zeitungsartikeln und Büchern. So erschien 1932 im Leipziger Verlag Breitkopf & Härtel „NIOBE – ein deutsches Schicksal“, herausgegeben von Korvettenkapitän a.D. Fritz Otto Busch. Darin ist die Geschichte der Katastrophe detailliert zusammengefasst, wobei nicht nur Reichspräsident von Hindenburg, sondern auch erfahrene Marineoffiziere wie der einstige Kommandant der NIOBE, Korvettenkapitän Otto

Segelschulschiff NIOBE



Enter auf

Kümpel, der spätere Generaladmiral Alfred Saalwächter und Konteradmiral a.D. von Klitzing Stellung nehmen. Buschs Publikation ist heute noch in manchem Antiquariat zu finden und insofern besonders interessant, weil es im Unglücksjahr publiziert wurde und darin Augenzeugen zu Wort kommen. Gerettete und Retter schildern die Ereignisse, ein Bootsmannsmaat des Schulschiffs erzählt beispielsweise von einem prophetischen Traum, den er in der Nacht vor dem Unglück gehabt haben will („viele Särge sah ich – und nur schwarz, immer nur schwarz"), andere berichten von der Hilfsaktion des Dampfschiffes THERESIA L.M. RUSS und der Bergung der Toten aus dem leergepumpten Wrack. Wiedergegeben sind schließlich der Gedächtnisgottesdienst in der Kieler Marinegarnisonskirche, die Reaktionen in der Fachwelt und der ausländischen Presse und das Bemühen der Marine, die Kadettenausbildung mit der Yacht ASTA und den beiden Schulschonern EDITH und JUTTA zu überbrücken. Diese waren ein bescheidener Ersatz für die NIOBE, die erst mit dem Stapellauf der GORCH FOCK (I) im Mai 1933 eine gleichwertige Nachfolgerin fand.

Während die GORCH FOCK bei Blohm & Voss in Hamburg gebaut wurde, stammte die NIOBE aus Dänemark. Dort war sie 1913 auf der Werft „Frederikshavn's Værft og Flydedok" als Viermastgaffelschoner vom Stapel gelaufen und zunächst drei Jahre unter dänischer Flagge gesegelt. 1916 wurde das Schiff nach Norwegen verkauft und in TYRHOLM umbenannt, im selben Jahr aber von einem deutschen U-Boot aufgebracht und als Kriegsbeute konfisziert. Zunächst unter dem Namen ALDEBARAN als Hilfsfeuerschiff eingesetzt, kam es 1921 zur Reichsmarine und stand für mehrere Monate unter dem Kommando des „Seeteufels" Felix Graf von Luckner. Zwischenzeitlich folgte die Verwendung als Charterfahrzeug für eine Filmgesellschaft, bis das Schiff 1922 wieder zur Marine kam und Ende 1923 in Wilhelmshaven zu einer dreimastigen Schonerbark mit Hilfsmotor umgebaut wurde. Unter dem Namen NIOBE fungierte es fortan als Schulschiff, auf dem jährlich etwa 350 Offiziers- und Unteroffiziersanwärter ausgebildet wurden. Von diesen Fahrten berichtet auch das Buch von Fritz Otto Busch. Sie führten für gewöhnlich in die Nord- und Ostsee, wobei man schon damals manche Gefahr zu überstehen hatte. So ist von einem Sturm vor Gotland und einem Einsatz auf dem zugefrorenen Stettiner Haff die Rede, aber auch von einem romantischen Besuch an Gorch Focks Grab auf der schwedischen Insel Stensholmen. Als „Weißer Schwan der Ostsee" war die NIOBE Inbegriff des wiedererwachenden maritimen Selbstbewusstseins in Deutschland, daher war ihr Untergang zugleich eine Niederlage für die junge Weimarer Republik. Die Schriftstellerin Hertha Fricke dichtete dazu:

Wo bleibt die junge, die glückliche Schar? –
Das Wetter hat sich verzogen.
Unsere deutsche Hoffnung im blonden Haar
Treibt hoffnungslos auf den Wogen.
Geschlossen im Tod manch junger Mund
Auf der Ostsee tiefstem, sandigem Grund.
Mutterherz schreit im wilden Weh:
Mein Junge, er war auf der ‚Niobe'

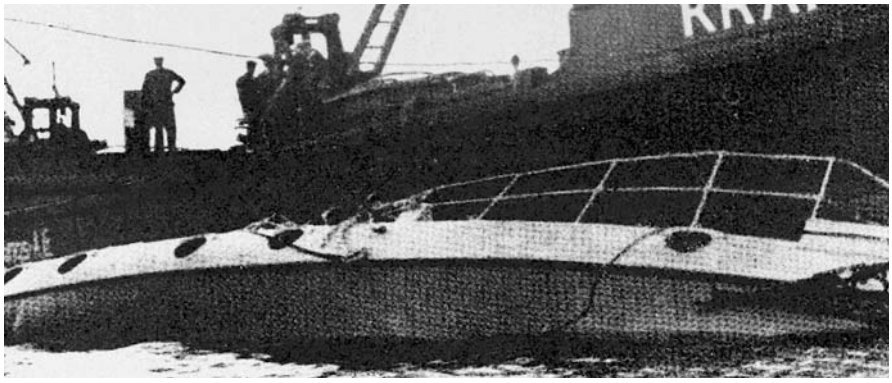
Zugegeben, heute klingt das ziemlich pathetisch. Für die Initiatoren der „Volksspende NIOBE" war es ein Mittel zum Zweck. So schreibt Busch im Vorwort zu seinem Buch: „Nicht so sehr das furchtbare Unglück, das Entsetzen, die Trauer, soll dieses kleine Buch schildern. Vielmehr soll es die Notwendigkeit der Segelschiffausbildung dartun; es soll dem Volk und dem Vaterland, dem diese jungen Menschen, Matrosen, Kadetten, Unteroffiziere und Offiziere entstammten, zeigen, wie und warum wahrer Seemannsgeist, opferbereite Kameradschaft, Frohsinn und Mannesmut am allerersten auf den hölzernen Planken, unter den schneeweißen Segeln geboren werden …".

Signalübung

Das Schulschiff NIOBE war in den 1920/1930-er Jahren Gegenstand von zwei Dokumentarfilmen. Heute erinnern zwei Denkmäler an die Katastrophe, eine Gedenk- und Grabstätte auf dem Kieler Nordfriedhof und das NIOBE - Denkmal an der Nordküste Fehmarns, wo jedes Jahr am Unglückstag eine Kranzniederlegung erfolgt. Auf der GORCH FOCK I in Stralsund ist das Schicksal des Segelschulschiffs im Rahmen einer Dauerausstellung mit Zeitungsartikeln und Fotos dokumentiert.

Andreas von Klewitz

Alle nicht näher benannten Fotos sind aus den Büchern „Niobe - Ein deutsches Schicksal" von Fritz Otto Busch (1932) und „Deutsche Seefahrt" (bearb. Adolf v. Trotha/Paul König, 1928/1930)



Bergung der NIOBE

Neues aus Häfen und Museen

Interessantes aus Nah und Fern

Deutsches Schifffahrts- Museum

– Baustellenrabatt –

42 Millionen Euro stehen zur Verfügung, um das „Deutsche Schiffahrtsmuseum“ den medialen Anforderungen an ein modernes Museum anzupassen und den Ansprüchen der Leibniz Gesellschaft an ein forschendes Museum zu genügen. Da dies bei „laufendem Zuschauerbetrieb“ geschehen soll, geht es nicht ohne Einschränkungen, d.h. nicht alle Bereiche des Museums können geöffnet sein.

Aus diesem Grund „versüßt“ das Museum seinen Gästen den Eintritt mit einem erheblichen Rabatt. Erwachsene müssen nur noch 4,00 € bezahlen, Kinder und Jugendliche 2,50 € ebenso Schüler, Studierende und Rentner: Die Familienkarte (2 Erwachsene und max. 4 Kinder) gibt es nun für 8,00 €.

Museumshafen zu Lübeck

Im Vorstand vom Museumshafen zu Lübeck hat es am 02. März 2018 einige Wachablösungen, sprich Neuwahlen gegeben. Nach 11 Jahren sehr engagierter Arbeit als 1. Vorsitzender verlässt Holger Walter nun die Brücke, um in den wohlverdienten Ruhestand zu gehen. Der neue Kapitän (1. Vorsitzender) heißt Dirk Sankowsky, der sich schon sehr über sein neues Aufgabengebiet freut. Als 2. Offizier (2. Vorsitzender) wird Karl-Heinz Schneider agieren und dem Kapitän mit Rat und Tat zur Seite stehen. Sympathie auf beiden Seiten ist durchaus gegeben. Und last but not least gibt es auch einen neuen Protokollführer. Sein Name lautet Ulrich Gemmer - Klemm. Ich wünsche nun dem neuen Vorstand immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel und ein gutes Händchen beim Umschiffen der Klippen, die sich so in den Weg stellen könnten.

Linde

Wir trauern um unser Präsidiums- und Ehrenmitglied

Kapitän

Harald Freiherr von Forstner

Seine Leidenschaft galt der traditionellen Segelschifffahrt. So gehörte Harald von Forstner schon bei der Gründung der Sail Training Association Germany, im Jahre 1984, zu den Frauen und Männern der ersten Stunde. Als Mitglied des Rates und in seiner späteren Funktion als Vorsitzender der S.T.A.G. wie auch im Präsidium wurde ihm große Wertschätzung zuteil. Sein besonderes Interesse galt dem Sailtraining. Auf großen und kleinen Traditionssegelschiffen war er besonders für viele Jugendliche ein temperamentvoller, beliebter Kapitän und Ausbilder. So hat er sich auch bei den „Tall Ships Races“ engagiert und sich kompetent dafür eingesetzt, die Ziele der S.T.A.G. zu realisieren.

Sein Erfahrungsschatz und sein uneigennütziges Engagement werden uns fehlen.

Wir haben mit unserem Präsidiums- und Ehrenmitglied Harald von Forstner einen Kapitän der alten Schule, einen guten Freund und Förderer der traditionellen Segelschifffahrt verloren und bleiben ihm in Dankbarkeit und ehrendem Andenken verbunden.

Sail Training Association Germany (S.T.A.G.)

Präsidium, Vorstand und Rat
sowie alle Mitglieder

Für den von Jochen Garrn gestifteten S.T.A.G.-Wanderpreises „für gute Seemannschaft“ sind folgende Nominierungen eingegangen:

- Die beiden 22jährigen Kinderkrankenschwestern, **Katharina** und **Maria Gries**. Sie hatten vor ca. zwei Jahren die Idee, ihren Beruf mit dem Hobby zu verbinden und haben das Projekt **„Abenteuer Rückenwind“** ins Leben gerufen. Bei diesem Projekt wird es Jugendlichen, die aufgrund einer Erkrankung eigentlich nie einen Segeltörn wagen würden, ermöglicht ein paar Tage an Bord eines Großseglers, in diesem Fall der THOR HEYERDAHL praktische Seemannschaft zu erleben und, je nach ihren Möglichkeiten anpackend, daran teilzuhaben.

- Weiterhin wurde **Joachim Fricke (Joey)** wegen seiner langjährig durchgeführten Ausbildung des Nachwuchses von Steuerleuten und Traditionsschiffern auf verschiedenen Traditionsschiffen bei vielen Törns nominiert. Joey hat sich somit in hohem Maße um die Ausbildung für Traditionsschiffe verdient gemacht.
  Damit hätte er sicher weit oben auf der Liste der möglichen Preisträger gestanden, wenn er nicht selbst Mitglied der Auswahljury wäre. Leider aber sind Jurymitglieder von der Preisvergabe ausgenommen.

- Von der **ROALD AMUNDSEN** wurde **Kapitän Hugo Bauer** nominiert, der viele Jahre als Kapitän auf dem Schiff gefahren ist und auf 106 Törns 52.826 sm zurückgelegt hat. Mit 75 Jahren hat er sich jetzt aus der aktiven Seefahrt zwar zurückgezogen, macht aber noch heute Törnplanung für die ROALD und ist aktiv als Werftkapitän tätig.

- Und last but not least wurde **Ilka Erichsen** nominiert. Sie hat seit vielen Jahren, zusammen mit Jochen Garrn, die Seemannschaftsseminare der S.T.A.G. mit mehr als 1.000 Teilnehmern durchgeführt und seit einigen Jahren die Leitung dieser Kurse übernommen. Ilka leistet mit der Durchführung und Weiterentwicklung dieser Lehrgänge in traditioneller Seemannschaft hervorragende Arbeit für die gesamte Traditionssegelschifffahrt.

Die Jury musste sich also entscheiden und hat sich schließlich zu einem Gewinner durchgerungen:

- Der diesjährige Gewinner des **S.T.A.G.-Wanderpreises „für gute Seemannschaft“** ist / sind: **Katharina** und **Maria Gries**

- Laudatio Wanderpreis „Gute Seemannschaft“

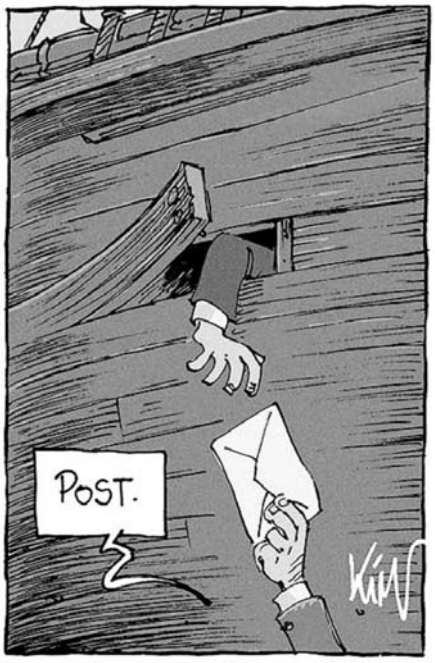
„Unter Sail Training verstehen wir, andere zu begeistern, mit ihnen zu lachen und gemeinsam als Team ein Segelschiff mit dem Wind durch die Wellen zu segeln. Der Traum vom Segeln ist für jeden von uns wahr geworden und jetzt tragen wir diesen Traum weiter!“ sagen die beiden Schwestern und entwickelten ein Projekt namens „Abenteuer Rückenwind“, um diesen Traum auch jenen zu ermöglichen, die so ohne weiteres nie die Chance dazu bekommen würden. Mit viel Engagement, Tatendrang und Beharrlichkeit entwickelten sie das Projekt und führten es schließlich dann auch durch.
Aus Sicht der Jury stellt eine Seereise mit solchen, gesundheitlich Geschädigten für die durchführenden Besatzungsmitglieder eine besondere Herausforderung dar, auch fordernd im Hinblick auf Seemannschaft unter erschwerten Bedingungen, die besonders gewürdigt werden muss.

Wir gratulieren Katharina und Maria Gies herzlich und wünschen ihnen weiter viel Erfolg!

S.T.A.G. hilft

Jahreshauptversammlung beschließt umfangreiche Unterstützung für Mitsegler und Schiffe

Auf ihrer diesjährigen Hauptversammlung beschlossen die Mitglieder auch für das Jahr 2018 wieder umfangreiche Unterstützung zum Erhalt ihrer Mitgliedsschiffe bereitzustellen:
€ 75.000 sind dafür im Haushalt 2018 vorgesehen. Auch jungen Trainees, die auf Grund ihrer finanziellen Verhältnisse nicht in der Lage sind, die Törnkosten auf einem der Mitgliedsschiffe der S.T.A.G. aus eigener Kasse zu bezahlen, soll geholfen werden: € 30.000 stehen dafür im Plan. Allerdings bekommen diese Jugendlichen das Geld nicht umsonst, sie müssen sich durch das Sail Training im weiten Sinne durch fördernde Arbeiten (Artikel in Zeitungen, Videofilme usw.) die Unterstützung verdienen. Und wieder beschloss das Gremium, dass sich Sail Training Association weiterhin intensiv um die Aus- und Weiterbildung der Crews, vor allem auf Traditionsseglern kümmern soll.



VERANSTALTER

Museumshafen Flensburg e.V.
Herrenstall 11 · 24939 Flensburg
Telefon: 0461 2 22 58

Historischer Hafen Flensburg
Schiffbrücke 37 · 24939 Flensburg
Telefon: 0461 18 29 18 01

anmeldung/tilmelding: www.rumregatta.de

PARTNER

KÜNSTLER

Der Comickünstler Kim Schmidt ist vielen Flensburgern durch die, von ihm geschaffenen typisch norddeutschen Charaktere bekannt.Dieses Jahr hat sich Kim Schmidt bereit erklärt für die RumRegatta RumEtikett, Plakat und Einladungskarte zu gestalten.

Und wieder einmal heißt es „Segel hoch zur RumRegatta", dem traditionellen Segelfest des Museumshafens Flensburg. Das allseits beliebte, größte nordeuropäische Gaffelrigger-Treffen findet 2018 zum 39. Mal statt und dazu laden wir herzlich ein.

Seid dabei am Himmelfahrtswochenende
von Donnerstag, dem 10. Mai bis zum Sonntag, dem 13. Mai 2018

Am 10. Mai findet seit über 30 Jahren die Heringsregatta von Kappeln nach Sønderborg statt - dort kann dann schon mal vorgefeiert werden.
Am 11.Mai segeln wir die „Flensburg Fjord Regatta" von Sønderborg nach Flensburg.
Dann heißt es erstmal: Ankommen, anmelden, Rum abholen, Freunde treffen, schnacken.

Höhepunkt ist die RumRegatta am 12. Mai. Von Flensburg rund Tonne 12.

Und natürlich gibt es Samstagabend wieder Party –
diesmal Open Air unter dem Historischen Krahn

Lasst Euch überraschen und seid herzlich willkommen!

Sabine Grosse-Aust (1. Vorsitzende) Joachim Kowalski (2. Vorsitzender)

Donnerstag 10. Mai	**Kappeln**
10:45	Auslaufparade zur 34. Heringsregatta
	Flensburg
ab 12:00	Eröffnung des Gaffelmarktes
	Sønderborg
ab ca. 15:00	Ankommen der Schiffe in Sønderborg
Freitag 11. Mai	**Sønderborg**
09:00	Skipperbesprechung am „Butt im Griff"
11:30	Start der 12. Flensburg-Fjord-Regatta 2018 (Sønderborg Bucht, westlich Untiefe Østerhage)
17:00	Ende Flensburg-Fjord-Regatta (zwischen Tonne 11 und 12)
	Flensburg
12:00	Start der Lüttfischer Regatta Klassenrennen der Sjekten/Smakkedreikampf. Anschließend Preisvergabe
ab 15:00	OPEN SHIP (auf ausgewählten Schiffen)
19:00	Skipperempfang mit anschließender Preisvergabe der 12. Flensburg-Fjord-Regatta im Schifffahrtsmuseum
Sonnabend 12. Mai	**Flensburg**
09:00	Skipperbesprechung (GESINE)
11:00	Start der 39. RumRegatta (Wasserslebener Bucht)
16:30	Ende der Regatta
ab 17:00	OPEN SHIP (auf ausgewählten Schiffen)
18:30	Preisvergeudung (GESINE)
20:30	öffentliche Probe des Gaffelorchesters (unterm Krahn)
21:30	Platzkonzerte und Skipper-Party (unterm Krahn)
Sonntag 13. Mai	**Flensburg**
18:00	Offizieller Schluß der 39. RumRegatta

Og igen hejser vi sejlene til Rumregatta,museumshavnens traditionelle sejlerfest i Flensborg. For 39. gang byder vi hjertelig velkommen og inviterer til den af alle afholdte og samtidig stoerste sammenkomst af gaffelriggere i nordeuropa.

Vaer med kristihimmelfart, fra torsdag d.10. maj til soendag d. 13 maj. 2018

d.10.maj er der 34. Heringsregatta (sildekapsejlads) fra Kappeln til Soenderborg
d. 11maj sejles der 12. Flensborg-Fjord-Regatta fra Soenderborg til Flensborg.

Hoejdepunktet er som saedvanlig selve Rumregatta d.12 maj .
Flensborg Tonne 12 (boeje 12)

Loerdag aften er der selvfoelgelig party med musik.

Lad jer overraske rigtig hjertelig velkommen

Martin Schulz (Geschäftsführer) Beke Tietz (Schatzmeisterin)

Torsdag den 10. maj	**Kappeln**
Kl. 10:45	Afsejlingsparade til 34. Heringsregatta
	Flensburg
Fra kl. 12:00 er	„Gaffelmarkedet" åbent
	Sønderborg
Fra ca. kl. 15:00	ankommer skibene til Sønderborg
Fredag den 11. maj	**Sønderborg**
Kl. 09:00	Skippermøde ved „Butt im Griff"
Kl. 11:30	Start på 12. Flensburg-Fjord-Regattaen 2018 (Sønderborg Bugt, vest for Østerhage)
Kl. 17:00	Flensburg-Fjord-Regattaen slutter (mellem tønde 11 og 12)
	Flensburg
Kl. 12:00	Start på "Lüttfischer" Regattaen. Klassesejlads for Sjekten/Smakke-trekamp. Efterfølgende præmieoverrækkelse.
Fra Kl. 15:00	OPEN SHIP
Kl. 19:00	Skippermodtage og Præmieoverrækkelse for den 12. Flensburg-Fjord-Regattaen i Flensborg Schifffahrtsmuseet
Lørdag den 12. maj	**Flensburg**
Kl. 09:00	Skippermøde på (GESINE)
Kl. 11:00	Start på den 39. RumRegatta (Wasserslebener Bucht)
Kl. 16:30	Slut på regattaen
Fra Kl. 17:00	OPEN SHIP
Kl. 18:30	„Præmiesløseri" (GESINE)
Kl. 20:30	Offentlig prøve for „Gaffelorkestret"(under Historisk Krahn)
Kl. 21:30	Koncerter og Skipper-Party (under Historisk Krahn)
Søndag den 13. maj	**Flensburg**
Kl. 18:00	Officiel afslutning på den 39. RumRegatta

Maritime Events 2018

1. WINDJAMMER - REGATTEN

1.1 THE THREE FESTIVALS TALL SHIPS REGATTA

Liverpool 25.05. - 28.05.
Race 1: Liverpool - Dublin

Dublin 01.06. - 04.06.
Race 2: Dublin-Bordeaux 14.06. - 18.06.

1.2 THE TALL SHIPS RACES 2018

Sunderland 11.07. - 14.07.
Race 1: Sunderland-Esbjerg

Esbjerg 18.07. - 21.07.
Cruise in Company: Esbjerg - Stavanger

Stavanger 26.07. - 21.07.
Race 2: Stavanger-Harlingen

Harlingen 03.08. - 06.08.

1.3 SCF FAR EAST TALL SHIPS REGATTA 2018

Yeosu (Korea) 23.08. - 26.08.
Race 1: Yeosu - Wladiwostok

Wladiwostok 01. 09. - 03.09.
Race / Cruise in Company 2:
Wladiwostock - Wladiwostok

Wladiwostok 05.09. - 07.09.

(www.sailtraininginternational.org)

2. BALTIC SAIL 2018

Dni Morza	Stettin (Szczecin)	08.06. - 10.06.
Sail Gdansk	Danzig (Gdansk)	07.07. - 08.07.
Klaipeda Sea Festival	Klaipeda	27.07. - 29.07.
Archipelago Festival	Karlskrona	31.07. - 05. 08.
Haikutter-Festival	Nysted	04.08. - 08.08.
Hansesail	Rostock	09.08. - 12.08.
City Festival	Riga	17.08. - 19.08.

(www.balticail.info/festivals)

3. TRADITIONSSEGLER REGATTEN - UND TREFFEN

34. Heringsregatta	Kappeln	10.05.
Flensburg - Fjord-Regatta	Sønderborg	11.05.
39. Rum-Regatta Flensburg	Flensburg	12.05.
Oldtimertreffen Büsum	Büsum	27. - 29.07.
Haikutter - Regatta	Nystedt-Rostock	08.08.
Kongelic Classik KC 1855 Regatta	Aabenraa - Sønderborg - Flensburg	30.08. - 02.09.
44. Rhinplate rund	Glückstadt	28.09. - 30.09.

Maritime Events 2018

Apfelfahrt	Flensburg	12.10. - 14.10.
Wilhelmshaven Sailing Cup	Wilhelmshaven	28.09. - 30.09.
17. Jade-Weser Port Cup	Wilhelmshaven	29.09.
19. Kohlregatta	Heiligenhafen	03.10. - 07.10.
Konsul Klöben-Gedächtnisfahrt	Hamburg	16.12.

4. HAFENFESTE

Hafengeburtstag	Hamburg	10.05. - 13.05.

29. Hafenfest im Historischen Hafen	Berlin	10.05. - 13.05.
40. Heringstage	Kappeln	10.05. - 13.05.
3. SeeStadtFest-Landgang Bremerhaven	Bremerhaven	24.05. - 27.05.
Hafenfest	Stralsund	31.05. - 03.06.
Dampfboot-Treffen	Konstanz	07.05. -14.05.
14. Haff-Sail	Ueckermünde	01.06. - 03.06.
Hafenfest Vegesack	Bremen-Vegesack	01.06. - 03.06.
Emder Matjestage	Emden	01.06. - 03.06.
Harburger Binnenhafenfest	HH-Harburg	01.06. - 03.06.
27. Hafentage & 800 Jahre Hafen	Wismar	07.06. -10.06.
51. Matjes-wochen	Glückstadt	14.06. - 17.06.
38. Hansetag	Rostock	21.06. - 24.06. **neu**
Kieler Woche	Kiel	16.06. - 24.06.
Flensburg AHØJ	Flensburg	28.06. - 01.07. **neu**
Wochenende an der Jade	Wilhelmshaven	28.06. - 01.07.
Warnemünder Woche	Warnemünde	07.07. - 15.07.
Delft - und Hafenfest	Emden	13.07. -15.07.
Fischerfest Gaffelrigg	Greifswald	13.07. -15.07.
43. Hafen-festtage	Heiligenhafen	13.07.- 22.07.
129.Travemünder Woche	Travemünde	20.07. - 29.07.
115. Kutteregatta	Büsum	27.07.
25. Barther Segel- und Hafentage	Barth	02.08. - 05.08.
10. Binnenhafenfest	Brake	04.08. - 05.08..

Hansesail	Rostock	09.08. - 12.08.
Wikingertage	Schleswig	09. - 12.08.

Maritime Events 2018

Wattensail	Carolinensiel	11.08. - 13.08.
Haikutter Festival	Nysted	05.08. - 09.08.
Hafenfest 2018	Papenburg	07.09. - 09.09.
Maritime Woche 2018	Bremen	15.09. - 23.09.
Elbfest	Hamburg	22.09. -23.09.
Kohlregatta 2018	Heiligenhafen	04. 10.

5. ZEESBOOT-REGATTEN &-VERANSTALTUNGEN

16. Zingster Netz-und Zeesboot-Regatta	Zingst	16.06.

34. Wustrower Zeesboot-Regatta	Wustrow	30.06.
31. Dierhäger Zeesboot-Regatta	Dierhagen	14.07
18. Barther Zeesboot-Regatta	Barth	22.07.

20. Hafenfest u. Kleine Fischländer Wettfahrt	Wustrow	28.07.
54. Große Bodstedter Zeesboot-Regatta	Bodstedt	01.09.
Traditionelle Zeesenfischerei	Ahrenshoop Althäger Hafen	07.09. - 09.09.
25. Althäger Fischer-Regatta	Ahrenshoop	15.09.

(www.braune-segel.de)

6. REGATTEN KLASSISCHER YACHTEN (Auswahl)

6.1 AALAND (Finland)

Aaland Sea Days 2018	Mariehamn	18.07. - 22.07.

6.2 DEUTSCHLAND

Internationale Bodenseewoche	Konstanz	24.05. - 27.05.
Max-Oertz-Regatta	Neustadt (Holst.)	24.05. - 27.05.
Internationale Bodenseewoche	Konstanz	24.05. - 27.05.
68. Rundum	Lindau	01.06.- 03.06.

Maritime Events 2018

R & B Sterling Cup	Flensburg	07. - 10.06.
The Run-Nachtregatta	Flensburg-Schlei Kiel-Svendborg	08.06. - 10.06.
150 Jahre Regattasegeln	Berlin	09.06. - 10.06.
Klassiker Rendezvous	Kiel	14.06. - 17.06.
Traditionsklassen Meeting	Utting, Ammersee	18.08. - 19.08.
Havel - Klassik	Berlin	29.06. - 01.07.
12mR - Trophy	Kiel	06.07. - 08.07.
Classic Weekend Bodensee	Güttingen	26.07. - 28.07.
30. German-classics	Laboe	16.08. - 29.08.
Regatta um den Kaiserpokal	Berlin	15.09. - 16.09.
9. Elbe - Klassik	Hamburg	15.09.

(www.fky.org)

6. 3 DÄNEMARK

12mR Tune Up Wessel & Vett Metre	Ballebro / Dyvig	04.05. - 06.05.
Yacht Cup	Aarhus	31.08. - 02.09.

6.4 FRANKREICH

Calanque Classics	Marseille	18.05. -20.05.
Voiles Antibes	Antibes	30.05. - 03.06.
Les Voiles du Vieux Port	Marseille	15.06. - 17.06.
8. Corsica Classic Régates de yacht traditionel et vieux voiliers de la Corse	Bonifacio / Fr.	27.08. - 10.09.
Regates Royales	Cannes	24.09. -29.09.
Les Voiles de Saint Tropez	St. Tropez	29.09. - 07.10.
Monaco Classic Week	Monaco	09.09 - 13.09.

6.5 ITALIEN

Argentario Sailing Week	Porto San Stefano	13. - 17.06.
Barcolana Classic	Triest	07.10.

6.6 GROSSBRITANNIEN

Teamrace FKY	Rhu, Schottland	26.05. - 28.05.
Falmouth Classics	Falmouth	22.06. - 24.06.
Cowes Classic Week	Cowes	22.07. - 27.07.

6.7 LITAUEN

Burpilis 2018	Neringa, Nida	25.07. - 29.07.

6.8 NORWEGEN

Træbåds Festival	Risør	02.08. - 02.08.

6.9 SCHWEDEN

Høstsol	Marstrand	14.09. - 16.09.
Træbåts-festivalen	Skärhamn	06.07. – 08.07.

Maritime Events 2018

6.10 SPANIEN

Vela Classica Menorca	Mahon	28.08. - 01.09.

6. 11 USA

164. New York Yacht Club Annual Regatta	Newport	20.07. -21.07.
12mR Northamerican Championship	Newport	20.09.- 23.09.

7. MARITIME VERANSTALTUNGEN-EUROPA

7. 1 BELGIEN

Oostende voor Anker	Oostende	10.05 - 13.05.

7. 2 DÄNEMARK

TS-Pfingstreffen	Helsingør	18.05. - 20.05.
Fyn Rundt	Fünen	22.07. - 28.07.
Limfjord rund	Limfjord	10.09. - 15.09.
200-Jahre Frederikshavn Maritim Festival	Frederikshavn	21.09. - 23.09.

(www.ts-skib.dk)

7. 3 FRANKREICH

Escale a Sète	Sète	27.03. - 02.04.
Temps Fête	Dournanez	25.07. - 29.07.
29. Les Régates du Bois de la Cahaise (La Chaloupe)	Noirmoutier	10.08. - 12.08.
Festival du chant marin	Paimpol	02.08. - 04.08.
Fête du Flobart	Wissant	25.08. - 26.08.

7. 4 GROSSBRITANNIEN

Heritage Brixham Sailing Regatta	Brixham	26.05. - 27.05.
Scottish Traditional Boat Festival	Portsoy	30.06. - 01.07.
Thames Traditional Boat Festival	Fawley Meadows	20.07. - 22.07.

Falmouth Classics 2018	Falmouth	22.06. - 24.06.
Holyhead Traditional Sail Festival 2018	Holyhead	24.08. - 27.08.
Tarbet Traditional Boat Festival	Tarbert	26.07. - 28.07.
West Mersea Oyster Dredging Match	Mersea	16.09.
The Great River Race	Millwall	12.09.

Maritime Events 2018

7.4.1 THAMES BARGE REGATTEN

Thames Sailing Barges Match	Queenborough/ Medway	09.06.
Blackwater Barge Match	Maldon	07.07.
Pin Mill Barge Match	Ipswich	23.06.
Blackwater Thames Match	Gravesend	07.07.
Swale Barge and Smack Match	Faversham Reach	04.08.
Colne Smack and Barge Match	Brightlingsea	15.09.

www.thamesbarge.org.uk

7.4.2 OLD GAFFERS ASSOCIATION EVENTS

East Coast Gaffers	Tollesbury	05.05. - 07.05.
Bristol Channel Pilot Cutters Race	Cardiff / Barry Harbour	05.05.
Spring Classics	Cowes	11.05. - 13.05.
Solent Gaffers 60th Birthday Party	Yarmouth	31.05. - 03.06.
Swallow and Amazons Big Race for Small Boats	Walton	16.06 - 17.06.
SW Gaffers Annual Race and Rallye	Plymouth	06.07. - 08.07.
Cardiff Bay Traditional Sail OGA 55	Cadiff	20.07. - 22.07.
Annual Old Gaffers East Coast Race and Rallye	Isle of Wight	21.07. - 22.07.
Plymouth Classic Boat Rally	Plymouth	28.07. - 31.07.
OGA 55	Isle of Wight	01.08. - 18.08.
OGA 55 Anniversary Rallye	Ipswich	16.08. -19.08.

(www.oga.org.uk)

9. ITALIEN

Vogalonga	Venedig	02.05.
Festa del redentore	Vendig	14.07. -15.07.
Regata storico	Venedig	02.09.

10. KROATIEN

Dani u Vali Festival	Starigrad	?

11. NIEDERLANDE

Sleepbootdagen	Elburg	04.05. - 05.05.
Motketel Wedstrijden	Loosdrecht	05.05. - 06.05.
Nationale Sleepbotdagen	Zwartsluis	10.05. - 12.05.
Zuidwal Botter-wedstrijden	Spakenburg	11.05. - 02.05.
Doortdt in Stoom	Dordrecht	25.05. - 27.05.
Nationale Historische Reddings-bootdag	Lelystad	17.06.
Dutch Classic Yachts Regatta	Hellevoetsluis	27.07. - 30.07.

Maritime Events 2018

Sail Leiden 2018	Leiden	27.07. - 29.07.
Oostval Botterevenemt 2018	Kampen	29.06. -30.06.
Botterbehoud 50 Jahre	Enhuizen	09.08.
SKS Skutjessilen	Friesland	04.08. - 17.08.
Gouden Gaffelwedstrijd	Warmond	25.07. - 02.08.
Welthafentage 2018	Rotterdam	07.09 - 09.09.
44. Klipperrace 2018	Enkhuizen	13.10. - 14.10.
Kuiper Brandaris Race 2018	Harlingen	20.10. - 21.10.
Muider Hardzeildagen 2018	Muiden	27.10. - 28.10.
Bontekoe Race 2018	Hoorn	27. 10.-28.10.
Beurtveer Race 2018	Workum	20.10. - 25.10.
Stront Race 2018	Workum	20.10. - 28.10.
Klassiek Schepen-Beurs	Enkhuizen	09.11. - 11.11.

(www.scheepspost.ifo/evenementen)

12. NORWEGEN

Risør Trebåtfestival	Risør	03.08. - 05.08.

13. MONACO

Monaco Classic Week	Monaco	13.09. - 17.09.

14. ÖSTERREICH

Historisches Dampfschifftreffen am Atterssee	Attersee	03.06. - 06.06.

15. PORTUGAL

34. Regata de Barcos Rabelos de São João	Porto	24.06.
Grande Regata dos Moliceiros da Ria de Aveiro (Ria do Aveiro Weekend)	Aveiro	30.06. - 01.07.
Semano do Mar	Horta / Azoren	03.08. - 12.08.
31. Regata de Barcos tradicionais do Tejo Associação Naval Sarilhense	Moito / Lissabon	03.09.
Regatas em botes baleiros	Lajes / Pico / Azoren	24.08. - 30.08

16. SPANIEN

Festival Maritima de Pasaia	Albaola	17.05.
13. Encontro de Embarcación Tradicionais de Galicia	Combarro / Poio	29.06. - 02.07.
Romeria Vikinga	Catoira / Galicien	05.08.

Copa del Rey de Barcos Clássicos y de Época	Mahon / Menorca	28.08 - 01.09.

Maritime Events 2018

17. TÜRKEI

Bodrum Cup	Bodrum	21.10. -28.10.

18. USA

Great Schooner Race	Rockland / Maine	05.07.
Connecticut Maritime Heritage Festival	New London	04.09. - 09.09.
Camden Windjammer Festival	Camden / Maine	31.09. - 02.10.
34. Gloucester Schooner Festival 2018	Gloucester / Mass.	31.08. - 03.09.
Great Provincetown Schooner Race 2018	Provincetown	04.09. - 06.09.
Great Chesapeake Bay Schoonerrace	Baltimore / Maryland	09.10. -14.10.

19. ARABIEN

DHOW-REGATTEN QATAR / DUBAI

28. Al Gaffal Long Distance Race (60ft)	Dubai	10.05. - 13.05.
Al Bwanish Sailing Race	Abu Dhabi	06.10.

www.adsyc.ae,
www.dimc.ae

Text und Fotos: H. Böhm

die Tide läuft

Fortsetzungsroman von Holger Wittor – Folge 1

Sechseinviertel Stunden lang steigt die Nordsee, wenn sie einatmet. Sechseinviertel Stunden lang fließt das Flutwasser wieder ab, wenn die Nordsee ausatmet. So geht es mit Flut und Ebbe, Hochwasser und Niedrigwasser, schon solange der Mond um die Erde kreist und alles, was beweglich ist, an sich zu reißen versucht. Die Landmassen kann er nicht anziehen. Die schafft er nicht. Aber das Wasser!

T-Shirt angezogen, die abgeschnittene Jeans, Flip-Flops – rauf auf´s Fahrrad und ab zum Hafen. Der Weg führt über den Sommerdeich und die Gleise des Rangierbahnhofs an die Weser. Hier sind seit Monaten die Bauarbeiten in vollem Gange. Um die Deiche zu erhöhen, ist schweres Gerät im Einsatz. Planierraupen, Walzen, Bagger und Kipper sind nötig, um zunächst die Grasnarbe und die Kleie abzutragen. Anschließend wird in Höhe und Breite aufgeschüttet und dann wieder die kostbare Kleie aufgebracht, um den Deich neu zu formen.

Hank überlegt, als er an einem rasselnden gelben Caterpillar vorbei radelt: Bei Niedrigwasser misst der Deich bis zur Krone geschätzt schon jetzt zehn Meter.

Es wird ein wahnsinniger Aufwand betrieben, um die Deiche einen Meter zu erhöhen. Was wissen die da oben? Was muss passieren, um diese Deiche in Gefahr zu bringen?

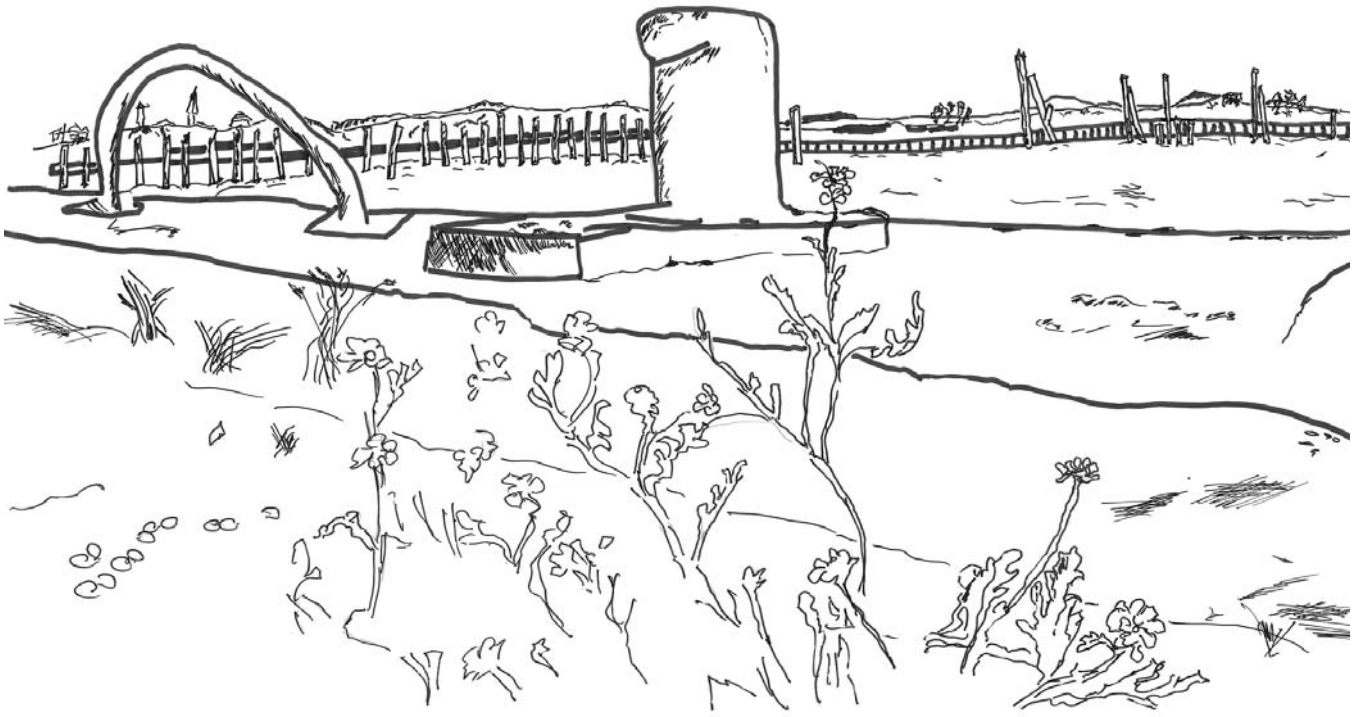
Fragen über Fragen auf die er keine Antwort weiß, die zehn Kilometer Radweg aber wie im Flug vergehen lassen.

Am Hafen angekommen schließt Hank das alte Hollandrad sorgfältig an. Zu schlecht ist die Welt gerade für Fahrräder am Hafen. Die Satteltaschen werden mit einem Griff vom Gepäckträger gelöst. Es klimpert verheißungsvoll. Die Gedanken drehen sich jetzt nur noch um das Eine.

Hank kann sein Boot schon sehen. Beim Eingeben des Zahlencodes für die Pforte der Steganlage kontrolliert er mit dem ersten Blick ob alles in Ordnung ist. Rigg, Persenning, Leinen nichts Außergewöhnliches.

Er geht den Niedergang runter. Da kommt ihm Hinni entgegen. Hände in den Taschen, krummen Puckel, Kopf nach unten. „Moin Hinni, altes Arbeiterdenkmal, wie läuft es denn so bei dir?“ begrüßt ihn Hank und reicht ihm die Hand. Augenblicklich fängt Hinni an zu lächeln. Die tiefen Furchen in seinem Gesicht nehmen Formen an, als wenn dieses Lachen eingemeißelt wäre. Ein hartes Arbeitsleben liegt hinter diesem Gesicht. Allein deshalb begegnet ihm Hank mit Respekt, auch wenn seine Ansprache etwas anders vermuten lässt.

Man kennt sich und ein Flachs gehört dazu. Hinni erzählt in Kurzform was alles im Verein passiert ist in den letzten Wochen. Unaufgeregt wie immer werden Havarien, Todesfälle wie Geburten, Streitereien und die letz-



ten Feiern nett zu einer kleinen Geschichte verpackt. Hank ist dieses Vereinsleben wichtig. In vielen Arbeitsdiensten lernt man sich kennen, auch wenn man noch nie einen Schlag zusammen gesegelt ist. In einer Marina wird bezahlt, man nimmt eine Dienstleistung in Anspruch – hat aber auch mehr Zeit zum Segeln. In seinem Verein ist das anders. Hier wird vieles selbst gemacht. Es ist ein Proletenverein, wo Handwerker ein hohes Ansehen genießen. Teamarbeit, aber mit klarer Ansage vom Arbeitsdienstleiter, wo es lang geht, ist gefragt. Viele Boote wurden selbst gebaut, kurz nach dem Krieg schon. Meistens aus Stahl, ein Werkstoff der heute bei Sportbooten selten ist. Zu Wirtschaftswunderzeiten als in den Werften an der Weser bei Atlas, AG Weser oder Vulkan Vollbeschäftigung herrschte, wurde sogar in Serie gebaut. Der Brennmeister bei den Atlas Werken konnte das Schwert für einen 25er Jollenkreuzer ohne Schablone aus den Gedächtnis schneiden.

Da war man auf die Hilfe des Kollegen angewiesen, wenn beim Nieten der Dolli gehalten werden musste. Das schweißt zusammen. Auch ist das Verhältnis zu einem Eigenbau ein anderes als zu einem Boot von der Stange.

All dies macht diese Menschen und den Verein so liebenswert – man möchte einfach dazugehören. Kuchenbude weggeklappt, Hauptschalter für das Bordstromnetz und Kanal 25 an der Funke den Revierfunk eingeschaltet. Danach ein paar Pumpenhübe aus dem Trinkwassertank, um das stehende Wasser aus den Schläuchen zu bekommen. Das ist die Routine, wenn Hank an Bord kommt.

Alles ganz relaxt, und ohne Eile werden ein paar Polster in das Cockpit geworfen. T-Shirt aus, Bier auf – das ist der Plan für heute Nachmittag.

Für Ende September ein Sahne Wetter - die paar Zirren am Himmel sind in Ordnung, denn im Windschatten der Sprayhood wird es schnell zu warm, und etwas Schatten macht alles noch viel angenehmer.

Nach ein paar großen Schlucken duselt Hank auch schon ein. Alles ist so friedlich hier.

Bis er seinen Namen hört. “Hank – Haaank“.

Es kommt von oben vom Tor. Klaus steht oben an der Böschung, alter Kumpel aus schwerer Zeit, na sagen wir mal Jugendzeit. Hat sich das Motorrad von seinem Sohn ausgeliehen und fährt mal eben mit T-Shirt und Halbschale eine kleine Patrouille durch das Dorf. Am Hafen wird der erste Halt gemacht, aber der Weg auf den Steg bleibt Klaus verwehrt, der Zugangscode ist nur Vereinsmitgliedern bekannt. So muss Hank sich bemühen, dem Freund das Tor zu öffnen. Eine kurze Begrüßung und die Beiden machen es sich in der Sonne gemütlich. Ohne zu fragen, reißt Hank ein weiteres Bier auf und reicht es Klaus, indem er beide Flaschen kurz aneinander klingen lässt und ihm so das Zuprosten abnimmt. „Wenn doch nur einmal dieser stechende Bierdurst nachlassen würde“. Beide lachen. Überhaupt wird viel gelacht. Auch bei den Krankengeschichten die in ihrem fortgeschrittenem Alter immer ein Thema sind, lassen die Beiden oft den nötigen Ernst vermissen.

Ein gemeinsamer Freund ist an einem rätselhaften Infekt erkrankt, was ausgiebig diskutiert wird. Er ist aber auf dem Weg der Besserung, und das ist die Hauptsache.

Klaus macht sich auf den Weg – ein

kurzer Gruß, alles ohne Förmlichkeiten; so wie man sich zufällig getroffen hat, geht man auseinander.

Hank geht unter Deck. Der Wetterbericht in der Lagemeldung sagt leichte Winde und wechselnde Bewölkung an. Gute Voraussetzung um noch mal einen Schlag auf der Weser raus zu wagen.

Im Schapp über den Kartentisch fingert Hank eine kleine Cellophantüte mit Gras hervor. Nicht größer als eine Zigarettenschachtel. Zwei Blatt Zigarettenpapier und etwas Pappe für den Filter. Er setzt sich an den Salontisch und klebt das Zigarettenpapier zu einem Dreieck zusammen. Das überstehende Papier wird an der Klebekante vorsichtig abgerissen.

Die Wasserstandsvorhersage bei Weser Traffic sagt 50cm weniger, geschuldet an der seit Tagen andauernden Südwindlage. Dazu noch Springtide, da schauen im Hafen schon mal die Schlickpuckel heraus.

Das trockene Gras wird zwischen zwei Fingern zerbröselt und auf das Papier gestreut. Eine kleine Menge reicht, denn er ist seit langem keine Drogen mehr gewohnt. Das Stück Pappe wird nun zu einem kleinen Halm gedreht und dient als Mundstück. Routiniert wird nun das fragile Gebilde zu einer Tüte gedreht. Das ist die anspruchsvollste Arbeit und erfordert Geschick und Fingerspitzengefühl. Er wurde schon oft in Fachkreisen für diese Fertigkeiten bewundert, aber wer lange Zeit Jointdreher bei den Stones war, kann so etwas bei jeder Windstärke – Hauptsache die Finger sind trocken.

So, dann wird die Tüte ein paar Mal mit dem Filter zu unters auf den Tisch getippt, um die Mischung zu verfestigen. Das überstehende Papier an der Oberkante wird jetzt zusammengezwirbelt. Für eine Bevorratung kann nun nichts von dem kostbaren Stoff heraus.

Hank schiebt das überschüssige Material auf dem Schwerttisch mit der Hand zusammen und füllt es zurück in die Tüte, die wieder in das Schapp wandert.

Draußen hat es sich merklich abgekühlt. Die Tage werden kürzer, und die Sonne verliert an Kraft. Das Teak hat aber noch genug Wärme gespeichert. Ein herrliches Gefühl barfuß über das Deck zu gehen.

Mit Feuerzeug und einem Glas Mineralwasser setzt er sich ganz entspannt auf die Backskiste, lehnt sich mit dem Rücken an das Schott und fängt an, das gezwirbelte Papier mit dem Feuerzeug abzubrennen. Als der kleine Papierrest verbrannt ist, steckt er das Gerät zwischen Zeige- und Mittelfinger, macht eine Faust, setzt sie an den Mund und saugt den Rauch ein. Durch dieses Procedere wird Nebenluft mit eingesogen und somit gekühlt, denn angenehm schmeckt der Rauch nicht und für einen Nichtraucher endet der erste Zug oft in einem Hustenflash.

Das trockene Gras knistert, die Glut hat sich auf der ganzen Spitze ausgebreitet. Hank zieht den Rauch direkt in seine Lungen und versucht ihn innezuhalten, muss aber sofort, geplagt von einem großen Kratzen im Hals loshusten, dass es ihn schüttelt. Ein Schluck Wasser lindert den Schmerz. Beim zweiten und dritten Zug hat sich sein Hals auf dieses Martyrium eingestellt, und er kann etwas mehr genießen und sich auf die Wirkung konzentrieren. Er schnippt den Zacken über Bord, lehnt sich zurück und fühlt sich augenblicklich souverän und unangreifbar.

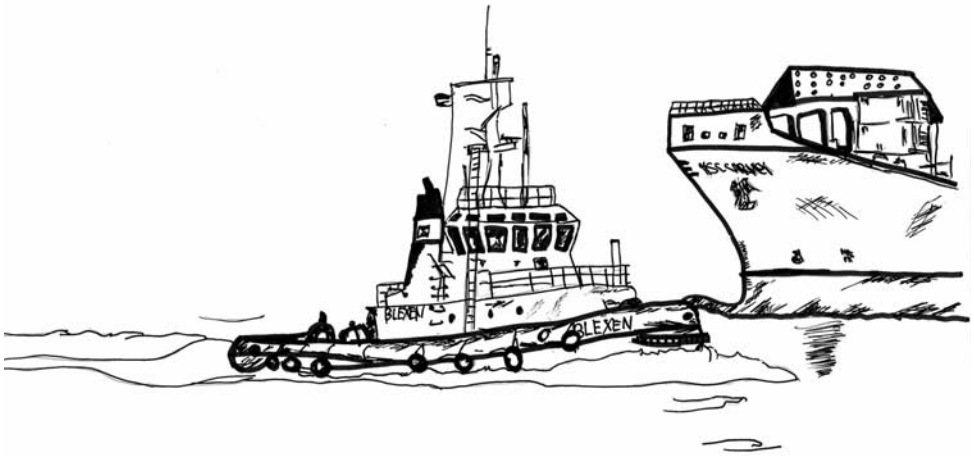
Seine Wahrnehmungen intensivieren sich – Durst – er lehrt das Glas Wasser mit einem Zug und schenkt gleich noch einmal nach, um dieses Kratzen im Hals loszuwerden.

Jetzt kann er entspannen. Wow, ein Teufelszeug dieses Hauiwaui.

Ein Schlepper der URAG fährt mit voller AK die Weser abwärts und schiebt seine Bugwelle in den Hafen. Wie Dominosteine fangen die Boote der Reihe nach an zu schwoien. Fallen schlagen. Bis Hanks Boot an die Reihe kommt und augenblicklich anfängt zu rollen. Die Leinen straffen sich. Zwischen Steg und Leine sind Ruckfender angebracht, das sind starke Druckfeder, die sich zusammenziehen und die erste Last aufnehmen, um ein Brechen der Festmacher zu verhindern.

Hank muss Gläser und Flaschen festhalten. Bei diesem Wellenschlag kann man schon aus der Koje fallen. Das Wasser beruhigt sich allmählich wieder.

Es fängt an zu dämmern und es wird merklich kühler.



Eine Jeans und Pullover aus dem Spind angezogen, Persenning verschlossen und rauf aufs Rad. Hank muss unter Menschen, mit seinem Speed kann er alleine nichts mit sich anfangen.

Als er die Tür zu seiner Stammkneipe öffnet kommt ihn ein Schwall von Zigarettenrauch und Biergeruch entgegen.

„Moinsen“ grüßt Hank in die Runde. „Hallo Anette, ist noch Bier da?“ wird die Wirtin in einem Atemzug mit seiner Bestellung extra begrüßt.

Die Gaststätte ist am frühen Abend gut besucht. Viele Gäste kehren auf dem Nachhauseweg noch kurz bei Anette ein. Manche haben noch Arbeitskleidung an. Overall, ein Schutz-

helm hängt an der Garderobe, aber auch ein Businessanzug ist zu sehen. Viele Hafenarbeiter. Früher Stauer, Lascher oder Tallyman – heute Containerbrücken- und Vancarrierfahrer.

Mao sitzt gleich vorne am Tresen, neben ihm ist noch ein Barhocker frei. Hank fängt sogleich an, einen alten Schlager zu singen: "Oh Manolo, oh Manolo, versuch dein Glück doch anderswo". Mao mag das gar nicht mehr hören und entgegnet ihm: " Komm her du Bandit, wir trinken ein Bier zusammen".

Hank setzt sich zu ihm und reicht Mao die Hand. Mao hat keine Hände, sondern Pranken groß wie Klosettdeckel und die entsprechende Kraft dazu. Wenn man jetzt nicht beherzt einschlägt, denkt Hank, bricht der Kerl dir alle Finger. Alles ist gut gegangen.

Zwei, drei Bier ein paar Geschichten aus alten Zeiten. Hank muss weiter, hier kennt er alle. Irgendetwas muss noch passieren heute Nacht.

Hank macht sich auf den Weg ins Viertel, stellt das Fahrrad am Theater ab und schlendert den Ostertorsteinweg runter. Die Geschäfte haben noch geöffnet, und die Restaurants sind gut besucht. Es herrscht reges Treiben auf den Straßen.

Der kleine Hunger macht sich breit, im Thailändischen Imbiss herrscht Hochbetrieb. Am Eingang steht der Getränkekühlschrank, hier ist Selbstbedienung. Hank nimmt sich ein kühles Beck´s, öffnet es sogleich und hält es kurz zu der Bedienung Mai Ling hinterm Tresen gerichtet hoch. Die kleine Asiatin quittiert es mit einem Lächeln.

Drei Köche stehen vor ihrem Wok, werfen die Zutaten in die stählerne Schüssel, greifen mit einem Lappen das heiße Ding, schwenken und werfen den Inhalt in die Luft und fangen ihn wieder auf. Alles ohne Kochlöffel. Der Wok steht in Flammen. Eine Hand voll Zuckerschoten löscht das Ganze.

Die Bedienung im Mekong nimmt seine Bestellung auf und gibt sie in ihrer Muttersprache gleich weiter an die Küche. Ein schmaler Koch dreht sich kurz um und quittiert scheinbar die Bestellung, wirft aber noch etwas ein. Das ganze Personal lacht. Kurz reden alle durcheinander, der Koch lacht aus voller Kehle und zeigt dabei sein äußerst schlechtes Gebiss, dreht sich wieder um und bereitet die Ente mit Gemüse zu. Mai Ling füllt Reis auf einen Teller, der volle Inhalt des Woks wird dort ebenfalls entleert. Hank nimmt sich Besteck aus einem Kasten, bezahlt und sucht sich draußen an dem Biertisch einen Platz, denn drinnen ist die Luft zum Zerschneiden.

Man rückt auf der Bank etwas zusammen. Der Bürgersteig wird hier um die Hälfte reduziert. Auch die Straßenbahnhaltestelle ist nicht weit. Genau richtig, um in diesem Gewusel Milieustudie zu betreiben. Menschen aller Couleur hasten oder schlendern vorbei. Mal allein, mal in einer Gruppe. Viele Typen gibt es in diesem Stadtteil, der Normalbürger wohnt hier nicht.

Jonny, der Segelbarde treibt sich auf der gegenüberliegenden Straßenseite herum, wahrscheinlich auf der Suche nach einem neuen Song. Für Inspiration der rechte Ort, denn hier pulsiert das Leben.

Die Straßenbahn hält und speit einen Pulk Menschen aus. Hank erkennt Merle, die sich einen Weg durch die in die Bahn drängelnden Menschen bahnt. Sein Herz schlägt höher. Dieses Mädchen kennt er schon seit Jahren, ist ihr aber noch nie nähergekommen als ein „Hallo wie geht's".

Merle ist groß und robust. Mit ihren blonden schulterlangen Haaren wirkt sie sogar etwas burschikos. Ihre Stimme lässt nicht auf ein zartes Wesen schließen. Auch an Bord kann sie sich behauten und ist bekannt in der Szene wie ein bunter Hund.

Ihr Weg führt sie direkt an Hanks Tisch vorbei. Hank sucht den Augenkontakt und kriegt ihn. Jetzt sein gewinnendes Lächeln – sie lächelt zurück und kommt auf ihn zu. Hank steht zur Begrüßung auf, hat aber noch die Ente im Mund, was diesen Umstand dann wieder entkrampft.

Gegenüber von Hank räumt ein Paar ihre Plätze. Er nutzt die Chance und bittet sie sich zu setzen. Hank räumt die stehengelassenen Teller zusammen und wischt mit seiner Serviette provisorisch den Tisch. Dieses Angebot darf sie jetzt nicht zurückweisen. Sie sagt höflich „Danke" und nimmt Platz. Ein Getränkeangebot lehnt sie dann aber doch ab. Auch ihre Sitzhaltung zeigt, dass sie jederzeit lossspringen kann.

So gibt sich Hank ganz cool und stopft sich ein großes Stück krosses Geflügel samt Gemüse in den Mund und fragt sogleich „Siehst so relaxt aus – Feierabend?" „Urlaub" entgegnet sie „Über den Feiertag hab ich ein super langes Wochenende". „Na, das ist doch Perspektive bei diesem schönen Spätsommer. Ich will auch noch mal mit dem Boot los. Vielleicht nach Helgoland, je nach Wetter, zumindest die Ostfriesen sollen es sein", erklärt Hank seine Pläne. „Da bist du zu beneiden. Ich habe den Zettel voll mit privaten Dingen."

Ohne über die Folgen nachzudenken, sagt Hank „Ich bin alleine an Bord und könnte mir gut vorstellen mit dir ein paar schöne Segeltage zu verbringen"! Er schaut Merle gewinnbringend in die Augen. Hank glaubt gegenseitige Sympathien auszumachen und hört erst mal auf zu kauen. Unbeeindruckt von dem unmoralischen Angebot antwortet Merle „Hört sich gut an". „Schönes Wetter garantiert" schiebt Hank noch nach.

„Da muss ich erst noch meine Mutter fragen", wendet Merle ein. Hank ist baff. Er wertet diesen Einwand als Zusage und geht sogleich nach Plan vor. Erst einmal das Lokal wechseln. „Für deine Mutter ist leider keine Koje mehr frei, aber wir können alles Weitere gegenüber im Piano bei einem Glas Wein bereden". Merle willigt ein.

Hank fliegt auf Wolke sieben nach Hause. Nicht nur, dass er mit Merle den Törn durchgesprochen und die Telefonnummern getauscht, nein, sie hat ihn zum Abschied noch freundschaftlich in den Arm genommen und ihre Wange an die seine gedrückt.

Es ist spät geworden und es war ein langer Tag.

Trotzdem kann Hank nicht einschlafen. Bis morgen Nachmittag gibt es noch viel zu tun. Seine Gedanken kreisen um Proviant, Tide, Wetter, Merle und sein Geheimnis, das mit an Bord kommt.

Fortsetzung folgt -

Geschenk der Zeit

Freude vom letzten Sommer weht in diese
jetzige weiße eisige Zeit.

Sie erfrischt meinen Mut und lässt mich die kommende Segelsaison
schon in meinen Gedanken erahnen.

Und die Hoffnung auf die kraftvollen Farben des Himmels
beleben mich und streichen wie der zarte Sommerwind
über meine Haut.

Ja, ich kann die salzige Luft fast riechen.

Vor meinem inneren Auge leuchten schon die
weißen Segel und die Vorfreude
vibriert in Körper und Seele.

Gestern ging ich mir voraus und folgte meiner
Traumspur mit den Augen im Blau,
die Gedanken auf flauschigem Weiß.

Die Schönheit der Schiffe berührt mich,
verführt mich.

Das Licht der Laterne durchdringt die Nacht,
die See glitzert wie mit Mondstaub bestreut,
die Sehnsucht auf Meer leuchtet als
Lichtspur in meinem Herzen.

Bald ist es wieder soweit, ich kann es
jetzt schon kaum erwarten.

Ich stecke mir die Hoffnung ins Haar
an Tagen wie diesen.

Linde

Der Werkzeugkasten

DER SCHIFFHOBEL

„Alles Einstellungssache“...

sagte damals mein Lehrmeister!

Der Schiffhobel ist ein Spezialhobel zum Bearbeiten konkaver und konvexer Holzoberflächen. Noch bis Ende des 19. Jahrhunderts bestand der Schiffhobel auf den meisten Werften noch aus Holz, wobei es separate Hobel in vielen verschiedenen Größen bzw. Formen gab.

Der erste Schiffhobel aus Metall (engl.: Compass plane) wurde am 06. August 1877 durch Henry Clark (USA) zur Offenlegungsschrift eingereicht. Das Patent wurde noch im gleichen Jahr, am 25. September 1877, mit der Patentschriftnummer US 195480 erteilt!

Das Besondere an diesem Hobel ist, dass er gänzlich aus Metall besteht und die Sohle sich beliebig verändern lässt! Dieses hat den großen Vorteil, nur noch einen Schiffhobel einzusetzen, statt der riesigen Auswahl der verschiedenen Schiffhobel aus Holz! Die Einstellung der Messerplatte, der Tiefe und seitlichen Position des Hobeleisens, ist mehr oder weniger mit der Einstellung der meisten Hobel identisch. Auch das Hobeleisen wird, wie das Eisen eines Bankhobels, geschärft und abgezogen. Der einzige gravierende Unterschied zwischen dem „neuzeitlichen“ Schiffhobel und den aus Holz bestehenden Hobeln ist, dass die Sohle zur Bearbeitung runder / hohler Profile in jegliche Form gebogen werden kann.
Die Einsatzgebiete waren und sind zum Teil auch heute noch in vielen Fällen unbegrenzt im Bootsbau vorhanden. Ich denke da z.B. an Decksbalken, Planken, sämtliche Knie, Klampen, Schotten, Mallen, Ruderpinnen, gebaute Spanten, Decksluken, Steven usw.

Gern wird heute als Ersatz ein „Schleifigel“ in Tischfräsen oder ein Bandschleifer oder gar ein elektrischer Schiffhobel genutzt, doch einen richtig guten Straak (ohne „Dellen in der Linie“) kann nur mit dem Schiffhobel von Hand erreicht werden.

Schiffhobel nach Henry Clark ***Foto: Wikipedia***

Da der eiserne Schiffhobel auch heute noch sehr teuer in der Anschaffung ist, ist er ein typisches Gemeinschaftswerkzeug und steht jedermann auf der Werft zur freien Verfügung.

Schleifigel

Zum Schluss sei noch angemerkt, dass in Deutschland der verstellbare Schiffhobel aus Metall von der Fa. Gustav Kunz bis 1945 gefertigt wurde. Danach wechselte die Firma ihren Sitz von Fürstenwalde nach Hannover. Ab 1992 setzte die Fa. Schlüter in Thüringen die Produktion der Kunz-Hobel fort!

Jedes Mal, wenn ich ihn damals brauchte.... schmunzel ....musste ich zum Meister in das Magazin, welches er stetig unter Verschluss hatte! Erinnerungen, wie sie heute fast unvorstellbar sind.... ich höre sie heute noch, die rollende Schiebetür! :-))

Viele Grüße von der Nordsee
Kai W. Stuhr, Bootsbaumeister

Der Werkzeugkasten

DIE ÖLKANNE

Als die Schiffsmaschinen noch alle 2 - 3 Stunden mit der Hand abgeschmiert werden mussten, war die Ölkanne das wichtigste Werkzeug der Seemaschinisten. „Bilgenkrebs“, „Schmiermaxe“ oder „Ölauge“ wurden die Maschinisten oft genannt, denn sie hatten fast immer die Kanne und den Putzlappen in der Hand.

Für das Abschmieren von Maschinen wurden spezielle „Schmierölkannen“ entwickelt. Mit dem langen Rohr waren auch schwer zugängliche Schmierstellen gut zu erreichen. Diese Kannen besaßen keine Pumpe. Man musste die Kanne etwas schräg nach unten halten und auf einen runden Hebel drücken, der das Ventil öffnete, und das Öl floss aus einem langen, dünnen Rohr auf die Schmierstelle. Auf der Oberseite befand sich eine Öffnung, um die Kanne zu füllen. Die Öffnung konnte mit einem verschiebbaren Blech verschlossen werden. Diese leicht oval geformten Ölkannen gab es in verschiedenen Größen. Im Katalog des bekannten Schiffsausrüsters Bernhard Schmeding aus den 30er Jahren findet man 7 verschiedene Ausführungen der Schmierölkanne.

Die große, ehemals grüne Kanne Nr. 3 konnte 0,5 l Öl fassen. Im Griff, leider nur noch ganz schwach erkennbar, war die Bezeichnung „Nr. 3 0,5 l“ eingestanzt. Diese schöne Ölkanne hat viele Jahre einen 5 PS Leisnig Glühkopfdiesel auf einem Fischerboot der Insel Poel mit Schmieröl versorgt. Aus England kam die kleine Kanne der Firma „Sutcliff“. Oben vor dem Verschluss kann man den Schriftzug „Sutcliff 1941“ erkennen. Auf der Unterseite ist das Fassungsvermögen eingraviert. „½ P“, also ein halbes Pint, das sind etwa 0,28 l. Diese Ölkanne stammt vom Ewer GONDEL und wurde lange Zeit zum Abschmieren der Hauptmaschine verwendet. Die GONDEL besaß einen Dieselmotor der Deutschen Werke Kiel, der aus 3 Zylindern 75 PS leistete.

Vicco Meyer

BERNHARD SCHMEDING ⊙ HAMBURG

Schwere, gestanzte Ölschmierkannen

Ohne Lötnaht am Boden, äußerst widerstandsfähig gegen Schlag und Stoß

Fig. 3283, mit festem Rohr und mit Ventil

Fig. 3284, mit festem Rohr und ohne Ventil

Größe		00	0	1	2	3	4	5	6
Inhalt	ca. Ltr.	0,10	0,15	0,25	0,35	0,50	0,75	1	1,5
Länge des Körpers	ca. cm	7½	9	10½	11½	14	15½	15½	18½
Höhe des Körpers	ca. cm	4½	5	6	6½	7½	9	10½	10
Rohrlänge	ca. cm	13	17½	18	19½	25	28½	28½	33
Preis pro Stück		RM.	RM.	RM.	RM.	RM.	RM.	RM.	RM.
Fig. 3283, **mit Ventil**	Stahlblech, doppelt verzinnt								
	Weißblech								
Fig. 3284, **ohne Ventil**	Stahlblech, doppelt verzinnt								
	Weißblech								

Katalog Schiffsausrüster Bernhard Schmeding, Hamburg, S. 569

Schmierölkannen ***Foto: V. Meyer***

Im Labor auf Kurs

Ein Besuch im Magnetkompasslabor

Magnetkompasslabor *Fotos: V. Meyer*

Mitten in Hamburg unter hohen Bäumen im Grünen versteckt, liegt das Magnetkompasslabor des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie zwischen Hafen und Bismarck - Denkmal in einem kleinen Park. Das kleine Haus steht hinter dem Neubau der Jugendherberge Stintfang. Dort, wo sich heute die Jugendherberge befindet, stand früher die Deutsche Seewarte, die sich neben der Herausgabe von Seewetterberichten und Sturmwarnungen auch mit der Prüfung von Sextanten, Kompassen und Chronometern beschäftigte. Das imposante Gebäude wurde 1944 bei einem Bombenangriff total zerstört. In den 50er Jahren errichtete das Deutsche Hydrographische Institut für die Kompassprüfung das Magnetkompasslabor. Um von den magnetischen Einflüssen unabhängig zu sein, baute man in einiger Entfernung von anderen Gebäuden ein kleines Haus. Damit der ungestörte Blick vom Hafen auf den Michel erhalten blieb, wurde der Neubau halb in die Erde versenkt errichtet.

Prüflabor

Im BSH werden in verschiedenen Laboren nicht nur Magnetkompasse, sondern alle Arten von Navigationsgeräten in ganz spezifischen Laboreinrichtungen geprüft. Bis etwa 1980 musste jeder Kompass auf einem Seeschiff im Abstand von 2 Jahren vom DHI geprüft werden. Die Prüfung kostete 20 DM und das ausführliche Prüfungszeugnis musste an Bord mitgeführt werden. Im Bereich der Nordsee konnten auch bei den Außenstellen des DHI in Brake, Bremerhaven, Cuxhaven, Emden und Wilhelmshaven die Kompassprüfungen durchgeführt werden. Heute wird auf die Einzelprüfung durch das BSH verzichtet, denn diese Prüfung wird heute von den Firmen selbst durchgeführt. Es gibt heute nur noch die einmalige Baumusterprüfung nach der ISO Norm – „Arbeitsgruppe Magnet Kompass“, bevor der Kompass in den Handel gelangt. Daher wurde das Personal des Labors auf zwei Mann reduziert.

Das eigentliche Labor liegt zur Hälfte im Keller und besteht aus einem 8 x 8 Meter großen quadratischen Raum. In den Wänden befinden sich mehrere elektromagnetische Spulen, die je nach Bedarf ein verschieden starkes Magnetfeld erzeugen können. Damit kann der störende Einfluss von elektromagnetischen Störungen der Umgebung ausgeschaltet werden. Schon wenn ein großer LKW vorbeifährt, würde er die empfindlichen Messungen stören. Alle Prüfstände sind vom BSH selbst entwickelt und in den eigenen Werkstätten gebaut worden. Auf dem ersten Prüfstand wird der Kompass in eine Halterung gelegt und in verschiedene Richtungen gedreht.

Prüfstand für Ablesbarkeit

Durch eine Optik kann die Kompassrose genau betrachtet werden. Es geht hier um die gute Ablesbarkeit der Schriftgröße, der Gradeinteilung und der Skala. Auf dem folgenden Prüfstand werden Reibungsfehler, Schleppfehler und Schwingungsdauer geprüft. Mit einer Optik wird ein exaktes Fadenkreuz auf den Kompass projiziert.

Rose mit Fadenkreuz

Dann wird der Prüfstand durch einen Motor gedreht und wieder abgebremst. Wenn die Kompassrose wieder zur Ruhe gekommen ist, sollte sie möglichst genau den vorherigen Wert anzeigen. Ein möglicher Einstellungsfehler muss unter einem halben Grad liegen. Nach einer schnellen Drehung schwingt die Rose noch mehrmals über den vorherigen Wert hin und her. Die Schwingungsdauer darf eine bestimmte Zeit nicht überschreiten. (Bild 5 Prüfstand für Schleppfehler) Bei der nun folgenden Bestimmung des Schleppfehlers wird der Kompass auf dem Prüfstand langsam um 360 ° gedreht. Dabei darf die Rose nicht rucken und haken, sondern soll immer nach Norden zeigen und sich nicht mitdrehen. Ein zu großer Schleppfehler kann durch Schäden des Rosenlagers bedingt sein.

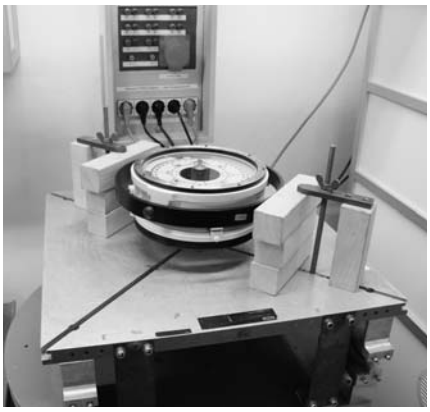
Prüfstand für Schleppfehler

Nun kommt der Neigungsprüfstand zum Einsatz. Auch wenn das Schiff im hohen Seegang schlingert und rollt, soll der Kompass bei Schräglage gut ablesbar sein und die Rose muss immer frei drehen können. Dazu wird der Kompass auf diesem Prüfstand in verschiedene Schräglagen gebracht. Wer schon mal mit einem Kümo bei 8 Windstärken und bei Wind gegen Strom die Außenelbe befahren hat, der weiß, welche Kräfte die See haben kann, wenn das Schiff in ein Wellental kracht. Diese harten Schläge und Vibrationen muss ein guter Kompass jahrelang aushalten. Für die Prüfung der Vibrationsfestigkeit gibt es im Labor 2 Tische jeweils für vertikale und horizontale Bewegung. Der Kompass wird mit einer speziellen Halterung auf dem Tisch festgeschraubt und in Schwingung versetzt. Dabei wird die

Prüfstand für Schräglage

Frequenz der Schwingungen langsam von 0 bis 100 Hz verändert. Wenn die kardanische Aufhängung oder das Rosensystem vom Kompass bei einer bestimmten Schwingung klappert oder mitschwingt, wird er für 2 Stunden dieser Schwingung ausgesetzt. Manchmal mussten die Hersteller ihren Kompass wieder mitnehmen, weil er diesen harten Rütteltest nicht bestanden hatte. Auch in klirrender Kälte der Polarregion und unter der sengenden Sonne am Äquator muss ein guter Kompass problemlos den Kurs anzeigen.

Vom Rütteltisch geht es ab in den Wärmeschrank. Langsam wird der Kompass für einige Stunden bis auf 60° erhitzt. Durch ein oben angebrachtes Fenster wird der Kompass beobachtet. Bilden sich Blasen in der



Rütteltest

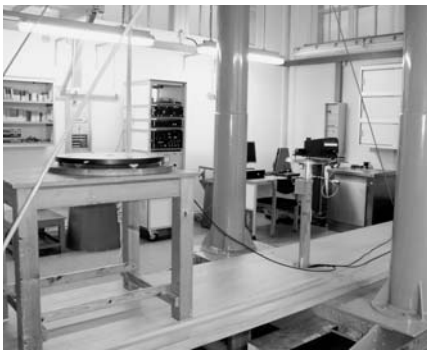
Flüssigkeit, löst sich die Farbe der Beschriftung, oder wird die Kompassflüssigkeit trübe, dann ist der Test nicht bestanden. Der Kompasskessel ist zwar im Boden mit Ausdehnungsfalten versehen, aber auch bei extremer Hitze darf es hier nicht zu Undichtigkeiten kommen. Im Kühlschrank sind die Temperaturen nicht ganz so extrem, denn der Kompass wird nur auf -30° heruntergekühlt. Durch das Fenster werden von oben Blasenbildung und Trübung beobachtet. Mit einem Stabmagneten kann die Kompassrose im Kühlschrank abgelenkt werden, um zu sehen, ob bei Kälte die Flüssigkeit die Beweglichkeit der Rose beeinträchtigt.

Waren die bisherigen Prüfstände relativ klein und kompakt gebaut, so nimmt der Prüfstand zur Bestimmung des Kompassschutzabstands

Wärmeschrank

fast den ganzen Raum ein. Zwei hohe Metallrohre reichen bis zur Decke und können auf einem schweren Gestell um 360°gedreht werden. Früher hing an diesen Rohren eine Schaukel auf die der Kompass mit seinem Kompassstand montiert wurde, um die Bewegungen bei Seegang zu simulieren. Heute wird die beeindruckende Vorrichtung für die Bestimmung des Schutzabstands genutzt. Der Schutzabstand legt für alle Geräte auf der Brücke eines modernen Seeschiffs den Abstand fest, ab wann sie die Anzeige vom Magnetkompass beeinflussen. In der Mitte befindet sich ein empfindlicher Magnetsensor. Auf einem Tisch, der verschoben werden kann, kommen nun Radar- und Funkgeräte, Rechnermonitore, oder Maschinenfahrhebel. Nun wird der Tisch mit dem Gerät langsam an den Magnetsensor herangeschoben

Kälteschrank



Schutzabstandsmessung

und der Abstand bestimmt, bei dem ein Magnetkompass beeinflusst wird. Ohne Prüfung gilt ein genereller Abstand von 5 Meter zum Magnetkompass und der ist selbst auf der Brücke eines großen Kreuzfahrtschiffs nur ganz schwer zu realisieren.

Im Zeitalter der elektronischen Seekarte und des GPS-Systems hat der gute alte Magnetkompass seine Bedeutung für die Navigation weitgehend verloren. Aber bei einem totalen Blackout der Stromversorgung ist auf ihn immer Verlass. Da eine solche Situation fast immer bei Schlechtwetter und hohem Seegang eintritt, muss der Kompass auch unter extremen Bedingungen den Kurs genau anzeigen. Wie gut, dass er vorher im Magnetkompasslabor seinen sorgfältigen Test sicher bestanden hat.

Vicco Meyer

P-Liner und wirkliche Großsegler

Einfach mitsegeln auf den größten Segelschulschiffen der Welt

Die PEKING ist ja im Moment in aller Munde. Irgendwann wird man sie, wie auch die PASSAT in Travemünde, an der Pier im Hamburger Hafen besichtigen können. In Deutschland wird es auf absehbare Zeit wohl kein Segelschiff in der Größe der SEDOV oder der KRUZENSHTERN im Seebetrieb geben. Wer also auf solch einem Windjammer gern mal Mitsegeln möchte, hat die Möglichkeit während der Hanse Sail auf der SEDOV oder KRUZENSHTERN mit zu segeln. Während der Hanse Sail gibt es auch noch die Möglichkeit auf der norwegischen CHRISTIAN RADICH mitzufahren.
Eine imposante maritime Kulisse am Warnemünder Passagierkai werden

SEDOV und KRUZENSHTERN

zur 28. Hanse Sail vom 09. bis 12. August die beiden Viermastbarken SEDOV und KRUZENSHTERN erzeugen. Die majestätischen Großsegler aus Russland sind als Schulschiffe für Seeleute und Offiziere auf den Weltmeeren unterwegs und haben beeindruckende Geschichten zu erzählen.

KRUZENSHTERN ***Fotos: Staugaard***

Auf der 1921 in Kiel gebauten 117,50 Meter langen SEDOV können bei einem Törn unglaubliche 4.200 Quadratmeter Segeltuch gesetzt werden! Die fünf Jahre jüngere KRUZENSHTERN wurde auf der Tecklenborg-Werft in Geestemünde als letztes Schiff der legendären „Flying P-Liner» der Hamburger Reederei F. Laeisz gebaut. Am 11. und 12. August können Gäste die beiden Windjammer bei einem Tages- oder Abendtörn hautnah erleben.
Ein weiteres Highlight an der Pier in Warnemünde wird die CHRISTIAN RADICH sein. Das 72 Meter lange Vollschiff aus Oslo wurde 1937 im norwegischen Sandefjord gebaut und wird als Schulschiff von der Stiftung „Skoleskibet Christian Radich“ betrieben. Auch die Norwegerin lädt während der Hanse Sail zu Ostsee Törns ein. «Für die Ausfahrten am 11. und 12. August von 10 bis 16 Uhr auf der CHRISTIAN RADICH gelten Preise von 96 bzw. 83 Euro. Außerdem gibt es ermäßigte Tickets für Kinder von 7 bis 14 Jahren, sowie Familienpreise für 2 Erwachsene und 2 Kinder», informiert die Leiterin der Tall Ship Buchungszentrale des Hanse Sail Vereins Mandy Lange.
Gebucht werden können die Ausfahrten bei der Tall Ship Buchungszentrale am Warnowufer 65 im Rostocker Stadthafen, sowie online auf hansesail.com.

Britta Trapp

Bücherschapp

Die Buchvorstellung im PIEKFALL

Die Farbe der See

Die rätselhafte Reise der „Skagerrak“

Jan van Bank, ein typischer Kieler möchte man sagen, denn obwohl er bereits als freier Architekt erfolgreich war, packte ihn das Maritime. Für das ZDF verfasste er u.a. die Drehbücher für die Serie „Küstenwache“, sowie die Fernsehserie „Gegen den Wind“. „Die Farbe der See“ war sein erster Roman, der innerhalb weniger Wochen ausverkauft war und hier nun endlich in der vierten Auflage wieder vorliegt.
Oberflächlich geht es in diesem Roman um die Weltmeisterschaft in der damals noch olympischen Starbootklasse in Kiel 1939. In Wirklichkeit jedoch spielt der Widerstand gegen den Nationalsozialismus und seine glühenden Anhänger die Hauptrolle. Auch wenn manche „Zufälle“, die den Helden des Buches, den Segelmacher und Regattasegler Ole Sturm und seine Yacht SKAGERRAK 1940 immer wieder vor dem fast sicheren Ende in einem KZ bewahren, manchmal etwas konstruiert wirken, so ist das Buch einfach ungeheuer spannend.
Der Rezensent, der den Roman während einer längeren Zugfahrt lesen wollte, aber feststellte, dass die Zeit nicht reichte, konnte nicht widerstehen und blieb bis zum letzten Satz mit diversen Tassen Kaffee bei einem wenig einladenden McDonald´s!
Man merkt auf jeder Seite, dass der Autor Segler ist, dem weder die „graue“ Marine noch die jüngere deutsche Geschichte fremd ist.

HB

Jan von der Bank
Die Farbe der See
Die rätselhafte Reise der „Skagerrak“
- die Nordlandfahrt einer deutschen Yacht
und ihre geheime Fracht
Neuausgabe 2017
Format: 13,5 cm x 20,4 cm; 395 S.; Abb.: PB
KJM – Buchverlag, Hamburg
ISBN 978-3-945465-36-3
Preis: € 15,00

Entscheidung im Mittelmeer

Europas Seekrieg im Mittelmeer

Roger Crowley, der aus einer alten Seefahrerfamilie stammt, lebte viele Jahre an den Schauplätzen seiner maritimen Geschichte. Es ist faszinierend zu lesen, wie es den türkischen Herrschern gelang, die Uneinigkeit der europäischen Mächte klug ausnutzend, sich fast zu den Beherrschern des Mittelmeeres zu machen. Ist die Geschichte des Mittelmeeres, vor allem des östlichen, zunächst geprägt vom byzantinisch - venezianischen Gegensatz, so steht zwischen 1521 und 1580 der Kampf gegen das türkische Hegemonialbestreben im Mittelpunkt. Der gleichzeitigen planvollen türkischen Expansion zu Wasser und zu Lande hatten die uneinigen westlichen Anrainerstaaten nur wenig entgegenzusetzen. Hatte es Venedig doch intrigenreich geschafft vorher das byzantinische Reich so zu schwächen und nahezu jede Unterstützung zu verhindern, dass es mit der Eroberung Konstantinopels 1453 aufhörte zu bestehen, so blieb eigentlich nur der Johanniter – Orden, der sich kontinuierlich wehrte und sowohl den Islam als auch die Ausdehnung des türkischen Machtbereiches zu verhindern versuchte. Der Autor versteht es dieses Ränkespiel, der nur auf den kurzfristigen eigenen Vorteil bedachten europäischen Mächte, vor allem Spanien, Frankreich und Venedig so fesselnd darzustellen, das es auch den - mit diesem Abschnitt der Geschichte - nicht vertrauten Leser in den Bann zieht, der wahrscheinlich nicht unterlassen kann, so manche Parallele in der Gegenwart zu finden.

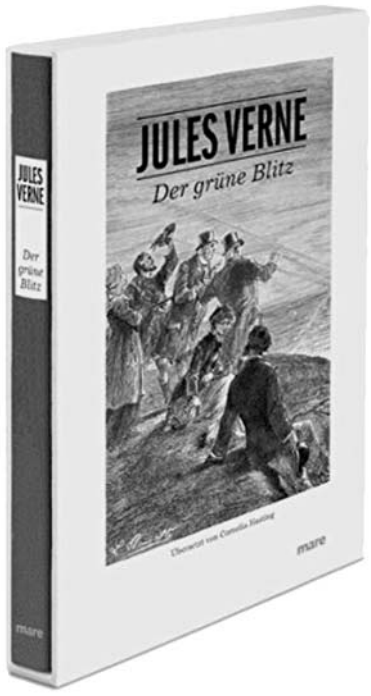
HB

Roger Crowley
Entscheidung im Mittelmeer
Europas Seekrieg gegen das Osmanische Reich
Format: 23 cm x 15,5 cm; 320S.: 4 Karten, Broschüre
Theiss - Verlag, Mannheim 2016
ISBN 978-3-8062-3254-2
Preis: € 14.95

Der grüne Blitz

Wer hat als Segler nicht schon vergeblich auf den sagenhaften „Grünen Blitz“ gewartet, der bei Sonnenuntergang am Horizont aufflammen soll? Jules Verne machte ihn zum Namensgeber seines ersten und einzigen Nicht SF - Romans. Die Erzählung erschien in neuer Übersetzung im renommierten Mare Verlag in der Klassiker Reihe bereits in 3. Auflage. Wer allerdings glaubt, der Mare Verlag ist gleichzusetzen mit ausschließlich maritimen Büchern, der wird enttäuscht. Wer allerdings unbefangen zu diesem sorgfältig in Leinen gebundenem und im Schuber ausgelieferten Buch greift, erhält eine äußerst lesenswerte Beschreibung Schottlands und seiner Inseln, dazu noch eine verhaltene Liebesgeschichte samt glänzend geschilderter Charaktere.

HB



Jules Verne
Der grüne Blitz
Format: 21cm x 13cm, 288 S., Leinen im Schuber
Mare Verlag, Hamburg, 2018
ISBN 978-3-86648-180-0
Preis: € 26,00

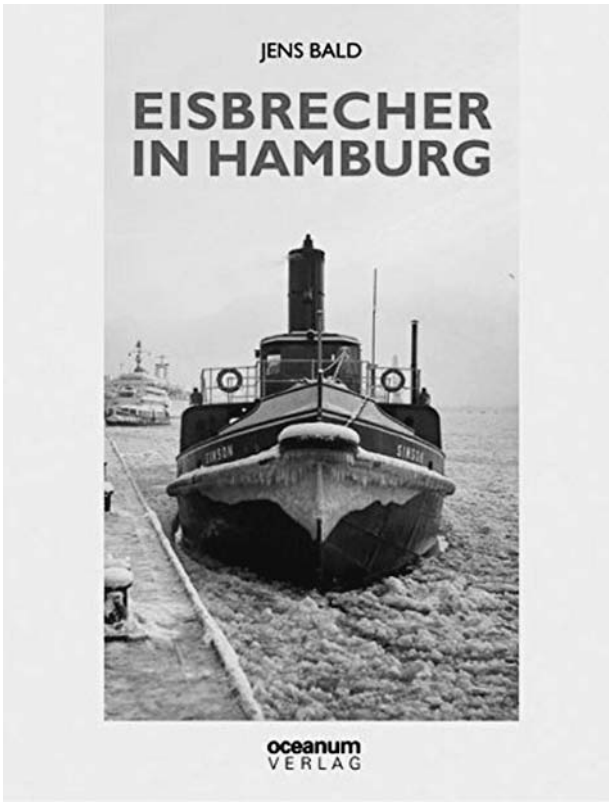
Eisbrecher auf der Elbe

Winterfahrten auf dem Eisbrecher SIMSON II habe ich als Zehnjähriger selbst erleben dürfen, es gab das Privileg eines Onkels beim Hamburger Strom- und Hafenbau. Das Rumpeln und Krachen unter dem zitternden Schiff, das wechselnde Tempo der ratternden Maschine, Dampf und Kohlerauch, raue Stimmen, dazu der graue Tag im eiskalten Schneegestöber auf der offenen Brücke - eine lebendige Erinnerung.

Eisbrecher unter Dampf gab es auf der Unterelbe erst seit den 70er Jahren des 19. Jahrhunderts. Vorher wurde im Winter die gesamte (Segel-)Schifffahrt eingestellt, man hatte einfach zu warten, bis es wieder offenes Wasser gab. Die Hafenwirtschaft hatte sich jahrhundertelang darauf eingestellt, aber für viele Menschen an den Flussufern war jeder Winter ein schlimmes Armutsrisiko. Bisher lagen nur Einzelmonographien und veraltete Veröffentlichungen über dies Gebiet vor. Das Buch von Jens Bald füllt hier eine Lücke. Es führt zunächst sorgsam in die Geschichte des Fluss Eisbrechens ein.

Die anspruchsvolle Technik wird genau beschrieben, sie ist anders als das Eisbrechen auf dem Meer. „Das Eis darf erst mit einsetzendem Tauwetter gebrochen werden, da erst dann die Schollen nicht mehr zusammenfrieren können“. Und: Es muss „gegen den Strom“ gebrochen werden und im Tidegebiet „immer nur so viel, wie mit der nächsten Flut auch abfließt“ (S.10). Die schiffbaulichen Besonderheiten der Flusseisbrecher sind Thema, zum Beispiel wurden wegen der größeren Elastizität der Dampfmaschine gegenüber dem Dieselmotor erst spät auch Motoreisbrecher in Betrieb genommen. Auch wirtschaftliche Probleme werden beleuchtet. Denn es hatte ja lange gedauert, bis den Behörden die Kosten des Eisbrechens nicht mehr viel zu hoch erschienen. Schließlich hatte sich nach langen Kämpfen der Vorteil eines auch im Winter betriebenen Hafens durchgesetzt. Die Geschichte speziell des Hamburger Eisbrecherbetriebes in Friedens- und Kriegszeiten wird ausführlich erzählt, am Schluss folgt eine Liste aller dieser Schiffe, jedes mit mindestens einem zeitgenössischen Foto, mit Konstruktionsplänen, Angaben über Baujahr, Bauwerft, Maße des Schiffes, Maschinenstärke und Art der Maschine. Das Buch ist sehr lesefreundlich geschrieben, man muss kein Zehnjähriger auf SIMSON II gewesen sein, um darin spannende Lektüre zu finden! Eine Grafik des Autors über die „Einsatztage der Eisbrecher“ seit 1892, die überraschende Rückschlüsse auf unterschiedlich strenge Winter erlaubt, beschließt das Buch.

WW



Jens Bald
Eisbrecher in Hamburg
Format: 21cm x 26,5 cm; 96 Seiten; Hardcover gebunden; zahlreiche meist farbige Abbildungen
Oceanum-Verlag, Wiefelstede 2017
ISBN 3-86927-424-9
Preis: € 19,90

Wie sie Helgoland erlebten

Zu besprechen ist ein Buch, das auch in seinen äußeren Ausmaßen wohl nur noch selten vorkommt: Großes Format, fast 700 engbedruckte Seiten, Gewicht mehr als drei Pfund. Der Autor Eckhard Wallmann war bis 2003 für mehr als ein Jahrzehnt Pastor auf Helgoland. Jetzt ist ein Werk zur Kulturgeschichte der Insel von ihm erschienen, das in der Helgolandliteratur wohl seinesgleichen sucht.

Eine schier unendliche Fülle von Quellen zur Inselgeschichte führt Wallmann vor - von den ersten Überlieferungen bis heran an die Gegenwart. Der Schwerpunkt liegt allerdings im 19. Jahrhundert, als Helgoland und die anderen Nordseeinseln sich als Badeorte etablierten. Sie wurden von den „gebildeten Ständen“, vom Adel und nicht zuletzt durch Vertreter aus Literatur und Kunst als Ferienziele entdeckt. Sie berichteten eifrig darüber, öffentlich in der sich entwickelnden Presse und privat in Briefen - es gab ja damals eine heute kaum nach nachvollziehbare Kultur des Briefeschreibens. In teils seitenlangen, von Wallmann meist nur sparsam kommentierten Zitaten aus solchen Berichten, Briefen, Artikeln und Büchern bedeutender und weniger bedeutender Badegäste, spiegelt sich auf diese Weise die besondere Geschichte der einzigen deutschen Hochseeinsel. Die originalen Stimmen von Menschen längst vergangener Tage mit ihren Eigenheiten,

ihren Beziehungen, ihrem Klatsch, ihren Problemen, aber auch ihren schwärmerischen oder kritisch -beobachtenden, manchmal satirischen Texten zu Natur, Wetter und Insel - Alltag können den heutigen Leser rasch einfangen. Da geben sich auch Freiheitskämpfer auf ihrer Flucht und Agenten der festländischen Obrigkeiten ein Stelldichein. Unter dem Schutz der seit den napoleonischen Kriegen britischen Oberhoheit lebte die Inselbevölkerung neben ihrer Fischerei mehr und mehr von diesem Tourismus. Große Hotelbauten entstehen, später auch die bis heute bekannten Forschungsinstitute.
Und der Verkehr mit der Küste, mehr und mehr nur noch mit Dampfschiffen, wird entwickelt.

Von alledem wird umfangreich erzählt, und dieser riesige, zunächst unübersichtliche Lesestoff ist durch sinnvolle Kapiteleinteilungen, ein ausführliches Inhaltsverzeichnis und ein gründliches Personenregister gut erschlossen. Man kann also auch gezielt auf die Suche gehen. Beim Blättern bleibt man dabei dann gern auch an den zahlreichen Illustrationen hängen; bekannte und unbekannte Gemälde sind wiedergegeben, auch viele Zeitungsillustrationen und Karikaturen, aus späterer Zeit kommen Fotografien, Plakatdrucke und andere Reklamematerialien dazu. Nach dem Ersten Weltkrieg wird der Strom der Quellen sparsamer. So hätte sich die starke Militarisierung der Insel seit der Kaiserzeit vielleicht aus militärischen Geschichtsquellen noch deutlicher zeichnen lassen, da bleibt es überwiegend bei Erzählungen der Badegäste von Begegnungen mit dem Militär. Auch der Nationalsozialismus, der sich an die im 19. Jahrhundert immer deutlichere nationale Helgoland Begeisterung anschloss, kommt nur relativ sparsam vor.

Am Schluss sind Zerstörung und Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg wenigstens auch noch Thema. Doch vielleicht äußert sich hier das etwas enttäuschte besondere Interesse des Rezensenten. Immerhin hat Wallmann auch noch Zeitgenossen des „Dritten Reichs“ auf der Insel kennengelernt und von seinen Gesprächen mit ihnen berichtet. Er konnte übrigens Archive und vorhandene Sammlungen von Vorgängern übernehmen und auswerten, aber von ihm selbst steckt in diesem Opus maximum auch ein unglaublicher eigener Sammelfleiß.

Auch eine ausführlichere Besprechung könnte den überbordenden Reichtum dieses Buchs nur andeuten. Eckhard Wallmann hat eine riesige literarische Inselchronik zusammengebracht, vornehmlich aus der Perspektive ihrer Besucher. So etwas müsse man schreiben, bevor das Zeitalter des Buches zu Ende geht, hat er selbstironisch bemerkt! Und es stimmt ja: Wo immer man dieses Buch aufschlägt, überall wird es unterhaltsam und interessant. Ein Beitrag zur Kulturgeschichte Helgolands mit viel Material ist dies Werk allemal. Zu neugierigem Schmökern ebenso wie zu weiterer Forschung sehr empfohlen.

WW

Eckhard Wallmann
Helgoland
Eine deutsche Kulturgeschichte
Format: 16 cm x 24 cm; gebunden; 672 Seiten, zahlreiche farbige und s/w-Abbildungen,
gedruckt mit Unterstützung des Fördervereins Museum Helgoland e.V.,
farbiger Schutzumschlag
© 2017 by Koehler im Maximilian-Verlag,
ISBN 978-3-7822-1286-1
Preis: € 29,95

Signale der Seefahrt

Der lange Weg zum internationalen Flaggencode

„England erwartet, dass jeder seine Pflicht tut“.

Mit diesem wohl berühmtesten Flaggensignal der Seefahrtgeschichte eröffnete Admiral Horatio Nelson am 21. Oktober 1805 vor Kap Trafalgar eine der härtesten Seeschlachten aller Zeiten. Sein Auftrag: Ein Sieg über die Französisch - Spanische Flotte. Um seine Befehle zu übermitteln, nutzte Nelson ein ausgeklügeltes Flaggensystem mit Zahlencodes. Die Schlacht verlief blutig, Nelson fiel, doch seine Flotte hatte gesiegt und England beherrschte fortan die Meere.

Detlef Hechtel zeigt anhand seltener historischer und bisher nicht veröffentlichter Originalquellen auf, dass Flaggen anfangs nur als Führungsinstrument in Kriegsflotten eingesetzt und erst allmählich auch in der Handelsschifffahrt verwendet wurden. Seeoffiziere verschiedener Länder entwickelten Ver-

fahren, die sie in Segel- und Signalanweisungen handschriftlich niederlegten. Sie versuchten, der Verständigung auf See und mit Signalstellen an Land eine Ordnung zu geben. Dies gelang zunächst nur unvollkommen, weil sie überwiegend militärische Inhalte vorsahen und ein Konsens zwischen mehreren Staaten auf sich warten ließ. Erst um die Mitte des 19. Jahrhunderts wurde unter Federführung des „British Board of Trade" ein internationales Signalbuch entworfen, das die führenden Seefahrernationen übernahmen. Bis. zum „International Code of Signals" dieser Tage war es aber ein langer Weg. Heute werden Flaggensignale nur noch zur Anzeige einzelner Informationen und als Ersatz genutzt, falls die elektronischen Systeme ausfallen. Im Wind wehende bunte Flaggen auf einem Containerriesen, Kreuzfahrtschiff oder einer grauen Fregatte üben allerdings noch immer eine besondere Faszination aus.

Gerd Büker, Schiffshistorisches Archiv

Detlef Hechtel
Signale der Seefahrt
Der lange Weg zum internationalen Flaggencode
Format: 21 cm x 26,5 cm, 192 Seiten, gebunden, zahlreiche, meist farbige Abbildungen Oceanum Verlag, 2017
ISBN 978-3-86927-423-2
Preis: € 29,90

Die Tide läuft

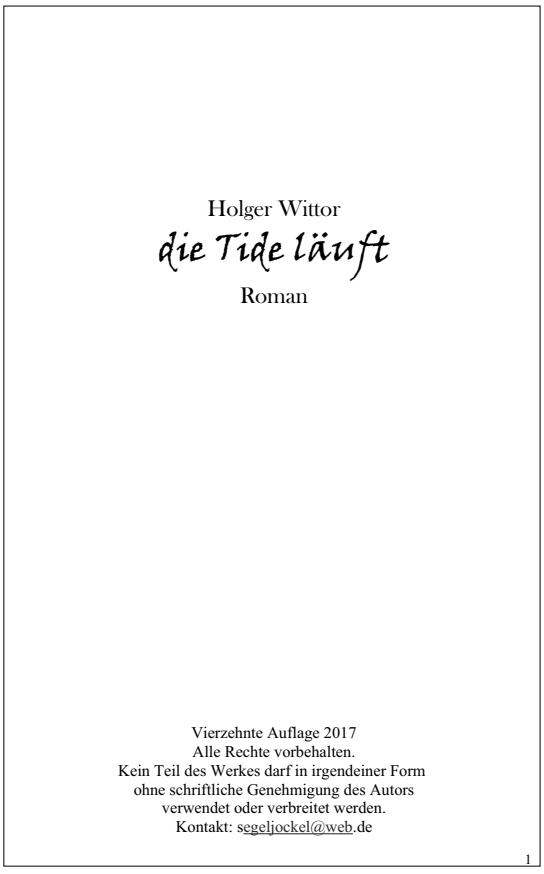
Ein Fortsetzungsroman

Eigentlich sollte es nur eine kleine Aufmerksamkeit für Segelfreunde sein. Dank des Zuspruchs der Beschenkten entwickelte die flott und einprägsam geschriebene Geschichte (geschrieben so wie man hier spricht, so der Autor) ein Eigenleben. Inzwischen segelt Hank, der Held der Geschichte auf jeweils 33 Seiten durch mittlerweile 11 Hefte im DIN A5 Format.

Alles beginnt mit einem Törn auf der Weser mit Hanks Wattenkreuzer, der schließlich nach Wangerooge führt. Dort beginnt mit dem Fund eines Falschgeldpaketes die eigentliche Geschichte. Entweder grenzenlos naiv oder einfach gedankenlos stolpert der Titelheld von Abenteuer zu Abenteuer, die auch nach dem inzwischen veröffentlichten 11. Bd. noch nicht zu Ende sind, ebenso wenig wie die Reihe der Freundinnen, mit denen er häufig Koje und Pinne teilt.

HB

Holger Wittor
…die Tide läuft
Bd. 1 -11
Format: 21 cm x 15cm (DIN A5), 33S.
Selbstverlag: segeljockel@web.de
Preis: Einzelheft € 2,50
Bestellungen über das Internet
Ermäßigung bei Abnahme mehrer Folgen, zusätzlich Sammelkassette



Dampfschifffahrt auf der Oder

Seit einiger Zeit erscheinen im Sutton - Verlag regelmäßig sorgfältig editierte Bücher zur Schifffahrtsgeschichte, überwiegend zur Geschichte der sonst recht vernachlässigten Binnenschifffahrt. Den kompetenten Verfassern gelingt es anhand historischer Fotografien ein recht zuverlässiges Bild der Entwicklung auf den deutschen Flüssen und Kanälen zu zeichnen. Das gilt auch für den vorliegenden Band über die „Dampfschifffahrt auf der Oder". In 6 Kapiteln zeichnet der bereits zu DDR - Zeiten mit diesem Thema befasste Autor die Entwicklung der Schifffahrt auf der Oder nach, die vom innerdeutschen Strom zum heutigen Grenzfluss wurde. Dank des ausführlichen Literaturverzeichnisses hat der interessierte Leser eine gute Möglichkeit eigene Recherchen anzustellen.

HB

Joachim Winde
Dampfschifffahrt auf der Oder
In historischen Fotografien
Format: 17,0 cm x 24,0 cm; 128 S.: Hardcover, sehr viele SW Abb.
ISBN 978 - 3 - 95400 – 765 - 3
Preis: € 20,00

Twins

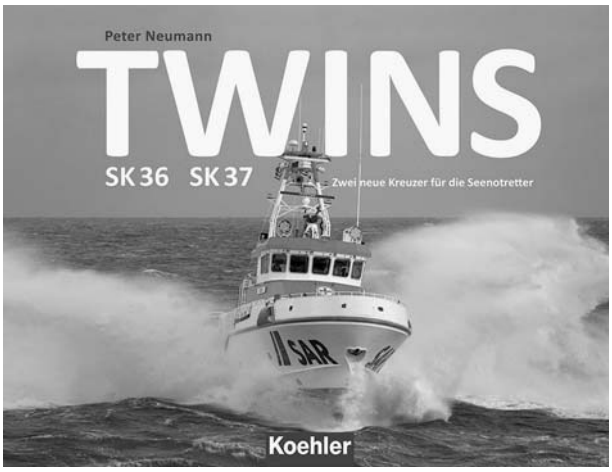
Zwei neue Kreuzer für die Seenotretter

„Twins" ist der lapidare Titel für eines der besten Bücher, das in den letzten Jahren über Schiffe der „Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger" erschienen ist.

Nach 32 harten Jahren und mehr als 6000 Einsätzen unter der Flagge der DGzRS wurden die beiden größten Rettungskreuzer, die BERLIN (Laboe) und HERMANN HELMS (Cuxhaven) 2017 durch Neubauten ersetzt. Viele trauerten um die äußerst seetüchtigen Rettungskreuzer, an deren Stelle nun die „Twins" (Zwillinge) ANNELIESE KRAMER, sowie eine neue BERLIN auf Nord und Ostsee Leben retten sollen. Minutiös folgt der großformatige Bildband dem Bau der beiden neuen Schwesterschiffe an der Weser auf der in 1850 in Bardenfleth gegründeten Fassmer Werft. Obwohl das Buch von faszinierenden Bildern Peter Neumanns lebt, müssen die informativen Texte und Risse nicht dahinter zurückstehen. Beide Teile ergänzen sich hervorragend. Doch bei aller Berichterstattung über die neue Technik kommen auch die Menschen, die auf diesen Booten ihren oft schweren Dienst versehen, nicht zu kurz.

HB

Peter Neumann
Twins – SK 36 SK 37
Zwei neue Kreuzer für die Seenotretter
Gebunden mit Schutzumschlag, Format 30 cm x 23 cm,
176 Seiten, mehr als 220 Farbfotos
ISBN 978-3-7822-1298-4
Koehler im Maximilian Verlag, Hamburg
€ 29,95 (D) · € (A) 30,80



Gibst du mir - nehm ich dir

Die PIEKFALL Pinwand

Gaffelboot

Gaffelboot mit Motor zum Wandern in Flachwasser-Revieren

Länge: 6,50 m
Breite: 2,55 m
Tiefgang: 45/150 cm,
Motor: Nanni 14PS
Inkl. Trailer 2.500 kg
12 mm Lärche - Karweel - Epoxi
Schultz Segel, Gewicht ca. 1600 kg, EW 2009

Bootsbaumeister Thomas Bergner, Trappenkamp
http://www.bergner-bootsbau.de/einzelbau.html
Preis: € 36.000,-

Noch Fragen:
Richard Koellner
Dorfstraße 30, 25551 Schlotfeld, Tel. 04826-2889

Kutter

Hübscher gaffelketsch getakelter Kutter umständehalber abzugeben.
Die RIKKE liegt im Lübecker Museumshafen und kann da besichtigt werden.

Die Aufbauten und der Motor sind laut Experten in sehr gutem Zustand.

Der Rumpf bedarf über kurz oder lang einigen Überholungsarbeiten.

Wir suchen für dieses liebenswerte Schiff einen Liebhaber, dem das Warten eines Traditionsschiffes keine finanziellen Mühen bereitet.

Die weiteren Daten:
Typ: Rundgattiger Ostseefischkutter
Rigg: Gaffelketsch
Baujahr: 1935
Bauort: Horsens
Länge: 9,80 m
Länge ü.a.: 12,60 m
Breite: 3,90 m
Tiefgang: 1,10 m
Motor: 4 Zylinder VOLVO-Diesel MD 30
Leistung: 65 PS
Besegelung wie auf dem Foto zu sehen.

Besichtigung in Lübeck. Informationen jederzeit gerne auch telefonisch unter: 0177 - 27 85 631.

Preis: VHB € 24.900,-

NUR SELBSTABHOLUNG und Übergabe in Lübeck!

C 193 VAMOS steht zum Verkauf

Nach 40 Jahren wollen wir uns von unserer VAMOS trennen. Ein hantiges Gaffelschiff mit vielen Veränderungen, die weit über den ursprünglichen Werftstandard hinausgehen.

Werft:	Cornish Crabber Ltd. Rock Wadebridge GB
Baujahr:	1978 (1979 erste Segelsaison)
Material:	Rumpf GFK und Sperrholz, Teakdeck
L x B x T:	7,35 x 2,5 x 0,8/1,4 m + einziehbarem Klüverbaum. L.ü.A. 10 m
Segelfläche:	32 qm, 4 Segel
Anzahl Segel:	8 Stück in versch. Grössen (1 x Groß, 2 x Fock, 3 x Klüver, 2 x Topp, 1 x Ballon)
Motor:	Yanmar YSE 8, 5,8 KW
Zubehör:	Erprobt für Nord- und Ostseesegeln 2 Wattbeine, Jütbaum, Cockpitpersenning, Sonnensegel, Spritzschutz f. Niedergang, 50 l Nirotrinkwassertank, 2 fl. Petroleumkocher, Petroleumheizung, Selbststeueranlage, Kompass, Echolot, Garmin Hand GPS, UKW Funk, Autoradio (MP3 Player), 3 versch. Anker, 30 m Kette , Fender, Festmacher für Tidegewässer
Preis VB:	€ 19.500,-

Bei Bedarf auch zusätzlich 2 Achsig steuerbaren Hafentrailer.

Kontakt und Liegeplatz: Heinz Valet
Antwerpenstrasse 15
21129 Hamburg
040 /460 51 11
h.valet@gmail.com

Traditionsschiff

kleine Barkasse SEEHUND zu verkaufen

Bj. 1947 Lexau Hamburg
Länge: 8,35 m
Breite: 2,45 m, Stahl 5mm, 7 T
Motor: Albin 22 PS, Bj. 1958.
Es fuhr als Meß & Peilboot, Fähre 7 & als Postboot im Hamburger Hafen.
Der Stahl wurde im Krieg als Druckkörperstahl für U-Boote verwendet.
Unter Deck: Eine Hexe, 2 Kojen, WC in eigener Kammer, 2 Schränke.

Das Ruderhaus muß erneuert werden, Grundsubstanz ok.

Preis: VB € 1.500,-

Tel.: 0170 6858797
E-Mail: letienne.sonja@gmail.com

Museums- und Traditionsschiffshäfen

Museumshafen Oevelgönne e.V.
Björn Nicolaisen
Ponton Neumühlen
22763 Hamburg
Fon 040 - 41912761
info@museumshafen-oevelgoenne.de
www.museumshafen-oevelgoenne.de

Museumshafen Büsum e.V.
Klaus Hinz
Danziger Straße 20
25761 Büsum
Fon 04834 - 4825 / 0172 - 4166340
info@museumshafen-buesum.de
www.museumshafen-buesum.de

Museumshafen Carolinensiel
Dr. Heike Ritter-Eden
Pumphusen 3
26409 Carolinensiel
Fon 04464 - 8693-0 / Fax -29
info@dshm.de
www.dshm.de

Traditionshafen Emden e.V.
Hans-Menno Ukena
Graf Johann Str. 6
26723 Emden
Fon 04921-9918372/0160-99586182
traditionshafen.emden@t-online.de
www.traditionshafen-emden.de

Schipper Klottje Leer e.V.
Günter Prahm
Kobusweg 12 • 26789 Leer
Fon 0491 - 64654 / Fax - 67892
schipperklottje@gmail.com
www.schipperklottje.de

Kutter- und Museumshaven Vegesack e.V.
Rolf Noll
Alte Hafenstr. 27
28757 Bremen
Fon 0172 - 5476613
www.charterkontor-vegesack.de

Schiffergilde Bremerhaven e.V.
H.-H.-Meier-Str. 6c
27568 Bremerhaven
Fon 0471 - 1429726
Fax 0471 - 9481554
info@schiffergilde.de • www.schiffergilde.de

Traditionshafen Wischhafen
Volker von Bargen
Hafenstraße 1
D-21737 Wischhafen
Fon 04770 - 7179
Fax 04770 - 7170
stammbargen@t-online.de

Oldtimer Schiffer Bodensee e.V.
Volker Friedrich
Lindenmatten 44
79713 Bad Säckingen
Fon 07761 - 7764
friedrichderkleine@t-online.de
www.oldtimerschiffer.de

Finkenwärder-Gaffel-Gemeinschaft e.V.
Peter Kaufner
Carsten Fock Weg 12
21129 Hamburg
Fon 040 - 7427992
cinedesign@t-online.de

Sandtorhafen-HafenCity Stiftung Hamburg Maritim
Australiastraße Schuppen 52 AD
20457 Hamburg
Fon 040 - 7511469-10
hafenmeister@sandtorhafen.de
www.stiftung-hamburg-maritim.de

Museumshafen Flensburg e.V.
Geschäftsstelle Herrenstall 11
24939 Flensburg
Fon 0461 - 22258
Fax 0461 - 22027
info@museumshafen-flensburg.de
www.museumshafen-flensburg.de

Museumshafen Harburg e.V.
Helgo Mayrberger
Harburger Schloßstraße 39 a
21079 Hamburg
Fon 04267 - 954780
h.mayrberger@muhahar.de
www.muhahar.de
Hafenmeister Katharina Pscheidt
Fon 01522 - 52276 98

Piekfall - online
www.freunde-des-gaffelriggs.de

Facebook
www.facebook.com/FreundeDesGaffelriggs

Museumshafen Kiel e.V.
Leonie Föhring
Maasen 2
24107 Kiel
Fon 0431 - 83723
webmaster@museumshafen-kiel.de
www.museumshafen-kiel.de

Museumshafen Kappeln e.V.
Hafenmeister Ann-Kristin Jahrmann
Nestleweg
24376 Kappeln
hafenmeister@museumshafen-kappeln.de
www.museumshafen-kappeln.de

Museumshafen Probstei e.V.
Freunde alter Schiffe, Wendtorf
Birgit Rautenberg-Sturm
Ellernbrook / 24235 Stein
Fon 04343 - 421630
post@fasl.de
www.museumshafen-probstei.de

Museumshafen zu Lübeck e.V.
Peter-Rehder-Haus
Willy-Brandt-Allee 35
23554 Lübeck
Fon 0451 - 4008399
vorstand@museumshafen-luebeck.org
www.museumshafen-luebeck.org

Alter Hafen Wismar e.V.
Bernhard Tews
Am Lohberg 9
23966 Wismar
Fon 03841 - 384904
info@alterhafenwismar.de
www.alterhafenwismar.de

Museumshafen Rostock e.V.
Hans-Peter Wenzel
Kurt Schumacher Ring 189
18146 Rostock
Fon 0381 - 4902435
hans-peter.wenzel@t-online.de
www.museumshafen-rostock.de

Traditionshafen Bodstedt e.V.
Nils Rammin
Grüne Straße 1, 18356 Bodstedt
Fon 038231 - 81694 / Fax 81693
werft.rammin@t-online.de
www.traditionshafen-bodstedt.de

Museumshafen Greifswald e.V.
Dr. Volker Pesch
Hafenstraße 31
17489 Greifswald
Fon 03834 - 512444
gaffelrigg@museumshafen-greifswald.de
www.museumshafen-greifswald.de

Berlin-Brandenburgische Schifffahrtsgesellschaft e.V.
Postfach 24645
10128 Berlin
Fon 030 - 21473257 / Fax 51737898
hafen-berlin.bbsg@web.de
www.historischer-hafen-berlin.de

AGDM e.V.
Arbeitsgemeinschaft
Deutscher Museumshäfen
Peter Rehder-Haus
Willy-Brandt-Allee 35
23554 Lübeck

Frühjahrstreffen
Die Rumregatta wird durch den
Museumshafen Flensburg
ausgerichtet

Herbsttreffen
Kontakt: Günter Klingbeil
Hafenstraße 27, 25348 Glückstadt
Fon 04124 - 4618

Wintertreffen
Kontakte: Thees Fock, Heinz Valet

Anschriften siehe Impressum

GSHW e.V.
Gemeinsame Kommission
für Historische Wasserfahrzeuge
Bauernvogtei 2, 21465 Reinbek
Fon 040 - 78877342
Fax 040 - 82278104
office@gshw.de • www.gshw.de