PIEKFALL

Mitteilungsblatt für die Freunde des Gaffelriggs No 108 / Oktober 2012

mit aktuellen Infos
der AGDM und
der GSHW

Die Handelsreise der **PERUN**
Das königliche Rettungsboot **SELANDIA** und der Dieselmotor

M i t t e i l u n g s b l a t t
FÜR DIE FREUNDE DES GAFFELRIGGS

PIEKFALL

Zuschriften an die Redaktion
c/o Susanna Schöttmer

R e d a k t i o n

Susanna Schöttmer (AS)
Zimmerstraße 8
22085 Hamburg
0 40 - 22 79 440
Fax 040 - 22 75 99 19
antjeschoettmer@aol.com

Jörgen Bracker (JB)
Hohenzollernring 106
22763 Hamburg
0 40 - 18 04 81 26
joergen.bracker@hamburg.de

Gerd Büker (GB)
Hauptstraße 12
24994 Medelby
0 46 05 - 18 96 30
g.bueker@t-online.de

Vicco Meyer (VM)
Pohlstraße 8
21614 Buxtehude
0 41 61 - 26 69
v.j.meyer@t-online.de

Volker Pesch (VP)
Dorfstraße 17
17495 Klein Kiesow
03 83 56 - 51 526
pesch@marktstrategien.com

Joachim Staugaard (ST)
von der Gröbenstr. 25
24143 Kiel
0 15 77 - 41 96 294
staugaard@web.de

Gerlinde Todsen (Linde)
Seminarweg 6
D-23909 Ratzeburg
0 45 41 - 80 82 83
todsen@t-online.de.

Heinz Valet (HV)
Ludolfstr. 4
20249 Hamburg
040 - 4605111
h.valet@googlemail.com

Wolfgang Wiedenmann (WW)
Bülowstraße 9
24105 Kiel
04 31 - 66 65 775
wolfgangwiedenmann@t-online.de

Kartei und Versand:
Christiane Pfütze
Haselkamp 6
22359 Hamburg
0 40 - 60 36 934
christiane.pfuetze@live.de

Kasse:
Katrin von Klösterlein
Blumenau 51
22089 Hamburg
0 40 - 25 08 239

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.

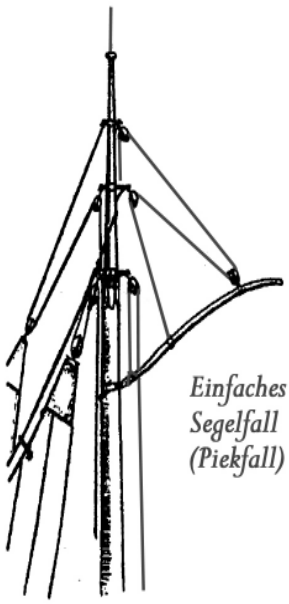
Möglichkeiten zur Kontaktaufnahme untereinander ergeben sich durch das Mitteilungsblatt der **FREUNDE DES GAFFELRIGGS**, das **PIEKFALL**, und bei den Treffen, die mindestens dreimal im Jahr stattfinden: das Wintertreffen, die **RUMREGATTA** auf der Flensburger Förde und die traditionelle Rhinplate-Rund-Fahrt 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 zur Zeit 17,90 Euro pro Jahr im Voraus erhoben, ab 2013 22,00 Euro. 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.
Vervielfältigung jeder Art und Aufnahme in elektronische Datenbanken nur mit ausdrücklicher Einwilligung des Autors.

das **PIEKFALL** wird auf chlorfrei hergestelltem Papier fein gedruckt bei
Mecklenburg Druck
Leibnizstraße 1
24223 Schwentinental / Raisdorf
Fon 0 43 07 - 83 600
Fax 0 43 07 - 83 60 70



Zusendungen bitte als Textdatei im Word-Format (*.DOC).
Bilder bitte immer seperat in digitaler Form und immer größtmöglich!
Bildgröße mindestens 1200x1000 DPI
Scans von Fotos bitte immer in 300dpi Auflösung.
Digitalfotos einfach wie fotografiert übersenden.
Bitte keine Datenreduktion vornehmen!
Bei mehreren Bildern bzw. großen Datenmengen Daten bitte auf separatem Datenträger per Post zusenden!

Bilder und Fotos aus Worddokumenten können wir nicht verarbeiten!

Einsendeschluss:
für die Frühjahrsausgabe am 15.02.
für die Sommerausgabe am 15.05.
für die Herbstausgabe am 15.10.

Wichtig:

Anschriftenänderungen bitte sofort mitteilen, sonst gibt es kein **PIEKFALL** mehr!
Abonnentenkartei:
abo@freunde-des-gaffelriggs.de

Einzahlungen an:
Museumshafen Oevelgönne
Sonderkonto Nr. 118848 – 200
Postbank Hamburg, BLZ 200 100 20

Editorial

Wir haben zu berichten über Andenken, rühmliche aber auch unrühmlich lebendige wie „verstorbene" Schiffe am liebsten natürlich über die „lebenden" und deren Reisen.
2012 wäre eine Weltneuheit 100 Jahre alt geworden, die M/S Selandia. Sie war weltweit das erste ozeangängige Dieselmotorschiff. Dieses revolutionäre Schiff, gebaut bei B&W (Burmeister & Wain), wurde am 1. Februar 1912 an die ØK Reederei übergeben. Es war eine maritime Weltsensation und gleichzeitig ein Skandal: das Schiff hatte keinen Schornstein. In Dänemark gehört dieses Ereignis zur Allgemeinbildung in Deutschland ist es nur den Enthusiasten der Maschinenschiffe bekannt. Inzwischen ist man sich auch in Dänemark bewusst: „hätte man … zur rechten Zeit … dann hätte man … ein maritimes Kleinod bewahren können … so bleibt uns nur, das Andenken im PIEKFALL der Nachwelt zu bewahren.

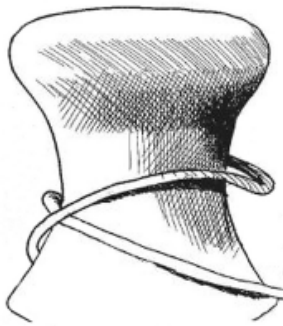
Leider mussten wir in Heft 107 den unrühmlichen Verlust eines der letzten „Rügenwalder" zur Kenntnis nehmen. Somit bleibt uns die Aurora von Altona als bis dato einzige erhalten. Ein weiteres Andenken, das wir nur bewahren können: Über das rühmliche Leben des Haseldorfer Ewers Peter, eines ehemals schmucken Rettungsbootes des stolzen HAPAG Dampfers Königin Luise und sein unrühmliches Ende im Hochofen berichtet Vicco Meyer über das „königliche Rettungsboot".

Erfreulich jedoch: Wir können den Erhalt eines 109 Jahre alten, bemerkenswerten Kleinfahrzeuges vermelden, das fast im Sommersonnenwendfeuer unrühmlich geendet wäre. Sorte Sara, die „Schwarzen Sara", schwarz geteert wie ehedem, jetzt als Neuzugang im „Lüttfischerhafen" des Museumshafens Flensburg.
Praktische Archäologie ist nicht nur historische Boote nachzubauen, sondern auch zu erproben. Wie ging so etwas überhaupt? Hochinteressant ist der Bericht über eine nachempfundene historische Handelsreise mit dem Nachbau eines Slawenbootes auf uralter Route unserer Vorvorfahren von Reric nach Haithabu.

Inhalt

Impressum	2
Leinen Los	3
Auf Kurs Haithabu	4
Eine historische Rheinreise	14
Das königliche Rettungsboot	17
Der Faden	20
Neues von der GSHW	23
Neues von der AGDM	23
Der Blick über den Tellerrand:	
Otto Leth Nekrolog	26
Ottos Lebenswerk	27
M/S Selandia - Dieselmotorschiff	30
Tag der Meere in Ribe	33
Neues aus Häfen und Museen:	
Das 25.Greifswalder Gaffelrigg	34
Knusper Knusper Knäuschen	35
33. Rumregatta im Wikingerschiff	36
RumRegatta-Ergebnisse	38
Sorte Sara im Lüttfischerhafen	39
Störschipperfest	39
Bücherschapp	42
Wintertreffen 2013	46
Piekfall intern	46
Marktplatz - gibst du mir geb ich dir	47

Umschlagfoto: Bärbel Sebastian - Perun kurz vor Haithabu



LEINEN LOS!

Das Flensburger Schifffahrtsmuseum sticht nach zweijährigem Umbau wieder in See!

Nach knapp zwei Jahren Bauzeit ist es endlich soweit! Die Erweiterung und Neugestaltung des Flensburger Schifffahrtsmuseums ist abgeschlossen und das Museum präsentiert sich attraktiver und lebendiger denn je.
Was hat sich alles im Schifffahrtsmuseum verändert? Vor allem ist das Museum gewachsen. Das ehemalige Zollamtsgebäude im Museumshof ist zu einem modernen Ausstellungshaus umgebaut worden.

Außerdem wurde eine zusätzliche Ausstellungshalle errichtet, die den dringend benötigten Platz für die technischen Großobjekte der Sammlung bietet.

Das Museum hat sich aber nicht nur vergrößert, sondern es hat sich zugleich einer Rundum-Erneuerung unterzogen. Die neuen Ausstellungen sind thematisch klar gegliedert und wissen auf lebendige und spannende Weise von der Flensburger Seefahrt zu berichten. Im alten Zollpackhaus findet sich das große Stadtmodell. Hier dreht sich alles um den Hafen und die Höfe, um Kaufleute, Kapitäne und Reeder, um Schiffe und ihre Frachten und um all das, was das Hafentreiben ausmacht.
Der erste Stock im ehemaligen Zollamtshaus widmet sich der Flensburger Westindienfahrt und den Zusammenhängen von Sklaverei, Zucker und Rum. Der historische Kolonialwarenladen von CC Petersen wird hier manche Erinnerung wecken.
Ein Stockwerk höher geht es um die Industriezeit und die Arbeitswelt der Nieter und Schweißer, Zeichner und Konstrukteure auf der Flensburger Werft.
Auf derselben Etage wird es nostalgisch, wenn die Besucher an Deck des Fördedampfers HABICHT mit dem originalen Steuerhaus gehen und viel Wissenswertes über Butterfahrer und „Petuhtanten“ erfahren.
Die neue Ausstellungshalle ist dem Wandel der Technik und des Bordalltags der letzten 100 Jahre gewidmet. Hier findet sich neben Dampfmaschine, Dampfkessel, Schiffsdiesel und Ladewinde u. a. ein Brückensimulator der Fachhochschule Flensburg, an dem die Besucher ihre nautischen Fähigkeiten ausprobieren können. Ein Sonderbereich im Nachbarhaus ist dem maritimen Handwerk rund um Tauwerk und Takelage gewidmet - eine Mischung aus Ausstellung und aktiver Werkstatt.

Gestalterisch hat sich das Museum von der alten Vitrinen-Ausstellung verabschiedet. Atmosphärische Inszenierungen sowie verschiedene Mitmach-Angebote und Medienstationen rücken die historischen Exponate in ein neues Licht, wecken die Neugier und machen die Faszination und die Bedeutung der Seefahrt – auch für

Das original Steuerhaus des alten Fördedampfers HABICHT

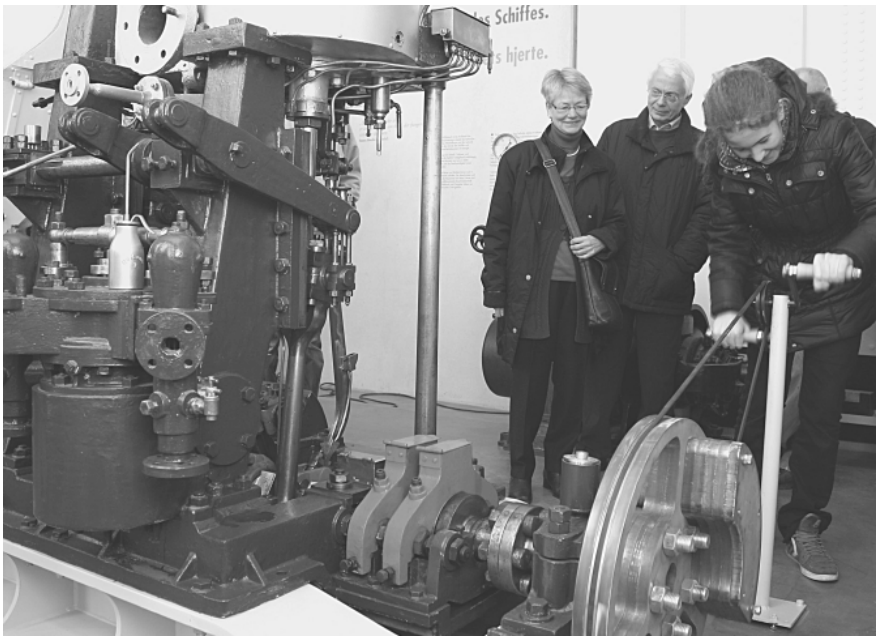
Von außen kaum verändert - aber von drinnen dramatisch sehenswert!

„Landratten“ – erlebbar.
Der neue museumspädagogische Raum wird in Zukunft Schulklassen und Gruppen optimale Bedingungen für Kurse und Aktionen bieten. Ab dem Frühjahr wird zudem der Museumshof mit verschiedenen Experimentier- und Spielstationen ausgestattet sein.

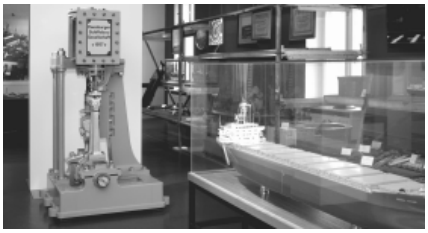
Veranstaltungen werden mehr denn je das Programm des Museums prägen: Von Handwerks- und Maschinen-Vorführungen über Aktionstage wie dem Rum & Zucker-Markt und das Knotenmachertreffen bis hin zu Kinderaktionen, Ferienprogrammen, Führungen, Stadtrundgängen, Knotenkursen, Verkostungen von Rum, Kaffee und Tee sowie Konzerten, Lesungen und Vorträgen.

Das neue Museumscafé und der erweiterte Museumsladen werden den Besuch des Schifffahrtsmuseums sowohl für Flensburger als auch für Touristen zu einem rundum anregenden Erlebnis machen.

Insgesamt wird sich das Schifffahrtsmuseum nach dem „Relaunch“ zum Kultur- und Informationszentrum des Historischen Hafens Flensburg entwickeln, der mit den Traditionsseglern des Museumshafens, dem Salondampfer **Alexandra** der Museumswerft, den Klassischen Yachten sowie den Stadtrundgängen des Kapitänswegs und der Rum & Zucker Meile ein europaweit wohl einzigartiges Ensemble maritimer Kulturgeschichte darstellt.



Museum zum Anfassen - nicht nur im neuen Techniktrakt.



Cordelia Andreßen, Staatssekretärin im Kieler Wirtschaftsministerium, im April 2010 bei der Übergabe des Förderbescheids: „Von der Investition ins Museum wird die gesamte zukünftige wirtschaftliche Entwicklung Flensburgs profitieren.“

Die Erweiterung und Neugestaltung des Flensburger Schifffahrtsmuseums wurde finanziert aus Mitteln des EU-Zukunftsprogramms Wirtschaft, dem Land Schleswig-Holstein, der Stadt Flensburg und des Fördervereins des Schifffahrtsmuseums. Weitere Sponsoren und Unterstützer kommen aus der Flensburger Wirtschaft und nicht zuletzt von den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt. Erst durch ihre Unterstützung der Dampferhof-Lotterie wurde 2003 der Kauf des ehemaligen Zollamtshauses möglich und damit das Umbauprojekt an den Start gebracht.

Für die architektonische Gestaltung des Umbaus und der Erweiterung zeichnet das Kappelner Architektenbüro Sunder-Plassmann verantwortlich.

Die Ausstellungen wurden vom wissenschaftlichen Team des Museums zusammen mit dem Flensburger Grafiker und Gestalter Rainer Prüß entwickelt.

- LEINEN LOS!

Dr. Thomas Overdick
Museumsleiter

Alle Fotos Overdick

Auf Kurs Haithabu

Eine historische Handelsfahrt von Reric* in die große Wikingerstadt an der Schlei

Der Bau eines Bootes für die Bundesgartenschau 2009 in Schwerin gab für Publikum und Akteure reichlich Stoff für Spekulationen rund um die frühmittelalterliche Schifffahrt. Über ein halbes Jahr hatten wir Eichenbäume gespalten, Planken und Spanten behauen und zusammengefügt. Nicht ohne Pläne und Vorstellungen davon, wie sich das Fahrzeug später in seinem Element verhalten sollte.
Je mehr diese Pläne Gestalt annahmen, desto mehr fesselte alle die Frage, wie es sich tatsächlich verhalten würde. Immer die gleichen Fragen zur Nutzung solcher Boote im Mittelalter tauchten auf und konnten nur unzureichend beantwortet werden.

PERUN frisch geteert
Foto: Bärbel Sebastian

Mit dem fertigen Boot hatten wir die Möglichkeit, auf zumindest einige dieser Fragen eine Antwort zu finden. Es formten sich eine Mannschaft aus Bootsbauern und Fahrensleuten und Pläne für eine Reise, auf der das Boot erprobt werden sollte. Da die PERUN die Konstruktion eines Boots nach slawischen Baumerkmalen war, suchten wir nach einer passenden Route mit Bezug zum slawischen Kulturkreis des frühen Mittelalters. Sozusagen vor der Haustür wurden wir fündig.
Ein Areal an der Wismarbucht bei Groß Strömkendorf war Mitte bis Ende der 1990er Jahre von der Landesarchäologie Mecklenburg-Vorpommerns und der Uni Kiel untersucht und mit hoher Wahrscheinlichkeit als das historische Reric - ein bedeutender frühmittelalterlicher Fernhandelsplatz - identifiziert worden. Zwischen Reric und Haithabu, der dänischen Wikinger-Stadt an der Schlei, bestand der Überlieferung nach eine enge Verbindung.
Diesen Spannungsbogen über die Ostsee noch einmal nach zu fahren, wurde unser Ziel.

Unser Boot wurde auf den Namen PERUN getauft - der kraftvolle Name eines altslawischen Donnerwettergottes.

Maße der **PERUN**:

Länge	7,02 m
Breite	1,85 m
Seitenhöhe/ mittschiffs	0,53 m
Tiefgang	0,32 m

Mit der vollen Besatzung von 7 Leuten erreicht es seinen Tiefgang ohne zusätzlichen Ballast. Das Boot wird mit 3 Paar Riemen oder einem 10,5 Quadratmeter großem Rahsegel bewegt.

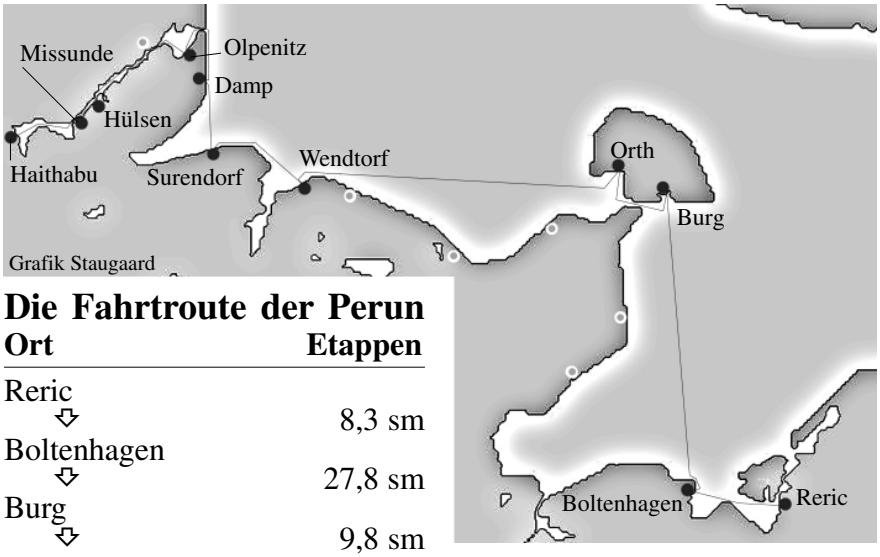
Es ist bis auf die Rem-Leisten aus Fichtenholz ganz aus Eiche gebaut und damit ohne Mast und Ausrüstung 420 kg schwer.

Die Besatzung bestand während der Reise aus vier Bootsleuten. Es segelten und ruderten:
Bärbel Sebastian - als Steuerfrau,
Kai Zausch - als Bootsbauer,
Ole Hoffmann - als Archäologe und Bootsbauhelfer
Walter Flemming / Henning Lutzer als sich ablösende Fahrensleute.
Anstelle der eingesparten Besatzung kam Ladung an Bord. Den größten Teil der Reise waren dieses drei Holzfässer, gefüllt mit je 60 kg Steinschotter. Unser Kurs spannte sich über 135 Seemeilen zwischen Reric (heute Groß Strömkendorf in der Wismarbucht) und Haithabu (heute Gemeinde Busdorf an der Schlei).
85 Seemeilen davon konnten wir segeln, 20 Seemeilen sind wir gerudert und über 30 Seemeilen mussten wir uns etwas anderes einfallen lassen - d.h. wir wurden geschleppt, haben geschoben oder sind getreidelt. Für die 10 Etappen der Reise benötigten wir 12 Tage.
Die Monate vor dem Start waren angefüllt mit Überlegungen und Entscheidungen zu Charakter und Ablauf der Reise. Die Wahl des

Der Raum für persönliches Hab und Gut ist zugunsten der Handelswaren deutlich begrenzt Foto: Bärbel Sebastian

Bootes war bestimmend. Von vornherein war uns klar, dass wir mit PERUN kein Fahrzeug gewählt hatten, das normalerweise für eine solche Distanz über die offene See genutzt worden wäre. Das Boot ist eher für Fahrten auf geschützten Gewässern, wie Buchten, Haff und Bodden geeignet. Die Ladekapazität ist begrenzt, ausreichend für Aufgaben im engen lokalen Umfeld, wie Fischfang, Transport von Personen, Vieh und landwirtschaftlichen Produkten.
Für uns stand also nicht so sehr die beispielhafte Tauglichkeit des Bootes im Vordergrund, als vielmehr die Frage nach den elementaren Bedingungen unter denen eine solche Reise stattfinden konnte. Wir bereiteten uns auf eine Reise vor, auf der wir unseren Blick auch auf einen historischen Horizont richten wollten. Wie reisten Wikinger und Slawen?

Segelten sie Tag und Nacht, oder suchten sich jeden Abend einen sicheren Landeplatz, Ankerplatz oder Hafen? Wartete man auf günstigen Wind oder griff man zu den Rudern? Dazu hatten wir im Vorfeld eigene Thesen entwickelt, die ebenfalls Einfluss auf den Ablauf der Reise haben sollten:
Archäologische Fundplätze entlang der Ostseeküste wiesen für uns auf eine dichte Folge von Handelsniederlassungen bzw. Siedlungen, die direkt oder indirekt am Fernhandel über die See beteiligt waren.
Die prägnanten Landmarken des Küstenverlaufs waren wohl den Reisenden, die über ein wenig Erfahrung verfügten, hinreichend bekannt. Einzige Bedingung, diese Landmarken zu finden und zu erkennen, war das Tageslicht.
Nachts herrschte vollkommene Dunkelheit. See und Landmasse waren kaum voneinander zu unterscheiden. Feuer am Ufer konnte ebenso gut in die Hände von Strandräubern führen, wie in den sicheren Hafen.
Sterne waren nicht in jeder Nacht zu sehen und in den engen Gewässern der zergliederten Küste, mit



Die Fahrtroute der Perun

Ort	Etappen
Reric	
⇩	8,3 sm
Boltenhagen	
⇩	27,8 sm
Burg	
⇩	9,8 sm
Orth	
⇩	30,2 sm
Wendtorf	
⇩	9,3 sm
Surendorf	
⇩	6,6 sm
Damp	
⇩	7,2 sm
Olpenitz	
⇩	14,2 sm
Hülsen	
⇩	2,8 sm
Missunde	
⇩	5,8 sm
Haddeby	
⇩	1,2 sm
Haithabu	
	123,1 sm

Inseln, Sandbänken und Untiefen, sicher keine brauchbare Orientierungshilfe. Wurde man bei Dunkelheit und schlechter Sicht durch Wind und Wellen vom Kurs abgetrieben, konnte man schon nach relativ kurzer Zeit damit rechnen, wieder auf Untiefen oder Strände zu treffen. Ein Lot war unter diesen Umständen sicher ein häufig genutztes Navigationsmittel.
Andere Orientierungsmittel, wie Kompass, Karten oder schriftliche Kursbeschreibungen gab es nicht. Verließ man ein bekanntes Gebiet, hatte man entweder einen weiterhin Kundigen an Bord, oder war auf weiterführende Hinweise der ortsansässigen Küstenbewohner angewiesen.
Da auch diese Küstenbewohner ruhiger lebten, wenn sie wussten, wer an ihren Höfen vorüber zieht und Informationen über die Verhältnisse eine Bucht weiter sehr geschätzt wurden, waren Unterkunft und Wegverzehr im Austausch gegen Sicherheiten und Neuigkeiten aller Wahrscheinlichkeit nach leicht zu bekommen. Die Menschen waren es gewohnt zusammenzurücken und Reisende erwarteten keine Luxusunterkünfte. Man vermied auf diese Weise die Risiken einer Fahrt bei Dunkelheit, fand einen trokkenen, manchmal sogar warmen Platz für den Schlaf und bekam wichtige Informationen zur weiteren Wegstrecke.
Man war in offenen Fahrzeugen unterwegs. Egal, ob sie Boot oder Schiff genannt wurden.
Für Mannschaft und Mitreisende gab es keinen Raum, um unterzuschlüpfen. Jeder verfügbare Platz an Bord war der Ladung vorbehalten. Knappe Freiräume blieben nur dort, wo Platz für das Hantieren mit Segel, Rigg und Steuer notwendig war. Ruhe fand man allenfalls zwischen der Ladung, blieb dabei aber beständig Wind und Wetter ausgesetzt.
Wegen der Enge musste jeder an Bord seine persönliche Ausrüstung auf ein Minimum einschränken - keine Zelte, keine Klappkojen, keine Matratzen, keine Schlafsäcke, kein Koffer mit Wechselwäsche und trockenem Schuhwerk.

Mehrwöchige Reisen ohne das Anlaufen irgendeiner menschlichen Siedlung sind unter diesen Umständen schwer vorstellbar. Dementsprechend teilten wir die Distanz Reric - Haithabu in 13 Etappen, die je einer Tagesreise entsprechen sollten.

Der zur Verfügung stehende zeitliche Rahmen reichte vom 05. - 22. Juli 2010.

Die Entfernung wurde so gewählt, dass das Etappenziel bei Gegenwind oder zu wenig Wind notfalls auch unter Riemen erreicht werden konnte. Tagsüber sollte gesegelt bzw. gerudert werden.
Für die Nacht war eine Landung vor der Küste des nächsten Etappenziels vorgesehen. Dort wollten wir um Unterkunft und Hilfe bei der Verpflegung bitten, da wir selbst keine persönlichen Ausrüstungen für eine Übernachtung an Land mitführten. Im Einzelfall erhielten wir hier auch wertvolle Informationen zu seeseitigen Bedingungen unserer Weiterreise. Die Gemeinden der angepeilten Küstenorte wurden angeschrieben und sagten eine nach der anderen ihre Unterstützung zu.
Der Platz auf dem Boot sollte der Ladung vorbehalten sein. Die Ladung bestand aus symbolischen Waren des frühen Mittelalters, die als typisch für den slawischen Kulturkreis gelten konnten. Sie sollte allein auf einem kleinen Markt an unserem Zielort Haithabu verkauft werden. Da uns die Ladung zu wertvoll erschien, um sie die gesamte Reise über mitzuführen, wollten wir die Fässer für ihren Transport stattdessen mit Ballaststeinen beladen und den Inhalt erst auf der vorletzten Etappe in der Schlei tauschen.
Die Orientierung an historischen Reisebedingungen spielte zwar eine große Rolle, auf die vorgeschrieben Rettungs- und Navigationsmittel konnten und wollten wir dennoch nicht verzichten. Rettungswesten und Notsignale mussten ebenso Platz an Bord finden, wie Kompass, GPS-Gerät, Seekarten und ein Notebook zum täglichen Einholen des aktuellen Wetterberichts und zur Dokumentation.

Das Landesamt für Kultur und Denkmalpflege MV fand am Ende noch eine ganz besondere Form der Unterstützung. Der Amtsleiter stellte uns einen Schutzbrief aus, in dem er für das Schiff und seine Besatzung an jedem Ort und zu jeder Zeit Hilfe und Unterschlupf erbat. Dies sollte während der Reise in jedem Hafen dokumentiert werden.

Achterlicher Wind Foto: Bärbel Sebastian

Erster Tag

Gleich vorneweg - das Wetter war während der ganzen Reise traumhaft; mit einer Ausnahme - aber davon später. Die Kulisse ist also gleichbleibend schön und wird deshalb nicht weiter beschrieben. Nur der Wind hat uns mit seinen wechselnden Launen auf Trab gehalten, gleich vom ersten Tag an. Als leichter Zug trägt er uns von den verwaisten Uferwiesen des untergegangen Reric fort, auf denen noch kurz das kleine Verabschiedungskomitee wartet und uns nachblickt. Doch schon wenig später liegen wir still in einer öligen See. Der Kirchsee und an dessen Ende Kirchdorf auf Poel gerade auf steuerbord querab. Dann mal Maschine starten. In unserem Fall: Riemen raus und Rudern! Aber egal, wie wir uns auf die drei Duchten verteilen - und wir versuchen es auf verschiedene Weisen in der Hitze des Mittags - gehen uns schnell die Kräfte aus. Auch wenn wir alle nicht das erste Mal rudern - wir brauchen Training, denn diese Art der Fortbewegung ist nur mit einer stabilen Kondition zu schaffen. Irgendwann vor Hohen Wieschendorf steigen wir erhitzt aus dem Boot und ziehen **Perun** über das Flach bis an den Rand der Wohlenberger Wiek. Kaum haben wir tiefes Wasser erreicht, meldet sich auch der Wind zurück. Nun weht er munter, aber so weit von vorn, dass wir nur mit Mühe unser Ziel unter Segel erreichen.
Am Strand der TUI-Erlebniswelt in Tarnewitz setzt unser Zeit-Reise-Gefährt an den vollbesetzten Urlauberstrand. Wir sind geschafft und beziehen sofort das Zelt, das Bürgermeister und Feuerwehr für uns organisiert haben. Die Klappbetten mit der schneeweißen Bettwäsche aus dem Hotelkomplex sind kuschelig, wenn auch etwas ungewöhnlich für uns vier Teerbeine.

Zweiter Tag

Der frühe Gang in den Ort für frische Brötchen und ein Blick über die Düne in Boltenhagen zeigt uns ein Meer mit Schaumkronen. Es weht ein frischer Wind aus Nordwest. Als wir wenig später in der Marina Weiße Wiek lesen, dass er ganz auf West drehen soll, wissen wir, dass die 16 Seemeilen bis Grömitz für uns nicht zu überwinden sind. Uns steckt der vergangene Tag noch in den Knochen und die Distanz ist beinah zweimal so lang, wie die gestrige. Wir ahnen, dass stundenlanges Kreuzen uns nicht ans Ziel bringen

würde und Rudern bei dem Wind geht nicht. Nicht einmal mit voller Besetzung. Stattdessen üben wir uns in Geduld, suchen den Bürgermeister auf, um uns bei ihm für seine Hilfe zu bedanken und einen Stempel in unseren Schutzbrief zu bekommen.
Am Nachmittag sprechen wir mit dem ortsansässigen Fischer und bekommen eine Abkürzung um die Tarnewitzer Huk gewiesen, die 4 Meilen erspart und uns eine westlichere Startposition ermöglicht. Das wird für den nächsten Tag sehr wichtig, denn der Wind soll am kommenden Tag langsam von West auf Südwest drehen und dabei munter weiter wehen. Wir entschließen uns am nächsten Morgen früh aufzustehen und direkt nach Burg auf Fehmarn zu segeln.

Dritter Tag

Der Morgen wird frisch und kühl. Um 06:00 Uhr legen wir in Tarnewitz ab, runden die Huk in Strandnähe gefahrlos - das Boot hat eben einen flachen Boden. Der leichte Wind zieht uns langsam auf die offene See. Es ist noch früh und er wird ein bisschen zulegen, hoffen wir. Nach vier Stunden liegt der Leuchtturm Dahme auf Backbord querab, die Fahrt sinkt unter 2 Knoten, denn der Wind flaut tatsächlich ab.

Wir bringen die Riemen aus, um das Segel ein wenig zu unterstützen. Gegen 12:00 Uhr segeln wir wieder, aber der Spaß währt nicht lange. Wir müssen die Riemen wieder dazu nehmen und schließlich ganz rudern. Erst als wir Fehmarn schon in Sicht haben, taucht der Wind aus Westsüdwest wieder auf und treibt uns noch ein gutes Stück flott in den Hafen. Gegen 18:00 Uhr machen wir fest und sind einigermaßen erstaunt. Trotz des lückenhaften Windes, der sich nicht an die Voraussagen des Wetterberichts halten wollte, haben wir das Ziel gut erreicht. Der Hafenmeister schien das erwartet zu haben, denn die Betten, wieder in schneeweiß sind bereits im Hafenmeisterbüro aufgeschlagen. Wir sind zufrieden.

Vierter Tag

Die Sorgen sind erst am nächsten Morgen wieder da. Der wohl schwierigste Teil der Reise liegt vor uns. Wir müssen die ostholsteinische Küste herauf. Der Wind weht wieder aus West und auf unserem Kurs liegen die Truppenübungsplätze Putlos und Todendorf. Wie wir im Vorfeld in Erfahrung gebracht haben, werden sie zu dieser Zeit bespielt und müssen auf See weiträumig umfahren werden. Dadurch sind zwei Etappenziele blockiert und wir haben bis Wendtorf einen sehr weiten Weg vor uns. Das schaffen wir nur bei stabilen und äußerst günstigen Windverhältnissen. Doch die bekommen wir in den nächsten Tagen laut Wetterbericht nicht. Wir streifen durch den Hafen. Viele Yachten liegen hier. Die Skipper frühstücken. Wir fragen nach einer Schleppmöglichkeit Richtung Wendtorf, doch die Boote wollen alle mit dem Wind nach Osten. Verständlich - dort ist es auch schön.
Der Schutzbrief ist gestempelt. Wir rudern aus dem Hafen, setzen Segel und nutzen die sterbende Vormittagsbrise, um Orth auf Fehmarn zu erreichen - zunächst erstmal eine günstigere Ausgangsposition für den weiteren Weg. Orth ist als Etappenziel nicht eingeplant, aber auch hier werden wir mit Interesse begrüßt und gastfreundlich mit allem Notwendigen versorgt. Der Hafen ist klein, aber lebendig.

Fünfter Tag

Die Sonne weckt uns wieder. Wir befinden uns auf einer Ferieninsel und die Leute streben mit Handtuch und Sonnencreme bewaffnet dem Strand zu. Da kein nennenswerter Wind weht und laut Hafenmeister auch nicht zu erwarten ist, schließen wir uns den Strandläufern an. Einen Tag Urlaub machen ist legitim. Wir tauchen ins klare Meerwasser und lauschen dem Nachhall eines längst vergangenen Jimmy Hendrix - Konzerts, die bis zum Horizont verlaufende ostholsteinische Küste immer vor Augen. Am Abend im Imbiss erfahren wir, dass sich morgen eine Chance bietet, um das militärische Sperrgebiet herum zu kommen. Der Wind soll auf Süd drehen und mit bis zu vier Windstärken wehen. Das wird uns zumindest um das Sperrgebiet tragen. Was dann kommt, wird sich finden. Zur Not rudern wir bei Schönberg auf den Strand, wenn es unmöglich ist, bis nach Wendtorf zu kommen.

Sechster Tag

Reise, Reise - noch im Dunkel rollen wir uns aus den Decken, um bei Sonnenaufgang abzulegen. Den Leuchtturm Flügge Sand runden wir noch mit Riemenkraft, doch dann steigt das Segel und wir halten auf die offene See. Viel zu langsam zählen wir die Tonnen und schauen müde nach dem Wind aus, doch zu unserer Enttäuschung schlägt bald das Segel an den Mast. Also Segel runter

Herzlicher Empfang im Museumshafen Probstei
Foto: Ole Hoffmann

und Riemen raus - für die nächsten fünf Stunden und zehn Seemeilen. Irgendwann entdecken wir, dass die Militärs ihren fiktiven Krieg überraschend beendet haben - es ist schließlich Wochenende - und die Yachten, die es wahrscheinlich über Funk erfahren haben, direkt unter der Küste das Gebiet durchfahren. Bis dahin rudern wir und machen dann die Schleppleine klar, die ein zuvorkommender Däne übernimmt. Dieses eine Mal haben wir kein Problem damit. Auch die dänische Yacht wirft vor Wendtorf ihren Anker, während wir in den Museumshafen gleiten, denn wir werden erwartet. Birgit und Uwe vom Museumshafen Probstei bereiten uns einen überwältigenden Empfang. Wir behalten noch eine Weile die Augen offen, denn es ist eine sehr interessante und herzliche Begegnung.

Siebenter Tag

Am Morgen beim Frühstück mit unseren Gastgebern lassen wir uns Zeit. Wir genießen, bis es Zeit ist die Schlafstatt auf der Beke Selmer abzubrechen und Kurs auf die gegenüberliegende Seite der Kieler Bucht zu nehmen. Hart am Wind geht's um das Bülker Feuer bis in die Eckernförder Bucht. Ab hier muss gekreuzt werden, doch nach ein paar Schlägen wissen wir, der Tag ist zu kurz für die verbliebenen drei Seemeilen.
Aber wir wollen nicht schon wieder geschleppt werden, fahren auf den Strand, bringen eine Leine aus an deren Ende zwei Leute das Boot den Strand entlang treideln, währen die anderen das Boot von der Küste abhalten. Das geht gut, braucht aber Zeit. Letztendlich wird der Kurdirektor von Surendorf doch ungeduldig und lässt uns für die letzte Meile auf den Haken nehmen. Der Anker bohrt sich vor weißem Strand in den sandigen Grund und wir beziehen in Sichtweite unsere Quartiere in der nagelneuen DLRG-Station, gemeinsam mit den Rettungsschwimmern.

Achter Tag

Bis in den Vormittag des nächsten Tages warten wir auf eine Dame von der Zeitung. Sie macht Fotos. Bei unserem Start hätte sie sicher lieber eine Filmkamera dabei gehabt, denn wir bieten den Urlaubern eine aufsehenerregende Fahrt durch die Brandung. Für uns selbst verlief das Ganze weniger spektakulär. Während der bisherigen Fahrt hatte das Boot die Seen so zuverlässig draußen gehalten, dass wir beim wasserdichten Verpacken unserer Sachen nachlässig wurden. Das rächte sich jetzt. Zwei einsteigende Wellen konnten zwar schnell ausgeöst werden, erreichten aber zuvor das Innere der Seesäcke mit wertvoller technischer Ausrüstung.
Der frische Wind aus West - jetzt willkommen als Halbwind hilft uns zum Glück schnell über den schmerzhaften Verlust hinweg und wir erleben bis zur Ankunft in Damp einen uneingeschränkt schönen Segeltag.
Auch in Damp macht man uns das Vergessen leicht. Die Damp-Holding stellt uns großzügig ein ganzes Ferienhaus zur Verfügung, in dem sich schnell unsere feuchten Klamotten ausbreiten.

Bei achterlichem Wind und einem Reff – Kurs Damp Foto: Bärbel Sebastian

Grüße vom Wettergott Foto: Bärbel Sebastian

Wenig später, auf dem Weg zur Dinner-Einladung, bietet der Himmel uns ein furchterregendes Schauspiel.
Angekündigt vom deutschen Wetterdienst zieht eine Reihe von Windhosen begleitet von sintflutartigen Regenfällen über Damp hinweg. Wahrscheinlich dieselben, die wenig früher einen Zeltplatz auf Helgoland verwüsteten.

Vom Restaurant aus beobachten wir die tobende See und sind uns einig: in derart aufgewühlten Elementen hat ein kleines offenes Boot nichts zu suchen.

Neunter Tag

In Damp werden wir mit einem opulenten Frühstück derart verwöhnt, dass wir nicht nur die Verluste des Vortags vergessen, sondern beinah auch das Konzept unserer Reise. Wollten wir nicht früh aufstehen, um den Segeltag zu nutzen? Schwer ist es in Damp außerdem, jemanden mit passendem Stempel für unseren Schutzbrief zu finden. Die Organisation ist sehr komplex. Am Ende werden wir doch unseren Dank los und können auch die Leinen lösen. Der Segelwind hat sich wieder normalisiert und wir setzen den, in dieser Hinsicht glücklichen Teil unserer Reise fort. Die markante Mündung der Schlei mit dem Leuchtturm haben wir öfter schon mit Freude gesehen. So auch heute. Der Halt im kleinen Hafen und ein Pott Kaffee vor der Giftbude, während wir die einlaufenden Schiffe mit Haltungsnoten belegen, ist Kult.

Für die kurze Strecke über die Bucht zum Zeltplatz Olpenitz greifen alle zu den Rudern - mal ohne zu murren.

Zehnter Tag

Der nächste Morgen macht uns den Aufbruch leicht. Munterer Wind aus Süd verspricht halben Wind für die Fahrt Schlei auf. Rauschefahrt. Wie an einer Perlenschnur ziehen die Ortschaften vorüber. Am frühen Abend erreichen wir Hülsen und machen am Steg der Marina fest. Hier sind wir bei Freunden eingeladen, die auf dem Schleiufer wohnen. Wir freuen uns auf ein Wiedersehen und fühlen uns fast wie am Ziel.

Pause

Jetzt liegen zehn Tage hinter uns. Wir haben Mittwoch, den 14. Juli 2010 und es sind nur noch 8 Seemeilen bis Haithabu. Wenn der Wind so bleibt, könnten wir morgen dort sein. Aber das wollen wir nicht. Markttag in Haithabu ist erst am 23. Juli. Die verbleibenden 8 Tage wollen wir segeln - Urlaub machen auf der Schlei.

Segeln am Wind Foto: Bernd Jacobsen

Am Spätnachmittag des 21. Juli treffen wir aus Schleimünde kommend wieder in Hülsen ein. Wir wollen weiter - an diesem Abend noch mindestens bis Stexwig. Aber der Wind macht nicht mit. In Missunde müssen wir fest machen.

Elfter Tag

Frischer Westwind und Haithabu voraus und die Gewissheit - Kreuzen is nich!

Demütigender Schlepp und Ehrenrettungsschläge bis Haddeby.

In Missunde wird dann auch der Schotterballast aus den Holzfässern genommen und durch die eigentliche, wertvolle Ladung ersetzt. Sie soll jetzt mit über die große und kleine Breite. Die Sache hat an diesem Tag nur einen Haken - der frische Wind kommt aus West und genau in dieser Richtung liegt auch Haithabu.

Wir versuchen nicht darüber nachzudenken und verlassen Missunde. Schon in der Enge versuchen wir wieder zu kreuzen, aber am Ergebnis hat sich nichts geändert. Wir fahren hin und her und machen nur minimal Boden gut. Mit Zähneknirschen wird die Schleppleine klar gemacht. Ein freundlicher Segler hängt unser leichtes Boot an sein Dickschiff und zieht uns durch die kurzen, steilen Wellen bis in die kleine Breite.
Hier ist mehr Platz, wir haben Zeit und machen einige schöne Ehrenrettungsschläge bis Haddeby. Dort legen wir an, um dann morgen - zum Markttag - ins Noor einzulaufen.

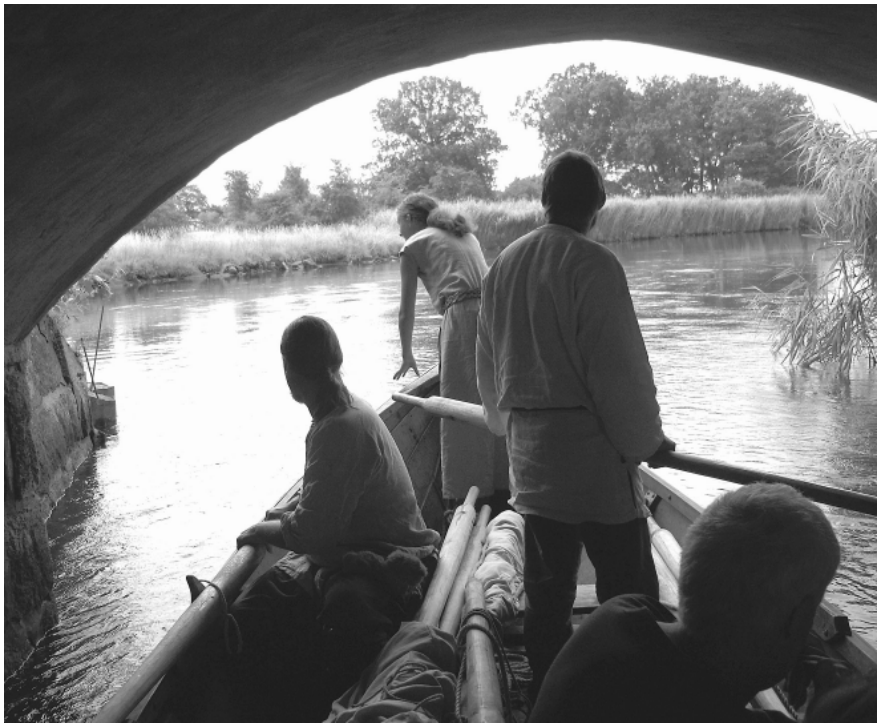
Schleimünde

Zwölfter Tag

Handel ist heutzutage ein Termingeschäft. Wir haben uns darauf eingerichtet und wollen pünktlich am Anleger fest machen. Doch der Wind ist noch nicht aufgewacht. Gerade auf den letzten Metern wollen wir nicht auf ihn verzichten. Ein Rahsegel auf dem Noor vor Haithabu ist doch ein passendes Bild.

Wir lassen uns Zeit, aber irgendwann ist die Ladung an Bord und alles verstaut. Wir müssen zu den Rudern greifen. Das Boot schiebt sich in die schmale Durchfahrt zum Noor, in deren Mitte ein Tunnel unter der B 76 hindurchführt. Gerade noch rechtzeitig fällt uns auf, dass der Mast noch steht. Auch ohne Mast ist es in der Röhre eng, durch die dazu ein starker Strom geht. Die Röhre ist für uns immer so etwas wie ein Zeit-Wandler. Wenn wir auf der anderen Seite herausgleiten, sind wir in der Wikinger-Zeit.

Wir lassen noch einmal kurz das Segel fliegen, dann nehmen wir die Riemen, um an dem historischen Anleger bei den Wikingerhäusern anzulegen. Auf dem Steg sind einige Leute zusammen gekommen, um unser Manöver zu verfolgen. Besucher, Presseleute, Wikinger-Freunde und die Museumsleiterin Frau Drews wollen sehen, was in den Fässern steckt und hören, wie es uns auf der Reise ergangen ist .



Zeittunnel – Durchfahrt ins Noor Foto: Bärbel Sebastian

Die Besucher schauen vor allem skeptisch, als sie hören, dass wir so weit über die See gekommen sein wollen. Aber Bernstein, Honig und die slawische Töpferware aus den Holzfässern schlagen sie in ihren Bann.

Ein Teil der Handelsware wechselt gleich auf dem Anleger den Besitzer - wie in alter Zeit. Den Rest bieten wir in den kommenden zwei Tagen in der Stadt feil. Für diese zwei letzten Tage genießen wir das Leben in der alten Handelsmetropole, das in den Gassen zwischen den rekonstruierten Häusern wieder auferstanden ist und bekommen den letzten Stempel in unseren Schutzbrief.

Resümee

Welche Antworten in Bezug auf die Bedingungen frühmittelalterlicher Seereisen haben wir gefunden? Die Windbedingungen während unserer Reise waren selten ideal. Trotzdem waren wir erstaunt, wie wenig Zeit wir von einem Ort zum anderen brauchten. Natürlich haben auch wir immer auf den ultimativen achterlichen Wind gewartet, den rahgetaktelte Boote angeblich benötigten, um überhaupt segeln zu

Ausladen Foto: Bärbel Sebastian

Slawische Handelsware in Haithabu angelandet Foto: Bärbel Sebastian

können. Aber es hat sich gezeigt, dass auch einem Rahsegelboot eine ganze Bandbreite von Windrichtungen zur Verfügung steht, um zumindest ein Stück weit auf seinem Weg voran zu kommen. Wochenlanges Warten auf eben den Schiebewind scheint uns aus dieser Sicht unnötig. Wird man doch einmal in einem Hafen eingeweht, muss man meist nicht lange warten. Wetter und Wind sind sehr dynamisch und schon eine Drehung des Windes um 15° kann einem die Weiterfahrt ermöglichen, wenn auch nicht direkt zum Ziel so doch in die richtige Richtung. Absolut nicht effektiv war dagegen das Aufkreuzen gegen den Wind. Sicher gibt es auch Rahsegelboote, denen das gelingt. Für uns war es keine Option.

Der Wert einer Wettervorhersage hat sich für uns nicht nur relativiert, weil sie oft nicht oder nicht ganz zutraf, sondern weil ein rechtzeitiger Aufbruch uns tagsüber ausreichend Entscheidungsspielraum bot. Je nachdem, wie sich die Wind- und Wetterverhältnisse entwickeln, kommt man in Richtung Ziel voran, läuft bei Gegenwind ein Ziel auf gleicher Höhe an oder kehrt einfach um, oder - fehlt der Wind ganz - rudert man zu einem erreichbaren Ziel in Reiserichtung oder eben zurück. Es gab der Möglichkeiten viele, etwas zu tun. Bei unseren täglichen Kontakten mit den Küstenbewohnern verschiedener Gegenden haben wir tatsächlich Sachen in Erfahrung bringen können, die uns bei der Weiterreise Nutzen gebracht haben. Wir denken, dass auch wir sie mit unseren Reiseberichten für ihre gewährte Hilfe entschädigen konnten. Für viele ist die Zeit der Wikinger und Slawen eine Zeit risikofreudigen Entdeckertums, von unbegrenzter Kraft und Durchhaltevermögen, spektakulären Reisen und ungeheuren Taten. Auf ihre eigene und die Sicherheit von Schiff und Waren waren die Menschen aber sicher damals ebenso bedacht, wie wir heute. Letztere waren ein wichtiges Kapital, das zumeist sogar mehreren Mitgliedern einer Gemeinschaft gehörte. Man behandelte es mit Umsicht und Bedacht, wollte man nicht seine Existenz aufs Spiel setzen. Risiko und Abenteuerlust waren viel kleiner, als wir es uns heute vorstellen können, da sind wir uns sicher.

Wir schulden einer Unmenge Leuten Dank für die Hilfe und Unterstützung, die sie für uns bereit gehalten haben. Stellvertretend für alle Küstengemeinden möchten wir uns beim Tourismus-Service der Gemeinde Grömitz bedanken, die unsere Route mit Aufmerksamkeit verfolgten und für ein Willkommen bereitstanden, das wir nicht einlösen konnten. Ein besonderer Dank gilt der Zeitungsredakteurin Anna Kahlen für ihre sachlich-richtige und gelungene Berichterstattung unter erschwerten Bedingungen. Und endlich ein Dank an das Landesamt für Kultur und Denkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern für die Idee zum Bau des Bootes.

Kai Zausch
Dorfstraße 15
19069 Zickenhusen

Foto Titelzeile: Slawenboot BIALY KON, Hendrik Bellstedt

***Nachtrag der Redaktion:**

Der Blick auf die Etappenkarte zeigt den, in den letzten Jahren ermittelten, Standort vom historischen **Reric**.

Der in den heutigen Seekarten und Karten angezeigte Ort **Rerik** hieß früher Alt Gaarz (slawisch, Burg) und wurde 1938 vom NS-Regime umbenannt.

Mehrere Sturmfluten haben über die Jahrhunderte die Küstenlinie vor Wismar dramatisch verändert. Das alte Reric und sein Hafen, sind heute zum großen Teil überflutet. Wer sich die Mühe macht, findet in den Satellitenbildern eines namhaften Anbieters, gut sichtbar, die alte Küstenlinie mit Hafen.

ST

Im Haddebyer Noor Foto: Bärbel Sebastian

NACH BASEL UND ZURÜCK
EINE HISTORISCHE RHEINREISE

Die Stevenaak HELENA wurde ursprünglich 1875 in Rotterdam speziell für den Einsatz auf dem Rhein erbaut. Nach zwischenzeitlichen Umbauten wurde das Schiff unter der Obhut der Stiftung **Het Rotterdamse Zeilschip** wieder in die ursprünglichen Zustand versetzt. Heute ist die HELENA das älteste fahrende Stahlschiff der Niederlande. Der Traditionssegler steht unter Denkmalschutz und das Kulturministerium bezeichnet es als „Höhepunkt der holländischen kulturellen Hinterlassenschaft, mit großer Bedeutung für die maritime Geschichte“. Seit 2003 wird die HELENA erfolgreich für Tagesausflüge, Betriebsfeiern und kulturelle Veranstaltungen eingesetzt (www.rivierzeilen.nl).

Vorbereitungen

Am Montag, 18. Juni bunkerten wir Diesel und Wasser, bereiteten den Maschinenraum vor, klarten die Crewkabine auf. Wir nahmen Gaffel, Klüver und Besan herunter, zur Vorbereitung des Mastlegens. Wir luden Verpflegung und Getränke, genug für die ganze Reise. Mit dem Abschied von der Büro-Crew begann die erste Nacht an Bord und unser großes Abenteuer.

Goodbye Rotterdam!

In aller Frühe verließen wir den alten Leuvehaven von Rotterdam. Die Maas zeigte sich, wie manche von uns sie noch nie erlebt hatten: ruhig und heiter. Wir passierten ‘Kinderdijk’, den Geburtsplatz von HELENA und sahen einen wunderschönen Sonnenaufgang. Bald danach sahen wir gar nichts mehr, weil wir in dichtem Nebel verschwanden. Wir fuhren langsam, der Skipper an der Pinne kommunizierte mit zwei Crewmitgliedern, die mittschiffs und vorn standen. Der Nebel wurde immer dichter und wir entschieden uns aufzustoppen. Als ein Motorschiff uns passierte, folgten wir ihnen, denn sie hatten ein großes Radar an Bord. Aber der Nebel lichtete sich, und wir konnten den schönen Rundblick wieder genießen und Fahrt aufnehmen. Viele Menschen sahen die schöne HELENA, als sie frühmorgens zu ihrer Arbeit radelten.

Nachmittags trafen wir die Crew der ALJA, eines modernen Frachtschiffs von 4.202 t und 135 m Länge. In den kommenden Tagen würde HELENA längsseits der ALJA rheinaufwärts geschleppt werden. Die ALJA-Crew war sehr freundlich, und beide Schiffe waren rasch miteinander vertäut.

Von einem so großen Schiff längsseits geschleppt zu werden, fühlt sich an wie Segeln - ruhig und nur begleitet vom Geräusch der kleinen Wellen. Hauptunterschied: Das Schiff schiebt keine Lage, kein Setzen und Trimmen der Segel ist nötig, und auf den Kurs muss nicht geachtet werden.

Flussaufwärts

Die folgenden drei Tage wurden wir flussaufwärts geschleppt und hatten eine nette Zeit mit der Crew der ALJA. Wir fuhren an Duisburg und ein paar Stunden später an Düsseldorf vorbei. Dort passierten wir das Stadtzentrum so nah wir konnten; HELENA ließ ihr Typhoon ertönen, und die Menschen auf der Promenade winkten begeistert.

Am Morgen danach wachten wir von Vogelstimmen an Bord auf und sahen die ersten Berge auf unserem Weg. Wir machten schöne Bilder von „HELENA in den Bergen“. Der Rhein wurde schmaler, als wir Bendorf und Koblenz passierten. In den Abendstunden kamen wir an der berühmten Loreley vorbei. Bekannt aber auch als gefährliche Enge mit Felsen in jeder Flussbiegung. Für uns wurde es auch eine gefährliche Strekke, weil ein gewaltiges Containerschiff auf uns zu drehte und uns infolge eines Navigationsfehlers beinah rammte. Glücklicherwei-

HELENA unter Segeln auf dem Rhein Foto: Lima

HELENA uf dem Unterrhein Foto: Lima

se ging es gut, aber sie verfehlten uns um weniger als einen Meter! Als wir am nächsten Tag weiterfuhren, wurden wir von einer Gruppe von Enthusiasten überrascht, die uns vom Ufer aus einen besonderen Gruß zuwinkten. In Gernsheim hatte ein Bekannter des Restaurators der HELENA „welcome to Stevenaak Helena" ans Ufer gepinselt und winkte uns mit einer großen deutschen Flagge zu. Das war ein schöner Moment am Morgen.

An diesem Tag kreuzten wir die Grenze zwischen Frankreich und Deutschland ungefähr dreißig Mal und erreichten nun den Oberrhein. Die Umgebung wurde grüner, die Gerüche besser und das Wasser klarer. Es gibt hier eine kräftige Strömung wegen des Rheinfalls und des immer schmaleren Flusses. Wir verbrachten die Nacht kurz vor Iffezheim, am nächsten Tag würden wir in Straßburg die ALJA verlassen.

Unser „eigenes" Abenteuer

Wir gehen durch die Schleusen in Iffezheim, Höhendifferenz 8 Meter, werfen kurz vor Straßburg los und testen, ob unsere Maschine mit der kräftigen Strömung fertig wird. ALJA ist schnell außer Sicht, sie hat viel mehr Motorkraft. HELENA kommt in dem kräftigen Gegenstrom auf höchstens 7 km pro Stunde. Wie stolz sind wir auf unsere alte Lady !

Mehrere Schleusen folgen, wir klettern immer höher hinauf. Es wird wärmer und es gibt besseres Wetter. Die Nacht verbringen wir in Breisach, nun schon näher an unserem Ziel Basel. Am nächsten Tag weiter Richtung Weil am Rhein, und wir bereiten das Schiff auf unsere Ankunft in Basel vor. Als wir die Masten aufrichten, erregen wir große Aufmerksamkeit. Die meisten Menschen in und um Basel haben noch nie ein so schönes altes Segelschiff gesehen! Zwei neue Crewmitglieder kommen an Bord, sie werden uns helfen bei den vielen offiziellen Festlichkeiten, die in Basel auf uns warten.

Unsere Woche in Basel

Am Dienstag, den 26. Juni haben wir einen offiziellen Empfang in Basel und werden vom niederländischen Botschafter, vom Konsul und von Würdenträgern der Stadt Basel willkommen geheißen. Als wir das „Dreiländereck" erreichen, wartet dort eine Gruppe von Journalisten und anderen Pressevertretern auf uns.

Kurze Segelfahrten und gastliche Events für einige Reedereien, Logistikfirmen und den schweizerischen Hafen folgen in den nächsten Tagen, unter Sonne und in guter Atmosphäre. Um das Schiff zu kühlen, gießen wir eimerweise Wasser an Deck und öffnen Fenster des Deckshauses, um ein wenig Durchzug zu schaffen. Basel, diese alte und schöne Stadt mit ihrer farbenreichen Architektur bildete eine wunderschöne Szenerie für uns.

Wir beendeten unsere Woche in Basel mit zwei internationalen Tagesfahrten, am Samstag von Basel nach Mulhouse (Frankreich) und am Sonntag zurück. Ein vollbesetztes Schiff mit 48 Gästen, wir segelten, legten die Masten, gingen durch die Schleusen, - in Sonne und Hitze am ersten Tag.

Der nächste Tag begann feucht, die Segel erwiesen sich multifunktional, zum Segeln, aber daneben auch als Sonnensegel und als Regenzelt, als wir unter Motor fuhren. Unterwegs wurde das Wetter besser. Es war der erste Tag mit kräftigem Wind, so ergab sich die Gelegenheit für einiges Segeln stromauf. Für mehr als eine Stunde tanzte HELENA förmlich auf dem Rhein!

HELENA am Dreiländereck in Basel Foto: Lima

Am Montag hatten wir „open ship“ für die Öffentlichkeit, und trotz Regen waren schon eine halbe Stunde vor Öffnung nicht wenige Menschen da. Nach zwei Stunden wartete eine Schlange vor der Gangway. Besucher gingen überall auf dem Schiff herum und hatten ihren Spaß. Wir verkauften viele HELENA T-Shirts, speziell die mit dem Logo unserer Tour. Aber beliebt waren auch Postkarten, Bücher, DVD's und Kaffeebecher.
Und nicht zu vergessen die frisch gebackenen HELENA-Pfannkuchen! Viele Gäste unserer geschäftlichen Kurzfahrten kamen wieder, um ihren Familien das Schiff zu zeigen. Danke Basel für Euer herzliches Willkommen und Eure Begeisterung!

Auf Wiedersehen Basel, willkommen in Straßburg, hallo Gernsheim und Bingen!

Von Basel fuhren wir rheinabwärts Richtung Straßburg. Wegen der vielen Brücken über den Rhein mussten wir motoren, die Masten waren gelegt. Wir blieben über Nacht in Straßburg und setzten am Morgen unsere Reise rheinabwärts fort. In Gernsheim wurden wir wieder von HELENA-Enthusiasten begrüßt, die die lokale Presse einluden und uns im Schleppschifffahrtsmuseum „Haus Henriette“ herumführten. Weiter ging es auf Bingen zu und zwischen den Rüdesheimer Bergen ankerten wir, um die Masten aufzurichten. Eine Gruppe von Mountainbikern und Crewmitglieder eines örtlichen Ausflugschiffs halfen uns dabei. Der warme und sonnige Tag endete schließlich mit einem gewaltigen Gewitter – das kühlte das Schiff. Bei unserer Ankunft in Bingen gab es unglücklicherweise erneut Regen. In Bingen fuhren wir kurze Törns für die Öffentlichkeit und hatten wieder 'open ship'. Alle Besucher zeigten sich sehr interessiert und waren überrascht, dass wir den langen Weg hinauf nach Basel und zurück gefahren waren. Die Presse interessierte sich für uns, und es gab Interviews und Fotos. Die Stadt war wegen des Festivals „Rhein in Flammen“ sehr belebt. Abends empfingen wir niederländische Gäste zum Dinner an Bord und sahen das Feuerwerk an. Daneben war eine wunderbar illuminierte Flotte von 50 Fluss-Kreuzfahrtschiffen zu bewundern. Am nächsten Tag kamen unsere Gäste wieder an Bord und begleiteten uns auf der Reise von Bingen nach Koblenz.

Loreley

Die Gegend um Bingen und die Loreley gehören zum UNESCO-Weltkulturerbe, wir fuhren an der magischen Loreley vorbei. Hier gibt es hier kaum Brücken, so dass wir großartig segeln konnten ! Die Flussbiegungen und der Loreley-Felsen waren etwas aufregend, weil der Rhein hier dicht befahren ist, die Strömung war heftig und das Wetter herausfordernd. Aber glücklicherweise haben wir erfahrene Skipper an Bord. Und wieder ist es erfreulich zu erleben, wie unsere HELENA überall Begeisterung erregt. Viele Frachtschiffe fuhren mit leerem Steuerhaus, weil die Kapitäne Bilder von unserem Segelschiff machten.
Angekommen in Koblenz (und bei seinen Brücken) legten wir die Masten. In Koblenz besuchte HELENA zum ersten Mal die Mosel. An Kilometer 1 auf der Mosel und einer kurzen Kreuzfahrt auf dem Rhein genossen wir den schönen Sommerabend mit unseren niederländischen Gästen bei einem guten Glas Wein und der wunderschönen Aussicht. Sie kehrten am nächsten Tag nach den Niederlanden zurück. Wir nutzten den Tag für nötige Angelegenheiten – Verwaltung, Wäsche, Wasser bunkern etc.

Abschluss

Wir sind immer noch unterwegs. Am Dienstag, 10.Juli werden wir nach Düsseldorf aufbrechen, wo wir vom Schifffahrtsmuseum empfangen werden sollen. Wir werden wieder einige kurze Törns fahren und ein oder zwei Museumsbesuche machen. Hier waren wir schon früher, und wir hoffen, dass jedermann immer noch beeindruckt ist von unserem Schiff. Danach geht es weiter nach Emmerich. Die internationale Kreuzfahrt der HELENA endet dann mit einer zweitägigen Flusskreuzfahrt in den Niederlanden, von Rhenen bis zu unserem Heimathafen Rotterdam.

Clicia Lima,
c/o info@rivierzeilen.nl

HELENA auf dem Lek Foto: Eppo Nootenboom

Das königliche Rettungsboot

Die Vergangenheit als schmuckes Rettungsboot des stolzen HAPAG Dampfers KÖNIGIN LUISE sah man dem grauen, kleinen Ewer wirklich nicht mehr an. Im offenen Laderaum stand das Wasser meterhoch. Das kleine Ruderhaus war zum Schutz gegen ungebetene Gäste mit einem Tampen umwickelt und in den Scheiben der Fenster klafften große Löcher. Festgemacht mit der eigenen Ankerkette lag der kleine Ewer in einem von hohem Weidengestrüpp umgebenen Schlickpriel nahe dem Haseldorfer Hafen. Von den morschen Holzpfählen, die als Liegeplatz dienten, war einer bereits in den Schlick gekippt und verhinderte jede Ausfahrt. Die letzte Fahrt des Ewers in die verschlungene Wildnis der Haseldorfer Binnenelbe lag sicher lange zurück. Ein kleiner Ewer im Dornröschenschlaf des Jahres 1978. Die graue Farbe verriet, dass der Rumpf den letzten Anstrich vor vielen Jahren erhalten hatte. Nur mit Mühe ließ sich noch der Name PETER am Bug entziffern. Von der Bauweise her handelte es sich um ein Rettungsboot aus Stahl. Ganz offensichtlich war das typische Spiegelheck der Haseldorfer Ewer später angefügt worden. Die schön geschwungenen Linien des herzförmigen Spiegels und des angehängten Ruderblatts wiesen auf die Jacobs Werft hin, die ja die allseits bekannten Ewer WILLI, BLUME und DROMMEL gebaut hatte. Auch der Ewer PETER ist, jedenfalls teilweise, auf den hölzernen Helgen der traditionsreichen Jacobs Werft in Moorrege an der Pinnau entstanden.
Das Foto zeigt die Werft im Jahr 1954.

Haseldorfer Ewer Peter Foto: V. Meyer

In der Mitte liegt der Haseldorfer Ewer BLUME. Die BLUME hat inzwischen wieder ihr ursprüngliches Aussehen als Gaffelsegler mit Seitenschwertern und ohne Ruderhaus erhalten. Im Jahr 1950 kaufte der Schiffbaumeister Hans Jacobs für seine Werft 4 Rettungsboote des HAPG Dampfers KÖNIGIN LUISE. Das Seebäderschiff KÖNIGIN LUISE war 1934 bei den Howaldtswerken in Hamburg von Stapel gelaufen. Es konnte 2000 Passagiere befördern und war hauptsächlich in der Fahrt von Hamburg nach Helgoland eingesetzt worden. Das 93,5 m lange schneeweiße Schiff erreichte mit

Die Jacobswerft in Moorrege 1954. In der Mitte der Ewer BLUME Foto: Gerhard Breuss

seinen 2 Dieselmotoren eine Geschwindigkeit von 17 Knoten. 1939 übernahm die Marine den Dampfer und baute ihn zum Minenleger um. Durch eine Mine wurde die KÖNIGIN LUISE 1941 vor Helsinki versenkt. Das Wrack wurde später gehoben und in England abgewrackt. Ob die Rettungsboote beim Umbau an Land gegeben oder beim Heben geborgen wurden konnte nicht geklärt werden. Einige der 4 Boote hatten aber Durchschüsse abgekommen. Für den Pagenbauern, der auf der großen Elbinsel Pagensand einen Bauernhof bewirtschaftete, baute die Jacobs Werft aus dem einen Rettungsboot eine kleine Schleppbarkasse.

Ein weiteres Boot wurde für ihn zu einer Schute umgebaut. Der Pagenbauer musste die Erzeugnisse seines Hofes mit eigenen Schiffen ans Festland bringen. Auch aus Rettungsboot Nummer 3 baute die Jakobs Werft eine Schleppbarkasse, die als Deckslast eines Frachters die lange Reise in den Iran antrat. Die Motoren baute die Firma Holst aus Haseldorf ein. Der Schiffbauer Gerhard Breuss hatte bei Kremer in Elmshorn gelernt und danach lange Jahre als Geselle bei Hans Jacobs bis zur Schließung der Werft gearbeitet. Er kann sich noch gut an die Geschichte der 4 Rettungsboote erinnern. Das 4. Boot ließ sich Hans Lüchau aus Haseldorf zum Ewer umbauen. Es wurde dabei verlängert und bekam einen neuen Boden aus verzinkten Platten.
Aus dem königlichen Rettungsboot wurde ein 9,50m langer Haseldorfer Ewer mit dem typischen kleinen Ruderhaus, das etwas unbequem von achtern durch eine Tür betreten werden konnte. Wie auch alle anderen Ewer der Jacobs Werft erhielt das Schiff das herzförmige Spiegelheck mit dem angehängten Ruderblatt, dessen Kopf noch die typischen Formen erahnen lässt. Von der Firma Holst aus Haseldorf wurde ein luftgekühlter Dieselmotor der Junkers Werke eingebaut. Hans Lüchau taufte den kleinen Ewer auf den Namen LORE, so hieß seine Tochter. Um das Bandholz für die Fässer herzustellen, holte Hans Lüchau die langen Weidenruten aus den weitverzweigten Nebenarmen der Haseldorfer Binnenelbe. Später verkaufte er den kleinen Ewer an den Bandreißer Heinrich Fesefeld aus Haseldorf. Heinrich Fesefeld besaß vorher einen größeren Ewer, die BERTHA. Als die BERTHA 1969 im alten Hafen von Haseldorf abgewrackt wurde, kaufte er die LORE und gab ihr den Namen PETER. Das Aussehen des kleinen Ewers mit Spiegelkeck und Ruderhaus blieb unverändert. Nur der Junkers Diesel wurde gegen einen 10 PS luftgekühlten Deutz- Motor ausgetauscht.

Ewer PETER Foto V. Meyer

Wie alle Bandreißer der Haseldorfer Marsch fuhr auch Heinrich Fesefeld die langen Weidenruten in den Hafen zur weiteren Verarbeitung. Die Haseldorfer Marsch erstreckte sich von der Mündung der Pinnau bis zur Wedeler Au und war den Gezeiten ausgesetzt. Die Deichlinie verlief weit im Binnenland. Man konnte auf der Haseldorfer Binnenelbe etwa 10 Seemeilen durch das Land bis nach Wedel fahren. Die etwas höher gelegenen Gebiete, wie der Juels-Sand oder die Hetlinger Schanze wurden als Weideland für die Kühe genutzt. Bei Sturmfluten rettete sich das Vieh auf kleine Warften. Die Ufer der großen Priele, die eigenartige Namen, wie 1. und 2. Kleiritt trugen, waren dicht mit Schilf bewachsen, das zum Dachdecken verwendet wurde. Langes Binsengras diente den Flechtern in Haseldorf als Material für die Sitzflächen der typischen Bauernstühle. Die Bandreißer pachteten sich Land auf den Inseln der Marsch, Drommel, Auberg und Pastorenberg. Dort wuchsen die langen Weidenäste für die Fassreifen. Diese extra gezüchteten Weidenbäume wurden nur etwa 50 cm hoch. Ab Mitte Mai fuhren die Bandreißer mit ihren Ewern zu den Inseln und schnitten die neu gewachsenen Äste ab. In den tiefen Gräben neben ihren Häusern wurden die frischen Äste lange gewässert. Dann entfernte man die Rinde und das helle Holz der Weidenäste wurde auf einer besonderen Bank, die mit einem scharfen Eisenkeil versehen war, sauber in der Mitte gespalten. Dieses Bandreißen erforderte viel Geschick und war nicht so einfach zu erlernen. Die gespaltenen Äste wurden dann auf Maß rund gebogen und der bauchigen Form der Fässer angepasst. Wie ein Band hielten diese Holzreifen das Fass zusammen.

Hölzerne Fassreifen waren geschmacksneutral und wurden gerne nach Dänemark exportiert. Die dänischen Butterfässer durften auf keinen Fall den Geschmack der Butter verändern, was damals nur mit hölzernen Fassreifen möglich war. Eiserne Fassreifen fingen

Ewer WILLI 1979 im Haseldorfer Hafen. Foto V. Meyer

nach kurzer Zeit an zu rosten. Außerdem beein-flusste das Metall den Geschmack. Für das helle Holz der Butterfässer verwendeten die Bandreißer nur die im Mai geschnittenen fast weißen Äste der Weiden. Auch im Herbst wurden noch Weidenruten geholt, die aber nicht diese weiße Färbung hatten. Im benachbarten Glückstadt landeten die großen Fischlogger den Hering für den begehrten Matjes an. Erst im Holzfass bekam der Matjes nach längerer Lagerung den typischen Geschmack.

Auch in der Fischverarbeitung kamen die Fässer mit Holzreifen aus Haseldorf zum Einsatz. Der Beruf des Bandreißers entwickelte sich etwa ab 1840. Es war ein eingetragener Lehrberuf mit einer eigenen Innung. In der Haseldorfer Marsch gab es etwa 200 Bandreißer. Manche Maurer übten dieses Handwerk im Nebenberuf nur in den Wintermonaten aus, wenn es auf dem Bau keine Arbeit mehr gab. Noch heute kann man in der Bandreißerkate in Haseldorf bei Vorführungen die Kunst der Bandreißer bewundern. Detlef Büll, schon weit über 80 Jahre alt, zeigt den Besuchern gerne sein traditionsreiches Handwerk.
Mit dem Aufkommen der Kunststofffässer verloren die Bandreißer ihr Betätigungsfeld. So etwa um 1970, also nach 130 Jahren, kam der Verkauf von Reet, Binsen und Bandholz zum Erliegen. Das war das Ende einer traditionellen Wirtschaftsform, die es nur hier an der Haseldorfer Binnenelbe gab.

Die kleinen Ewer wurden aufgelegt und später abgewrackt, es sei denn, sie kamen in die Hände eines Schiffsliebhabers, der ihnen das Ende im
Hochofen ersparte. So segelt der 1919 bei Jacobs gebaute Ewer BLUME, liebevoll als Segler restauriert, wieder auf der Elbe und der Ostsee. Er hat seinen Heimathafen an der Elbe behalten, ist aber von Haseldorf nach Dessau gewandert.
1970 kaufte Joachim Kaiser vom Landwirt Plüschau den Haseldorfer Ewer DROMMEL und baute ihn in jahrelanger Arbeit zum Besanewer DIE VERÄNDERUNG um. Dieser Motorewer wurde 1952 als letzter Neubau der traditionsreichen Ewer-Werft von Hans Jacobs in Moorrege gebaut. Auch der Ewer WILLI entstand 1929 auf den hölzernen Helgen der Jacobs-Werft. Nachdem er jahrelang Reet, Binsen, Äpfel und Bandholz nach Haseldorf transportiert hatte, lag der Ewer, immer schmuck in Farbe, lange im Haseldorfer Hafen und war das Traumschiff vieler Gaffelfreunde. Aber der Eigner lehnte alle Verkaufsangebote konsequent ab. Heute liegt das als Giek-Ewer getakelte Schiff im alten Stader Hansehafen und wartet auf die Öffnung des Hafens, um irgendwann wieder sein altes Elbrevier zu befahren. Wer sich intensiver mit der Geschichte dieser drei Ewer befassen möchte, der soll in den Piekfall-Heften Nummer 24 (1983) und Nummer 69 (1999) blättern. Was wurde nun aus dem kleinen, grauen Ewer PETER, der einst als königliches Rettungsboot auf dem Bootsdeck der KÖNIGIN LUISE stand? 1980 hatte der Dornröschenschlaf des vergessenen Ewers ein jähes Ende gefunden.

Neben dem Hafenvorplatz in Haseldorf lag der Ewer an Land und wartete, wie der damalige Hafenmeister Plüschau berichtete, auf den Schneidbrenner der Abwracker. So fand der kleine Haseldorfer Ewer PETER sein unrühmliches Ende im Hochofen.

Vicco Meyer

Ewer PETER 1980 kurz vor dem Abwracken. Foto V. Meyer

Der Faden

engl: fathom
dän: favn
holl: vadem
franz: brasse

182,88 cm. Die Differenzen in der zweiten und dritten Stelle sind nicht unbeträchtlich, sie beruhen auf der Differenz zwischen dem zugrunde gelegten dänischen Fuß mit 31,39 cm und dem englischen Fuß mit 30,48 cm.

Faden gemeingerm. Bezeichnung für das Maß der ausgestreckten Arme, in der Seesprache Längenbezeichnung für Wassertiefe und Tauwerk. Der Faden entspricht der Länge von 6 Fuß, wobei allerdings der Wert des Fußes nach Zeit und Ort schwanken kann. Heute gilt der Faden bei uns 1,883 m. Die technischen Wörterbücher verzeichnen das Wort im 18. u. 19. Jahrh. regelmäßig mit entsprechenden Umschreibungen z.B. Jablonski 1721 Lex. S. 348b und Röding I 843. Nd. Lautform fa^m Richey 1755 Hamb.Idiot. S 55, 1767 Brem. WB. I 329, Schütze 1800 Holst. Idiot. I 305, Doornkaat 1879 Ostfries. Wb. I 417. Entsprechend engl. fathom = nl. vadem, vaam.

"Lothen" aus von Henk, Zur See, 1895

Der "Faden der Ariadne" hilft Theseus aus dem Labyrinth des Minothaurus. Der "Rote Faden" der alles zusammenhält, zieht sich seit Goethe durch die Literatur. In der englischen Marine kennzeichnete ein "Roter Faden" jedwedes Tauwerk als "der Krone zugehörig".

Die Seeleute maßen die Wassertiefe mit dem Handlot in "Faden", die Wikinger und die Hansefahrer loteten sich mit seiner Hilfe an der Küste entlang.

Der Schriftsteller Mark Twain (eigentlich Samuel Langhorne Clemens) leitete seinen Künstlernamen vom "Loten" ab. "Mark Twain" war ein Ausdruck aus der Lotsensprache und bedeutete "zwei Faden Tiefe". Mit diesem Understatement spöttelte er humorvoll über seinen eigenen "Tiefgang".

Aus alten Unterlagen wissen wir, dass der Faden mit 3 Alen vermessen wurde. Das entspricht einem heutigen Wert von 188,28 cm. Ursprünglich handelt es sich bei dem Maß um die Spannweite der Arme eines ausgewachsenen Mannes, historisch sechs engl. Fuß gleichgesetzt, das entspricht

Moderne Yacht-Wörterbücher kennen das Wort "Faden" so scheint's garnicht mehr

Der große Duden nennt:

Fa/den, der; Fäden u. Faden [mhd.vaden, vadem, ahd. Fadum urspr.= so viel Garn, wie man mit ausgespanntem Arm messen kann.

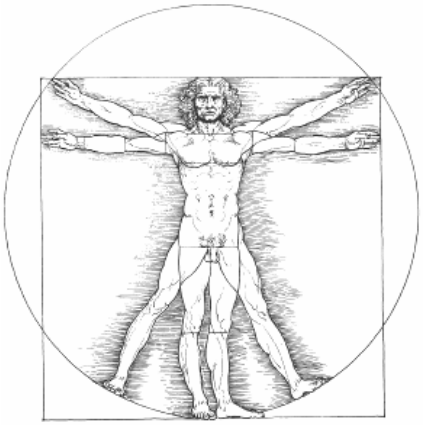
Schon Kluge sagt im Lexikon der Seemannssprache 1898 :

Der Faden stammt vom niederdeutschen faaten für fassen ab.

Claviez sagt: „Das Wort ist gleichen sprachlichen Ursprungs wie fassen und hatte schon im 14. Jahrhundert einen Meßwert."

Man verstand unter Faden die Länge der ausgebreiteten Arme und auch die Menge, die man mit den Armen umfassen kann.

Daraus hat man verschiedene Maßeinheiten hergeleitet.



1. Als Längeneinheit 6 Fuß. Man findet verschiedene Werte angegeben, die auf früher übliche, voneinander abweichende Fuß-Maße zurückzuführen sind. Der heute verbindliche Wert ist 1,8288 m = 6 engl. Fuß. Praktische Anwendung findet die Einheit Faden (fathom) als Tiefenangabe auf englischen Seekarten und als Längenmaß für Tauwerk (Lotleine).

2. Als Raummaß (6 Fuß ^{3}) = 216 Kubikfuß. Dies ist eine insbesondere in der Holzfahrt für Grubenstützen und Papierholz gebräuchliche Maßeinheit (6,116 m^3).

3. Als Holzmaß kommt außerdem vor: ein Stapel von 36 Quadratfuß Querschnitt und unbestimmter Länge. Die Begriffe Faden und Klafter bezeichnen das gleiche."

Noch heute wird in der Seefahrt wie in der Luftfahrt der englische Fuß als Standardmaß verwendet. Die Nähe des Zahlenwertes zur nautischen Meile ist zufällig, die beiden Zahlenwerte haben nichts miteinander gemein. Im Dunkel der Geschichte liegt, an wessen Armlänge man den Faden gemessen hat. War es Karl der Grosse oder Heinrich VIII? Die Proportionen des bekannten da-Vinci

Mannes lassen auf eine Körpergröße und dementsprechend auf eine Spannweite von ca. 1,82m schließen, aber darüber hat uns Leonardo da Vinci leider nichts hinterlassen.
Oder liegt die Quelle schon bei den alten Römern oder gar Griechen? Sachdienliche Hinweise nehmen wir gerne entgegen.
Die Recherchen und das Stöbern nach der Herkunft des Wortes "Faden" in den Bibliotheken von Hamburg insbesondere im Altonaer Museum brachten für mich Unbekanntes zutage: Im Grimmschen Wörterbuch von 1862 finden wir über die Herkunft:

Hamburg ist doch immer wieder eine Reise wert, und ein besonderer Dank an die freundlichen und hilfreichen Bibliothekarinnen vom Altonaer Museum, dem Deutschen Hydrographischen Institut und dem „Johann Heinrich von Thünen-Institut“ für Meeresforschung.

1799 wurde in Paris das Meter als Grundeinheit des metrischen Maßsystems eingeführt. Vor dieser Zeit hatte jedes Land, ja oft jede Stadt ihr eigenes Maß- und Gewichtsystem, und es dauerte das ganze 19. Jahrhundert, bis sich das Meter nach und nach in Europa durchsetzte - ganz abgeschlossen ist diese Entwicklung noch heute nicht, denn die angelsächsischen Länder rechnen nach wie vor in Meile, Fuß und Inch..

Literatur:
Claviez, Seemännisches Wörterbuch, Bielefeld 2. Aufl 1978,
Duden Deutsches Universalwörterbuch von 2010
Kluge, ethymologisches Wörterbuch der deutschen Seemannssprache, Kassel 1898
Kusk-Jensen, Handbuch der praktischen Seemannschaft, Kopenhagen 1924
Wörterbuch der Deutschen Sprache von Wilhelm und Gottfried Grimm 1862 (abgek. Grimmsches Wörterbuch der Deutschen Sprache)

Johann Wolfgang von Goethe 19, 68 "Wir hören von einer besondern Einrichtung bei der englischen Marine. Sämtliche Tauwerke der königlichen Flotte, vom stärksten bis zum schwächsten, sind dergestalt gesponnen, daß ein roter Faden durch das Ganze durchgeht, den man nicht herauswinden kann, ohne alles aufzulösen, und woran auch die kleinsten Stücke kenntlich sind, daß sie der Krone gehören." (Teil 2, Kapitel 2)
"Ebenso zieht sich durch Ottiliens Tagebuch ein Faden der Neigung und Anhänglichkeit, der alles verbindet und das Ganze bezeichnet." (Teil 2, Kapitel 4)

Der Rote Faden

Die britische Admiralität hatte schon damals mit ihm eine untrügliche Methode gefunden, dem "Ladenklau“ vorzubeugen.

Dieser Sachverhalt scheint wohl für die meisten modernen Seeleuten "veschütt" gegangen zu sein.
Doch auch die heutigen Takler, Seeleute und Bergsteiger wissen, ein eingewebter Faden (der aber nicht rot sein muß!), gibt Aufschluss über die Bruchlast eines Tauwerks

WIKIPEDIA - Nachschlag

Die Maßeinheit **Schäkel** wird in der Schifffahrt verwendet. Ankerketten bestehen aus mehreren Teilen, sog. Kettenlängen. Dies dient dazu, die Kette dem Ankergrund (Wassertiefe und Bodenbeschaffenheit) in der Länge anzupassen. Die einzelnen Kettenstücke sind durch Schäkel miteinander verbunden. Daher rührt vermutlich der Ausdruck für die Maßeinheit. Jede Kettenlänge ist 15 Faden lang. Ein Faden entspricht der Länge, die man mit ausgestreckten Armen "fassen" konnte, nämlich ca. 6 Fuß (= 1,8288 m). Dementsprechend entspricht ein Schäkel einer Länge von 27,432 m.
Der Nautische Faden (vom englischen: "Fathom", zu deutsch: "Fa-

Eine Aufstellung der wichtigsten alten Maßeinheiten:

Alte Maßeinheiten

Amsterdamer Fuß	= 11 Duimen	= 283,1 mm
Antwerpener Fuß	= 11 Duimen	= 286,8 mm
Dänischer Fuß	= 12 Zoll	= 313,9 mm
Englischer Fuß	= 12 inches	= 304,8mm
Französischer Fuß	= 12 Zoll	= 324,8 mm
Hamburger Fuß	= 12 Zoll	= 286,5 mm
Lübecker Fuß	= 12 Zoll	= 287,6 mm
Hannoverscher Fuß	= 12 Zoll	= 291,6 mm
Preußischer Fuß	= 12 Zoll	= 313,8 mm
Rheinischer Fuß	= 12 Zoll	= 313,9 mm
Russischer Fuß	= 12 Zoll	= 308,0 mm
Schwedischer Fuß		= 296,0 mm
Venezianischer Fuß	= 12 Zoll	= 348,0 mm

Quelle: Marquard, Schoner in Nord und Süd, VEB Hinstorff Rostock,1989

den", auch "Klafter" genannt) ist eine nicht SI-konforme Maßeinheit der Länge, welche insbesondere noch in der englischsprachigen Schifffahrt - in der Nautik - für Tiefenangaben in Gebrauch ist. Ursprünglich handelt es sich bei dem Maß um die Spannweite der Arme eines ausgewachsenen Mannes, historisch und auch medizinisch sechs Fuß gleichgesetzt.

1 fm = 2 yd = 6 ft = 72 in = 182,88 cm = 1,8288 m
1 statute mile = 880 fm

Gelegentlich wird auch eine neuere, nicht genormte Definition benutzt:

1 fm = 1/100 Kabellänge = 1/1000 Seemeile = 1,852 m

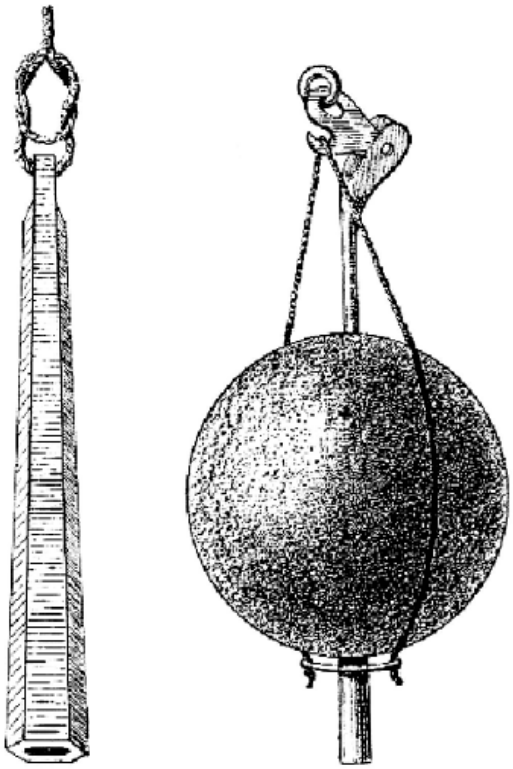
In der EG-Richtlinie 80/181/EWG ist die erste Definition zugrundegelegt, jedoch der Zahlenwert auf 1,829 Meter gerundet

Das Handlot

Das Handlot ist ein Senkblei von 5 kg Gewicht mit einer Höhlung an der Unterfläche, mit der eine Bodenprobe am Meeresboden gewonnen werden kann. Diese Höhlung wird (wurde) mit der Lotspeise ausgestrichen. Sie besteht aus Rindertalg, in den sich Bodenpartikel eindrückten und festklebten.
Die Meeresbodenbeschaffenheit ist häufig in den Seekarten vermerkt. Die gemessene Tiefe (Tiefenlinie) ergibt zusammen mit der Kenntnis der Grundbeschaffenheit eine Möglichkeit der Ortsbestimmung. In die Lotleine (etwa 20 m) sind alle 2 m farbige Marken eingeflochten. Außerdem sind alle 10 m Lederstreifen mit der entsprechenden Anzahl Löcher eingelassen. Das Handlot kann nur bei geringer Schiffsgeschwindigkeit und geringeren Tiefen genutzt werden.
Schäkel und Handlot:Quelle Wikipedia

Gerd Büker
Schiffshistorisches Archiv,
Museumshafen Flensburg

Alte Handlote



Maßeinheiten in Schleswig-Holstein im 19. Jahrhundert:

1 Fuß	= 31,39 cm		
1 Ale	= 2 dän.Fuß	= 62,78 cm	
1 Faden	= 3 Alen	= 6 Fuß	= 1,8834 m

Zum Vergleich

alter dänischer Zoll/Fuß

1 Zoll	= 26,16 mm	
1 Fuß	= 12"	= 313,9 mm

Englischer Zoll/Fuß/Yard

1 Zoll	= 25,4 mm	
1 Fuß	= 12"	= 304,8 mm
1 Yard	= 3 Fuß	= 914,4 mm

Aktuelle Informationen der GSHW

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat zugesagt, innerhalb der nächsten drei Monate eine Entscheidung über eine materielle Interimsregelung der Zulassungsvoraussetzungen von Traditions- und Sail-Training-Schiffen zu treffen. Bis dahin werden alle bisher zugelassenen Fahrzeuge weiterhin Sicherheitszeugnisse erhalten, sofern die übrigen Voraussetzungen (ideeller Zweckbetrieb) eingehalten werden. Die GSHW wird im Vorgriff auf die kommende Regelung des BMVBS kurzfristig wieder eine qualifizierte Prüfkommission aus ihren eigenen Reihen ernennen, die dann anhand der Kriterien des zukünftigen Erlasses die bei ihr eingehenden Anträge prüft.
Es ist aber leider absehbar, dass wir immer noch weit von der angestrebten „Befriedung" der Traditionsschifffahrt entfernt sind. Wir benötigen daher den großen Wurf in Form einer neuen Sicherheitsrichtlinie, der die grundlegenden Streitfragen (Was ist historisch? Was ist ideell?) neu angeht und endlich löst.

Der Vorschlag der GSHW ist folgender: Die Frage der Historizität entscheiden (genau wie im Entwurf der EU-Richtlinie Binnen) zukünftig allein unabhängige Sachverständige, und der ideelle Zweckbetrieb wird zukünftig nicht mehr zur zwingenden Voraussetzung der Zulassung als Traditionsschiff. Wer aus Gründen der Schiffsbesetzung hingegen auch zukünftig ideell fahren möchte, muss dies im Rahmen einer anerkannt gemeinnützigen Organisation tun. So entfällt der gesamte Prüfaufwand zu diesen Punkten, der allen Beteiligten seit Jahren das Leben so schwer macht.

Thomas Hoppe
Vorsitzender der GSHW

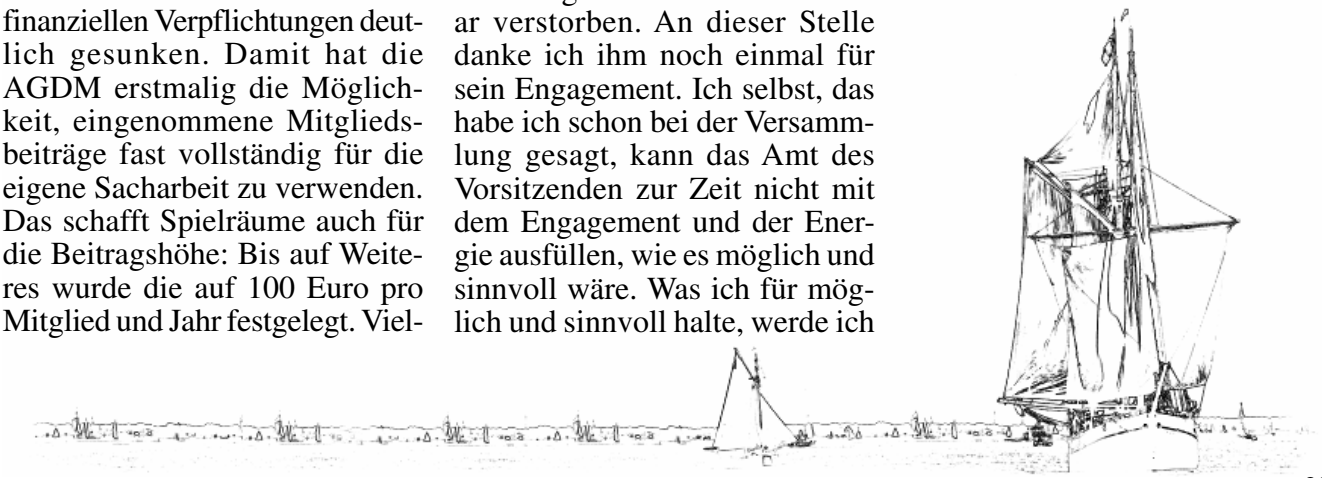
Aus der Arbeit der AGDM

Die Mitgliederversammlung der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Museumshäfen e.V. hat im Februar in Hamburg eine Novelle ihrer Satzung beschlossen. Dabei ging es darum, die Satzung zu verschlanken und damit dem Vorstand die Arbeit zu erleichtern. Unter anderem hatte es sich als ewiges Ärgernis erwiesen, dass für jegliche Vertretung immer alle 3 Vorstandmitglieder zeichnen mussten. Diese Novelle ist unterdessen vollzogen und im Vereinsregister eingetragen.

Weiterhin wurde die künftige Beitragsstruktur beraten. Mit dem Austritt aus der GSHW sind die finanziellen Verpflichtungen deutlich gesunken. Damit hat die AGDM erstmalig die Möglichkeit, eingenommene Mitgliedsbeiträge fast vollständig für die eigene Sacharbeit zu verwenden. Das schafft Spielräume auch für die Beitragshöhe: Bis auf Weiteres wurde die auf 100 Euro pro Mitglied und Jahr festgelegt. Vielleicht – so die Hoffnung – bewegt das ja auch weitere Museumshäfen und verwandte Einrichtungen, über eine Mitgliedschaft nachzudenken. Unterdessen haben nicht nur fast alle Mitglieder ihre Beiträge für das laufende Jahr bezahlt, es konnten auch alle (!) Außenstände „eingetrieben" werden. Ein neuer Vorstand, der bei der nächsten Versammlung (am 2. März 2013 in Hamburg) gewählt werden soll, bekommt also eine schöne Mitgift.

Und es muss leider ein neuer Vorstand gewählt werden: Unser Schatzmeister Gerd Wenzel ist nach langer Krankheit im Februar verstorben. An dieser Stelle danke ich ihm noch einmal für sein Engagement. Ich selbst, das habe ich schon bei der Versammlung gesagt, kann das Amt des Vorsitzenden zur Zeit nicht mit dem Engagement und der Energie ausfüllen, wie es möglich und sinnvoll wäre. Was ich für möglich und sinnvoll halte, werde ich im nächsten Piekfall ausführlich darstellen. Verbunden mit der Hoffnung, dass sich dort ein neues Team zusammenfinden wird, um die Geschicke der AGDM in die Hände zu nehmen. Das ist auch als Appell zu verstehen: bitte haltet schon jetzt in Euren Vereinen nach geeigneten Kandidaten und Kandidatinnen Ausschau! Es müssen ja nicht immer diejenigen sein, die ohnehin schon Ämter in den Museumshäfen bekleiden.

Volker Pesch
Vorsitzender AGDM



Abwettern auf Legerwall?

Aus gegebenem Anlass: Eine persönliche Betrachtung der Traditionsschiffsfrage des AGDM-Vorsitzenden

Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Museumshäfen versteht sich nicht als Dachverband der Traditionsschiffe. Zu diesem Zweck ist vielmehr die GSHW aus der AGDM hervorgegangen. Die soll die Schiffe in Hamburg, Berlin/Bonn und Brüssel vertreten, zumindest solange es um Fragen der Technik, Ausrüstung, Sicherheit und Betriebsform geht. Wenn allerdings, wie seit einiger Zeit geschehen, kulturelle und historische Fragen in den Mittelpunkt rücken und darüber ein Großteil der Flotte existenziell bedroht ist, muss aus meiner Sicht auch die AGDM ihre Stimme erheben. Dazu gibt es bis jetzt keine einheitliche Position und kein Mandat.

Ein paar Zahlen mögen den Anlass verdeutlichen: Seit Erlass der Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe im Jahr 2000 haben rund 215 Eigner oder Betreiber diesen Status für ihre Schiffe beantragt. Davon sind rund 40 abgelehnt worden, 60 haben aufgegeben (aus verschiedenen Gründen, in der Regel aber deswegen, weil ihnen von der einen oder anderen Seite klar bedeutet wurde, dass ihre Anträge erfolglos sein würden). Aktuell kursiert eine Liste mit weiteren 16 Schiffen, über die keine Einigkeit erzielt worden ist. Unterm Strich hat sich die Flotte also schon halbiert, und inwieweit die verbleibenen Traditionsschiffe künftig auf die Erteilung neuer Zeugnisse hoffen dürfen, steht in den Sternen: Da sie derzeit noch gültige Zeugnisse haben, ist über diese Schiffe wohl einfach noch nicht gesprochen worden. Auch die Zahl der Neuanträge ist in den letzten Jahren kontinuierlich gesunken – 2011 und 2012 auf Null.

Diese Zahlen zeigen: wer jetzt unter Deck geht und hofft, der Sturm möge an ihm vorüber gehen, der wettert auf Legerwall ab.

Rechtlich gesehen

Begründet werden Ablehnungen überwiegend mit dem Verweis auf eine Eingangsdefinition in der Sicherheitsrichtlinie. Demnach sind Traditionsschiffe „historische Wasserfahrzeuge, ... die hauptsächlich mit den Originalwerkstoffen im Original oder als Einzelnachbildung gebaut worden sind". Die BG Verkehr leitet daraus einen Auftrag zur Prüfung der Historizität ab, setzt die mit „historischer Originalität" gleich und begründet so ablehnende Bescheide, auch wenn sämtliche Erfordernisse der Richtlinie an Schiffssicherheit und Schiffsbetrieb erfüllt sind. Da das Hamburger Verwaltungsgericht ihr darin mehrfach Recht gegeben hat, hört man mittlerweile gerne den schulterzuckenden Verweis auf die „gängige Rechtsprechung".

Aus meiner Sicht ist das in dreierlei Hinsicht fraglich: Erstens ist die Definition von „Traditionsschiff" in der Richtlinie nicht hinreichend bestimmt, um daraus Verwaltungshandeln zu begründen. Nach gängiger Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichtes und Bundesverwaltungsgerichtes muss eine Richtlinie für Verwaltungshandeln nämlich so gefasst sein, dass die Betroffenen die Rechtslage klar erkennen können und die ausführende Verwaltung steuernde und begrenzende Maßstäbe erhält. Das ist hier eindeutig nicht der Fall, und das kann nicht umgangen werden, indem sich die ausführende Verwaltung selbst eine Definition schreibt. Es wäre also in einer neuen Richtlinie oder per Erlass eindeutig zu bestimmen, was ein „historisches Wasserfahrzeug" ist.

Zweites fehlt aber dafür eine gesetzliche Grundlage. Denn die Grundlage der Sicherheitsrichtlinie ist das Seeaufgabengesetz. Demnach darf der Bund zur Regelung von Sicherheitsfragen des Schiffsbetriebes (!) Verordnungen erlassen, unter anderem für Traditionsschiffe. Das hat er auch getan, nämlich mit der Sportseeschifferscheinverordnung und der Schiffssicherheitsverordnung, die beide auch Regelungen zur Traditionsschiffahrt enthalten. Auf dieser Grundlage wurden die Schiffssicherheitsrichtlinie erlassen, die von sich aus keinerlei Rechtskraft entfaltet. Es gibt darüber hinaus keinen gesetzlichen Auftrag des Bundes, insbesondere keinen, die Historizität von Schiffen zu prüfen. Von den Vätern der Gesetze, Verordnungen und Richtlinien war das mit Sicherheit auch nicht gewollt: Es ging ihnen darum, für die Schiffe und die Menschen an Bord einen sicheren Betrieb zu gewähren. Fragen der Historizität hätten auch andere Ministerien, Behörden und vor allem die Länder mit ihrer Kulturhoheit auf den Plan gerufen.

Drittens, das sei hier nur erwähnt, berühren die Ablehnungsbescheide aus meiner Sicht höhere Rechtsgüter, vor allem das Eigentumsrecht. Wo der Eigentümer die Verschlechterung nicht selbst verursacht und keine öffentlichen Interessen berührt sind, sind Rechts- und Vertrauensschutz oberste Grundsätze. Leider hat bis heute keiner der Betroffenen die Puste gehabt, seine Sache bis zu den entscheidenden Instanzen voran zu treiben.

Sachlich gesehen

Allerdings sollte man diese Frage ohnehin nicht den Juristen allein überlassen. Insbesondere die Gleichsetzung von „historisch" mit „einem historischen Originalzustand entsprechend" oder „Authentizität" oder „Zustand aus der Zeit der gewerblichen Nutzung" ist sachlich mindestens zweifelhaft und hätte fatale Folgen für die real existierenden Traditionsschiffe. Denn oftmals ist ihr Originalzustand gar

nicht bekannt und kann nur vermutet werden – auf solcher Grundlage vermeintliche Rückbauten vorzunehmen ist unsinnig. Ohnehin gibt es diese Schiffe vielfach nur noch, weil sie immer wieder den Erfordernissen angepasst worden sind. Die Schiffe wurden im Verlaufe des 20. Jahrhunderts nicht aus historischem Bewußtsein erhalten, sondern nur weil und solange sie einen praktischen Nutzen hatten. Rümpfe wurden verlängert, Bordwände erhöht, Maschinen vergrößert, Takelagen verändert und so weiter. Viele Umbauten dienten auch der Sicherheit oder Bequemlichkeit (sofern dieses Wort auf See irgendeinen Sinn hat). Wo der Umbau nicht möglich war, wurde aufgelegt oder abgewrackt. Die meisten Schiffe der kleineren Kauffahrteischiffe und Fischereifahrzeuge verschwanden, und damit auch das seemännische Wissen und die Fertigkeiten. Ab den 70er Jahren wurden dann manche der wenigen erhaltenen Schiffe – oft nur noch Rümpfe – gerettet und umgestaltet für eine neue Nutzung, sei es aus historischem Bewusstsein oder zur Kindertraumerfüllung.
Auch das ist Teil ihrer Geschichte! Wer die Historizität eines solchen Schiffes beurteilen will, muss sich dessen besondere Lebensgeschichte anschauen. Die lässt sich nicht nach allgemeinen Kriterien beurteilen.
Aus meiner Sicht können daher bei der Erteilung von Sicherheitszeugnissen für Traditionsschiffe nur zwei Kriterien entscheidend sein: Erstens ein ideeller Schiffsbetrieb, der sich beispielsweise durch die gesetzlichen Bescheinigungen der Finanzämter belegen lässt; zweitens ein sicherer Schiffsbetrieb, der durch ein Schiffssicherheitsgutachten eines Sachverständigen oder nach Besichtigung durch die BG Verkehr selbst nachgewiesen wird. Das sind klare Kriterien, die im Rahmen des geltenden Rechts bleiben und in einer Verwaltungsrichtlinie exakt beschrieben werden können. Alles andere ist Spökenkiekerei.

Die AGDM sollte sich daher gemeinsam mit der GSHW und den Schiffsbetreibern öffentlich und hörbar für alle Schiffe einsetzen. Es gefährdet nicht unsere Glaubwürdigkeit als Interessenvertretung, wenn wir unsere Interessen vertreten –
im Gegenteil.

Dr. Volker Pesch
Vorsitzender der AGDM

Der letzte deutsche Frachter unter Segeln

U N D I N E

Foto: Staugaard

Blick über den Tellerrand:
Otto Leth ist tot!

Otto Leth, einer der allerersten Pioniere unseres segelnden Kulturerbes ist tot

Otto Leth auf der Preisvergeudung der 33. Rumregatta
Foto Staugaard

Otto Bjørn Leth, Eigner und Schipper der Brita Leth, ist nach langer Krankheit in der vergangenen Woche verstorben, für uns ein schmerzlicher Verlust, aber er bleibt uns eine gute Erinnerung.
Otto war eine der herausragenden und tragenden Persönlichkeiten in der dänischen Holzschiffszene TS. Otto und Brita Leth waren eins und auf bisher allen RUM-Regatten gern gesehener Gast im Museumshafen Flensburg. Seine mustergültige Seemannschaft, Menschenführung und sein Wirken in der Restaurierung und Erhaltung historischer Schiffe waren Vorbild für die Traditionsschiffszene. Brita Leth und Otto sind mehrfach vom Skibsbevaringsfonden und von TS für vorbildliche Restaurierung ausgezeichnet worden
Wir ehren sein Lebenswerk und Andenken.

Gerd Büker, Museumshafen Flensburg,
RUM-Regatta Leiter emeritus

Eine Ära ist zuende! Otto Bjørn Leth starb in der Nacht vom 15/16. August. Der wohlbekannte Schipper der Brita Leth, eine Inspiration für ganz viele Segelschiffsseeleute, ist fortgegangen. Er hinterlässt ein Riesenloch, das wohl nie aufgefüllt werden wird. Ehre seinem Andenken.

Asger Nørlund Christensen
Træskibssammenslutningen DK

Otto war ein brennender Idealist und Schipper von Format, wir erinnern und vermissen ihn als Freund, Mensch und Vorreiter in der Bewahrung des dänischen maritimen Kulturerbes, aber auch in der grenzüberschreitenden deutsch-dänischen Zusammenarbeit.
Ehre seinem Andenken.
Nis-Edwin List-Petersen
EMH Cultural Council

Historie der BRITA LETH

Der Schoner **BRITA** wurde 1911 auf der Øxenbjerg Skibsværft in Svendborg gebaut für die Partenreederei Anders Jensen mit dem Schiffbaumeister als Korrenspondenzreeder. Unter dem Namen **BRITA** segelte das Schiff in der nordeuropäischen Fahrt. 1921wurde sie nach Schweden verkauft und segelte unter schwedischer Flagge bis sie 1941 im Kattegatt verloren ging. Sie wurde gehoben und repariert und fuhr bis 1957 unter dem Namen **M. A. FLYBJERG**. Sie wurde verkauft und zum einmastigen Motorsegler umgeriggt. Als **HILFRED** betrieb sie Stein- und Wrackfischerei bis 1972.
Nun stand das Schiff wieder zum Verkauf. Otto Leth kaufte das Schiff und brachte es innerhalb eines Jahres wieder zu seinem ursprünglichen Aussehen. Unter dem Namen **BRITA LETH** segelt es nun als eines von Dänemarks schönsten und besterhaltenen Schiffe.

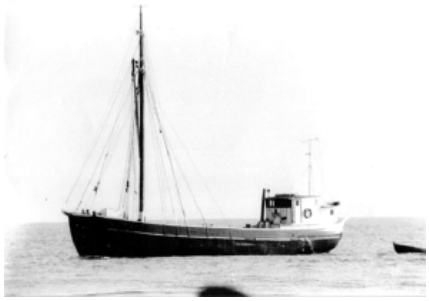
BRITA 1911 bei der Werftübergabe

BRITA mit Mannschaft, Skipper Davidson und Hafenarbeitern in Göteburg

Geehrt mit Restaurierungspreis von **TS** (Træslibssammenslutningen)
„Jomfruen“ 2002
Kølhalingsblokken“ 2005
1978 aufgenommen in die Liste des
„bewahrenswertmaritimen Kulturerbes“
2010 vom Skibsbevaringsfonden in den Status als
„Historisk Monument“erhoben.

Ausführliche Historie der **BRITA LETH** in PIEKFALL-Archiv-online
http://www.archiv.piekfall.info/pdf/piekfall_seite599.pdf
http://brita-leth.dk/baggrund-om-skibet/historie-foer-1972.html

Literatur:
Jens Friis-Pedersen,
Sejlskibe I, Nordiske Fartojer ISBN 87-14-28368-9
Sejlskibe II, De sidste i Grønlandsfarten ISBN 87-14-28167-8
Arne Gotved,
Og de sejler de gammle træskibe, skib forlag 1996 ISBN 87-90374-00-2
Gerd Büker,
25 Jahre Skibsbevaringsfonden PIEKFALL 107/2012
Ders. Jagtgaleass und Jagtschoner, PIEKFALL 81/2003


HILFRED 1957 Fotos Archiv Leth

Ottos Lebenswerk

Otto Leth war einer der allerersten Pioniere des segelnden Kulturerbes. In diesem Jahre hätte er sein 40-jähriges Jubiläum mit seinem Marstalschoner **BRITA LETH** gefeiert. Er war nicht der Erste mit der Idee, ein altes Frachtschiff zu restaurieren und damit zu segeln. Auch andere waren in der Zeit schon damit auf dem Weg. Aber er war auf die eine oder andere Weise anders als die Anderen.
Das Interesse für Schiffe entstammte schon seiner Kindheit. Ottos Vater war Schulinspektor in Egedesminde auf Grönland (heute Asiaat). Otto zog daher 1956 mit dem Rest der Familie nach Grönland um. Aber zu damaligen Zeit nicht per Flugzeug sondern mit dem Schiff. Mit der M/S DRONNING ALEXANDRINE. Hier war es wohl, dass Otto seinen inneren Seemann fand und sein Interesse für Schiffe. Wenn nicht schon hier, so wurde es gewiss geweckt durch den Anblick all der schönen Segelschiffe, die wir Anderen nur aus den Bildern kennen, in den prachtvollen Werken von Jens-Friis Pedersen über die dänischen Schiffe in der Grönlandfahrt[2].

Otto Leth begann seine Ausbildung in den 1960er Jahren als Architekt, aber er beendete nie richtig sein Studium. Denn, als der frühere Schoner **HILFRED** zum Verkauf stand, sah Otto damals darin für sich die Zukunft. Die Familie kaufte die **HILFRED** und begann sogleich mit der Restaurierung. Der Name Brita war inzwischen an ein anderes Schiff vergeben, So wurde die **HILFRED** in **BRITA LETH** umgetauft. **BRITA LETH** war in erster Linie Ottos Kind, aber gleichzeitig auch ein Familienprojekt. Die gesamte Familie war von Anfang an in die Restaurierung einbezogen, wie sie auch in den späteren Jahren mitgeholfen hat, als es meist ziemlich hoffnungslos aussah.
BRITA LETH steht heute da als eines von Dänemarks schönsten und am wahrheitsgetreuesten restaurierten Schiffe in Dänemark. Ein wahrhaft nationales Kleinod. Aber **BRITA LETH** war ja nicht Ottos einziges Schiff. Über die Jahre hatte er mehrere. Wo Andere heutzutage einen herrenlosen Hund aus Portugal mit nach Hause nehmen, so konnte Otto nicht dem Leiden eines Schiff zusehen, Er musste es retten.
So geschehen mit den Loggern **LAKSEN** und **LEO** und dem

Brita Leth 2006

Leuchtturminspektionsschiff **H.V. Ravn**, die er kaufte und nach Hobro legte. Die Idee war, mit diesen Schiffen die sozialpädagogische Arbeit zu machen, mit der Otto angefangen hatte. **Leo** fuhr nach kurzer Zeit als Frachtschiff, leider gelang es ihm nicht, das Projekt mit **H.V. Ravn** durchzuführen. Aber aufgrund seiner Weitsicht ist das Schiff bis heute erhalten geblieben.

Viele junge Seeleute waren über die Jahre in Kontakt mit Otto. Es war ohne Zweifel eine harte Schule, denn das Schiff wurde betrieben auf ganz traditionelle Art und Weise in der direkten Linie zu den Marstal-Schiffern. Aber es war gleichzeitig eine gute Schule, nämlich, dass ein großer Teil des traditionellen Wissens, das Otto erworben hatte, an die nachfolgenden Generationen weitergeben wurde.

Otto Leth hatte an den traditionellen Schiffen ein brennendes Interesse, das ihn mit der Zeit zu einer markanten Persönlichkeit mit dem fundiertesten traditionellen Wissen werden ließ. Er hatte natürlich den Vorteil, dass er so früh mit dabei war, dass er die ganze Geschichte noch von den Seeleuten erhalten konnte, die früher selbst noch auf diesen Schiffen gesegelt waren.

In den ersten Jahren, als Otto noch nicht alle erforderlichen Papiere hatte um sein Schiff selbst zu führen, hatte die Familie den alten Schiffer Ehmdahl angestellt, der früher selbst auf einem Bramsegelschoner gefahren war. Bei ihm lernte Otto sowohl das Schiff zu segeln als es auch auf traditionelle Art und Weise zu pflegen und zu erhalten. Skipper Ehmdahl war Ottos Mentor, der ihn die alten Tugenden wie Qualität, Handwerk und gute Seemannschaft lehrte.

Otto war ein ungewöhnlich aufmerksamer Zuhörer. Kein Detail war zu gering, um von ihm aufgenommen zu werden und er saugte das Wissen auf wie ein Schwamm, oder der Kunststoffteppich die Katzenhaare. All dieses Wissen machten ihn nahezu kompromisslos in der Hinsicht ein Fahrzeug korrekt zu restaurieren. Und es machte ihn zu einem außergewöhnlich guten Seemann, der sein Schiff „kannte“. Es war das reinste Vergnügen zuzusehen, wie Otto auf den großen Treffen zwischen all den großen Schiffen sein Schiff an die Pier legte

„Wenn man zurückdenkt an die Anfänge des **Skibsbevaringsfonden** und die Anforderungen, die wir anfangs den Schiffseignern in Bezug auf die Detailgetreue der Restaurierung stellten, so konnten manche der damals üblichen Lösungen Otto schier fassungslos machen. So mußte ich (Jes Kromand) für viele wohlverdiente verbale Püffe den Buckel hinhalten. Aber damals waren die meisten Schiffseigner nicht bereit die Dinge so zu machen, wie es sich eigentlich gehörte. Wir konnten Schiffserhaltung einfach nicht richtig betreiben, wenn die Schiffseigner nicht auf unserer Seite waren und nicht verstanden was wir denn eigentlich wollten. Daher wurde es eine lange Entwicklung, bei der Otto Leth auf vielerlei Weise eine treibende Kraft war, die jederzeit bereit war zu argumentieren und zu erklären wieso, weshalb und wofür.“

Otto Leth hatte eine ganz besondere Ausstrahlung, die ihn zu einer Art Patriarch werden ließ, nicht nur für seine Familie sondern auch für uns Anderen in der Szene. So ist es ein kolossaler Verlust, wenn ein Mann mit einem solchen Wissen und Einsicht nicht mehr unter uns ist!

Otto Leth hinterlässt zwei Kinder, Sohn Thorbjørn und die Tochter Maria. Beide fahren jetzt schon mehrere Jahre die **Brita Leth**.
Wir ehren sein Andenken!

Jes Kromand
Skibsbevaringsfonden

Übersetzung Gerd Büker, Schiffshistorisches Archiv
Fotos Staugaard

Als Dänemark Weltmeister im Schiffbau wurde

M/S SELANDIA

ein Jahrhundert-Andenken

Am 17. Februar 2012 wäre die M/S SELANDIA 100 Jahre alt geworden. Sie war weltweit das erste ozeangängige Dieselmotorschiff. Dieses revolutionäre Schiff, gebaut bei B&W (Burmeister & Wain), wurde am 1. Februar 1912 an die ØK Reederei übergeben. Im Februar 1912 entstand aus der Zusammenarbeit von Burmeister & Wain und ØK (Det Østasiatiske Kompagni) eine maritime Weltsensation. Nach ein paar Probefahrten auf dem Øresund fuhr ein großes, sehr schönes, maschinengetriebenes Schiff unter dänischer Flagge auf die Weltmeere hinaus. Das war schon oft geschehen. Doch das Sensationelle, ja nahezu Skandalöse an der SELANDIA, - auf diesen Namen war das Schiff bei seinem Stapellauf getauft – war: Sie hatte keinen Schornstein! Was war in der Zwischenzeit geschehen?

Unter Volldampf

Das Zeitalter der technischen Erfindungen kulminierte – nahezu zeitgleich mit der französischen Revolution - mit dem Debüt der Dampfmaschine im alltäglichen Leben. Die schlummernden Riesenkräfte aus fossilem Leben vergangener Zeit von der Kohle, bis hin zum Öl, wurden in Arbeit genommen. Damit war die wichtigste Voraussetzung für das Industriezeitalter geschaffen. Aber damit nicht genug; der Dampf wurde kurz darauf zum Antrieb von Schiffen und Wagen eingesetzt. Der Übergang vom Pferd auf die Lokomotive und von Segel und Ruder zur Schiffsdampfmaschine, eingeleitet vor ca. 200 Jahren, waren die größte Revolution in der Geschichte des Verkehrs und der Schifffahrt.

100 Jahre nach dem Raddampfer CLERMONT (1807) hatte der Dampf die Schiffahrt erobert auf allen Arten von Gewässern, von Binnenseen und Flüssen bis zu den Ozeanen. Ebenso lieferte er die Antriebskraft für Fabriken, E-Werke und Eisenbahnen. Die Dampfmaschine bekam bald einen nahen Verwandten, den Verbrennungsmotor mit nahezu dem gleichen mechanischen Aufbau. Jedoch man war unabhängig von Kessel und Feuer, weil die Verbrennung des Gas-Luft-Gemisches im Zylinder stattfand, der Druckanstieg bewegte den Kolben, der via Pleuelstange und Kurbelwelle die Antriebswelle in Bewegung setzte zum Antrieb von Maschinen, Pumpen oder pferdelosen Wagen.

Mit der Einführung der Glühkopf-Zündung bekam dieser robuste Motor seine Seestiefel verpasst. Seine steile Karriere in der Fischerei und der Küstenschifffahrt verdankte er den dänischen Hafenschmieden und kleinen Maschinenfabriken, deren Marinemotoren nicht nur den heimischen Markt beherrschten, sondern bis in die Zeit zum Ersten Weltkrieg global führend waren. Der Schwachpunkt des Glühkopfmotors war sein hoher Kraftstoff- und Schmierölverbrauch. Sein Arbeitsfeld war deshalb auf Motorengrößen bis hinauf auf ein paar hundert PS begrenzt.

Aber Wirtschaftlichkeit war ja auch nicht die Stärke der Dampfmaschine. Um einen der großen Passagierdampfer mit hoher Fahrt über den Atlantik zu jagen, mussten enorme Mengen an Kohle in die Feuerung geschaufelt werden. Bei den Größten ging die Maschinenbesatzung an die 400 Mann! Überwiegend Heizer und Kohlentrimmer.

Der rationelle Wärmemotor

– von der Theorie zur Praxis

Die miserable Wirtschaftlichkeit der Dampfmaschine störte anscheinend die damaligen Reeder nicht. Kohle war billig und die Lohnsklaven ebenso.
Aber in Mitteleuropa (München - mit Zwischenstationen in der Schweiz, Paris und Berlin) saß ein gelehrter Akademiker, ein Spezialist auf dem Gebiet der Thermodynamik. Er bekam Stirnrunzeln wegen der 85 % verschwendeter Energie, die aus einer guten Dampfmaschine entwichen. Das musste man verbessern können! Rudolf Diesels theoretische Überlegungen mündeten in einer Abhandlung: „Theorie und Konstruktion eines rationellen Wärmemotors“- und in der Lösung eines Patentes auf diese sinnreiche Maschinerie. Das Neue an Diesels Motor war, dass sich der Brennstoff zu Beginn des Arbeits-

taktes an der Hitze der komprimierten Luft aus dem vorangegangenen Kompressionstakt entzünden sollte - es bedurfte also keiner zusätzlichen Zündhilfe in Form einer Zündflamme, eines Zündfunkens oder Glühkopfes. Während der Bewegung des Kolbens vom Brennraum (im Arbeitstakt) erfolgte die Einbringung des Kraftstoffes mit Druckluft; die Druckzerstäubung beherrschte man erst ein Vierteljahrhundert später. Ein Teil des Arbeitstaktes verlief also unter gleichbleibendem Druck.

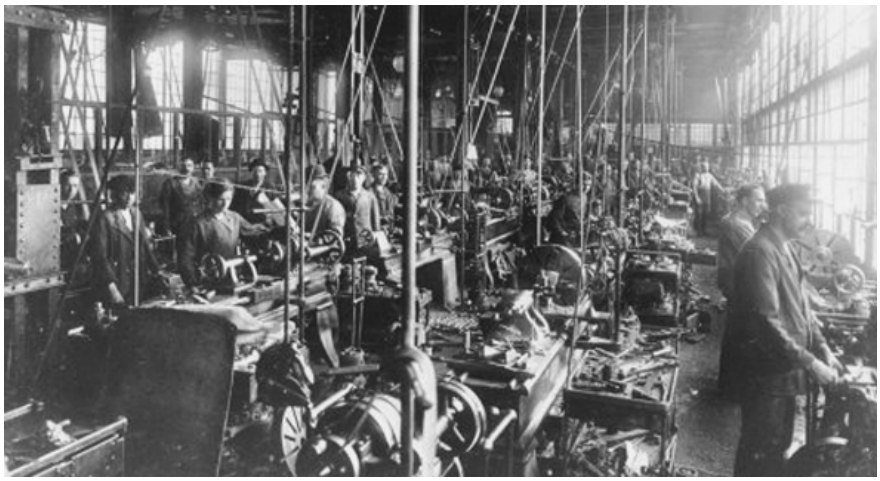
Keine Hexerei, nur Behändigkeit! Und zwar in rauen Mengen. Denn Diesels Motor arbeitete bei sehr viel höherem Druck als die bis dahin bekannten Kraftmaschinen. Die Hauptschwierigkeit lag darin, dass der Brennstoff während des Arbeitstaktes eingeblasen werden musste, schlicht gesagt: hinein, in ein unter extrem hohen Druck stehendes Flammenmeer. Diesel erhielt hervorragende Unterstützung besonders von der Maschinenfabrik Augsburg, die später ergänzt wurde durch „Nürnberg“, heute bekannt unter dem Namen MAN als weltweit führende Dieselschmiede. Nach vier Jahren voller Rückschläge mit misslungenen Prototypen gelang es 1897 den genialen, aber schwierigen und teuren Motor zum Laufen zu bringen.

Der Mann hinter der **SELANDIA** – Ivar Knudsen

In Kopenhagen verfolgte der junge Ingenieur Ivar Knudsen diese Entwicklung mit größtem Interesse. Ein Jüte, Maschinenarbeiter, danach Kandidat der polytechnischen Lehranstalt – und von 1891-95 in leitender Stellung bei „Københavns Elektriske Station“, wo er die damaligen Kraftmaschinen gründlich kennenlernte. Danach machte er eine steile Karriere bei A/S Burmeister & Wain. 1908 landete er auf dem Chefsessel für die Maschinenfabrik und den Schiffbau. Unmittelbar nach seinem Eintritt bei B & W

Ivar Knudsen 1912 auf der **SELANDIA**

führte er eine radikale Modernisierung der Maschinenfabrik durch, erweiterte den Betrieb um eine Stahlgießerei und eine Großschmiede.



Die neuen Werkhallen bei B&W um 1905

Schon 1897 gelang es ihm, die Leitung zu überreden, mit Rudolph Diesel ein Lizenzabkommen zu treffen - noch bevor der Motor seinen ersten erfolgreichen Probelauf absolviert hatte. Teils durch eigene Entwicklungsarbeit, teils durch Zusammenarbeit mit anderen Lizenznehmern im Ausland, konnte man 1903 die Produktion von Dieselmotoren als Stationärmaschinen - für Elektrizitätswerke, Mühlen, Festungen und andere Einrichtungen - aufnehmen.

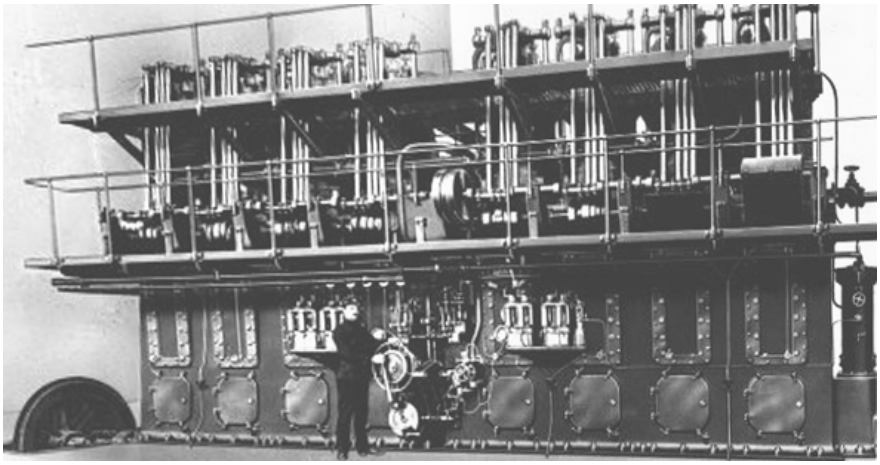
Verschiedene andere dänische Motorfabriken versuchten sich zeitgleich am Dieselmotor - aber die Bestrebungen waren nur in Einzelfällen, und erst viel später, von Erfolg gekrönt. Mit gusseisernen Bestandteilen aus einer Ofengießerei konnte man einen niedrig belasteten Glühkopfmotor bauen - aber keinen Dieselmotor. Dies erforderte ausgesuchte Materialien und große Präzision bei der Herstellung. Die Voraussetzung für den Erfolg von B & W mit diesem Motor war die vorhergehende Modernisierung der Werkstätten.

Ivar Knudsen war richtig in Fahrt gekommen, er wollte weiter – und den neuen Motor in die Seefahrt bringen. Rudolph Diesels Begeisterung für dieses Projekt war äußerst zurückhaltend. Er war eine mitteleuropäische „Landratte“ – und fand die Verwendung seines vornehmen und empfindlichen Motors nicht standesgemäß und eher suspekt auf einem Fahrzeug wie einem Schiff, das von tätowierten und nach Rum riechenden Elementen fortbewegt wurde, herumschlingernd zwischen Piraten und Eisbergen - das konnte niemals gut gehen. Auch bei der Leitung von B & W wuchs der Widerstand gegen das teure und ungewisse Motor-Projekt. Doch I.K. gelang es, die Stimmung zu wenden. Er schaffte es, den majestätischen Chef von ØK H. N. Andersen dazu zu bewegen, nicht nur ein Schiff, sondern gleich zwei Motorschiffe zu bestellen! Dass diese außergewöhnlich zukunftsträchtige Abmachung zustande kam, fordert große Bewunderung für beide Teile - wenn man bedenkt, dass der Ausgang des Experimentes ungewiss war.

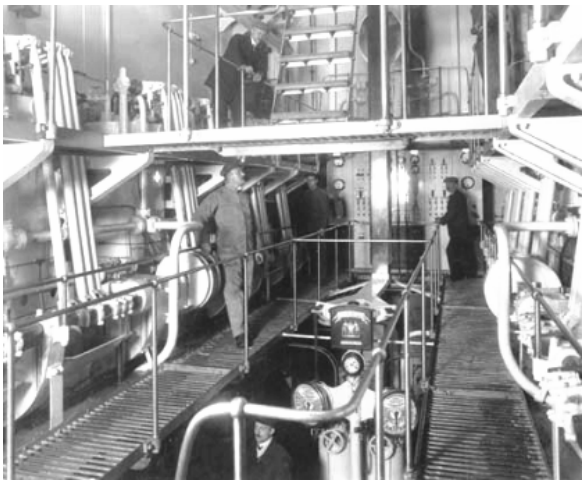
Das vollkommenste Meisterwerk des Jahrhunderts!

Die SELANDIA und ihr Schwesterschiff FIONIA waren nicht die ersten Schiffe mit Dieselantrieb. Aber die Vorgänger waren wenige und nur kleine Schiffe - und geplagt von empfindlicher Technik. Die dänischen Schwestern mit den latinisierten Landesteilsnamen - später kamen die FALSTRIA und die JUTLANDIA dazu - waren mittelgroße, ozeangängige Handelsschiffe. Die SELANDIA hatte ein Deplacement von 7000 t und war mit 5000 BRT vermessen bei einer Länge zwischen den Loten von 113 m. Sie hatte zwei Hauptmotoren: 8 Zylinder, direkt umsteuerbare Viertakter, die jeder 1000 PS Bremsleistung (1200 ihp = indizierte PS) bei 140 U/min abgab, sie wirkten jeder auf eine eigene Schraube und gaben dem Schiff eine Marschfahrt von 11 Knoten – bei voller Leistung schafften sie 12,2 Knoten. Das lag klar an der Geschwindigkeitsobergrenze der damaligen Handelsschiffe. Die Maschinenbesatzung lag bei lediglich 8 Mann! Als kohlebefeuertes Dampfschiff hätte es mindestens 25 Mann in Kessel- und Maschinenraum benötigt. Dass diese Motoren sehr ökonomisch arbeiteten, wusste man. Aber sie erwiesen sich auch als besonders betriebssicher, zählebig und pflegeleicht. Der Gewinn an Laderaum und Tragfähigkeit durch den Wegfall von Kesselraum und Kohlebunker erhöhte die Wirtschaftlichkeit.

Das erste Reiseziel der SELANDIA nach dem Stapellauf war London. Es war nur wenig dort zu löschen, aber das bisschen Ladung diente wohl nur als Vorwand, die Hochburg der Weltseefahrt anzulaufen - schließlich war England die Herrscherin der Meere. Die feinen Leute des maritimen England brachten der M/S SELANDIA sehr hohe Aufmerksamkeit entgegen. Tag für Tag empfing man mehrere Hundert ausgesuchte Gäste an Bord. H.N. Andersen und Ivar Knudsen begrüßten Prominenz wie den Ersten Seelord Ludwig Prinz von Battenberg, den Großvater von Prinz Philip (1917 änderte er seinen Namen in den „englischer“ klingenden Mountbatten), und den jungen Marineminister Winston Churchill. Winston Churchill äußerte sich gegenüber H.N. Andersen: „ Dieser neue Schiffstyp ist das vollkommenste Meisterwerk des Jahrhunderts!“ und im Unterhaus sprach er: „Dänemark war lange der Vorreiter in der Agrarökonomie, jetzt hat es sich als Vorreiter auf den Meeren entpuppt!“. Grosse Worte – die er ja meisterlich schwingen konnte, die er aber keineswegs ohne triftige Veranlassung verschwendete.



Die Steuerbordmaschine der SELANDIA auf dem Prüfstand



Die obere Galerie im Maschinenraum

Majestätische Gunst

Es ist ein verbreitetes Missverständnis, dass auch Kaiser Wilhelm II auf der SELANDIA zu Gast war. Aber selbst wenn es nicht stimmt, ist es doch fast richtig! Ein paar Monate nach SELANDIA‘s Jungfernfahrt stach ihre Schwester FIONIA in See. Ihre erste Reise ging nach Kiel. Eine gute Wahl. Hier war nämlich Kieler Woche mit einer riesenhaften Flottenparade, jede Menge Regatten und Anwesenheit der maritimen High Society der gesamten „Alten Welt“. Die oberste Galionsfigur gab Seine Kaiserliche Majestät Wilhelm II ab, der sich durch sein leidenschaftliches Interesse für Seefahrt und Segelsport auszeichnete. Kundig und standesgemäß betreut von H. N. Andersen und Ivar Knudsen nahmen der Kaiser, sein Marineminister Tirpitz und der erste Mann der Deutschen Handelsflotte, der Reeder der Hamburg - Amerika - Linie, Albert Ballin, den Maschinenraum der FIONIA in Augenschein.

Das hatte weitreichende Folgen. Ballin hatte vergebens deutsche Werften angefleht, für seine Reederei ein Motorschiff zu bauen. Das wurde als technische Spinnerei abgewiesen. Ballin kaufte die FIONIA auf der Stelle! Als eine freundliche Geste an ihre Herkunft wurde sie auf den Namen des dänischen Königs CHRISTIAN X getauft. Der Kaiser kaufte Aktien von ØK. Bei der Erklärung des uneingeschränkten U-Bootkrieges (1917) erhielten die Kommandanten der Meeresungeheuer strenge Order, die Schiffe von ØK nicht zu versenken, unbenommen

mit was oder für wen sie fuhren. Seekrieg auf Leben und Tod durfte mit dem privaten Portfolio des obersten Kriegsherren nicht kollidieren!

Treuer Dienst und Totalverlust

Als ØK-Schiff (bis 1936) machte die SELANDIA 55 Fernostreisen, auf jeder mit einem Durchschnitt von 22.000 Seemeilen mit dem Original-Motor, der nichts anderes forderte als routinemäßige Pflege. Eine vorzügliche Leistung eines maritimen Versuchskaninchens. Die SELANDIA kam von ØK nach Norwegen, dann in finnische Regie, danach unter japanische Charter. 1942 lief sie im Pazifik auf Grund und sank.

Mit diesem 100-Jahresrückblick ist es schwer, ein paar tiefe Seufzer zu unterdrücken: 1912 war das kleine Dänemark, was fortschrittliche Schiffs- und Motortechnik anbelangt, zur global führenden Position avanciert - (vgl. Churchills zitiertes Urteil). Dank Leuten wie Ivar Knudsen und H.N. Andersen war Dänemark fast 100 Jahre quantitativ und qualitativ Weltmeister in Entwicklung und Herstellung maritimer Antriebsmaschinen. Keine andere Firma als B & W hat so viele Motoren und so viele wilde Pferde(-stärken) zum Antrieb von Schiffen geliefert. Und wo ist das alles geblieben? B & W herrschte auf den Ozeanen. Darüber hinaus hatte Dänemark ein üppiges Unterholz von weit über hundert kleinen und mittelgroßen Marinemotorenherstellern! Um nur ein paar der größeren zu nennen: Frichs - Møller & Jochumsen -Tuxham - Hundested - Callesen - Hein. Nur einer ist übrig geblieben, BUHK, der nach einem Zwischenspiel bei Callesen in Apenrade seine Residenz nach Krusaa verlegt hat. Indes, B & Ws Know-How, Goodwill und Tradition leben weiter bei MAN, ausgerechnet dem Unternehmen, wo sich der junge Ivar Knudsen für Diesels Projekt begeisterte. Die Geschichte dänischer Dieselmotoren ist zu ihrem Ausgangspunkt zurückgekehrt. Bis heute erhält MAN einen Teil der Arbeitsplätze in Dänemark aufrecht. Hier beschäftigt man sich mit der Herstellung von Ersatzteilen, Schraubenanlagen und weiterhin auch mit der Entwicklung von Zweitakt Großmotoren und deren Verkauf.

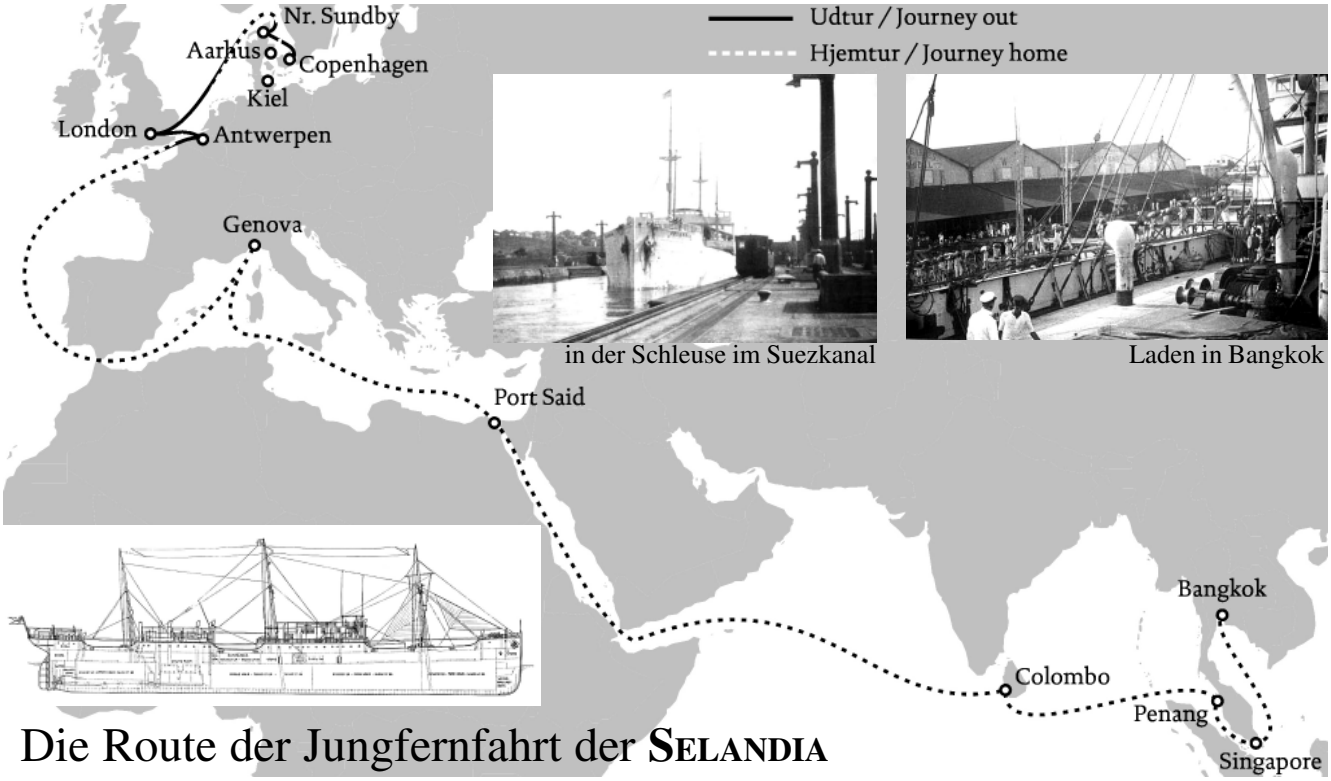
Ein Museumsschiff, das wir nicht bekamen.Und noch ein Stoßseufzer - der Gedanke, wenn man sich seinerzeit klargemacht hätte, welches maritime Kleinod die SELANDIA war! Bei "rechtzeitiger Umsicht" (ein Lieblingswort des kürzlich verstorbenen Reeders Maersk McKinney Möller) hätte man diesem einzigartig schönen und faszinierenden Fahrzeug ein Otium als Museumsschiff gegeben. Ähnlich dem 10.000 Tonner Traditionsschiff FRIEDEN, dem ersten in der DDR gebauten Frachtmotorschiff, nun aufgelegt an der Großen Breite der Warnow zwischen Warnemünde und Rostock, hätte der Laderaum als schiffbauhistorische Museumsaustellung eingerichtet werden können. SELANDIA's prachtvolle Salons hätten den Rahmen abgeben können für … tja, die Möglichkeiten sind Legion, wenn auch leider nur im Reiche der Fantasie ... aber uns bleibt das Andenken an ein vergangenes Zeitalter, als dänische Schiffs- und Maschinenbautechnik das Land in der globalen Elite platzierten.

Niels Bach
Nørreskiftevej 10
Samsø

Übersetzung: Gerd Büker
Schiffshistorisches Archiv Flensburg

Mehr unter www.selandia100.dk

Alle Bilder und Grafiken MAN-Archiv



in der Schleuse im Suezkanal

Laden in Bangkok

Die Route der Jungfernfahrt der **SELANDIA**

Tag der Meere in Ribe

- 55°20‘N 008°46‘E -

Ribe ist die älteste Stadt Dänemarks. Das gesamte Mittelalter hindurch, bis in die frühe Neuzeit, war Ribe einer der bedeutendsten Handelsorte des Nordens, bedingt durch den guten Hafen und den schiffbaren Fluss Å.

Heute kommt man nur noch bis zu der niedrigen Brücke der Umgehungsstraße (Ringsvejbrøn Durchfahrtshöhe 1 m). Dann ist Schluss für alle Schiffstypen, die nicht ohne weiteres ihren Mast legen können.

An der Skibbroen wird der Tag der Meere mit vier Kanonenschlägen eröffnet. Smakkejollen und das Wikingerboot RAGNA aus Flensburg segeln eine Regatta unter dem Motto: „Wie harpuniere ich am geschicktesten einen Luftballon?“ Für die lange RAGNA war es schwierig, in dem schmalen Terrain an der Skipsbrøn zu manövrieren. Es wurde mit allen Mitteln gekämpft, sogar mit einem kräftigen Ramming. Die Harpunenspitzen verhakten sich ineinander und die Streiter landeten beinahe im Wasser.

Man sah viele traditionelle Stände, zum Beispiel von Thomas Nielsen aus Ruttebøl, der die Binsenflechtkunst, ein aussterbendes Handwerk, zeigt. Natürlich darf auch ein Reepschläger nicht fehlen. Ein Wikingerboot aus dem Wikingercenter, noch mit einem ganz alten Wollsegel, ist ausgestellt. Es gibt regionale Produkte wie handgemachte Seife oder Honig von der kleinen Insel Mandø. Interessant auch der Stand von Anders Bjerrum und Barne Kiholm zu Aktivitäten in Sønderho auf Fanø und Ribes Anbindung an das Meer. Bis vor 100 Jahren war Fanø eine wichtige Seefahrerinsel.

Damals segelten die Schiffe von Sønderho Havn bis nach Südamerika und Ostindien. Seit 2008 gibt es den Sønderho Port Förderverein mit dem Ziel, Sønderho Havn als natürlichen Hafen in der Mitte des Wattenmeeres wiederherzustellen. Vorsitzender ist Anders Bjerrum. Der Verein hat schon einiges geschafft, wie etwa die Wiederbelebung des ältesten Leuchtfeuers Dänemarks auf Fanø. Das Leuchtfeuer Kåveren (Bake) aus dem Jahr 1624 steht nach 76 Jahren als genaue Kopie wieder an seinem Platz in Sønderho. Es stürzte bei einem Sturm im Jahre 1935 ein. Das Holz für die Bake stammt von einer 165 Jahre alten Eiche aus einem Wald in Lübeck/Holstein und von 14 Douglasien aus den Wäldern von Silkeborg. Dass es dem Verein gelungen ist, dieses Projekt zu realisieren, ist den vielen, vielen Sponsoren zu verdanken. Und Bjarne Kiholm vom Ribe Bådcenter in Kammerslusen will erreichen, dass die Ringbrücke von 1953 durch eine Klappbrücke ersetzt wird, damit wieder alte Frachtensegler die wunderschöne 1300-jährige Stadt Ribe anlaufen können. Es wäre schön, wenn sich die Freunde des Gaffelriggs dort

RAGNA im Manöver

einmal auf einem Sommertörn treffen könnten, aber bis dahin gibt es noch viel zu tun.

Sønderho Havn soll voraussichtlich ein Gemeinschaftsprojekt von Deutschland, Dänemark und den Niederlanden werden. Dokumentiert wird es von dem international renommierten dänischen Journalisten John Sandstroem (TV Süd). Ein hervorragendes Projekt, das in seiner Durchführung unterstützt und nicht behindert werden sollte. Die Hälfte der Kosten würde sogar durch EU-Gelder finanziert werden. Weltkulturerbe ist zu sichern, und Geschichte, wie sich der Warentransport im dänischen Wattenmeer in den letzten Jahrhunderten abgespielt hat, muss lebendig werden.

Der Maritime Tag neigte sich langsam seinem Ende entgegen. Um 16 Uhr gab es zwei Kanonenschläge und dann war es vorbei. Eine sehr gelungene Veranstaltung und ein großes Plus für Ribe.

Gerlinde Todsen

Reepschläger ....

und Bootszimmerer zeigten ihre alte Handwerkskunst

alle Fotos: G. Todsen

Neues aus Häfen und Museen

Museumshafen Greifswald

Eine kleine Ausfahrt mit einer Handvoll Schiffe hatte es werden sollen, nichts Großes, einfach nur so, zum Kindertag am 1. Juni. In Zusammenarbeit mit der Stadt Greifswald hatten wir im Frühjahr den Wettbewerb „Kleine Hände setzen große Segel“ ausgelobt: Wer sich in irgendeiner Form kreativ mit dem Thema Museumshafen - Alte Schiffe auseinandersetzen würde, sollte einen Törn auf einem unserer Traditionsschiffe gewinnen.
Was dann passierte, übertraf alle Erwartungen: Gruppen und Klassen aus 15 Kitas und Schulen reichten hunderte (!) Bilder und Fotografien, Filme und Audiobänder, Bücher und Collagen ein. Ebenso begeistert wie ratlos standen wir als Jury vor der Menge an Beiträgen: unmöglich, da eine Auswahl zu treffen.
Stattdessen haben wir den Verein und seine Schiffe mobilisiert. Am Ende konnten wir weit über 200 Kinder und deren Betreuer aufs Wasser bringen. Hinzu kam eine schier unglaubliche Bereitschaft zur Unterstützung: Ohne viele Klinken putzen zu müssen, hatten wir schnell jede Menge Grillwürste, Brötchen, Kuchen und Getränke für alle beisammen. Und freiwillige Helfer an allen Stationen. Aus der kleinen Ausfahrt ist so ein großer Tag der offenen Tür im Museumshafen geworden. Und sicher haben wir so manchem kleinen Mitsegler das Alte-Schiffe-Virus weitergegeben...
Das kursiert ja hier schon länger, nämlich über 25 Jahre. 1988 hatte eine kleine Gruppe von Greifswalder Altschiffsfreunden um Reinhard Bach ein erstes Treffen ehemaliger Arbeitsschiffe organisiert. Das Wiecker Fischerfest sollte wiederbelebt werden. Das schien eine gute Gelegenheit, auf die Alten Schiffe aufmerksam zu machen und in Greifswald für bessere Liegemöglichkeiten zu werben. Beides ist über die Maßen gelungen, und so konnte am 14. Juli dieses Jahres die 25. Greifswalder Gaffelrigg gefahren und gefeiert werden. Über 40 Schiffe waren dabei, aus dem Greifswalder Museumshafen, aus den Niederlanden und Dänemark und natürlich aus Barth, Rostock, Kappeln, Bremen und anderen deutschen (Museums-)Häfen. Selbst der Himmel öffnete alle Schleusen, um uns für die nächsten 25 Jahre immer eine Handbreit Wasser unter den Kielen zu garantieren.
Und die sind halbwegs gesichert, auch wenn es längere Zeit nicht so aussah. Denn ein Neider hatte auf Gleichbehandlung mit dem Museumshafen geklagt. Damit war er zwar gescheitert, aber das Gericht hatte auch festgestellt, dass die in Greifswald gewährte Befreiung von Liegegebühren für unsere Schiffe gegen das Kommunalabgabengesetz verstoße.

Kindertag an Bord der VORRPOMMERN Foto: Volker Pesch

Kurzzeitig sah es so aus, als müssten wir fortan reguläre Liegegelder zahlen - und das im eigenen Pachtgelände. Für viele Schiffe hätte dies das Aus bedeutet. Aber nach einiger Überzeugungsarbeit, mehreren Ausschusssitzungen und einem klaren Votum der Bürgerschaft ist das Problem jetzt vom Tisch. Anmeldungen zur 50. Gaffelrigg 2037 werden ab sofort entgegen genommen.
Volker Pesch

Knusper, knusper, knäuschen, wer knuspert an meinem Häuschen...

Nein, es waren nicht Hänsel und Gretel, die am Häuschen geknabbert haben. Es waren offenbar Hunderte von Bohrmuscheln,die heimlich, still und leise ihrer Arbeit nachgingen und als Wegzehrung die Pfähle des LÜTTFISCHERHAFENs am Nordende des Bohlwerks angeknabbert haben. Angeknabbert? Nein, weg geknabbert.Dabei sieht man lange Zeit von ihrer stillen, emsigen Arbeit gar nichts, denn sie knabbern ihre langen Gänge nur innerhalb der Pfähle, so dass nichts zu sehen ist vom Höhlwerk. Bis plötzlich ein Pfahl im Nichts versinkt, weil irgendwann mittendrin unter der Wasseroberfläche 2 m vom Pfahl fehlen. Als der Verdacht über die umtriebige Tätigkeit der „Teredo Navalis- sich verdichtete, ging der Taucher nach unten und stellte fest „das taucht nix mehr...“. Lange Gesichter im Verein, denn wenn man auch schon ahnte, dass da Übles lauerte, so ist doch das Prinzip Hoffnung bis zuletzt lebendig, vor allem, wenn man an die Kosten denkt. Beim Bau der Anlage hatte damals die Wirtschaft geholfen. Jacob Cement Baustoffe hatte bei einer „Bauparty“ mit einer Tombola-Aktion bei den Handwerkern für das Projekt geworben und mit der eingesammelten und aufgerundeten Summe konnte die Steganlage gebaut werden. Wenig später engagierte sich GB Meesenburg gemeinsam mit dem Ausbildungszentrum Bau für die Drei-Dächer-Hütte, so dass der Verein für seine Jugendarbeit einen richtigen Jollenhafen in der Tradition eines LÜTTFISCHERHAFENs zur Verfügung hatte. Hier haben dann über die Jahre auch schon Hunderte Jugendliche segeln gelernt und sich „einen nassen Mors geholt“. Die Dreidächerhütte diente dabei als Werkstatt und Lagergebäude für die Jollen. Sie ist auch Treffpunkt für die Jugendarbeit der Waldorfschule, die mit der Buttjolle MINNA ROEDER, der Sjekte ARVED und der Smakkejolle ABBI segelt. Auch die zwei Marinekutter DOLLE DORA und RUGARD, die im Bereich der Erlebnispädagogik des Vereins Sailadventure eingesetzt werden sind hier zu Hause. Der Lüttfischerhafen ist also die aktive Jugendabteilung des Vereins und präsentiert zugleich die Lüttfischer-Jollensammlung, denn die Ausbildungsboote sind historische Arbeitsboote. Der Lüttfischerhafen auf der Westseite des Flensburger Hafens besteht seit der Stadtgründung im Jahre 1284. Die alte Fischersiedlung um St. Johannis (Süderfischerstraße) musste wegen Verlandung des dortigen Hafenteils verlegt werden, hin zum Küstenstreifen vor dem Nordertor. Der Fischmarkt und die Fischmarkttreppen befanden sich dann vor dem Zollamt, dem heutigen Schifffahrtsmuseum. Die Hütten der Fischer fanden aber Platz an der heutigen Norderfischerstraße, in deren Verlängerung der heutige Lüttfischerhafen liegt. Die Fischerboote in Flensburg waren Jollen von 6-7 m Länge. Diese offenen Boote besaßen ein, zwei oder drei Steckmasten (je nach Bootsgröße) und Sprietsegel (viereckige Segel, die mit einer Stange gespreizt wurden). Diese Smakkejollen waren im Herzogtum Schleswig an Förden, Sunden und Belten weit verbreitet in der kleinen Küstenfischerei.

Die Bohrmuscheln verrichteten langsam aber kontinuierlich ihre Arbeit, so dass jetzt die Steganlage vollständig neu gebaut werden muss. Lag damals die Förder-Initiative bei der Wirtschaft, so ist heute durch die kontinuierliche Arbeit des Vereins deutlich geworden, dass es nicht um die spinnerten Ideen von ein paar Segelfreaks geht. Das Ministerium für Bildung und Kultur fördert das Projekt aus dem „Investitionsprogramm Kulturelles Erbe-Schleswig-Holstein“. Damit hat die Wirtschaft Freiraum, um Dinge zu fördern und zu bewegen, die noch nicht so im öffentlichen und politischen Bewusstsein sind. Unser Dank geht an beide Seiten.

Reiner Prüß
Flensburg

Die neuen Pfähle sind gesetzt Fotos Büker

Die 33. RumRegatta

Das große Familienfest der Gaffelszene aus der Perspektive eines Wikinger-Drachens

In diesem Jahr hatte Petrus die Anreise zur Rumregatta mal wieder ganz schön erschwert: zeitweise waren 8 Beaufort zu überwinden, was für einige Schiffe eine wahre Herausforderung war. Abschrecken ließ man sich dadurch aber nicht, es dauerte dann eben länger. Es gab viele alte Bekannte, aber auch neue Gesichter wie Bjarne Kilholm aus Ribe mit seiner Danske Jagd MEJSEN.
Die 33. Rumregatta habe ich in diesem Jahr auf einem Wikinger-

Der Skipper Knut hat alles im Blick

schiff erlebt. "Als Galionsfigur" kann ich nicht sagen, da Wikingerschiffe keine haben, also dann als "Wikinger-Drache". Sicherlich wird sich der geneigte Leser nun fragen: Was muss der denn tun? Er hat vielfältige Aufgaben wie Gewichtsaustarierung, Ausguck, Schleppleine im Auge behalten, Motivationstrainer, Schokolade- und Keksverteiler und eine gute Figur machen, ohne viel Platz zu beanspruchen.
Das Boot für mich heißt RAGNA, sieht grazil aus und ist eine wakkelige Angelegenheit, der Nachbau des Gokstad-Bootes Nr.5 aus Norwegen, das als Grabbeigabe eines Wikingerkönigs gefunden wurde. Gebaut wurde es auf der Museumswerft Flensburg aus Eiche durch Bootsbaumeister Thomas Frömming, initiiert von Knut Buttgereit.
Rausgeschleppt wurden wir von SYGIN, einem Wikingerschiff aus Schleswig, welches - oh Wunder - einen Motor hat. Mit Skipper Utz habe ich die ganze Zeit Blickkontakt gehalten, damit die Schleppleine immer schön auf Spannung war und wenn nicht, so habe ich sie auf Spannung gebracht. Damit begann meine Arbeit als Wikinger-Drache.
Die Mannschaft zeichnet sich durch sechs knackige Jungs aus, wobei Christian extra aus Bergen/ Norwegen angereist war. Geführt wurde das Schiff anfangs durch die zarte Hand der Steuerfrau Annette.

Die RAGNA bei SYGIN im Schlepp

Am Startmorgen sah es sehr nach Regen aus, aber erstmal hat die Wolkendecke dicht gehalten, nur könnte es durchaus etwas wärmer sein. Pünktlich um 11:00 Uhr er-

Der tiefe Blick auf das Regattafeld

folgt von der GESINE der Startschuss zur 33. Rumregatta. Jetzt legen sich die Männer in die Riemen um Fahrt aufzunehmen. Wir setzen das Segel, aber der Wind ist so lala und das Segel steht einfach nicht gut. Deshalb entscheidet der Ober-Wikinger Knut: "Segel runter und ran an die Riemen." Die Männer sind wirklich taff, haben eine sehr gute Kondition und lassen sich durch nichts aus der Ruhe bringen. Die Rumregatta wird als Feuertaufe für die große Reise nach Haithabu, zum großen Wikingertreffen Mitte Juli gesehen. Dahin will man von Flensburg über den Seeweg, und nicht das Boot nach Schleimünde trailern und dort erst einsteigen.

Es sieht gut aus, die Mannschaft ist Spitze. Seit dem Startschuss in der Wasserslebener Bucht sind anderthalb Stunden vergangen. Wir sind an den Ochseninseln vorbei und nehmen Kurs auf die Umrundung der Tonne 12 querab Schausende. Da die Mannschaft von der ganz harten Sorte ist, macht sie die große Runde, die kleine tut sie als "Pipifax" ab. Wegwerfende Handbewegung, soll heißen: "kann ja jeder...". Aber die große Runde bis jetzt nur unter Riemeneinsatz. Hut ab, bis jetzt schwächelt noch keiner.

Die meisten Teilnehmer der RumRegatta haben das Bestreben den 2. Platz zu machen wegen der 3-Liter-Buddel-Rum. Bis auf wenige Ausnahmen: Die Crew der RAGNA will auf gar keinen Fall nur den Zweiten machen, dafür ist der Ehrgeiz viel zu groß. "Wollt ihr denn nicht den Rum gewinnen?!" Kurze Überlegungspause: "Pah, nö.....der schmeckt doch nicht!" Was soll ich dazu sagen ...
Irgendwie sind wir sehr gut in der Zeit, der Wind ist lau, ideal für offene Boote und andere Kleine. Für die schweren Großen ist dieses Lüftchen natürlich nichts. Jetzt fängt die Sonne auch noch etwas zu stechen an. Hoffentlich gibt es kein Gewitter oder sogar Regen, die Wolkenformationen wirken ein bisschen beängstigend. Schwitze etwas in meiner Kluft, aber eigentlich war ich richtig angezogen. Für alle Eventualitäten, eben.
Die Hoogars JOHANNA VON AMRUM ist uns dicht auf den Fersen. Um 12:00 Uhr schieben sich dicke Wolken vor die Sonne. Hurra, um 12:20 Uhr haben wir die Tonne umrundet und dann kann eigentlich das Segel gesetzt werden, da wir endlich den richtigen Wind haben. Wir machen gute Fahrt und das Segel zieht gut. Jetzt ist Knut an der Pinne und Annette kann sich erholen. Sebastian hat die geilsten Stiefel an, die ich je gesehen habe. Sie eignen sich hervorragend als Schothalter. Zur Motivation und als dank für die gute Ruderleistung gibt es jetzt erst mal einen Schluck Rum und zwar aus einem ganz speziellen Trinkgefäß. Einem Horn, welches Knut mal auf den Färöern gefunden hat. Um 14:00 Uhr haben wir die große Ochseninsel querab. Da der Wind ab 12:30 Uhr erst aufgefrischt ist, beginnt den alten Damen die Regatta erst jetzt so richtig Spaß zu machen.
Wir kommen allen entgegen und werden ungläubig angeguckt. Ein Wikingerschiff auf dieser Route? Die Yachties nerven wieder total. Entweder ankern sie im Regattafeld oder klauen einem den Wind. Aber noch schlimmer sind die Motorbootfahrer die solch eine Welle verursachen, dass man aufpassen muss nicht ganz durchgeweicht zu werden. In der Ruhe liegt die Kraft, wir kommen sehr gut voran. Um 14:00 Uhr haben wir den Alten Meierhof querab, und das Start- und Zielschiff GESINE habe ich auch schon gepeilt. Um 15:00 Uhr haben wir die GESINE passiert, aber ein Typhon-Schallsignal wird nicht abgegeben. Ich bin ein bisschen verärgert, solch eine tolle Leistung muss doch gewürdigt werden - so schnell waren wir nun auch nicht, dass man uns nicht gesehen hätte. Wir sind dann noch bis zur Hafenspitze gesegelt und dort haben wir das Rahsegel runtergenommen; der "Wikingerdrache" hat das Boot auf Kurs gehalten.

Die Sieger-Mannnschaft

Danach gab es für die Jungmänner kein Halten mehr. Es wurde zur Museumswerft gepult in einer "affenartigen" Geschwindigkeit, dass den Sehleuten vor Begeisterung und Staunen der Mund offen stehen blieb. So etwas hatten sie sicherlich noch nie gesehen.. Wir waren das erste Wikingerschiff, welches am Ponton der Museumswerft festmachte. Von den anderen weit und breit keine Spur. Tolle Leistung, tolles Erlebnis. Wie wir wohl abgeschnitten haben...
Um 19:30 Uhr beginnt die Preisverschleuderung in althergebrachter Manier durch die Altherren-Mannschaft Rainer Prüß und Gerd Büker. Die beiden sind einfach eine Institution. Übrigens hat RAGNA in ihrer Klasse auch den ersehnten ersten Platz gemacht. Für den Abend im Festzelt war in diesem Jahr auch wieder alles klasse. Rock den Museumshafen, die Tanzfläche war voll und die Stimmung super. Es ist wieder ein sehr stimmiges Familienfest der europäischen Gaffelszene gewesen. Tschüs bis 2013!

Linde

Alle Fotos G. Todsen

Preisträger der 33. RumRegatta

Pl.	Schiffsname	Heimathafen	Baujahr	Schiffstyp
Klasse A I Fischereifahrzeuge über 16 m Rumpflänge (Gale., Schoner, Haiku.)				
1	Rakel	Bremerhaven	1896	Colin Archer Fischkutter
2	Präs. Maltzahn	Hamburg	1928	Finkenwärder Hochseekutter
Klasse A II Kutter 10 - 16 m Rumpflänge				
1	Aurora	Flensburg	1934	Rügenwalder Kutter
2	Martha HF 427	Kappeln	1927	Krabbenkutter
Klasse A III Zeesbote, Drivkvasen				Keine Meldungen
Klasse A IV Lüttfischer bis 10 m Rumpflänge				
1	Lifjorden	Neukirchen	1950	Snekke
2	Mildred	Kiel	1898	Falmouth working boat
Klasse A V Lütte Lüttfischer (Kragejollen, Buttjollen, Schleikähne, offene Boote)				
1	Hilding	Garching	1991	Arendalsjekte (v. 1850)
2	Kleiner Kerl	Berlin	1999	Arendalsjekte (v. 1850)
Klasse B I Schiffe über 20 m (Galeassen, Schoner, Schonerbriggs, Brigantinen)				
1	Brita Leth	Aarhus	1911	Jagtschoner
2	Activ	London	1951	Topsegelschoner
Klasse B II Frachtensegler unter 20 m Rumpflänge (Danske Jagten etc.)				
1	Kaperen	Augustenborg	1977	Paketboot
2	Baldur	Marina Minde	1981	Nordenuseboot
Klasse B III Plattbodenschiffe über 12 m Rumpflänge (Ewer, und Geflügel)				
1	De Alberta	Lemmer	1892	Tjalk
2	Pegasus	Groningen	1904	Clipper
Klasse B IV Plattbodenschiffe unter 12 m Rumpflänge (Kleingeflügel)				
1	Johanna	Amrum	1983	Hoogaars
2	Isabella	Berlin	1986	Staverse Jol Yacht
Klasse C I Dienstfahrzeuge (Zollkreuzer, Lotsenboote, Redningsskojte)				
1	Thor	Hamburg	1989	CA Lotsenkutter
2	Henriette	Kiel	1980	CA Lotsenkutter
Klasse C II „Besonders Schnelle“ und modifizierte Repliken				
1	Ana	Langballigau	1999	CA Kutteryacht
2	Freya v. d. s. I.	Glückstadt	2009	Lotsenkutter
Klasse J Jugendkutter				
1	Godereis	Flensburg	1990	Jugendwanderkutter
2	K10	Königsburg	1967	Jugendwanderkutter
Klasse W Wikingerschiffe und andere prähistorische Wasserfahrzeuge				
1	Ragna	Flensburg	2011	Gokstad Nr 5 Boot
2	Oster	Zickhusen	2007	Osterfjord Kirchenboot
Sonderpreise:				
„Piet Henningsen“ Wanderpreis „Kompass“				Schnellste Original Gaffelschiff
	Lifjorden	Langballigau	1950	Snekke
Last ship home Wanderpreis „Schildkröte“				
	Shtandart	St. Petersburg	2000	Replik Russische Fregatte v. 1724
Kulturpreis Konzertina				
	Rakel	Bremerhaven	für Trompetensolo auf der Ziellinie	
Stilbruchpreis				
	Aurora	Flensburg	für Piratenspinnaker	

Hervorragender disziplinierter Regattaverlauf! Die Regattaleitung war zufrieden!
Kein Bruch, keine Strandung keine Kollisionen,
kein weiteres unbotmäßiges Verhalten!

Gerd Büker

SORTE SARA - neu im Lüttfischerhafen des Museumshafens Flensburg.

Die Aufmerksamkeit der Insider wie der Besucher richtet sich in aller Regel auf die „großen“ Schiffe, die etwas hermachen. Das Kleinzeug wird gerne übersehen. Gerade auch diesen Zeugen unserer Küstenkultur wollen wir in der extra dafür eingerichteten Jollensammlung des „Lüttfischerhafen“ eine Heimstatt und durch ihre Bewahrung die gebührende Anerkennung geben.

Über einen Neuzugang im Museumshafen freuen wir uns außerordentlich:
Die 21- Fuß Smakke **SORTE SARA** wurde 1903 Eiche auf Eiche an der Küste des Öresund gebaut.
Der genaue Bauort ist nicht bekannt.
Über ihre Geschichte ist nur bekannt, dass die beiden Fischerbrüder Frede und Morten Mortenson, Birkholm sie 1986 vom Øresund nach Birkholm geholt hatten, 10 Jahre hatte sie auf Birkholm aufgelegen nachdem der Kopenhagener Eigner es aufgegeben hatte sie abzudichten. Eine so lange Zeit auf Land bedeutet normalerweise für ein Holzboot den Tod. Fast wäre es so weit gekommen. In den letzten Jahren wurde sie als Müllcontainer benutzt und sollte zur Sommersonnenwende - dem St. Hans Fest - verbrannt werden. Für eine symbolische Krone kaufte sie der Pensionswirt Johannes Greve, Ærøskøbing von Frede und Morten Mortenson, Birkholm. Sie wurde sie so gut wie möglich abgedichtet und mit Hilfe von Greves nächstem Nachbarn, dem Arzt Nicolaj Friederichsen und Ærøskøbings Flaschenschiffmuseumsleiter Jacob Fale nach Ærøskøbing geschleppt. Hier wurde sie so originalgetreu wie möglich nach den Zeichnungen von Chr. Nielsen restauriert. Kiel, ein Teil der unteren Spanten waren gebrochen, Reling, Bänke, Ruder, Mast und Motor fehlten. Nur die Planken waren übrig und gesund. Holzschiffbauer Poul Hartwich Nielsen, Ærøskøbing hat bei der Restaurierung fachkundig mitgewirkt. Das hatte ca. 1000 Arbeitsstunden gekostet. „Ich bin zu der Erkenntnis gekommen, dass ohne Hilfe meiner Frau und von Kennern dieses Boottyps und Hilfe von guten Freunden SORTE SARA niemals wieder seetüchtig geworden wäre“ erzählte Greve. 2012 übernahmen sie ein deutscher Liebhaber und hat sie im Museumshafen Flensburg in die Jollensammlung eingefügt. Viel lieber hätte sie das Strynø-Smakkecenter des Langelandsmuseum übernommen. Dort war man aber versöhnt durch die Gewissheit, dass das Boot nun im Museumshafen Flensburg eine neue Heimstatt gefunden hat.

Gerd Büker

Literatur:
Chr. Nielsen, De danske bådtyper, Kopenhagen 1973 ISBN 87 14-27367-5
Ib Ivar Dahl, Smakkejollen og Smakkefolk, Esbjerg 1983
Ib Ivar Dahl, Smakkejollen og Friluftslivet , Esbjerg 2005 TS 1998 Nr 1

Smakkejolle **SORTE SARA** beim Festmachen im Lüttfischerhafen Foto: Büker

Budenfreies Störschipperfest

Keiner wusste wirklich, warum das Itzehoer Stadtmanagement das Störschipperfest abgesagt hatte. Aber die Mannschaft von der GLORIA bescherte uns stattdessen ein mindestens ebenso schönes Fest. Wie auf einer Kette aufgereiht, tuckerten die großen und kleinen Traditionssegler am Samstagmittag störaufwärts, nachdem etliche auch Passagiere in Wewelsfleth an Bord genommen hatten. Strahlender Sonnenschein, wenig Wind, auflaufend Wasser und winkfreudige Sehleute am Ufer. Wenn mal keine Menschen da waren, guckten Schafe und Kühe verdutzt auf die Schiffe.

Herzlicher Empfang in Itzehoe am freigehaltenen Kai mit reichlich Publikum und badende Maaten im lauen Störwasser. Prallgefüllte Stofftaschen mit netten Willkommensgeschenken gab es für die Schipper. Ein leckeres Abendbrot bereiteten die freundlichen Wasserwanderer. Die herrlich ruhige Mondnacht ohne Buden und lärmende Spätheimkehrer war echt gemütlich. Morgens nochmal Kaffee satt und frische Brötchen bei den Wasserwanderern. Verabschiedung mit vielen winkenden Armen und dann ging es los mit ablaufend Wasser in Richtung Elbe.

Ich denke, ich spreche im Namen aller Teilnehmer, wenn ich der Crew der GLORIA und den zahlreichen Ehrenamtlichen für ihren Einsatz ein ganz herzliches Dankeschön sage. Das Geheimnis, wie ihr nicht nur die Tide, sondern auch das Wetter so toll hingekriegt habt, müsst ihr uns mal gelegentlich verraten.

Gudrun Schleif

VIII. STÖRSCHIPPERFEST - EIN TRAUM!

Herrliches Pfingstwetter, kaum Wind, so dass man ohnehin nicht hätte segeln können. Und so fuhr ein Schwarm Gaffelsegler unter Motor am Pfingstsamstag die Stör hinauf, nicht ohne zuvor in Wewelsfleth, am von den anderen Schiffen zu diesem Zweck geräumten gemeindlichen Sportbootschlengel, knapp 75 Gäste aufgenommen zu haben. Denn das war die erste Besonderheit des Störschipperfestes: Wildfremde, aber an Schiffen und Stör interessierte Menschen können auf Privatschiffen als Gäste mitfahren. So machen Gäste und Schipper neue Erfahrungen, lernen Menschen kennen und machen Werbung für unsere Szene.

In Wewelsfleth begrüßte Bürgermeister Ingo Karstens jedes Schiff persönlich und überreichte für die Gemeinde einen Kranz traditioneller Störkringel, speziell für das Störschipperfest von einem ortsansässigen Bäcker gebacken. Und den Wilsteraner Likör, Spezialausgabe zum 725. Gründungsjubiläum der Stadt. Schön, wenn man schon unterwegs so willkommen geheißen wird.

In Itzehoe kamen die tidebedingten Dreher vor dem Anlegen, völlig stressfrei und gaben ein schönes Bild. Anschließend am Kai Begrüßung durch den Bürgervorsteher Heinz Köhnke, der betonte, wie sehr sich die Stadt Itzehoe darüber freut, dass all die schönen Segler einmal im Jahr nach alter Manier die Stör befahren und in Itzehoe festmachen. Nun sind Worte von offizieller Seite ja in der Regel dröge und enthalten wenig bis nichts Neues. Sehr wohltuend war deshalb das von Herzen kommende Interesse von Heinz Köhnke ohne überflüssigen Schnack.
Und wohl deshalb, oder waren es doch die in Itzehoe üblichen Begrüßungsgeschenke, waren alle Gaffler pünktlich zum offiziellen Teil erschienen.
Schön war es, dass bei der Gelegenheit des Störschipperfestes, wie schon 2009 und 2010, wieder junge Störe in die Stör eingesetzt wurden. Wer den Fest-Ko-Organisator Uwe Jens Lützen kennt, dem braucht man dazu nicht viel zu erzählen, zumal er sich im Piekfall Nr. 99 bereits geoutet und mehr zum Besatz mit Stören berichtet hat. Jedenfalls leuchteten seine Augen, als die kleinen Fische behutsam einer nach dem anderen in die Freiheit entlassen wurden.
Noch schöner war allerdings die Botschaft, dass man einige in den Vorjahren ausgesetzte Störe in den Nordseewatten von Dänemark gefangen und natürlich wieder ausgesetzt hat. Sie hatten an Länge und Gewicht sehr gut zugenommen, so wie wohl so mancher Gaffelschipper nach dem Abendessen und dem bierbegleiteten Abend auf dem „Affenfelsen“ der Wasserwanderer, der Terrasse an der Stör mit Sonnenuntergang.

Der Gafflerkonvoi beim Passieren der Störbrücke bei Wewelsfleth
Foto: Gudrun Schleif

Der offizielle Teil fand wieder bei den Wasserwanderern in Itzehoe statt, die uns Störschippern ihr herrlich am Fluss gelegenes Heim und Grundstück mit den Worten überlassen hatten: „Wir sind Pfingsten leider nicht da, hier ist der Schlüssel.“ Das nenne ich Vertrauen und echte Gastfreundschaft! Herzlichen Dank dafür im Namen aller Störschipper!

Also der offizielle Teil enthielt eine kurze Rede von oben erwähntem Heinz Köhnke, die im Überreichen des diesjährigen Störs an den Autor dieser Zeilen gipfelte. Keine Angst, ich ging natürlich nicht mit einem echten Fischlein nach Hause! Sondern der Stör besteht aus einem in jedem Jahr anders aussehenden kleinen Kunstwerk, das in diesem Jahr von Goldschmied Sven Fischer aus Itzehoe angefertigt wurde. Letztes Jahr z.B. war es ein Ring der Goldschmiede Kröhnke. In diesem Jahr war es eine vergoldete silberne Brosche, die einen Stör darstellt. Wunderschön, und auch an dieser Stelle nochmals herzlichen Dank an die Stifter, Bürgermeister und Bürgervorsteher der Stadt Itzehoe.
Wer nun fragt, warum man den Stör bekommt, hat den falschen Ansatz. Die Regeln sind in jedem Jahr andere. Das ist fast so wie beim Herbsttreffen der Szene in Glückstadt (ich weiß, in diesem Jahr findet es andernorts statt). Ich habe das Ding nun bekommen, weil das Störschipperfest vor vielen Jahren meine Idee war - muss ja mal gesagt werden - und es sich wirklich zur Freude aller entwickelt hat. Deshalb konnte es auch in diesem Jahr nicht sterben, nur weil das Stadtmanagement damit nicht klar kam. Und so habe ich Uwe Jens Lützen um Hilfe gebe-

ten. Wir haben uns dann die Arbeit geteilt, Jens vor Ort und ich aus dem fernen Pinneberg. Ein besonderer Dank an Jens und seine Frau Marlene, die mit Hilfe von Anke Ritter wieder in hervorragend bewährter Weise für das gemeinsame Abendessen und Frühstück gesorgt hat. Beides gab es übrigens auf Einladung der „Freunde des Ewers GLORIA e.V.“. Ein Dank geht bei dieser Gelegenheit natürlich auch an die anderen fleißigen Helfer, die wohltuend im Hintergrund wirkten, sei es z.B. bei der Vergabe von Gästekarten für die Mitfahrten auf den Schiffen, in der Küche der Wasserwanderer und beim Festmachen am Kai.

Dann gab es natürlich die Tüte mit Gastgeschenken. Den Beutel stiftete die Stadt Itzehoe, hübsch mit dem alten Rathaus bedruckt (von innen übrigens sehenswert!), darin u.a. ein Kümmel für kalte Tage von den Mühlenwerken Rusch, die uns auch den Kai vor ihrer Mühle für die zwei Tage reserviert hatten, Haferflocken und Müsli von Peter Kölln aus Elmshorn, Kuchen vom „Eismann“, flüssiges Seifenkonzentrat für Süß-, Salzwasser und Schipper und ein Heft über den Stör.

Dass die Organisation klappte, lag natürlich nicht nur an den Organisatoren. Deshalb ein herzlicher Dank an alle, die sich mit ihren Schiffen pünktlich und zuverlässig beteiligt haben! Ich denke, wir haben in der Öffentlichkeit wieder einmal ein eindrucksvolles Bild hinterlassen von gastfreundlichen Schippern, netten Besatzungen und nicht zuletzt der Wichtigkeit, das Bild der Gaffelschiffe in der Region zu erhalten. Ein Dank auch an unsere Gäste, ich habe nur Gutes gehört.

Der Sonntag brachte um 10.00 Uhr nach dem Frühstück den Abschied vom gastfreundlichen Itzehoe, leider mit deutlich weniger Gästen, als auf der Hinfahrt, dafür aber mit mehr Ruhe und Besinnlichkeit. Wieder ein strahlender Himmel trotz Gewittergusses

Kutter TORDALK und Ewer GLORIA an der Mühlenpier Foto: Uwe Jens Lützen

Fix was los Pfingsten in Itzehoe: Gaffler und Zuschauer Foto: Uwe Jens Lützen

Die tidebedingten Dreher auf der Stör vor dem Anlegen Foto: Uwe Jens Lützen

in der vorangegangenen Nacht. Tröt-Konzert, Winken und byebye bis zum nächsten Jahr.

Fazit: Wir hatten ein herrliches gemeinsames Pfingstfest in strahlendem Sonnenschein, wie übrigens merkwürdigerweise auch in all den Jahren zuvor. Nur war es diesmal sehr schön warm. Alle Beteiligten haben sich vor dem Abschied noch mal tief in die Augen gesehen und gesagt, dass im nächsten Jahr auch das 9. Störschipperfest wieder stattfinden soll, selbst wenn sich kein Veranstalter findet.
Übrigens liegt die Tide im nächsten Jahr am 18./19. Mai am günstigsten und das ist wieder ausgerechnet Pfingsten.

Ulrich Grobe
Hoolandweg 54
25421 Pinneberg

BÜCHERSCHAPP

Der Ewer Berta von Lassan

Knapp zwei Jahre nach Veröffentlichung der „Geschichte des letzten deutschen Frachtseglers“ – so der Untertitel – hat Peter Schüßler eine zweite, erweiterte Auflage herausgegeben. Sie setzt die Erfolgsstory der Berta fort, als der neue Miteigner Joachim Honig gefunden und der Liegeplatz nach Greifswald verlegt wurde. Die besondere Rolle dieses Hafens für die internationale Gaffelszene in der Ex-DDR und die Entstehung des Museumshafens beschreibt Gründungsmitglied Jörg Friedrich. Höhepunkt des neuen Kapitels ist die Wiederholung der Jungfernfahrt zum 100-jährigen Jubiläum vom Bauort Wewels-fleth zum großen Fest nach Lassan. Die Glücksumstände, denen die heutige Existenz der Berta zu verdanken ist, sind für Peter Schüßler 1. ein schnittiger Seglerrumpf für das Ostseerevier, 2. die fehlende Motorisierung als Rettung vor den Reparationsauslieferungen 1945, 3. das Anlandsetzen als Flucht vor dem Schneidbrenner, 4. das gewonnene Ringen mit den Behörden um die Schrottverwertung und 5. die starke Dessau-Roßlauer Fraktion aus Spezialisten für die Restaurierung. Den Reiz des Buches macht nicht nur die launige Darstellung der Restaurierung unter schwierigsten DDR-Bedingungen aus, sondern auch das Erscheinen vieler Persönlichkeiten der Gaffelszene. Ein spannendes Buch auch für Nicht-Techniker!
Monika Kludas
Daten und Preise Seite 45

Reiseführer Ostfriesische Inseln

Wo steht das „Klamottendenkmal“ und warum? Antwort: Es steht auf Norderney, soll an die Gründung des Deutschen Reiches erinnern und heißt demgemäß eigentlich „Kaiser-Wilhelm-Denkmal“. Verbaut sind im 13 m hohen Obelisk von 75 Deutschen gestiftete Steine, u.a. von der Kölner Stadtmauer zur Zeit Barbarossas und dem mittelalterlichen Frankfurter Römer – und so was haben die handfesten Einheimischen kurzerhand „Klamotten“ genannt.
Aber weit über solche sorgfältig ausgewählten Anekdoten und Kuriosa hinaus ist dieser Reiseführer eine Fundgrube für alle, die an der Geschichte Ostfrieslands und vor allem seiner Inseln interessiert sind. Wer wusste schon, dass Wangerooge einst der russischen Zarin Katharina II der Großen gehörte? Sie hatte es 1793 von ihrem kinderlosen Bruder, dem Fürsten von Anhalt-Zerbst, geerbt. 1812 wiederum bekam ein deutscher Kommandeur der französischen Besatzung von Spiekeroog für die Verteidigung der Insel gegen die englischen Truppen von Napoleon den Silbernen Adler der Ehrenlegion. Und diese Insel war es auch, die sich im 16. Jahrhundert, da zum katholischen Gelderland gehörend, im niederländischen Befreiung- und Glaubenskrieg auf einmal auf spanischer Seite wiederfand. Umkämpft waren die Inseln als natürlicher Sperrriegel vor dem Festland immer, bis in die letzten Tage des 2. Weltkrieges: Hunderte von Bombenkratern haben sich seitdem zu geschätzten Biotopen entwickelt.
Die Wanderungen der den Naturgewalten praktisch schutzlos ausgesetzten Inseln werden anschaulich belegt. Wer wusste schon, dass das älteste Gotteshaus von Baltrum auf dem heutigen Ostende von Norderney gestanden haben muss? Dass diese Insel 1825 durch eine gewaltige Sturmflut in zwei Teile gerissen wurde? „Dort, wo sich bis zu jener Zeit das Westdorf befunden hatte, schwappen längst die Wellen – den Freizeitkapitänen ist dieses Areal zwischen Norderney und Baltrum als Othelloplate bekannt.“ Jämmerlich arm waren die Inselbewohner jahrhunderte lang zudem, vielfach flüchteten die Bewohner aufs Festland, so etwa im 18. Jahrhundert von Langeoog.
Selbstverständlich findet der Reisende in dem Werk alle Angaben, die zu einem „klassischen“
Reiseführer gehören, von Kirchen über Badeanstalten, Verkehrsverbindungen und Kinderspielplätze bis zum Hundestrand, alles wünschenswert detailliert und immer wieder belebt von überraschenden Streiflichtern. „Die Ostfriesischen Inseln“ werden nicht nur Landesfremde und zu Lande Reisende interessieren; selbst Skipper, die das Revier schon lange kennen, werden noch manches Neue entdecken. Und das „zum Festlesen“.
Susanna Schöttmer
Daten und Preise Seite 45

Poller-Elly und das Rattenpack

Wer, um alles in der Welt, hat nur diesen Titel erfunden? Und wer hat den dicken, unrasierten, halbnackten Mann auf den Umschlag gesetzt? Dabei hat Michael Buschow doch ein einfühlsames Büchlein geschrieben, mit 17 Geschichten von „ungewöhnlichen Menschen auf ungewöhnlichen Schiffen“ (so der durchaus zutreffende Untertitel). Er weiß, wovon er schreibt, ist selbst viele Jahre auf seinem alten holländischen Plattbodenschiff unterwegs gewesen - mit Frau Gilla, der „besten Schleusenfestmacherin meines Lebens“ (so seine Widmung). Entsprechend prägnant - und detailgenau - sind seine Schilderungen, konzentriert auf jeweils wenige Seiten und auch durchaus anrührend. So etwa die Geschichte vom Käpt’n der Pingo, der auf seinem Schiff haust, immer noch von Schulungen träumt, die er durchführen wird, und den man eines Tages auf seiner Koje sitzend findet (liegen konnte er nicht mehr), „da war er schon ein paar Tage tot“. Oder vom Pensionär und ehemaligen

Bergwerksingenieur Friedhelm in „Morgen geht die Welt unter“ (der Titel stammt von einem mühsam abgewehrten Bekehrungsversuch durch einige Missionare). Der verlässt mit 70 sein längst abbezahltes Reihenhaus in Bochum, seine erwachsenen Kinder, die auf vorzeitiges Erbe aus sind und mit ihnen nach 40 Jahren seine Frau: „Behaltet alles, ich haue jetzt ab…“ Er – weiter unverdrossen – scheitert beim Versuch, mit seinem neu gebauten Knickspanter allein von Emden nach Norwegen zu segeln. In „Das Schiff im Schilf“ über einen Schlepper, der im Krieg als Zuflucht diente, spielt auch die KZ-Geschichte mit dem „Lied der Moorsoldaten“ hinein. In diesem Umfeld sind die Titelgeschichten eher leichtgewichtig: Poller-Elly ist eine alt gewordene Gunstgewerblerin i.R. mit der Barkasse GROß E FREIHEIT, die schließlich den pensionierten Schutenführer Fiete heiratet; das „Rattenpack“ ist ein Vieh, das zu seiner Nahrung an Bord noch weitere Lekkerbissen hinzu trägt - deshalb heißt die Geschichte auch eigentlich „Die Gourmet-Ratte“. Alles in allem: ein gut geschriebenes, authentisches, auch unterhaltsames Buch, in dem sich mancher widerspiegeln mag…
Susanna Schöttmer
Daten und Preise Seite 45

Seemächte und Schifffahrtsrouten Band III

..der „Geschichte(n) der Seefahrt“ verfolgt ein anspruchsvolles Ziel: Seemächte und Seefahrtsnationen von den alten Ägyptern bis zur „einzigen noch verbliebenen Seemacht der Welt“, den USA, sowie acht große Seefahrtsrouten – u.a. die Meerenge von Gibraltar, den Bosporus und die wichtigsten Kanalverbindungen – in ihrem Werdegang und ihren Schicksalen zu schildern. Die Autoren Norbert Vörding und Andreas Weber, denen wir schon Band I und II der „Geschichten der Seefahrt“ verdanken, stellen denn auch in ihrem Vorspruch fest: „Ob es sich nur um ein subjektives Empfinden handelt, dass der Aufwand mit jedem Band zunimmt, oder ob wir nur intensiver recherchieren und länger an den treffendsten Formulierungen feilen, können wir nicht mit Gewissheit sagen. Vielleicht ist das ja auch eine Art ‚Naturgesetz’…“ Und in der Tat: Die nur rund 240 Seiten enthalten eine solche Fülle von Fakten, dass selbst eine Rezension an ihre Grenzen stößt. Beispiel: Mehr als 3.000 Jahre Ägypten mit Schiffbau, Fahrtrouten, wirtschafts- und politischer Geschichte auf acht Seiten, und das auch noch lesbar – das allein ist schon eine außergewöhnliche Leistung. Und so geht es weiter über Phönizien, das antike Griechenland, das alte Rom und Byzanz, das „vergessene Kaiserreich“. Das Mittelmeer mit seinen Anrainern erweist sich als in sich geschlossener Wirtschafts- und Kulturraum, aber auch keine Seeschlacht, keine Eroberung ist vergessen. Die mittelalterlichen Stadtrepubliken des heutigen Italien, die späte Seemacht Russland (das sich lange auf seine ungeheure Landmasse verließ), 500 Jahre Österreichische Seefahrttradition, Frankreich als Rivale Englands – allenthalben eine enge Verknüpfung von (Macht-)Politik, und Wirtschaft. Wer wusste übrigens schon, dass Brandenburg im 17. Jahrhundert eine eigene Flotte unterhielt, u.a. die Fregatten FRIEDRICH WILHELM ZU PFERDE und FRIEDRICH III? Die wurden allerdings von den anderen Seemächten „als Freiwild“ angesehen „und nur zu gern gejagt“. Erkennbar wird dies auch beim Thema Seefahrtsrouten: Natürliche Wasserwege wie die Meerengen sind fast ständig umkämpft, - Beispiel aktuell: die Straße von Hormus. Kanalverbindungen wären ohne politischen und wirtschaftlichen Druck nicht zustande gekommen. Wer weiß vom chinesischen „Kaiserkanal“, der nach einer Bauzeit von etwa 1.800 Jahren ab dem 13. Jahrhundert die einzige Verbindung zwischen der damaligen Metropole und dem Mündungsgebiet des Jangtze darstellte? Er sollte u.a. Tribute eintreiben helfen. Während z.B. der Nord-Ostsee-Kanal dazu dienen sollte, die Kaiserliche Flotte schnell von Kiel an die Nordsee zu bringen, wo man gerade Helgoland den Engländern abgeluchst hatte. Fazit: Dieses äußerst informative, jedoch auch äußerst komprimierte Werk ist lesbar und lesenswert für jeden, der Freude am Entdecken von historischen Fakten und Zusammenhängen hat - aber es will langsam gelesen sein!
Susanna Schöttmer
Daten und Preise Seite 45

Bibliographie zur Geschichte der Navigation

Die Navigation hat sich in den letzten Jahrzehnten durch GPS und elektronische Seekarten zu einer quasi-automatischen Anwendung elektronischer Geräte entwickelt. Ihre Geschichte und die ihrer vielfältigen - nun wohl obsoleten - Methoden und Instrumente sind Gegenstand einer Vielzahl von Aufsätzen und Büchern, die allerdings weit verstreut und teilweise schwer zu finden sind. Die vorliegende Bibliographie sammelt nun zum ersten Mal seit 200 Jahren die in Deutschland, in deutscher Sprache und von deutschen Autoren veröffentlichten Bei-

träge zur Navigationsgeschichte. Neben wissenschaftlichen Abhandlungen finden sich zahlreiche Arbeiten, die auch für Laien einen Einstieg in die jahrhundertealte Kunst des Steuermanns bieten, welche bis vor kurzem das „rechte Fundament der Seefahrt“ war.
Gerd Büker
Daten und Preise Seite 46

Dreimastschoner und Dampfbarkassen

Die Hamburger Werft J. H. N. Wichhorst gehört zu den wenigen Hamburger Schiffbau-Unternehmen des 19. Jahrhunderts, die vom Bau seegehender Holzsegelschiffe auf die Fertigung von eisernen und stählernen Dampfschiffen umstellten. Zur Untersuchung der Geschichte dieser bisher kaum erforschten Werft konnte die Verfasserin, Urenkelin von Johannes M. Wichhorst, außer zahlreichen archivalischen Quellen etliche im Familienbesitz befindliche Dokumente wie eine Familienchronik, Nachlasspapiere, Urkunden sowie Fotografien und Gemälde auswerten. Das Buch enthält im Anhang die Baulisten der Neubauten und Neuverzimmerungen 1839-1884 mit Beschreibung der Schiffe und Auflistung deren Kapitäne. Für Schiffsliebhaber und Sammler, aber auch für Museumsbibliotheken und Archive eine wertvolle Grundlage für Sammlungen und Recherchen.
Gerd Büker
Daten und Preise Seite 45

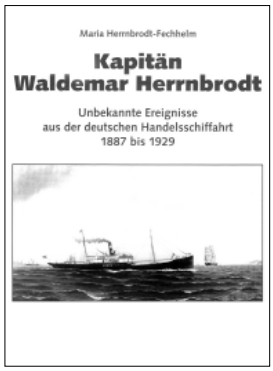
Meine seemännischen Fehler

Gerd Peters hat im DDR-Fernsehen parallel zum echten Kapitänsleben von 1973 bis 1990 die Sendung „Musik und Snacks vorm Hafen“ und ab 1972 „Im Logbuch der Seefahrt geblättert“ moderiert. Mittlerweile hat Peters, wenn auch nur sprichwörtlich, die Kapitänsmütze an den Nagel gehängt. Im Hinstorff Verlag ist jetzt ein amüsanter und einmal etwas anderer maritimer Erinnerungsband erschienen. Bei der DSR in Rostock, die in diesem Jahr ihr 60-jähriges Bestehen feiert, war Peters seit 1969 Kapitän, unter anderem auf der MS VÖLKERFREUNDSCHAFT. In seinem charmanten Buch erzählt er augenzwinkernd von seinen seemännischen Pannen und Pleiten, von verunglückten Manövern und Streichen und - natürlich - einer Landung im Wasser. Warum er dennoch ein guter Kapitän war? „Es kommt auf das Verhältnis von falschen und richtigen Handlungen an“, schreibt Gerd Peters. „Und gelegentlich gelang es mir auch, einen Fehler nicht auffallen zu lassen. Im Übrigen lernt man mehr aus seinen Fehlern als aus den Erfolgen.“ Das Buch ergänzt die Reihe der maritimen Erinnerungsbände bei Hinstorff und verfügt über ein maritimes Glossar.
Gerd Büker
Daten und Preise Seite 45

Untergang vor Borkum

Im schwierigen Fahrwasser der Emsmündung ist es in den vergangenen Jahrhunderten immer wieder zu Strandungen von Schiffen gekommen. Nach einem ungeschriebenen Gesetz war die Ladung dann Eigentum der Abberger. Seenotrettung hatte die Menschen noch nicht bewegt. Ab 1830 ist belegt, dass mutige Männer der Insel Borkum bemüht waren, gestrandeten Seeleuten aus Seenot zu helfen. Aber erst 1862 begann man sich ernsthafter mit den Problemen bei Strandungen und damit auch mit der Rettung der in Seenot geratenen Menschen zu befassen. Bald darauf kam es zur Gründung des **Vereins zur Rettung Schiffbrüchiger in Ostfriesland**. Mutige Inselmänner hatten sich zusammengefunden und ihr Rettungswesen organisiert. Ihre Taten sind in vielen Berichten und Dokumenten festgehalten. Als dann 1918 das erste Motorrettungsboot nach Borkum kam, verbesserten sich die Chancen der Rettung, aber das Risiko für die Männer blieb. In diesem Band sind die vielen Rettungsfahrten vor der Nordseeinsel Borkum durch die noch vorhandenen Dokumente erstmals veröffentlicht, um dem Leser einen Eindruck zu vermitteln, welche Leistung und welche Gefahren die Männer der Borkumer Rettungsgemeinschaft auf sich genommen haben. Die Autoren haben mit großem Engagement alle diese Unterlagen gesichtet, geordnet und kommentiert. Das Ergebnis ist eine umfassende Übersicht über das Rettungswesen an der ostfriesischen Küste.
Gerd Büker
Daten und Preise Seite 45

Unbekannte Ereignisse aus der deutschen Handelsschiffahrt



Handel und Wandel der Hafenstadt Flensburg war über Jahrhunderte durch die Seefahrt bestimmt. Zahlreiche Einwohner der Region um Flensburg bestritten ihren Lebensunterhalt als Seeleute und befuhren auf Flensburger Schiffen die Weltmeere.

Noch zu Beginn des 20. Jahrhunderts zählte die Flensburger Handelsschiffsflotte zu den größten im Deutschen Reich. Bei der bedeutenden Reederei H. Schuldt stand auch Kapitän Waldemar Herrnbrodt (1871-1946) in Diensten. Über seine Fahrenszeit und weitgehend unbekannte Ereignisse aus der deutschen Handelsschifffahrt berichtet seine Enkelin Maria Herrnbrodt-Fechhelm in einem maritimen Lebensporträt. Mit einem ausführlichen Anhang mit Auszügen aus den Logbücher der Reederei Schuldt. Interessant für Liebhaber der Dampfschiffahrt.
Gerd Büker
Daten und Preise rechts

Vom Schiffsjungen zum Kapitän

Erneut ist in einem Familiennachlass die Erinnerungsschrift eines Seemanns aus der letzten Zeit der Fracht fahrenden Segelschiffe aufgetaucht. Als Schiffsjunge, Leichtmatrose und Matrose hat Adolf Sievers (geb.1862) von 1877 an fünf Segelschiffsreisen auf allen Weltmeeren teilgenommen, jede dieser Reisen dauerte ein Jahr oder länger, damals in der Segelfrachtfahrt normal. Nach dieser mehrjährigen Lehrlingszeit, dem Besuch der Seefahrtschule sowie der im deutschen Kaiserreich nun pflichtgemäßen Dienstzeit in der Marine fuhr er als Steuermann noch zwei weitere Segelschiffsreisen, bis er 1887 nach erneutem Besuch der Seefahrtschule mit dem Kapitänspatent zur Dampfschifffahrt wechselte. Die sei doch so viel bequemer, wie er aufatmend feststellt. Das ist eine der wenigen Stellen in diesen überaus farbig und interessant geschriebenen Erinnerungen, wo indirekt die ganze Härte des Segelschiffsdienstes durchscheint. Denn das Buch ist zwar auf Grund von Tagebuchnotizen entstanden, aber in der rückblikkenden Niederschrift des erfolgreichen Seemanns und späteren Unternehmers wird manches etwas harmonischer erinnert worden sein. Auch an den genauen seemännischen und nautischen Erläuterungen, sowie den konkreten Schilderungen von Schwierigkeiten und Gefahren merkt man von Anfang an den Rückblick des bereits erfahrenen Seemanns. Dass der musikbegabte junge Mann zusammen mit seinen Crewkameraden einige Male ganze Schiffsorchester zusammenbrachte, mit denen man während der damals üblichen langen Liegezeiten gelegentlich sogar an Land konzertierte, wirkt aus heutiger Sicht wie Seemannsgarn. Es wirft aber ein interessantes Schlaglicht auf den gegenüber heutigen Verhältnissen so viel gemächlicheren Rhythmus der damaligen Frachtfahrt unter Segeln – was sogar zeitgleich neben den bereits unter starkem ökonomischen Effektivitätsdruck stehenden größeren „Flying P-Linern“ offenbar mit kleineren Segelschiffen in der weltweiten Trampfahrt immer noch möglich war. Ein gut geschriebenes, sehr lesbares kleines Buch zu einem sehr annehmbaren Preis.
Wolfgang Wiedenmann
Daten und Preise rechts

BÜCHERSCHAPP zusammengefasst:

Der Ewer Berta von Lassan. Hrsg. Peter Schüßler, 185 S., 100 Abb., 4 Klappkarten, 2. Auflage 2012, zu beziehen bei P. Schüßler, Am Georgengarten 24, 06845 Dessau-Roßlau, ewer-berta@web.de, 19,00 Euro zzgl. Porto

Reiseführer Ostfriesische Inseln. Von Silke Arends, 135 S., zahlr. Farbabb., Paperb., ISBN 978-3-7822-1027-0, Koehlers Verlagsgesellschaft, Hamburg 2012, 9,95 Euro

Poller-Elly und das Rattenpack. Von Michael Buschow, Der Grüne Zweig 280, 96 S., 22 Abb., kart., ISBN 9783930442805, Werner Pieper and The Grüne Kraft, Löhrbach o.J., 11,00 Euro

Seemächte und Seefahrtsrouten. Geschichte(n) der Seefahrt Band III, von Norbert Vörding und Andreas Weber, 240 S., zahlr. Abb., Broschur, ISBN 978-3-7822-1043-0, Koehlers Verlagsgesellschaft mbH, Hamburg 2012, 19,90 Euro

Bibliographie zur Geschichte der Navigation in deutscher Sprache. Von Wolfgang Köberer, 300 S., 23 S/W-Abb., geb., Bibliographien aus dem Deutschen Schifffahrtsmuseum, Band II, Oceanum Verlag 2011, ISBN 978-3-86927-007-4, 49,90 Euro

Dreimastschoner und Dampfbarkassen, Die Hamburger Werft J.H.N. Wichhorst in der Zeit des Übergangs vom Holzschiffbau auf den Eisen- und Stahlschiffbau. Von Ulrike Lange-Basman, 308 S., 187 S/W- und Farbabb., geb. mit Schutzumschlag, ISBN 978-3-86927-068-5, Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums, Band 68, Oceanum Verlag, Wiefelstede 2009, 39,90 Euro

Untergang vor Borkum. Die Geschichte des Rettungswesens im deutsch-niederländischen Seegebiet. Band 1: 1830-1924, von Helmer Zühlke, Jan Schneeberg und Tjard H. Steemann, Hrsg. Heimatverein der Insel Borkum e. V., 375 S., zahlreiche s/w-Abb., geb. mit farbigem Schutzumschlag, ISBN 978-3-86927-400-3, Oceanum Verlag, Wiefelstede 2011, 34,90 Euro

Meine seemännischen Fehler und andere Geschichten. Von Gerd Peters, 296 Seiten, 116 s/w-Abb., Broschur, ISBN 978-3-356-01481-5, Hinstorff Verlag, Rostock 2012, 14,99 Euro

Unbekannte Ereignisse aus der deutschen Handelsschiffahrt 1887 bis 1929. Von Kapitän Waldemar Herrnbrodt, Kleine Reihe der Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte e.V. Bd 33, 192 S., geb., ISBN 3-925856-45-5, Flensburg 2002,
nur noch antiquarisch erhältlich (ab ca. 25,00 Euro)

Vom Schiffsjungen zum Kapitän. Von Adolf Sievers, 142 S., Broschur, ISBN 3-7822-1015-7, Koehlers Verlagsgesellschaft mbH, Hamburg 2010, 9,95 Euro

Wintertreffen 2013
Freunde des Gaffelriggs

Nach den Erfahrungen mit der räumlichen und zeitlichen Enge im Altonaer Museum haben wir in Hamburg nach anderen Möglichkeiten gesucht, denn Hamburg sollte es ja wieder sein. Und dies ist das Ergebnis (and the winner is):

Das Wintertreffen der Freunde des Gaffelriggs
Anno Domini 2013
findet statt am Samstag, den 2. März 2013 -
im Bürgerhaus Wilhelmsburg

Vorläufig geplante Zeiten: Beginn 17.00 Uhr - Pause etwa 19.30 bis 20.30 Uhr - Ende offen.

Die Mitgliederversammlung der AGDM ist für 14.00 bis 17.00 Uhr in einem eigenen Raum vorgesehen.

Nicht vergessen - gleich in den neu gekauften Kalender eintragen !

Und wir erinnern daran:

Das **Piekfall-Abonnement** kostet entsprechend dem Meinungsbild beim letzten Wintertreffen und dem Beschluss der Piekfall-Redaktion

ab **2013**

nicht mehr **17,90** Euro

sondern **22,00** Euro

Bitte Überweisungen und
Daueraufträge entsprechend ändern - DANKE !

IN EIGENER SACHE

Liebe **Freunde des Gaffelriggs** und des **PIEKFALL**s!
Es gab jetzt mehrfach Schwierigkeiten und Verzögerungen beim Layout. Über Jahre waren wir von der hingebungsvollen Arbeit unseres Layouters Hannes Seifert verwöhnt. Nach seinem Ausscheiden aus Altersgründen gibt es bisher keine überzeugende Nachfolge.
Das Problem: Ein Layout auf Honorarbasis ist bei den niedrigen Abopreisen für uns nicht bezahlbar. Wünschenswert wäre einige Kenntnis und Liebe zu unseren Sachen. Wir denken, eine solche Person ist am ehesten im Kreis der Freunde des Gaffelriggs und anderer Interessierter zu finden!

Unsere PIEKFALL-Redaktion sucht dringend
einen ehrenamtlichen Layouter / eine ehrenamtliche Layouterin !

Drei Hefte im Jahr sind zu gestalten. Wir bieten interessante Arbeit und freundschaftliches geselliges Miteinander in einem engagierten Redaktionskreis. Wir sind für neue Design-Vorschläge aufgeschlossen, insgesamt ein fröhlicher Chaoshaufen, aber durchaus auch mit Disziplin.

gibst du mir - nehm ich dir

Die blaue ILSE von FLENSBURG

Verkauf des Kutters Ilse von Flensburg

Totalrestaurierter 10m Spitzgatt-Gaffelkutter
Liegeplatz (evtl.übertragbar): Fischereiverein Flensburg
Bau-, Ausrüstungsdatendaten:
ex: MONIKA, Fiskefartoj af Midskov, 1957, FTJ 6846
kräftige Bauweise: Eiche (4cm) auf Eiche, spitzgatt
Werft: Möller Olsen, Kerteminde, DK,
Zeichng: Carl „Jolle“ Andersens Werft, Faaborg
Messbrief 1957: L: zw. den Loten 10,40m, Br: 3,50m, Tiefg: 1,49m, (T. ab 2010 mit untergeb. Stahl: 1, 69m)
2009/2010 Totalrestaurierung und Umbau zu einem „Lustfahrzeug“ unter größtmögl. Berücksichtigung des histor. Arbeitszwecks – das Decks“layout“ betreffend – Stehhöhe in Salon und Vorpiek
Werft: Christian Jonson, Egernsund, DK.
Komplett neu:
- Leibung (5cm Kamballa),
- Reling (Stützen u. Schandeckel in Eiche, Rel.-Planken Lärche)
- Deck: Stabdeck, Stärke 2,5cm, Oregon auf 2 Lagen Bootsbausperrholz (mit Siegel), Decksstärke insges: 5cm, Verklebung und Fugen: Panterra
- Steuerhaus, Decksaufbauten, Mastkoker (Alumin.)
- Mast (12m u. klappbar),
- Spieren (Klüverbaum klappbar):Tuja
- feuerverz. Stockanker, 50m Kette, Ankerwinde
- alle Beschläge: Eisen, feuerverzinkt
- Ruderblatt
- Eisbleche im Wasserpass

Üze Oldenburg, Tel.: 0461-2 21 39
mail: uezes@web.de
Weitere Fotos unter:
http://www.uezes-offerte.de/kutter.html

zu verkaufen: Lemsteraak Rodezand VB 97

10,00 x 3,60 x 0,80 Sonderausführung mit Wipmast, ausführliche Spezifikation anfordern unter vb97@nord-com.net

Interessengemeinschaft
Runde- und Plattbodenschiffe
c/o Peter Renken
Busestr. 59
28213 Bremen
www.wattenschipper.de
info@wattenschipper.de

"ZIMMER FREI" bei den CONSORTEN

Im Finkenwerder Kutterhafen stellt die Liegeplatzgemeinschaft FINKENWÄRDER GAFFELCONSORTIUM ab sofort 1-2 Liegeplätze für Traditionsschiffe zur Verfügung.
Der kleine schwellarme und repressionsfreie Hafen (es darf am Schiff gearbeitet werden, keine nörgelnden Anwohner) hat im Umfeld das neue "Maritime Einkaufzentrum", verfügt über Parkmöglichkeiten und per Fähre über eine gute Anbindung an die Hamburger City. Vorstellbar sind Schiffe der Größenordnung 15-23m Länge.Bewerbungen an
Peter Kaufner, cinedesign@t-online.de.

Museumshäfen - Traditionshäfen

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

Museumshafen Büsum
Danziger Straße 20
25761 Büsum
Fon 0 4834 - 4825 / 0176 - 21673896
Fax 03212 - 4520865
info@museumshafen-buesum.de
www.museumshafen-buesum.de

Traditionshafen Wischhafen
Volker von Bargen
Hafenstraße 1
D-21737 Wischhafen
0 47 70 - 71 79
Fax 0 47 70 - 71 70
stammbargen@t-online.de

Finkenwärder Gaffel-Consortium
Peter Kaufner
Carsten Fock Weg 12
21129 Hamburg
040 - 7427992
info@gaffel-consortium.de
www.gaffel-consortium.de

Museumshafen Carolinensiel
Manfred Sell
Pumpenhusen 3
26409 Wittmund
04464 - 8693 - 0 / F - 29
info@dshm.de
www.dshm.de

Schiffergilde Bremerhaven
Dieter Bankert
H. H. Meier-Straße 6
27568 Bremerhaven
0471 - 94646 - 48 / - 51
info@bis-bremerhaven.de
www.schiffergilde.de

Schifferverein Vegesacker Haven e.V.
c/o Horst Benkenstein
Hof Fettenhenne
27777 Ganderkesee
hbenkenstein@t-online.de
www.museumshafen-vegesack.de

Museumshafen Emden
Jürgen de Buhr
Kleiner Weg 21-B
26725 Emden
04921 - 56623 / F - 995388
info@museumshafen-emden.de
www.museumshafen-emden.de

Museumshafen Oevelgönne
Björn Nicolaisen
Ponton Neumühlen
22763 Hamburg
040 - 41 91 27 61
info@museumshafen-oevelgoenne.de
www.museumshafen-oevelgoenne.de

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

Schipper-Klottje im Heimatverein Leer
Albert Wehner
Neue Straße 12-16
26789 Leer
0491 - 2667
info@heimatmuseum-leer.de
www.heimatmuseum-leer.de

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

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

Museumshafen Kiel e.V.
Hedi Betzendahl
Yorckstr. 5
24105 Kiel
0431 - 83723
webmaster@museumshafen-kiel.de
www.museumshafen-kiel.de

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

Museumshafen Kappeln
Hafenmeister Uwe Vergin
Hospitalstraße 2
24376 Kappeln
04642 - 4664
gups.vergin@gmx.de
www.museumshafen-kappeln.de

Museumshafen zu Lübeck
Peter-Rehder-Haus
Willy-Brandt-Allee 35
23554 Lübeck
0451 - 4 00 8399
vorstand@museumshafen-luebeck.org
www.museumshafen-luebeck.org

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

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

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

Museumshafen Greifswald e.V.
Kontakt: Dr. Volker Pesch
Hafenstraße 31
17489 Greifswald
0 38 34 - 51 24 44
gaffelrigg@museumshafen-greifswald.de
www.museumshafen-greifswald.de

Piekfall - online

www.freunde-des-gaffelriggs.de - Redaktion : kludas@freunde-des-gaffelriggs.de

Verbände - Ansprechpartner

AGDM
Arbeitsgemeinschaft
Deutscher
Museumshäfen
Vorsitzender: Dr. Volker Pesch
Anschrift siehe Impressum

GSHW Gemeinsame Kommission
für Historische Wasserfahrzeuge
Geschäftsstelle: Gründgensstr.18
22309 Hamburg
040-39903071 / Fax 040-63270432
office@gshw.de
www.gshw.de

Frühjahrstreffen :
Die Rumregatta
wird durch den
Museumshafen Flensburg
ausgerichtet
Adresse siehe oben

Herbsttreffen
Kontakte: Günter Klingbeil
Hafenstraße 27
25348 Glückstadt
04124 – 46 18

Wintertreffen
Kontakte: Gerd Büker
Wolfgang Wiedenmann
Anschriften
siehe Impressum