PIEKFALL

Mitteilungsblatt für die Freunde des Gaffelriggs No 109 / Dezember 2012

mit aktuellen Infos
der AGDM und
der GSHW

Mit der Lühejolle nach Kopenhagen
Maritimer Historiker Peter Dorleijn
Die große Reise - 125 Tage Küstenfahrt

Mitteilungsblatt
FÜR DIE FREUNDE DES GAFFELRIGGS

PIEKFALL

Zuschriften an die Redaktion
c/o Susanna Schöttmer

Redaktion

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.

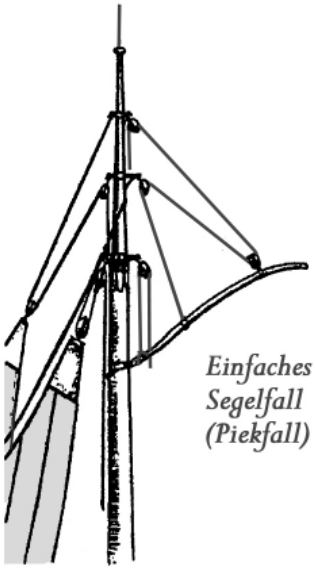
Das **Piekfall** erscheint dreimal im Jahr und berichtet über restaurierte Schiffe, historische Schiffstypen, Umbauten, in- und ausländische Schiffstreffen, Werften, Materialquellen und vieles mehr. Das **Piekfall** lebt von den Beiträgen aus dem Kreise der **Freunde des Gaffelriggs**. Regelmäßig werden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

Layout und Satz — Monika Kludas, Hannes Seifert
Umschlag — Joachim Staugaard

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



Einfaches Segelfall (Piekfall)

Zusendungen bitte als Textdatei im Word-Format (*.DOC).
Bilder bitte immer separat in digitaler Form und immer größtmöglich!
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

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

Hannes Seifert (HanS)
Seeblick 2
24248 Mönkeberg
0431 - 231728
hannes.seifert@online.de

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

Editorial

Wir können ein reichhaltiges Heft vorlegen – viel Lesestoff für die dunklere Jahreszeit. So berichtet das Piekfall über den schrittweisen,aber immer noch hoffnungsfroh vorangehenden Wiederaufbau des Haikutters Zela. Spannende Reiseberichte bekommen wir zu lesen, moderne und historische Hermann Ostermann schickte uns eine biographische Arbeit über den niederländischen Bootsbauer, Historiker, Künstler und Fischer Peter Dorleijn. Sogar eine Predigt ist diesmal dabei, zum 100jährigen Geburtstag der Wilhelmine von Stade, vielleicht zu Weihnachten nachdenkenswert? Dazu gibt es Berichte von Veranstaltungen und mancherlei aktuelle Nachrichten – z.B. eine wichtige Mitteilung der GSHW über Ergebnisse der Bonner Verhandlungen über die künftige Zulassung von Traditionsschiffen. Wir kommentieren ausführlich, weshalb wir mit diesem Zwischen-Ergebnis keineswegs zufrieden sein können. Einige Schiffe sind nun ernstlich in ihrer Existenz gefährdet.
Schließlich erinnern wir Euch: Dies ist das dritte Heft des Jahrgangs 2012 – diesmal hoffentlich in time, also vor Weihnachten!
Ab 2013 gibt es wieder drei Hefte, nun aber zu 22 Euros pro Jahr. Bitte vergesst das nicht bei Euren Überweisungen und Daueraufträgen!

Und was gibt es noch im Jahr 2013? – man glaubt es kaum: Das 40jährige Jubiläum des Piekfall! Das wird festlich zu begehen sein..

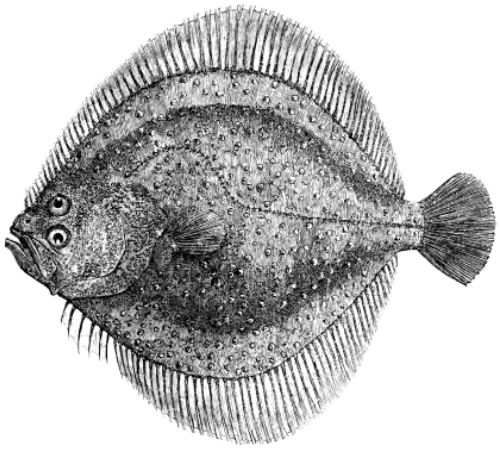
Aber erst einmal frohe Weihnachten und ein gutes neues Jahr von uns aus der Piekfall-Redaktion!

Wolfgang

Inhalt

Impressum	2
Inhalt	3
Die grosse Reise	4
Mit der Lühejolle nach Copenhagen	7
Peter Dorleijn	12
Traditionsschiffahrt - wohin gehst Du	18
Kongelik Klassik - die Regatta	20
Zela - zum Zweiten	
Neues aus Häfen und Museen:	
Appeltörn Flensburg	28
Neues von der GSHW	29
Neues von der AGDM	
	35
Bücherschapp	37
Wintertreffen 2013	40
Marktplatz - gibst du mir geb ich dir	43

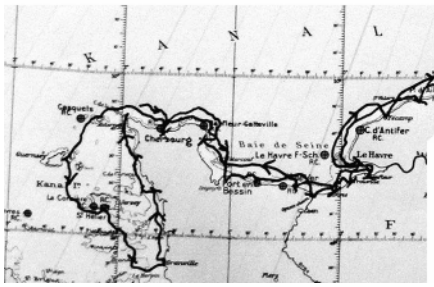
Umschlagfoto: Das älteste in Fahrt befindliche deutsche Traditionsschiff aus Holz :
die Norden von 1870
Foto: Jan Ulrich Nissen, Hamburg



DIE GROßE REISE eine Reise an der Kanalküste

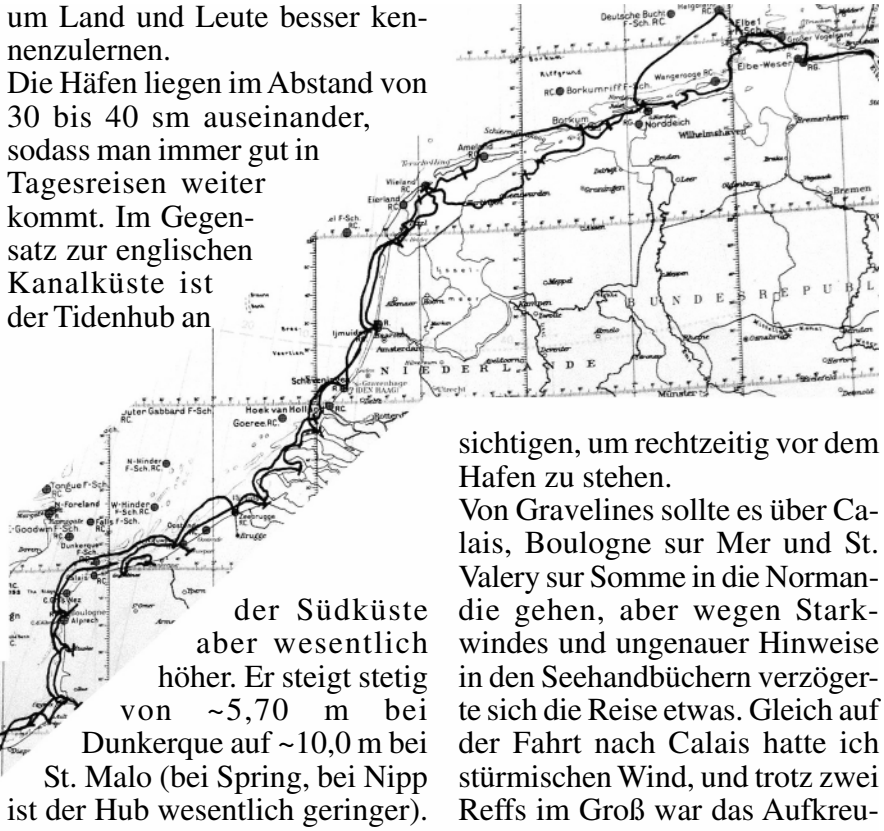
Nach zwei Reisen, 2008 an die englische Südküste und 2010 nach zu den Kanalinseln, habe ich dieses Jahr die französische Kanalküste, die Normandie, besucht. Die Planung war, Mitte Mai loszufahren, so schnell wie möglich nach Frankreich zu kommen und dann in aller Ruhe möglichst viele Häfen der normannischen Küste anzusteuern.
Vorbereitet hatte ich mich mit zwei englischen Büchern, dem "Channel Cruising Companion" und dem "The Shell Channel Pilot" sowie natürlich mit dem "Reeds Nautical Almanac" (The Bible of the Yachtsman).

Die Reiseroute 2012



An nautischer Ausrüstung an Bord neben Kompass, Logge, Lot und Seekarten von IMRAY, die ich schon bei den ersten Reisen kennengelernt hatte, ein Kartenplotter von Geonav mit Navionics-Gold Karte.

Der Beginn der Reise verlief nicht so wie geplant. Bereits der zweite Tag war ein Windtag, d.h. bei W-NW 6-7 fährt man nicht los, besonders nicht, wenn man aus der Elbmündung ausläuft. Am dritten Tag gab es Probleme mit dem Motor, die aber vor Anker hinter Neuwerk behoben wurden. Dann ging es mit Riesenschritten weiter, und nach 14 Tagen erreichte ich Gravelines, den ersten französischen Hafen. Die Häfen an der deutschen, niederländischen und belgischen Nordseeküste kannte ich bereits von früheren Reisen und konnte sie deshalb schnell passieren.
Nun sollte es ruhiger weitergehen, immer zwei Tage in jedem Hafen, um Land und Leute besser kennenzulernen.
Die Häfen liegen im Abstand von 30 bis 40 sm auseinander, sodass man immer gut in Tagesreisen weiter kommt. Im Gegensatz zur englischen Kanalküste ist der Tidenhub an der Südküste aber wesentlich höher. Er steigt stetig von ~5,70 m bei Dunkerque auf ~10,0 m bei St. Malo (bei Spring, bei Nipp ist der Hub wesentlich geringer). Das bedeutet, dass außer bei den Häfen, die über 24 h zugänglich sind, vor allen anderen Häfen entweder ein Schleusentor liegt oder das Hafenbecken mit einem Drempel abgesperrt ist. Die äußere Zufahrt fällt meistens trocken. Der Zugang zu diesen Häfen ist also meist nur ca. 3 h vor oder nach örtlichem HW möglich. Man muss ordentlich rechnen, die eigene Geschwindigkeit richtig abschätzen und den Strom berücksichtigen, um rechtzeitig vor dem Hafen zu stehen.



Von Gravelines sollte es über Calais, Boulogne sur Mer und St. Valery sur Somme in die Normandie gehen, aber wegen Starkwindes und ungenauer Hinweise in den Seehandbüchern verzögerte sich die Reise etwas. Gleich auf der Fahrt nach Calais hatte ich stürmischen Wind, und trotz zwei Reffs im Groß war das Aufkreuzen bei starkem Wellengang nicht lustig. Nach dem Motto unseres Freundes Jörgen Bracker: "Zum Kreuzen ist das Leben zu kurz", fuhr ich wieder zurück. Nach Gravelines ging es nicht, die Einfahrt war inzwischen zu flach, aber in Dunkerque kann man immer einlaufen und hinter der Hafeneinfahrt holte ich in aller Ruhe die Segel runter.
In der Sommemündung sagen die Bücher und der Almanac: Von der

DUMMIDU vor Anker in Iles Chausey

Ansteuerungstonne Kurs SE auf das Tonnenpaar S1-S2 zu. Aber direkt vor den Tonnen liegt eine Sandbank, die richtige Ansteuerung wäre von SW gewesen, bei ablaufendem Wasser und 6 m Tidenhub kommt man dort schnell richtig fest. Also auf das Wasser warten, sich den Prielverlauf so gut es geht einprägen und dann bei Dunkelheit so gegen 23:00 Uhr Anker auf und einlaufen. Nach 2 sm ist es zu dunkel, und es wird wieder geankert. Leider nahm der Wind über Nacht erheblich zu und ich hatte Angst, bei Beaufort 7-8 in einen unbekannten Hafen einzulaufen. Also nur etwas weiter in die Somme gefahren und auf ruhigeres Wetter gewartet. Es hat sich gelohnt, St. Valery sur Somme ist ein schöner und sehr ruhiger Hafen.

Nach drei Tagen geht es weiter nach St. Valery en Caux. Der sehr freundliche Hafenmeister hier freut sich, dass ich von St. Valery nach St. Valery gefahren bin. Endlich bin ich in der Normandie angekommen. Es geht weiter über Le Havre, Trouville/Deauville, St. Vaast la Hougue nach Cherbourg. Die ersten Austern werden gekauft und immer mal wieder Miesmuscheln (Moules) und auch andere Muscheln, die es bei uns nicht gibt und natürlich Calvados, Cidre und andere Spezialitäten aus der Normandie.

Von Cherbourg am Cap de la Hague vorbei nach Alderney. Hier geht der stärkste Strom, den ich bisher erlebt habe. Es ist schon toll, wenn man mit 11 kn über Grund fährt (Schiffsgeschwindigkeit 5 kn), und dabei glattes Wasser ohne Welle hat. Fast wäre ich an Alderney vorbei getrieben, wie vor zwei Jahren, als ich deshalb nach Guernsey weiterfuhr. Aber diesmal war das Ziel erst mal Alderney. In Braye Harbour liegen ca. 60 Mooringtonnen geschützt hinter dem Admiralty Breakwater, nur bei Winden aus NE muss es hier sehr ungemütlich sein. Dann steht der volle Schwell in die Bucht. Dies war in diesem Jahr der erste Hafen ohne Landzugang (abgesehen von den Ankerplätzen zum Beginn der Reise). Also Schlauchboot aufgeblasen und an Land, endlich ein Bitter in einem Pub! Postkarten verschicken geht nicht, hier gelten nur Briefmarken aus Alderney oder Guernsey.

Im Hafen von Barfleur

Weiter geht es über Guernsey und Jersey nach Iles Chausey, eine Felsengruppe südlich von Jersey. Es ist hier schon sehr beeindruckend wenn man bei HW nur Wasser und lediglich ein paar Felsen sieht und dann 6 h später auf dem Sand liegt und rundum umgeben ist von 10 m hohen Felsen. Diese Bilder habe ich nur im Kopf und nicht dokumentiert, leider!

Über einen Ankerplatz nördlich von Mont St. Michel weiter nach Granville, dem südlichsten Punkt der Reise und dann über Carteret und Dilette wieder nach Cherbourg. Am Cap de la Hague diesmal aber mit Strom gegen den Wind. Welch ein Unterschied zur Fahrt vor zwei Wochen in die andere Richtung. Auf einer Strecke von ca. 2 sm nordwestlich vom Cap ganz kurze steile Wellen, ca. 1 m hoch und dann östlich vom Cap wieder ruhiges Wasser. In den Seekarten wird hier auch vor "Races" gewarnt.

Nun schon fast auf der Rückreise entdecke ich entlang des Gebietes Calvados herrliche, ruhige Häfen, die, obwohl Hauptsaison, viele Plätze für Gäste frei haben. Ich denke, es liegt an dem doch etwas schwierigen Segelgebiet.

Im Watt vor Mt. St. Michel

Die Häfen sind nicht immer zugänglich und Ankern vor dem Hafen und das Warten auf Wasser ist wohl nicht jedermanns Sache. Ich habe es genossen, in Grandcamp-Maisy den ersten Hummer gekocht und in Honfleur im schönsten Hafenbecken an der Küste zwei Tage kostenlos (traditionelles Schiff) gelegen zu haben.

Die Häfen Fécamp (bekannt durch den Likör Benedictine) und Dieppe sind offene Häfen und deshalb abends total überfüllt. An den Kopfschlengeln oder parallel zum Schlengel liegen dann bis zu zehn Schiffe im Päckchen. Diese lösen sich morgens wieder auf und man findet dann auch einen Platz in Boxen. In Dieppe wird man vom Hafenmeister eingewiesen.

Wieder in der Nordsee, wird man von dieser Dame, die vor Dunkerque auf einen wartet, verabschiedet.
Zweimal wurde ich auf dieser Reise vom Zoll kontrolliert. Das erste Mal auf See zwischen Den Helder und Ijmuiden und das zweite Mal im Hafen von Granville. Ich hatte aber alle erforderlichen Papiere dabei, besonders das für Frankreich wichtige Flaggenzertifikat (alle Papiere als Kopie in einem Ordner, die Originale in einer fest eingebauten verschlossenen Kassette, in der auch das Geld und Wertsachen aufbewahrt werden). In Granville habe ich mich nicht getraut nach dem Grund der Kontrolle zu fragen, meine Französisch-Kenntnisse sind doch sehr mager und beim ersten Mal auf See war ich wohl zu sehr überrascht von der Durchsuchung des Schiffes auf See.

Die Verabschiedung vor Dunkerque

Die Zöllner waren sehr freundlich. Mal sehen, ob ich nochmal in dieses schöne Revier fahre oder vielleicht auch eine Kombination von englischer und französischer Küste. Wenn's nur nicht so weit weg wäre!

Bei meinen drei Reisen habe ich für mich festgestellt, dass die Elbe und die Elbmündung ein sehr gutes "Schulrevier" darstellen. Hier gibt es Gezeiten, Tidenströmungen und viel Schiffsverkehr.
Im Englischen Kanal und an den Küsten ist das nicht anders, nur der Tidenhub ist größer. Also Gaffler: auf nach Westen, traditionelle Schiffe sind hier selten und man bekommt, besonders bei Schiffen mit Seitenschwertern, schnell Kontakt mit den heimischen Seglern.

Zum Schluss ein paar Daten zum Schiff:

DUMMIDU ist eine Lemsteraak, gebaut 1979 bei Koijman en de Vries und seit 1983 in unserem Besitz. Heimathafen ist der Hafen der Seglervereinigung Pinnau an der Pinnau-Mündung.

Die **DUMMIDU** ist 9,10m lang, 3,25m breit und hat bei einem Tiefgang von 0,8m eine Verdrängung von 7,5t.
Die Segelfläche mit Groß, Stagfock und Klüver beträgt 46m² und die Mastspitze liegt 11,8m über dem Wasser, so dass wir gut unter den 12,5m hohen Brücken in den Niederlanden durchfahren können.

Die Daten zur Reise:

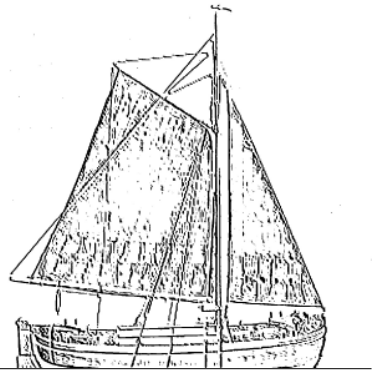
Zurückgelegte Strecke 1.679 sm, 125 Reisetage, davon 49 Hafentage einschl. der 17 Wind- und Nebeltage, 71 besuchte Häfen und Ankerplätze.

Joachim Wurst
Fichtestr. 19
22089 Hamburg

Alle Fotos vom Autoren

Mit der *Lühe-Jolle* nach *Copenhagen*

Wie Äpfel aus dem alten Land 1865 in die dänische Hauptstadt kamen.



Heute finden wir in jedem Supermarkt Äpfel aus Neuseeland, Chile oder Kalifornien in den Regalen. Der Transport im Kühlcontainer über die Weltmeere ist für uns ganz selbstverständlich. In früheren Zeiten war der Obsthandel ein gutes Geschäft, besonders auf den weit entfernten Märkten. So fuhren die Schiffer aus dem Alten Land ihr Obst auf der Nordsee bis nach London und Schottland, auf der Ostsee nach Schweden und sogar bis nach St. Petersburg. Vor fast 150 Jahren war auch die Seereise mit Äpfeln vom Alten Land nach Dänemark ein risikoreiches Unternehmen mit ungewissem Ausgang. Wie viel seemännisches Können, gepaart mit Wagemut so eine Reise erforderte, zeigt uns ein Bericht von einer Seereise unter Segeln mit einer Jolle von Höhen an der Lühe nach Kopenhagen.

Auf Nord- und Ostsee konnte schnell erheblicher Seegang entstehen. Dafür waren die Ewer mit ihrem flachen Boden und den Seitenschwertern nicht so geeignet. An der Lühe entwickelte sich daher um 1800 ein ganz eigener Fahrzeugtyp, die Lühe-Jolle, die fast ausschließlich auf 4 Werften an der unteren Lühe gebaut wurden. Die Sietas Werft an der Lühe hat neben den Werften Vorwerk, Ranke und Rathjens etwa 60 Lühe-Jollen gebaut. Um1830 gab es in der Lühe 175 Lühe-Jollen. 1900 existierten davon 100 und 1934 waren 4-5 übrig geblieben. Heute existiert nur noch das Wrack der Lühe-Jolle NIXE, die nach ihrem Einsatz in der Obstfahrt noch viele Jahre als Krabbenkutter von Büsum das Wattenmeer befuhr.

Die Schiffe hatten keine Seitenschwerter, eine runde Kimm und waren auf Kiel gebaut. Der erhebliche Deckssprung und das runde Heck sorgten für gutes Seeverhalten. Da die Jollen auf der engen Lühe noch wenden mussten, waren die Schiffe alle zwischen 9-12,50 m lang und zwischen 3,50-4,50 m breit. Der Tiefgang betrug etwa 1m. Die Jollen waren gaffelgetakelt und führten an einem Mast Großsegel, Fock und Gaffeltopsegel. Der Klüverbaum für das lose Klüversegel konnte an Deck geholt werden. Die Klüsbacken waren mit geschnitzten Motiven geschmückt, die meistens Kirsch-zweige mit Blüten darstellten. Manche Klüsbacken sollen im Alten Land auch mit Blattgold verziert worden sein, denn damals brachte der Obsthandel noch stolze Gewinne ein. Das meistens durchlaufende Deck hatte für den Rudergänger an der Pinne eine kleine Plicht, wie man sie von vielen Fischewern her kennt.

Im Vorschiff lebte die Besatzung, die aus 2 Leuten bestand, sehr beengt in einem Logis ohne Stehhöhe. Dort war gerade eben Platz für 2 schmale Kojen und einen kleinen Schrank. Gekocht wurde auf einem Herd, der auch für ein wenig Wärme sorgte. Auf dem kleinen Herd gab es sicherlich kein 3-Gänge-Menü, sondern nur Eintopfgerichte. „Hüt Klüt, morgen Fisch, vergneugt go wi to Disch“. Dieser gereimte Spruch beschreibt sehr anschaulich den damaligen Speiseplan an Bord der Jollen und Ewer.

Die Klüten waren einfache Mehlklöße, die in kochendem Wasser zubereitet wurden und der Fisch war mit der Schleppangel und ein wenig Glück leicht zu fangen. Heute unvorstellbar, wie auf längeren Reisen nach London oder Schweden, in dieser Enge die Seeleute gelebt und gearbeitet hatten. Da gab es abends keine Marina mit Landstrom, warmer Dusche und morgens frischen Brötchen vom Hafenmeister. Oft musste auch in der Nacht gesegelt werden. Gleich hinter dem Mast befand sich der mit hölzernen Lukenbrettern und Persennigen abgedeckte Laderaum. Das Obst lagerte in runden Körben, den Sifften, die gut gestapelt werden konnten.

Die Navigation erfolgte mit Kompass, Seekarte, Fernrohr und Handlot. Auch der Kapitän der Lühe-Jolle **AZALIA** musste sich auf seiner Seereise von Höhen nach Kopenhagen auf diese Instrumente und seine Erfahrung verlassen. Sein interessanter Bericht aus dem Jahr 1865 wird im Original wiedergegeben und durch Kommentare ergänzt, denn die damals verwendeten geografischen Bezeichnungen klingen doch fremd in unseren Ohren. Wer kennt schon das Wolfsloch, Laland oder Gulstav. Der Bericht mit dem Titel „Apfelexport nach Dänemark vor 100 Jahren“ von Herrn Utermark ist in den „Mitteilungen des Obstbauversuchsrings des Alten Landes“, 21. Jahrgang, im Jahr 1966 auf den Seiten 50 bis 52 veröffentlicht worden. Wir danken der Obstbauversuchsanstalt in Jork für die freundliche Genehmigung zur Verwendung im Piekfall. Lassen wir nun Kapitän Sumfleth selbst erzählen.

„Bereits Mitte März begann ich meine Ladung Äpfel einzunehmen und wollte noch während des kühlen Wetters gern meine Reise abmachen. Ich holte demgemäß

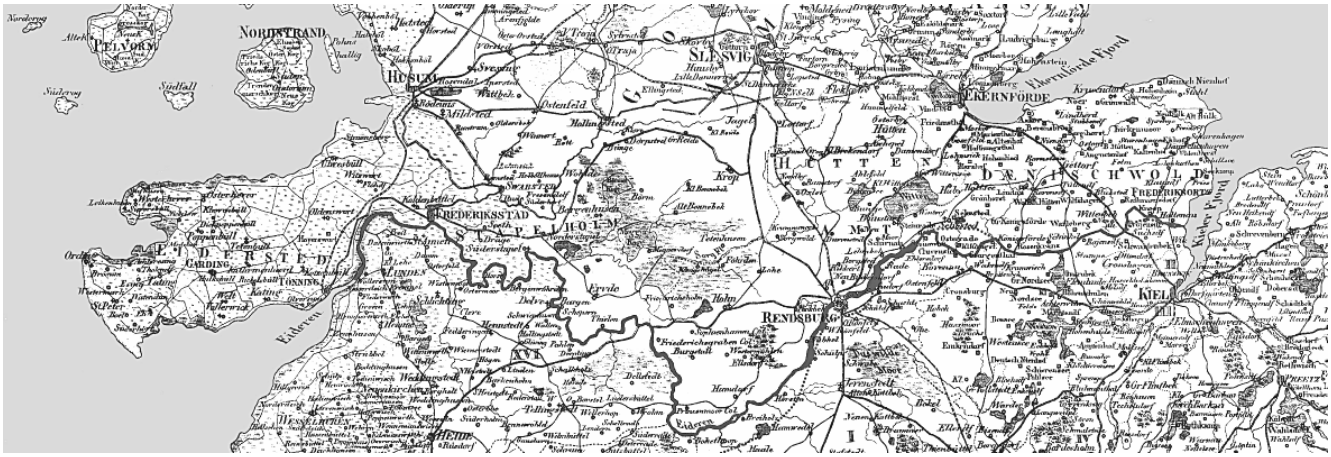
sobald ich mit dem Laden fertig war, die Jolle von meinem Hause in die Mündung der Lühe, um am folgenden Tage die Reise anzutreten, allein am folgenden Tage wehte ein so steifer NO-Wind, daß ich nicht aus der Lühe herauskommen konnte.“ Auf der Lühe, einem schmalen Nebenfluss der Elbe, konnten die Schiffe nur gestakt werden. Erst auf der Elbe wurden die Segel gesetzt. Lange Holzstangen, die Schiebebäume, wurden in den Grund gesteckt und dann ging der Schiffer nach achtern und schob das Schiff voran. Das Foto zeigt eine Jolle beim Staken auf der Lühe.

Auf der Lühe wird gestakt

Es war unmöglich, das abgeladene Schiff gegen den starken Nordost-Wind aus der Lühe zu staken. Wie leicht konnte der heftige Wind die Jolle ans Ufer drücken. Durch die Grundberührung wäre es sicher zu Schäden am Boden gekommen. So musste der Kapitän notgedrungen auf besseres Wetter warten. „Erst nach drei Tagen kam ich mit einem Wind aus Süd aus der Lühe in die Elbe, und segelte mit Hochwasser die Elbe hinunter. Der Wind lief bald nördlicher, daß ich von Brunshausen nur noch eben durch das Stader Sand hindurchliegen konnte und als ich NNO durch den Pagen gesegelt war, und nun NW nach Krautsand wieder auf sollte, mußte ich schon kreuzen. Von Krautsand bis zur Bösch gings nun freilich wieder in einem Gange entlang, allein da der Wind immer stärker wurde, kehrte ich wieder um und ankerte unter Freiburg.“ Bei nördlichen Winden konnte die Jolle den Kurs bis zum Pagensand gerade noch hoch am Wind anliegen. Von dort bis nach Krautsand musste gekreuzt werden. Ständige Wenden im Fahrwasser mit einem gaffelgetakelten Segler haben die beiden Besatzungsmitglieder sicherlich ganz schön gefordert. Zwischen der Störmündung und Brunsbüttel liegt der Bösch-Rücken, eine lange Sandbank. Dort wird die Elbe breiter und bei Wind gegen Strömung baut sich schnell eine unangenehme Welle auf. Daher ankerte der Kapitän auf der Freiburg Reede unter Landschutz.

Mit der nächsten Ebbe ging es dann Richtung Cuxhaven. „Am folgenden Tag war der Wind nordwestlicher aber handiger, und ich arbeitete mich nach Cuxhafen, wo ich zwischen den Baaken ankerte. Als abends die Flut eintrat, wurde es still und einige Stunden darauf kam ein kleiner Südwind durch, der nach und nach stärker wurde.

Gegen Mitternacht setzte ich deshalb Segel und segelte mit noch einer Jolle aus der Elbe hinaus. Indem wir uns immer in Sicht hielten, liefen wir ständig lothend etwas auseinander und wieder zusammen und gißten (vermuteten) dann aus unseren Tiefen unseren Standpunkt. Als wir aus der Norderelbe heraus waren, lotheten wir uns so über Trieschen, die Pray vorüber bis vor die Eider, wo wir gegen Tag werden anlangten.“ Der eher seltene Südwind zog die kleine Jolle hinaus auf See. Auch wenn es eine Nachtfahrt wurde, diese Chance hat der Kapitän sofort ausgenutzt. Das Fahrwasser der Norderelbe war sicher nicht mit Leuchttonnen markiert, die Feuerschiffe lagen im Hauptfahrwasser und Leuchttürme an Land waren die absolute Seltenheit. Also blieb nur das Handlot zur Standortbestimmung. Beide Jollen gebrauchten das Lot ständig und konnten so aus einer Reihenlotung mit der Seekarte die Position ungefähr bestimmen. Es gehörte schon viel Erfahrung dazu, bei Nacht nur mit dem Lot über die vielen Sandbänke und durch tiefe Priele mit reißender Strömung einen kleinen Segler sicher übers Watt zur Eider zu bringen. „Da es noch nicht recht hell genug war, um binnen zu laufen, legten wir uns eine Stunde unter den Wind und setzten dann mit halber Elbtiede ein. Unterdeß war der südliche Wind wieder mehr westwärts gelaufen, und mehrere Jollen, die mit uns nach der Eider wollten, aber in der Nacht nicht hatten ausgehen wollen, mußten schon in der Elbe wieder umkehren, während wir bequem in die Eider einsegelten. Eben waren wir Vollerwiek passiert, und somit gut hinter dem Lande geborgen, als der Westwind so stürmisch wurde, daß wir unser Segel durchreffen mußten, und wir sicher die Eider nicht getroffen hätten, wenn wir noch in See gewesen wären, so dicht war es dabei von Regen und Hagel. Bereits um 10 befanden wir uns bei Tönningen, wo wir ankerten um zu clarieren. Da wir oberhalb Tönningen einige Buchten nicht segeln konnten, und der Wind zu stark war um dagegen anzukreuzen, blieben wir liegen, und setzten erst am andren Tage unsere Reise fort. Der Wind war West und ziemlich steif, daß wir beim Winde nur eben unsere vollen Segel führen konnten, und schnell kamen wir alle Buchten der Eider



Der Schleswig-Holsteinkanal (Eiderkanal) 1784-1893

hindurch, von denen wir nur drei zu durchkreuzen hatten, und kamen abends zu Rendsburg an, wo wir wieder clarieren mußten."

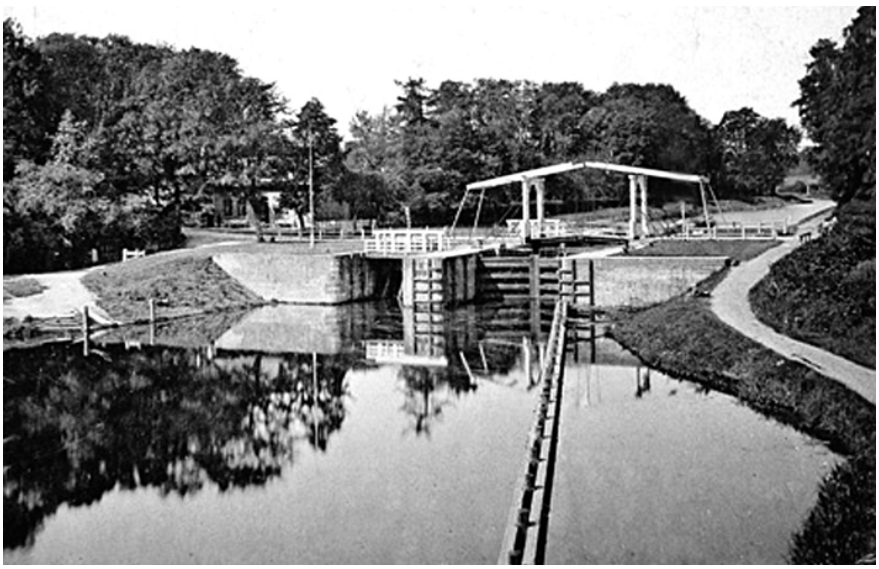
Da der Nord-Ostsee-Kanal noch nicht gebaut war, blieb der kleinen Lühe-Jolle nur der lange Weg über das Watt zur Eider nach Rendsburg, wo der alte Eiderkanal bis nach Kiel-Holtenau führte. Er war so schmal, dass er nur von kleinen Schiffen passiert werden konnte. Heute sind noch Reste von diesem Kanal und 2 alte Schleusen bei Königsförde und Sehestedt als Denkmal erhalten. Wehte kein passender Wind, so mussten die Schiffe von der eigenen Mannschaft oder von Pferden getreidelt (gezogen) werden.

„Am folgenden Tage wehte wieder uns günstiger Wind, ohne Pferde konnten wir den Schleswig Holsteinischen Kanal hindurchsegeln, und wurden nur bei den Schleusen etwas aufgehalten.

Zu Holtenau mußten wir wieder clarieren, und da die Clarierungszeit bereits vorüber war, mußte ich bis zum anderen Tage warten. Von hier mußte ich meinen Weg allein machen, denn die andere Jolle ging nach Kiel.

Mit einem schönen NW-Wind ging ich in See, und hoffte schon auf eine günstige Reise; allein daraus wurde nichts, denn als ich bei Gulstaf war, wurde es still und ich schlängelte hier eine Wache umher, ohne vorwärts zu kommen. Dann kam eine östliche Briese durch die bald aus SO lief und Schnee und Hagel brachte, so daß ich keine Schiffslänge sehen konnte." Der Kapitän setzte in Kiel den Kurs auf die Südspitze von Langeland auf das Gulstav-Klint, eine gut sichtbare Steilküste, ab.

Die Windstille vor der kommenden Kaltfront dauerte eine Wache lang. Da die Besatzung nur aus 2 Mann bestanden hatte, werden die beiden jeweils 6 Stunden Wache gegangen sein. Schnee und Hagel wurden so dicht, dass die Sicht keine 10 Meter betragen hatte. Da blieb nur die Fahrt nach Kompass. Ohne Landsicht konnte die Position nicht mehr durch Peilungen bestimmt werden. Nur mit viel Glück wird der Kapitän zwischen 2 Hagelschauern die Steilküste von Gulstav-Klint mit dem Fernrohr identifiziert haben. Bei schlechter Sicht, Regen, Hagel und zunehmendem Wind wurde der Kurs quer über die Kieler Bucht auf Lolland abgesetzt, mit dem Ziel, das Smalands Fahrwasser zu erreichen. „Dazu wurde es immer stärker wehen, und, um die Abtrift einzuholen, mußte ich beim Wind steuern um nur Gulstav oben zu kommen, als ich dieses aber geklart hatte, hielt ich etwas voller weg, um wo möglich Laland aufzufinden. Dieses glückte mir dann auch indem ich unter beständigen Lothen darauf zusteuerte. Als es nach Mittag etwas aufhellte, sah ich eine Anzahl kleiner Schiffe zu Anker liegen; ich steuerte darauf zu und ankerte bei ihnen. Auf meiner Karte stand garkeine Ankerstelle in der Gegend angegeben, ich mußte deshalb bei den Schiffen erst fragen und wurde gewahr, daß ich zu Albuar sei." Nachdem der Kapitän bei stürmischem Wind und schlechter Sicht die Kieler Bucht und den Langeland Belt überquert hatte, musste er bei der Annäherung an die flache Küste von Lolland wieder das Handlot verwenden, um nicht zu dicht unter Land zu kommen und gelangte so vor die Halbinsel Albuen am Eingang des Naskov Fjords. Hinter


Schleswig Holstein-Kanal Schleuse bei Gut Knoop mit Treidelwegen ca.1880

Große Flaute auf der Seereise mit der Lühe-Jolle

der langen, hakenförmigen Halbinsel befand sich ein geschützter Ankerplatz.

Sich bei schlechter Sicht an eine fremde Küste heran zu tasten, war damals ein risikoreiches Unterfangen. Auf den Karten und in den Seehandbüchern, die früher Segelanweisungen genannt wurden, waren zwar Federzeichnungen von Landmarken und Küstenstrukturen vorhanden, aber die mussten erst durchs Fernrohr sicher bestimmt werden. Kam das Schiff zu dicht unter Land, konnte es für eine Wende zu spät sein und die Strandung war nicht mehr zu verhindern. Die endgültige Gewissheit über die eigene Position brachte die Befragung der anderen Kapitäne, deren kleine Schiffe hier an geschützter Stelle vor Anker lagen und auf besseres Wetter warteten. „Am zweiten Tag wehte ein westlicher Wind und die Luft war klar, deshalb ging ich wieder unter Segel, um zwischen Seeland und Laland und Mön durch das Wolfsloch in die Ostsee zu gelangen. Ich kam aber noch nicht in die Ostsee hinein, denn der Wind lief bald auf NO mit Schnee und Regen, und ich mußte schon kreuzen, ehe ich das Wolfsloch noch erreicht hatte. Ich arbeitete mich indessen bis nach Knudshavet, wo ich wieder drei Tage lang liegen mußte, denn der NO-Wind wurde zu einem schwer anhaltenden Sturme."

Mit dem günstigen West-Wind segelte die Lühe-Jolle von Albuen ins Smalands Fahrwasser, um dann durch ein enges und gewundenes Fahrwasser an Vordingborg und Kalvehave vorbei durch das Ulvshale Löb in die Faksebucht zu gelangen. Unter Segeln war diese Fahrt nur bei westlichen Winden möglich. Da aber der Wind auf Nord-Ost drehte und stürmisch auffrischte, wartete der Kapitän die Wetterbesserung auf einem sicheren Ankerplatz ab. Hinter der langen Halbinsel Knudshoved, die sich vor Vordingborg weit ins Smalands Fahrwasser erstreckt, lag die Jolle bei dem schweren Nord-Ost-Sturm sicher vor Anker. Wieder folgten lag die **Azalie** drei lange Tage am Anker. Seit der Kanalfahrt war die Besatzung nicht mehr an Land gekommen. Mit dem Wasser im hölzernen Wasserfass und den Vorräten musste sparsam umgegangen werden.

Königlich Hannoversches Consulat zu Copenhagen.

Dass Capitain Johann Jacob Ernst führend das Jolle Schiff Azalia aus Albuen hineinkommend von Bland mit Aepfel und herausgehend nach Höhen mit Ballast die reglementirten Consulat-Gebühren von 4 2/3 Com. Last mit ..... Rth. 0. 4g 12f. erlegt hat, wird hiedurch bescheinigt.

Copenhagen, den 20. Mai 1865

Endlich kam der ersehnte West-Wind und die lange Reise konnte durchs Smalands Fahrwasser, fortgesetzt werden. „Am 27. März legte sich endlich der Sturm, und als am 28. März eine schöne Briese aus West durchkam, segelte ich mit Tagwerden aus dem Wolfsloche."
Heute fahren die Schiffe durch das gewundene Fahrwasser des Bögestroms in die weite Fakse-Bucht. Damals mussten die Segelschiffe ein schmales Fahrwasser zwischen den Inseln Nyord und Mön benutzen. Dieser Seeweg wurde Ulvshale, auf Deutsch Wolfsloch, genannt. Schon der Name deutet auf die Schwierigkeiten der Passage hin. Daher hatte der dänische Staat den Bauern und Fischern von Nyord das Recht und die Pflicht des Lotsendienstes übertragen. Lange Jahre war das Lotsgeld die wichtigste Einnahmequelle des kleinen Ortes. Mit einer kleinen Segeljolle fuhren sie den Jachten und Schonern entgegen und führten im Jahr über 1000 Schiffe durch das gefährliche Fahrwasser. Erst 1968 wurde über das Wolfsloch eine Brücke gebaut. Vorher war die Insel nur mit dem Postboot von Stege aus zu erreichen. Auf einem Hügel oberhalb des Dorfes bauten die Lotsen ein kleines Haus aus roten Ziegeln, wo sie, vor Sturm und Regen geschützt, mit dem Fernrohr nach Schiffen Ausschau hielten.
Dieses Haus ist heute für Besucher geöffnet, davor weht die dänische Fahne und drinnen informiert eine kleine Ausstellung über das Lotswesen der Insel. Es lohnt sich unbedingt den kleinen Hafen, das malerische Dorf mit seiner achteckigen Kirche und das Lotsenhaus zu besuchen. Sitzt man auf der alten Lotsenbank vor dem Haus, so schweift der Blick weit über den Bögestrom, die Insel Mön und die Fakse-Bucht.

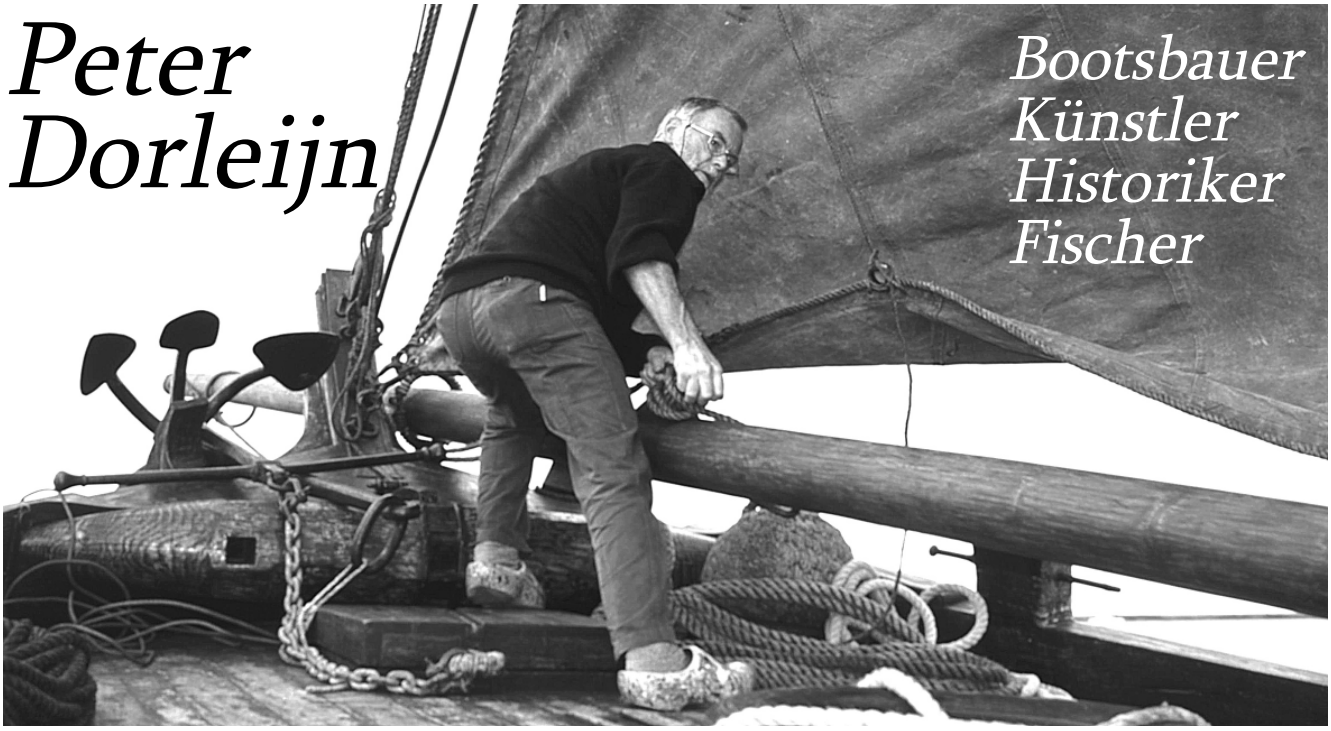
Wahrscheinlich hat Kapitän Sumfleth auf einen Lotsen verzichtet, denn in seinem Bericht wird kein Lotse erwähnt Das teure Lotsengeld wurde nicht nur damals gerne gespart. „Um 10 Uhr passierte ich Stevenclint und schon um 5 Uhr nachmittags ankerte ich beim Zollhaus zu Kopenhagen." Der West-Wind sorgte für eine schnelle Reise durch die Fakse-Bucht, denn schon bald kamen die Kreideklippen vom Stevensklint beim kleinen Fischerort Rödvig in Sicht. Die restlichen Seemeilen durch die Köge-Bucht waren bald geschafft und dann fiel der Anker vor dem Zollhaus. In Kopenhagen musste beim Königlich-Hannoverschen-Consulat zu Copenhagen wieder clariert werden. Die Bescheinigung über den Vorgang ist erhalten.
„Der Capitain Johann Jacob Sumfleth hat mit der Jolle AZALIA eine Ladung Äpfel nach Kopenhagen gebracht und mit Ballast die Rückreise zur Lühe angetreten."
Das mit einem Siegel versehene Dokument trägt das Datum vom 20. Mai 1865. Die Jolle kam aber bereits am 28. März in Kopenhagen an. Das Obst aus dem Alten Land wurde oft von den Schiffern selbst verkauft. So wird auch Kapitän Sumfleth die Äpfel von Bord aus verkauft haben. Ewer und Jollen von der Lühe lagen oft einige Monate in den Häfen, bis die Ladung verkauft war.

Die Lühe-Jolle ALVINE beim Obstverkauf in Bremen

Sicherlich wird Kapitän Sumfleth mit den Werbemaßnahmen etwas zurückhaltender gewesen sein. Da sich für die kleine Jolle keine Rückfracht ergeben hatte, fuhr die **AZALIA** in Ballast zurück in die Lühe. Die beschwerliche Reise von der Lühe bis nach Kopenhagen ging 1865 über ca. 300 sm und hat fast einen halben Monat gedauert.
Heute benötigt ein LKW dafür nur wenige Stunden.

Vicco Meyer

Peter Dorleijn



Bei einem einem Besuch im Zuiderzeemuseum im Sommer 1997 hatte das Gespräch mit Henk Hortensius über die maritimen Handwerke länger gedauert, als vorgesehen. Inzwischen war die Öffnungszeit vorüber und es wurde eigentlich Zeit, sich zu verabschieden Doch Henk klopfte für mich noch einmal beim Museumsbuchladen an, der gerade geschlossen hatte, und schon hatte ich ein Buch in der Hand: VAN GAAND EN STAND WANT, sowie eine Ausgabe der Zeitschrift TAGRIJN, in welcher ich die Anschrift des Verfassers fand - Peter Dorleijn, den ich bald kennen lernte, und über den ich hier berichten möchte.

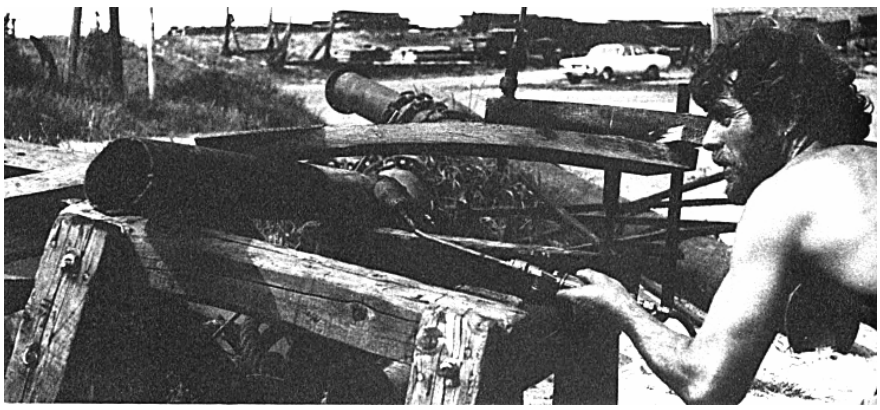
Die Anfänge

Erste Bekanntschaft mit einem Botter machte Peter Dorleijn als Student im Sommer 1957. Mit einer Gruppe Kommilitonen der Amsterdamer Reichsschule für Zeichenlehrer hatten sie damals in den Ferien einen alten Botter zum Segeln auf dem IJsselmeer gechartert. Im folgenden Jahr, nach einem weiteren Törn, beschloss diese Gruppe, gemeinsam einen Botter zu kaufen. Das Geld sollte mit Gästefahrten und Fotoreportagen (von Peter Dorleijn) aufgebracht werden. Da sich jedoch bald herausstellte, dass die Zusammenarbeit in der Eignergruppe nicht so klappte, wie man sich das vorgestellt hatte, war Peter Dorleijn bald vor die Wahl gestellt, entweder den Botter wieder ab zu geben, oder die Sache selbst in die Hand zu nehmen und mit allen Problemen, die ein solch altes Fahrzeug mit sich bringt, zurecht zu kommen.

Außer dem Reiz des Segelns war es die ganze Atmosphäre, die seinerzeit noch rund um den Hafen in Spakenburg spürbar war. Peters Entscheidung, diesen Botter zu übernehmen stützte sich schließlich auf die Tatsache, dass er sich auf die Hilfe der Menschen auf der Werft von Nieuwboer in Spakenburg verlassen konnte.

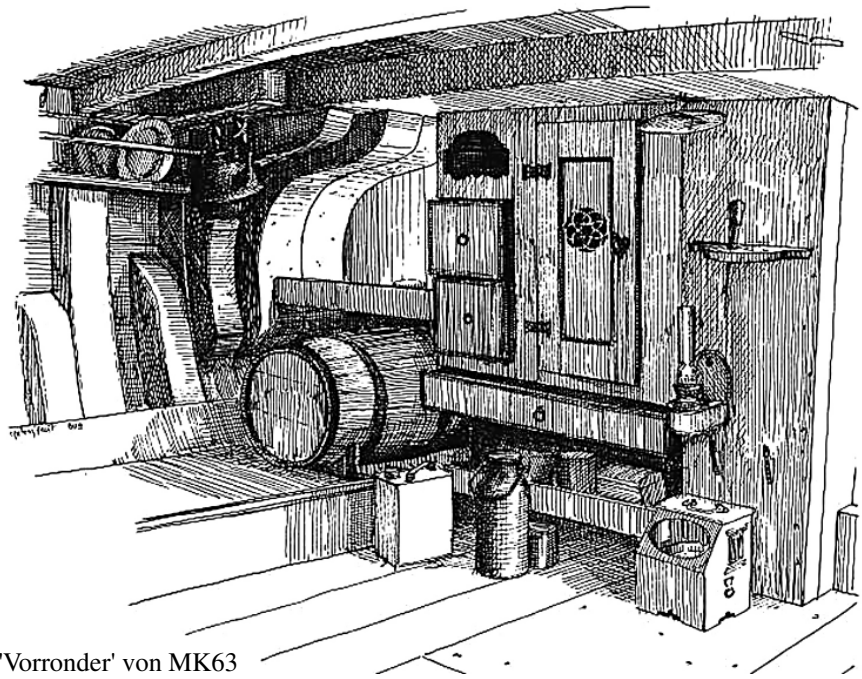
Schon bald kam Peter zu einem zweiten Botter. Den hatte er bei einer Radtour 1961 an der Vechte halb unter Wasser liegend entdeckt. Dieser Botter war 1912 für den Fischer Jan Uithuisje aus Marken bei Haas in Monnickendam gebaut worden, eine Werft, die noch heute besteht. Dieser Botter mit der Kennzeichnung MK 63 war bis 1956 in der Fischerei gewesen und anschließend als Freizeitboot genutzt worden. Im Sommer 1962 gelang es, dieses Boot wieder flott zu machen und nach Spakenburg zu überführen. Während daran gearbeitet wurde, konnte mit dem älteren Botter noch gesegelt werden. Peter hatte den Plan, MK 63 zu restaurieren und beide Boote zu verchartern. Der ältere Botter mit der Kennung BU 29 wurde dann aber doch aufgegeben, weil seine Erhaltung zu aufwendig war.

Beim MK 63 war der Mast nicht mehr zu gebrauchen, alle Rund-



Brennen einer Planke, Spakenburg ca. 1960 Foto: Mark Dorleijn

hölzer fehlten, ebenso Schwerter und Ruder. Diese Ausrüstungsteile konnten seinerzeit günstig von anderen Fahrzeugen, die aufgegeben worden waren, erworben werden. Die meisten Spanten, die rott waren, wurden durch neu angefertigte ersetzt. Es war die schwierigste Arbeit, diese rund geformten Innhölzer in Handarbeit mit dem Drechsel entsprechend zu heraus zu formen. Auch verschiedene Plankengänge achtern sowie der Bünntrog wurden nach und nach erneuert.
Schon damals hatte Peter die Idee, zu versuchen, etwas von der alten Kultur der Zuiderzeefischerei zu erhalten. Er sah die Zukunft der alten Fahrzeuge darin, diese für den Tourismus zu gebrauchen und auf diese Weise ihren Erhalt sicher zu stellen. Seinen Botter wollte er so erhalten, wie dieser in der Fischerei gefahren war. Daher wurde die Inneneinrichtung des Vorrunder nach Fotos von anderen Marker Bottern wieder hergestellt. Im Gegensatz zu den als Jacht "verbauten" Fahrzeugen gab es keine Kajüte, wie bisher oft üblich, sondern das Deck hinter dem Mast blieb offen.
Während der nächsten zwei Jahre arbeitete Peter Dorleijn 1962 von Mai bis Oktober auf der Werft von Nieuwboer in Spakenburg als Knecht. Die Nieuwboers hielten sich seinerzeit noch mit Reparaturen an hölzernen Arbeitsbooten wirtschaftlich über Wasser. Dazu gehörten insbesondere die letzten noch in der Fischerei befindlichen Botter. Auf dieser Werft ging die Arbeit noch wie vor 50 Jahren, sagte Peter Dorleijn später einmal. Nach Feierabend hatte er dort Gelegenheit, an seinem Botter zu arbeiten, das Werkzeug und Materialen der Werft zu benutzen. Diese Unterstützung fehlte, nachdem Peters mit seiner Familie 1965 nach Hoorn umgezogen war.
In den folgenden Jahren wurden andere Botter nach dem Vorbild von MK 63 wieder in Fahrt gebracht. So war die Gründung der Coöperatieve Vereniging Botterbehoud im Jahre 1968 (als eingetragene Genossenschaft, seit 1970 Vereniging Botterbehoud) das Ergebnis der gemeinsamen Auffassung, dass diese Fahrzeuge wegen ihrer kulturhistorischen Bedeutung erhalten werden müssten. An der Gründung selbst war Peter Dorleijn nicht beteiligt, es waren Freunde von ihm. Die Vereinigung gab das Mitteilungsblatt Tagrijn heraus (ab 1971 in Offset gedruckt), für das Peter Dorleijn mit Ausnahme des Jahres 1973 als Redakteur verantwortlich war, bis er diese Aufgabe 2011 an den Vereinsvorstand zurückgab.


'Vorronder' von MK63

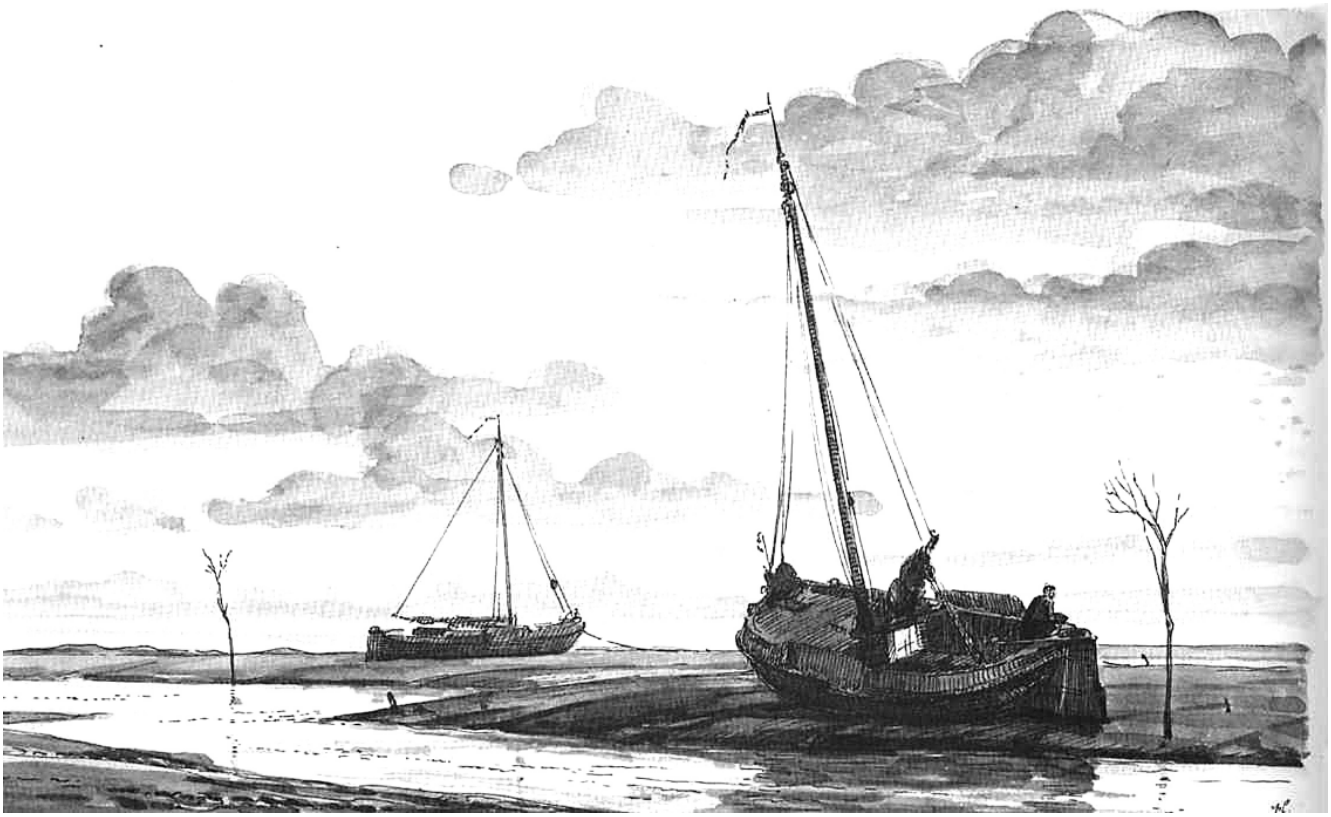
Fischerei

Noch Anfang der 1960er Jahre waren in Spakenburg, am Südufer des IJsselmeeres, 40 bis 50 Botter aktiv, die aber nach und nach aus der Fischerei verschwanden. Die letzten beiden Botter fischten im Jahre 1965 von Spakenburg aus. Schon damals war bei Peter Dorleijn das Interesse an der Fischerei da, konkret aber konkret noch in weiter Ferne.
Durch die Arbeit auf der Werft in Spakenburg hatte Peter bald auch

Niederholen der Fok, Lavierte Federzeichnung

Kontakt mit den örtlichen Fischern. Jan Koelewijn, von dem er sich ein altes Segel geliehen hatte, fragte ihn sogar, ob er nicht bei ihm anheuern wollte, weil sein Knecht krank war. Da die Kuilsaison von Mai bis September ging, konnte Peter dieses Angebot aufgrund der Schwangerschaft seiner zukünftigen Frau nicht annehmen, obschon er gern gewollt hätte. Aber einmal mit einem Spakenburger Fischer zum Fischen gewesen, wuchs sein Wunsch, das was er erlebt und gesehen hatte, fest zu halten. So entstanden die ersten Zeichnungen, obschon er meist aus reiner Freude an der Sache zeichnete. In den nächsten Jahren schuf Peter von der Botterfischerei Aquarelle in größerem Format, die heute in Spakenburg im Rathaus zu sehen sind. Mehrere großformatige kolorierte Federzeichnungen von Plattodenschiffen befinden sich im Fries Scheepvaartmuseum Sneek.

Schon in dieser Zeit war Peter Dorleijn kein Unbekannter mehr. Der Engländer John Lewis widmete in seinem 1975 erschienenen Buch VINTAGE BOATS der Restaurierung von MK 63 ein ausführliches Kapitel. Demnach war Peters Botter wohl das erste Fischereifahrzeug, das in dieser Art originalgetreu in Europa wiederhergestellt worden war.
Peters erster eigener Beitrag erschien 1965 in der Zeitschrift SCHUTTEVEAR über die Auflassung der Spakenburger Fischereivereinigung im selben Jahr. In der bekannten Zeitschrift WATERKAMPIOEN propagierte 1967 Peter seine Idee, Fischerboote in Fahrt zu halten, zu restaurieren und zu verchartern, der Titel: Zeilende Visbotters verleden tijd? Als Sonderdruck des PEPERHUIS veröffentlichte das Zuiderzeemuseum dann1971 ein kleines Heft mit dem Titel Het Botslepen - Een uit Spakenburger mond opgetekende vistechniek voorheen op de Zuiderzee uitgeoefend. Neben der Beschreibung der Fischereitechnik sind darin 22 Felderzeichnungen von Details der Fischereigeräte und von Bottern beim Fischen enthalten. Schon in dieser ersten Veröffentlichung wies Dorleijn eingangs darauf hin, dass das, was ihm die Fischer berichtet haben, bald nicht mehr zu erfahren sei. In der Folge erschienen weitere Beiträge von ihm, so in SPIEGEL DER ZEILVAART, zusammen mit seinem Sohn Mark und Joost van der Post.
Diese Veröffentlichungen, seine Beiträge im TAGRIJN und in anderen Zeitschriften blieben nicht unbemerkt. Der Verlag De Boer Maritiem plante ein Buch über die Zuiderzeefischerei. Peter war schon interessiert, eine solche Gesamtdarstellung zu erarbeiten, da bisher im TAGRIJN nur Teilaspekte behandelt oder lokal bezogene Berichte veröffentlicht worden waren. So erschien dann 1977 bei de Boer das Buch mit dem Titel GEEN MOED VIST OOK - Fragmenten uit de Ziderzeevieserij, ebenfalls illustriert mit Federzeichnungen und farbigen Aquarellen. Das Buch EN WEND HET ROER GEZWIND von Joost van der Post hat Peter illustriert und ebenso HET BRUINE SCHUITENBOEK von Theo Leeuwenburgh, und bis heute hat er immer wieder Illustrationen für Bücher anderer Autoren angefertigt.
Um das, was er an Informationen bisher Fischern zusammengetragen hatte, systematisch zu vervollständigen, hoffte Peter Dorleijn, für eine gewisse Zeit eine Freistellung von seiner Arbeit als Lehrer



Zwei Botter, trockengefallen im Watt Lavierte Federzeichnung

Beim Fischen Foto: Hermann Winkler

zu bekommen. Dies in Zusammenarbeit mit dem Zuiderzeemuseum zu realisieren, ließ sich nicht durchführen. Aber er hatte seit 1978 Kontakt zu der Stichting vor het Bevolkingsonderzoek in de drooggelegde Zuiderzeepolders. Schließlich war es durch eine Unterstützung des Prins Bernard Fonds möglich, dieses Projekt ab 1980 für zunächst 18 Monate zu finanzieren, und die Finanzierung wurde danach noch einmal verlängert.
Die Interviews und Untersuchungen über die Geschichte der Zuiderzeefischerei vor und nach dem Abschluss wurden ab 1982 in der 5-bändigen Buchreihe VAN GAAND EN STAAND WANT veröffentlicht, sowie in dem weiteren Buch BOUWGESCHIEDENIS VAN DE BOTTER. Diese Buchreihe ist als Peters Lebenswerk zu bezeichnen. Von den zahlreichen Zeichnungen, die er für diese Bücher angefertigt hatte, wurde zwischenzeitlich der Band ZUIDERZEEVISSERIJ IN BEELD zusammengestellt, um die weitere Finanzierung der Buchreihe zu unterstützen. Außerdem waren diese Zeichnungen an verschiedenen Orten in Ausstellungen zu sehen, so auch 1988 im Deutschen Schifffahrtsmuseum und 1991 im Sielhafenmuseum Carolinensiel.

Beim Segelnähen, Zagerij in Hoorn, Frühjahr 2006 Foto: Hermann Osterman

Authentizität

Peter Dorleijn, der sich für die Bewahrung der alten Fischereikultur der Zuiderzee engagiert wie kaum ein anderer, hatte stets Kontakt zu ehemaligen Fischern. Das Fischen unter Segeln ist bei „Botterbehoud“ im Statut verankert und es finden regelmäßig in den Sommermonaten Fischereiwettbewerbe statt, insbesondere der Kuilstrijd von Volendam aus, veranstaltet seit 1996. Dafür hat das Landwirtschaftsministerium Ausnahmegenehmigungen erteilt, da diese Art der Fischerei seit langem verboten ist.
Wann Peter zum ersten Mal mit MK 63 gefischt hat, weiß er selbst nicht mehr genau. Jedenfalls gibt es in dem Buch BOTTERS von J. Peerenboom ein Foto, auf dem das Boot im Jahr 1974 mit einem neuen Kuilnetz am Mast zu sehen ist. Seit 2001 gibt es die „Verenigung De Zeilvisserij“, in der Mitglieder von Botterbehoud zusammengeschlossen sind, die die Segelfischerei betreiben.
Es ist schon bezeichnend, dass zum 35-jährigen Bestehen des TAGRIJN 2006 von Peter Dorleijn für Botterbehoud eine Broschüre mit dem Titel HARINGGELUK - Een Enkhuizer visser over de haringsvangst op de Zuiderzee herausgegeben wurde. Das von dem Fischer Jouke Folkers (1909-1987), einem seiner wichtigsten Gewährsleute, hinterlassene Manuskript hat er posthum bearbeitet, mit einem Vorwort und seinen Zeichnungen versehen. Dorleijn hatte Jouke Folkers in den 1960er Jahren in einer Netzhandlung kennensgelernt und bemerkte dazu im Vorwort: “Das war der Anfang einer äußerst lehrreichen und inspirierenden Periode in meinem Leben.“

Ob es um das Auswechseln einer Planke geht, das Kalfatern der Plankennähte im Frühjahr, das Knüpfen und Reparieren eines Netzes, das Nähen der Segel, Labsalben der Spieren, Überholen der Blöcke und Lohen der Taue oder Segel - bis heute gibt es keine Arbeit, die Peter nicht fachmännisch und auf traditionelle Weise selbst erledigt. Er hat dazu stets die Auffassung vertreten, dass Kenntnisse, Fertigkeiten und Methoden gepflegt werden müssen, wenn es um die Bewahrung des maritimen Kulturerbes geht.

Für seine historische Arbeit erhielt Peter Dorleijn zahlreiche Auszeichnungen: Bereits 1973 den W. H. de Vos-Preis der „Stichtung Ronde en Platbodemjachten“,

Zentrum Varend Erfgoed, Federzeichnung

1987 den Zuiderzeepreis der „Vereniging Vrienden van het Zuiderzeemuseum“, 1990 den Warnsinckpreis der „Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis“ und 1999 den Kunst- und Kulturpreis der Gemeinde Hoorn.

Ik vaar op alle winden ...

Diese erste Zeile des Reimes an der Tür zum “vooronder“ (das Logis unter dem Vordeck) von MK 63 wird von Peter Dorleijn auch so gelebt. Böen von Windstärke 9 sind zwar ungewöhnlich, aber “... in der besonderen Situation habe ich das Boot in entsprechendem Zustand und meine Einstellung dazu war stets die, dass ich immer noch Herr der Lage bin. ...Solche Situationen gab es früher auch, und warum heute nicht?“.

In den Sommermonaten fährt Peter stets Törns mit Freunden über mehrere Wochen, durch die Watten nach Nordfriesland, zur englischen Ostküste, nach Dänemark, in die Ostsee bis nach Rügen und in den Darsser Bodden.

Mit den Zeesenern ist er schon seit Jahren freundschaftlich verbunden, im Museumshafen Probstei war er in den letzten Jahren gern gesehener Gast.

Obwohl Peter Dorleijn schon lange mit den klassischen „Botterwetstrijden“ auf dem IJsselmeer nichts mehr im Sinn hat, fürchtet er keine Konkurrenz auf dem Wasser. Die Bonte-Koe-Regatta vor Hoorn zum Saisonausklang Ende Oktober hat er in der Klasse der Fischerboote bisher immer gewonnen. Dabei interessiert ihn weniger, was um sein Boot herum passiert, solange es nicht eng wird. Denn er hat da jemanden an Bord, einen Profi, der mal so etwas wie sein Lehrling war, und der nur für die Taktik zuständig ist. Peter hingegen weiß ganz genau, welche Segelstellung erforderlich ist, wie viel Tuch er setzen muss, und bisweilen staunt selbst seine Stammbesatzung nicht schlecht, was alles im entscheidenden Moment aus der Kabelgatt hervorgeholt wird.

Weil hier vom Segeln die Rede ist, darf noch angemerkt werden, dass im Watt erst dann über Stag gegangen wird, wenn das Schwert auf Grund kommt. Und wenn Peter sagt, dass es Zeit zum Reffen ist, dann ist es wirklich Zeit. Der Motor wird selbst bei starkem Gegenwind nicht gestartet, sondern es wird immer schön gegenan gekreuzt. Und Hermann Winkler berichtete, dass Peter 2004 im Hafen von Wustrow bei starkem Wind und unter vollem Zeug anlegte, dabei erst im letzten Augenblick zur Sicherheit den Motor anwarf, und dafür “großen Beifall von den Zeesbootseglern an der Pier“ erhielt.

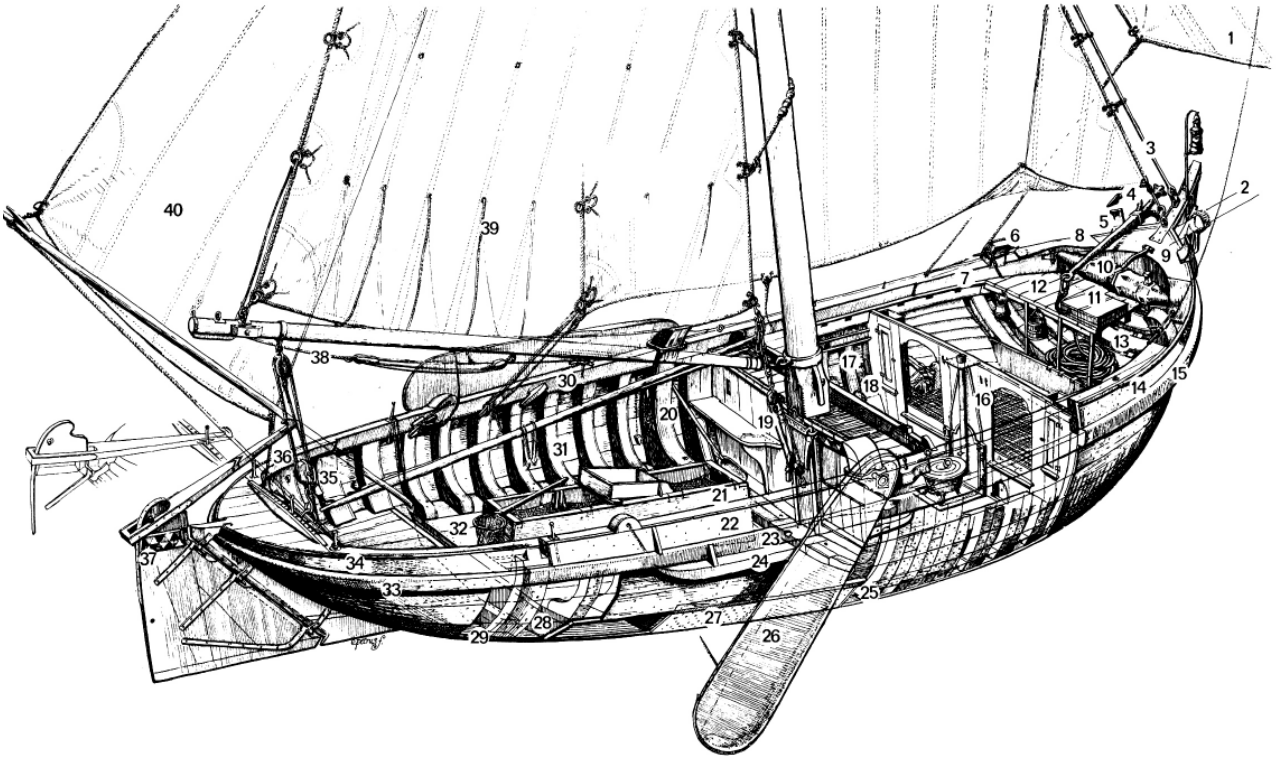
In Hoorn einen Platz für Botter und andere historische Fahrzeuge zu haben, an welchem auch Besuchern die Fahrzeuge, sowie das traditionelle maritime Handwerk gezeigt und auch Ausstellungen organisiert werden können, war Peters lang gehegter Traum. Seit 1989 hatten Peter und andere Mitglieder von Botterbehoud auf dem Oostereiland die Zaagerei nutzen können, um ihre Ausrüstung unter zu bringen und in Stand zu halten. Es lag daher nahe, dass im Zuge der Umgestaltung des Gesamtkomplexes eine Art Museumswerft mit Besucherzentrum zu verwirklichen. Peter hatte dazu verschiedene Entwürfe zu Papier gebracht, doch die Gespräche, Diskussionen mit Politikern und die Planung der Behörden dauerten bis 2011. Die Beteiligten Organisationen und Schiffseigner gründeten dazu die „Stichting Centrum Varend Erfgoed Hoorn und im Frühjahr diesen Jahres konnte mit den vorbereitenden Arbeiten für das Zentrum begonnen werden. Die Eröffnung ist nun für das Frühjahr 2013 geplant. Grund zum Feiern gibt es aber schon in diesem Jahr:

Der Bau von MK 63 zum jährt sich zum 100. Mal und der Botter gehört 50 Jahre Peter Dorleijn, der in diesem Jahr seinen 75. Geburtstag gefeiert hat. Wir gratulieren!

Hermann Ostermann

Alle Zeichnungen und Grafiken zu diesem Artikel von Peter Dorleijn

Strukturriss Botter MK63



Zuiderzeebotter MK63, gebouwd in 1912 bij de Haas, Monnickendam. 1. kluiver; 2. kluiverboom, van achter rustend in een strop op de waterbalk, in het midden in een beugel door de voorsteven. Wanneer de kluiverboom niet in gebruik is ligt hij in de zijde van de botter; 3. massief ijzeren stag; 4. grote dreg; 5. beretand; 6. kleine bolder; 7. schildboord; 8. schelp; 9. krophout; 10 braadspit of braadspil (ankerspil); 11. kabelluik; 12. plecht hier gedeeltelijk weggenomen om in het vooronder te kunnen kijken; 13. band (brede spant) in de kop; 14. voorboegsel; 15. voorstuit; 16. kooibeschot; 17. oplanger (voor het verband v. d. luidgangen in de zij); 18. zitter (zeer kromme spant voor verband van zij en vlak); 19. halstalie; 20. grote of zwaardbolder; 21. bun of trog met sorteerbak voor de aal, strijkbeugel (schepnet) en klaarzakken voor opslag van de gevangen vis; 22. insteker (boeisel); 23. berghout; 24. strijkklamp voor het zwaard; 25. legger (voor verband vlakdelen); 26. zwaard (de zwaardloper gaat door de dop en wordt belegd op de kruisklamp); 27. bunkaren van hout, ijzer of koper, voorzien van gaatjes voor de watercirculatie; 28. hoofdschotten, 4 in totaal; hierop ligt de deken (32); 29. vlak; 30. boord, ingelaten op de koppen van de inhouten; 31. dekenpoten (zeven aan iedere kant); 32. deken; 33. achterstuit; 34. achterboeisel; 35. band in het achterschip; 36. kromboord met korvijnagel; 37. prinswerk, versieringsmotief van rood, wit en blauwe driehoekjes; 38. smeerreep en talie voor reven v. h. grootzeil; 39. doorlopende reeflijn; 40. bezaan, wordt gehesen aan de dirk (kraanlijn) en uitgeboomd met de bezaansstutter; andere benamingen van de bezaan: aap, bras, broodwinner.

TRADITIONSSCHIFFFAHRT- WOHIN GEHST DU?

Oder sollten wir besser fragen, wohin will man dich verbannen! Die BG-Verkehr will mit den Entscheidungen, Schiffen das so genannte Sicherheitszeugnis für Traditionsschiffe abzuerkennen, offensichtlich die deutsche Traditionsschifffahrt unter Berufung auf ein Gerichtsurteil ad acta legen. Wieso und warum? Keiner versteht diesen Bürokratenakt. Historizität und Betreiberkonzept werden nun nach 12 Jahren der Anerkennung angezweifelt.

Anfang des Jahrtausends beurteilte die so genannte Registerkommission (Fachleute aus See-BG und der GSHW), als fachkompetentes Gremium, ob ein Traditionsschiff als erhaltenswertes Kulturgut einzustufen ist. Und sie belegte damit das öffentliche, insbesondere kulturelle Interesse an der Erhaltung und Präsentation des Schiffes in Fahrt. Die Registerkommission hatte es sich nicht leicht gemacht mit der Beurteilung und mit Sachverstand die geschichtliche Entwicklung der Traditionsschifffahrt stets mit bedacht. Die Unterstellung einer laxen Auslegung der Beurteilungskriterien seitens der Registerkommission ist schlichtweg Unsinn und zeugt nur von Unkenntnis der Geschichte. Die Bewertungskriterien, die vom Gericht herangezogen wurden, und nun von der BGV als Richtwert angewandt werden, sind für Traditionsschiffe nicht oder nur sehr bedingt anwendbar!

So schrieben die Richter, ohne wirkliche Sachkenntnis, die folgende Begründung in ihr Urteil: Die Erhaltung historischer Wasserfahrzeuge dient der Wahrung des maritimen kulturellen Erbes und dessen Präsentation in Fahrt. Dieses maritime Kulturgut wird in aller Regel nur durch die Erhaltung vorhandener Schiffe in ihrer ursprünglichen Gestalt oder deren Einzelnachbau gewahrt.

Das ist grundsätzlich ein Widerspruch in sich. Denn wenn die Schiffe in ihrer ursprünglichen Gestalt vorhanden sind, dürften sie heute nicht mehr mit Gästen fahren, weil sie die vorgeschriebenen Sicherheitsvorschriften nicht erfüllen könnten! Und wir sprechen hier von Traditionsschiffen – nicht von historischen Museumsschiffen.

Was sind eigentlich Traditionsschiffe? Um das korrekt zu beurteilen, muss man deren geschichtliche Entwicklung betrachten.
Als vor ca. 40 Jahren Privatleute, Vereine und Organisationen in Deutschland anfingen sich dessen zu besinnen, dass wir auch eine große Seefahrtshistorie mit kleinen Schiffen haben, war es bereits zu spät. Es gab die kleinen Arbeitsschiffe nicht mehr! Diese vielen kleinen Kutter und Jagten, ohne die eine Versorgung der Bevölkerung bis Mitte des letzten Jahrhunderts nicht möglich gewesen wäre! Die Schiffe, die es hätte geben können, wurden bei uns zersägt oder verschrottet. So ist die deutsche Besanewer-Nordseeflotte, soweit sie nicht untergegangen ist, der Kettensäge zum Opfer gefallen! Bis auf MARIA - die kann man aufgesägt im Deutschen Museum in München betrachten - aber bloß nicht anfassen!
Die gnadenlose Überfischung der Nord- und Ostsee durch die großen Fabrikschiffe hatte dazu geführt, dass in den Anrainerländern und speziell in Dänemark sehr viele der kleinen Seeschiffe (15-25m Rumpflänge) auflagen. Meist waren sie als reine Segelschiffe gebaut und später umgerüstet worden! Und wenn nicht, so war doch die Rumpfform kaum verändert als Segelschiffsrumpf ausgelegt.

Man schaute also nach erhaltenswürdigen Schiffsrümpfen die man zum Segler zurückbauen konnte. Das Ziel waren Segelschiffe, auf und mit denen praktische Seemannschaft und Seefahrtskultur (z. T. mit sozialerzieherischem Hintergrund) vermittelt und gelebt werden konnte. Wichtig war, dass das Schiff einen schlüssigen Aufbau aufwies, der den Erfordernissen und Notwendigkeiten der neuen Verwendung, der Seemannschaft und der Schiffssicherheit Rechnung trug. Das klassische Gaffelrigg musste gut händelbar sein und der Aufbau von Deckshäusern war meist den notwendigen Erfordernissen angepasst! Ich möchte gern ein Schiff als Beispiel anführen, um die Problematik zu verdeutlichen: Ein Schoner mit absolut korrektem Schonerrigg (30m Lüa) hat in 36 Jahren Fahrenszeit knapp 56000 Menschen zwischen 5 und 95 Jahren Seemannschaft und Seefahrtskultur in allen Fassetten erleben las-

sen. Der Schoner ist beim Umbau so ausgelegt worden, dass auch Behinderte Seefahrt und Seemannschaft erleben können! Das gilt für Rigg, Deckshaus und Niedergang. Nun wird die Historizität angezweifelt, weil Deckshaus, Niedergang und Schonerrigg nicht historisch korrekt sind! Das Schiff hatte früher nämlich kein Schonerrigg, aber einen Seglerrumpf, der schonergetakelt am besten händelbar war!
Mit gleichen Argumenten sind wohl auch noch weitere Traditionsschiffe auf die Ablehnungsliste derBGV gelangt.
Traditionsschiffe stellen nicht unbedingt den Anspruch historisch korrekte Museumsschiffe zu sein. Diese dürften mit historisch korrekten Materialien aus Sicherheitsgründen heute auch nicht mehr betrieben werden! Sie haben aber immer eine historische Substanz und wurden immer den Sicherheitstechnischen Erfordernissen angepasst. Und nur darüber hat die BGV zu entscheiden! Die kulturgeschichtliche Bedeutung festzustellen, obliegt auch nicht dem Verkehrsministerium, denn Kultur ist immer noch eine Ländersache.
Als man mit der Traditionsschifffahrt begann, lag der Erhalt von Schiffen, Seefahrtskultur und Seemannschaft und die damit verbundenen Kosten in privater Hand! Daran hat sich bis heute nichts geändert! Und wenn wir von Kosten reden, dann sprechen wir hier nicht über einen Eimer Farbe, sondern von monetären Größenordnungen zwischen 30 bis 80 tausend Euro pro Jahr! Ein Traditionsschiff das von Privateignern und vielen Helfern mit riesigem Aufwand an Zeit und privaten Geldmitteln in seinem Zustand erhalten wird, ist darauf angewiesen, das der Besitzer auch mit der Verlässlichkeit des Bestandschutzes rechnen kann! Ein Schiff, auf dem seit vielen Jahren an viele tausend Menschen jeden Alters Seefahrtskultur und Seemannschaft weitergegeben wurde, soll nun nach dem Willen der BGV kein Kulturgut mehr sein, weil es an Historizität mangelt! ? Das Handeln der BGV muss hier als reiner Bürokratenakt verstanden werden. Und der Begriff der Historizität ist hier auch schnell überstrapaziert.

Ein weiterer kulturhistorischer Aspekt ist die Erhaltung von alten Handwerken mit allen Kenntnissen und dem Wissen das zum Erhalt von z.B. alten Holzschiffen notwendig ist.

Es kann bei der ganzen derzeit geführten Diskussion nur um die Beurteilung gehen, ob das Schiff als Vermittlungswerkzeug für Seefahrtskultur und Seemannschaft geeignet ist. Ein gaffelgeriggtes Schiff kann immer nur nach den Regeln der Traditionellen Seemannschaft betrieben werden, und Tradition ist immer nur so gut, wie sie auch aktiv gelebt werden kann! Seemannschaft und Seefahrtskultur kann man nur aktiv vermitteln und es ist dabei unwichtig ob dies Schiff exakt einem historischen Vorbild entspricht.

Auf und mit diesen – jetzt zum Teil auf der schwarzen Liste stehenden – Traditionsschiffen wurden Seemannschaft und Seefahrtskultur gelebt und an eine Vielzahl von Menschen weitergegeben. Die meisten der reklamierten Traditionsschiffe sind für sich schon wieder ein Stück Seefahrtskultur geworden. Sie fahren nämlich schon wieder ein komplettes Schiffsleben lang auf Nord- und Ostsee.
Die Verantwortlichen, die diesen Entstehungsprozess und die geleistete Kulturarbeit nicht in die Kernüberlegung über Traditionsschiffe und Traditionsschifffahrt mit einbeziehen und Schiffe wegen mangelnder Historizität aus dem Verkehr ziehen wollen, vernichten erhaltenswertes, nicht wiederbringbares Kulturgut!

Denn nicht die Anbetung der Asche sondern nur das Weitertragen des Feuers (Ausspruch von Thomas Morus 1508) kann uns auch morgen noch die Möglichkeit geben wunderbare, unter deutscher Flagge fahrende, Traditionsschiffe zu erleben!

Voraussetzung ist hier, dass Gesetzgeber und die Bürokratie dies berücksichtigen und eine entsprechende Basis schaffen und die Schiffe nach gleichen Vorraussetzungen und Kriterien beurteilt werden!
Sonst wird es bald keine deutsche Traditionsschifffahrt mehr geben!

Joachim Staugaard

Wäre doch schade, wenn die Zukunft der deutschen Traditionsschifffahrt so aussehen sollte!?

Kongelig Classic Regatta von 1855

auf der Danske Jagt MEJSEN AF RIEBE - Allein unter Dänen

Bevor die Kongelig Classic Regatta an diesem Freitag den 31. Oktober 2012 nun wirklich startet gibt es erst mal eine Stärkung. Ein gemeinsames Frühstück auf dem Alex-Gesine-Steg. Lecker: Kaffee, Brötchen, Graubrot, Schwarzbrot, Butter, Marmelade, Käse, Mettwurst; alles was das Herz begehrt. Dann folgt noch die Skipperbesprechung und jetzt kann es ja losgehen. Um 10:00 h heißt es Ablegen und um 11:00 Uhr ist Start in der Wasserslebener Bucht und die Klassischen Yachten starten um 11:10 Uhr. Wir schleppen das Wikingerschiff **RAGNA** an ihre Startposition.

Endlich segeln mal wieder die Klassischen Yachten und die Traditionssegelschiffe zusammen. Das Aufleben der KC 1855 wird ein toller/voller Erfolg werden. Es sind wirklich viele Schiffe da, so um die 60 bis70. Wer hätte das gedacht! Die Spannung steigt. Die alten Damen warten auf den Startschuss. Dann endlich erfolgt er. Die Segel hat die Crew der **MEJSEN** erst kurz vorher gesetzt, und es hat alles hervorragend geklappt. Der Wind ist ganz ordentlich und wir kommen gut voran. Anfangs hatte ich einige Probleme beim Verstehen der Segelanweisung, denn die Bordsprache ist dänisch. Aber mit der Zeit liest man sich ein. Doch wer nicht ganz "unbefleckt" ist, weiß was zu tun ist, da stellt die Sprache kein Hindernis dar.

Es ist ein erhabenes Bild mit all' den unterschiedlichen Segeln. Die RAGNA kommt auch gut weg, bis Egernsund und Schwiegermutter rudert man, dann kann auch das Segel gesetzt werden. Das Wetter ist ganz klasse und querab von Langballigau mache ich Frokost. Bjarne Kiholm schlägt vor an Deck zu essen und alles nativ hinzustellen. Aber ich will die Brote zurecht machen - mit Verzierungen etc. Ich bin voll in meinem Element, mit dem Resultat sind alle sehr zufrieden und es schmeckt ja auch hervorragend. Sønderborg ist nun nicht mehr weit, aber irgendwie scheint sich der Wind ein bisschen aus dem Staub zu machen. Er fängt an zu schwächeln. Wir haben etwa 14:00 Uhr. Dann nehmen wir Kurs auf Sønderborg. Ob wir einen guten Platz machen werden, steht in den Sternen, denn vor uns ist ganz viel Konkurrenz. Ach, was soll's, ehrgeizig sind wir, und was nicht ist das ist nicht.

Mit der CAROL aus Flensburg geben wir uns ein Kopf an Kopf-Rennen. Bei den Wenden sind manchmal wir vorne, dann wieder die **CAROL**. Plötzlich ist der Wind weg und das Zielschiff so nah. Wir müssen eine zusätzliche Wende fahren und entfernen uns vom Zielschiff. Dadurch kommt der kleine Bornholmer-Lachskutter mit Skipper Rainer Prüß vor uns weg. So ein Mist.! Ach, die Sonne scheint und momentan ist das Segelerleben zu schön, um sich zu ärgern. Für den Anfang mit dieser zusammen gewürfelten Crew hat doch alles ausgezeichnet geklappt. Wir sind zufrieden und hatten einen schönen Segeltag. Wir gehen längsseits der **CAROL**, an der Pier liegt die **BODIL** und als vierte im Bunde legt noch der Colin Archer **WIDDER** an. Für das Abendessen bin ich zuständig; vielleicht kann ich mich in die Herzen der Dänen kochen? Es gibt heute Nudeln mit Tomatensoße und Gurkensalat nach einem Rezept meiner schwedischen Urgroßmutter aus Karlskrona.

Danach mache ich noch einen Spaziergang entlang der Pier. Und treffe prompt auf Oliver Berking. "Hallo Oliver", "Hallo Linde,

CAROL links und **MEJSEN** rechts, auf dem Kurs

Vor dem Halsen um die Schwiegermutter - rechts die Gudrun III

Die **RAGNA** beim Einlaufen in den vollen Hafen von Sønderborg

schön Dich zu sehen! Wo segelst du denn mit?" "Alleine unter Dänen, auf der MEJSEN. "Finde ich gut!" "Es ist doch ein beeindruckendes Bild, wie die beiden Klassen so zusammen liegen." "Ja, dass finde ich auch" - schön, dass Oliver Berking genau so empfindet wie ich. "Danke noch für die zwei tollen Hörner, die Deine Manufaktur für den Wanderpreis erstellt hat, und von den kleinen Preisen wollen wir gar nicht reden. "Meinst du wirklich?" "Ja...."

Samstag / Lørdag den 1. September 2012

Es ist ein beeindruckendes Bild wie alle Schiffe unterschiedlicher Couleur um 09:30 Uhr durch die Brücke von Sønderborg fahren. Der Wettergott meint es gut mit uns an diesem 1. September 2012. Wie auch gestern haben wir wieder das Wikingerschiff RAGNA im Schlepp. Eine tolle Leistung ohne Motorhilfe bis hierher gekommen zu sein. Der Wind weht kräftig aus Nordwest und es ist kalt. Hinter der Brücke müssen wir noch ein Crewmitglied an Bord nehmen. Aufgrund der Windverhältnisse ein etwas schwieriges Unterfangen und die Angler haben mal wieder Angst um ihre Ruten. Nein, keine Angst, wir waren sehr nett.

Um 10:00 Uhr können wir wieder auf Kurs gehen. Wir müssen den halben Alsensund raufmotoren. Die anderen Schiffe sind weit voraus, ich hoffe nicht, dass wir dadurch eine schlechte Startposition bekommen, aber natürlich war diese Sorge mal wieder umsonst. Die kleinen klassischen Yachten haben Segel gesetzt und kreuzen den Sund rauf. Die Sonne tut sich schwer mit dem Durchkommen, aber es sind schon einige blaue Himmelslöcher zu sehen. Jetzt laufen wir gleichauf mit einem Folkeboot. Es möchte gerne vorbei, doch schafft es nicht. Bjarne nimmt ein bisschen die Fahrt raus. Sehr kollegial, was auch auf dem Folkeboot mit Daumen nach oben gewertet wird.
Dann kommt doch noch die Sonne zaghaft durch die Wolkendek-

Der Regattapulk beim Auslaufen in Sønderborg - Brückenöffnungszeit 31 Minuten.

Die Traditionsschiffe im Alsensund unmittelbar vor dem Start.

Der Start der Klassischen Yachten im Alsensund mit dem Ziel Appenrade

ke und versucht mit ihren Strahlen etwas Wärme zu schicken. Wir haben die anderen Schiffe eingeholt und somit wieder den Anschluss gefunden. Dann können wir endlich Segel setzen. Der Start erfolgt zur Einmündung zum Alsen-Fjord. Der Wind ist frisch, es wird gekreuzt, was das Zeug hält. Man gibt alles und es bringt Spaß. Die Kommandos klappen immer besser und wir sind bald ein tolles eingespieltes Team. Thygge, der Steuermann ist mit uns sehr zufrieden. Ein positives Feedback ist das A und O, um auf Höchstleistung zu kommen. Es ist kalt und ungemütlich, denn die Sonne hat sich hinter dicken Wolkenbänken verschanzt und will sich gar nicht wieder blicken lassen. Wir geben uns ein Rennen mit **RAGNA** in der Apenrader Bucht. Supertoll! Ein beeindruckendes Bild, denn manchmal segeln wir nur haarscharf aneinander vorbei, Nervenkitzel pur! Nach ca. 30 Wenden - alles hat hervorragend geklappt - passierten wir die Ziellinie. In den Hafen von Åbenraa sind wir unter Segeln eingelaufen und haben dann noch eine Ehrenrunde gedreht, damit die Sehleute auch etwas zu gucken hatten. Bjarne Kiholm: " Die anderen Skipper machen einen Fehler, wenn sie immer Meilen vorher die Segel runternehmen. Den Sehleuten muss etwas geboten werden". Dieses ist eigentlich unsere Verpflichtung bei diesen Events, denn schließlich wollen wir, dass Besucher kommen. Eigentlich wollten wir an der Pier festmachen, doch beim ersten Mal klappte es nicht und Thygge musste einen zweiten Anlauf nehmen; da kam uns aber die **BV2** zuvor. Somit haben wir hinter dem Lachskutter **ALMA** aus Wismar festgemacht.
Um 19:00 Uhr gab es leckere Suppe für die Crews und um 20:00 Uhr war die Preisverteilung.
Des Königs Trinkhörner, die Preise jeweils für das schnellste Arbeitsschiff und die schnellste Yacht gingen an die Lotsenkutterreplik **ANA** aus Langballigau und die schnellste Yacht, die **GUDRUN III** von 1918 aus Glückstadt. Die silbernen Schnapsbecher für die ältesten Teilnehmer gjngen an: **BV2 VEGESACK** von 1895, **EJNØ** von 1898 und **WINIFRED** von 1901.

Heringslogger **BV2** von 1895 und die Yacht **ANDROMEDA** 1923 von Max Oertz

Sonntag/Søndag den 2. September 2012

Nach einem ausgiebigen Frühstück an Bord mit Brötchen und Wienerbrød sind wir dann rechtzeitig gestartet. Wir hatten die **RAGNA** im Schlepp und wurden durch die Åbenraa-Gilde mit Kanonenschüssen verabschiedet. Es war kalt, aber toller Wind. Ralf, Kira, Ove und Sebastian waren zusätzlich an Bord der **MEJSEN**, während Knut mit Sohn Leeve und noch einem Crewmitglied im Wikingerboot ausharrten.. eine sehr schaukelige Angelegenheit, nur etwas für die ganz Harten. Kurz hinter Sønderborg brach dort auch noch das Ruder. Keine schöne Sache, auch wenn wir die **RAGNA** im Schlepp hatten. Knut, der ja immer eine Lösung parat hat, setzte ein Stechpaddel als Hilfsruder ein. Es war ein geiler

Die **MEJSEN** beim Einlaufen unter vollen Segeln in Åbenraa

Segelwind und wir haben sogar kurz vor dem Flensburger Hafen noch zwei Scheinswale gesichtet. Die **RAGNA**-Besatzung war mehr als glücklich, endlich wieder festen Boden unter den Füssen zu spüren.

Fazit:
1855 gab es auf der Flensburger Förde die erste Segelregatta für Arbeits- und Lustboote. Es war der Beginn des Regatta-Sports in der der gesamten westlichen Ostsee. Heute gibt es eine neue Veranstaltung, die erstmals auch grenzüberschreitend stattfindet und auch die Städte Sønderborg, und Åbenraa mit beteiligt. Damals spendete der dänische König Frederik VII als Auszeichnung ein wertvolles silbernes Trinkhorn. Und anno 2012 spendete die Silbermanufaktur R&B zwei Trinkhörner als Wanderpokale für die Klassiker und Traditionssegler und viele kleine Kuhhörner, um daraus Rum oder Gammeldansk zu trinken. Dank an Oliver Berking! Vielen Dank auch an die Crew der **GESINE**. Ohne ihren tollen ehrenamtlichen Einsatz hätten viele Segler an allen drei Tagen das überaus schmackhafte Frühstück vermisst, ausserdem hätte es am 1. September nicht diese leckere Suppe in Åbenraa gegeben.

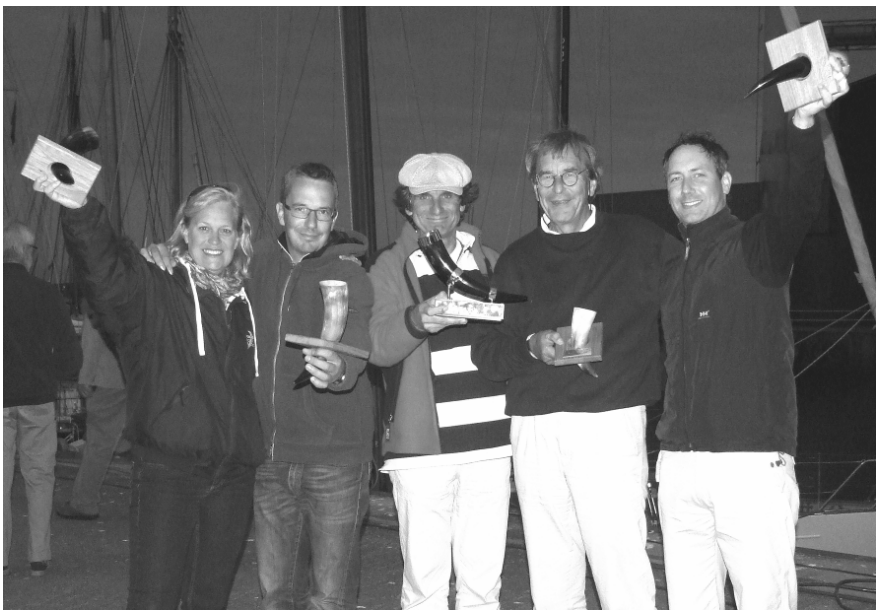
Die Preishörner vor der Preisverleihung

Tolles Wetter an allen drei Tagen - kein Regen. Die Grundzüge der Wettfahrt und das Landprogramm hatte der bekannte Traditionssegler, Grafiker und Designer Rainer Prüß in seinen Händen. Die traditionellen Arbeitsschiffe und die klassischen Yachten verstanden sich hervorragend. Also ist es doch egal, aus welcher Wiege ein Schiff stammt, Hauptsache es wird geliebt und geehrt. Ein schönes Bild: Haikutter und Logger mit 12 mR-Yachten und uralten Spitzgattern. "Es war Gänsehaut pur," wie Martin Schulz - Geschäftsführer des Museumshafen Flensburg - so vortrefflich formulierte.

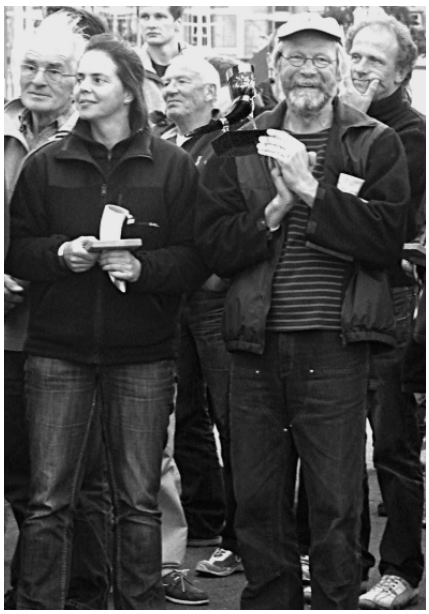
Die Veranstaltung wurde sehr gut angenommen, und im nächsten Jahr wird sicherlich die Schallmauer von 100 Schiffen durchbrochen werden. Wir arbeiten darauf hin. Tschüs, farvel, vi ses!

Linde

Alle Fotos Staugaard



Die Siegermannschaft der **GUDRUN III**



Die Crew der **ANA** mit dem Siegerhorn.

ZELA - zum Zweiten

Was ist eigentlich aus **ZELA** geworden? "Wann wird **ZELA** fertig sein?", werden wir immer wieder gefragt.

Als wir 2009 mit dem Projekt "Wiederaufbau des Haikutters **ZELA**" begannen, waren wir noch optimistisch von 1-2 Jahren Bauzeit ausgegangen. Daran hat sich nicht viel geändert. Auch heute noch antworten wir meist: "Vielleicht noch zwei Jahre", nur, dass in der Zwischenzeit eben auch schon fast 3 Jahre vergangen sind. Aber wer sich mit Schiffen auskennt, weiß: "Ein Schiff wird per Definition eigentlich niemals fertig!"

Herbst 2010:

Nachdem wir **ZELA** im Sommer erfolgreich von England in die heimische Ostsee holen konnten (siehe Piekfall Nr. 104), stellte sich uns die große Frage: Was nun? Für weitere Werftaufenthalte fehlten uns die Mittel und um uns selbst im Bootsbau zu versuchen, fehlte uns die Erfahrung. Und das sehnsüchtig erhoffte Wunder eines ehrenamtlichen Bootsbauers oder eines Lotteriegewinnes wollte sich auch hartnäckig nicht einstellen.
Also engagierten wir einen jungen Bootsbauer, der freiberuflich immer mal wieder auf die Ochseninsel kam und uns bei größeren Arbeiten unterstützen sollte. Als erstes machten wir uns ans Vorschiff. Vor dem Winter wollten wir wenigstens einen Bereich unter Deck von oben trocken bekommen, wo wir Werkzeug und Material lagern könnten. Dazu mussten alle Decksfugen und auch einige Deckplanken erneuert werden.
Eigentlich keine allzu große Sache, dachten wir. Doch dann kam alles etwas anders als gedacht. Krankheitsbedingt konnten wir bei den Arbeiten nicht selbst mit anpacken und der Arbeitslohn für den Bootsbauer riss ein empfindliches Loch in unser ohnehin schon knappes Budget. Dazu kam, dass das Deck auch nach Abschluss der Arbeiten keineswegs dicht war, wie wir uns erhofft hatten.

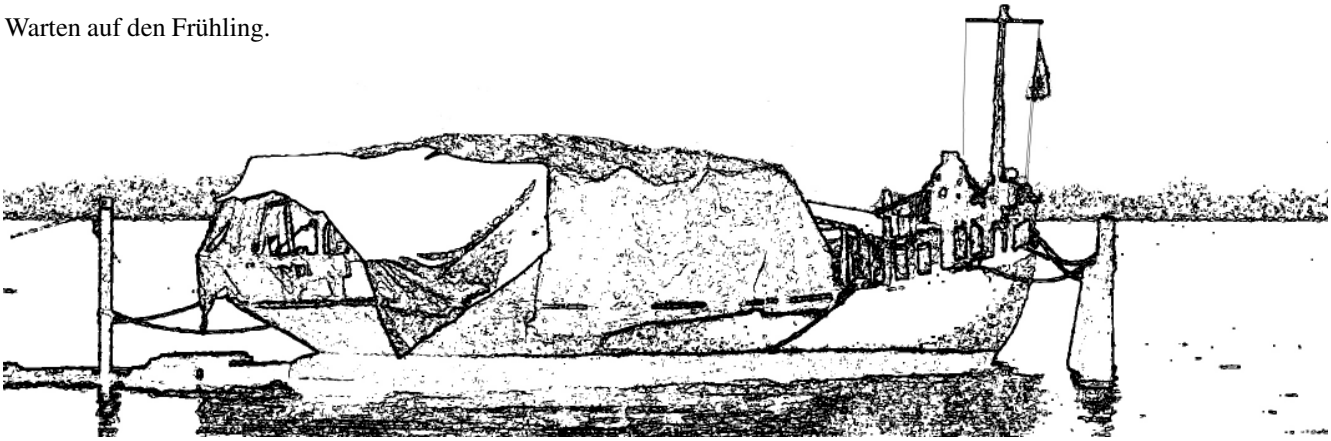
Frühling 2011:

Irgendwie haben wir den Winter überstanden. **ZELA** hat uns dabei den Gefallen getan, bei kaltem feuchten Wetter nur sehr wenig Wasser zu nehmen. Das war auch sehr gut so, denn zwischenzeitlich waren die Schwimmerschalter der automatischen Bilgepumpen eingefroren.
Inzwischen haben wir den alten mittleren Aufbau, der völlig rott war und den wir für die Überfahrt von England mit einer Plane abgedichtet hatten, selbständig abgerissen. Darüber haben wir mit Dachlatten und Planen ein Arbeitszelt errichtet, damit die Arbeiten in diesem Bereich im Frühjahr nun weitergehen können. Doch das Wetter macht uns einen Strich durch die Rechnung. Zweimal bringen heftige Stürme das Arbeitszelt zum Einstürzen. Einmal verbunden mit Schneefall, sodass der mittlere Bereich des Schiffes ein heilloses Durcheinander von zerbrochenen Dachlatten, zerrissenen Planen, Schnee und Eis ist.
Endlich, im April, wird das Wetter besser. Die langen Längsbalken unter dem mittleren Aufbau, die Schlingen, haben, ebenso wie die alten Aufbauwände, große Faulstellen und müssen ausgewechselt werden. Das hatten wir bereits in England gewusst und uns auch von dort (da waren die Eichenpreise nämlich niedriger als in Deutschland) zwei passende "Kanthölzchen" mitgebracht.
Zusammen mit unserem Bootsbauer zersägen wir die alten Schlingen zu Kleinholz und stützen das darüber liegende Deck notdürftig ab. Nun ist alles bereit für den Einbau der neuen Balken, damit wir pünktlich Anfang Juni zur Rumregatta wieder fahrbereit sind, denn da wir wollen wir ZELA nach Flensburg bringen, um sie dem inzwischen auf uns aufmerksam gewordenen Publikum vorzuführen.
Doch unser Bootsbauer hat keine Zeit. Einen Termin nach dem anderen verschiebt er oder sagt er ab. Und ohne die tragenden Balken zu fahren, wagen wir nicht.

Juni 2011:

Endlich, wenige Tage vor der Rumregatta kommt doch noch alles wieder in die Reihe. Die neu-

Warten auf den Frühling.



en Balken sind eingesetzt und notdürftig verbolzt.
Wir machen uns auf den Weg nach Flensburg. Für die Maschine ist es nur gut, dass sie nach so langer Zeit mal wieder richtig warmlaufen kann.
Gerade haben wir die tückischen Sandbänke rund um die Ochseninsel passiert, da fängt der Motor an zu stottern und bleibt schließlich ganz stehen.
Uns sackt das Herz in die Hose. Sollte unser Alptraumszenario von der Überfahrt über die Nordsee nun hier in der heimischen Ostsee wahr werden? Unser erster Blick geht nach oben (nicht um zu beten, sondern um die Windrichtung festzustellen). Eine leichte Brise vor einem strahlend blauen Himmel treibt uns ganz gemächlich auf Flensburg zu. Weitab von allen Untiefen. Wir können also gefahrlos in den Keller krabbeln und in aller Ruhe unserer Maschine den Puls fühlen.
Zela ist schon ein braves Schiff, dass sie extra gewartet hat, bis wir in freiem Wasser sind!

Es dauert auch nicht lange, da haben wir den Fehler gefunden: ein verstopfter Dieselfilter, und die Fahrt kann weiter gehen. Fast ein wenig schade, denn inzwischen haben wir Gefallen gefunden an der herrlichen Ruhe und dem sanften Wiegen des Schiffes. Fast wie Segeln, nur eben ohne Masten und Segel, sogar ohne Aufbauwände und ohne Teile des Decks.
Das soll uns erst mal jemand nachmachen!

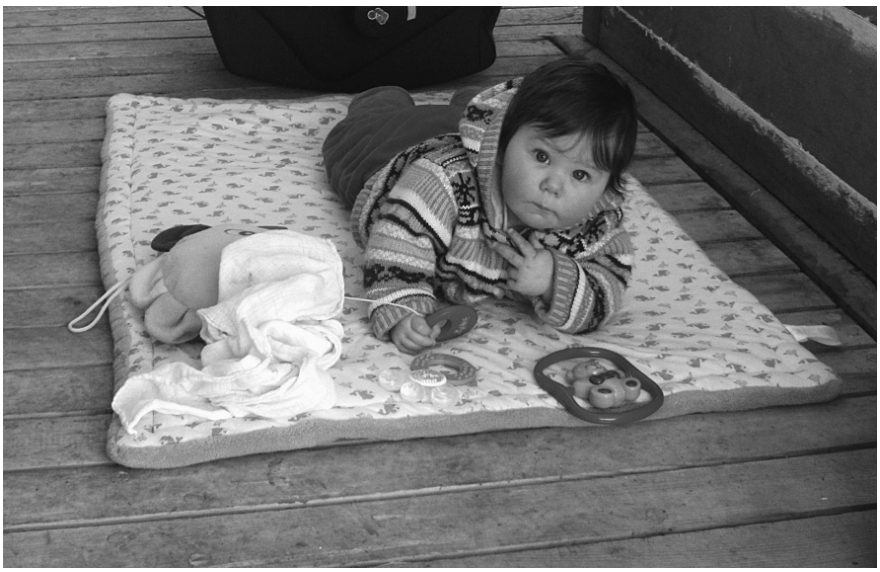
Herbst 2011:

Die Arbeiten am Schiff sind ein gutes Stück weiter gekommen: die Einstiegsluke auf dem Vorschiff ist montiert, drei Aufbauwände des mittleren Aufbaus stehen, das Deck (inklusive Decksbalken) neben dem Aufbau ist saniert und über dem Aufbau haben wir ein provisorisches Dach errichtet. So war das Schiff den Sommer über einigermaßen bewohnbar.
Doch es gibt auch Rückschläge: als wir begonnen haben, die Reste des alten hinteren Aufbaus abzureißen, mussten wir feststellen, dass die darunter befindlichen Balken ebenfalls große Faulstellen aufweisen und ausgewechselt werden müssen. Eine weitere große Investition, mit der wir nicht gerechnet hatten!

Das neue Ausstiegssüll im Vorschiff

Mich beschleicht die Frage, ob ich das Projekt **Zela** überhaupt begonnen hätte, wenn ich von vorneherein gewusst hätte, was da noch alles auf mich zukommt. Ich tröstete mich mit dem Gedanken, dass genau dies wahrscheinlich eine grundlegende Eigenart von Projekten dieser Art sei: Wenn alle, die so etwas beginnen, vorher wüssten, worauf sie sich einließen, würde es wahrscheinlich keine Schiffe dieser Art mehr geben!
Gut also, dass ich es nicht wusste! Gut für **Zela** und auch gut für mich. Denn trotz aller Schwierigkeiten und Rückschläge habe ich es doch bisher noch nicht bereut. Im Gegenteil, seit ich mit und für **Zela** kämpfe, hat mein Leben erst einen tieferen Sinn bekommen.

Viele Menschen haben uns spontan geholfen und uns Mut gemacht.
Irgendwie schaffen wir es, eine Finanzierung aufzustellen. Für die Arbeiten am Achterschiff soll **Zela** in die Werft.
Doch auch dies geht nicht ganz ohne Turbulenzen vonstatten. Denn mittlerweile hat sich auf **Zela** ein neues Besatzungsmitglied angekündigt. Die Geburt meiner Tochter steht kurz bevor! Und wieder einmal zeigt sich, dass uns von allen Seiten Wohlwollen und Unterstützung entgegen gebracht wird. Dank dem beispiellosen Entgegenkommen der Werft, kriegen wir zeitlich und terminlich alles auf die Reihe und im Winter können wir bereits mit unserer kleinen Tochter Lea im


Lea - das neue Besatzungsmitglied auf der **Zela**

Tragetuch an Bord dem Bootsbauer helfen.
Natürlich haben wir nicht alles geschafft, was wir uns vorgenommen hatten. Natürlich ist auch diesmal wieder alles etwas teurer geworden als geplant und natürlich gab es auch diesmal wieder Stellen, die wir gehofft hatten, nicht erneuern zu müssen, die sich dann aber doch als zu rott herausstellten.
Aber alles in allem war der Werftaufenthalt ein voller Erfolg und im Januar können wir **ZELA** mit neuen Balken, einem kompletten Deck und neuen Aufbauwänden wieder zurück zur Ochseninsel fahren.

Deckschleifen ist auch anstrengend

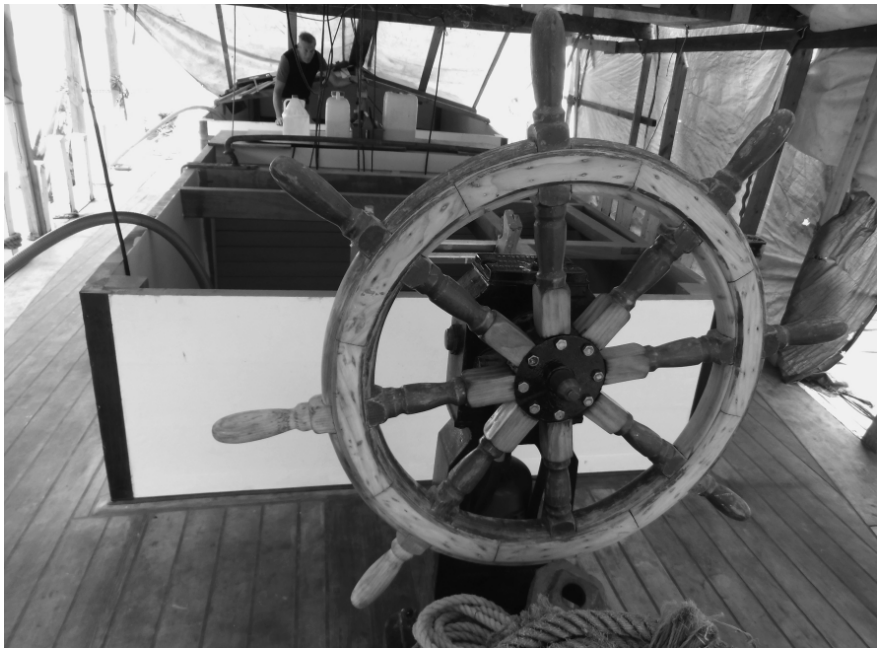
Frühling 2012:

Nein, Segeln werden wir auch dieses Jahr noch nicht können!
Doch so ganz langsam wird mir bewusst, dass Stück für Stück immer mehr von den Dingen Realität werden, von denen ich in England nur geträumt hatte: ein Deck, durch das es nicht durchregnet, Balken ohne Faulstellen, Aufbauwände aus stabilem, massivem Holz anstelle von Torf, ...
Ich bin bescheidener geworden. Wer braucht schon ein vollständiges Schiff!? Meine Einstellung hat sich gewandelt während der letzten 2 ½ Jahre: zu Anfang habe ich die Bauphase als ein "vorrübergehendes Übel", als ein "Mittel zum Zweck" gesehen. Mittlerweile ist sie zu meinem Lebensinhalt, zum Selbstzweck, geworden.

Der neue Heckaufbau mit seperatem Einstieg zum Maschinenraum

Sommer/Herbst 2012:

Wir nutzen die Elternzeit, um an **ZELA**, unserem zweiten "Kind" weiterzubauen. Mittlerweile haben wir ein neues, stabiles Arbeitszelt errichtet, an Deck entsteht ein Kasten für Batterien und Gasflaschen, im Vor- und Achterschiff ziehen wir je noch ein zusätzliches Trennschott ein. Freunde und Verwandte packen tatkräftig mit an, doch von finanzieller Seite sind uns Grenzen gesetzt: von Elterngeld allein kann man ein Projekt dieser Größe nicht finanzieren!
Und schon kündigt sich das näch-


Das retaurierte Ruder von **ZELA**

Anstrengende Arbeit - Umsetzen des Eisenballast von Mittschiffs nach Achtern

ste Problem an: die Werft in England hat für unsere Planken zu nasses Holz verbaut (auch ein Resultat davon, dass wir zu Anfang noch zu wenig Ahnung von der Materie hatten, um das zu bemerken). Das rächt sich nun dergestalt, dass sämtliche Nähte stark arbeiten und anfangen zu lecken. Zudem blättert die Farbe am Rumpf in großen Placken ab.
Es ist ein Kampf gegen die Zeit. **Zela** nimmt immer mehr Wasser und die automatischen Lenzpumpen arbeiten nur unzuverlässig. Ich bekomme schon Alpträume, dass ich irgendwann den alles vernichtenden Anruf bekomme, **Zela** sei über Nacht gesunken. Sollte ich nun etwa doch noch anfangen, alles zu bereuen? Doch soweit kommt es zum Glück nicht. Zum Ende meiner Elternzeit im Herbst planten wir den dringend notwendigen Werftaufenthalt. Wenn ich wieder arbeiten gehe, so unsere Hoffnung, werden wir das schon irgendwie finanziert bekommen.

Zela im November 2012 auf dem Slip in Maasholm

Die Überführungsfahrt von den Ochseninseln nach Maasholm verläuft ohne Zwischenfall. **Zela** zeigt sich versöhnlich und von ihrer allerbesten Seite. Fast könnte man meinen, sie könne es gar nicht erwarten, endlich bei der Werft anzukommen, denn trotz dicken Bewuchses bricht sie alle bisherigen Geschwindigkeitsrekorde. So als spüre **Zela**, dass ihr hier nur Gutes widerfahren werde.
Da muss ich lächeln. Jedes Mal, wenn meine Stimmung auf dem Tiefpunkt ist, gelingt es dem Schiff mit seiner treuherzigen Art, mich wieder aufzumuntern. **Zela** hat uns bisher immer wieder bewiesen, dass sie es wert ist, weiterzukämpfen. Und so lange das Schiff noch kämpfen will, wollen wir es auch.

Es ist noch ein langer Weg, bis **Zela** einmal wieder segeln wird, aber wir dürfen darüber nicht vergessen, dass wir auch schon eine Menge geschafft haben. Irgendwie wird es immer weitergehen, auch wenn es manchmal etwas länger dauert.

Ich bleibe optimistisch, dass wir auch den Rest noch schaffen werden. Irgendwann, vielleicht in zwei Jahren ...

Jutta Wahlen
www.haikutter-zela.de

Alle Fotos Jens Günther

Neues aus Häfen und Museen

Die 33. Apfelfahrt - die kleine Schwester der RumRegatta

Die Apfelfahrt ist wohl das gemütlichste Hafenfest Flensburgs, und am 19. Oktober 2012 war es wieder soweit. Bis zum Mittag sieht es mit der Witterung nicht so besonders aus, aber pünktlich um 13:00 Uhr zum Ablegen der Traditionssegelschiffe ist der goldene Oktober da und die Sonne verwöhnt und mit ihren Strahlen. Ich bin wieder mit der Danske Jagd MEJSEN AF RIBE unterwegs. Der Wind entspricht leider nicht den angekündigten Stärken, aber trotzdem werden alle Segel gesetzt, denn schließlich hat man ja Ehrgeiz. Hinter der großen Werfthalle kann ich die Pinne übernehmen. Hoffentlich kann ich das Schiff durch die Wende bringen, ohne die Dieselfock zu Hilfe nehmen zu müssen. Es klappt gerade noch. Wo waren die angekündigten 4 Beaufort? Und dann, dann war der Wind auf einmal eingeschlafen. Um pünktlich an der Seebrücke in Glücksburg zu sein, musste leider jetzt die Dieselfock ihre Arbeit tun. Wirklich sehr schade!

Um 15:00 Uhr sollten die Äpfel übernommen werden. Die Seebrücke war schwarz vor Menschen. Na, bei diesem traumhaften Wetter auch kein Wunder. Diese Veranstaltung konnte man sich einfach nicht entgehen lassen. Viele Traditionssegelschiffe waren gekommen wie: BODIL, MEJSEN, OLGA, LINA (der Haikutter von 1930 von Stefan Deerberg, neues Mitglied im Museumshafen Flensburg), RYVAR, FULVIA, PIROLA, ALVEKONGEN, LIMFJORDEN und RAGNA. Die Lüttfischer waren gleich nach Kollund / Dänemark gesegelt.
Mit dem Verladen der Apfelkisten auf die Schiffe hat alles hervorragend geklappt. Cox-Orange und Ingrid-Marie gehen nun auf große Fahrt und mit von der Partie sind auch vereinzelt die Sorten Berner Rosenapfel, Söruper Herrenapfel oder die rotwangige Gerlinde. Um ca. 16:30 Uhr heißt es Leinen los, wir und andere Schiffe nehmen Kurs auf Kollund. Wegen der Optik haben wir Klüver, Fock und Groß gesetzt, aber der Wind ziert sich sehr. In Kollund ist ordentlich was los. Es ist sehr hyggelig, typisch dänisch eben. Um 18:00 legen wir wieder ab mit Kurs auf Flensburg.

Am Samstag und Sonntag ist dann wieder das Spektakel auf dem Bohlwerk angesagt, mit fast allen was man so aus Äpfeln machen kann. In diesem Jahr gibt es auf dem Bohlwerk eine Geschmacksneuheit. In den frühen Morgenstunden sind 646 Austern von einer Austernbank unweit der Insel Fanø in Flensburg angelandet. Die Crew der MEJSEN zeichnet sich hierfür verantwortlich. Die Schale der Austern zu öffnen ist gar nicht so leicht. Doch dann erfolgt eine Ummantelung mit einer Speckscheibe und eine Apfelscheibe obendrauf und ab auf den Grill, um sich in eine aufregende Geschmackskomposition zu verwandeln, die die Zunge wahre Pirouetten im Gaumen vollführen lässt. Ein Renner schlecht hin. Lecker, lecker, lecker und so etwas in Flensburg.

Ich bin wie all die Jahre davor wieder als Marktfrau für Apfelschmalzbrote tätig. Das Apfelschmalz ist in diesem Jahr eine total runde Sache, so lecker ist es seit vielen vielen Jahren nicht mehr gewesen und schon schallt wieder Gerd Bükers durchdringende Stimme über's Bohlwerk. "Apfelschmalz macht sinnlich, ein bisschen hinter das Ohrläppchen und schon spielen die Frauen verrückt!" Schau`n sie mich an. "Es macht nicht schwanger, man kriegt höchstens graue Haare!" Da meint doch ein Kunde zu mir: "Ich möchte drei Scheiben haben, denn lieber graue Haare, als gar keine auf dem Kopf". Das Geschäft brummte und am Sonntag um 14:00 Uhr waren alle Schmalzbrote verkauft. Danke an Uta, Ulla und Gerda für die gute Zusammenarbeit und danke an die vielen Kunden, die sich dieser lekkeren Apfelschmatzvariation nicht entziehen konnten. Tschüs bis zum nächsten Jahr, wo es wieder heißt. " Apfelschmalz lecker, lecker,.....macht garantiert keine Pickel."

Linde

Wassertourismus in Schleswig-Holstein

Die Weichen für die Zukunft müssen heute gestellt werden

In einer gut besuchten Veranstaltung stellten Entwicklungsgesellschaft Ostholstein (egoh) und Bundesverband Wassersportwirtschaft am 23.10.2012 in Kiel zwei Studien vor, die dazu beitragen sollen, den Wassertourismus in Schleswig-Holstein in Zukunft noch erfolgreicher zu positionieren. Immerhin erwirtschaftet dieses Segment bereits heute rund 10% des gesamten Tourismusumsatzes. Bei Hafenbetreibern und Tourismuswirtschaft stieß die Veranstaltung auf reges Interesse. Politik und Behörden hingegen machten sich rar.

Nach der Begrüßung durch die beiden Veranstalter stellte Maike Berndt von der Berliner dwif-consulting die Studie Potenzialanalyse für den Wassertourismus in Schleswig-Holstein vor. Darin wurden Angebots- und Nachfragestrukturen wassertouristischer Aktivitäten in den verschiedenen Regionen Schleswig-Holsteins aber auch die derzeitige Wettbewerbsposition zu wesentlichen Mitwettbewerbern wie z.B. Mecklenburg-Vorpommern eingehend beleuchtet. Im Anschluss an die Studie will die egoh jetzt in einem zweiten Schritt Handlungsempfehlungen erarbeiten, wie die vorhandenen wassertouristischen Potenziale Schleswig-Holsteins optimal erschlossen werden können.

Anschließend präsentierte der Vorsitzende der Vereinigung Deutscher Sporthäfen (VDSH) Manfred Wohnrade die Ergebnisse der Studie Entwicklung der Kosten- und Erlössituation von Sportboothäfen vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung, die beim Berliner Planungsbüro mediamare consulting in Auftrag gegeben wurde.

Danach erwirtschaftet ein durchschnittlicher Sportboothäfen heute nur einen geringen jährlichen Gewinn. Unter Berücksichtigung der demografischen Entwicklung und veränderten Freizeitverhaltens werden jedoch zukünftig erhebliche Investitionen in die Hafeninfrastruktur erforderlich, die von den Betreibern aufgrund der geringen Ertragskraft der Häfen nicht allein bewältigt werden können. Als Ergebnis der Studie bleibt festzuhalten, dass Sportboothäfen nicht nur die notwendige Infrastruktur für den Bootssport bereitstellen sondern gleichzeitig auch das für den allgemeinen Tourismus das so wichtige maritime Flair Schleswig-Holsteins prägen. Vor diesem Hintergrund sieht der VDSH-Vorsitzende das Land in der Pflicht: "Das Land muss die maritime Infrastruktur nachhaltig fördern, sonst verliert Schleswig-Holstein den Anschluss an das internationale Niveau und setzt seine Wettbewerbsposition aufs Spiel". Dazu gehöre laut Wohnrade auch der Abbau von Wettbewerbsnachteilen der kommerziellen Hafenbetreiber und fordert die Aufnahme der Sportboothäfen in die einzelbetriebliche Investitionsförderung durch das Land.

Die Hafenbetreiber wünschen sich von der Landesregierung mehr Engagement für ihre Belange und schlagen ein "Runden Tisch Wassertourismus" vor, an dem Vertreter aus Politik, Behörden und Wirtschaft gemeinsam nach Wegen suchen, um das maritime Potenzial Schleswig-Holstein noch besser zu erschließen. Eine erste Gesprächsrunde könnte noch in diesem Jahr stattfinden. Die Ergebnisse sollten spätestens in einem Jahr vorgestellt werden.

Anlässlich der Präsentation bestand wenig Gelegenheit, Politik und Behörden für einen intensiven Gedankenaustausch zu gewinnen. Die geringe Beteiligung signalisierte nur mäßiges Interesse. Doch davon will sich die maritime Wirtschaft nicht entmutigen lassen, denn die Weichen für eine erfolgreiche Zukunft müssen heute gestellt werden. Für die neue Landesregierung sollte dies eine willkommene Herausforderung darstellen.

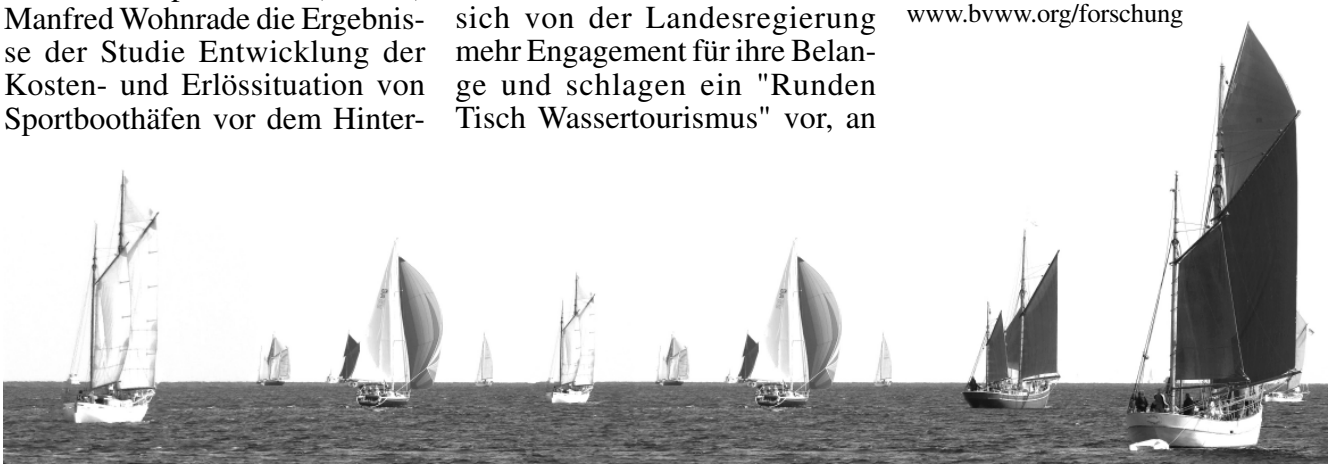
Bundesverband Wassersportwirtschaft e.V.
Vereinigung Deutscher Sporthäfen (VDSH)
Ansprechpartner: Jürgen Tracht

0221- 5957115
tracht@bvww.org
www.bvww.org

Die Studien stehen auf folgenden Seiten zum Download bereit:

Potenzialanalyse für den Wassertourismus in Schleswig-Holstein
www.egoh.de

VDSH-Studie
www.bvww.org/forschung



Wintertreffen 2013
Freunde des Gaffelriggs

Das Wintertreffen der Freunde des Gaffelriggs

Anno Domini 2013

Samstag, den 2. März 2013 -

im

Bürgerhaus Wilhelmsburg

Mengestr. 20

21107 Hamburg

grosser Saal

Beginn 17.00 Uhr

- Pause etwa 19.30 bis 20.30 Uhr -

Ende offen.

Die Mitgliederversammlung der AGDM

14.00 bis 17.00 Uhr im kleinen Saal

Gibst du mir - nehm ich dir

CONCORDIA 1992 in NY als Teilnehmer der OP Sail

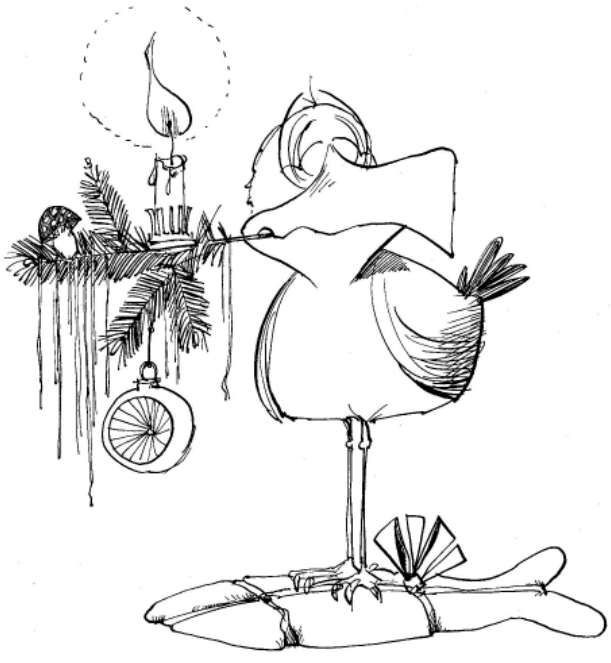
CONCORDIA zu verkaufen!
Gaffelketsch - getakelt als Galiot,
Bj. ca.1920 VP, Rekonstruktion 1974 - 1985,
seit 40 Jahren im Besitz der Wenzel-Brüder
im Museumshafen Rostock
Lüa 17,50 m - Länge Steven 12,40 m
Breite 4,00 m - Tiefgang o/m Schwert 1,00/2,40 m
D 14 t - Segelfl. amW. 128 qm / 205 qm
Mercedes OM 617/90 PS + Hurth-Getr./3-Fl.20"
Bauw. Eiche auf Eiche, kraw., Deck u. Rumpf
GfK- Laminat, Schneller Segler, hohe Form-
u. Gewichtsstabilität, Ballastschwert u. -kiel,
starke Antriebsanl., 2 Kajüten, ZD-Staur., Mittel- u.
Achterplicht, Gesamtzustand gut - keine Mängel,
neuer Großmast 2012
Preis: VB 35.000 Euro

Hans-Peter.Wenzel@t-online.de
Tel/Fax 0381 - 490 2435
mobil 01577 - 4224 184

Haikutter NORDWIND

Nordwind Segeln e.V. bietet seinen Haikutter zum Kauf an. Der Kaufpreis ergibt sich aus den restlichen Verbindlichkeiten. Der anerkannt gemeinnützige Verein kann u.U. "übernommen" werden, ebenso der Liegeplatz im Museumshafen Greifswald.
Mehr Infos unter www.haikutter-nordwind.de

oder telefonisch bei Volker Pesch,
Tel. 038356 - 51526
Festpreis: 55.000 Euro



Grafik: Volker Ernsting aus dem Buch „zu vorne sagt man Bug“

Wir wünschen allen
Piekfall-Lesern ein
Frohes Weihnachtsfest
und ein gutes neues Jahr.

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