

ARCHIV ^A

PIEKFALL

Nr. 27

MITTEILUNGSBLATT DER FREUNDE DES GAFFELRIGGS

1984



PIEKFALL

IMPRESSUM:

"PIEKFALL" - Mitteilungsblatt für die
Freunde des Gaffelriggs

Anschrift: Oevelgönne 42 - 2000 Hamburg 52

Das "PIEKFALL" erscheint unregelmäßig (ca dreimal im Jahr) und wird den Mitgliedern, die den Beitrag in Höhe DM 30,- pro Jahr rechtzeitig zahlen, automatisch zugeschickt.

Konto der Vereinigung: 11 8848-200 Postgiro

An Heft Nr.27 haben mitgearbeitet:
(neben vielen Einsendern)

Dietmar Schmidt (Konzept und Druck)
Werner Schütz (Umbruch und Illustration)
Hans-Peter Baum (Schreibdienst und Versand)
Herbert Karting (Schiffskundliches)



FREE FOOD FOR WORKERS Die Story von der "NELLIE UND LESLIE" von Alexander Nürnberg	Seite 3
OPERETTENSCHIFF GEGEN KUTTERFANATIKER von Gerhard Möller	Seite 12
MIN REIS' ÜBER'T SKAGERAK Ein Gedicht von Gerhard Möller	Seite 14
VON QUATZEN UND ANDEREN KÄHNEN Eine deutsch-dänische Bootsbaugeschichte zusammengestellt von Dietmar Schmidt	Seite 17
FRIEDRICH Ewer "FRIEDRICH" wird restauriert von Karl-Heinz Böller	Seite 27
DAS KALFATERN von Friedrich Brunner	Seite 32
IN TÖNNING ENTSTEHT WIEDER EIN HOLZEWER von Dietmar Schmidt	Seite 35
CALAMARO-LOGBUCH 1983 von Rolf Görler	Seite 40
ALTE SEGLER SOLLEN WIEDER FRACHT AN DIE TRAVE BRINGEN - Neue "Oldtimer" in Lübeck	Seite 42
CANAL-VEREIN Ein Bericht von Bernd Schmiel	Seite 44
HERZLICH WILLKOMMEN AUF DER ELBE 1984 Das Programm zum ICMM und Herbsttreffen	Seite 46
AVIS In Laboe soll 1985 im September gefeiert werden	Seite 49
HERINGSTAGE IN KAPPELN Eine Einladung von Axel Strothmann	Seite 52
LEKTORE von Friedrich Brunner	Seite 53
GIBST DU MIR - NEHM ICH DIR Anzeigen	Seite 54
LESERBRIEF	Seite 56

Die Vereinigung "Freunde des Gaffelriggs" ist ein lockerer Zusammenschluß von Eignern, Seglern und Sympathisanten traditionell geriggter Segelfahrzeuge aller Größen. Wenn auch die Erhaltung und die Restaurierung alter, originaler Segler bzw. der Rumpfe im Vordergrund steht, so sind auch die Eigner von Neu- oder Nachbauten als Mitglieder willkommen.

Möglichkeiten zur Kontaktaufnahme untereinander ergeben sich durch das Mitteilungsblatt PIEKFALL und die Treffen, die mindestens dreimal im Jahr stattfinden: Das Wintertreffen (Mitte Februar in Hamburg), die Rummregatta (auf der Flensburger Förde) und das Herbsttreffen auf der Elbe mit der traditionellen Regatta "Rhinplatte Rund".

Die "Freunde des Gaffelriggs" - ins Leben gerufen 1973 - sind kein eingetragener Verein, eine formelle Mitgliedschaft, Vorstand, Mitgliederversammlungen, Ausschusssitzungen usw. gibt es nicht. Jeder Interessierte kann der Vereinigung beitreten, der Besitz eines gaffelgetakelten Schiffes ist dabei keine Voraussetzung. Als Jahresbeitrag werden zur Zeit DM 30,- erhoben. Man erhält dann die Einladungen zu den Treffen und das PIEKFALL zugeschickt.

Das PIEKFALL - Mitteilungsblatt für die Mitglieder der Vereinigung "Freunde des Gaffelriggs" erscheint ca 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 Kreis der Mitglieder. Wer Lust hat, mitzumachen, findet hinten im Heft eine Mitglieder-Anmeldekarte oder fordert eine an oder wendet sich bei bestimmten Fragen direkt an eins der folgenden Mitglieder:

- Peter Gold (Mitgliederkartei und Kasse) Tel:040/39 36 23
Fischers Allee 87 - 2000 Hamburg 50
- Michael Thönnessen (Museumshafen Oevelgönne) Tel:040/880 73 77
Oevelgönne 42 - 2000 Hamburg 52
- Rainer Ullrich (Museumshafen Flensburg) Tel: 040/50 33 01
Alsterberg 18 - 2000 Hamburg 63
- Axel Strothmann (Museumshafen Kappeln) Tel: 04642/25 93
2341 Wittkiel-Mühle
- Uwe Griem (Skandinavienkontakte) Tel: 04102/5 26 67
Am Rehm 25 - 2070 Ahrensburg
- Herbert Karting Tel: 04821/7 67 61
Am Hang 9 - 2211 Oldendorf
- Joachim Kaiser Tel: 04124/71 62
Am Hafen 29 - 2208 Glückstadt
- Wilhelm Schollmeyer (Oldtimerhafen zu Lübeck) Tel: 04509/18 14
Bachstelzerweg 7 - 2401 Groß-Grönau/Lübeck
- Hennig Goes (Schiffergilde Bremerhaven) Tel: 0471/4 45 02
von Ronzelen-Str.2 - 2850 Bremerhaven

KONTO

Postscheck Hamburg Nr. 11 8848-200

FREE FOOD FOR WORKERS !

(Essen und Trinken frei, Ihr helft uns dabei !)

Die Story von der NELLIE & LESLIE



Wir, eine Gemeinschaft von vier Eignern, haben im Dezember 1981 eine englische Smack gekauft. Nach der Überführung im Frühjahr 1982 ging's in Bremerhaven an's Abreißen und anschließend an die Wiederherstellungsarbeiten, mit denen wir im Moment voll beschäftigt sind.

Der erste Akt des Schauspiels "Restaurierung eines alten Schiffes" sieht wohl bei allen Betroffenen sehr ähnlich aus.

Man hat den Wunsch, so etwas zu machen, und irgendwann - meist geht alles dann sehr schnell - sieht man ein Schiff, meint, das, genau das soll es sein, und kurz danach ist man auch schon Besitzer eines mehr oder weniger großen Haufens Schrott oder Brennholz, in noch erkennbarer, gefälliger Schiffsform.

Am Ende dieses ersten Aktes treten dann (die bis zuletzt regelmäßig erscheinenden) Spötter auf, die sich bemühen, allen finanziell und emotional Beteiligten klarzumachen, daß man schon verrückt sein muß, um so etwas Aussichtsloses durchzuführen. Genau so war es auch bei uns.

In eisiger Kälte hatten wir am Tag nach dem Kauf der "Nellie & Leslie" in Aarhus (DK) den Tag damit verbracht, das Schiff zu vermessen. Dabei stellte sich heraus, daß die Smack 16,20 m lang und 4 m breit ist. Der größte Tiefgang beträgt 1,80 m.

Deutlich zu sehen war auch, daß die Steuerbord-Seite des Rumpfes viel bauchiger als die Backbord-Seite ist. (Für den Spantenriß haben wir die weniger bauchige genommen). Abends saßen wir dann

völlig durchgefroren bei dem Vorbesitzer, der uns einiges über die Geschichte des Schiffes erzählen konnte.

Gebaut worden war die "Nellie & Leslie" 1911 in King's Lynn, England. Sie war das erste Schiff, welches die beiden Brüder Gerald und Bill Worfolk, noch unter Anleitung ihres Vaters, gebaut haben.



Die beiden Erbauer Gerald (links) und Bill Worfolk

Bis 1934 fischte sie von King's Lynn aus und wurde dann, nachdem sie von einem holländischen Dampfer gerammt und versenkt worden war, nach ihrer Bergung und Reparatur an die Familie Bagley in Boston (ca. 50 km von King's Lynn, auch am Wash gelegen) verkauft. Bis 1979 blieb die "Nellie & Leslie" bei den Bagley's, wurde dann verkauft und kam schließlich, nach abenteuerlicher, dilettantischer Aufarbeitung, ziemlich verwahrlost im Sommer 1981 nach Dänemark.

Im darauffolgenden Winter wurde sie dann unser Schiff, und im Frühjahr 1982 holten wir sie (durch den Nord-Ostsee-Kanal) nach Bremerhaven, wo wir Mitglieder der Schiffergilde geworden waren und wo wir seitdem großzügigste Unterstützung finden.

Danach ging's zügig - es wurde ja auch langsam wärmer - an's Abreißen des Ruderhauses und für gut 2 Wochen auch an's Abbrechen, so wie man es sonst nur aus dem Bergbau kennt :

Etliche Tonnen fast fester und ganz fester Zement mußten aus dem Rumpf geschafft werden, die als Ballast vor der Fahrt von England nach Dänemark dort hineingewandert waren.

Als nächster Schritt folgte dann die gründliche Überholung der Außenhaut, vor allem die voll-

ständig neue Kalfaterung, sowie der Bau des ursprünglichen Ruderblattes mit Pinnensteuerung.

Dies alles geschah im Fischereihafen in Bremerhaven, hoch oben auf der Kaje auf dem freien Gelände einer Schiffsausrüstungsfirma.

Essen und Trinken frei, ihr helft uns dabei ! (Free food for workers !) - war das Motto. An einem Rekordwochenende waren Helfer aus sechs Nationen anwesend:

Vier Tramper, die wir auf dem Weg nach Bremerhaven mitgenommen hatten (ein Däne, zwei Amerikaner und ein Costa Ricaner), dazu noch ein Ägypter und ein (nach eigenen Angaben) Exilkroate, sowie mehrere Deutsche.



Anfang September 82 war alles fertig. Die "N&L" kam wieder ins Wasser und an ihren jetzigen Liegeplatz im Neuen Hafen - genau vor die Werkstatthalle der Schiffergilde.



Zur Abwechslung haben sich dann Peter Gustenberger (einer von den drei anderen Miteignern) und ich auf den Weg nach England gemacht, um ein bißchen gründlicher in der Vorgeschichte des Schiffes herumzurforschen.



Es gelang uns, einen der Erbauer, Mister Bill Worfolk, in King's Lynn zu treffen. Als wir vor seiner Tür standen und ihm erzählten, daß wir die "Nellie & Leslie" gekauft haben, war er verblüfft, und es dauerte eine Weile, bis er uns bat einzutreten - der Mann ist immerhin schon 86 Jahre alt. Er gab uns die Adresse der Bagley's in Boston, die wir am nächsten Tag besucht haben.

Jetzt waren wir bei echten englischen Fischern angekommen, und deren Freude darüber, daß die "Nellie" wieder zum Segeln gebracht werden sollte, bescherte uns eine unvergeßliche Nacht in englischen Hafenkneipen, bis 2.00 Uhr morgens, ganz gegen dortige Gesetze

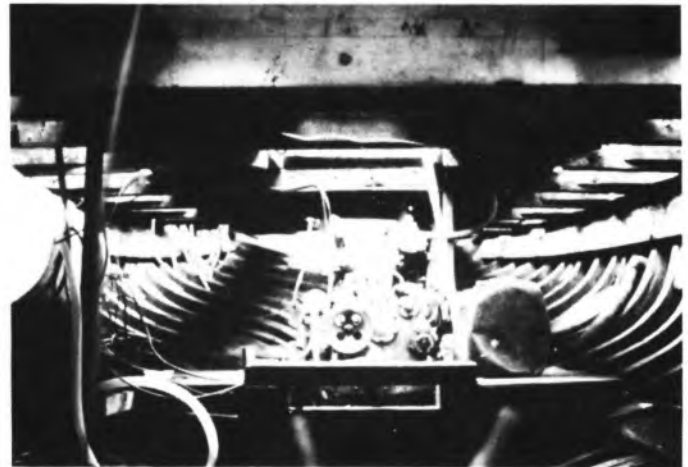
Bei unserer Abfahrt am nächsten Morgen gab es dann ein Ölgemälde der "Nellie" und 7 der ursprünglich 12 Pockholz-Juffern als Geschenk.

Zurück in Bremerhaven ging es dann wieder an die Arbeit.

Vor Winteranbruch wurde auf dem Schiff ein großes Zelt aufgebaut, und anschließend wurde das ganze Deck, alle Decksbalken und die Balkweger herausgerissen. Dann wurden die Hilfskonstruktionen gebaut, damit das Schiff "in Form" blieb.

Decksbalken, Balkweger, ein neuer Pallpfosten vorne, sowie die Schlingen für den vorderen und den hinteren Aufbau sind bis zum heutigen Tag

schon wieder eingebaut; - die schwimmende Holzschüssel sieht wieder mehr nach Schiff aus, und auch die Bemerkungen der hereinschauenden Spötter sind nicht mehr so niederschmetternd.



Unser Ziel ist es, das Schiff 1986 in einem segelklaren Zustand zu haben; dann ist ja auch die Sail '86 in Bremerhaven (vormerken !)

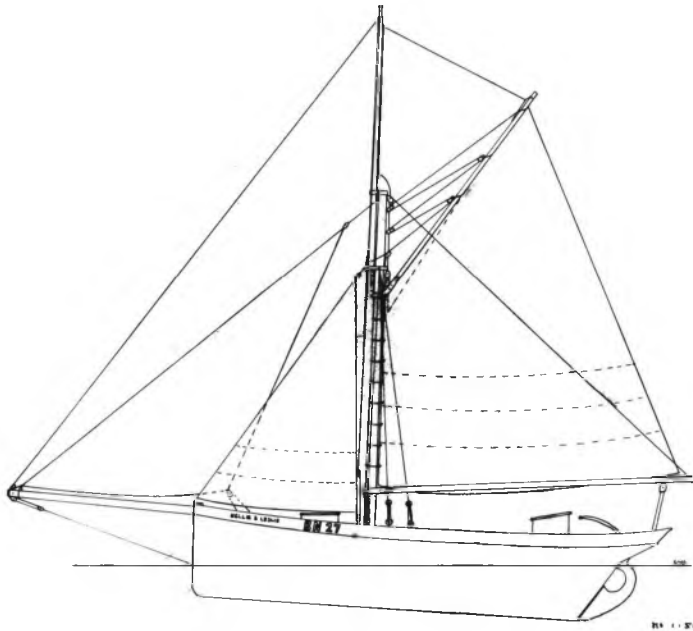
Aber bis dahin hört Ihr bestimmt noch etwas von uns.

Alexander Nürnberg

Carl - Petersen - Str. 119

2 Hamburg 26

Tel. 217 906



NELLIE & LESLIE	
BAUJAHR	1911
ORT	Kings Lynn, Lincolnshire, England
WERFT	Worfolk-Shipyard
ERBAUER	Gerald und Bill Worfolk
BAUHERR	Norris aus Kings Lynn; Schiff ist benannt nach dessen Sohn und Tochter.
LÄNGE RUMPF	16,20 m
LÄNGE Ü.A.	23,00 m
BREITE	4,00 m
max. TIEFGANG	1,80 m
BESEGELUNG	Kutterrigg mit Dreikant- Toppsegel
EIGNER	Klaus Dellmann Peter Gerstenberger Florian Müller Alexander Nürnberg

Daten der NELLIE & LESLIE

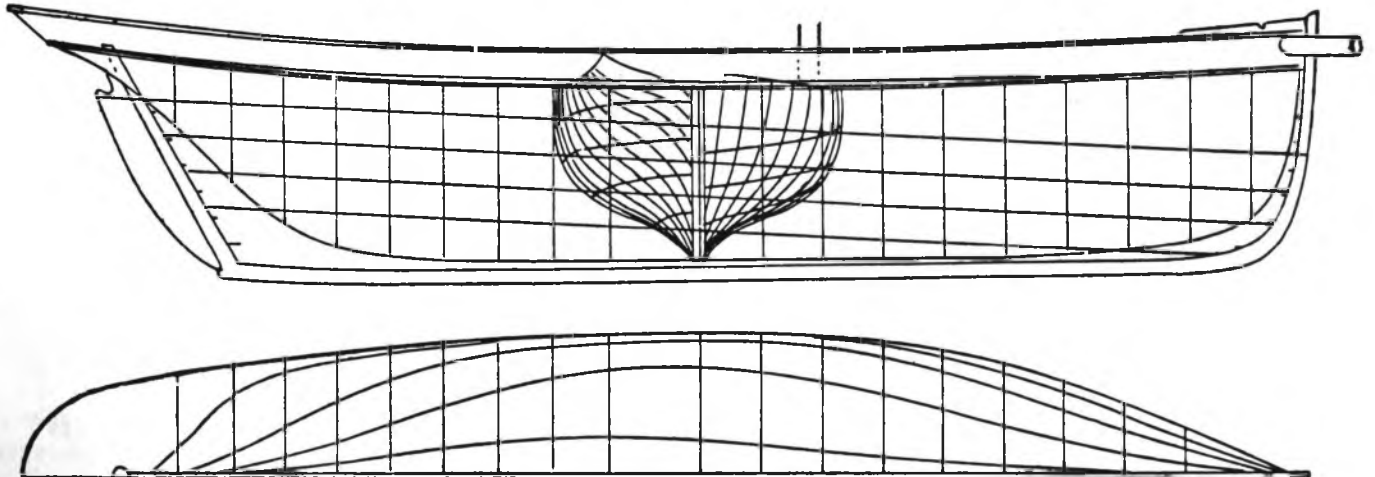
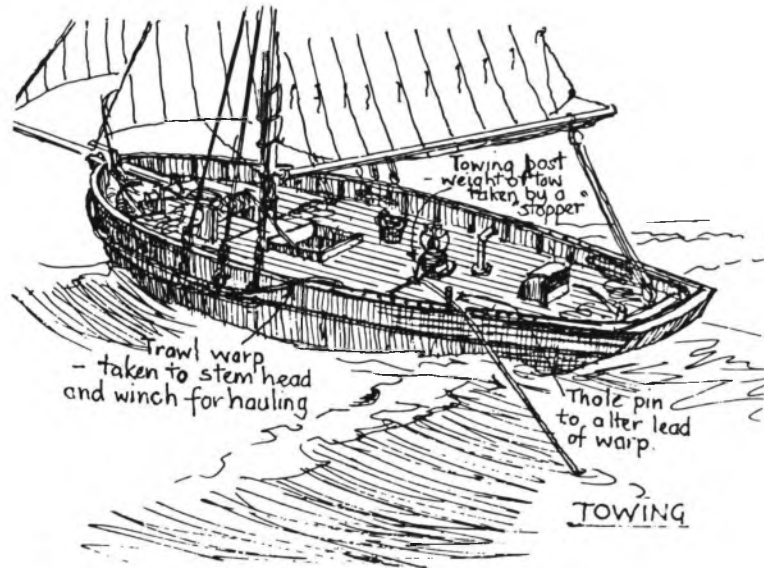
Baujahr: 1911
 Ort: Kings Lynn, Lincolnshire, England
 Werft: Worfolk-Shipyard
 Erbauer: Gerald und Bill Worfolk
 Bauherr: Norris aus Kings Lynn;
 Schiff ist benannt nach
 dessen Sohn und Tochter.
 Länge Rumpf: 16,20 m
 Länge Ü.A.: 23,00 m
 Breite: 4,00 m
 max. Tiefgang: 1,80 m
 Besegelung: Kutterrigg mit Dreikant-
 Toppsegel
 Eigner: Klaus Dellmann
 Peter Gerstenberger
 Florian Müller
 Alexander Nürnberg

Die "Nellie & Leslie" wurde als einmastiger Trawler bis 1934 in der Fischerei eingesetzt. Danach wurde sie zum Krabbenfischen (bis 1977) gebraucht.

Das Einsatzgebiet war der Wash, eine große Bucht an der Nord-Ost-Küste Englands mit beachtlichen 7 m Tidenhub.

Die Rekonstruktion des Segelriggs haben wir nach den Angaben des Erbauers und des ehemaligen Besitzers gemacht. Folgende, interessante Faustregel wurde uns dabei von beiden zu beachten gegeben:

Der Abstand zwischen Mast und Vorsteven soll als Maß für die effektive Länge des Klüverbaums genommen werden, also für dessen Länge vom Vorsteven bis zur Nock. Das Gesamtmaß zwischen Klüverbaumnock und Mast ergibt die Länge des Großbaums.





N & L 1934, nach dem Umbau zum Motorkutter;
Klüverbaum, Stenge und Gaffel-
segel sind entfernt.

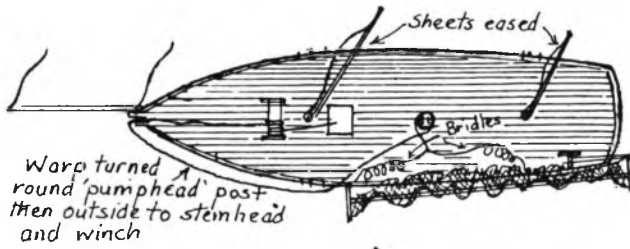
In Boston, im River Witham, etwa 1940



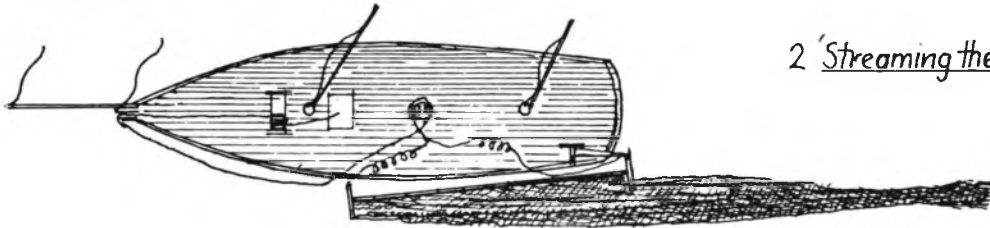
So wird die N & L nach vollendeter
Restaurierung aussehen



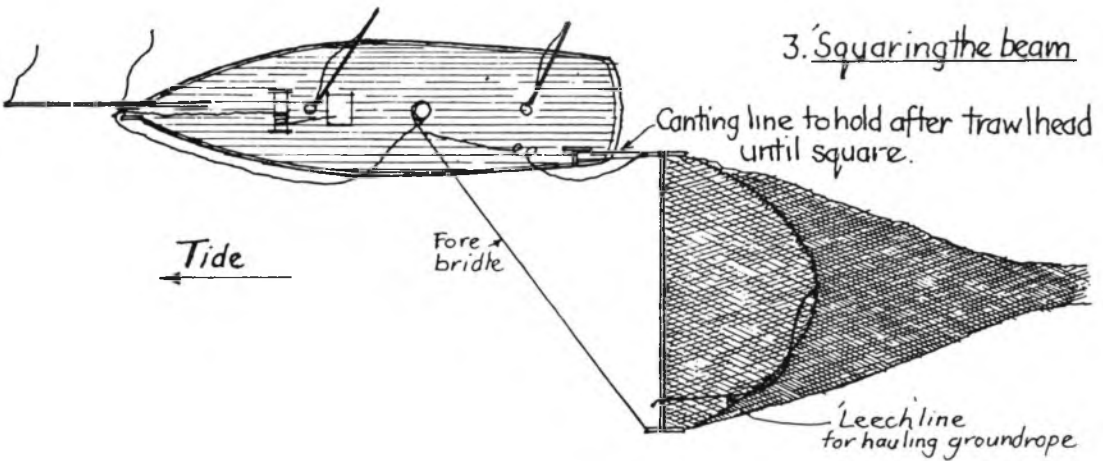
'SHOOTING' the Beam Trawl



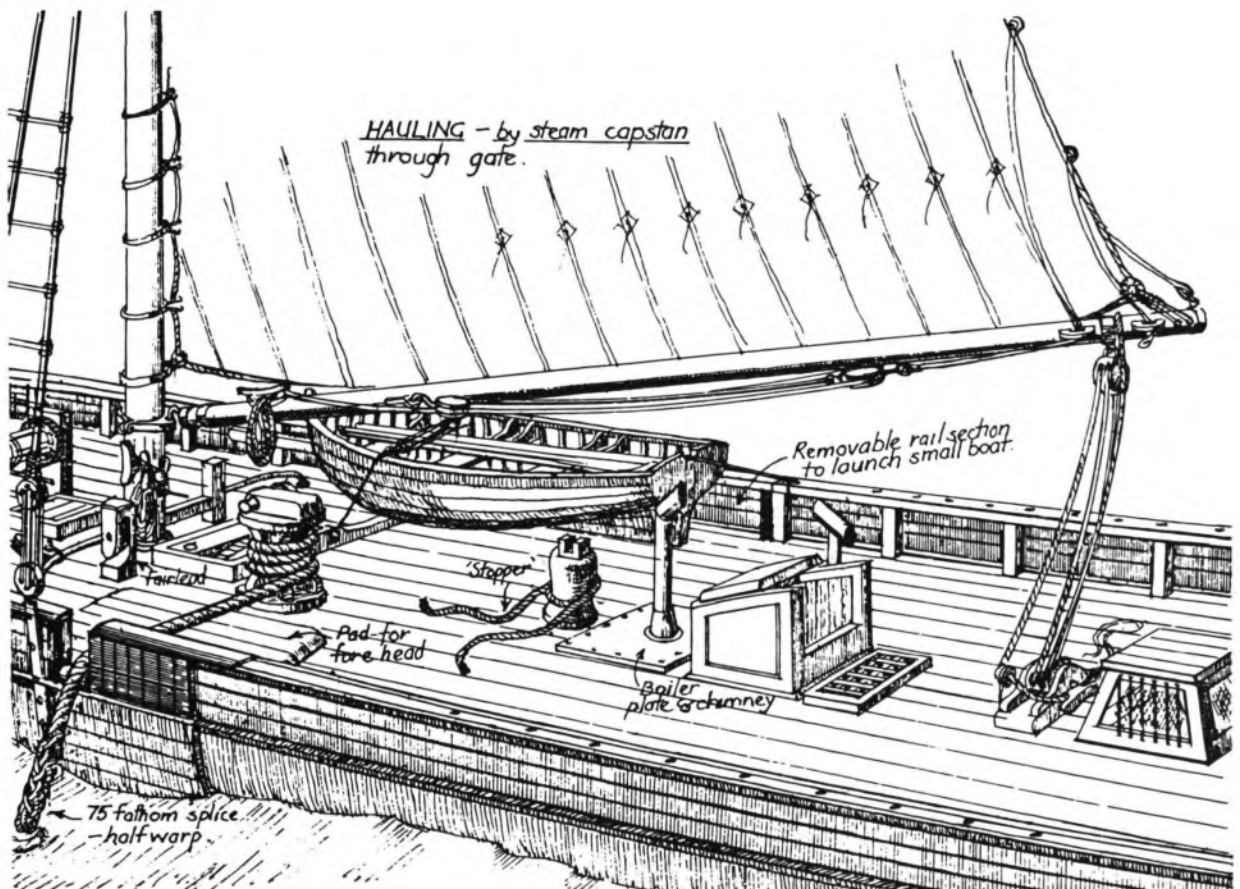
1 'Ready to shoot'



2 'Streaming the net'

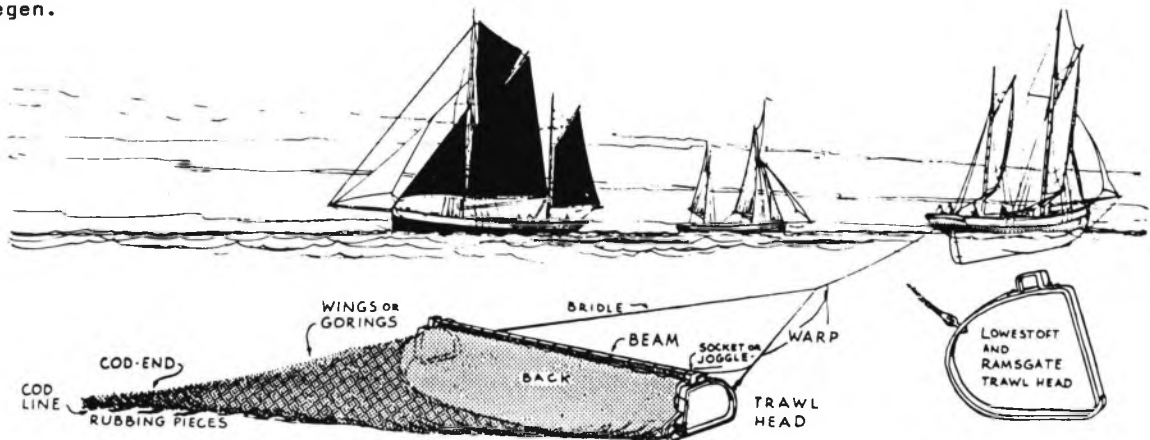


3. 'Squaring the beam'

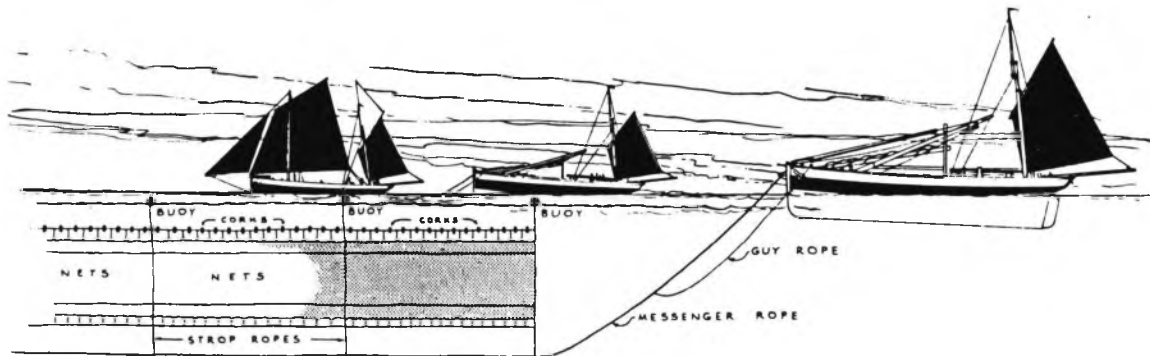


Die Arbeit einer Smack

Grundsätzlich einmal sind Smacks "Trawler", - also Boote für den Schleppnetzfang - im Gegensatz zu den sogenannten "Drifter", die beim Fischen hinter ihren ausgebrachten Treibnetzen liegen.



Trawling



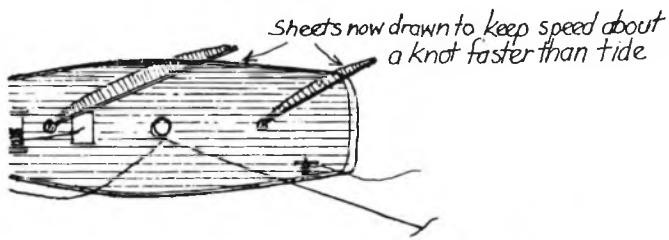
The drift net

Zur Entstehung des Wortes "Trawler" ist es vielleicht interessant zu wissen, daß es seinen Ursprung im holländischen "traghelen" (engl.: To drag, deutsch: ziehen) hat. Bei den englischen Fischern hießen Trawler grundsätzlich "Smacks"; Drifter wurden als "Lugger" bezeichnet, obschon sie seit langem nicht mehr lugger-getakelt waren. So ist der Begriff "Smack" hinsichtlich der Takelung auch nicht eindeutig.

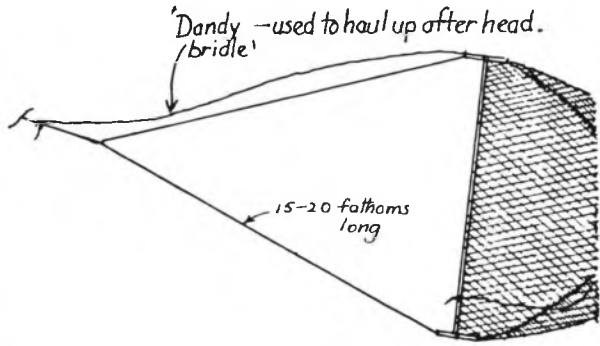
Smacks von der Größe der Nellie & Leslie fuhren mit 3 Mann Besatzung.

Das Einsatzgebiet unseres Schiffes war der Wash, eine stark tidenabhängige Meeresbucht. Gefischt wurden hauptsächlich Krabben, weshalb die Boote auch "Shrimpers" genannt wurden.





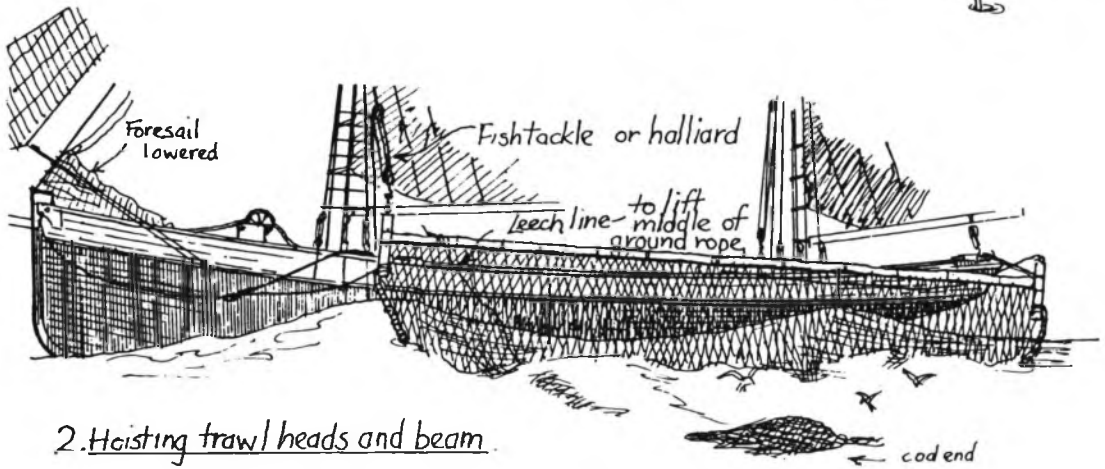
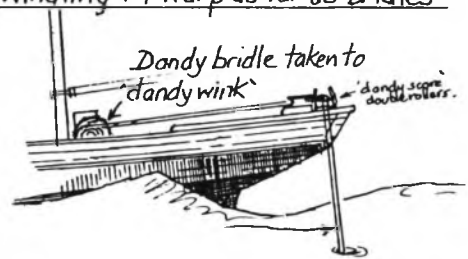
'Paying out the towing warp.'



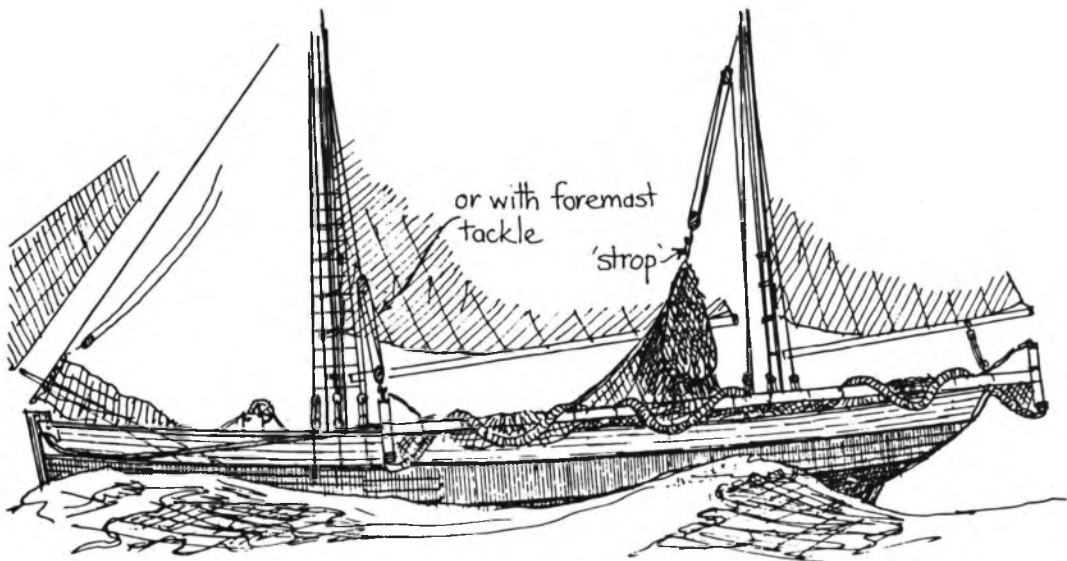
'HAULING' - the Beam Trawl.

1. Winching in warp as far as bridles

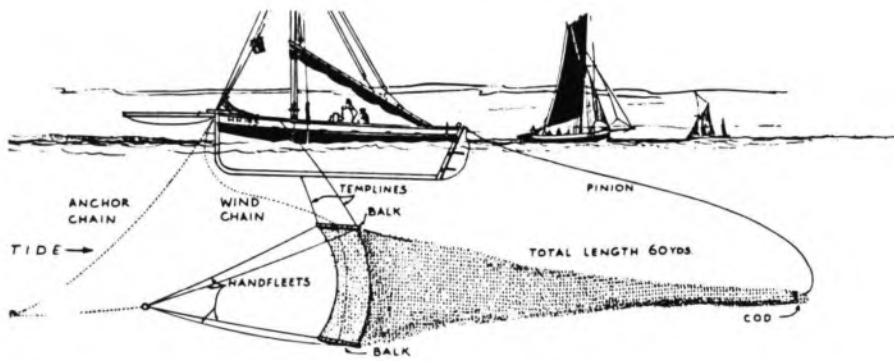
Dandy Bridle - unhitched and taken aft to lift after trawl head.



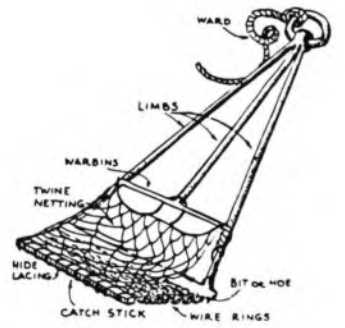
2. Hoisting trawl heads and beam.



3. Lifting cod end aboard



Stow net in use



Oyster dredge

Da die Orte Boston, Kings Lynn und Wisbach an Flüssen liegen, mußten Schiffe stets mit der Tide auslaufen, wobei die Fischer wegen dieser örtlichen Gegebenheit gut kreuzende Fahrzeuge forderten.

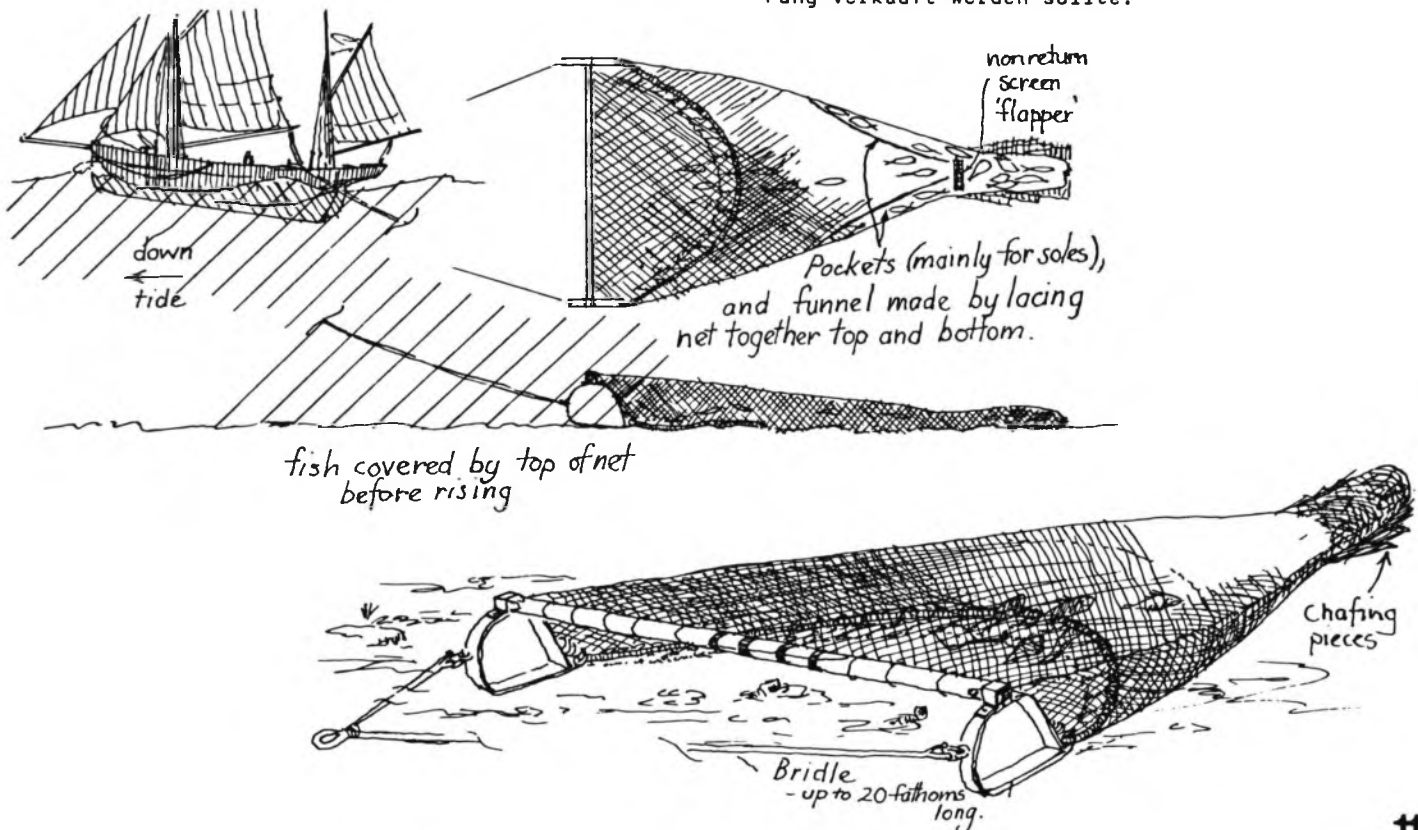
Getrawlt - also mit Kurre gefischt - wurde stets mit dem Tidenstrom. In der Regel wurde der Trawlbaum (Kurrbaum) an Steuerbord gefahren.

Zum Wegfieren von Netz und Kurrbaum mußte das Schiff an den Wind gebracht werden, die Segel wurden losgeworfen und das Geschirr längsseits zu Wasser gebracht. War das Netz achter, ausgetrieben, wurde Fahrt aufgenommen, das Geschirr weggefiert und das Schiff so auf Kurs gebracht, daß es etwa 1 - 2 Knoten schneller lief als der Tidenstrom.

5 - 6 Stunden später wurde das Netz wieder eingeholt. Dies war sicherlich der anstrengendste Teil der Arbeit. Die schwere Kurrleine wurde bis zur Hahnepot (die am Kurrbaum befestigt war) eingeholt.

Mittels einer Talje, die am einen Ende des Baumes eingehakt wurde, und einer Hilfsleine, die am anderen Ende befestigt war, wurde der Baum an Deck gehoben. Anschließend mußte das Netz von Hand soweit aufgeholt werden, daß man den Steert, das Ende des trichterförmigen Sacknetzes, mit dem Fang zu fassen bekam. Dieser Steert wurde wiederum mit der Talje an Bord gehievt.

Schließlich wurde das Geschirr aufgeklart, wieder ausgebracht, und der Fang mußte verarbeitet werden: Die Garnelen wurden sortiert, gereinigt und im Seewasser gekocht. Für die Wash-Fischer waren 3 - 6 solche Arbeitsgänge (oder Streeks) die Regel. Danach wurde der Kurs auf den Hafen abgesteckt, wo der Fang verkauft werden sollte.



»Operettenschiff« gegen »Kutterfanatiker«

GERHARD MÖLLER

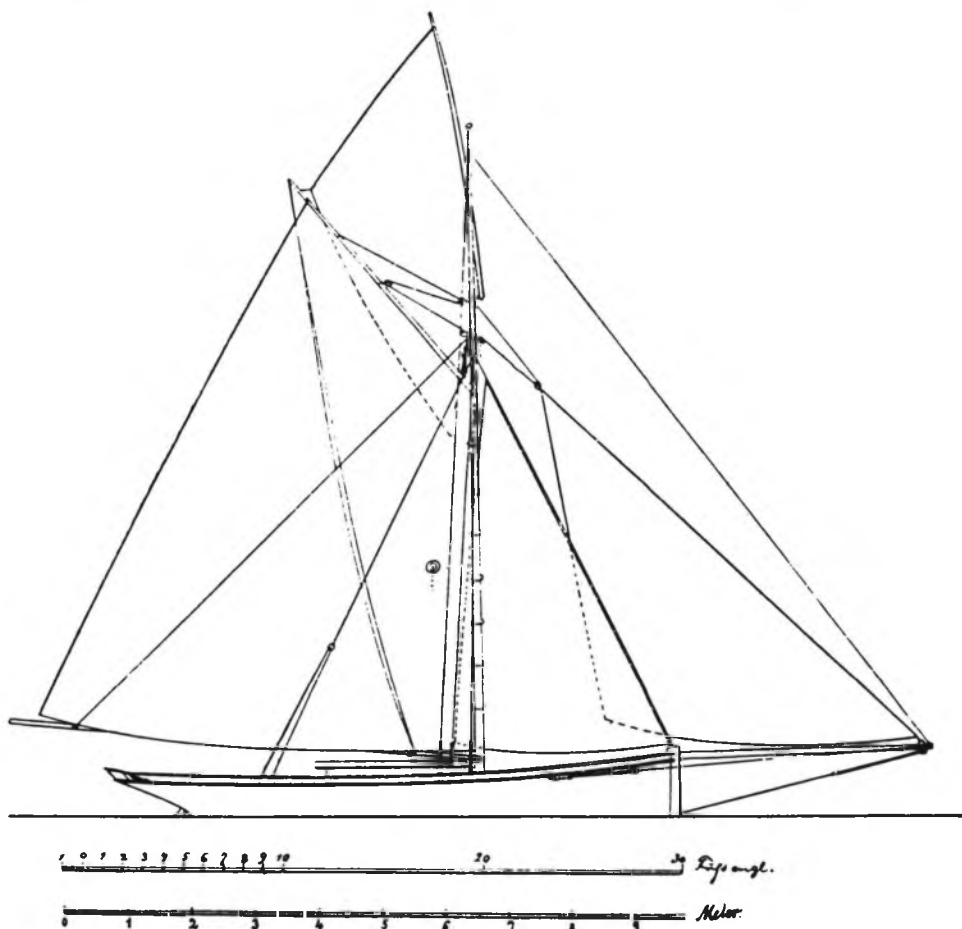
2000 Hamburg 11
Jakobstraße 17
Telefon 37 13 84



Einhand - Segelyacht NIOBE von KALTEHOFE

Liebe Freunde des Gaffelriggs !

Im PIEK FALL Nr. 26 las ich den Brief des Herrn M. Woernle und kann diesem nur zustimmen. Ich segel mit dem Gaffelrigg, weil ich Freude daran habe, auch wenn es umständlicher und beschwerlicher ist, und ich kann meinem Vor-Eigner, Herrn Fr.-E. Schleif, nur gratulieren, daß er das Boot damals umgeriggt hat; es ist jetzt ein gutes und sicheres Seeschiff. Auch ich unterstütze den Museums-hafen und damit die Erhaltung von alten Segel-schiffen aus Fischerei- und Frachtschiffahrt; auch mir tut es weh, wenn ich so einen schönen Kutterrumpf sehe mit einer Wochenendlaube an Deck. Aber so einen Kutter oder Ewer, wie er für einige anscheinend das einzig Wahre, das "non plus ultra" der Schifffahrt ist, kann ich mir nicht leisten und auch nicht nach meinen Vorstellungen segeln, weil ich nicht auf Mitsegler angewiesen sein möchte. Und ich finde es sehr intolerant, wenn so ein Kutter- oder Ewerfanatiker meine NIOBE ein "Operettenschiff" nennt.



So, das mußte mal gesagt werden, sonst hätte es mich innerlich zerfressen; ich bleibe ein Freund des Gaffelriggs.

Nun etwas anderes - vielleicht als Beitrag für das PIEKFALL - von meiner letztjährigen Norwegenreise über die Nordsee nach Kap Lindesnes. Hierzu muß man wissen, daß das Großsegel schon 12 Jahre alt ist und die Backskistendeckel nur lose auflagen. Das wird inzwischen geändert, und das neue Groß von Jörgensen/Skagen ist auch schon da. Dieses Erlebnis hat mich so beeindruckt und noch lange beschäftigt, daß ich es noch während der Rückreise durch die Ostsee in Reime brachte.



"Zünftig und preiswert..." 2

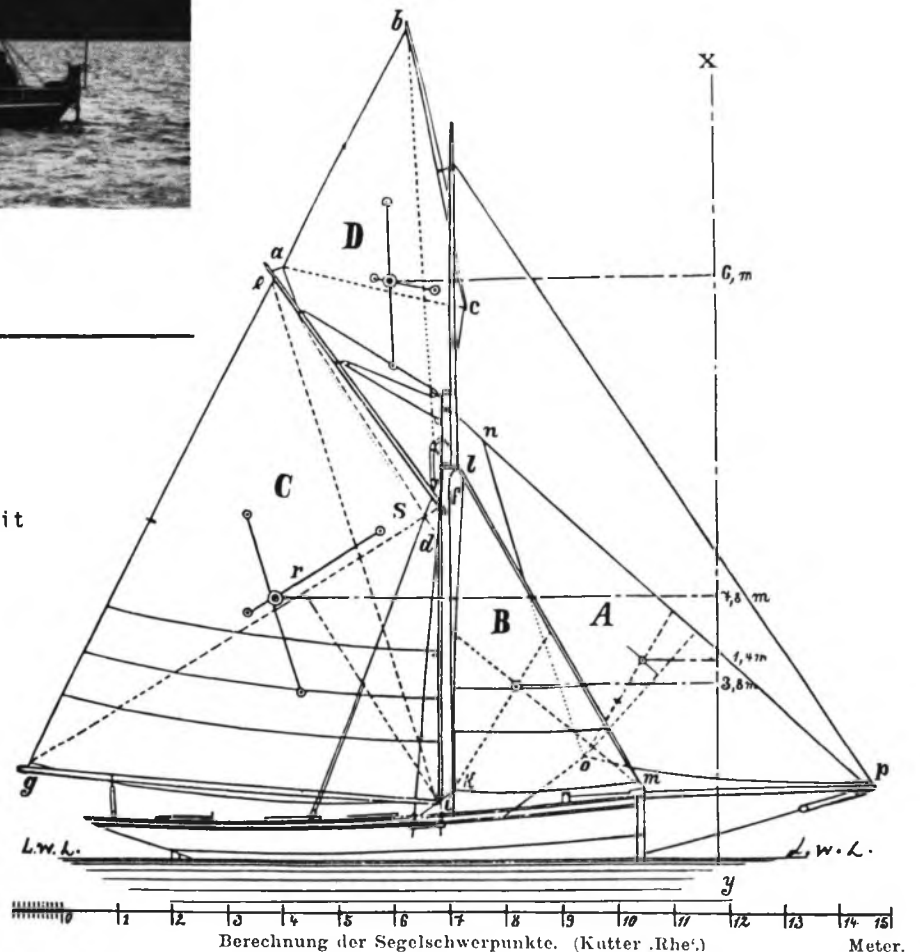


"Seetüchtig und handig..." 2

Zwei kleinere "klassische" Yachten mit Kuttersakelung:

Unhandig ? Unerschwinglich ?

PIEKFALL wird sich bemühen, in den nächsten Ausgaben schöne und wohl-restaurierte alte Yachten vorzustellen.



Min Reis' öbert Skagerak

Een scheune Reis' schull dat ward'n in de norway'
schen Schären,
an Lista vörbi un ook noch an Jären.
Vun Thorsminde, den dänischen Westküstenport,
mit Wind Ost-Nord-Ost, so seil ick no Nord.

Op't Jyske Rev keem denn, dat kenn ick nu all,
de Flaute, grood wi't in't Vörjohr de Fall.
De Lamp hangt in't Want, de Windfohn höllt Wacht -
se höllt ook den Kurs - un ick segg "Gunnacht".

Bi Klock veer, dat ward Dag, is de Wind wedder door,
un ick wedder hoch - doch ick mutt nich an't Roer.
Un nu keem de Wind, un mehr as ick wull,
mit soß, söben un acht, dat weer meist to dull.

Un Rasmus keek öber de Kant un seggt:

"Di warr'ck woll noch kreegen, Du löppst mi nich weg.
Hier helpt Di keen Beden, keen Beddeln un Schreen -
hier helpt Di nu nüms mehr - hier büst Du alleen.
Wat, Du wullt reffen ? Na, det Ding is gut,
door riet ick Di glatt de Reffgaatjes rut !"



Ick neem't Groot dool, wat schull ick sunst doon ?
Un leet von dat Tüch de Fock bloots noch stohn.
Mit twee Strich affall'n, op Kurs Nord-Nord-West,
kumm ick ook mool in Landschutz, denn is dat bald
west.

Doch nu kriggt de See mi erst richtig in'ne Meut,
in't Logis, op de Buukdeel'n, door kriggst natte
Feut.

Nu schickt Rasmus vun Luv een'n, ick heur em all
toben,
'n vullen Schlag ut den Ketel, bloots Woter, vun
boben.

Dat Schipp leggt sick öber, dat ick ook allens good
seh,

nu rauscht dat vun ünner rin, bloots düttmool in
Lee,

De Plicht is een Swemmbad, de Lenzrohr'n to kleen,
dat löppt nich recht af, ick heur Rasmus schreen:

"Dien Backskisten harrn jo all lang dicht sien
kunnt -

nu seh man to, wie dat Woter rutkummt.

Dien Lenzpump heff ick bitiden verstoppt -

nu teuv ick doorop, dat dien Kohn Di vullopt".

Denn kummt so'n Moment, wo Du denkst an de Stünn'n
mit Fründschaft, an Modder, an Leevste un Sünd'n.

Ick denk, dreih nich dorch, behool bloots de Ruh' -
de Een, de Di helpt nu, büst ganz alleen Du.

No drie Stünn'n, door - an Stüerbord vörut -
ick kiek nochmool henn - ick kiek richtig ut.

De hooge, massige Schatten in'n Dunst -

dat kann bloots Lin'snes sien - wat sunst ?

So weer't ook. No'n Stünn weer dat wohr,
ick weer ünner Landschutz, un allens weer kloor.

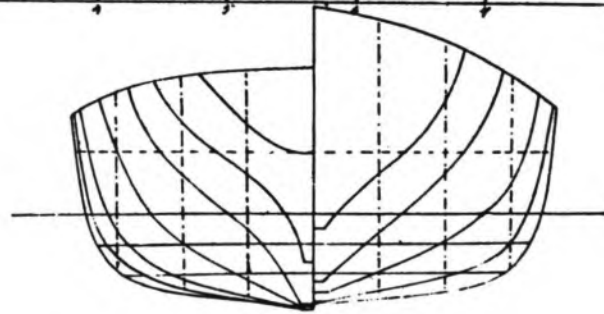
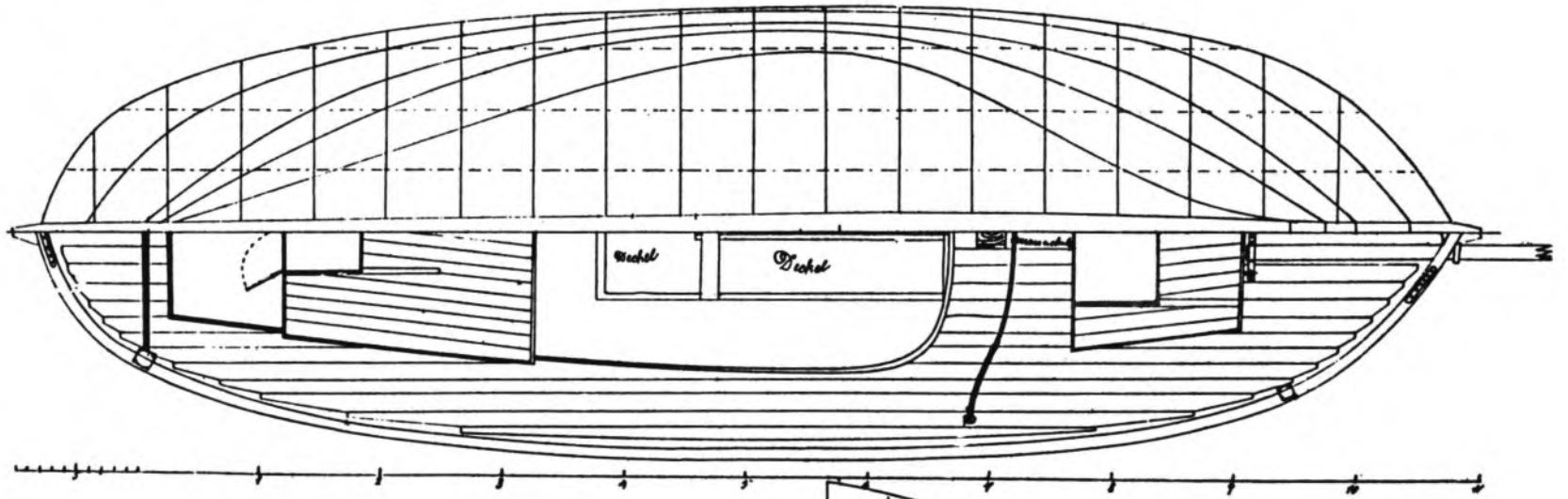
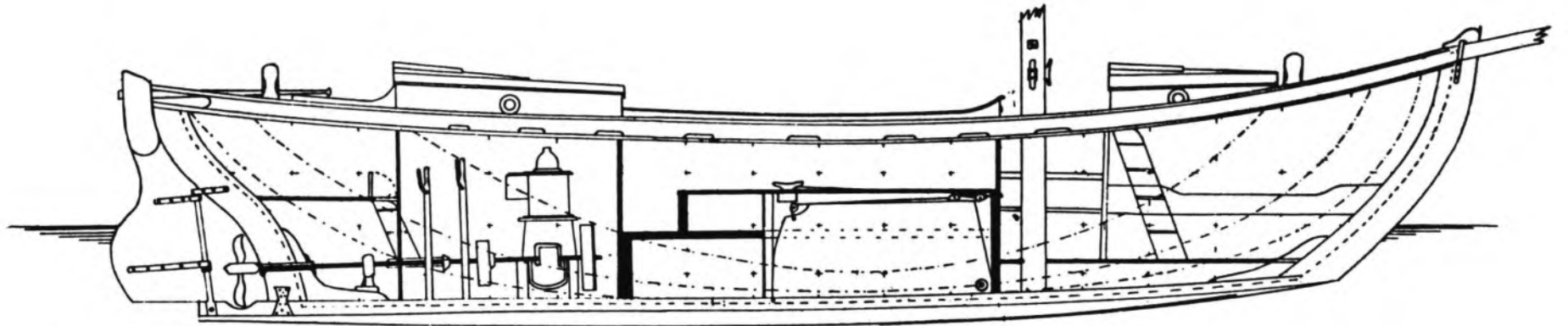
Doch weet Ji, dat Eene, dat heff ick beslooten:

Mit so'n op'net Schipp kriggt HE mi nich wedder
tofooten !

Gerhard Möller

"NIOBE VON KALTENHOFE"





DIE YACHT

1912

Linienriss und Einrichtungsplan einer Schwert-Fischerquase mit Hilfsmotor. Maßstab 1:60.

Entworfen und gebaut von H. Klähn, Neustadt i. H.

Grösste Länge 11,70 m; Breite 8,75 m; Tiefgang ohne Schwert 0,80 m.

Von Quatzen und anderen Kähnen

Eine deutsch-dänische Bootsbau-Geschichte .

- Dem Museumshafen Flensburg gewidmet -

DIE YACHT

1 9 1 2



Fischerboot mit Hilfsmotor.

Wir bringen umstehend den Riss eines Fischerbootes, dessen Typ an der holsteinischen Küste noch heute recht verbreitet ist und der mit Fischerquase oder Fischerquatze bezeichnet wird. Form und Einrichtung des Bootes sind insofern interessant, als die Linien ein starres Festhalten am Alten, der Hilfsmotor das Eindringen des Neuen verkörpern.

Aehnliche Wasserlinien und Spanten hatten Fischerboote dieser Gegend und Grösse schon vor hundert Jahren, und es ist erstaunlich, wie langsam die neueren Errungenschaften des Schiffbaues in das Gebiet des Fischerbootbaues eindringen.

Als Hilfsmotor führen diese Fahrzeuge jene einfachen, derben Petroleum-Motoren, die Swiderski, Deutz, die dänische Motorenfirma Dan u. a. fabrizieren. Die Anwendung gerade dieser Art Motoren ist ausser den angeführten Gründen durch den Brennstoff bedingt, denn Petroleum ist viel billiger als Benzin oder Benzol und auch überall an der Küste erhältlich, was von letzterem noch lange nicht gesagt werden kann.

Die Einrichtung des von Klahn, Neustadt i. H., entworfenen und wiederholt gebauten Bootes ist aus den Zeichnungen ersichtlich, bei denen auch die Abmessungen angegeben sind.

Der sicherlich sportliche Herr aus der Yacht-Redaktion von 1912, der diesen Kommentar einst geschrieben, hat offenbar damals schon nichts mehr begriffen: Nicht begriffen die praktischen, existenziellen Gründe für die Beharrlichkeit, mit der bewährte Fischerboote als Typus beibehalten wurden, solange Revier und Fischfangweise unverändert blieben und solange soziale wie wirtschaftliche Strukturen eine Wandlung der Gebrauchsboote nicht erzwingen.

Unser Herr "Yacht"-Redaktör zu Kaisers Zeit hat aber auch nicht mehr begriffen die eigene Ästhetik eines ganz bestimmten Fischerbootes, in diesem Fall der Quase, die nun einmal so aussehen muß und nicht "ganz anders" - etwa wie ein Ewer oder wie ein Kutter oder wie ein Fischerschoner Oder vielleicht gar wie des Kaisers METEOR ? "Es ist erstaunlich..." wundert sich der fortschrittliche Yacht-Sport-Segler, "seit hundert Jahren unverändert...". Er hat eine Null vergessen: Seit vikingischer Zeit nicht wesentlich verändert !

Immerhin, der Plaisir-Segler von der "YACHT" hat den berufsmäßig segelnden Fischersmann - zwar staunend - wahrgenommen in dessen fester Eigentümlichkeit, Beharrlichkeit; eigentlich aber

bloß deshalb noch wahrgenommen, weil das Boot bereits mit Motor ausgestattet worden war. Der Motor interessierte ihn ausschließlich: Das "Neue" ! Was interessiert uns hauptsächlich an so einer alten Quatze ? Das "Alte" !

Zum Linienriß der FISCHERQUASE von 1912 in der "YACHT" Nr. 35, 1912.

Der Neubau, den "Die Yacht" damals dargestellt hat, vereinigt in sich die Merkmale von Fischerbooten der südlichen Ostsee .

Abgesehen von zeitweiligen "Mode"-Erscheinungen stimmten diese Boote in Form und Bauart stets überein, selbst dann, wenn sie beim Fang recht unterschiedliche Aufgaben zu erfüllen hatten. Im Neubau der Quase von 1912 sind die wichtigsten

gemeinsamen Merkmale bewahrt worden, obwohl technische Neuerungen, vor allem der Motor, einige bauliche Besonderheiten notwendig gemacht haben: Geschwungener Achtersteven, Propellerbrunnen. Wir erkennen aber noch deutlich

die typischen Merkmale der Haffquatz und des Zeesenboots der pommerschen Küste.

Zeesenboote und deren dänische Variante, die Åle-drivkase, existieren bekanntlich auch noch in unseren Tagen. Sie gehören zu einer einheitlichen Gruppe von Fischerbooten. Ihre unterschiedlichen Bezeichnungen werden nur von der jeweiligen Größe des Fahrzeugs und von der jeweiligen Fischfangtechnik abgeleitet. Der Schiffshistoriker und Volkskundler Wolfgang Rudolph beschreibt in seinem Werk "Segelboote der deutschen Ostseeküste", erschienen im Akademie-Verlag, Berlin (DDR) 1969, die Szenerie der Fischerboote von Haff und Bodden.

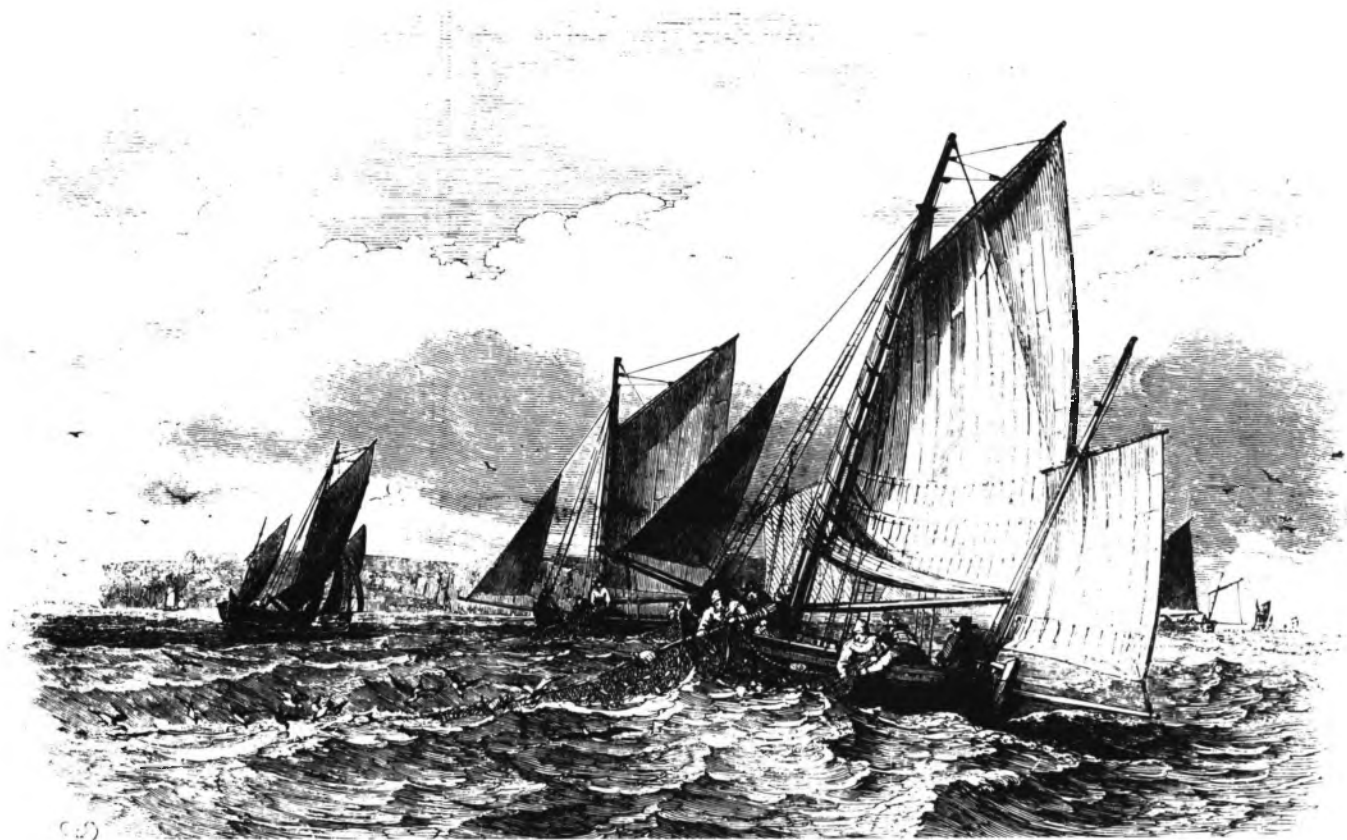
Alle hier folgenden Zitate sind diesem ganz hervorragenden schiffskundlichen und volkskundlichen Buch entnommen. Weil es für die meisten von uns praktisch nicht möglich ist, den Band noch käuflich zu erwerben, wird in diesem PIEKFALL einmal ganz ausführlich - und genußvoll - daraus abgeschrieben werden !

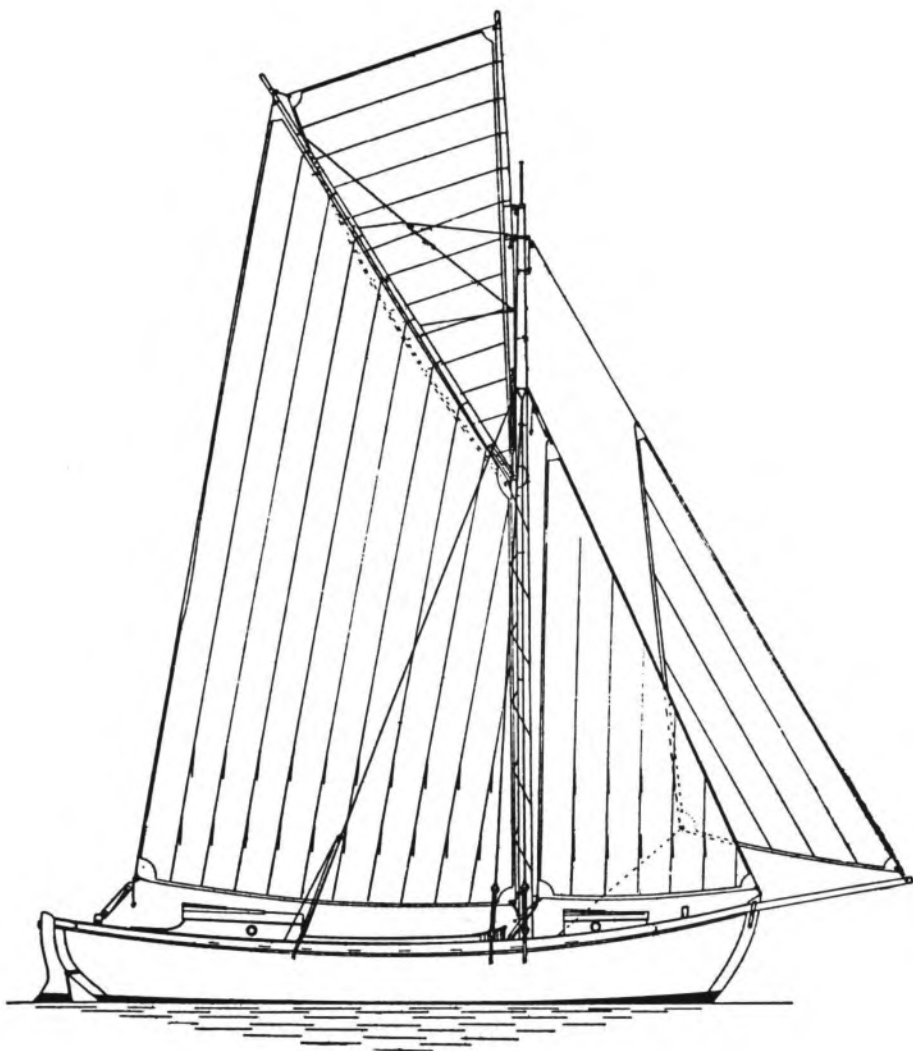
Fischfang vor Rügen mit Treibnetzen .

Die "Fischerkähne" der südlichen Ostsee

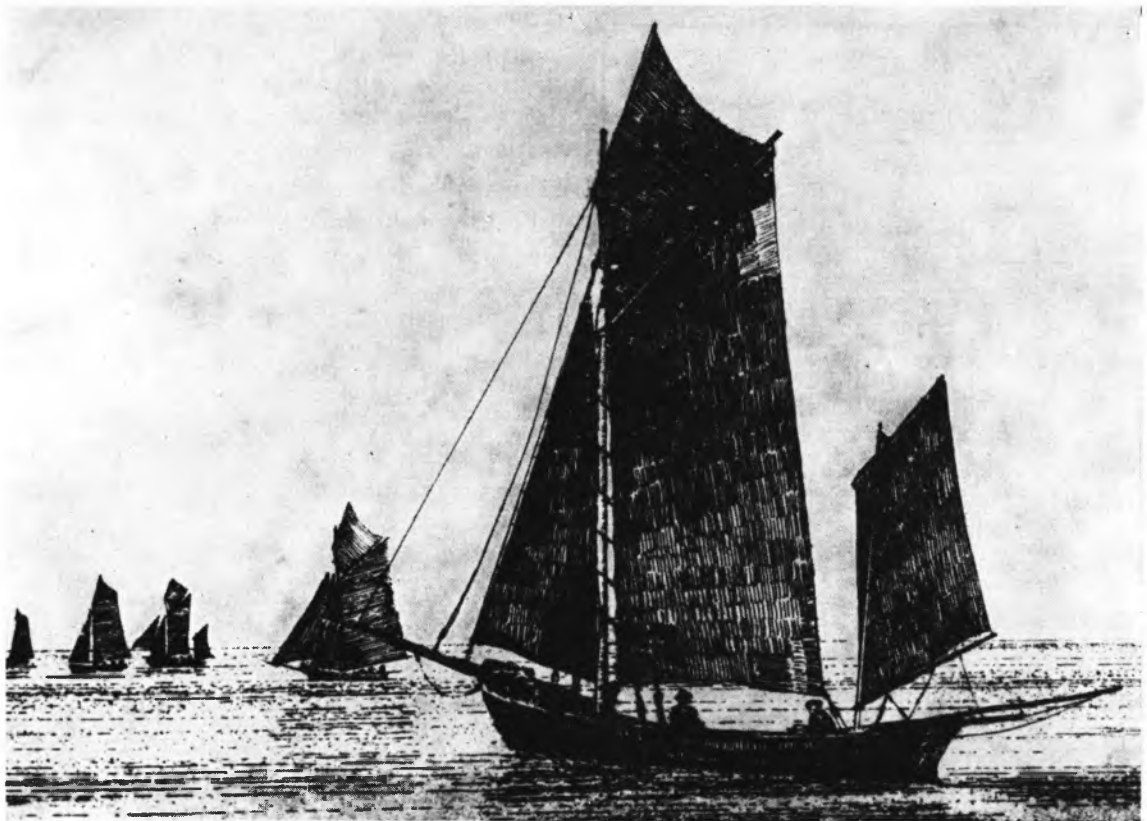
"In den Jahrzehnten um 1900 wurde das Oderhaff, stärker als jedes andere Revier der südlichen Ostseeküste, von Hunderten von Segelfahrzeugen belebt. Abgesehen von den ein- und auslaufenden Seeschiffen, den Galeassen und Schonern, kreuzten dort Haff- und Ückerkähne neben Steinheuern und Warpschen Booten, lagen Quatzen am Wind, schlepten Polten, Zollen, Zees- und Tuckerkähne ihre Netze über Grund. Zeeskahn, Tuckerkahn, Zollner Kahn und Polt oder Pul waren Fischereifahrzeuge für den Schleppnetzbetrieb auf dem Oderhaff und seinen Nebengewässern. Von ihnen stellten die 22 m langen Zeeskähne die größten Fischerboote an der südlichen Ostseeküste dar. Die Tuckerkähne waren nur wenige Fuß kleiner, und auch die Zollen wiesen noch 19 m Länge auf, während die Polten 9 - 14 m Länge maßen. Die 12 - 17 m lange Quatz hingegen war kein Fangfahrzeug, sondern ein Händlerboot, ein Segler für den Transport von lebendem Fisch, häufig auch Hanelspolt genannt und früher als "nasser Kahn", "Quatzenkahn" oder "Quatzner Kahn" (1623 "Quatzen" in Stettin (Szczecin)) bezeichnet.

Die Fischer nannten diese Segler lediglich Kahn oder Polt und betonten damit die prinzipielle Einheitlichkeit der Konstruktion dieser Fahrzeuge."

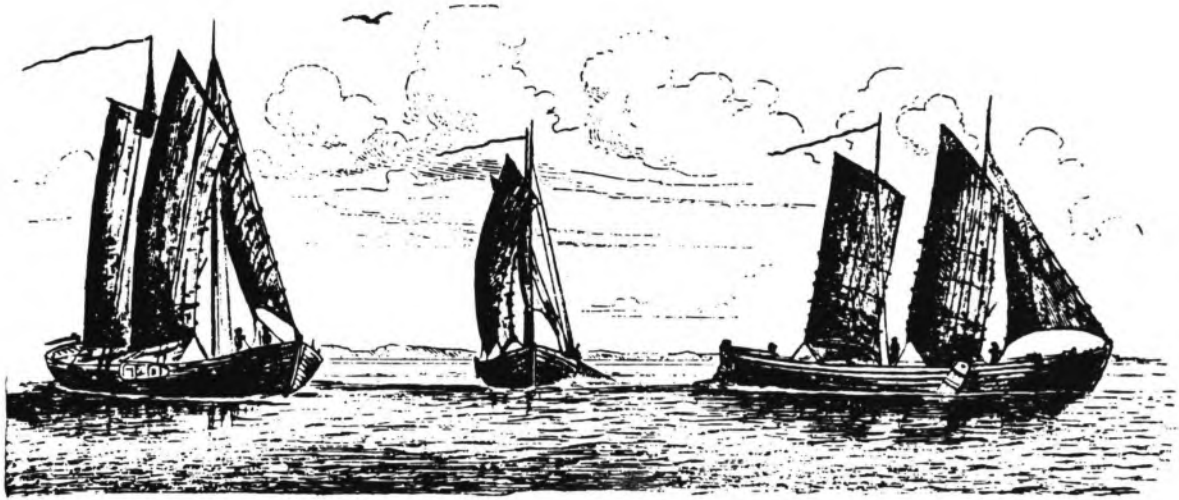




Segelriss der Fischerquase mit Hilfsmotor.



Zeesboot von Rügen (Radierung von Paul Barz, um 1930)



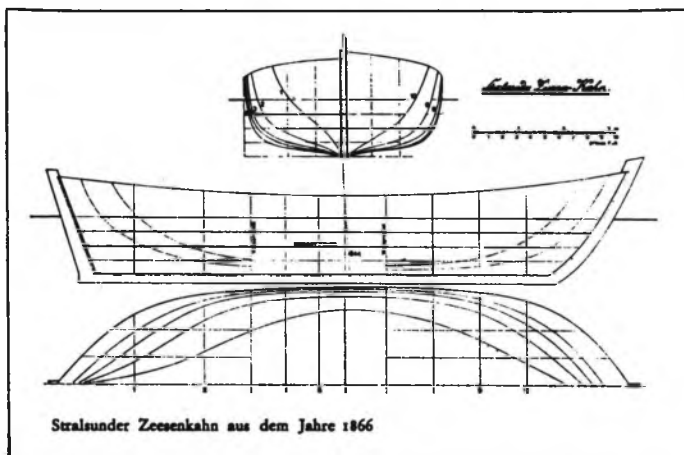
Zeeskähne vom Oderhaff (Robert Parlow, 1882)

Die Boote lassen sich in ihrer unveränderten Bauart, Größe, wie in ihrer Verwendung leicht bis zu der Zeit der deutschen Hanse zurückverfolgen; schiffsarchäologisch nachgewiesen sind heute auch ihre Vorläufer in der Vikingerzeit, durch Grabungen in den Jahren 1967 und 1980.

"Allesamt waren sehr stabile Klinkerfahrzeuge, alle sehr flachgehend und ziemlich breit gebaut ... Die Quatzen waren noch breiter angelegt ... Sie besaßen früher einheitlich einen flachen, breiten, zu den Enden hin verjüngten Sohlkiel ... Die Steven aller dieser Boote waren gerade und sehr wuchtig, sie wurden vorn gegen den Kiel gelascht, achtern in diesen eingezapft."

konkav eingezogenen Klipper-Vorsteven und mit rundem oder kantigem Überstandheck. Die kleineren alten Boote wurden als *l ü t t S p i t z - m o r s* verspottet. Nach 1900 ging man dann wieder zu konvex gekrümmten Stevenhölzern über, die nun *d ä n ' s c h e r S t ä b e n* genannt wurden, und kehrte vom Rund- oder Plattgattheck zum Spitzgatt zurück."

Die Boote dieser Gruppe wurden in der uralten, für das Ostseegebiet traditionellen Schalenbauweise mit Klinkerbeplankung gezimmert. 8 - 10 Mallen - häufig die alten Spanten von abgewrackten, bewährten Booten - dienten dabei als Hilfe beim Erreichen der überlieferten Form; die Bodenwrangen und die Spantaufleger wurden nachträglich eingefügt, zuletzt Kielschwein, Schweften, Balkweger, Duchten etc. . Es hat allerdings im 19. Jahrhundert auch Boote gegeben, die in der Gerüstbauweise gezimmert und kraweel geplankt waren; auch solche, die eine Mischung der zwei Methoden aufwiesen. Die modernen Fischer-Quatzen von Mecklenburg und Holstein sind allerdings in der Regel auf Balkenkiel gebaut worden.



Flachkant verzimert: Sohlkiel; hochkant verzimert: Balkenkiel

Im Laufe des 19. Jahrhunderts setzten dann mehrfach Veränderungen einzelner Bauteile ein, so etwa bei den 9 - 12 m großen Zeesenbooten:

"Früher verwendete man konvex gekrümmte Vorsteven und gerade, nach hinten überfallende Achtersteven für das Spitzgattheck. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts begann von Stralsund her unter dem Einfluß des Großseglerbaues die Zimmerung mit

"Seit der Mitte des 19. Jahrhunderts datieren einige Formveränderungen, die die große Fahrzeuggruppe "Kahn" deutlicher differenzierten und das Äußere einiger dieser Boote verwandelten. So zimmerte man Tuckerkähne und Quatzen seither gern auf hohem, schmalen Balkenkiel und wählte

krummwüchsige Eichen "mit Schlag" zum konkav geschwungenen, mitunter sehr stark vornüber fallenden Vorsteven. Modernere Quatzen erhielten im Vorschiff starken Decksprung und mittschiffs oberhalb des in der Wasserlinie liegenden Decken-decks ein sogenanntes B u n k e r d e c k . Für die Zimmerung mit Balkenkiel und Klippersteven ist wohl die damals vorherrschende Mode im Seeschiffbau vorbildlich gewesen."

Diese pommerschen "Kähne" waren allesamt hervorragende Segler ! "Je stärker es brieste, desto besser segelten die schweren breiten Fahrzeuge ... Daß die Zeesenboote zu den besten Seglern des Boddenreviers gehören, ist weithin bekannt. Geschwindigkeiten von 7 Seemeilen pro Stunde waren üblich ... Mit Vergnügen maßen sich die Zeesfischer im Wettlauf mit den zwischen Stralsund, Hiddensee und Breege verkehrenden Tourendampfern."

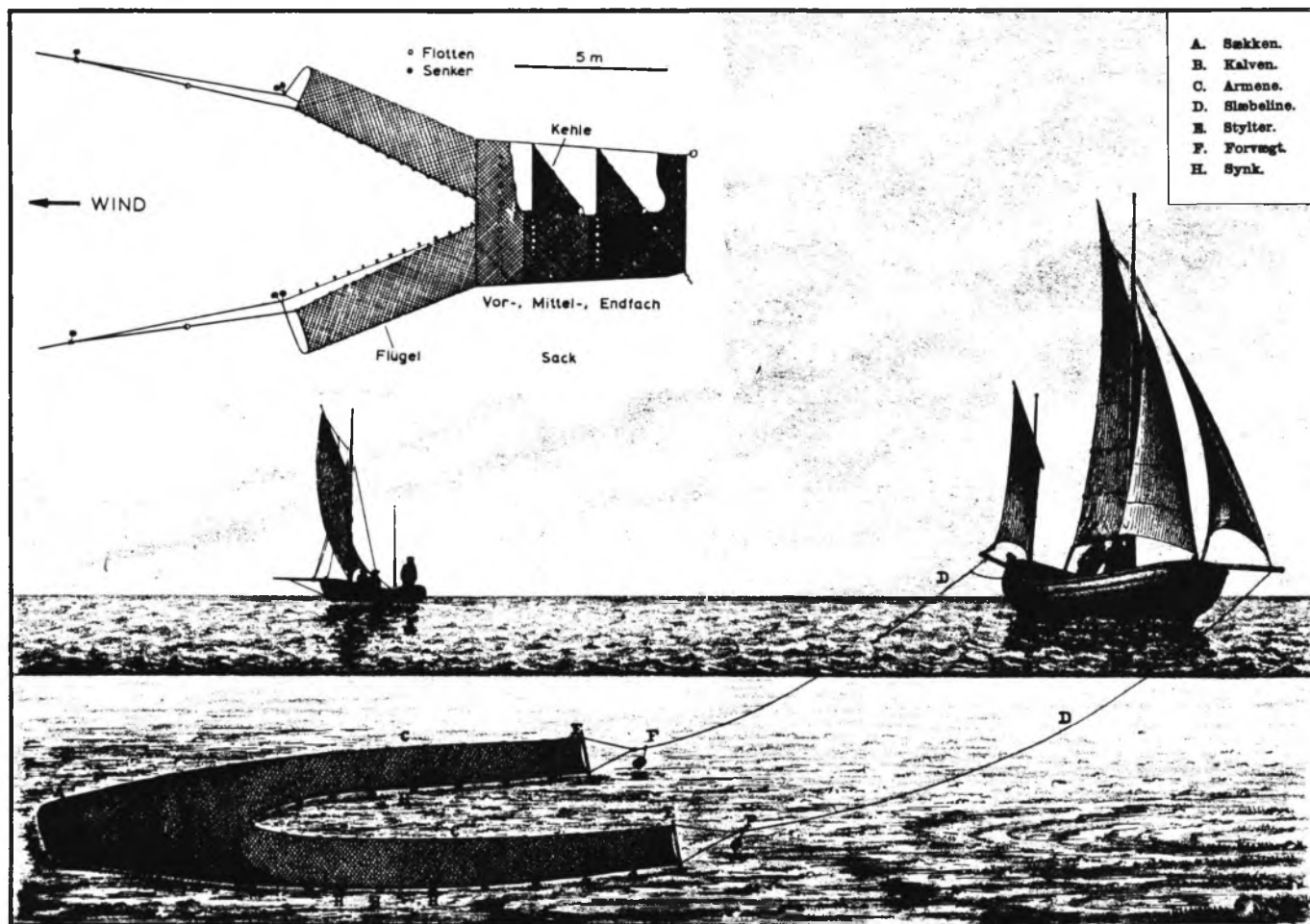
Die flachen Boote mit dem kennzeichnenden Sohlkiel waren früher stets mit Seitenschwertern - und zwar meist nur mit einem einzelnen ! - ausgerüstet.



Sandgang und Bodensohle eines Zeesenbootes mittschiffs und in Stevennähe

Seit den achtziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts aber wurden sie, genau wie die Ewer und Kutter an Elbe und Nordseeküste, mit einem Mittel- oder Bünnschwert versehen. Sie trugen Rahsegel (Lugger) und in jüngerer Zeit Schotsegel, ein baumloses Gaffelsegel. Manche waren zweimastig oder (sind heute noch) anderthalbmastig getakelt.

Flügelzeese , gezogen von einer dänischen Driewquase .

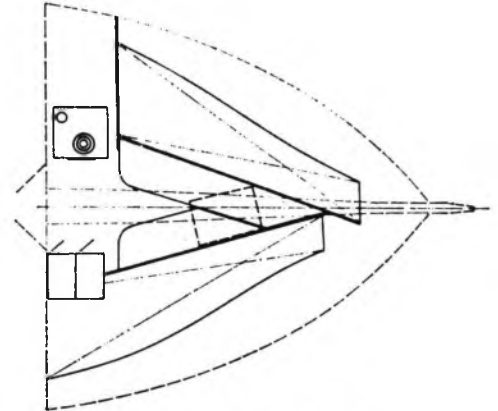


Die pommerschen Quatzen

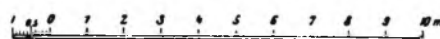
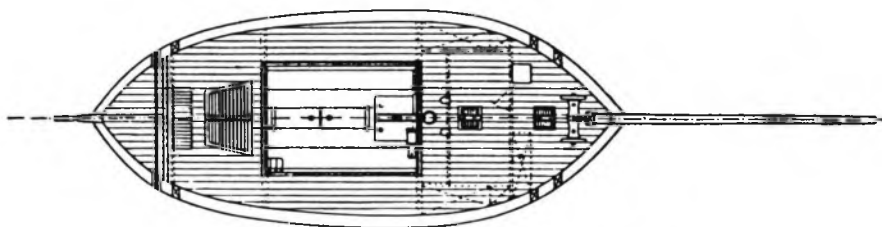
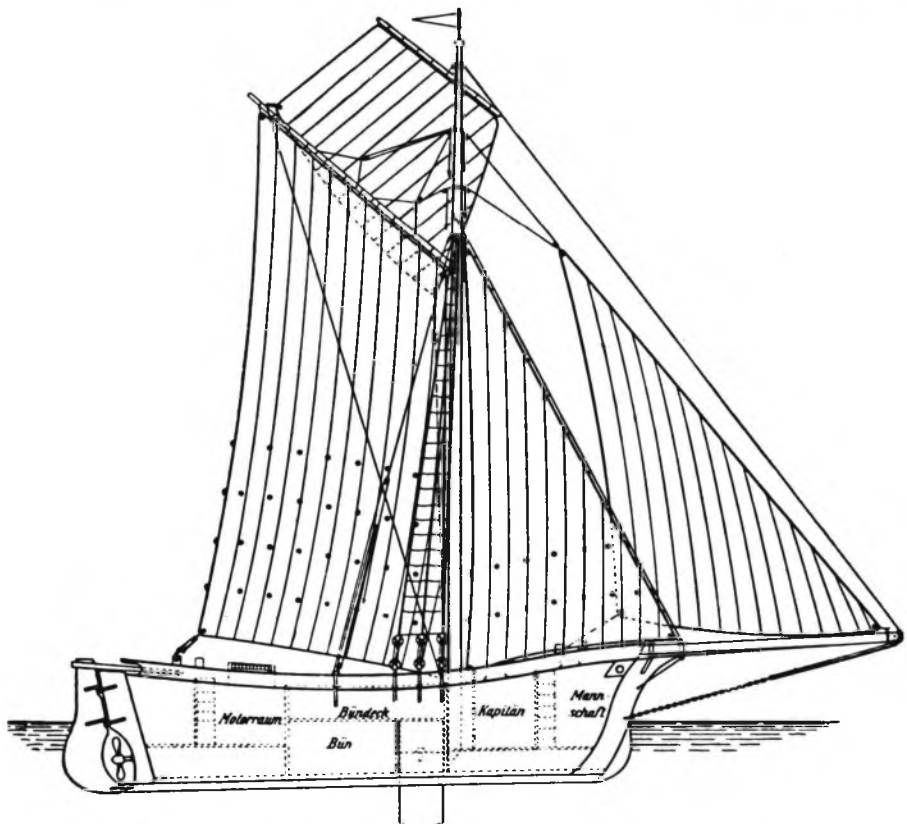
In der Gruppe der pommerschen Fischerkähne wurde also im wesentlichen nur nach Bootsgröße und Verwendung unterschieden: Z e e s e n k a h n und Z e e s e n b o o t leiteten ihren Namen von dem besonderen, sackförmigen Netz ab, mit dem sie meist nachts auf Aal, Hecht, Stint usw. drifteten. Demgegenüber fischte einst die T u c k e r k ä h n e in "Partie" und "Maschop" (das war die Genossenschaft zweier Boote bzw. zweier Schiffer) gemeinsam tagsüber auf Plattfische aller Art. Andere Boote, wie etwa die neueren P o l t e n, waren noch breiter gebaut und ausschließlich in sehr flachen Gewässern ebenfalls in "Partie" anzutreffen. Unter den kleinen und offenen Kähnen gingen die H e u e r und die S t r a n d b o o t e dem Fang mit Reusen, Stellnetzten, Treibnetzten und Leinen nach.

Doch seit vielen Jahrhunderten war es die Aufgabe der Q u a t z e n, den lebenden Fang von den einzelnen Fischern oder Genossenschaften zu übernehmen

bzw. aufzukaufen und schleunigst zu den großen Fischmärkten zu segeln. Quatzen galten deshalb zurecht als die "Schnellsegler" unter den pommerschen Fischerkähnen. Zu ihren guten Segeleigenschaften gehörte auch eine große Wendigkeit, um im Seegang bei den draußen liegenden oder fischenden Kähnen sicher längsseits gehen zu können.



Die Einrichtung des Vörrunners



Quatze vom Oderhaff (1911)

Welch große seglerische Leistung die pommerischen Quatzen und deren 2-Mann-Besatzungen jahrein, jahraus im Fischtransport und -handel vollbrachten, sei hier unbedingt auch noch eingefügt:

"Ab April nahmen diese Segler Kurs auf Estland und die Rigabucht, wo vorwiegend Hecht und Gelbaal angekauft wurden. Für die Rückfahrt ab Narwa und Reval (Tallinn) rechnete man bei günstigem Wind vier Tage. Wurden jedoch bei steifem Südwest 26 Tage daraus, dann konnte es geschehen, daß von den 120 Zentnern Fisch im Wasserraum knapp drei Zentner lebend den Bestimmungshafen erreichten. Die baltischen Reisen setzte man bis zur Rapsblüte fort. Manchmal schlossen sich daran noch zwei Kurse nach Südnorwegen an. Den Juni und Juli nutzten die Quatzen zur Grundüberholung der Schiffe und zum Konservieren der Segel. Anfang August begannen dann die Reisen nach Südschweden und ins Kurische Haff, zum Aufkauf des Blankaals. Die kleineren Quatzen blieben als Abnahmestützpunkt vor den Haupthäfen liegen, während die schnelleren S ä g e l - q u a t z e n den laufenden Abtransport besorgten und dabei hauptsächlich Flensburg, Kiel und Travemünde anliefen."

Die Quatzen verfügten als Lebendfischtransporter grundsätzlich über eine n a s s e B ü n n , also einen gedeckten, durchfluteten Fischraum.

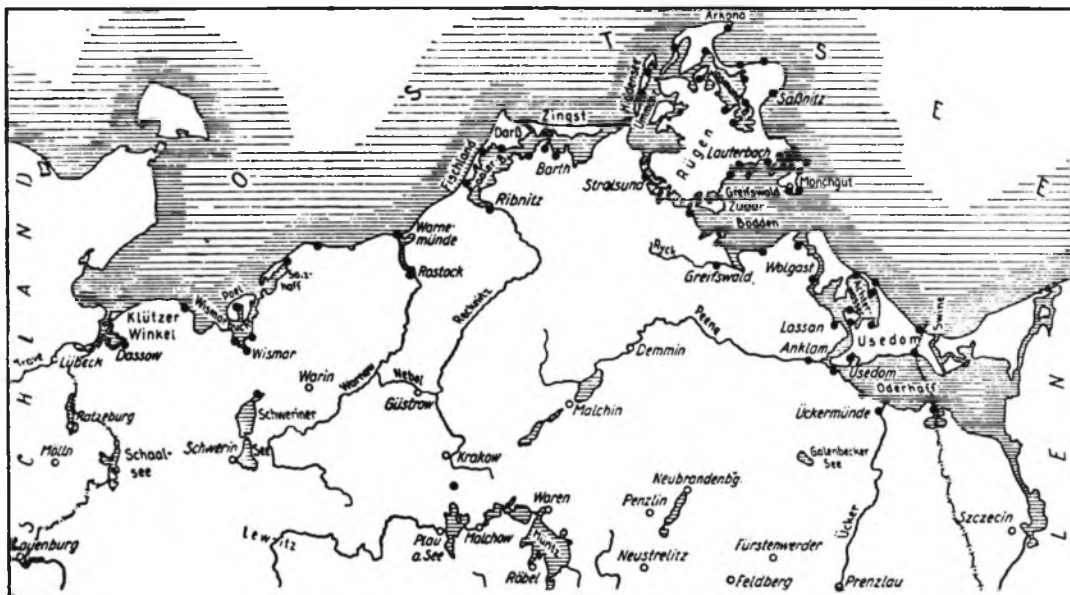
"1907 ist die erste Oderhaffquatze motorisiert worden. Doch bereits vor dem Weltkrieg setzte ein langsamer Rückgang der Quatzenerei ein, für den mannigfache Ursachen verantwortlich waren: die fabrikmäßig betriebene moderne Fischverarbeitung

ebenso wie der vom Großhandel propagierte Eisfischkonsum, aber auch die zunehmende Verschmutzung der Häfen durch Industrie und Schifffahrt ... Als letzte Haffquatze wurde die "Ursula" 1964 in Ueckermünde abgewrackt. Sie war bereits beim Bau (1920) mit einem Motor versehen worden."

Die Verbreitung der pommerischen Fischerkähne .

"Das Wort Q u a t z stammt aus dem germanischen Sprachbereich; im Mittelniederdeutschen wie im Mittelniederländischen bedeutet q u a t z e n 'fressen, schlingen, schlemmen; sich Essen einzwängen'. Der Quatzenkahn ist demnach als Schiff betrachtet worden, das große Mengen lebender Ladung aufnehmen kann."

"Eine interessante Wanderung von Wort und Sache zeigt die vor wenigen Jahrzehnten noch allgemein benutzte Bezeichnung für die seegängigen Holsteinboote : Q u a s (e). Wir wissen bereits, daß ein mit durchflutetem Wasserraum versehenes Transportfahrzeug für Lebendfisch am Oderhaff und Peenestrom als Q u a t z bezeichnet wird. Von dorthier, aus Wolgast, kaufte 1758 der königliche Inspektor für die Steinbrüche auf Bornholm eine Quatze und begann frischen Dorsch nach Kopenhagen zu verfrachten. Das Geschäft entwickelte sich gut, pommerische Quatzen bürgerten sich in Dänemark ein. Im Kopenhagendialekt lautete ihre Benennung "qvase", "kvase". In den sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts führten holsteinische Fischer, zuerst wohl von Eckernförde, derartige Fahrzeuge aus Dänemark ein, um damit weiter seewärts als bislang mit den "trockenen" Jollen



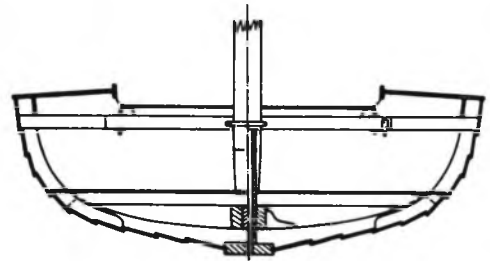
fischen zu können. Mit den Booten übernahmen sie deren Sachbezeichnung *Quas(e)*, die sich rasch bis zur Trave durchsetzte. Die Fischer der Wismarbucht, die ebenfalls zu jener Zeit ähnliche Fangfahrzeuge mit Wasserraum von den in ihr Revier zugezogenen vorpommerschen Zeesfishern kennengelernt hatten, wandten dafür die Bezeichnung *Quatsch*, amtlich "Quatze", an."

Den entscheidenden Schub bei der Verbreitung der pommerschen Fischerboote mit Sohlkiel und mit Bunn, insbesondere in der dänischen "Südsee", brachte die sozialgeschichtliche Entwicklung seit Mitte des 19. Jahrhunderts mit sich:

"In Stralsund hat man im 19. Jahrhundert das Zeesen auf den weit ausgedehnten stadteigenen Boddengewässern stark reglementiert. In Abständen gab es immer wieder neue Beschränkungen der Ausgabe von Erlaubnisscheinen; so beispielsweise 1880, als durch erneuten "numerus clausus" die Anzahl der in der Stadt zugelassenen Zeesener von 110 auf 80 reduziert wurde. Bereits früher waren mehrfach Zeesfischer mit Familie, Boot und Fanggeschirr ausgewandert. Einige aus Barhöft hatten sich in Mecklenburg niedergelassen und führten dort um 1850 das Schleppnetz-Treiben unter Segel auf der Insel Poel, am Salzhaff und in der Wismarbucht ein, wo in Kirchdorf und Rerik noch heute (1969) mehrere Zeesboote beheimatet sind. In Wismar nannte man diese gaffelgetakelten Fahrzeuge *Quatsch*; von der Fischereibehörde wurden sie als "Quatze" mit durchflutetem Fischraum unterschieden von der luggergetakelten "trockenen" *Zeisjöll*....

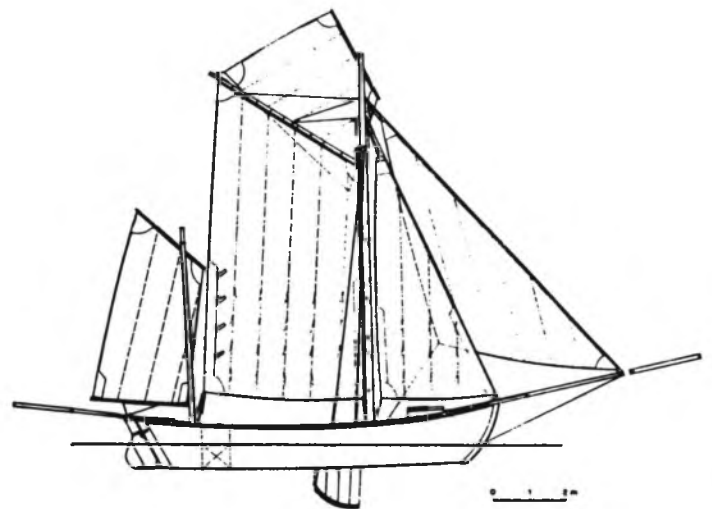
Mehr als ein Dutzend Zeesfischer zogen seit den siebziger Jahren nach Dänemark in die Gewässer am Kleinen und Großen Belt. Ihre Fangmethode erregte die Aufmerksamkeit der dänischen Kollegen, die sehr bald begannen, vorpommersche Zeesboote anzukaufen und nachzubauen. Auf dänisch nannte man diese Fahrzeuge *Åledrivkvaser*. Allein in Nielsens kleiner Bootsbauerei auf Fejø, einer Insel nördlich Laaland, wurden zwischen 1894 und 1914 nicht weniger als 40 Zeesboote nach pommerschem Modell erbaut, gegenüber den sundisch-rügischen Fahrzeugen mit der einzigen Veränderung des ins Mittschiff verlegten, in Fußbodenhöhe gedeckten und mit Eingabeschacht versehen Fischraumes. Da der verwandtschaftliche Verkehr zwischen den Dänemark-Auswanderern und ihren Angehörigen in und bei Stralsund sowie auf Rügen damals rege vorstatten ging, bewirkte die Anerkennung dieser konstruktiven Verbesserung, daß nach 1900 auch unsere Zeesener auf ihren Fahrzeugen zum *dänischen Decken* übergingen, dessen

obere Abdeckung hier *Dammdeck* - vom dänischen *damdæk* - heißt. (*damdæk* = *Bünndeck*) Die letzten Zeesboot-Neubauten erfolgten 1946 in Lauterbach und Freest."



1m

Schnitt in Nähe des Hauptspantes durch ein Zeesenboot aus Breege. Stb geht der Schnitt durch den Schwertkasten.



Takelung des Zeesenbootes aus Breege

Christian Nielsen erwähnt in "Danske bådtyper" (S. 58 - 63) den gleichen Vorgang:

"I 1870'erne udvandrede en del forpommerske familier fra egnen omkring Barth, Stralsund, og Rügen til det sydlige Danmark. De tyske fiskere medbragte selv fiskeredskaber og både og indførte dermed Åledrivodsteknikken i Danmark ... Senere begyndte man også i Danmark at bygge kvaser med de tyske som vorlæg, og i 1894 introducerede bådebygger

Chr. Nielsen på Fejø en ny type drivkvaser, der i Årene op til 1914 sideløbende med "tyskerkvaserne" vandt livlig udbredelse."

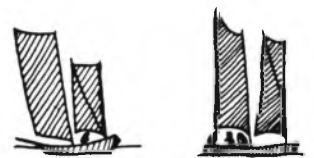


Zeesenboot - Veteran auf einer Lustfahrt
in vorpommerschen Küstengewässern . Foto :
Titelbild des "Jahrbuchs der Schifffahrt 1982" (DDR)



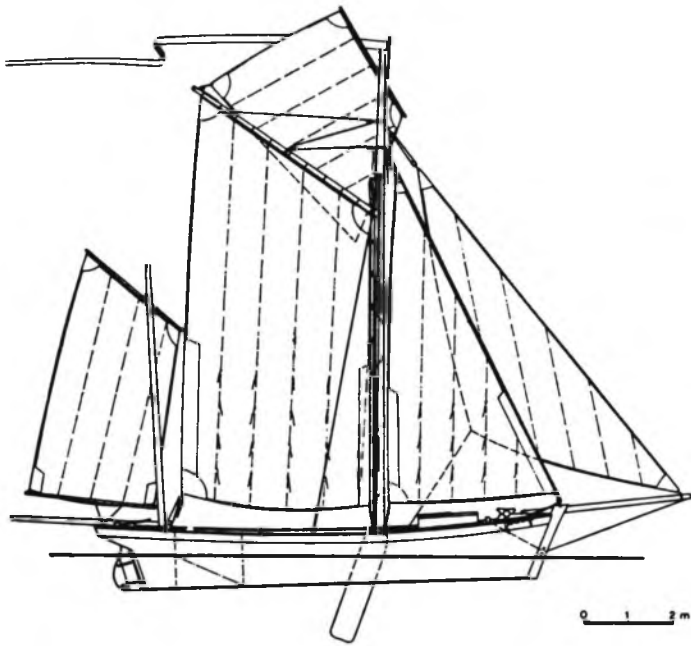
Zeesenboot - Regatta 1981 auf dem
Bodstedter Bodden . Alljährlich am ersten
Samstag im September finden diese tradi-
tionellen Schiffstreffen statt . Sie haben
noch echten Volksfest - Charakter .

Tausende von Zuschauern besuchen diese Schiffstreffen der
letzten Zeesener . Ob wir Gaffelschiff - Segler und Freunde
der traditionellen Schifffahrt aus der Bundesrepublik auch
zu Gast sein könnten ? Welches stilgetreu restaurierte Schiff
wird als erstes zu Besuch hinübersegeln ?? Wer unter uns will
federführend die ersten , vielleicht notwendigerweise formellen
Kontakte zu den Zeesenboot - Seglern in der DDR knüpfen
und solide , freundschaftliche Beziehungen herstellen ?

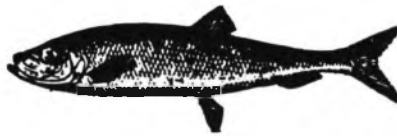
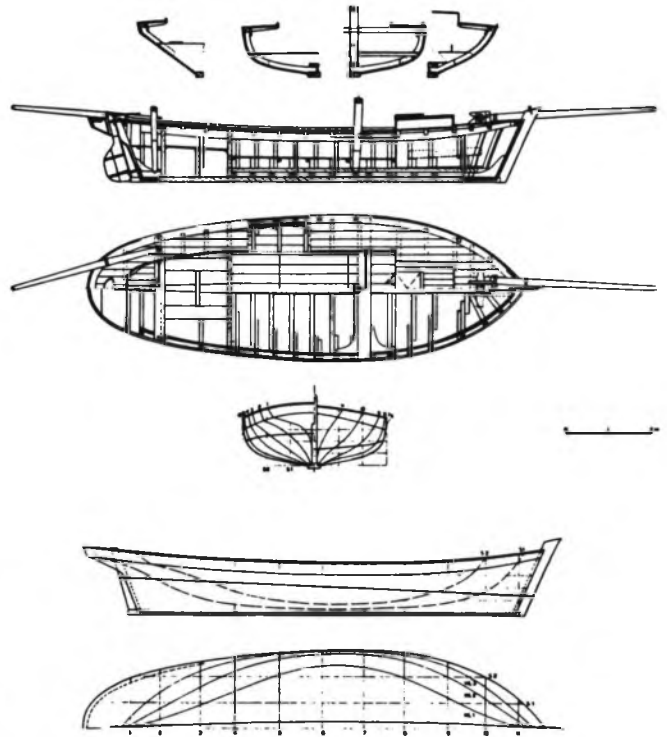


Zeesenboot von 1872

mit rundem Heck und Kraweelbeplankung .



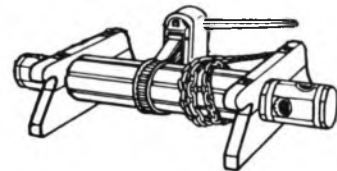
Takelung des Zeesenbootes von 1872



In jüngster Zeit ist auf dem Büchermarkt eine weitere Arbeit erschienen, speziell über Zeesenboote und Fischewer. Das in der DDR erschienene Büchlein ist auch bei Eckardt & Messtorff in Hamburg zu bekommen, und es enthält im Anhang auch zwei sehr gute Konstruktionszeichnungen von Zeesenbooten. Die hier im PIEKFALL bis zur Winzigkeit verkleinerten Risse des Zeesenbootes von 1872 aus Stralsund, mit Klippersteven, Kraveelplanken und mit rundem Heck - wie es damals gerade neue "Mode" war - stammen aus diesem Buch: Jochen von Fircks, Ewer Zeesenboot und andere ältere Fischereifahrzeuge, VEB Hinstorff Verlag, Rostock 1982.

Unbedingt zu empfehlen ist in diesem Zusammenhang noch folgendes im Egon Heinemann-Verlag, Norderstedt 1975, erschienene Buch: Kurt Fleischfresser und Rudolf Hoffmann, Segler von Haff und Bodden. Pommersche Küstenschiffahrt.

Und schließlich hat im PIEKFALL Nr. 24 unser Jürgen "Fifi" Schaper sehr anschaulich die seglerischen Vorzüge der alten vorpommerschen Zeesenboote beschrieben. Was er dabei von der Leistungsfähigkeit der Zeesenboote berichtet, gilt gleichermaßen für deren Gegenstück in Dänemark - die Åledrivkase - aber ebenso für die alte holstein'sche Fischerquase und erst recht für die verschwundenen "eigentlichen" Quatzen der deutschen Ostseeküste.



Ankerwinde



Friedrich mit Faschinen und Fernsteuerung

»FRIEDRICH«

Im Herbst 1982 erfuhren wir von den Gaffelfreunden, daß "Friedrich" zum Verkauf steht. Das Schiff gefiel uns. Es war verlängert, die Luken erhöht, Maschinenraumdeck und Kajütdeck hochgesetzt, aber unverkennbar ein Ewer. Herr Schnackenberg verkaufte uns seine "Friedrich". Auch wollte er uns das Schiff an die Lühe bringen. Dort sollte es verkürzt werden, auf das alte Maß. Herr Sietas gab uns den Termin noch zum Herbst. So fuhren Herr Schnackenberg und ich die Oste hinab.

Schon in Bremervörde fiel mir auf, wie gekonnt ein Schiffer mit seinem Schiff umgeht. Was er gemacht hat, konnte ich nicht erkennen. Aber "Friedrich" tat, was der Schiffer wollte.

Die Oste mit Strom flußab dauert 5 Stunden. Ein wundervoller Fluß, eine Schleife nach der anderen. Jede hat ihren Namen, zu jeder konnte Herr Schnackenberg etwas erzählen. Wieviele Werft-

plätze und Ziegeleien gab es dort. Manche kaum noch zu erkennen, dort wird schon lange nicht mehr gebaut. In einer Bucht war ein Ewer mit Steinen beladen "op Schiet" geraten und leckgedrückt, an anderer Stelle verpatzte jemand die Wende. Leider bei Sturmflut, so kam der Ewer auf den vor dem Deich gestapelten Steinen zur Ruhe. Die Gräpeler haben ihn verheizt. Bald hatte uns die Elbe. Hier ging es flott voran. Um 19 Uhr standen wir vor der Lühe. Ist das Sperrwerk schmal! Und gleich danach lagen Berufsschiffe im Päckchen. "Friedrich" mit elegantem Schlenker daran vorbei, obwohl der Strom mitlief. Das hätte ich nicht mehr geschafft.

Herr Sietas hatte ausdrücklich davor gewarnt, die Lühe mit Strom hinaufzufahren. Wir warteten bis zum nächsten Morgen. Auf dem Weg zur Werft fragte Herr Schnackenberg auf einem Steg

stehende Segler nach dem Weg: "Ist das hier richtig nach Bremervörde?" Und etwas weiter freuten sich zwei, daß "Friedrich" verkürzt werden soll.

Dann war das Schiff festgemacht und alles klar. Wir gingen. Ein denkwürdiger Augenblick: Ein Kapitän geht von Bord. Herr Schnackenberg hatte schon als Junge auf dem Schiff gefahren. 1947 konnte er es pachten und später kaufen. Wieviel Reisen waren das, wieviele Tonnen Fracht, wieviel Arbeit, und daran ist kein Zweifel, wenn es Fracht gab, wurde gefahren.

Auf der Werft lag "Friedrich" auf dem Slip. Frau Sietas grub in ihrem Garten die Dahlienstauden aus. Mir war das zeitlich zu früh. "Glauben Sie, es friert schon im Oktober?" "Nein," erklärte sie, "das Stück, das aus dem Schiff herausgetrennt wird, soll seitlich geschoben werden und kommt in meinem Garten über die Dahlien zu liegen. Und dann komme ich nicht mehr daran."



Nach drei Wochen lag "Friedrich" wieder im Wasser. Etwas fremd, deutlich kürzer, fast zu kurz und überall zu

zu Ende. Das Ruderhaus wirkte viel höher. Aber jetzt stimmte der Sprung und die Linien. Immer wieder bewundere ich die Leistung, ein Schiff in so kurzer Zeit und so einfachen Mitteln zu verkürzen.

Auf der Fahrt nach Allermöhe fuhren wir zum erstenmal allein. Die Schleuse machte Mühe. Als wir kamen, war sie geschlossen. So fuhren wir im Lehrbuchwinkel auf den Steg zu, um anzulegen. Der seitliche Wind war recht frisch. Jetzt Rückwärts, damit das Heck an den Steg kommt. (Linksdrehende Schraube) Es drehte jedoch das Vorschiff vom Steg. Hm, gedreht und noch einmal neu versucht. Leider mit dem gleichen Ergebnis. Die Lehrbuchmeinung über das Anlegen ließ sich nicht auf "Friedrich" übertragen. Nun war ich jedoch nervöser geworden und verpatzte das Drehen. Der Wind trieb uns auf die Böschung. Freundliche Helfer zogen mit dem Motorboot das Vorschiff von der Böschung und nun war auch die Schleuse auf. Nichts wie hinein. Das Wasser stand so hoch, daß die Poller in der Schleuse zu tief lagen, um eine Leine daran festzumachen. Der Seitenwind fand reichlich Angriffsfläche und "Friedrich" lag quer in der Schleuse.

Oben beim Schleusenmeister wurde ich gefragt, ob wir Berufsschiffer wären. Na, glaubte ich, die können wohl besser fahren als wir. Nein, wurde ich belehrt, es gibt viele, die poltern auch nach 29 Jahren noch mit den Schuten

durch die Schleuse. Eine Stunde später lagen wir bei der Werft Allermöhe am Steg. Auch hier schlug der Bug beim Rückwärts nach Backbord weg. Nun aber waren wir darauf vorbereitet. Brigitte jedoch meint, die Schleuse sei hektischer gewesen.

Im Winter reinigten wir den Boden, verlegten die Bodenbretter neu und bereiteten die ersten Umbauten vor. Im März war es dann so weit. Die Großluke verkürzt, eine Kistluke eingebaut und im Mastbereich das Deck neu verlegt. Es waren manche Arbeitsstunden.

Im Mai hatten wir eine Woche Urlaub. Wir wollten Herrn Schnackenberg zeigen,



An der Lühe, Werft Sietas



Auf dem Slip



Über den Dahlien

was wir machen. Als gemeinsamer Treffpunkt war Stade vereinbart. Die Tide sollte uns tragen, aber die Schleuse ließ uns nicht hinaus. Erst am späten Nachmittag, als der Fleetenkieker kam, schlüpfen wir raus. Die Tide war vorbei. Es ging gegenan. Vor der Schwinge stand ein starker Strom. Nie war die Einfahrt so schmal. Und wie hinein? Mit Strom oder gegenan? Wir entschlossen uns für gegenan. Aber die 60 PS mußten her, Feuer in den Töpfen und Ruder. Voran in Stadersand lag die "Sigrid" mit traumhaft breitem Heck. Wir kamen daran vorbei und auch an den zwei Motorbooten, die auslaufend zu weit links führen.

In Stade trafen wir Familie Schnackenberg. Sie hatten schon gewartet, waren nach Stadersand gefahren und hatten uns dort leider verpaßt. Nach einer Weile fragte er: "Da stand viel Strom nicht?"

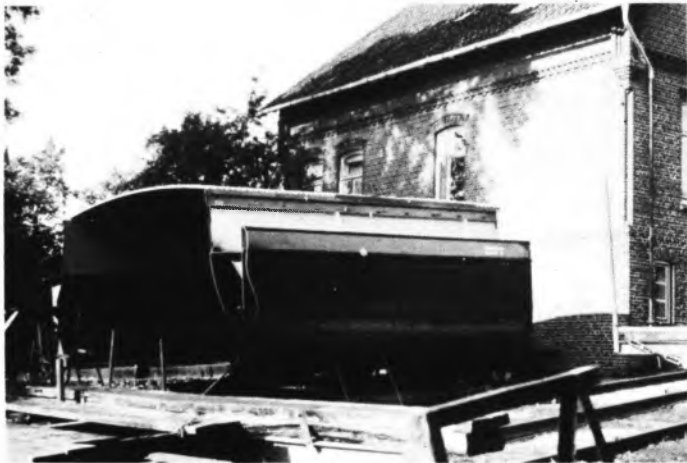
Ich erzählte, wie es uns ergangen war. "Ja", sagte er, "solche Einfahrten nimmt man mit Strom. Mit möglichst kleiner Fahrt mit Strom an die Einfahrt heran und dann das Heck mit ordentlich Schub herumdücken. Dazu ist die Vorfahrt auf unserer Seite."

Montag früh kassierte der Hafenmeister von uns die Kaigebühr. Pro Tonne 1 Pfg plus MWSt. Die "Friedrich" zählte bei ihm noch für 122 Tonnen. Mir war es die DM 1,38 wert.

Der Cuxhavener Fischereihafen war wegen Bauarbeiten gesperrt. Da Elbe-atlas und Hafenhandbuch sich widersprachen, wählten wir die jüngere Aussage und machten im Fährhafen fest. Dort hat man uns ganz inständig gebeten, nicht wieder im Fährhafen festzumachen und möglichst schnell wieder zu verschwinden. Fast hätte man uns geholfen, die Leinen loszumachen.

In den Wochen vor den Sommerferien setzten wir die Großluke herunter auf die alte Höhe. Giebelbalken, Lukenbretter und Persenning geben ein deutliches Bild, wie es früher ausgesehen hat. Vier Zepter mit Schiebebäumen und zwei Bugspieren wurden angebracht. Dann ging es in die Urlaubsvorbereitungen.

Unser Urlaub führte uns zu den ostfriesischen Inseln. Ich bin dort aufgewachsen. So mußten wir dorthin. Es war eine schöne Reise. Leider recht viel Wind, so daß wir öfter hinter den Inseln blieben. Die Wattenschipperei ist von besonderem Reiz. Erläuterungen findet man in den älteren Nordseehafenhandbüchern. Wir waren in den meisten Fällen zu früh an den Wattenhochs. Einmal sind wir mehr darübergerutscht als gefahren. Ein andermal setzte "Friedrich" auf. Das Wasser war flacher



Dieses Mittelstück wurde 1962 eingesetzt, und 1983 wieder herausgetrennt



Nun war die Werftarbeit beendet, unsere begann

Die Linien stimmen wieder



Friedrich und Physalia in Allermöhe



als erwartet. Die Schraube saugt dann dem Schiff das Wasser weg. Die Ruderhacke stieß auf Grund. Das geht durch Mark und Bein. Auskuppen - und Wind und Strom brachten uns schnell in tieferes Wasser.

Die Meinungen über das Wattenfahren sind geteilt. Uns hat es Freude gemacht, wir fahren da wieder hin. Schwierig sind die kleinen Häfen und die kleinen Yachten. In Emden waren am Delft zwei Plätze frei zum Anlegen. Der kleinere ca. 15 m und der andere gut 25 m. Es war eine 10 m Yacht, die uns überholte und schwupp - sich den großen Platz aussuchte. Zur Ehrenrettung sei gesagt, daß die Segler nach einer kleinen Aufforderung uns den Platz überließen. "Friedrich" liegt zur Zeit immer noch vorne sehr hoch und ist empfindlich auf Seitenwind. Im Hafen von Norderney gelang es nicht zu drehen. Seitenwind und der schmale, kreisbogenförmige Hafen ließen es nicht zu. Wir mußten draußen eine Ehrenrunde drehen. Auf die Idee, das Schiff am Dalben zu drehen, kam ich erst nachher.

Nach drei Wochen war der Urlaub vorbei. Wir hatten uns gerade an dieses Leben gewöhnt. Im Herbst gab es noch zwei Reisen. Leider mußten wir auf beiden erleben, daß es Segler gibt, die sich über die Vorfahrtsregeln innerhalb des Fahrwassers nicht im klaren sind. § 25 der SeeSchStrO regelt das eindeutig: Die das Fahrwasser queren, müssen Vorfahrt gewähren.

Es ging beide Male gut aus.

Im Herbst konnten wir den Großmastkoker einbauen. Der losnehmbare Bug ist jetzt wieder fest. Er soll das Vortag tragen. Der Steven fällt über, wie es sich für einen Ewer gehört.

Die nasse und kalte Jahreszeit verlagert die Arbeit nach drinnen, auch gibt sie Gelegenheit, diese Zeilen zu schreiben.

Druck Bl. 10/11/12



Im Vordergrund der neue Kistluken-giebel, Großluke noch erhöht, mit neuem Giebel, rechts ist zu erkennen, wie weit die Großluke nach vorn verlängert war



Arbeiten an der Kistluke



Das Deck ist wieder zu, Kistluke dicht



So fiel die Erhöhung der Großluke



Emden Rathaus mit Delft



Großmastkoker

Das Kalfatern

Das handwerkliche Wissen ist durch Überlieferung gewachsen. Zu den aussterbenden Berufen gehört auch der Schiffszimmerer und der Holzbootsbauer. Mit den letzten Meistern und Gesellen sinkt auch das Wissen mit ins Grab. So mag es gut sein, wenn diese Beschreibung etwas ausführlicher gerät. Im übrigen gilt: Übung macht den Meister!".

Kalfatern nennt man das Abdichten der Plankennähte von Deck und Außenhaut.

Das Geschirr. Der Kalfathammer ist aus exotischem Holz, z.B. Pockholz, Jacaranda. Man kann auch Weiß- oder Rotbuche nehmen. Er ist walzenförmig, das Mittelteil etwas dicker als die Enden. Letztere sind mit eisernen Ringen, die Schmiege haben, damit sie sich selbst aufziehen, gegen Aufspalten gesichert. Der in einer Bohrung steckende, runde Stiel hat oben eine knopfartige Verdickung. Er wird nach getaner Arbeit herausgenommen.

Die Kalfateisen haben die Form überbreiter Meißel. Der Schaft hat einen runden Querschnitt und einen Kopf. Das Schöreisen ist etwa so scharf wie ein Messer stumpf ist. Die Rabatte haben eine bis drei Rillen in der "Schneide". Entsprechend werden sie erstes, zweites oder drittes Rabatt genannt. Für an Aufbauten entlang laufende Nähte gibt es gekröpfte Kalfateisen, für Rundungen Rundeisen und für

Butten schmale Butteisen. Der Spanjer hat eine schräge Sohle und wird zum Herausschlagen alten Wergs benutzt. Für breite Nähte großer Schiffe bedient man sich zum Wegschlagen des Wergs der auf einem langen Stiel sitzenden Klameisen und der Klameikeule.

Der Pechlöffel ist so groß wie eine Göps, hat eine Art Tülle zum Gießen und ist aus Kupfer, weil man so die Tülle nach Bedarf formen kann und Kupfer die Hitze gut hält. Der Pechschrapper hat ein dreiseitiges Blatt. Der Decks- oder Ossenobel ist etwa so groß wie eine kleine Raubbank. An jedem Ende ist waagrecht ein Stab hindurchgeführt zum Anfassen, denn er wird von zwei Mann bedient.

Der Kalfatschemel ist etwa 10 bis 15 cm hoch. Die Kalfatbütt ist eine hochkante Kiste mit seitlicher Klappe und einer Grundfläche von ungefähr 25 x 25 cm und knapp Kniehöhe. In die Kalfatbütt kommt alles Kalfatgeschirr. Man kann sich darauf setzen oder sie auch als Sägebock benutzen.

Der Werkstoff. Das Werg fällt beim Hecheln des Flachses ab. Es wird in Holzteer getränkt und in Ballen geliefert, entweder Lose oder in Lagen gepreßt. Das Pech wird in Fässern oder Kanistern



geliefert. Baumwolle wird als Faden im Kneuel oder Dokke geliefert und ist nicht imprägniert. Sie wird nur für feine Bootsnähte verwendet.

Die Arbeit beginnt mit dem Wergspinnen. Aus dem Wergballen wird das Werg gezupft und, indem man sitzt, auf dem Knie mit der flachen Hand zu einem knapp fingerdicken Draht gedreht. Der muß schön gleichmäßig sein und darf keine Verdickungen oder harte Teile enthalten. Dann wird der Draht zu einem Kneuel ^{auf} gewickelt.

Die Nähte müssen trocken und sauber sein. Niemals über nasses Werg nachkalfatern!

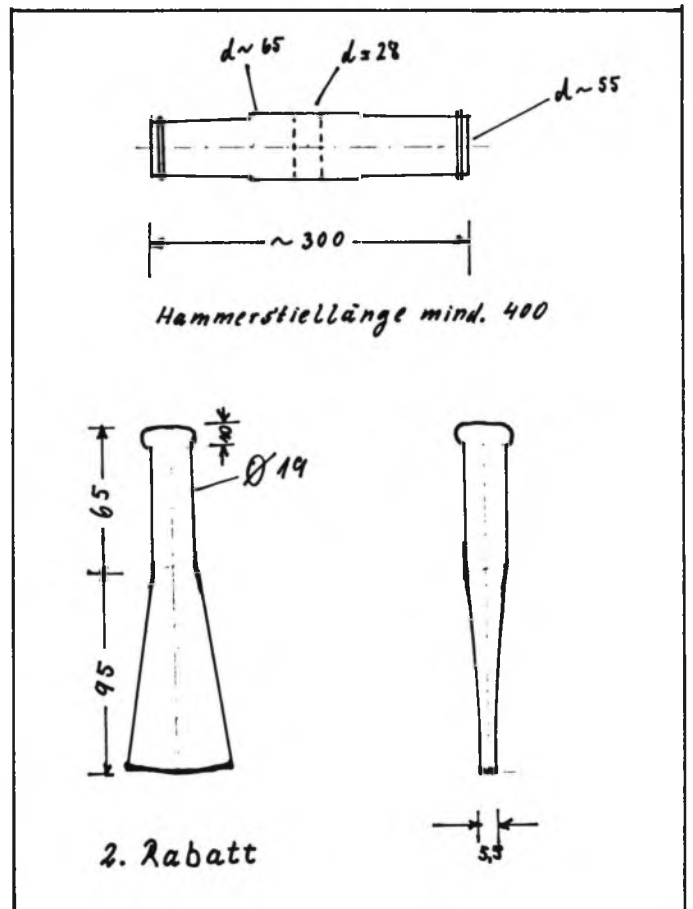
Beim Kalfatern sitzt man auf dem flachen Kalfatschemel neben der Naht an Deck mit in Nahrichtung ausgestreckten Beinen. Das Schöreisen wird in die ausgestreckte flache Hand gelegt und mit dem Daumen gehalten, also keine Faust bilden! Der Hammer wird ebenfalls nicht mit der Faust gehalten sondern der Daumen liegt auf dem Stiel auf, zwecks besserer Führung. Der Schlag erfolgt mit lockerem Handgelenk. Keinenfalls schlagen, als ob man Nägel einhauen will! Das Hammergewicht macht es! Nun wird der Draht nicht etwa einfach längs in die Naht gelegt sondern in Buchten "angesetzt". Hierfür sind die vielfach im Ausland benutzten breiteren Eisen nicht so gut geeignet wie unsere schmalere deutschen, die kürzere Buchten abgeben und dadurch eine bessere Dichtung erreichen. Darauf wird der Draht mit dem Schöreisen "weggesetzt" und anschließend mit dem Rabatt nachgegangen. Dieser Arbeitsvorgang wiederholt sich immer armlängenweise und zwar arbeitet

man immer von sich weg. Man muß die Naht immer gleichmäßig füllen, sodaß es keine Berge und Täler gibt. Damit die Sache besser flutscht, hat man eine leere Sardinendose mit etwas Werg und Maschinenöl dabei. Da hinein stüpft man ab und zu das Kalfateisen. Steht man vor der Außenhaut oder hockt unter dem Boden, dann bindet man sich ein Stück Speckschwarte ans Handgelenk und fettet mit ihr hin und wieder das Eisen.

Weil beim Kalfatern das Deck aufgekeilt wird, muß man erst die gesamte Fläche mit einem Draht versehen haben, bevor man mit dem zweiten beginnt.

Ist das Kneuel aufgebraucht oder der Draht abgerissen, muß man den neuen Ansatz mit dem einliegenden Draht verbinden, sonst entstehen Fehlstellen. Um Ecken, wie z.B. Butten (das sind die stumpfen Plankenspitzen, die ins Leibholz eingelassen sind), ist der Draht herumzuführen. Man rechnet je Zoll Plankendicke einen Draht, mindestens aber zwei. In jedem Falle ist es besser dünnere Drähte und dafür lieber einen mehr zu nehmen.

Die Seiten der Decks- und Außenhautplanken sind auf $\frac{2}{3}$ der Plankendicke angeschrägt. Das untere bzw. innere Drittel bleibt rechtwinklig. Dadurch entstehen die Nähte. Der erste Draht haftet ganz



leicht in diesem rechtwinkligen Drittel, keinesfalls durchschlagen! Darauf muß man aufpassen! So lange sich das Kalfatern wie "flopp" anhört, staucht das Werg noch weg. Hört man ein tiefes "Bum", dann steht die Naht. Ein guter Zentimeter der Naht muß freibleiben für die Aufnahme des Pechs. Kalfatern ist eine Sache des Gefühls. Das merkt man, wenn dünne Planken zu kalfatern sind, oder man es mit alten Schiffen zu tun hat. Bei denen kommt es öfteren vor, daß sich die Verbände gelockert haben oder, daß die Nähte aufgetrocknet sind. Dann muß man den Draht in ganz kurzen Buchten ansetzen und gut stauchen. Das erreicht man, indem man immer von sich weg arbeitet. Und mit Gefühl, mit Gefühl!!

Deck und Außenhaut müssen nicht nur nachkalfatern werden, wenn man eine Leckage feststellt sondern auch, wenn das Pech im Verlauf der Zeit verbröckelt ist, oder das Werg sich aus den Nähten gearbeitet hat. Man nimmt dann Kalfathammer und passendes Rabatt und prüft, ob sich der Inhalt der Naht so weit wegstauchen läßt, daß man einen Draht darüberlegen kann. Ist Platz genug vorhanden, schlägt man eine Lage drüber und verpecht neu. Sind die Nähte voll, etwa weil schon ein anderer diese glorreiche Idee hatte, wird die alte Kalfaternung mittels Spanjer oder "Rieter" herausgeschlagen bzw. =gerissen. Der Rieter ist eine einfache Stange mit Griff und krummer Spitze.

Was macht man aber, wenn Nähte so weit offen= liegen, daß man eine Mütze hindurchschmeißen könnte? Der Berufsschiffer würde sein Schiff jetzt abwracken, aber das haben wir bei unserer Nutzung noch nicht nötig. Man kann von innen Nahtleisten vornageln. In Nahtleistenbreite wird Bleiweis auf die Planken geschmiert (oder dicker Lack usw.), darauf ein dünner Streifen Teerfilz, Teerpappe oder Nesselstoff gelegt und die Nahtleisten eben= falls eingeschmiert und dann genagelt. Man kann auch eine zweite Außenhaut aufplanken. Was man nicht darf, ist ein Kunststoffüberzug! Alte Decks, die sich auseinandergearbeitet haben, deren Nähte können mit Schmarting benagelt werden. Wenn möglich fräst oder stemmt man eine breite Nute in die Naht und nagelt dann Persenningstreifen darüber. Dazu verwendet man geschnittene Kupfer= nägel. Dieses Verfahren dürfte von Bischraum= und Binnenschiffslukendeckeln her bekannt sein. Man kann auch, wenn es nicht stört, die Streifen ohne Nute, also flach, drübernageln. Diese Art wurde früher an der nordostdeutschen Küste selbst bei Neubauten angewandt.

Das Verpechen. Das Pech hat nur die Aufgabe die Naht so zu verschließen, daß kein Werg heraus= zunseln kann. Pech ergänzt sich mit Holz, weil es entgegengesetzt arbeitet.

Wir sprechen zwar vom "Pickkoken", aber Pech darf keineswegs kochen, denn die Blasen, die sich dabei bilden, geben nach dem Erkalten Löcher. Das Pech muß sieden.

Der Pechkessel wird in der Nähe der zu pechenden Fläche aufgestellt, denn das Pech erkaltet schnell. Die Naht soll gut gefüllt sein, aber möglichst nicht überlaufen. Darum tunlichst einmal vor= und dann nachgießen. Pech, das übersteht, wird nach ein= igen Tagen mit dem bekannten Pechschraper entfernt. Aber so, daß das Pech nicht ausbricht und auch das Holz nicht beschädigt wird. Sollte es notwendig

sein, wird die Fläche mit dem "Ossen" gehobelt, aber lange Züge! Nicht den Doppelhobel nehmen und aus Faulheit nur kleine Flächen putzen, das gibt Dellen und an Deck ewige Pfützen. Da leckt und fault es zuerst.

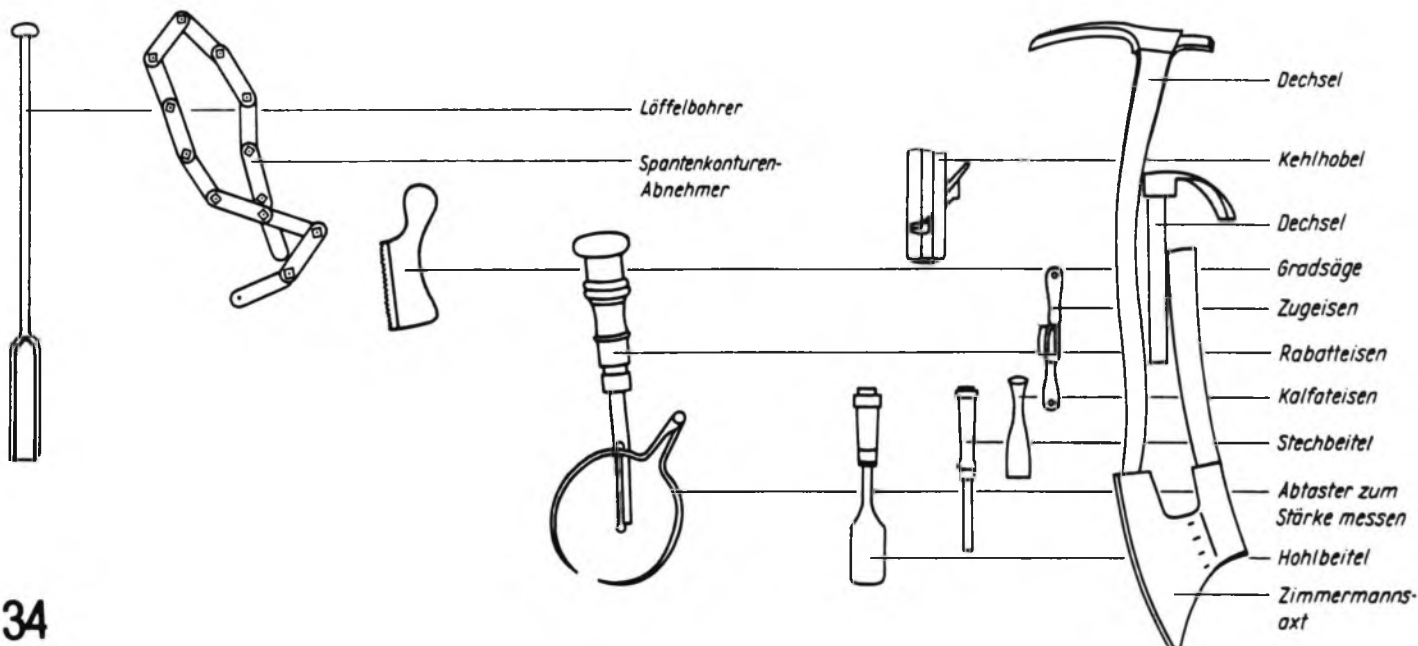
Kalfatern und vor allem das Pechen unter dem Boden ist schwierig. Früher wurden die Schiffe zu diesem Zweck am Ufer kielgeholt, d.h. auf die Sei= te gelegt. Um das Pech in diese Nähte "hinein= zuzaubern", schlugen sich die Schiffszimmerleute einen Pint aus dünnem Tauwerk (Vom Segelmacher zeigen lassen und versuchen selbst zu machen.) Mit diesem Pint wurde das flüssige Pech in die Nähte gestrichen. Man kann die Nähte auch Kitten. Dann müssen sie mit Firnis vorgestrichen werden und selbstverständlich trocken sein.

Auf die von der Chemie entwickelten modernen Dichtungsmittel will ich hier nicht näher ein= gehen. Ihre Schwächen werden sie bei Reparaturen zeigen. Außerdem sollten wir unseren alten Schiffen das geben, das sie gewöhnt sind. Wer sein Leben lang Schluck und Bier getrunken hat, der schlabbert auf seine alten Tage nicht Coca Cola oder Fanta!

Was bisher gesagt wurde, gilt auch für Boote, nur nimmt man, weil die Nähte feiner sind, Baum= wollfäden und verschließt mit Kitt. Höchstens für die Kielsponung nimmt man Werg. Auch läßt man den Kalfathammer bei Seite und schlägt mit dem runden Holzhammer, nicht mit dem eckigen Klop Holz! Un nu kann't dorbi gahn! Ober mit Gefuehl segg ik Jo!!

Friedrich Ahmann

Nb. Kann man kein Werg beschaffen, dann zupft man sich das aus altem (!) geteertem Hanftauwerk. Daß aber keiner auf den Gedanken kommt und eine heile Kardeele nimmt!



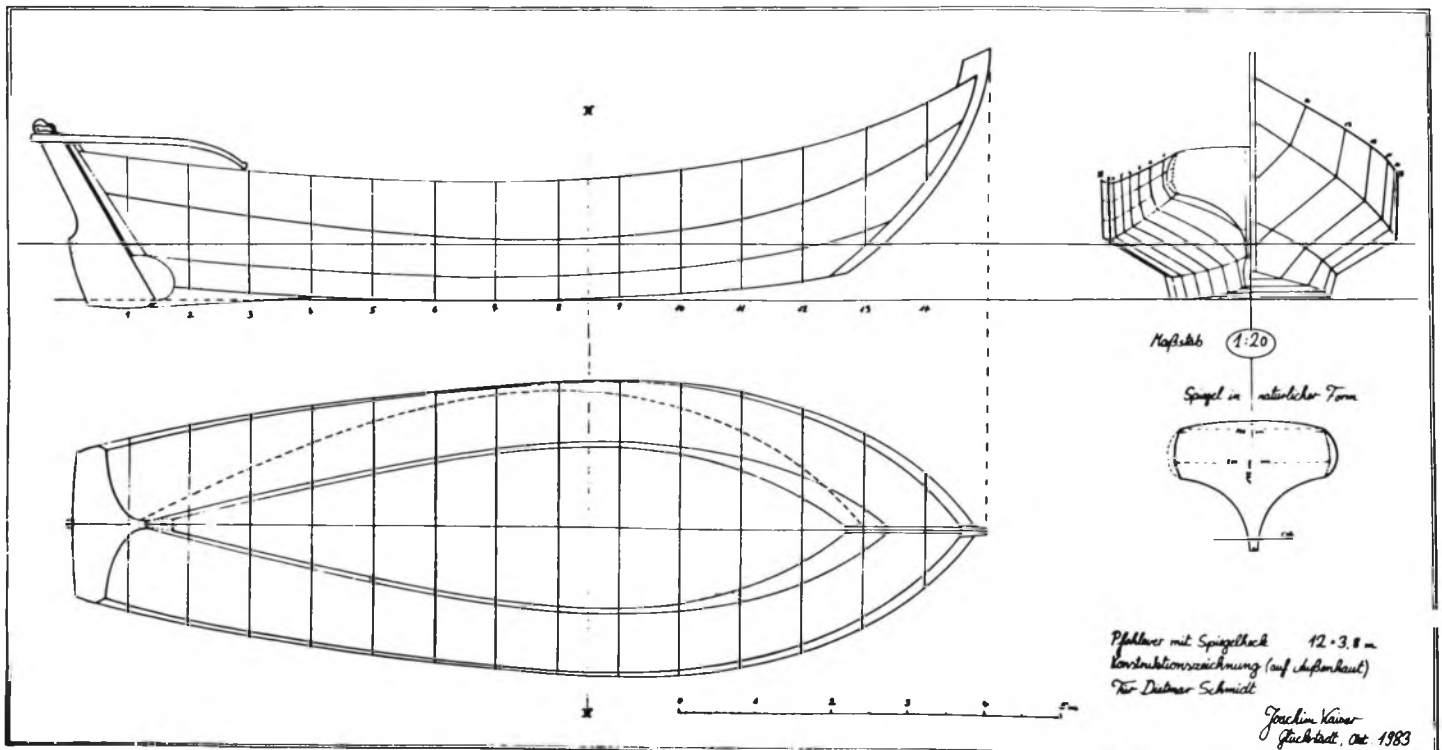
In Tönning entsteht wieder ein Holz-Ewer



Bootsbaumeister Erich Dawartz bei der Arbeit auf
seinem Werftgelände

Konstruktionslinien von
Joachim Kaiser.

Segelriß von Herbert Karting und
Uwe Lütgen.



Dritter Fischewer - Neubau der Werft Dawartz

Für die Planken des 12 m-Ewers verwendet die Tönninger Werft abgelagertes Eichenholz (8 Jahre gelagert, 45 mm stark); Inhölzer ebenfalls Eiche; für den platten Boden Tanne, 80 mm. Im Unterschied zum Pfahlewer THULE erhält der Neubau einen Spiegel (50 mm). Der Ewer soll später nach Art der Altenwerder Fischewer geriggt werden (Giektakelung). Eine Bünne wird gebaut, sie bleibt vorerst aber trocken. Seitenschwerter sind vorgesehen. (Man könnte auch ein bequemeres Bünne- bzw. Mittelschwert bauen).

Der Ausbau des halboffenen Rumpfes wird schrittweise in Eigenarbeit erfolgen und mit Unterstützung fachkundiger Freunde.

Die Ausstattung des Ewers mit Bünndeck, mit Hütte auf dem Vorschiff, mit Mastkoker und mit Duchten in der Pflicht soll sowohl dem überlieferten Stil eines Fischewers gerecht werden, wie dem zusätzlichen neuen Zweck der Nutzung als Freizeitboot. Ein volles Deck mit Fischluke über der Bünne und mit Rudergang kann später jederzeit gebaut werden.

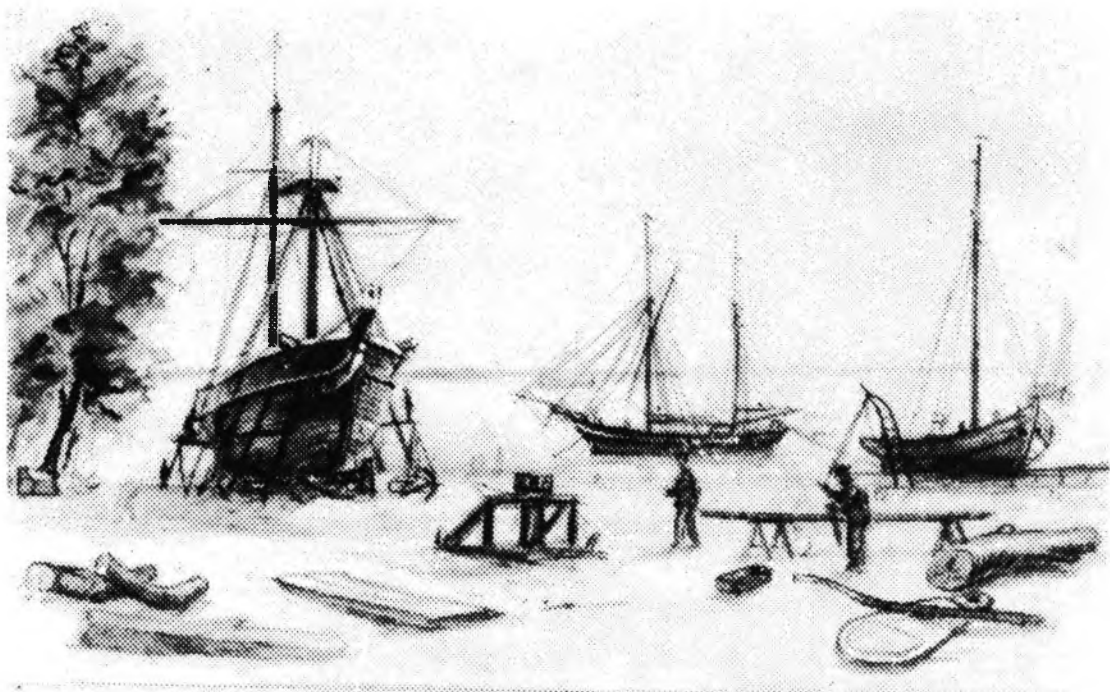
Aus finanziellen Gründen, aber auch aus ästhetischen, wird vorerst darauf verzichtet. Lose, quer gelegte Nadelholzplanken werden den offenen Raum über der Bünne nach Fischermannsart abdecken und auch leidlich gut gegen Seeschlag und Kenterung schützen.

Doch "Gut Ding will Weile han": Pfahlewer THULE war bereits 1978 von der Tönninger Werft abgeliefert worden und wird jetzt, 1984, unter Segel kommen; Werner Ehmke ist sich dessen sicher ! ...

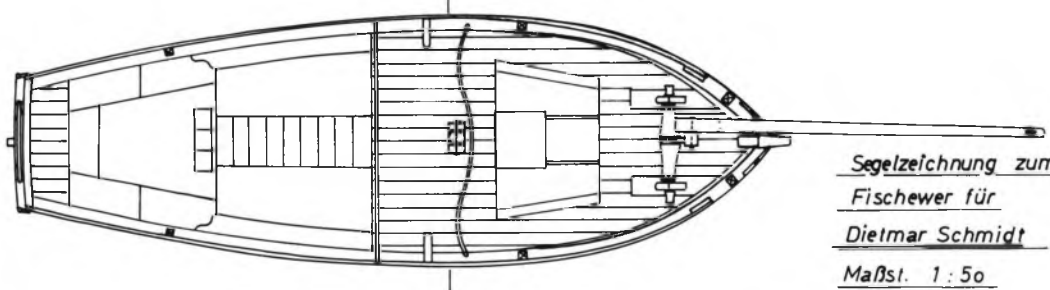
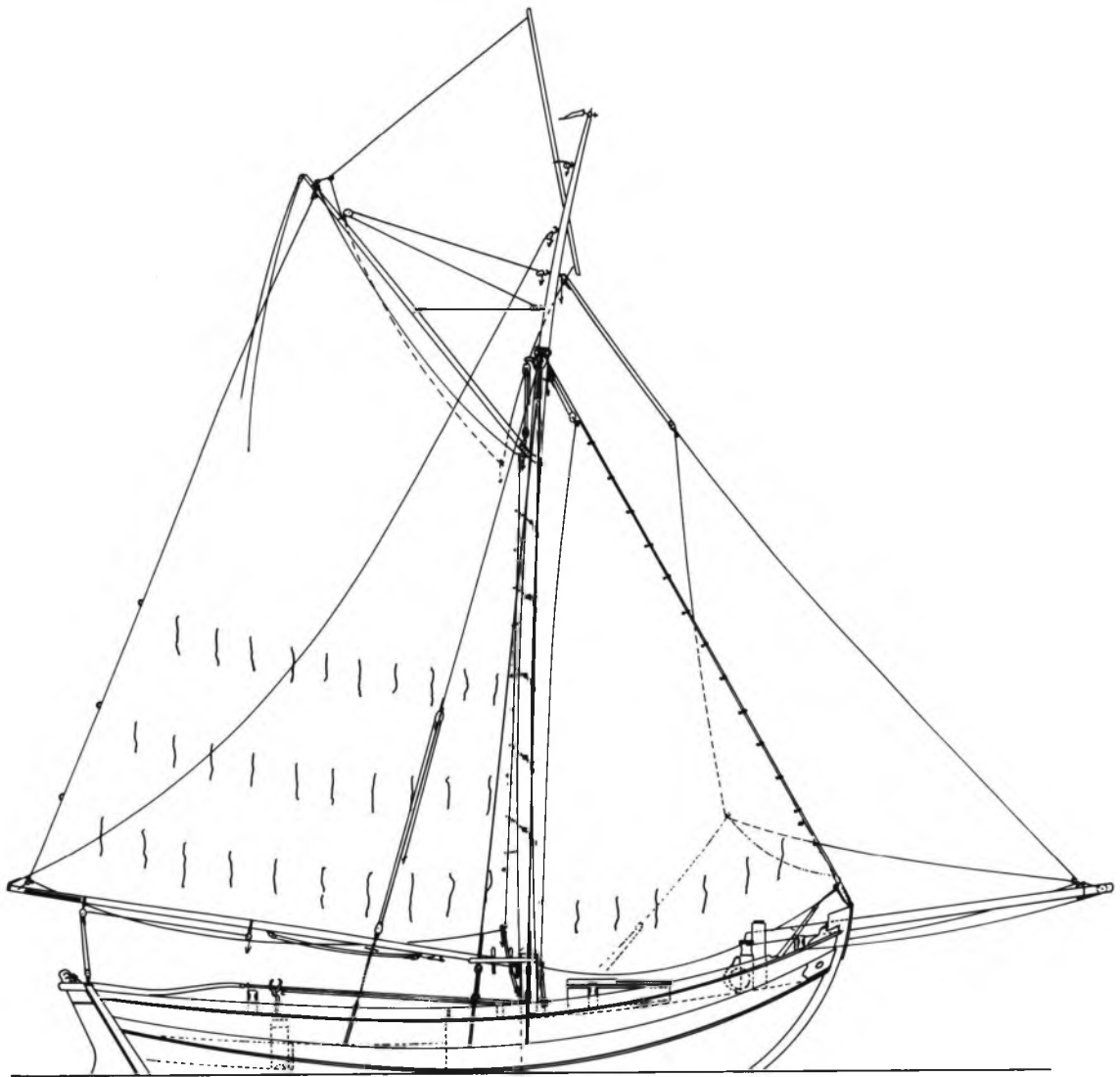


Werner Ehmke auf Pfahlewer THULE.

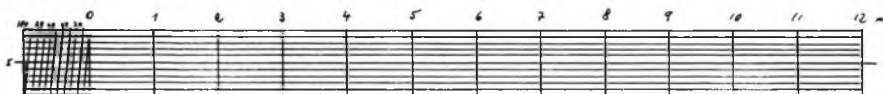
In der Zeichnung von 1870 liegt rechts ein giektakelter Fischewer auf Slip. Genau so wird der z. Zt. in Tönning entstehende Neubau einmal aussehen.



Schiffwerft von Joachim Finke im Blankenese



Segelzeichnung zum
Fischewer für
Dietmar Schmidt
Maßst. 1:50



H.Karling, Oldendorf, Februar 1984

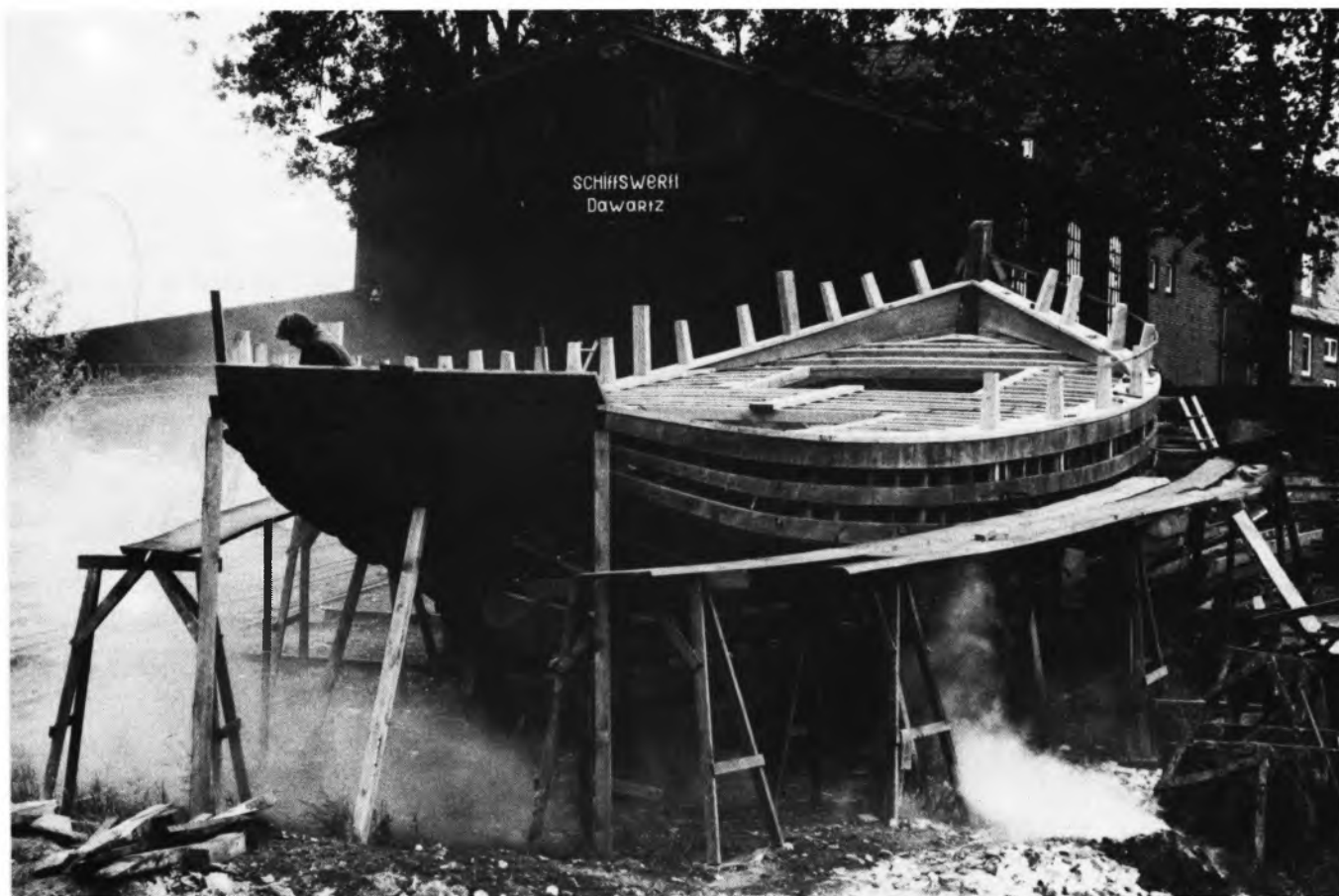


Foto von Kai Greiser aus dem Jahre 1980:

T ö n n i n g. Seit einer Reihe von Jahren werden auf der Tönninger Schiffswerft Holzschiffe gebaut, die naturgetreue Nachbauten alter Boote darstellen. Damit hat die Dawartzsche Schiffswerft sich inzwischen einen Namen gemacht. Immer mehr Liebhaber kommen dazu, sich „Ol-

Neubau nach den Linien des Finkenwerder Hochseefischerewers HF 31 MARIA von 1880.

dies“ bauen zu lassen. Erinnert sei an den Pfahlewer und andere Boote.

Für Sportboote und andere Boote wird Holz immer mehr vorgezogen. Zur Zeit liegt wieder ein neues Boot auf der Hellig der Dawartzschen Schiffswerft (unser Bild).

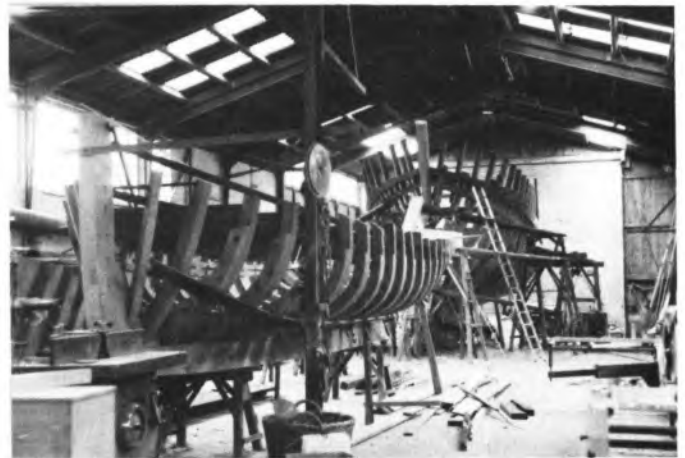


Im Schuppen der Werft Dawartz sind über Winter zwei kleinere Kutter entstanden, - ein lütteres Berufsfischkutter mit dem Ruderhaus ganz vom Bug, wie die Fischer es heute allgemein wünschen, - und der hier abgebildete Kutter für Freizeit-zwecke. Für die Neubauten ist Eiche und Kambuja verwendet worden.



Auf der Friedrichskooger Werft von Meister Peter Bieritz wird ein sehr hübscher und in den Linien historisch getreuer Nachbau eines Elbfischkutters vollendet. Auftraggeber ist Wilfried Botha, Restaurator im Altonaer Museum.

Leider haben wir nur diese Bilder vom Vorjahr (1983) zur Verfügung, da der Fotograf inzwischen vom Werftbaas Platzverbot verordnet kriegte: Der Grund hierfür war wohl eine gar zu deutliche Kritik an dem für den Vorsteven des Kutters verwendeten Stück Eichenholz gewesen. (Es enthielt den Kern des Stammes, der auf Finkenwerder und Cranzer Werften mit "Riffholt" oder "de Pöck" bezeichnet wird.)



Inzwischen ist aber längst schon von den Werft-leuten der erste, rissige Vorsteven gegen einen - dem Vernehmen nach - lamellierten Eichen-Steven ausgetauscht worden.

Der Elbkutter-Neubau der Werft Bieritz für W. Botha ist nach allgemeinem Urteil heute bestens und grundsolide gezimmert.



CALAMARO-LOGBUCH 1983

Sommer 1983- Christiansö, 12 am Nordost von Bornholm

"Ankert nicht im Nordhafen", sagte der olle Lotse aus Aopenhagen, "das Polkeboot des Doktors ist auch schon mal vertrieben!" Viele Jahre folgte ich diesem gutgemeinten Rat. Doch im vergangenen Jahr, als wir uns mühsam ostwärts gestrappelt hatten, um Alfred mal wieder Guten Tag zu sagen, um das Kreischen der Möwen über Gräsholm zu hören, um allein zu sein, um das Licht der abendlichen Sonne im Westen zu malen, kurz um unsere Lieblingsinsel Christiansö einmal wieder zu sehen.-

Dann kamen wir abends vor den überfüllten Südhafen, viele STA - Schiffe auf dem Wege südwärts von Karlskrona lagen hier.

Die Besatzung der Fulvia aus Lübeck begrüßte uns von den Klippen her mit einem fröhlichem "Calamaro ahoi!"

Dann kam Alfred an Bord. "Hej, Christine og Rolf, i plejer vål sover i lugn og ro. Slåp linor og seiler rund Ö til Nordhavn. Jeg skall modtag jer!" Gesagt, getan, wir beide schipperten rund Ö an Guldkiasta vorbei in den Nordhafen. Bei Flaute und sommerlicher Stille kein Problem. Die Feuer brennen, die Baken kenne ich und überhaupt: wir sind ja in Christiansö - endlich!

Das Wetter hält, die kleinen Cirren misachten wir. Wir sind ja in Christiansö! Einen schönen Tag lang liegen wir an der alten Helling mit Heckanker. 30 m Leine und 20 kg Stockanker. Alles OK! Selbst die Möwen scheinen sich zu freuen, daß wir wieder da sind. Wir hören Neuigkeiten vom Rund Gotlandrace, Gutes und Böses. Na ja, der geliebte Küstenklatsch funktioniert wie Negertrommeln im Busch.-

Abends sitzen wir frädlich im Cockpit und denken: der Nordhafen ist doch besser als sein Ruf. Wir haben durch die Hafeneinfahrt freie Sicht auf See. Was wollen wir mehr?!-



Morgens um 4 Uhr werde ich wach. Wind ist aufgekommen. NNW 5-6 norddrehend. Calamaro schiebt mit dem Steven die Leiter zwischen den beiden Slipmolen vor sich her. Der Anker rutscht! Ich purre Christine und bitte sie um Hilfe beim Leinenausbringen. Es sieht schlecht aus: der Anker hält nicht, sodaß ich kaum an der Leine zu ziehen wage. Christine meint, wenn wir alle unsere Leinen zusammenstecken und sie zum Poller auf der Nordmole ausbringen, daß sollte uns vorerst Erleichterung bringen. Nervös stimme ich zu. Vom Stevenband ist inzwischen die Teerbemalung abgeschwemmt, ein Autoreifenfender hängt am Bug zwischen Schiff und spitzem Granitblock. Der Schwell nimmt zu, Eile tut not! Über Steinklamotten und Tang zerren wir die Leinen zum Poller, einmal falle ich in der Aufregung mit all dem Tauwerk zwischen die Steine ins Wasser. Bis um halb acht spinnen wir unser Netz. Die See rollt schwer in den Hafen. Überall wird es unruhig. Die "Elefanten", der Versorgungskutter an schweren Ketten hängen, zeigt uns sein halbes Unterwasserschiff. Calamaro liegt nun eine kurze Zeit sicher, Christines Idee war richtig, der Heckanker ist entlastet. Wir gehen auf die Suche nach Alfred, dem Hafenmeister. Auf halbem Wege kommt er uns schon entgegen. "Ihr müßt schnell verholen," ruft er schon von weitem. "Ich gebe Euch ein paar Fischer zu Hilfe. Laßt den Anker liegen. Wir holen alle Tawe später ein. Ich mach Euch die Drehbrücke auf und im Südhafen mache ich Euch Platz!" Alfred, unser alter Freund in 20 Jahren, der immer auch nachts jede Yacht kommen sieht und immer freundlich zur Stelle ist, hilft uns auch hier.

Schnell sind wir mit zwei Fischern wieder an Bord. Unser neuer 36 PS Bukh-Diesel holt uns sicher achteraus und hält uns gegen Wind und grobe See in der Nordeinfahrt bis Alfred die eine Brückenseite aufgezo-gen hat und wir wie die Teufel durchs enge Loch schlüpfen können.

Zwischen zwei Fischerbooten finden wir Platz und kurze Zeit später kommen die Fischer mit einer Jolle voll Tauwerk und Anker zu uns. Endlich Ruhe und Zeit für Kaffee. "Ja, hej Alfred, nu skall vi har Kaffee og en lille snaps! "

"Ankert nicht im Nordhafen", sagte der olle Lotse! Tja, wer nicht hören will usw.!

Nun haben wir wohl alles gehabt an Wetter auf der Insel. SSW Sturm aufländig im Südhafen, wo wir mit 20 Grad Krängung an der Pier lagen for bare pools. Schneesturm im Februar bei Frederiksd, als wir zum Malen mit der 'Peter von Svanecke' bei 9 Windstärken rüberfahren, ja und nun um 6 von Norden.

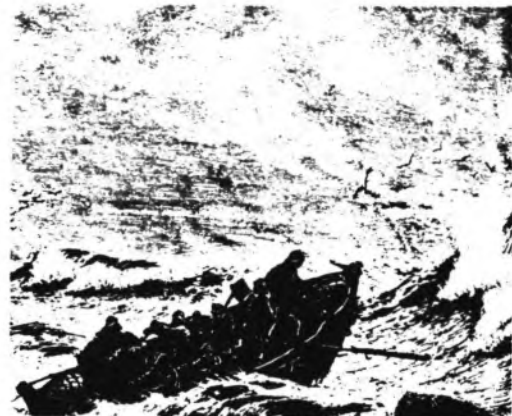
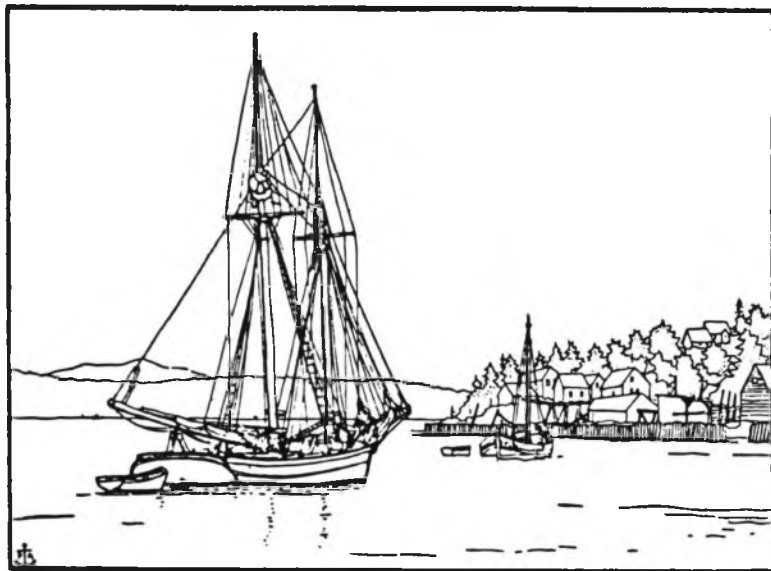
Christians Ö, die Perle in der Ostsee, aber bitte nicht weitersagen!



Deensche Visschers van een eeuw geleden.

naar M. Rorbye.

Roy Gorter.



Ankersituation aus Skippers Sicht. Das sind obige Zeilen. Verdammt, ja genau ist es gewesen. Begeistert zeige ich Christine diese Zeilen. Ihre Reaktion :Erstaunen !

" Ja sag mal, weißt Du denn garnicht mehr, daß Du früh morgens mit den Vorleinen rumgetüttert hast, was auch nicht viel brachte, daß die Idee mit dem Autoreifen von mir war und doch - bitteschön sehr effektiv ! Daß ich ^{schon} dem ganzen Leinensalat überm Arm über die Klamotten geklettert bin, daß Du meintest wir hätten nicht genug Tauwerk bis Du die Idee mit der alten Schleppeleine hattest, daß ich zum Poller auf der Mole rübergekrabbelt bin und Dich dann gebeten habe die beiden Enden miteinander zu verknoten, wobei Du dann in der Aufregung ins Wasser fiehst, daß ich die Reservetrosse auch noch anstecken wollte." "Ja, Christine, das stimmt ! Da hast Du die ganze Sache gemacht. Tschuldige, habe ich total vergessen, dabei glaubte ich alles haargenau ausgeschrieben zu haben.?" Fazit: Es ist doch gut einen lieben Steuermann zu haben, die jede Tonne abhakt, die Segel trimmt und das Wasser in der Bilge peilt, die Spring im Hafen noch mal kontrolliert - UND [^] die ihrem einzigartigen Skipper zur besseren Erinnerung verhilft .



Alte Segler sollen wieder Fracht an die Trave bringen

Zwei neue Oldtimer kommen zum Frühjahr an den Holstenkai

Es tut sich was am Lübecker Oldtimerkai. Noch zwei alte Segelschiffe suchen im Holstenhafen zum Frühjahr '84 eine neue Heimat: Der 18,60 Meter Besan-Ewer „Eden“ und der kleine Lofoten-

Kutter „Flykt“. Eine alte Bekannte, die Gaffelketch „Nordstjernen“, setzt in der Woche vor Ostern Segel, um Gotlandsteine zu laden. Für 14 Apriltage auf der Ostsee werden noch Mitsegler gesucht.

Der 1920 in Skagen aus massiver Eiche gebaute dänische Kutter „Nordstjern“ hat zwölf Kojen. Der 30,28 BRT große Kutter soll als Deckslast und im alten Fischraum Steinblöcke laden: Eine Gotland-Fracht, die im Lübecker Hafen seit dem Mittelalter Tradition hat. Frachtsegler wie die „Nordstjernen“, deren Rumpf in Neustadt noch einen neuen Schwarzanzug erhält, trugen bis weit in dieses Jahrhundert einen Großteil des Ostseehandels.

Auch das Lübecker Schiffsmaklerhaus F. H. Bertling will die große Tradition der kleinen Segelschiffe aufleben lassen: Sobald der Ewer „Undine“ in Glückstadt aufgetakelt ist, sollen Skipper Joachim Kaiser und eine junge Crew Granit- und Gotland-Blöcke

aus skandinavischen Steinbrüchen an die Untertrave segeln. Zwar lädt der alte Frachtsegler kaum mehr als ein Fährschiff-Trailer und braucht die doppelte Zeit.

Sozialarbeit auf See

Kaiser aber will die Frachtsegerei – nach dänischem Vorbild – mit staatlich geförderter Sozialarbeit auf See verbinden: Seine Mannschaft sollen schwer erziehbare Jugendliche stellen, die beim gemeinsamen Handanlegen auf dem überschaubaren Schiff eine Chance sinnvoller Arbeit und Charakterbildung finden.

Segeln in großer Gemeinschaft auf See scheint Jugendliche zu faszinieren: Nach einem LN-Artikel („Noch Kojen für junge Leute

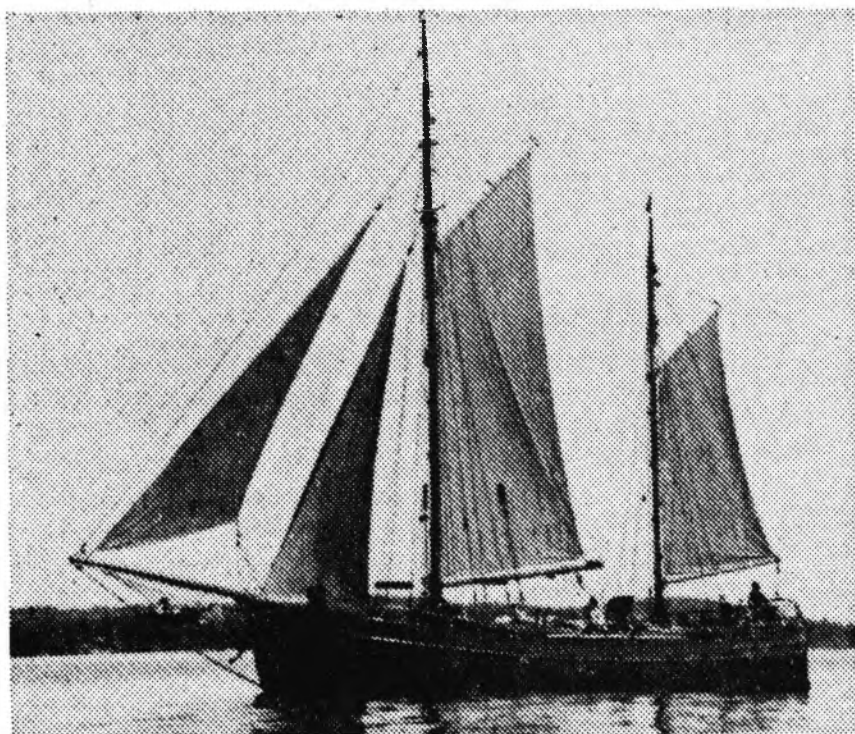
frei“ vom 20. Januar '84) meldeten sich so viele Jungsegler bei der Sail Training Association (STA), „daß wir mit ihnen fünf bis sechs Schoner hätten besetzen können“, so Siegfried Schadagies. Der STA-Landeskontaktmann hob zahlreiche Anfragen junger Frauen und Mädchen hervor.

Bei STA-Rennen steige sogar die Zahl reiner Mädchen-Crews, die jede Herausforderung der Seeleute im internationalen Regattafeld aufnehmen. „Die STA freut sich darüber“, so Schadagies, „denn sie ist kein Herrenklub.“

Leider habe die Sail Training Association außer den britischen Seglern „Sir Winston Churchill“ und „Malcolm Miller“ keine eigenen Schiffe. Sie veranstalte die Regatten als lose Dachorganisation großer Segel-Schulschiffe und kleiner Segelschulen, Seglervereine mit eigenen Schulschiffen und privater Eigner, die Jugendliche an Bord nehmen.

Mit dem STA-Beauftragten Kapitän Manfred Hövener rief Schadagies Schiffseigner mit Segeloldtimern und Jachten ab 7,32 Meter oder 9,14 Meter Wasserlinie auf, 1984 an den Ostsee-Regatten nach Flensburg, Norrköping, Frederikshavn oder zum schottischen Greenock teilzunehmen, und der Jugend Kojen zu räumen. Für Rückreisen und Norrköping-Rallye entfalle die STA-Klausel, die sonst 50 Prozent „Trainees“ von 16 bis 25 Jahren vorschreibt.

Wer den „Nordstjernen“-Törn vom 14. bis 28. April mitsegeln will, sollte Ölzeug und warme Pullover mitbringen und an die Eignergemeinschaft schreiben: Segelschule Scharbeutz, An der Kammer/Bootsliegeplatz, 2409 Scharbeutz. Bö



Der Ewer „Eden“ kommt Ostern an den Lübecker Oldtimerkai: Sein stählerner Rumpf ist 18,6 Meter lang, Segelfläche 160 Quadratmeter.



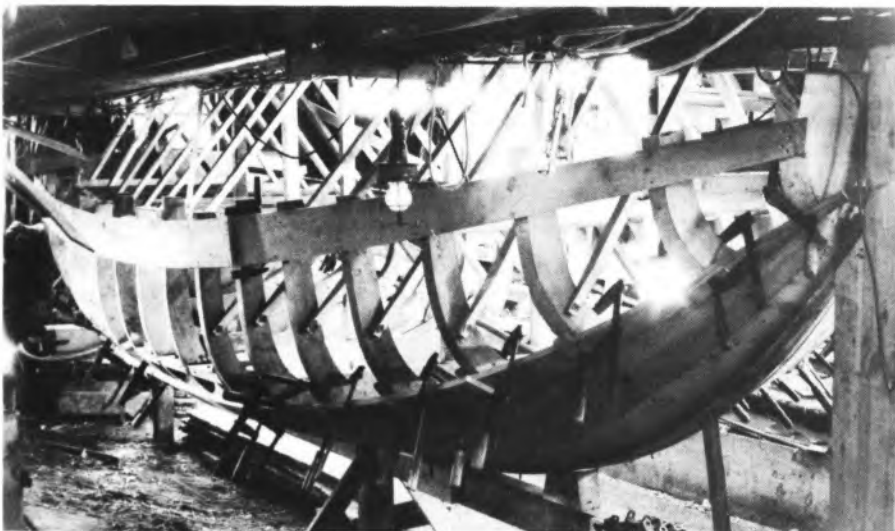
Noch in den sechziger Jahren segelten skandinavische Kümös mit voller Takelage und Deckslast in den Burgtorhafen. (Archiv-Foto: Kripgans)

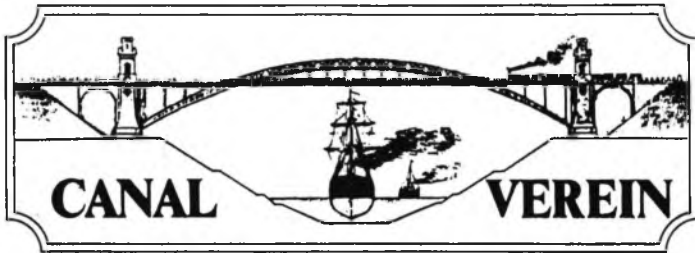
1968/1

Auf der Cranzer Werft von Paul Stöhlker wird im Mai 84 der Neubau eines großen, rundspantigen "Nuur'schen Kohns" (nordischer Kahn) vollendet.

Zu der Bootstaufe lädt Uwe Lütgen, der Eigner dieses traditionellen Fischerbootes, alle seine Freunde und ebenso die Liebhaber von zünftigem Holzbootsbau, ein.

Wer Interesse hat, besuche die Werft am Freitag abend, den 1. Juni.





Herrn
 Bernd Schmiel
 "Freunde des Gaffelriggs" e.V.
 Haumschuchweg 12

2000 HAMBURG 20

200-Jahre Schleswig-Holsteinischer Kanal (Eiderkanal)
am 21. Oktober 1984 (Sonntag) in Rendsburg

Sehr geehrter Herr Schmiel,

auf unser heutiges Telefongespräch möchte ich gern noch einmal zurückkommen. Der CANAL-VEREIN würde es sehr begrüßen, wenn Ihre Seglerfreunde zu diesem "epochalen" Jubiläum den Weg nach Rendsburg finden würden. Früher kamen die Segler über die Eider von Tönning nach Rendsburg oder umgekehrt von Holtenu und heute würden sie dann den schon immer gewollten Verkehrsweg zur Elbe in Form des Nord-Ostsee-Kanals benutzen. Genügend Platz wäre immer im Obereiderhafen, wenn nicht sogar im Kreishafen (also unmittelbar am NOK) vorhanden. Vielleicht ließe sich auch eine halb historische Fahrt via Tönning-Gieselau Kanal nach Rendsburg organisieren: daran hätte sicherlich auch Tönning ein Interesse, das am meisten durch den Bau des NOK an Bedeutung eingebüßt hat. Das Bild mit den Gaffelseglern würde dem Jubiläum einen hinreißenden Anstrich von echter Vergangenheit geben: das paßt ausgezeichnet zum Ereignis und zur traditionellen Kanalstadt Rendsburg. Machen Sie sich stark, wir unterstützen Sie nach Kräften!

Mit freundlichen Grüßen an Sie verbleibe ich als Ihr *E. Fin*

DER "CANAL VEREIN" UND DER SCHLESWIG-HOLSTEINISCHE KANAL.

Vor fast 200 Jahren, am 18. Oktober 1784, wurde nach siebenjähriger Bauzeit die erste künstliche Seewasserstraße zwischen Nord- und Ostsee eröffnet, der Schleswig-Holsteinische Kanal, auch Eiderkanal genannt.

Das soll nun im Jubiläumsjahr 1984 gefeiert werden, und zwar am 20. - 25. Oktober in Rendsburg.

Nun, 200 Jahre alt ist der Kanal nicht geworden, doch ist ein Teil des Kanals im 1895 eröffneten Kaiser Wilhelm Kanal aufgegangen. Ein anderer Teil des alten Eiderkanals ist noch als "Reste" übrig geblieben. Und um diese "Reste" der Nachwelt zu erhalten, hat sich der am 16. April 1980 gegründete CANAL VEREIN in hervorragender Weise bemüht und auch schon die ersten Erfolge zu verzeichnen.

Als Aufgabe hat sich der Verein "die Pflege, Erhaltung und Restaurierung der Baudenkmäler" in die Satzung geschrieben. Als Erstes hat der CANAL VEREIN eine Bestandsaufnahme und ein umfassendes Gutachten zu diesem technischen Kulturdenkmal erstellen lassen. Um die drei z.T. noch erhaltenen Schleusen in ihrem Bestand zu erhalten und wieder instandzusetzen, sind immerhin rund 4,5 Millionen DM aufzuwenden. Dieser Betrag kann natürlich nicht alleine von den gut 400 Mitgliedern des Vereins aufgebracht werden, und so ist jeder zur Hilfe bei Durchführung der Restaurierung aufgerufen, um dieses wasserbautechnische Meisterwerk nicht völlig dem Zahn der Zeit preiszugeben.

Im Warenaustausch zwischen den Völkern und Ländern spielte das Schiff schon immer eine wichtige Rolle. Die Frachtreisen von der Nord- in die Ostsee oder umgekehrt gingen nur um das Kap Skagen, und dieser Seeweg barg eine große Gefährdung für Mensch, Schiff und Ladung in sich. Kein Wunder also, daß man versuchte, quer durch das heutige Schleswig-Holstein einen künstlichen Wasserweg zu schaffen.

Schon die Wikinger versuchten, so weit wie möglich mit ihren Schiffen auf dem Wasserweg zu kommen, um dann den Rest über Land zurückzulegen. Sie fuhren über die Eider und die Treene, soweit sie schiffbar waren, verfrachteten ihre Waren und zum Teil sogar ihre Schiffe über Land bis zur Schlei und hatten dort ihre Niederlassung Haitabu.

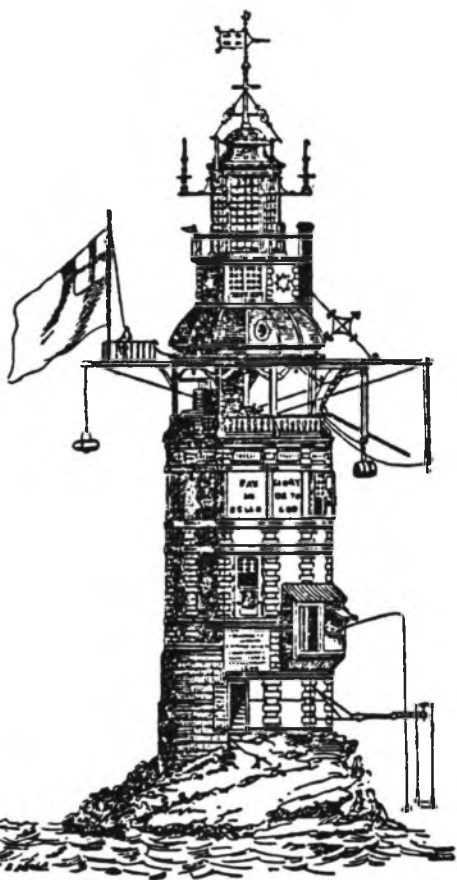
Als später die deutschen Klaufleute mehr und mehr den Ostseeraum erschlossen und Lübeck sich zum zentralen Handelsplatz entwickelte, bestand das dringende Bedürfnis nach einem Wasserweg, der Elbe und Lübeck miteinander verband. So wurde bereits 1398 die Watervardt zwischen der Elbe bei Lauenburg und Lübeck, der älteste Kanal Schleswig-Holsteins, eröffnet. Diese für damalige Verhältnisse großartige Leistung hatte jedoch den Nachteil, daß nur recht schmale Kähne mit sehr geringem Tiefgang (ca. 50 cm) den Kanal passieren konnten. Die Kähne, die getreidelt wurden, benötigten für die Strecke Lauenburg - Lübeck immerhin 10 - 14 Tage. Und so nimmt es nicht Wunder, daß man nach einem leistungsfähigen Wasserweg Ausschau hielt.

Nach langem politischen Gezänk wurde schließlich 1774 in Kopenhagen eine Kanalkommission beauftragt, die Vorarbeiten in Angriff zu nehmen. Eine Kanalausführungskommission in Schleswig wurde ihr unterstellt, die Trasse festgelegt und ein Kostenvoranschlag erstellt.

Ab 1777 waren dann zwischen 2000 und 3000 Arbeiter mit dem Kanalbau beschäftigt. Maschinen gab es noch nicht, und so wurde alles per Hand erledigt. Viele unvorhersehbare Schwierigkeiten verzögerten immer wieder die Arbeit. Riesige Findlinge mußte man aus dem Weg schaffen, Böschungen verrutschten und wurden erneut bearbeitet, Wassereinbrüche mußten abgedichtet werden, um das Wasser zum Weiterarbeiten abpumpen zu können.

Neben den Arbeiten am Kanalbett mußten jedoch auch 6 Schleusen und zwei Straßenbrücken erstellt werden, und es mußte längs des Kanals ein Treidelpfad angelegt werden. Auch benötigte man noch Packhäuser zum Umschlag der Waren. Drei Stück wurden gebaut, und zwar je eins in Holtenau, in Rendsburg und in Tönning. Sogar an ein Nachrichtensystem war gedacht worden, und zwar mittels Brieftauben.

Nach siebenjähriger Bauzeit war es am 18. Oktober 1784 dann so weit; morgens um 6 Uhr begann die Eröffnungsfahrt mit dem neu erbauten Kanalschiff "Rendsburg". Jahrzehnte konnte der Eiderkanal seine Aufgabe erfüllen, bis die im 19. Jahrhundert immer größer werdenden Schiffe den Kanal nicht mehr benutzen konnten. Diese Schiffe mußten wieder den langen und beschwerlichen Weg rund Skagen nehmen, und so wurde der Nord-Ostsee-Kanal gebaut, der 1895 nach seiner Eröffnung den Eiderkanal ablöste.



Zum Jubiläumsjahr sollen die 3 schon erwähnten Packhäuser und die Schleuse Rathmannsdorf restauriert sein. Auch die Bundespost würdigt die für damalige Zeit großartige Leistung des Kanalbaus mit der Herausgabe einer 80 Pfennig-Briefmarke.

Nun eine Frage an die Freunde des Gaffelriggs. Wer hätte im Oktober 1984 Lust, mit seinem Schiff nach Rendsburg zu kommen? Ein Programm für uns ist noch nicht aufgestellt. Wir müßten uns mit dem CANAL VEREIN in Verbindung setzen. Da ich schon die ersten Kontakte aufgenommen habe, wäre ich bereit, die Organisation zu übernehmen. Interessenten bitte melden bei

Bernd Schmiel
Hans-Much-Weg 12
2000 Hamburg 20
Tel. 040/480 75 12

Wer mehr über den Schleswig-Holsteinischen Kanal erfahren möchte, dem empfehle ich die bisher erschienenen "Mitteilungen des Canal Vereins", die jedes Jahr in Buchform erscheinen. Außerdem ist ein hervorragend aufgemachtes kleines Buch, "herausgegeben anlässlich des 200. Jahrestages seiner Inbetriebnahme am 17. Okt. 1784", eine lohnenswerte Anschaffung. Der Autor Gerd Stolz hat unter dem Titel "DER ALTE EIDERKANAL - SCHLESWIG-HOLSTEINISCHER KANAL", in der Reihe Kleine Schleswig-Holstein-Bücher - Band 34 - herausgegeben von der Provinzial Versicherung, Kiel, einen geschichtlichen Abriß mit vielen interessanten Abbildungen zusammengestellt. Verlag Boyens & Co., Heide in Holstein.

B. Schmiel



International Congress of Maritime Museums

1984

in Hamburg

Reinhold
geläufige Figur des Adels Oweid

*Herzlich Willkommen
auf der Elbe am 31. August 84.*

(31. August bis 2. September)

EINLADUNG

*zum Treffen der traditionellen
segelnden Berufsfahrzeuge an-
lässlich des International Congress
of Maritime Museums.*

*Der Museumshafen Oevelgönne,
das Museum für Hamburgische
Geschichte und das Altonaer Museum
laden ein zu einem außergewöhn-
lichen, programmreichen Gaffel-
treffen vom 31. August bis 2. September
auf der Elbe.*

*Ziel dieses Treffens ist es, die Arbeit
der maritimen Museen mit der heute
noch lebendigen Tradition der segel-
nden Berufsfahrzeuge zu verbinden.*

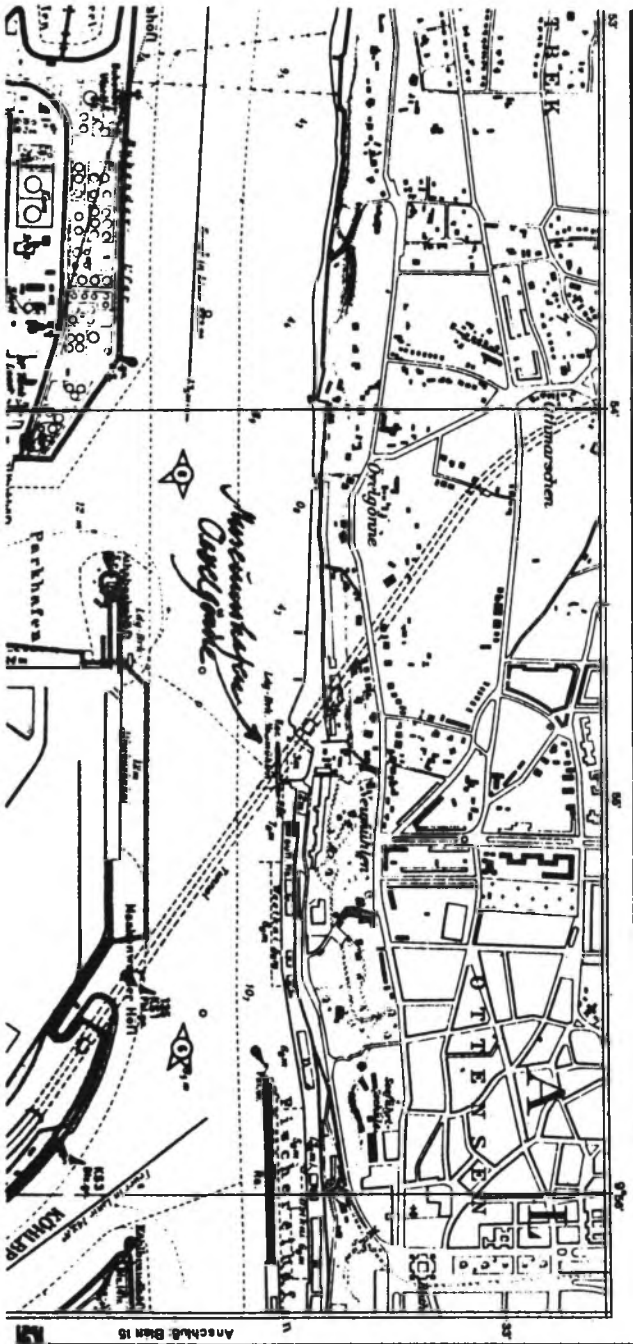
*Im Vordergrund stehen solche
Schiffe, die originalgetreu restau-
riert sind. Eine interessante
schiffbauliche Typenvielfalt ergibt
sich durch die Teilnahme von
Schiffen aus ganz Nordeuropa.*

*Und für ein besonderes Vergnügen
sollte sich die Kleidung der
Besatzungen an der Mode der
Entstehungszeit der Schiffe orientieren.*

*Wir wünschen eine gute Anreise
und unter der blau-roten Flagge des*



ICMM Programm vom 31. Aug. bis 2. Sept.



Freitag, 31. Aug. Anreise. Einweisung der Schiffe am Ponton Neumühlen des Museumshafens Covelgönne. Willkommenschnaps in Gaffel-Küchen auf dem Ponton.

Abende gemütliches Kennenlernen vorort.

Sonnabend, 1. Sept. Morgens frische Brötchen im Gaffel-Küchen.

10⁰⁰ Uhr Offizieller Empfang auf dem Ponton durch Prof. Dr. Jürgen Bracker.

Begrüßung der Schiffe und ihrer Besatzungen und Programvergabe an die Kapitäne.

Platzverteilung für mitsegelnde Kongreß-Teilnehmer durch Lose.

Die Jury besichtigt die Schiffe.

14⁰⁰ Uhr Regatta-Start (Start- und Ziellinie querab Feuerschiff 'Elbe 3'). Regattaverlauf wird vorher bekanntgegeben.

18⁰⁰ Uhr Ende der Regatta.

ab 19³⁰ Uhr Bus-Transfer von Covelgönne zum Altonaer Museum.

20³⁰ Uhr Abendveranstaltung für die Besatzungen und die Teilnehmer des ICMM in Altonaer Museum mit internationalem Buffet. Musik und Unterhaltung durch Folklore-Gruppen. Tanz.

Preisverleihung durch die Jury.

23³⁰ Uhr Bus-Transfer zum Museumshafen Covelgönne.

Sonntag, 2. Sept.

6⁰⁰ Uhr Hafenkonzert des MDR in Uetersen mit Übertragungen aus dem Museumshafen Covelgönne. Frische Brötchen im Gaffel-Küchen und Frühstücker auf dem Ponton.

10⁰⁰ Uhr Verabschiedung der Gästeschiffe, die ihre Heimreise antreten wollen.

ab 10⁰⁰ Uhr Flehmärkte für alle auf dem Ponton.

14³⁰ Uhr Beiboot-Regatta & la Ringreiten.

17⁰⁰ Uhr Preisverteilung und Verabschiedung durch Prof. Dr. Jürgen Bracker,

*Bei weiteren Fragen:
bitte anrufen. Bis dann
R. Ullrich*

Rainer Ullrich, 2000 Hamburg 63, Alsterberg 18, Telefon 040/503301

Auszug aus dem Tidenkalender 31. Aug. bis 2. Sept. 84.

	Brunsbüttel:				Hamburg St. Pauli:			
	HW	HW	NW	NW	HW	HW	NW	NW
Fr. 31.8.	6.08	16.21	1.03	13.10	8.52	21.06	4.00	16.04
Sa. 1.9.	6.49	19.06	1.41	13.50	9.31	21.49	4.38	16.45
So. 2.9.	7.31	19.52	2.18	14.30	10.12	22.34	5.17	17.28

Antwortkarte bitte sofort zurückschicken, bis spätestens 2. Mai 84 !

Ja ... wir kommen zum ICMM-Treffen nach Hamburg (31. Aug. bis 2. Sept. 84)

... wir kommen schon früher am

... wir bleiben noch länger in Oevelgönne bis ca.

bitte ankreuzen

Schiffsstempel

die Besatzung ist gekleidet im Stil der Zeit als der Hafen noch nach Hanf und Teer duftete.

... wir kommen ganz normal wie immer.

Schiffsname: _____

Länge: _____ Breite: _____

Heimathafen: _____

Zahl der Besatzungsmitglieder ca.: _____

Unterschrift: _____

Bitte ausfüllen und senden an:

Museumshafen Oevelgönne e.V.
 ICMM 84
 Oevelgönne 42
 D 2000 Hamburg 52

Termin vormerken!
5.-9. Juli 1984

Brigantine Frau Helte Catharina von Flemburg



Moin moin, liebe Freunde der **RUM Regatta!**
 Alles ist schon voll im Gange. Flemburg feiert seinen 700. Geburtstag, nur die Einladungen sind noch nicht raus. Aber sie wird wieder gut bis bald.

1984



RAINER UUR

Der Oberbürgermeister



Landeshauptstadt Kiel

Kiel, im März 1984

Einladung zur Kieler Woche 1984 - 16. bis 24. Juni -

Liebe Freunde des Traditionssegelns!

Die Kieler Woche 1982 mit dem Traditionssegelertreffen der Gaffelfreunde und der Besuch anderer großer Segelschiffe ist den Kielern noch in bester Erinnerung.

Es sind nicht nur die spektakulären Segelschiffparaden, sondern gerade der "hautnahe" Kontakt mit den vielfach so liebevoll restaurierten Segelschiffen und Gesprächen mit deren Besatzungen an der Kiellinie. Gern würden wir solche Schiffstreffen, die selbstverständlich nicht immer das Ausmaß des Jahres 1982 haben können, zu einer Kieler-Woche-Tradition machen.

Ich lade Sie deshalb sehr herzlich zum Besuch unserer nächsten Festwoche ein. Selbstverständlich wird wieder für gemeinsame Liegeplätze - kostenlos für alle "Nichtkommerziellen" - im Bereich Düsternbrook/Kiellinie gesorgt werden, wobei auch gern wieder allerlei Waren von Bord verkauft werden könnten.

Ansprechpartner bei der Stadt Kiel ist Hans-Jürgen Schlenz (Tel. 0431/901-2404) im Presseamt, an den auch bis spätestens zum 30. April 1984 die beigefügten Anmeldekarten abgeschickt sein sollten. Zu Ihrer allgemeinen Information über die nächste Kieler Woche ist auch ein Prospekt beigelegt.

Mit freundlichen Grüßen aus Kiel

The Karl Heinz Luckhardt

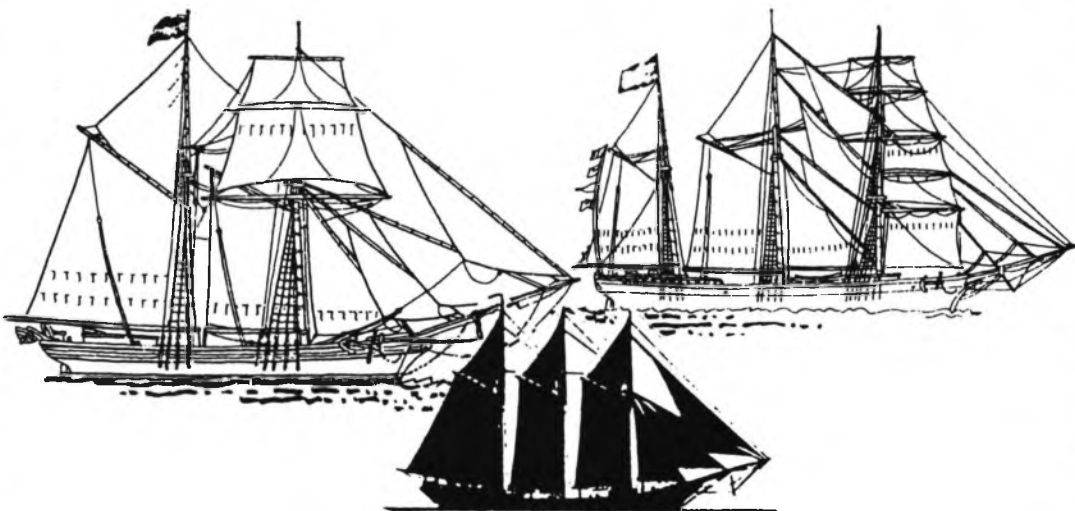
Karl Heinz Luckhardt
 Oberbürgermeister

AVIS

Der L A B O E R R E G A T T A - V E R E I N , anno 1910
von einheimischen Fischern (wohlbemerkt: keine Yachties !)
gegründet, begeht voraussichtlich im September 1985 die
umfangreichen Feierlichkeiten anlässlich seines 75-jähri-
gen Bestehens. Es ist beabsichtigt, im Rahmen dieser
Festivität ein Gaffelseglertreffen zu veranstalten, selbst-
verständlich bei freiem Liegeplatz und Möglichkeit zum
Bordverkauf ! Nähere Informationen folgen später !

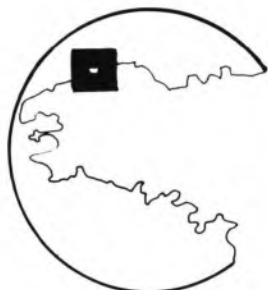


Christian Tonnemacher Hamburg



NAUTICAL FESTIVITIES

A gathering of old fashioned sailing boats
July 27 - 28 - 29 1984 in Morlaix Bay



This nautical festivities are organised by : The Breton group « E Tal Montroulez » (meaning « on the high sea beyond Morlaix »), an association created in February 1983 and which regroups people who are deeply interested in the sea. Other members of the group include local elected officials, and directors of recreative, economic and professional associations. The objectives of E Tal Montroulez are to favorize and promote all ideas and cultural gatherings, in order to valorize the patrimony related to the history, culture and maritime life of Morlaix Bay.

**For further informations : E Tal Montroulez
La Maison du Plaisancier - 29210 MORLAIX
Tel. : M. Yann Gonthier (98) 62.01.64**



L'accueil des navigateurs

Le 27 au Diben : pot des équipages

Le 28 : repas au Pont de la Corde
et pot à St-Pol de Léon

Le 29 : repas à Morlaix

Ces différentes festivités réservées aux navigateurs seront organisées en collaboration avec les collectivités locales

Nom :

Adresse :

Nom du bateau :

Type :

J'ai l'intention de venir avec mon bateau aux Fêtes de la Mer en Baie de Morlaix

Je vous demande d'envoyer une documentation aux propriétaires de bateaux suivants :

Noms :

Adresse :

Noms des bateaux :

**E Tal MONTROULEZ
La Maison du Plaisancier
29210 Morlaix - France**

IMPRIMERIE LE BRETON, MORLAIX - PRINTED IN FRANCE

E TAL MONTROULEZ
Maison du Plaisancier

29210 MORLAIX

der 24 Freitag 1984

Herr Michel THÖNNESEN
ÖVELGÖNNE 42
2000 H.H. 52
(République Fédérale Allemande)


Herr,

Vor Weihnachten hat Frau Rita GANSCHOW Ihnen Bescheid geschrieben, daß eine Altbootsversammlung Ende Juli bei Morlaix veranstaltet wird.

Hier sind einige beilegte Prospekte, die wir zu dieser Gelegenheit gedrückt haben.

Trotz der verspäteten Antwort, hoffen wir tief, daß Deutsche Alfbotte aus Hansestädten dabei sein werden.

Freundliche Grüße


Michel JEANNE



Patron:

H.R.H. The Prince Philip

THE SAIL TRAINING ASSOCIATION

Registered as a Charity

„Organisers of the Cutty Sark Tall Ships Races“



Siegfried Schadagies
STA - Kontaktmann in
Schleswig - Holstein

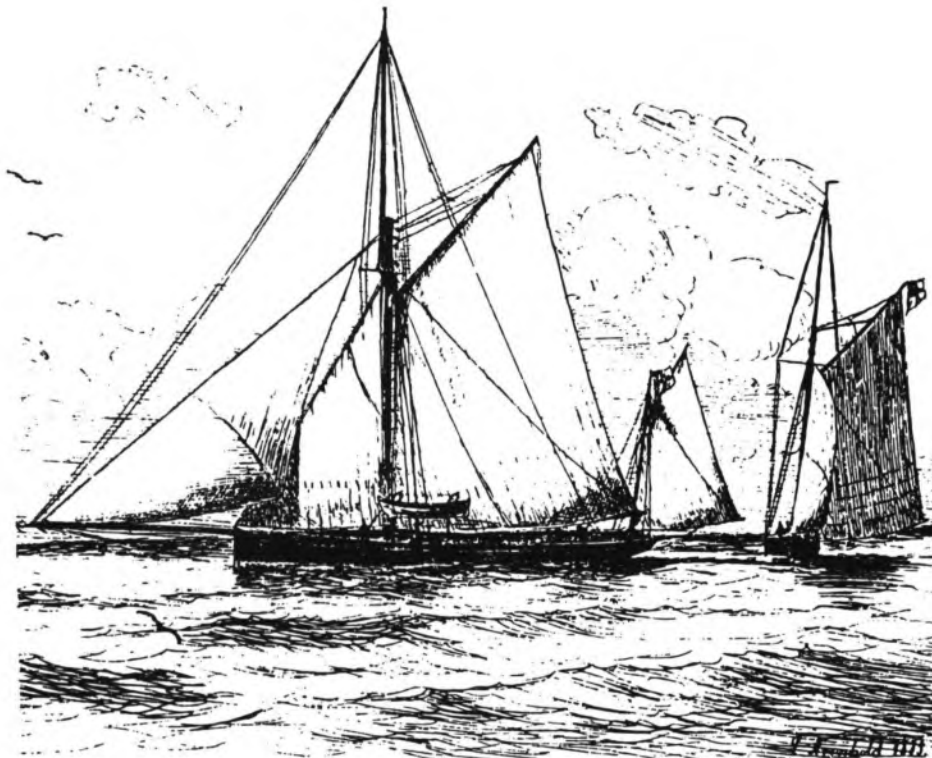
Hufeisenweg 25
2332 Rieseby
Tel. 04355-350

Die STA ist bekanntlich eine lose Dachorganisation, die internationale Segel-Wettbewerbe für die segelnde Jugend veranstaltet, an denen große Segel-Schulschiffe, Segelschulen, Segelclubs mit Schulschiffen und private Eigner, die ein Herz für die segelnde Jugend haben, mit Jugend-Mannschaften teilnehmen. Die STA selbst besitzt keine Schiffe, Ausnahme sind in Großbritannien die "Sir Winston Churchill" und die "Malcolm Miller".

Oftmals sind jedoch auf den einzelnen Schiffen noch Plätze frei. In derartigen Fällen bemühen sich die STA-Mitarbeiter, interessierten Jugendlichen diese Plätze, die sehr begehrt sind, zu vermitteln.

Da die Zahl der STA-interessierten Jugendlichen die Zahl der z. Zt. freien Kojenplätze weit übersteigt, rufen wir alle Schiffseigner, die ein Herz für die segelnde Jugend haben, auf, mit ihren Schiffen und Segelyachten (ab 7,32 m bzw. ab 9,14 m W.L.) an den STA-Fahrten und Regatten nach Flesburg, Norrköping, Frederikshavn und Greenock (Schottland) teilzunehmen und ihre freien Kojenplätze Jugendlichen zur Verfügung zu stellen. Für die Rückreisen sowie für die Rally nach Norrköping entfällt die 50%-Klausel. - **Geben Sie unserer segelnden Jugend eine Chance!**

"Wir wollen Segeln!", "Viele reden, wir segeln - mit der Jugend: STA!".



Heringstage in Kappeln

31. Mai - 3. Juni 1984

Donnerstag, 31. 5.

Himmelfahrt, Anreisetag für unsere Gäste aus den anderen Museumshäfen, Liegeplatz Nestle-Kai, Möglichkeit zur Besichtigung der Schiffe, abends Klönschnack am Kai und auf den Schiffen.

Freitag, 1. 6.

Eröffnung der Ausstellung in der Mühle, gezeigt werden Fotos, Bilder von Christian Hadenfeldt, Exponate und Modelle für unser geplantes Museum, es besteht ab mittags auch die Möglichkeit, unser Freigelände neben der Mühle (Hanquist) anzusehen.



nachmittags:

Maritimer Flohmarkt von den Schiffen und auf dem Nestle-Kai, Beiboot-Wettbewerbe im Hafen, Möglichkeit der Besichtigung eines Dampfschiffes, Begrüßung offizieller Gäste am Kai.

Sonnabend, 2. 6.

morgens:

Frühstück auf dem Kai, Teilnahme an den Veranstaltungen in der Stadt, eventuell gemeinsame Fahrt nach Arnis und zurück (Parade der Schiffe mit Fotografiermöglichkeit).



abends:

Fest des Museumshafens auf dem Nestle-Kai

Sonntag, 3.6.

Auslaufen aller Schiffe zur Begleitung abreisender Schiffe auf die Ostsee, es besteht Mitfahrmöglichkeit für Gäste, da ein großer Teil der Schiffe gegen Abend nach Kappeln zurückkehrt.

LEKTÜRE

für Liebhaber alter Schiffe und für solche, die es werden wollen.

Mancher Liebhaber hölzerner Boote und Schiffe möchte wissen, wie denn das alles zusammenhält, das er da vor sich sieht oder unter den Füßen hat. Vielleicht möchte er sogar selber ein kleines oder großes Boot bauen in herkömmlicher Weise. Er soll es doch wagen, nur Zeit muß er sich dabei lassen!

Da sind zuerst einmal die "Lehrhefte für den Boots- und Schiffbau" zu nennen, von denen für unsere praktische Arbeit Heft 3 "Ruder, Widerstand, Rundhölzer, Stabilität" und Heft 4 "Holzbootsbau" wichtig sind. Erschienen sind diese Hefte im Verlag für Bootswirtschaft, Hamburg 36. Sie sind Ausbildungshilfen für Lehrlinge und entsprechend verständlich geschrieben. Die beigelegten Skizzen lassen auch den Bootsbau-lichen Laien erkennen, was gemeint ist. Vom Bau der Bootshelling und der Anfertigung der Mallen über Kiel- und Stevenverbindungen, Ausstraken der Planken, Abnehmen der Spantschmiegen, Decksbalken, Decklegen ist alles bestens beschrieben und dargestellt. Es bleibt keine Frage unbeantwortet. Sogar der Aufbau eines Großschiffstevens wird erläutert. Heft 3 ist für die Herstellung von Rundhölzern wichtig. Das Ausschlagen eines Mastes mit dem Zirkel ist beileibe keine Zauberei, wie einer unserer Kameraden einmal meinte. Das Ausschlagen des Mastes aus einem vollen Baumstamm ist viel schwieriger. Es werden u.a. das Aufsetzen der Acht- und Sechzehnkant sowie das Konstruieren des Straks der Spieren beschrieben. Dem Verfasser dieser Hefte, Oberstudiendirektor Jürgen Börm, kann man nur höchstes Lob zollen.

Ende des vergangenen Jahrhunderts verfaßte der Geheime Admiralsratsrat A. Brix sein Werk über den Holzschiffbau. Brix' Anliegen war die Hebung des Holzschiffbaues, und so schrieb er sein Werk für die Schiffbaumeister. Dankenswerter Weise hat der verdiente Verlag Egon Heinemann dieses wichtige Buch als Reprint im Jahre 1982 unter dem Titel "Bootsbau-Praktischer Schiffbau" dem Vergessenwerden entrissen. Als Vorlage diente die 7. Auflage von 1929. Damals war die hohe Zeit des Baues hölzerner Yachten, und ich meine, nicht nur hölzerne Gebrauchssegler haben historischen Wert sondern auch Yachten, denn der Yachtbau war die Hohe Kunst des Schiffbaues.

Im Abschnitt I werden alle möglichen Arten von Booten beschrieben, wie z. B. Marine-Kutter, Fischerboote- und Kutter, Sportboote (Küstenjolle!) und Yachten. Außer einer Menge Risse und Zeichnungen enthält dieser Abschnitt auch eine Zahlentafel ausgeführter Yachten- und Boote. Sie gibt Auskunft über verwendetes Holz, C/WL, Lateral-, Schwert- und Ruderfläche, Segelfläche = und Schwerpunkte usw. Eine ähnliche Tafel gibt Auskunft über ausgeführte, d. h. gebaute, offene Motorboote.

Abschnitt II befaßt sich mit dem Bau der Boote. Er ist gegliedert in A= Baustoffe und B= Bauausführung, also etwa das, was wir in den o. g. Heften finden. Sehr wichtig sind in diesem Abschnitt die Tabellen und sonstigen Angaben über Materialstärken und Abmessungen der Bauteile, wie Kiel, Planken usw. Von besonderem Interesse dürfte auch sein, daß Brix Verhältnisse für Rundhölzer angibt. Wer hat sich nicht schon einmal die Frage gestellt: Wie dick muß der Mast wo sein, wenn er so und so lang ist?

Abschnitt III beschreibt Maschinenanlagen und Abschnitt IV das Entwerfen von Booten. Der Abschnitt V berichtet über Unterbringung, Überführung und Instandhaltung von Booten und Yachten. Ein Englisch-Deutsches Wörterverzeichnis und ein Stichwortverzeichnis beschließen dieses ausgezeichnete Buch!

1901 erschien bei Eckardt und Mestorf die dritte Auflage von Captain H. Paasch's "Vom Kiel zum Flaggenknopf - Illustriertes Marine-Wörterbuch", das von obigen Verlag zusammen mit dem Verlag Egon Heinemann 1978 als Reprint wieder herausgebracht wurde.

Es handelt sich um ein Fachwörterbuch mit kurzen Erklärungen in englischer, französischer und deutscher Sprache. Das Stichwortverzeichnis am Schluß des Buches ist in eben diesen Sprachen verfaßt. Was das Buch für uns so wertvoll macht, sind die Bildtafeln im Anhang. Auf den Tafeln 1 bis 15 z. B. wird das Holzschiff mit allen Verbänden dargestellt und deren Bezeichnung in den drei Sprachen genannt. Wer weiß noch, was ein Kattspor ist, was Füllungsworpen sind, das Hennekat oder ein Randsomholz? Auch Composit- und Eisenschiff, wie auch Dampfmaschinen und Decksinventar werden geschildert. Paasch war ein Praktiker, wie man ihn heute nicht mehr finden kann. Schon mit 10 Jahren mußte er seinem Vater bei der Schipperei helfen, und mit 13 führte er das Schiff allein nach Hause, nachdem der Vater über Bord gefallen und ertrunken war. Er brachte es zum Kapitän und selbständigen Versicherungsexperten. Sucht jemand ein Vorbild für seinen Nachwuchs?

Das Vorwort zu "Bemastung und Takelung der Schiffe", Verlag Horst Hamecher, Kassel 1977, beginnt der Verfasser Middendorf mit dem Satz "Das vorliegende Buch hat den Zweck, die Literatur über die Bemastung und Takelung der Schiffe, die durch den Niedergang der Segelschiffahrt vernachlässigt worden ist, bis auf die Gegenwart weiter zu führen." Middendorf war der erste Präsident des GL und hat sein Werk für den Konstrukteur geschrieben. Insoweit wird entsprechendes Wissen vorausgesetzt. Dafür findet man z. B. Antwort auf die Frage, wo hat der Fockmast einer Schonerbrigg zu stehen? Das Verhältnis zur Schiffslänge wird dann mit 4 Zahlen hinter dem Komma angegeben. Um nur einige Kapitelüberschriften zu nennen: Benennung der Schiffarten - Anfertigung der Segelzeichnung - Beispiele für die Berechnung der Schiffe und Anfertigung der Segelzeichnung (auch für Jalken, Kutter und Yachten) - Ausführung und Abmessungen der Bemastung - Bauart und Ausführung der einzelnen Teile der Bemastung (dieses Kapitel ist mit vielen Detailzeichnungen versehen und wichtig für uns). Dazu kommen eine Menge Tabellen über Maßverhältnisse, etwa wie lang ist der Untermast im Verhältnis zur Großrahm?, über stehendes Gut usw. Obwohl Middendorf in erster Linie an die Rahsegler gedacht hat, sind auch anderthalb- und einmastige Fahrzeuge behandelt. Nicht nur der Fachmann, auch der interessierte Laie kommt auf seine Kosten, denn das Buch ist, wie auch die anderen besprochenen, verständlich geschrieben. Dazu eine Probe:

"Die Takelung dieser Schiffe (gemeint sind andert-halbmastige) wird gewöhnlich so eingerichtet, daß der gemeinschaftliche Schwerpunkt von Großsegel und der Stagfock annähernd senkrecht über dem Gesamtschwerpunkt der sämtlichen Segel zu liegen kommt. Dadurch wird erreicht, daß die Schiffe unter Großsegel und Stagfock noch vollkommen Manövrierfähig bleiben und bei schwerem Wetter noch rundhalsen können, wenn der Besahn bzw. Treibermast und das Bugspriet ausgeschaltet sind, was bei einem Schoner nicht möglich ist. Hierin liegt den große Vorzug dieser Takelung." Jeder, der ein altes Segelschiff wieder aufriggeln oder gar ein neues, sollte sich dieses Buches bedienen.

Friedrich Brunner

GIBST DU MIR, = NEHM' ICH DIR

Holzschiffbau

ROLF KRÜGER
Bootsbaumeister
Gesstraße 2-4
2000 Hamburg 50 Altona
Tel. 899 25 09

Allen Holzschiffliebhabern möchte ich meine Arbeiten vorstellen.

Neubau und Reparatur von Booten, Yachten, Holzschiffen.

Konventionell geplankt oder Leimbauweise

Legen von Decks, Kalfaten und abspachen.

Anfertigen von Deckhäusern, Niederhängen, Oberlichtern,



Luken, Handläufen, usw.
Planung und Fertigung von Ausbauten in Massivbauweise und Sperrholz.
Herstellung aller Rundhölzer und Splern aus dem Stamm oder in Leimbauweise.
Dazu Beschläge aus Eisen feuerverzinkt und in V2A

Ausführung der Arbeiten in einer 500 qm großen trockenen Halle, die auch von Selbstbauern genutzt werden kann.

Zum Kennenlernen lade ich Euch zu einem Besuch ein.

Ijssel-Aak ROSINANTE

zu verkaufen: 040/61 70 49 abends





SCHIFFS & YACHT ELEKTRIK ELEKTRONIK

PLANUNG EINBAU REPARATUR

Komplette Elektrikausrüstungen,
auf Wunsch nach o. in Anlehnung
an GL - Standart.
Spezialisiert auf Gaffelschiffe!
Schnell und Preiswert

DIETMAR ZISCHKA

Traarer Str. 122
4150 Krefeld

Tel. 02151 / 47 25 72
Tel. 040 / 39 36 23 (ab 16.00)

PS: Bereits ausgeführt:

UNDINE - J. Kaiser
SEUTE DEERN - Clipper

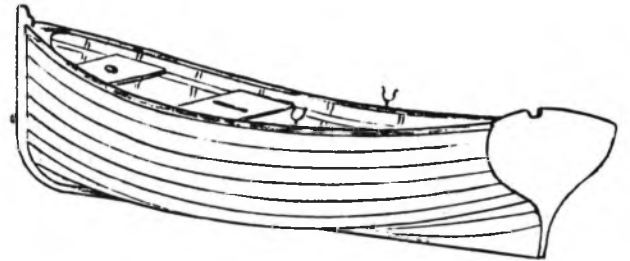
Dingi

Neubau zu verkaufen

Länge 2,54 m

Breite 1,33 m

Gewicht 51 kg



Bauweise: Mahagoni auf Eiche
mit Schwertkasten
geklinkert

gute Segeleigenschaften

DM 3.000,--

Tel. 04451/3024

TOPLICHT GmbH

Schiffsausrüstung für die
traditionelle Segelschiffahrt



Oevelgönne 42
2000 Hamburg 52

Tel: 040/880 6077
Telex: 213449 topli



Grösstes Lager in sämtlichen
Beschlügen und
Ausrüstungsgegenständen
für den
**Schiffs-, Boots- und
Yachtenbau.**

Preislste mit ca. 900 Abbildungen steht Interessenten zur Verfügung.

Dampfschlepper »FLENSBURG«

GESUCHT: ÜBERRESTE DES DAMPFSCHELEPPERS 'FLENSBURG'
von Gert Uwe Detlefsen



Im Januar 1973 verkaufte die Flensburger Schiffbau-Gesellschaft ihren alten, aber tadellos gepflegten Dampfschlepper FLENSBURG an die Rohprodukte-Verwertungsgesellschaft Christian Lassen für rund 4000 DM. Man ging davon aus, daß die Firma Lassen den 1914 bei der Schiffswerft und Maschinenfabrik, vorm. Jansen & Schmilinsky AG in Hamburg gebauten Schlepper in Flensburg in unmittelbarer Nähe der Werft abwracken würde, so wie sie es schon mit einigen anderen kleinen Schiffen gemacht hatte.

Das war nicht der Fall, sie bot den technisch noch völlig intakten Schlepper zum Verkauf an und fand auch einen Interessenten, dem Vernehmen nach einen 'von der Elbe'. Alles geschah schnell und unauffällig, so das sich die Spur des Dampfschleppers FLENSBURG eigentlich verlor, noch ehe sie aufgenommen werden konnte.

Später war zu hören, FLENSBURG wäre nun auf seine alten Tage noch eine 'Lustyacht', wie die Behörden so schön formulieren, geworden. Der Rumpf soll unverändert geblieben sein, aber die charakteristischen Schlepper-aufbauten einschließlich des schönen, schlanken, ein wenig nach achtern geneigten 'Funnels' wären verschwunden.

Mich würde nun sehr interessieren, ob es die ex-FLENSBURG immer noch gibt. Hat einer der Gaffelfreunde, die bekanntlich ja viel rumkommen, irgendwo eine 'Lustyacht' gesehen, deren Rumpf vielleicht auf die FLENSBURG schliessen läßt? Ich will, falls ich den Besitzer auffindig machen kann, demselben keineswegs Vorwürfe machen, daß er die FLENSBURG verändert hat, ich möchte lediglich das Schicksal des mir so vertrauten Schleppers weiterverfolgen.

Ich hatte mich damals bemüht, den Schlepper als technisches Denkmal zu erhalten. Der Schlepper hatte näm-

lich bis zuletzt sein ursprüngliches Aussehen bewahren können, er wurde immer noch mit seiner zweifachen Expansionsdampfmaschine mit 350 indizierten PS angetrieben. Selbst elektrisches Licht hatte auf dem Veteranen noch nicht einziehen können. Aber weder das Deutsche Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven (!) noch die Stadt Flensburg hatten Interesse daran, das Schiff war noch 'zu neu' und außerdem nichts besonderes. Um noch schnell einen Förderkreis 'Schlepper Flensburg -rettet ihn' zu gründen, reichte die Zeit nicht.

Die Museumsschiffs-Welle hatte damals noch nicht eingesetzt; heute wäre der Schlepper vermutlich gerettet worden....

Gebaut worden war der Schlepper 1914 für eine berühmte Reederei. Die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiff-fahrtsgesellschaft setzte den mit 87 BRT vermessenen Dampfer (21,22 m Länge über alles, 5,53 m breit und 2,95 m Tiefgang) im Hamburger Hafen ein, ließ ihn Schuten, Leichter und sonstiges schwimmendes Gerät im Hamburger Hafen verholen. Auch auf der Unterelbe sah man das Schiff, das SÜDAMERIKA VII hieß. Bis Cuxhaven durfte er sogar 98 Passagiere mitnehmen.

1951 erwarb die FSG den Schleppdampfer. Sie hatte vorher schon einige besessen: 1905 wurde aus Malmö der bei Kockums MV gebaute Schlepper KASTRUP ex STARKAD erworben, der bis 1917 als SCHIFFSBAU für die FSG schleppte, Neubauten und Reparaturschiffe. Dann wurde das 114 BRT große Schiff an W. Schuchmann in Bremerhaven verkauft.

1923 baute die FSG während der Inflationszeit ohne Baunummer einen 174 BRT großen Schlepper, der nun SCHIFFSWERFT hieß. 1926 wurde er nach Argentinien veräußert. Hier verliert sich seine Spur.

1934 übernahm die FSG aus dem Bestand der Vereinigten Ekensunder und Sonderburger Dampfschiffahrts-Gesellschaft den 1892 bei der Rostocker Neptun-Werft gebauten Dampfer ADLER. Die ADLER hatte der 'Vereinigten' als Passagierdampfer, Viehtransporter, Schlepp- und

Bergungsdampfer -im Winter auch noch als Eisbrecher-gedient. Nach der Neugliederung der Fördeschiffahrt fuhr die ADLER im Sommer 1936 noch einmal Passagiere in Charter der Förde-Reederei. 1943 machten englische Fliegerbomben dem Schiff im Flensburger Hafen ein Ende.

Nach dem Krieg hatte die FSG etwa zwei Jahre lang den 290 PS starken Schleppdampfer ROTESAND der Unterweser Reederei AG., Bremen, in Charter.

1951 hatten Neubau und Reparaturen einen solchen Umfang angenommen, das auf eigene Assistenz-Schlepper nicht verzichtet werden konnte; andere Schlepper gab es in Flensburg nicht.

Die FSG kaufte aus Holland noch die 87 BRT große MAASHAVEN, die als SCHLESWIG Dienst tat. Das 1938 bei 'De Nieuwe Maas' NV in Schiedam gebaute Schiff wurde um 1965 abgebrochen.



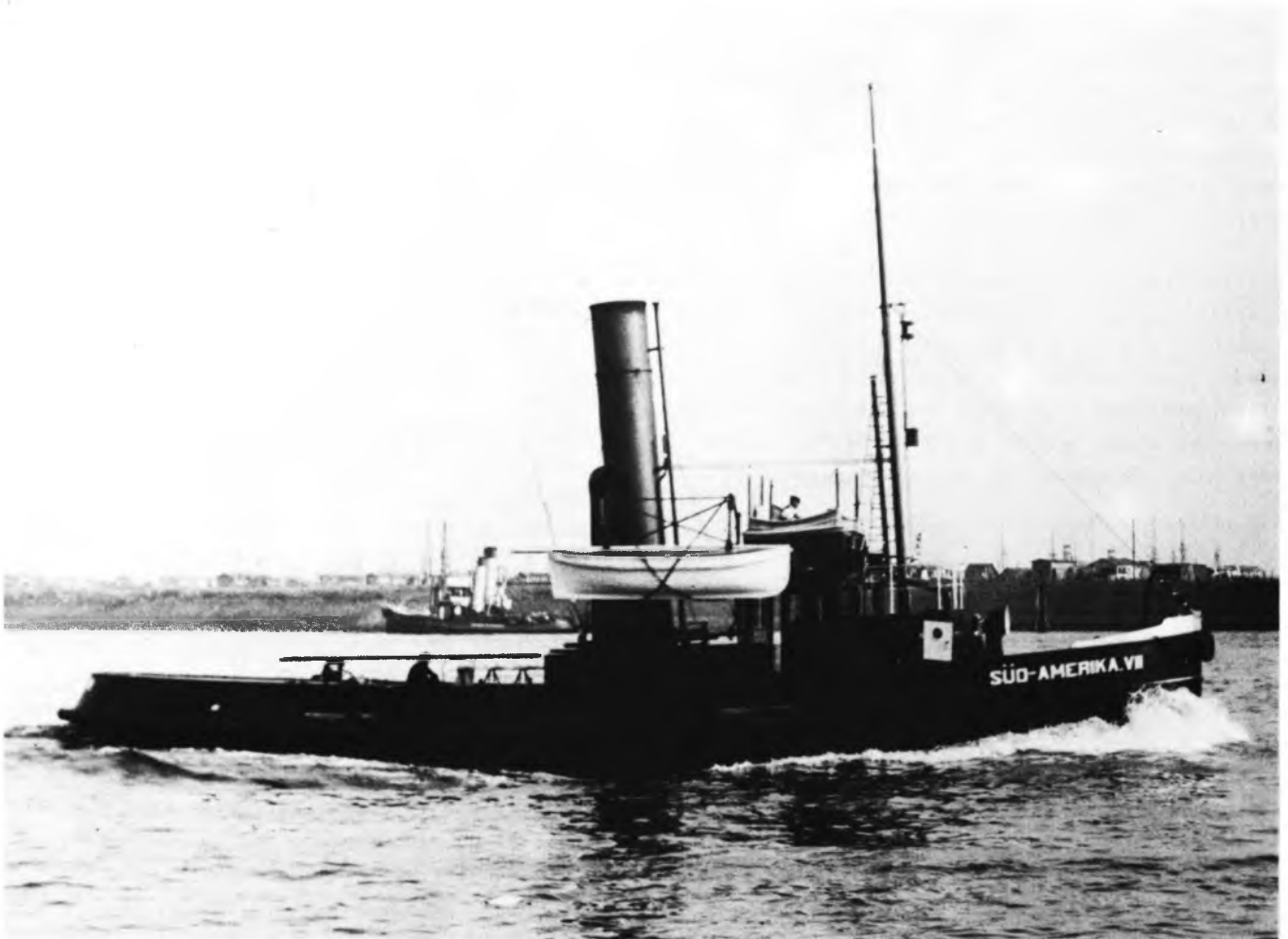
Dampfschlepper FLENSBURG -Höchstgeschwindigkeit 10 Knoten in freier Fahrt bei 5,88 tons Kohleverbrauch in 24 Stunden- assierte Neubauten und Reparaturschiffen und erlebte 1962 das 'höchste Glück' eines Schleppers: er durfte bergen! Ein bei Kolding auf Strand gelaufenes Küstenmotorschiff schleppte die FLENSBURG ohne Mühe ins tiefere Wasser.

Bis zuletzt wurde das Schiff nie umgebaut oder gar modernisiert. Sogar die Petroleum-Beleuchtung war geblieben. Auch ohne Fuktelegraphie oder Hafenfunk war das Schiff immer gut einzusetzen. Da es auch als Ausbildungsobjekt diente, hatte es zwei zusätzliche Maschinentelegraphen erhalten.

Sachdienliche Hinweise, die zur Ermittlung des weiteren Lebensweges vom Dampfschlepper FLENSBURG führen, nehme ich gern entgegen...

Gert Uwe Detlefsen
Riihimäkistraße 38
2360 BAD SEGEBERG
Telefon 04551/26 52

Fotos: Das Schiff als SÜDAMERIKA VII - Foto: H. Jansen, Hbg.
Schlepper FLENSBURG - Foto: Arnold Kludas, Br'haven

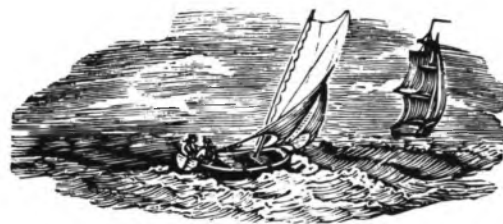
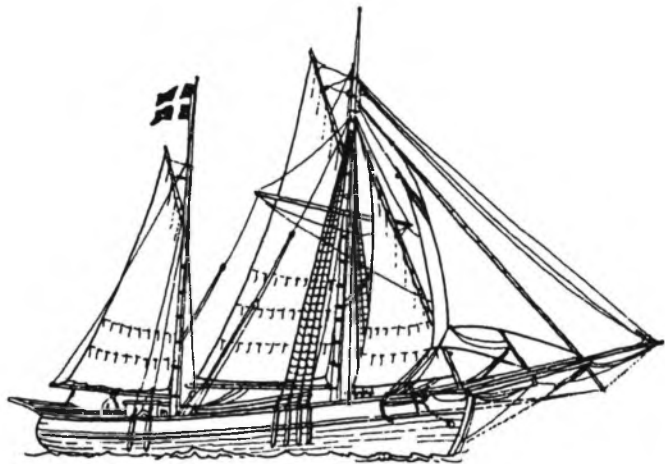


Liebe Freunde !

Erstmals hielt ich mit der Nr. 26 eine vollständige Ausgabe des "Piekfall" in den Händen. Ich habe gar nicht gewußt, daß es so was Schönes gibt !! Ich denke in diesem Augenblick auch an die Äußerung der Redaktion "als - Die Yacht - noch lesbar war". In der Tat, ich freue mich jetzt umso mehr, daß ich diesem Geldschneiderblatt seit Jahren keine müde Mark mehr zukommen gelassen habe.

Aufmerksam und mit Betroffenheit habe ich "In eigener Sache" von Peter Gold gelesen. Ja, lieber Freund, das ist in jedem Verein so, in jeder Partei und in Volk und Staat: Der Karren wird nur von einer kleinen Minderheit geschoben. Wenn's einem zu viel wird, dann muß man einen Teil abgeben, die Arbeit verteilen, dann wird sich schon irgendeiner finden. Die Familie darf jedenfalls nicht darunter leiden. Aber man muß auch denen, die ein Schiff ihr Eigen nennen, zugestehen, daß sie mit Arbeit und Ausgaben belastet sind. Und da hatte ich gedacht, ich hätte mit meinen Beiträgen "Piekfall" einen ganz besonderen Gefallen getan. Was kann ich sonst noch tun ? Von lay-out verstehe ich so viel wie der Bock von der Gärtnerei. Ich könnte vielleicht den Schreibdienst unterstützen, wenn die Termine nicht zu kurz sind.

Doch nun etwas noch zu meiner Person. Ich bin durch H. Karting, den ich nur schriftlich kenne, auf "Piekfall" und die Gaffelrigger aufmerksam gemacht worden. Meine persönliche Liebe gehört den Küstenjollen, weil die evtl. noch von mir zu erschwingen wären. Das etwas beschädigte Rettungsboot eines Kúmos habe ich eigentlich nur deshalb genommen,



weil es mir leid tat, es an Land vergammeln zu sehen. Die ungewöhnliche Takelung mit Stenge ergab sich einmal aus der Absicht viel zu trailern, was ich aufgegeben habe, und des ursprünglichen Spritsegels. Dadurch hat das Großsegel ein so kurzes Unterliek, was nicht gut aussieht, weil ich den Baum behielt, als ich zur Gaffeltakelung überging. Natürlich hätte ich mir inzwischen einen neuen Pfahlmast machen und ein anderes Großsegel nähen können, aber ich spiele ja immer noch mit dem Gedanken, ein anderes Boot zu bauen.

Ich habe in Rostock die Schiffszimmerei einschließlich des Bootsbaues erlernt, drei Jahre zur See gefahren (als Junge wieder angefangen), und 1957 in Hamburg die Meisterprüfung als Schiffbaumeister (Holz) abgelegt. Damit fand aber auch meine handwerkliche Berufstätigkeit ihr Ende, denn seit 1957 mache ich in Bremen beim WSA die Schiffs-eichung. Wenn ich auch so lange schon aus der praktischen Arbeit heraus bin, so traue ich mir doch die ausgesprochenen Schiffszimmerer- und Bootsbauerarbeiten noch zu, denn seine erste Liebe vergißt man ja bekanntlich nicht. Es würde mir Spaß machen, wenn ich einem wenig betuchten oder jungen Freund mit Rat und Tat unter die Arme greifen könnte. Schwierigkeit könnte da nur die Entfernung machen, zudem ich auch keine große Lust zum Autofahren habe. Glücklicherweise wohnt meine Schwester in der Elmshorner Gegend, wo ich übernachten kann, wenn es erforderlich sein sollte.

Ich hoffe, hiermit mich bekannt genug gemacht zu haben, damit ich nicht wie "der Neue" dastehe, wenn ich bei Euch auftauche.

Wenn da noch ein paar ältere Nummern des "Piekfall" über sind, dann würde ich die zwecks Werbung gebrauchen können.

Also, gode Wind un gode Reis,

Friedrich Brunner

Herstellung eines Floßes.

Heutzutage ist es ganz außer Gebrauch gekommen, ein Floß aus Espieren herzustellen, die in Dreiecksform mit dazwischen befestigten Fässern zusammengelacht werden, denn auf vielen Dampfern findet man keine Fässer an Bord und auch auf den meisten Segelschiffen sind sie sehr selten.

Ist man genötigt, ein Floß zu bauen, so muß man sich hierbei nach dem zur Verfügung stehenden Material richten. Man sollte Espieren von weichem Holz wählen, da sie mehr tragen als solche von hartem.

Die beste Gestalt für ein Floß ist die eines langgezogenen gleichschenkligen Dreiecks.

Hat man passende Espieren dazu gefunden, so lasche man sie zusammen und befestige andere kleinere Espieren darüber, oder auch Latten und was man gerade bekommen kann. Die Schwimmfähigkeit wird bedeutend erhöht durch leere Maschinenölbehälter, die man gehörig befestigt, oder wenn nichts Besseres zur Hand ist, durch leere Kisten, die man so viel als möglich wasserdicht gemacht hat und aus denen dann eine Art Verankerung hergestellt werden kann.

Wenn es angeht, sollte man auch versuchen, das Floß anzutakeln. Ein paar leichte Böde oder ein Mast, der weit nach vorne gegen das spitze Ende zu gebracht wird, kann leicht so hergerichtet werden, daß er ein größeres Segel tragen kann und um das Floß zu steuern, sollte man, wenn nichts Besseres angebracht werden kann, an jeder hintern Ecke einen langen Steuerriemen anlegen.

Man vergesse nie, daß Wasser nützlich ist als Nahrung und bringe deshalb so viel davon auf das Floß, als in der verfügbaren Zeit möglich ist. Als Nahrung wähle man Dosenfleisch und Brot aus; nicht solche Mischungen wie Hammelfleisch-Ragout, Spumier u. s. w., sondern einfaches Hammelfleisch oder Rindfleisch, da dieses weniger Durst erzeugt als jene gewürzten Mischungen.

Etraubete man in einem warmen Klima, so bestreue man darauf, daß jedermann wenigstens zweimal im Tage seine Unterkleider gründlich in Salz wasser besudelt. In einem strengen, kalten Klima denke man daran, daß Leberthran ein sehr wertvoller Wärmepender und ein gutes Schutzmittel gegen

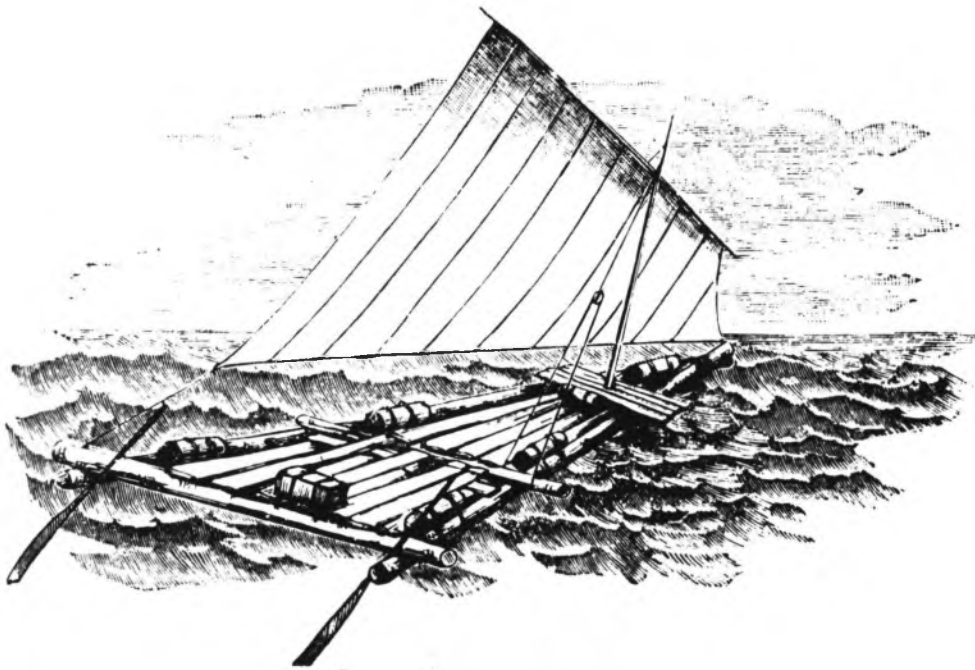


Fig. 33. Herstellung eines Floßes.

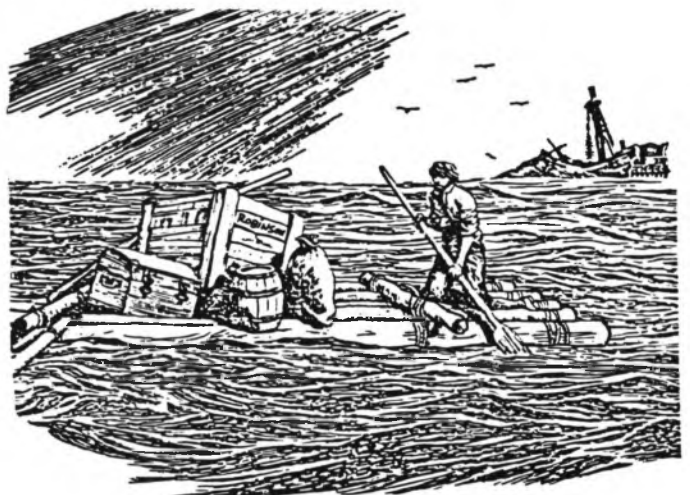
Frost ist und daß er zugleich auch als Nahrungsmittel gelten kann. Auf einer der Polarexpeditionen wurde Leberthran anstatt des Brods der Mannschaft löffelweise so lange verabreicht, als der Vorrat reichte. Zum Durst löschen sollte nie Schnee genommen werden, da er die entgegengesetzte Wirkung hat; Reis sollte er zuerst geschmolzen werden. Dagegen ist Eis zum Durst stillen gut zu gebrauchen. Reibt man eine erfrierende Stelle, sobald man sie gewahr wird, mit Schnee ein, so wird diese dadurch bald wieder hergestellt.

Es ist eine sehr vernünftige Maßregel, bei Beginn der Reise festzusetzen, was jeder Offizier in solchen Fällen mit in das Boot oder auf das Floß zu nehmen hat, z. B.:

Kapitän	—	Schiffspapiere, Chronometer, Karte.
Erster Steuermann	—	Sextant, Blaufeuer.
Zweiter Steuermann	—	Kompaß, Lampe.
Ingenieur	—	Del (sehr wichtig).
Zimmermann	—	Wasser.
Steward	—	Frische Vorräte (nicht gefalzen).

Ein am Anfang der Reise hierüber aufgestelltes Verzeichnis erspart nachher im Notfalle manche Verlegenheit und viele Zeit.

Sowohl auf einem gewöhnlichen Ladungsdampfer als auch auf einem Postdampfer muß von Anfang an jeder Mann der Besatzung zu einem bestimmten Boote abgeteilt sein, damit er im Falle plötzlicher Not weiß, wohin er zu gehen hat.



Instrumentenbau für Schiffe.

Während in den früheren Jahren der Schiffbau für die Pianoindustrie wenig Interesse zeigte, da der Bedarf darin ein sehr geringer war, ist es heute bei dem dankenswerten Bestreben der Schiffahrtsgesellschaften, ihren Passagieren jede denkbare Unterhaltung zu bieten, gewiss nicht zu verwundern, wenn es kaum noch ein Schiff, kleine Frachtdampfer ausgenommen, gibt, welches nicht ein oder mehrere der populärsten Musikinstrumente, das Pianoforte, den Passagieren zur Verfügung stellt.

Dass die Pianoindustrie sich diesen Bedarf nicht zu ihrem Nachtheile fleissig zu Nutze macht, ist bei der stets fortschreitenden Technik im Instrumentenbau nicht zu verwundern.

Obgleich nun, was Temperatur, Trockenheit des Standplatzes und sonstige für die Haltbarkeit der Instrumente bedingte Verhältnisse bei den heutigen Schiffen kaum noch in Frage kommen, da diese Riesen des Ozeans im Inneren kaum einem grösseren Temperaturwechsel unterworfen sind, wie ein Wohnhaus an Land, so musste doch der Instrumentenbauer bei der Konstruktion der Schiffpianos doch auf manche Änderungen sinnen.

In erster Linie muss das Schiffpiano besonders solide in der Resonanzkonstruktion sein, es muss vor allem aus bestem Material hergestellt, sorgfältig gearbeitet sein und über einen umfangreichen Ton verfügen. Das Schiffpiano muss mit der vorzüglichsten Mechanik und Klaviatur versehen sein und ist auf gute Stimmhaltung die grösste Aufmerksamkeit zu verwenden, ferner muss die ganze innere Einrichtung leicht zugänglich sein, da manche Haltenplätze nicht über geschulte Instrumentenmacher verfügen, die ein kompliziertes Werk sachgemäß behandeln können.

Die **Oldenburgische Pianofortefabrik, Grassenrotholz Oldenburgische Hoflieferanten, Oldenburg i. Gr.** richtete vor reichlich 10 Jahren eine Spezialabteilung für den Bau von Schiffpianos und Flügeln ein. Da diese Abteilung fachmännisch unter strengster Berücksichtigung aller für das Schiffpiano in Frage kommender Momente geleitet wird, blieb der Erfolg nicht aus und wird die Firma daher auch gern von den grossen Werften, Rheedereien usw. zur Lieferung herangezogen. Als Spezialität baut die Firma ein leicht zerlegbares Piano. Dieses hat den grossen Vorzug, dass es auch durch die schmalen Gänge, Treppen und Türen ohne weiteres befördert werden kann.

Das Instrument lässt sich innerhalb einer viertel Stunde auseinandernehmen. Man kann dann, ohne es von der Wandverbindung zu trennen, an jedem inneren Teil ohne Mühe arbeiten und nach Fertigstellung das Instrument ebenso schnell ohne Mühe wieder zusammenstellen.

Im weiteren ist erst in dem Jahre einen kleinen, tonlich vorzüglichen Flügel. Bei diesem Instrument, welches unter dem Namen Reformflügel in den Handel kommt und auch gern für Familiengebrauch gekauft wird, sind alle in den Jahren beim Schiffklavierbau gesammelten Erfahrungen bei der Konstruktion herangezogen, sodass es seinen Zweck als Schiffsinstrument in erster Linie voll und ganz dient.

Die Raumverhältnisse in einem Schiffsalon berücksichtigend, ist bei dem Reformflügel grosses Gewicht auf die Gröszenverhältnisse gelegt, damit nicht zu viel Platz eingenommen wird, es ist ferner auf das Façon Bedacht genommen, damit es sich leicht jeder Situat. der Einrichtung anpassen lässt, ferner ist Rücksicht auf die Deckelstellung genommen, sodass der Ton niemals nach einer Seite abgedämpft wird.

Im weiteren ist erst kürzlich an diesem Instrument als hochinteressante Neuerung eine Einrichtung getroffen, wonach der Flügel nicht mehr auf drei oder noch mehr Beinen ruht, sondern er ist mit einer Vorrichtung versehen, die es ermöglicht, den Flügel auf dem Fussboden zu befestigen und doch nach Belieben drehbar zu machen, sodass der Spieler sich den Spielfläch oder die Klaviatur so drehen und richten kann, wie es ihm beliebt. Dennoch verleiht das Instrument dadurch nichts an seiner äusseren Ausstattung, im Gegenteil, gereicht die Drehvorrichtung, die natürlich durchaus solide und zuverlässig ist, dem Ganzen noch zu weiterer Zierde. Dabei ist der Flügel nicht teurer, wie ein gutes Klavier.

Immer mit den Bedürfnissen der Zeit vorwärtsschreitend baut die Firma

HEGELER & EHLERS

auch einen vorzüglichen Klavier-Kunstspiellapparat in ihre Instrumente ein, wovon Konstruktions-Abbildungen untenstehend, der sich vorzüglich bewährt. Der Gedanke, den Klavier-Kunstspiellapparat, ohne den nun einmal eine zeitgemässe Einrichtung nicht mehr als vollständig gelten kann, in Pianos einzubauen, dürfte den Verhältnissen der modernen Schiffseinrichtungen entsprungen sein. Die Schwierigkeiten und der Umstand, den Kunstspiellapparat

jedemal, wenn das Klavier mit der Hand gespielt werden soll, fortzunehmen und sonst wo zu plazieren, dann den Apparat wieder vorzusetzen, zu regulieren usw., sind unendliche. Alles dieses ist beseitigt durch Hegeler & Ehlers **Klubpiano**. Dabei ist das Instrument durchaus haltbar, bedarf fast keiner Nachregulierung, ist, wenn das Klavier geschlossen ist, nicht sichtbar und durch ein paar Handgriffe sofort als Kunstspiellapparat und ebenso schnell wieder als gewöhnliches Piano spielbereit. Der Preis ist im Verhältnis zu den Vorsatzapparaten ein niedriger zu nennen, und die Ausstattung wird stets genau nach eingesandten Zeichnungen geliefert.

Hegeler & Ehlers Klubpiano (fertig als Kunstspiellapparat)



Hegeler & Ehlers Reformflügel (mit aufgestelltem Deckel)



Hegeler & Ehlers Klubpiano (innere Ansicht)



Hegeler & Ehlers Klubpiano (fertig als Kunstspiellapparat)



Bei der allgemein wachsenden Beliebtheit von Klavieren als Ausrüstungsteil auf restaurierten Gaffelschiffen, gibt PIEKFALL den Freunden von Wein, Weib und Gesang an Bord, also allen Gaffelfreunden, zu bedenken: Solche sperrigen Musikinstrumente müssen bereits an Bord gebracht werden, bevor das neue Deck verlegt wird!! Wir kennen da einen dänischen Schiffseigner, der mit dem Flügel verspätet ankam, als die Werftleute bereits das Deck seiner Galeaß dicht hatten. Die Werftleute hielten seltsamerweise die Idee vom Klavier an Bord für "neumodisch" und "Spinnerei". Sie konnten obige seriöse und sicher 100 Jahre alte Anzeige natürlich nicht... Der Mann mit dem Klavier ist aber seither untröstlich. Er beklagt sein Schicksal, im Hafen oder vor Anker oder auf See, bei Flaute oder Sturmgebraus, nie in die Tasten greifen zu können. Also Freunde, -- vermeidet in Zukunft solch tragischen Irrtum.

le chasse-marée

REVUE D'HISTOIRE ET D'ETHNOLOGIE MARITIME

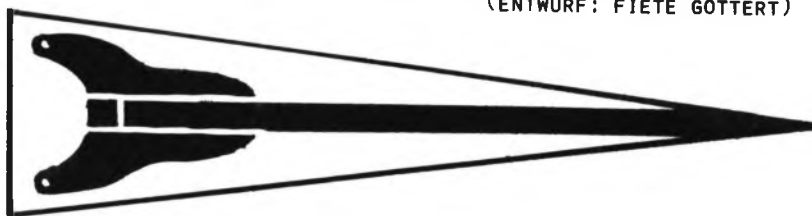
Le Chasse-Marée
Revue trimestrielle
Abri du Marin, 29100 Douarnenez
Dépôt légal : 4^e trimestre 1982.
Commission paritaire n° 63915



Photo de couverture : Juillet 1982, lors des fêtes de la mer, *Anna af Sand* manœuvre dans le mouillage de Pors Beac'h. Magnifique sloop caboteur norvégien construit à Sand vers 1830, entièrement restauré dans son état d'origine. *Anna* appartient aujourd'hui au Musée Maritime de Stavanger. Les bordés en pin sont chevillés sur les membrures. Document Photo Club de l'Hôpital-Camfrout.

Directeur de la publication : Bernard Cadoret
Rédaction : Jacques Charbonnel, Jean-François Garry
François Puget et François Vivier.
Collaborateurs : Pierre-Yves Dagault, Jacques Guillet
et Henry Kérisit.
Maquette : Jean-Pierre Morvan.
Composition - Impression :
Bargain, à Quimper

La Direction du Chasse-Marée laisse aux auteurs l'entière responsabilité de leurs opinions. La reproduction et la traduction partielles ou intégrales des textes ou illustrations sont soumises à un accord préalable.



GRÖSSE 1 30 x 120 cm PRO STÜCK DM 30,00
GRÖSSE 2 60 x 240 cm PRO STÜCK DM 40,00

MATERIAL: WEIBES POLYESTER-FLAGGENTUCH MIT IN SCHWARZ AUFGE-
DRUCKTER GAFFEL, MIT LIEKBAND, AUGE UND BÄNDEL, PREISE INCL.
MEHRWERTSTEUER, PORTO UND VERPACKUNG!
AUSLIEFERUNG DURCH:

TOPLICHT GmbH

Schiffsausrüstung für die
traditionelle Segelschifffahrt



Oevelgönne 42
2000 Hamburg 52

Tel: 040/880 6077
Telex: 213449 topli

Heuerstelle:

Es gibt sie immer noch!
Heuerangebote und Heueran-
fragen bitte einsenden an

Heuerstelle der
"Freunde des Gaffelriggs"
Oevelgönne 42
2000 Hamburg 52

Vermittlung bzw. Veröffent-
lichung im PIEKFALL nur
für die Mitglieder der Ver-
einigung!



Mitglieder-Anmeldung:

Wer Mitglied bei den
"Freunden des Gaffelriggs"
werden möchte und in den
Genuß des regelmäßigen Be-
zuges des PIEKFALL's und
der Einladungen kommen
möchte, der sollte die
nebenstehende Mitglieder-
Anmeldung ausschneiden,
ausfüllen und absenden an:
"Freunde des Gaffelriggs"
Oevelgönne 42
2000 Hamburg 52

Gleichzeitig müssen DM 20,
als Jahresbeitrag auf das
Konto der Vereinigung Nr.
118848-200
Postscheckamt Hamburg ein-
gezahlt werden.
Mitglieder, die umziehen,
werden gebeten, ihre neue
Anschrift mitzuteilen!

Heuerangebot (Hand gesucht)	Heueranfrage (Schiff gesucht)
Ich bin Eigner des Gaffelschiffes:	Ich bin Mitglied der "FREUNDE DES GAFFELRIGGS" und möchte gerne:
Name:	<input type="checkbox"/> als Mitfahrer einmalig oder gelegentlich auf einem Gaffelschiff anmustern.
Typ:	<input type="checkbox"/> als feste Hand zum Segeln+Arbeiten auf einem Gaffelschiff anmustern.
Take- lung:	<input type="checkbox"/> als Besatzungsmitglied für einen Urlaubs-/Überführungstörn anmustern.
Bau- jahr:	ca Wochen vom bis
Segel- fl.qm:	oder
Maße: (LxBxT)	Schiffstyp (möglichst):
und suche:	Revier (mögl.):
<input type="checkbox"/> gelegentlich (z.B. an Wochenenden) Mitsegler.	Ich habe
festes Hand/Hände, die als dauernde/s Besatzungsmitglied/er anheuern.	<input type="checkbox"/> einfach nur Lust und möchte das Segeln auf alten Schiffen kennenlernen.
Hand/Hände, die für einen Urlaubs-/Überführungstörn anheuern. Dauer	<input type="checkbox"/> schon einige Erfahrungen/Vorkenntnisse gesammelt.
ca Wochen vom bis	<input type="checkbox"/> ein Sport-Patent und könnte als Steuermann o.ä. fahren.
Revier:	Kenntnisse/ Patent:
Art+Höhe d.Kosten:	
<input type="checkbox"/> mit Spaß am Segeln und Arbeiten	
<input type="checkbox"/> möglichst mit Vorkenntnissen	
<input type="checkbox"/> möglichst Sport-Patentinhaber	
Vorname und Name:	
geb. am:	Beruf:
	Telefon:
Straße:	PLZ, Ort:

Name:	Vorname:
geb. am:	Beruf/ Branche:
Straße:	Straße:
PLZ, Ort:	PLZ, Ort:
Telefon:	g-geschäftl. p-privat
Mitgl. seit:	Funktion:
Beitrag 19 bezahlt	
Eigner des Gaffelschiffes:	
Name:	Heimat- hafen:
Typ:	Take- lung:
Bau- jahr:	Segel- fläche: m ²
Bau- werft:	Baumaterial:
Länge Gesamt m	Länge Rumpf m
Länge CWL m	Breite m
Vermes- sung:	Raum- tiefe: m
	Tief- gang m
BRT	NRT

PIEKFALL

SONDERDRUCK



Erneut annonciert die Redaktion des PIEKFALLs einen wunderbar gelungenen Nachdruck aus der "Wochenschrift für Segeln, Motorbootwesen, Yachtreisen und Schiffbau - DIE YACHT", Jahrgang 1917:

Seefischerei mit Segelfahrzeugen.

In gut verständlichen Beschreibungen werden darin die verschiedenen Fangmethoden und die teilweise daraus resultierenden Unterschiedlichkeiten der Fahrzeugtypen vorgestellt. Die Bebilderung zeigt u. a. Risse diverser Ostseefahrzeuge (dänische Kutter), Nordseefischer (Heringslogger), Seefischerfahrzeuge von der Elbe (Ewer, Kutter-Ewer und Kutter), Wattfischer (Krabbenkutter), eine Weserjolle und eine von Gustav Junge konzipierte Angel-Ketsch, die wegen Kriegsausbruchs nicht mehr gebaut worden ist. Insgesamt eine Menge interessanter Informationen, die in der späteren Segelschiffsliteratur nur wenig Niederschlag gefunden haben.

Gegen Einzahlung von DM 10,00 auf das Konto Postscheck 118848-200 der "Freunde des Gaffelriggs" - Stichwort (Wichtig!): Seefischerei auf Segelfahrzeugen erhält man das Heft zugesandt.

-ANZEIGE-

PIEKFALL

SONDERDRUCK

Neuerscheinung

Kurzer Abriss der deutschen Seefischerei

VON

G. Timmermann

Ein Führer durch die Fischereiabteilung
des Altonaer Museums.

Hamburg 1939

VERKAUF NUR
AN MITGLIEDER

Neuerscheinung aus der Reihe "PIEKFALL"-Sonderdrucke:

Unveränderter vergrößerter Nachdruck für die Freunde des Gaffelriggs mit freundlicher Genehmigung des Autors und des Altonaer Museums in Hamburg, Norddeutsches Landesmuseum.

Die reich und anschaulich mit über 40 Zeichnungen illustrierte schiffskundliche und fischereigeschichtliche Schrift von Gerd Timmermann (Altonaer Museum) beschreibt die Fischfangmethoden und die Fischereifahrzeuge bis zur Einführung des Fischdampfers anhand der Modelle im Altonaer Museum. 64 Seiten, Format DIN A 4.

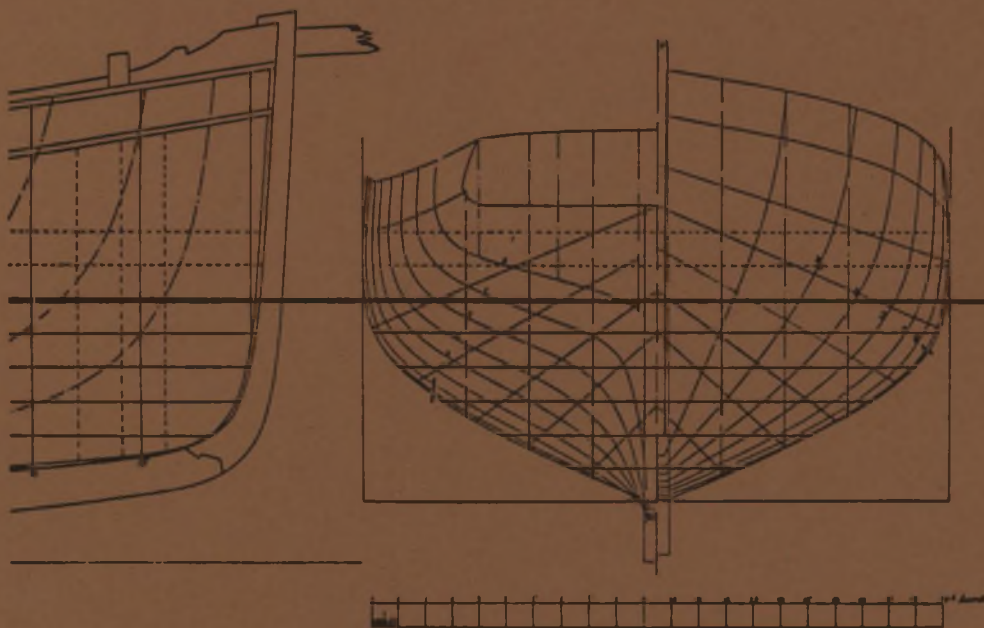
Gegen Zahlung von DM 10,00 auf das Konto der Freunde des Gaffelriggs, Postscheck Konto-Nr. 118848-200

erhält man das Heft von Peter Gold zugesandt. Stichwort: "Fischereiführer Altona"

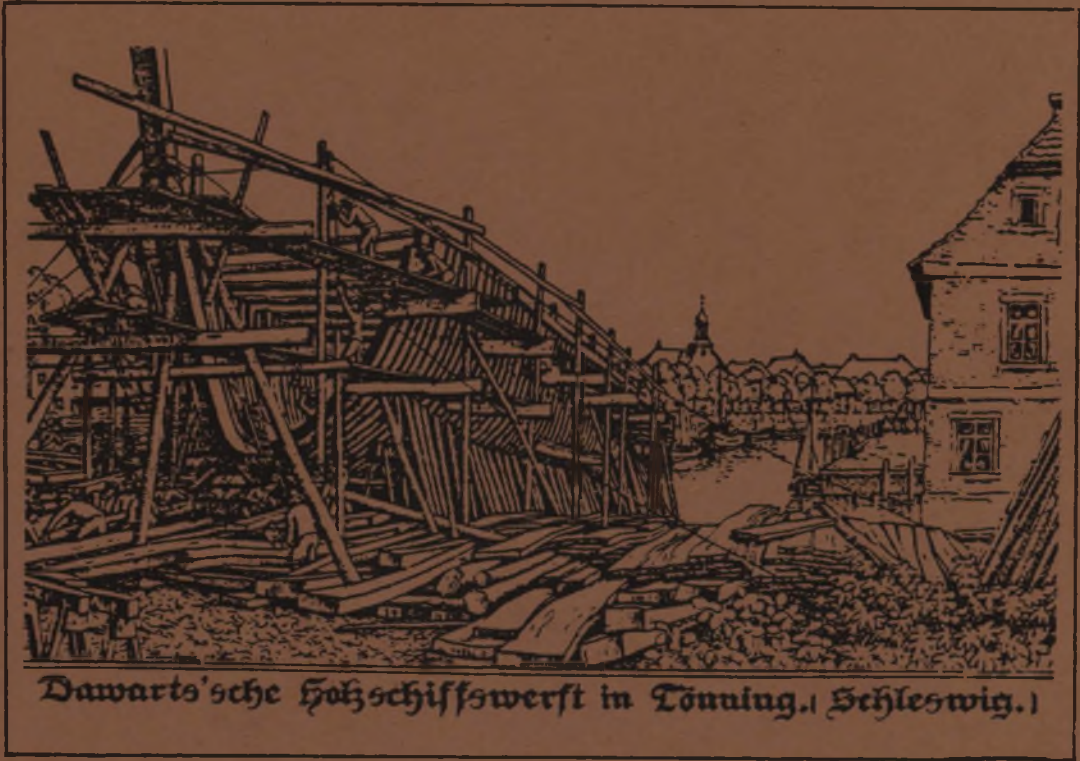


Besahnevier Deck

G. H. P. 1905



Tafel XI. Spantenriß und Versteven des Hochseefischkutters „Senator von Melle“ HF 258
 konstruiert 1905 bei G. H. P. in Finkenwerder



Dawarts'sche Holzschiffswerft in Tönning. (Schleswig.)