

# PIEKFALL

Mitteilungsblatt für die Freunde des Gaffelriggs - No. 124 - Dezember 2017 - 44. Jahrgang

mit aktuellen Infos  
der AGDM und  
der GSHW



\* 150 Jahre \*

**Nordische Jagt GRÖNLAND**

# Mitteilungsblatt für die FREUNDE DES GAFFELRIGGS

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

Lediglich die ausgewiesenen Redaktionsmitglieder haben sich zum Verein **PIEKFALL E.V.** zusammengeschlossen.

Möglichkeiten zur Kontaktaufnahme untereinander ergeben sich durch das Mitteilungsblatt der **FREUNDE DES GAFFELRIGGS**, das **PIEKFALL**, und bei den Treffen, die mindestens dreimal im Jahr stattfinden: das **WINTER-TREFFEN**, die **RUMREGATTA** auf der Flensburger Förde und die traditionelle **RHINPLATE-RUNDFAHRT** auf der Elbe.

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

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

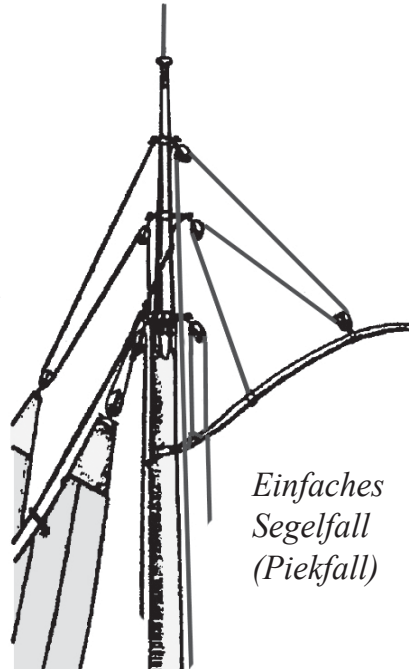


Alle Rechte vorbehalten.

Wir stellen alle im **PIEKFALL** gedruckten Beiträge nach Absprache mit den Autoren in unsere Seite **PIEKFALL** online Archiv. Weitere Vervielfältigungen jeder Art und Aufnahme in elektronische Datenbanken von Dritten nur mit ausdrücklicher Einwilligung der **PIEKFALL** Redaktion, bzw. der Autorin / des Autors.

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

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



*Einfaches  
Segelfall  
(Piekfall)*

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

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

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

Digitalfotos einfach wie fotografiert übersenden.

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

## Wichtig

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

## Mitgliederkartei und Kasse

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

## Versand

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

## Einzahlungen an

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

## Impressum

Das **PIEKFALL** wird vom Verein **PIEKFALL E.V.** herausgegeben.

## Einsendeschluss

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

Zuschriften an die Redaktion  
c/o Susanna Schöttmer

## REDAKTION

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

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

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

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

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

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

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

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

## Gestaltung:

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

# Editorial

**D**er Morgen kam mit dem Wind aus Osten, feucht und doch sacht, fast lauschend. Man spürte das Grau des nahenden Tages. Der Herbst ist da, und die Kraft der Sonne lässt nach. Konfektionswechsel ist angesagt - bei den Menschen und bei den Schiffen.

Der Sommer war kurz, ich will ihn zurück. Aber jetzt muss erst mal das Grau, der Regen und die Kälte überstanden werden.

So grau wie derzeit das Wetter ist, sieht es auch auf dem Konto vom Piekfall aus.

Wir konnten zwar durch Werbemaßnahmen ein paar neue Abo's abschließen, trotzdem müssen wir, um auch in 2018 wieder 3 Hefte zu produzieren, leider den Preis um € 5,00 - also auf € 30,00 pro Jahr erhöhen.

Nach wie vor würden wir uns eine „Verjüngungskur“ in der Redaktion wünschen. Meldet Euch - nur Mut! Zum Abschluss dieses Jahres haben wir ein prall gefülltes Heft zusammengestellt mit spannenden Artikeln, die sicher keinen Winterfrust aufkommen lassen.

Alles aufzuzählen, würde den Rahmen sprengen. Fazit ist jedenfalls, dass dieses Heft wieder Spaß auf die Saison 2018 machen soll.

Eure *Linde*

Euch allen wünschen wir  
Frohe Weihnachten  
und Guten Rutsch!

Eure Redaktion!

Titelfoto GRÖNLAND

Foto: Prof. M. Hövener & H. Böhm

## Inhaltsübersicht - No. 124

Editorial / Inhalt .....	3
150 Jahre GRÖNLAND .....	4
18. Kohlregatta in Heiligenhafen .....	8
Walter Laas - Schiffbauer und Visionär .....	18
Wintertreffen 2018 .....	21
Der klassische Magnetkompass .....	22
Besonderheiten der Seemannssprache .....	31
Der Werkzeugkasten - Der Fuchsschwanz .....	40
Bücherschapp .....	42

Von Schiff zu Schiff, Von Land zu Land  
 Inter. Parole  
 Hand in Hand Mit Vorwärts!  
**Der Seemann**  
 Organ  
 für die Interessen der Seemannischen Arbeiter

No. 1.                      Hamburg, 1. November.                      1897.

**Leidensbrüder und Kollegen!**

Wir alle, die wir jemals auf einem Schiffe bedienstet waren und namentlich heute noch sind, die wir den Seemannsberuf freiwillig oder zwangsweise zwecks Aufrechterhaltung unserer Existenz gewählt haben, die wir mit jedem Schritt während unseres Dienstes nicht weit vom Grabesrand uns befinden, -- wir alle wissen aus unserer eigenen Erfahrung, daß der seemannische Arbeiter in einer jämmerlichen Lage sein Leben dahinstrift und daß die Behandlung, welche ihm fast von allen Seiten zu Theil wird, durchweg eine himmelschreiende ist.

Woher kommt das, Kollegen, wo liegt die Ursache? Nun sagen wir es frei heraus, es liegt zum Theil an der Dummheit der großen Mehrzahl unserer Kollegen, zum Theil aber auch an der Schlechtigkeit der großen Anzahl derjenigen, die durch unsere Arbeit und unsern Lohn ihre Existenz haben. Müßten denn diese schrecklichen Zustände für alle Zeiten so bleiben? Stehen wir machtlos diesen elenden Verhältnissen gegenüber? **Durchaus nicht**, denn sobald wir die Quelle unserer Leiden aufgefunden haben, liegt es an uns, soviel in unseren Kräften steht, die Quelle zu verstopfen. Und wenn wir auf die Verminderung der Schlechtigkeit unserer Ausbeuter auch wenig Einfluß haben, so haben wir auf die Verminderung unserer eigenen Dummheit einen desto größeren Einfluß.

Hier, Kollegen, läßt uns daher unsere Arbeit beginnen und bei dieser Arbeit **kräftig mitzuwirken** ist auch der Zweck dieser Zeitschrift.

„Der Seemann“ will die Kollegen fortan aufklären über alle wissenswerthen Vorkommnisse auf allen Gebieten des menschlichen Lebens, speziell auf dem Gebiete der Schifffahrt. Diese ist aber nur ein Rad in dem Getriebe des wirtschaftlichen Lebens und den Gang aller Räder im großen Weltgetriebe zu erfassen und kennen zu lernen, ist für jeden Menschen von dem größten Nutzen. Wir sind nicht nur Seeleute, sondern auch Arbeiter, Familienväter, Staatsbürger und vor allem auch Menschen und daher dürfen und müssen auch andere Sachen, als nur die rein seemannischen, unser Interesse erregen. Je klarer wir aber um uns und in uns blicken können, desto mehr schwindet unsere Dummheit, desto mehr wächst unser Wissen und

**Wissen ist Macht**

und unserer **Ohnmacht** haben wir es mit in erster Linie zu verdanken, daß es uns so elendiglich geht. Daher, Kollegen, ermannen wir uns fortan alle miteinander und studiren fleißig

**„den Seemann“**

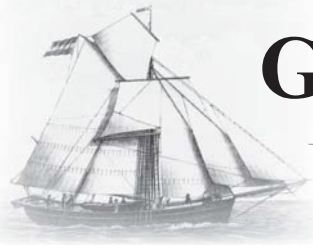
und sorgen wir auch kräftig für seine Verbreitung. Alles, was wir in dieser Beziehung thun, kommt uns und unseren Familien, ja allen unseren Leidensbrüdern und -schwägern zu Gute. „Der Seemann“ erscheint in Heftform zunächst nach Bedarf und kostet pro Exemplar je nach Umfang 5 oder 10 Pf.

Alle Kollegen und alle mit uns fühlenden Brüder und Schwestern fordern wir zur **Mitarbeit** freundlichst auf, und je mehr dieser Aufforderung Folge geleistet wird, desto mehr und desto **schneller** wird „der Seemann“ seinen Zweck erreichen.

**Die organisirten Seeleute.**

# Nordische Jagt

Einhundertfünfzig stolze Jahre



# GRÖNLAND

1867 - 2017

**1972** – ganz Deutschland war im Olympiarausich. Es waren tatsächlich zu Beginn die fröhlichsten und entspanntesten Spiele der Neuzeit. Sogar das Wetter spielte mit. In Kiel zog die Ausstellung »Mensch und Meer« Tausende an. Angelockt vom farbenprächtigen Plakat Salvador Dalis. Unweit der Kunsthalle, auf die sich die Masse der Besucher stürzten, schaukelte weitgehend unbeachtet ein kleiner schwarzgrauer Segler – offenbar eine ältere nordische Jagt.

Es war der ehemalige Robbenfänger GRÖNLAND des Schiffbauers Toleff Toleffsen, der 1867 in dem kleinen norwegischen Hafen Skånevik (Sunnhordaland, Südnorwegen) vom Stapel gelaufen war und bald danach auch als kleiner Segelfrachter sein Auskommen fand. Er sollte nun nach einem abenteuerlichen Leben wieder unter deutscher Flagge segeln. Doch der Reihe nach...

Der Gothaer Geograf August Petermann (1822-1878) forderte während des ersten deutschen Geografentages im Juli 1865 vehement »die Erforschung der arktischen Central-Region durch eine deutsche Nordfahrt«. Er wollte um nahezu jeden Preis eine Expedition in das Nordpolarmeer durchführen, um seine These vom eisfreien Meer jenseits des Packeisgürtels zu überprüfen. Seiner Meinung nach würde »das Meer dort dank des

Golfstromes nicht völlig zufrieren, auch nicht im Winter, so dass man nach Durchdringung des Treibeises ein freies schiffbares Meer bis zum Nordpol vorfinde«. Unterstützung erhielt er schließlich zum einen durch Arthur Breusing, den einflussreichen Direktor der Bremer Seefahrtsschule, sowie angeblich auch aus »national gesonnenen Kreisen Berlins«.

Die Auswahl des Expeditionsschiffes sollte der Bremer Kapitän Carl Koldewey treffen. Er entschied sich am 9. April 1868 in Bergen für den kräftigen Robbenfänger, den er für 3.750 Taler erwarb, GRÖNLAND taufte und für die Eisfahrt nochmals verstär-



GRÖNLAND – Takelwerk

ken ließ. Die Spanten wurden verdoppelt und außen zusätzliche Planken angebracht. Die schließlich 35 cm starke Bordwand sollte auch im Winter dem Eisdruck standhalten. Mit zwölf Mann brach er am 24. Mai 1868 in die Arktis auf. Dort fand er zwar nicht das erhoffte eisfreie Seegebiet, erreichte aber mit 81°04,5'N am 5. September den nördlichsten Punkt bis zu dem bis heute ein Segelschiff ohne Motor vorgedrungen ist. Nach einer kurzen Unterbrechung kehrte die Expedition am 9. Oktober 1868 nach Bremerhaven zurück. Auch wenn die Expedition das eisfreie Nordmeer nicht finden konnte, so fanden die praktischen Erfahrungen Eingang in die Planung der zweiten Deutschen Polarexpedition 1869, manche Forschungsergebnisse dieser Expedition haben bis heute Gültigkeit. Nach dem triumphalen Empfang durch die Bevölkerung wurde es still um das Schiff.



GRÖNLAND auf der Unterweser

Alle Fotos: Prof. M. Hövener & H. Böhm

# Glückstadt 2017

– Die durchwachsene Segel-Sause



Was sollte das für ne Sause werden – wieder 40 Schiffe, im Hafen von Glückstadt, die dann am Samstag um die Rhinplate herumsegeln. Und dann so was, der Freitag kam noch super schön rüber. Sonne und Wind und Tide von hinten, das war mal gehilltes Segeln auf der Elbe. Der Samstag versprach dann vom Programm her auch super nett zu werden. Beim Frühstück war so mancher noch nicht richtig wach, Kaffee und toll geschmierte Brötchen halfen den meisten dann aber



doch zu einem guten Start in den Tag. Die Skipper-Besprechung verlief professionell, mit Ehrung der Toten: Hannes Seifert und Claus Harder. Bei der Ansage des Kurses hätte man hier eigentlich schon protestieren sollen. Gegen Wind und Tide kreuzen, ist mit Ewern und Kuttern ein unmögliches Geschäft.

Und so kam es dann auch, Startvorbereitung und Start sowie der erste Schlag nach Norden verliefen problemlos. Bei Stauwasser und leichtem



# Wintertreffen 2018 der Freunde des Gaffelriggs in Hamburg

## Liebe Freunde des Gaffelriggs,

Wir laden Euch jetzt schon zum diesjährigen Wintertreffen herzlich ein!

**Samstag, den 24. Februar 2018,  
ab 17.00 Uhr  
Im Clubhaus der SVAOe  
Neumühlen 21 / 22763 Hamburg**

Um Euch mit Informationen aus erster Hand zu versorgen konnten wir bereits einen Referenten von den „Freunden der Viermastbark PEKING“ für uns gewinnen und freuen uns auf einen spannenden Vortrag zur PEKING.

Wir wünschen uns eine rege Teilnahme und hoffen, dass dieses Format viel Raum für Kommunikation und Austausch bietet.

Anmeldungen, sachdienliche Hinweise/Mithilfe bitte rechtzeitig beim Organisationsteam Thees Fock / Heinz Valet anmelden unter:  
[h.valet@googlemail.com](mailto:h.valet@googlemail.com)  
oder [thees.fock@gmx.de](mailto:thees.fock@gmx.de)

Näheres demnächst unter:  
[www.freunde-des-gaffelriggs.de](http://www.freunde-des-gaffelriggs.de)



PEKING

Foto: Peter Kaufner - Cinedesign

## 1. Berliner Plattbodenschiffstreffen

Einen „bedeutenden Meilenstein in der Geschichte des Berliner Wassersports“ hat Ulrich Hauck, Vorsitzender des traditionsreichen Yacht-Clubs Stößensee, das 1. Berliner Treffen der Plattbodenschiffe am 23. April 2017 genannt. Auch die Berliner Morgenpost berichtete umfangreich. Das Treffen ist auch für 2018 geplant.

Kontakt: Prof. Dr. Peter Vörsmann - SY LUISE - [Voersmann@t-online.de](mailto:Voersmann@t-online.de).

# Jugendkutter

## in der Nachwuchsförderung

**A**nlass, die Jugendkutter, ihre Besatzungen und die Jugendarbeit etwas näher unter die Lupe zu nehmen, ist das Erscheinen mehrerer wohlgepflegter Jugendkutter in der

lifikationen nicht nur auf der Schlei, sondern auch auf Touren in die dänische Inselwelt und durch die Teilnahme an der „Kieler Woche“ Regatta. Besonderheit: Schwimmabzeichen

von der Unterelbe - von Rumregatta - Kieler Woche bis KC1855 (Sieger in ihrer Klasse) - bis hin zur Rhinplate Rund - und dann in den Kanal und ab nach Hause.

Doch zurück zum Eckernförder Kutter: Dies ist inzwischen der Dritte „DR. BELLMER“ und machte den nun emeritierten Rum-Regattaleiter und Hüter des Archivs neugierig. Kontakte zum Bootsführer und Stöbern in einschlägigen Quellen brachten Historie und Ursprung der Namensgebung zutage:

*Nach einer 18-jährigen Tätigkeit als Schriftführer wurde Dr. Adolf Bellmer 1935 zum 1. Vorsitzenden gewählt. Als Lehrer des hiesigen Gymnasiums galt sein besonderes Augenmerk der Jugendarbeit, so dass seit Jahrzehnten der Jugendkutter des SCE nach ihm benannt ist.*

*Schon im ersten Jahr seines Bestehens veranstaltete der SCE die erste offizielle Fischerboot-Regatta, deren Ära aber bereits mit der letzten Wettfahrt im Jahre 1906 endete. Der Motor hatte auch bei den - bis dahin nur mit Segeln betriebenen Fischereifahrzeugen - endgültig Einzug gehalten. Damit hatten die Fischer ihre „Schuldigkeit“ für den Segelsport in Eckernförde getan. Der SCE aber blieb bis zum heutigen Tage erhalten und trat bereits*



Zielfoto Rum-Regatta 2017

Foto: Gerd Büker

Tradition der ehemaligen K II K „Marinekutter“ auf der diesjährigen Rum-Regatta. DR. BELLMER III, 1997 bei der Yachtwerft Dick in Kiel für Alexander Bruhn als „HERITAGE“ gebaut, fährt als K II K Kutter seit der Saison 2004 unter der Flagge des SCE. Erstaunlich und erfreulich wuchs damit das Feld der Jugendwanderkutter auf 5 Kutter, immer wieder unter anderem von der Internatsschule Louisenlund, ein Elite - Internat wie Salem in Süddeutschland. Dort pflegt man die Erlebnispädagogik nach den Prinzipien des deutschen Reformpädagogen Kurt Hahn - die Vermittlung „zukunftsorientierter Selbstverantwortung“. Das Schul-Credo lautet: *Lernen, Leisten, Leben*. Kutterausbildung gehört zum Lehrplan, der Segelschwerpunkt „Kutter“ wird für die 8. bis 12. Klasse angeboten. Die 8,50 m langen Kutter werden mit einer Crew von 9 Personen eigenverantwortlich gesegelt. Neben den seglerischen Fähigkeiten werden hier insbesondere soziale Kompetenzen und Verantwortungsbewusstsein gefördert. Trainiert werden diese Qua-

ist erforderlich. Ausstattung: Regenkleidung (Regenhose, Regenjacke, Gummistiefel) ist mitzubringen. Die Besatzungen von BALU aus Bremerhaven machen richtige Wandertouren in der Tradition der legendären „Kutterrussen“ der Segelsportvereine



Jugendwanderkutter BALU aus Bremerhaven auf der KC1855 Ende August 2017

Foto: Staugaard

# Gelbsucht an Bord

## Geschichten von Reiner Will

Es ist schon eine ganze Weile her, die Bildzeitung kostete 20 Pfennige, das Bier war noch bezahlbar, die Mädchen trugen Petticoat. Zu dieser Zeit lieferte die Norderneyer Bootswerft Beister ein neues Schiff, eine schicke hochseetüchtige 6,5 KR Yacht an einen stolzen Eigner ab. Dieser, ein junger Oberleutnant und Jet-Pilot der Marine, hatte mich angeheuert, um das Schiff mit ihm in die Ostsee, zu seinem zukünftigen Heimathafen zu bringen. Die Tochter des Firmenchefs vermittelte mir bei Gelegenheit so etwas. Für solche Törns ließ ich natürlich alles stehen und liegen, auch wenn mein damaliger Chef mir deshalb jedes Mal mit Kündigung drohte.

Die Reise verlief soweit erlebnislos, bis auf das viele Gefummel am neu einzustellenden Segeltrimm. Aber dann erwischte es uns, so unter Skagen: Starkwind mit fiesen kabbeligen und steilaufenden Wellen.

Die berühmte Jammerbucht, mit den vielen in der Seekarte verzeichneten Wracks, lag zum Glück schon achteraus.

Der Skipper empfahl mir und sich selbst, Schwimmwesten anzulegen. Er hatte genug davon „organisiert“. Eine ganze Backskiste war gestapelt voll mit Automatik-Pilotenwesten aus Bundeswehrbeständen.

Wir legten diese an. Soweit so gut.

Nur, was mein Oberleutnant vergessen hatte: Der Regen und die überkommende Gischt aktivierten den gelben Farbstoff in den Westen. Dieser sollte eigentlich verunglückten, abgestürzten, im Wasser treibende Piloten leichter auffindbar machen, in dem ein großer gelber Fleck diese Stelle deutlich markiert.

Jetzt färbten uns die Pigmente unaufhaltsam gelb. Kleidung, Gesicht, Hände, zudem Deck und Aufbauten – das ganze Boot.

„Lass man“, äußerte sich der Skipper, als er bemerkte, dass ich mich der Weste entledigen wollte.

„Der Regen wäscht das gleich wieder ab“.

Das tat er nicht. Im Gegenteil: Er intensivierte alles noch.

Im nächsten dänischen Hafen wurde das gelbe Schiff mit der gelben Besatzung misstrauisch beäugt und aufgrund der möglichen exotischen Krankheit erst einmal vorsichtshalber auf Distanz gehalten.



Zeichnung: R. Will



# Bücherschapp

Die Buchvorstellung im PIEKFALL

## Chronik der Seefahrt 2018

Dieser Kalender hat Tradition. Entwickelt hat das Format vor mehr als 30 Jahren der legendäre Heinemann-Verlag. Sein viel zu früh verstorbener Gründer Egon Heinemann gehörte zum Urgestein der maritimen Oldtimerszene. Glücklicherweise konnte die Edition Maritim, die inzwischen im Delius-Klasing Verlag aufging, nahezu das gesamte Archiv retten und lange Jahre „aus dem Vollen schöpfen“. Doch inzwischen finden immer mehr auch Bilder aus anderen Quellen Eingang.

Vom 18. bis zum frühen 20. Jahrhundert gaben Segelschiffkapitäne und -eigner Bilder ihrer Schiffe in Auftrag. Diese sog. Kapitänsbilder werden heute hoch gehandelt. Eine preiswerte Alternative für Sammler sind daher die auf Papier mit Leinenstruktur gedruckten Reproduktionen der Ölgemälde deutscher, niederländischer und britischer kommerzieller Segler.

Zugleich gelang es dem Verlag immer sachverständige Autoren zu finden, die die ausführlichen, zweisprachigen Kommentare zu den dargestellten Schiffen und ihren Malern verfassen.

HB



KALENDER

**Chronik der Seefahrt**  
**Sammlung alter Segelschiffsdarstellungen**  
 13 farbige Blätter mit deutsch /  
 engl. Erläuterungen  
 Format 41cm x 41,5 cm  
 ISBN 978-3-667-10768-8  
 Preis: € 21,50



## Stürmische See Philip Plisson

Es gibt keinen besseren! So überzeugend wie sich Philip Plisson mit dem Meer auseinandergesetzt hat – seinen Küsten, seiner ungezähmten Wildheit – und dies in Bildern festgehalten hat, ist es noch keinem anderen Fotografen gelungen.

Sein Vorrat an faszinierenden Bildern scheint unerschöpflich zu sein, und das trotz des verheerenden Brandes, der einen großen Teil seines analogen Archivs vernichtet hat. Er hat natürlich das Glück, dass eine der faszinierendsten und dramatischsten Küsten der Welt quasi vor seiner Haustür liegt. Kein Wunder, dass sturmumtoste Leuchttürme, die wilde Brandung und Schiffe, die mit dieser kämpfen, zu seinen Hauptmotiven zählen. Zwölf davon haben die erprobten Mitarbeiter der ehemaligen »Edition Maritim« herausgesucht und stellen sie nun in einem wirklich sehenswerten Kalender vor.

Seit Kurzem sind die meisten Motive außerdem im Delius Klasing Bildershop erhältlich, je nach Wunsch auf säurefreiem Papier, Leinen oder Alu-Dibond gedruckt.



KALENDER

Philip Plisson  
**Stürmische See**  
 13 farbige Blätter  
 Format 80x 40cm  
 ISBN 978-3-667-10784-8  
 Preis: € 69,00

## Franco Pace 2018

Maritime Kompetenz kann man dem Delius Klasing Verlag wirklich nicht absprechen, auch wenn sich der Schwerpunkt des Programms inzwischen verlagert hat. Dank Erfahrung und diplomatischem Geschick seiner Mitarbeiter gelingt es dem Verlag immer wieder, die besten Bilder der besten Fotografen zu erhalten. So ist der Italiener Franco Pace nun einmal ein Synonym für die exklusivsten Fotos klassischer Yachten. Wie Philipp Plisson hat auch er das Glück, seine Motive bei Regatten zwar nicht vor der Haustür, aber doch im Mittelmeer zu finden – ob vor einigen Jahren noch bei der Nioulargue, der Panarai-Regattaserie oder den Regattes Royale vor Cannes beziehungsweise der »Les Voiles de Saint Tropez«. Doch, und auch das zeigt dieser Kalender überzeugend, vermag Franco Pace auch moderne Racer gekonnt ins Bild zu setzen. Egal ob eine klassische Schoneryacht wie die ATLANTIC oder ein Superracer vom Typ TP 52, immer zeigen die Fotos die ganze Dynamik der Schiffe in einer spannungsgeladenen Situation.

Bestimmt bedauern viele Käufer, dass der Verlag auf ausführliche Erläuterungen zu den Regatten beziehungsweise zu den Schiffen verzichtet.

Auch Franco Paces sorgfältig komponierte Bilder sind in mehreren Edeldruckvarianten im Online-Bildershop des Verlages zu erhalten.

HB



KALENDER

### Franco Pace 2018

13 farbige Blätter mit kurzen Bilderläuterungen

Format 70 x 57cm

ISBN 978-3-667-10771-8

Preis: € 49,90

## Windjammer 2018

Auch 2107 lockten die internationalen Tall Ships' Races wieder mehr als 2 Millionen Besucher an, kurz, die Faszination der großen Windjammer ist ungebrochen. Diesen Reiz im Bild festzuhalten und all denen zu vermitteln, die nicht dabei gewesen waren, schafft jedes Jahr von neuem der Delius Klasing – Verlag mit seinem Windjammer - Kalender. Kompetente Texte sorgen für die nötigen Informationen.

Auch für das Jahr 2018 entstanden die meisten Fotos wieder beim Start zu einer Windjammer-Regatta. Das Titelbild allerdings verdankt der Fotograf dem Steuerermann eines Schleppers in Bremerhaven, der mit nachwandlerischer Sicherheit sein Schiff so vor die GORCH FOCK manövrierte, dass nur noch gute Bilder entstehen konnten. Deutlich wird bei der Zusammenstellung der Bilder, dass Repliken von Schiffen des 17. und 18. Jahrhunderts, hier die L' HERMIONE aus Rochefort, eine immer wichtigere Rolle bei den großen maritimen Festen in Europa spielen. Auf den weiteren Monatsblättern finden sich aus Südamerika die CISNE BRANCO (Brasilien), die CUAUHEMOC (Mexiko) sowie die SIMON BOLIVAR (Venezuela). Die deutsche maritime Tradition repräsentieren im Jahr 2018 GORCH FOCK sowie die GROSSHERZOGIN ELISABETH. Mit einem Blick auf das Heck der CHRISTIAN RADICH (Norwegen) verabschiedet sich schließlich dieses maritime Jahr - und lässt auf eine Fortsetzung 2019 hoffen.

HB



KALENDER

### Windjammer 2018

13 farbige Blätter mit ausführlichen Erläuterungen

Format 56 x 45,5cm

ISBN 978-3-667-10797-8

Preis: € 24,90

## Binnenschiffe

### Kleiner Maßstab, großes Detail

Vergleicht man die Zahl der Museen, die sich der Hochseeschifffahrt widmen, mit denen die versuchen, die Geschichte der Binnenschifffahrt zu dokumentieren, so wird schnell klar, dass die Entwicklung der Boote und Schiffe auf Binnengewässern recht unzureichend repräsentiert ist. Auch das Technoseum, das aus dem Mannheimer Museum für Technik und Arbeit hervorgegangen ist, macht da keine Ausnahme. Die Schifffahrt und hier vor allem die Schifffahrt auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen ist im Museum nur ein Thema unter mehreren. Sie sollte aber, ihrer Bedeutung entsprechend, mehr im Zentrum der Ausstellung stehen - war Mannheim doch in den letzten 100 Jahren ein Zentrum des Baus von Flussschiffen und ihren Motoren. Diese Rheinschifffahrt ist allerdings der Schwerpunkt dieses recht klar gegliederten Buches. Nach einführenden Abschnitten zum Museum und seiner Geschichte folgen Kapitel, die die Entwicklung der Schiffe auf dem Rhein nachzeichnen, beginnend mit den Fahrzeugen der Römer, mittelalterlichen Frachtern, großen Schaufelraddampfern und endend mit modernen Motorfrachtern. Dank eines großen Museumsbestandes an Modellen, von denen in diesem Buch an die hundert mit Bild und ausführlichem Text vorgestellt werden, lässt sich die mehr als 2000 jährige Entwicklung der Schifffahrt auf dem Rhein recht gut nachvollziehen. Was allerdings Kriegsschiffsmodelle, Schlachtschiffe des 2. Weltkrieges aus Bausätzen der Fa. Revell in einem Buch über Binnenschiffe zu suchen haben, bleibt das Geheimnis des Autors.

HB



Hartmut Knittel

### **Binnenschiffe – kleiner Maßstab, großes Detail**

Die Sammlung der Schiffsmodelle des  
TECHNOSEUMS Mannheim

Format 21,5 cm x 24,5cm

269 Seiten; Hardcover; 5 SW - Abb. + 175 Farb. - Abb.

Theiss – Verlag, Mannheim, 2016

ISBN 978-3-8062-3345-2

Preis: € 29,95

## ALBATROS.

### Von der frachtfahrenden Motorgaleas zum Dreimast -Toppsegelschoner

Der Autor Thorsten Tietjen, 1989 zu Clipper gekommen, war er als gelernter Maschinenbauingenieur jahrzehntelang technischer Schiffzuständiger von ALBATROS. Er betreute das Schiff während vieler Winterarbeits -Wochenenden in Svendborg. Zahlreiche Reisen führten ihn auf ALBATROS als Maschinist und Steuermann auch zu weit entfernten Zielen.

Die Darstellung gliedert sich in zwei große Teile, wenn man so will, in einen historischen und einen zeitgeschichtlichen. Vorangestellt ist beiden ein Abriss der Geschichte der Ursprungswerft in Hobro im Norden Jütlands, der ältesten, heute noch aktiven Holzschiffswerft in Dänemark. Dabei konnte der Autor auf ein bisher unveröffentlichtes Manuskript von Tom Rasmussen vom dänischen Schiffsbewahrungsfond zurückgreifen und dieses durch eigene Forschungen ergänzen.

Eine besondere Herausforderung war, aufgrund der schwierigen Quellenlage, die Erarbeitung der Historie der Vor-Clipper-Ära. Den Grundstock hierfür bildete eine kleine Sammlung von Dokumenten und Fotografien, welche Achim Speer, langjähriger nautischer Schiffszuständiger für ALBATROS, über viele Jahre hinweg zusammengetragen hatte. Das Schiff war als DAGMAR LARSEN 1942 mit staatlicher Unterstützung für einen Auftraggeber aus Aarhus vom Stapel gelaufen. 1951 wurde es an Erik Lyndahl Thye aus Marstal verkauft, es erfolgte der Namenswechsel in IRIS THY. Neben Schnittholz als Ladung verlegte man sich man sich zeitweise auf den Transport von Kohle und Koks aus ost- und westdeutschen Häfen. 1956 wurde der ursprüngliche Völundt-Glühkopfmotor durch einen 2-Zylinder-Alpha-Diesel ersetzt. Nach einem erneuten Eignerwechsel 1957 verblieb das Schiff in der Koks- und Kohlefahrt, wobei hauptsächlich deutsche und polnische Häfen angelaufen wurden.

Ein völlig anderer Lebensabschnitt begann für das Schiff 1961. Fahrzeuge aus der überalterten dänischen Motorseglerflotte konnten sozusagen ihr Gnadenbrot in der Steinfischerei verdienen, wobei Findlinge vom Grund der Ostsee geholt wurden. Unter neuen Eignern und mit dem neuen Namen ESTHER LOHSE wurden nun Steine gefischt, unter anderem auch für den Bau der Molen beim Fährhafen Rødbyhavn und für den Olympiayachthafen Kiel-Schilksee. 1973 sahen sich die Eigner nach einem größeren, stählernen Steinfischerfahrzeug um und verkauften ESTHER LOHSE an die Brüder Davies aus England. Diese takelten das komplett niedergeriggte Fahrzeug als Dreimast -Marssegelschoner auf, installierten im Laderaum Gästekojen und setzten es für Charterfahrten ein.

1978 erfolgte dann der Verkauf des Schiffes an Clipper, Deutsches Jugendwerk zur See, welches, wegen gestiegener Buchungsanfragen ein drittes Schiff benötigte. 1979 ging es unter dem Namen ALBATROS für den Verein in Fahrt. Die nächsten Jahre unter der Clipperflagge ver-

liefen unter dem zum Clipper-Schiff AMPHITRITE einmal formulierten Motto „Traumschiff und Sorgenkind“. Zunächst standen überschaubare Umbauarbeiten an, um ALBATROS für die Aufnahme von insgesamt 27 Besatzungsmitgliedern tauglich zu machen. Nach und nach stellte sich aber heraus, dass die Jahre in der Berufsschiffahrt den Rumpf mehr beansprucht hatten, als ursprünglich angenommen. Umfangreiche Erneuerungen von Spanten und Planken wurden notwendig. Dabei war es ein absoluter Glücksfall, dass die 1867 gegründete Werft Ring Andersen in Svendborg als Reparaturwerft überlebt hatte und hier noch Fachkenntnisse im Holzschiffbau verfügbar waren und sind. Der Autor berichtet aus eigenem Erleben darüber hinaus über die vielfältigen Anforderungen, die im technischen Bereich auftraten. Diese resultierten zum einen aus der Erfordernis, Verschleißerscheinungen an den betagten Maschinen, Aggregaten und Leitungssystemen zu beheben oder diese zu erneuern. Zum anderen machten in den neunziger Jahren eingeführte und später noch einmal verschärfte Sicherheitsrichtlinien für Traditionsschiffe Änderungen und zusätzliche Ausstattungen nötig, die aufgrund der Platzverhältnisse an Bord nur mit großem Einfallsreichtum zu realisieren waren. Der Autor würdigt auch das Engagement einer verschworenen Gruppe von Winterarbeitern, die den weiten Weg nach Svendborg nicht scheuten, um Jahr für Jahr das Schiff für die neue Saison wieder seetüchtig zu machen.

Aber nicht nur über die Mühen der Schiffserhaltung berichtet dieser zweite Teil des Buches, er erzählt auch von frühen Sommerreisen, die bis zu drei Wochen dauerten und nach Cherbourg, in die west- und ostschwedischen Schären und sogar zu den Aalands-Inseln führten.

Aus schiffahrtshistorischer Sicht sind an der vorliegenden Schiffsbiographie zwei Dinge bemerkenswert. Zum einen liegt hier keine Jubelschrift vor, die nur weitblickende Reeder, wagemutige Kapitäne, schäumende Bugwellen und wehende Flaggen vorführt. So wird etwa die dänische Seeunfallstatistik zitiert, die in der Zeit als DAG-

MAR LARSEN und IRIS THY von zahlreichen Grundberührungen und immer wieder über Feuer an Bord berichtet. Auch was die Zeit unter Clipper-Flagge angeht, werden gelegentliche nautische Irrtümer, die Reparaturen nach sich zogen, nicht ausgeklammert. Der zweite Aspekt ist, dass hier in exemplarischer Weise die Biographie eines Schiffes dargestellt ist, das nach einem arbeitsreichen Leben in der Frachtfahrt und in der Steinfischerei einem neuem Verwendungszweck als Traditionsschiff zugeführt und somit vor dem Abwracken bewahrt werden konnte.

Wolfgang Bühling

Thorsten Tietjen

**ALBATROS.**

**Von der frachtfahrenden Motorgaleas zum Dreimast-Toppsegelschoner**

288 Seiten

Verlag epubli, Berlin 2017

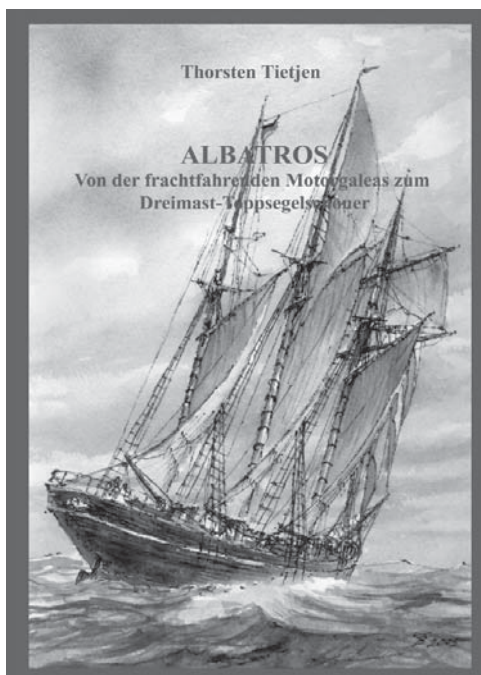
ISBN: 978 – 3 – 7450 – 0673 - 5

Preis: € 33,90

## Oceanum - das maritime Magazin Bd. 2 - 2017

Beim ersten Band der neuen Reihe spürte man noch etwas Unsicherheit bei der Auswahl der Beiträge. Heute, beim zweiten Band, kann davon keine Rede mehr sein. Nun fällt es schwer, Beiträge besonders hervorzuheben. Soll man über den Beitrag des ehemaligen Kommandanten der Gorch Fock berichten, der die vom Autor dieser Rezension 1974 selbst erlebten merkwürdigen Kurse der Towarischtsch (ex Gorch Fock) während des Cutty Sark Tall Ships Races von Kopenhagen nach Gdynia schildert und das noch merkwürdigere Verhalten der Sail Training Association? Oder von der an Gefängnisdrill erinnernden Ausbildung an der Seemannsschule in Bremervörde. Mit der gleichen Berechtigung müsste man auf die kritische Auseinandersetzung mit dem tragischen und unnötigen (?) Untergang sowohl der Pamir als auch des Schulschiffs der Reichsmarine hinweisen. Kurz, eine Vielzahl von spannenden Beiträgen auf 320 Seiten die alle lesenswert sind und die den Kauf unvermeidlich machen.

HB



### Oceanum Das maritime Magazin

Hrsg. Harald Focke und Tobias Gerken  
Bd. 2, 2017

Format 14,8 x 21 cm,

320 S., Broschur

ISBN 978-3-86927-502-4

Preis: € 15,90



# Gibst du mir - nehm ich dir

Die PIEKFALL Pinwand

## Bornholmer Heringsboot ELSE af SLETEN

umständehalber zu verkaufen

Gaffelkutter in schlichtem, gemütlichem Zustand. Gebaut 1923 als „VIKING“ als Fischereifahrzeug in Årsdale auf Bornholm. Eiche auf Eiche, geklinkert.

Grundrestaurierung 2011-2016:  
neuer Mast, Innenausbau neu, gesamte Elektrik neu (Verteilung, Kabel, LED...)

Besonderheiten: Einziehbarer Küverbaum, Gaffel-Groß mit baumlosem Unterliek, Gaffel nicht mit Klau sondern mit „Tönnchen“.

Vorschiff: Doppelkoje, Segellast  
Mittschiff: Back, 2 sehr breite Kojen, Pantry mit Spirituskocher  
Achterschiff: Navigation, Stauraum  
komplett segelklar mit Pött und Pann.

Länge: 9,80 m (13,50m)  
Breite: 3,80 m  
Tiefgang: 1,30 m  
Segelfläche: ca. 50 m<sup>2</sup> (ohne Breitfock)  
Maschine: Ford Lehmann 72 PS  
Verdrängung: 10 t  
Segel: Ballonklüver, Klüver, Fock, Groß, Topsegel, Breitfock

Preis: VHB 35.000

Kontakt: [thomas@engbert.de](mailto:thomas@engbert.de) | Tel.: 0171 3213857



## Traditionsschiff kleine Barkasse SEEHUND zu verkaufen

Bj. 1947 Lexau Hamburg

Länge: 8,35 m

Breite: 2,45 m, Stahl 5mm, 7 T

Motor: Albin 22 PS, Bj. 1958.

Es fuhr als Meß & Peilboot, Fähre 7 & als Postboot im Hamburger Hafen.

Der Stahl wurde im Krieg als Druckkörperstahl für U-Boote verwendet.

Unter Deck: Eine Hexe, 2 Kojen, WC in eigener Kammer, 2 Schränke.

Das Ruderhaus muß erneuert werden, Grundsubstanz ok.

Preis: VB € 1.500,-



Tel.: 01706858797

E-Mail:

[letienne.sonja@gmail.com](mailto:letienne.sonja@gmail.com)

Suche gebrauchtes aber gut erhaltenes

**Stück braunes/rotes Segeltuch,  
ca. 1,5 x 4 m.**

Alternativ auch grün oder blau.

Paul - Tel: 0172 54 69 731

E-Mail: [gaffeldruck@gmx.de](mailto:gaffeldruck@gmx.de)

**Bret. Fischerhemd „Cachou“**

mit gr. Rückenstickerei „Lotsenschoner No.5 ELBE“, blau, Superqualität, Gr. 3 XL, neuwertig. € 80,-; denn ich fahre nicht mehr bei dieser Einrichtung. Gern auch mit Begründung.

Paul - E-Mail: [gaffeldruck@gmx.de](mailto:gaffeldruck@gmx.de)

# Museums- und Traditionsschiffshäfen

## Museumshafen Oevelgönne e.V.

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

## Museumshafen Büsum e.V.

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

## Museumshafen Carolinensiel

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

## Traditionshafen Emden e.V.

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

## Schipper Klottje Leer e.V.

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

## Kutter- und Museumshafen Vegesack e.V.

Rolf Noll  
Alte Hafenstr. 27  
28757 Bremen  
Fon 0172 - 5476613  
www.charterkontor-vegesack.de

## Schiffergilde Bremerhaven e.V.

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

## Traditionshafen Wischhafen

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

## Oldtimer Schiffer Bodensee e.V.

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

## Finkenwälder-Gaffel-Gemeinschaft e.V.

Peter Kaufner  
Carsten Fock Weg 12  
21129 Hamburg  
Fon 040 - 7427992  
cinedesign@t-online.de

## Sandtorhafen-HafenCity Stiftung Hamburg Maritim

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

## Museumshafen Flensburg e.V.

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

## Museumshafen Harburg e.V.

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

## Museumshafen Kiel e.V.

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

## Museumshafen Kappeln e.V.

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

## Museumshafen Probstei e.V. Freunde alter Schiffe, Wendtorf

Birgit Rautenberg-Sturm  
Ellernbrook / 24235 Stein  
Fon 04343 - 421630  
post@fasl.de  
www.museumshafen-probstei.de

## Museumshafen zu Lübeck e.V.

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

## Alter Hafen Wismar e.V.

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

## Museumshafen Rostock e.V.

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

## Traditionshafen Bodstedt e.V.

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

## Museumshafen Greifswald e.V.

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

## Berlin-Brandenburgische Schiffahrtsgesellschaft e.V.

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



**Piekfall - online**  
[www.freunde-des-gaffelriggs.de](http://www.freunde-des-gaffelriggs.de)

**Facebook**  
[www.facebook.com/FreundeDesGaffelriggs](http://www.facebook.com/FreundeDesGaffelriggs)

## AGDM e.V.

Arbeitsgemeinschaft  
Deutscher Museumshäfen  
Peter Rehder-Haus  
Willy-Brandt-Allee 35  
23554 Lübeck

## Frühjahrestreffen

Die Rumregatta wird durch den  
Museumshafen Flensburg  
ausgerichtet

## Herbsttreffen

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

## Wintertreffen

Kontakte: Thees Fock, Heinz Valet  
Anschriften siehe Impressum

## GSHW e.V.

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