



HERBERT BÖHM

# TRADITIONS SEGLER

*Frischer  
Wind  
in alten  
Segeln*



DELIUS KLASING

HERBERT BÖHM

# TRADITIONS SEGLER

*Frischer  
Wind  
in alten  
Segeln*

DELIUS KLASING VERLAG

# INHALT

Vorwort .....	7
Netzboote und Lüttfischer: »Wir wollen, dass die kleinen Boote nicht vergessen werden!« .....	8
Colin Archer, der Meistkopierte .....	9
Ewer, die Lastesel der Elbe .....	10
Haikutter, die schnellen Jäger .....	13
Zeesboote .....	14
Segel .....	17

## TRADITIONELLE SEGELSCHIFFE VON A BIS Z

<b>BOOTE BIS 10 METER LÄNGE</b> .....	18
ABBI .....	18
ARVED .....	19
AUGUSTE VON DER LÜHE .....	20
BALDUR .....	20
BEEKE SELLMER .....	22
FREYA VON DEN SIEBEN INSELN .....	23
ISABELLA .....	24
LIFJORDEN .....	25
MARIE .....	26
MINNA ROEDER .....	27
SCHANZE – POE 005 .....	28
TUULA .....	29
YSABEL .....	30

<b>BOOTE ZWISCHEN 10 UND 15 METERN LÄNGE</b> .....	31
ABSALON AF LYNÆS .....	31
AGLAIA .....	32
ALIADO .....	33
ALMA .....	34
ALTJE .....	35
ANNA VON DER LÜHE .....	36
ANNA (ZOLLKUTTER) .....	37
ARVON .....	38
BETTY VON COLCHESTER .....	39
CLARA .....	41
DE DRIE GEBROEDERS .....	42
ELLA .....	43
ELSE AF SLETTEN .....	44
ERNA BECKER .....	45
GALATHEA VON BUXTEHUDE .....	46
GRETA – HF 452 .....	47
HANNE MUNK .....	49
HENRIETTE .....	50
JOHANNA VON AMRUM .....	51
KRÄFTA .....	52

MAYA .....	53
MILDRED .....	54
STURMVOGEL .....	55
VAAR .....	56
VINETA .....	57
WILLI .....	58

## BOOTE ZWISCHEN 15 UND 20 METERN LÄNGE

ADELANTE .....	59
ALEXA .....	60
ALVEKONGEN .....	61
ANA .....	62
ANEMOR .....	63
ANGELA VON BARSSEL .....	64
ANNEMARIE .....	65
AUGUST IPSEN .....	66
AUGUSTE .....	67
AURIGA .....	68
AURORA VON ALTONA .....	69
BIBER 3 .....	70
CAROL .....	71
CATARINA – ALT 287 .....	71
CHARLOTTE .....	73
CONCORDIA .....	74
DELPHIN .....	76
DIE FREUNDSCHAFT .....	77
ELFRIEDE .....	77
ELLEN .....	79
FAHREWOHL .....	80
FEUERLAND .....	81
FORTUNA .....	83
FREJA .....	84
FRITZ LEXOW .....	86
GLORIA .....	87
HANNE MARIE .....	89
HELENE .....	90
HERMANN .....	90
HOOP OP WELVAART .....	92
JANE .....	93
KATHRIN .....	94
LENE .....	95
MARGARETHA – BÜS 39 .....	96
MELPOMENE VON STÖCKTE .....	97
MYTILUS .....	98
OLIFANT VON HEILIGENHAFEN .....	100
ORION .....	101
RESO-LUD .....	102
ROYAL LOUISE (II) .....	102
SAWA .....	104

THOR .....	105
UNS EWER .....	105
WIEBKE BOHLEN .....	107
WILHELMINE VON STADE .....	108

## BOOTE ZWISCHEN 20 UND 25 METERN LÄNGE ... 110

ADLER VON KRAUTSAND .....	110
ALBIN KÖBIS .....	111
ALFRED .....	112
ANNA VON OTTERNDORF .....	113
ATLANTIC – TSG 381 .....	115
BELLIS .....	116
BODIL .....	117
DAGMAR AAEN .....	118
ERNESTINE .....	119
FRIEDA .....	121
FRIEDA VON HADERSLEBEN .....	122
FULVIA AF ANHOLT .....	123
GEFION .....	124
HANS AUGUST .....	125
HANS VON WILSTER .....	126
JOHANNA .....	127
LILLEHOLM .....	129
MARGARETA VON BUXTEHUDE .....	130
MATHILDE .....	131
MÖWE .....	132
NINIVE .....	134
NORDSTJERNEN .....	135
OLL KORL .....	136
QUALLE .....	137
RIGMOR .....	138
ROLLO .....	140
SAMPO .....	140
TERJE VIKEN .....	142
THETIS VON LABOE .....	142
VICTOR JARA .....	144
VORPOMMERN .....	145

## BOOTE ÜBER 25 METER LÄNGE ..... 146

AE 7 – STADT EMDEN .....	146
ALBATROS .....	147
AMAZONE .....	148
AMPHITRITE .....	149
ANNA-LISA VON WISCHHAFEN .....	151

ARKONA .....	152
ARNY MAUD .....	154
ASTARTE – HF 244 .....	155
BERTA VON LASSAN .....	156
CARMELAN .....	157
CHRISTIAN MÜTHER .....	159
EBENHAEZER .....	160
ETHEL VON BRIXHAM .....	161
FLINTHÖRN .....	163
FORTUNA .....	164
FRIDTHJOF .....	165
FRIDTJOF NANSEN – TSG 486 .....	166
FRIEDRICH .....	167
FRIESLAND .....	169
GESINE VON PAPENBURG .....	170
GREIF .....	172
HANSINE .....	174
HEINRICH VON GREUNDIEK .....	175
HERMINE .....	177
JACHARA .....	178
JONAS VON FRIEDRICHSTADT .....	179
LANDRATH KÜSTER – HF 231 .....	180
LINA .....	181
LOTSSENSCHONER NO. 5 ELBE .....	182
LOVIS .....	184
NOBILE – TS 514 .....	185
NORDWIND .....	186
PETRINE .....	187
PIPPILOTTA .....	188
PIROLA .....	190
PLATESSA .....	191
PROVIDENTIA – HF 42 .....	192
ROALD AMUNDSEN – TSG 506 .....	193
SÆLØR .....	194
SANTA BARBARA ANNA .....	195
SEUTE DEERN II .....	197
SKYTHIA .....	198
THOR HEYERDAHL – TSG 342 .....	199
VERANDERING .....	200
VESTBY .....	202
WILLOW WREN .....	203
WINDSBRAUT VON STADE .....	204
ZUVERSICHT – TSG 632 .....	205

Literatur .....	206
Bildnachweis .....	208

# VORWORT

»So etwas Schönes habe ich noch nie gesehen«, staunte Bundespräsident Gustav Heinemann, als sich im Olympiasommer 1972 aus dem Morgengrauen die weißen Segelpyramiden der Windjammer lösten. Diese erste und bis heute unübertroffene Windjammerparade machte über Nacht aus den »Spinnern«, die versuchten, die letzten Überbleibsel der Segelschiffszeit zu retten, hoch geachtete Fachleute. Überall wurden plötzlich aus historischen Hafengebäuden Museumshäfen, erkannten clevere Touristiker die Werbewirksamkeit der bis vor Kurzem noch belächelten »Bastler« samt deren Schiffen. Es waren keine weltfremden Romantiker, die sich damals mit den meist recht heruntergekommenen und verbauten Rümpfen befassten, sondern weit voraus denkende Männer und die sie unterstützenden Frauen, die sich nicht damit abgefunden hatten, dass nur Gebäude Zeugnisse der Geschichte sein und unter dem Schutz der Gesetze als Denkmal stehen sollten. Ihnen ist es zu verdanken, dass heute wieder eine Flotte von mehr als 200 traditionellen Segelschiffen in deutschen Häfen liegt – viel bewundert von staunenden Touristen und essenziell für die großen maritimen Veranstaltungen wie Rum-Regatta oder Hansesail.

Als der Plan für dieses Buch reifte und der Verlag überzeugt war, dass die Schiffe der maritimen Arbeitswelt wie Ewer, Kutter, Schoner, Lachsboote und andere ein Schatz sind, den viele bestaunen, von dem die meisten aber nur wenig wissen, schien alles einfach zu sein. Inzwischen tobt ein erbitterter Krieg: Behörden auf der einen Seite und Eigner historischer oder historisierender Segelfahrzeuge auf der anderen Seite. Die Schere zwischen Kosten und der Möglichkeit, Geld durch Gästefahrten einzunehmen, öffnet sich immer weiter. Hafenbehörden stören sich an den unabhängigen Meinungen dieser Szene, in der sich zugegeben viele »Charaktere« tummeln, ohne deren unbändigen Idealismus aber kaum eines dieser schwimmenden Monumente überdauert hätte. Heute ist es weniger Einsicht als der Druck der Touristiker und einsichtsvoller Bürger, der zum Erhalt beiträgt.

Die Auswahl war nicht einfach. Joachim Kaisers bis heute unübertroffene Arbeit, der vor 30 Jahren erschienene Aufsatz »Deutsche Segelschiffe – Register über den Restbestand« war Grundlage dieses Buches. Inzwischen bestimmen umgebaute

Haikutter und Repliken zusammen mit Ewern und Tjalken und weiteren Schiffen aus dem nordeuropäischen Raum das Bild. So verlagerte sich während der Arbeit der Schwerpunkt, weg von der ausschließlichen Fixierung auf deutsche segelnde Berufsfahrzeuge hin zu einer Übersicht über den Bestand historischer Segelschiffe aus der Berufsschiffahrt sowie deren Nachbauten. Über die reine Beschreibung hinaus wurde versucht, die Bedeutung der alten Schiffe für die wirtschaftliche Entwicklung des norddeutschen Raumes vor über 100 Jahren darzustellen, sie in den wirtschaftlich-geschichtlichen Kontext zu stellen.

Da leider nicht alle Eigner Daten zur Verfügung stellten, konnte das eine oder andere Schiff nicht oder nicht ausreichend berücksichtigt werden. Hinzu kommt, dass heute nicht nur Museumshäfen Liegeplätze bieten, sondern mehr und mehr Eigner ihre Segelschiffe in der Nähe des Wohnortes oder des Firmensitzes sehen wollen. So wurde die Erfassung nicht nur durch Eignerwechsel, sondern auch durch Namens- und Hafenwechsel nicht einfach. Gerade die Eignerwechsel, vor allem die altersbedingten, werden zu einem immer größeren Problem. Die Gründergeneration zieht sich zurück, Nachfolger sind rar – aus welchen Gründen auch immer.

Vielleicht fühlt sich der eine oder andere Leser angesprochen mitzusegeln, sich am Erhalt eines der beschriebenen Schiffe zu beteiligen. Die Kontaktdaten sollen helfen. Den Mühen der Winterarbeit stehen Erlebnisse auf dem Wasser gegenüber, von denen Eigner moderner (Kunststoff-)Boote nur träumen.

Auch wenn der Dank fast am Ende steht, er kommt trotzdem aus tiefstem Herzen. Ohne die vielen, die Freizeit und Geld opferten, um alte Schiffe, technische Denkmäler, zu erhalten, mit Bildern und Hinweisen halfen wie Gerd Büker oder die Skipper, die mit viel Geschick ihre Boote in »Schussposition« brachten, um die nötigen Bilder zu machen – ohne diese Gruppe von Überzeugungstälern hätten wir weder diese Zeugnisse der Geschichte dokumentieren können, noch wäre dieses Buch entstanden.

*Herbert H. Böhm*  
Hamburg, im Sommer 2014

## Postscriptum

Leider ist auch dieses Buch nicht vollkommen. Der Autor freut sich über alle Anregungen, Hinweise, Daten und Bilder ([boehmpress@t-online.de](mailto:boehmpress@t-online.de)).



Großes Treffen bei der Sail Bremerhaven.

## NETZBOOTE UND LÜTTFISCHER: »WIR WOLLEN, DASS DIE KLEINEN BOOTE NICHT VERGESSEN WERDEN!«

»Wir wollen, dass die kleinen Boote nicht vergessen werden!« Das ist der Leitspruch des im Jahr 2000 gegründeten Vereins Holzbootfreunde Fischland. Glücklicherweise muss man sagen, denn bis heute stehen die für die Geschichte der Fischerei und des Bootsbaus genauso wichtigen fünf bis 7,5 Meter langen Boote im Schatten der großen Schoner und Kutter. Ungefähr 30 Schären-, Netz- und Reusenboote, Snekken, Bornholmer Egen und Ähnliches gibt es heute. In der Flotte dieser gaffel- oder sprietgetakelten einmastigen Boote segeln viele Repliken. Im Gegensatz zur großen Flotte sogenannter Traditionssegler stimmen bei diesen maritimen Zwergen aus Holz alle historischen Details. Die Fischer nutzten ihre kleinen Segler mit zwei bis drei Mann Besatzung im Küstenbereich der Ostsee, um Netze und Reusen auszulegen, die Fänge

zu kontrollieren und die gefangenen Fische zu entnehmen. Die Nordsee war dafür viel zu rau. Nur die Norweger fischten mit ihren Snekken im Schutz der Schären und in Fjorden. Sie verwendeten die wendigen Boote auch, um große, auf Reede liegende Schiffe zu versorgen. Viele dieser kleinen, kraweel- oder klinkerbeplankten Boote waren recht universell einsetzbar. Ein Beispiel dafür ist die TUULA: Für die Lachs- und Dorschfischerei wollte man auf eine Bünne nicht verzichten, die beim Heringsfang aber störte. Die Löcher wurden mit Korken oder kleinen Holzpflocken verschlossen, und der Boden war mit Brettern ausgekleidet. Auf der Website des Vereins findet man zuverlässig die Termine der spannenden Regatten, die allerdings mehr Familienfesten gleichen, obwohl auf der Bahn hart um jeden Platz gerungen wird.

# COLIN ARCHER, DER MEISTKOPIERTE

In der Geschichte des Bootsbaus wurden wahrscheinlich keine Risse so oft kopiert wie die des genialen Norwegers Colin Archer. Das führte schließlich dazu, dass alle gaffelgetakelten Spitzgatter als »Colin Archer« bezeichnet wurden, egal ob es sich um eine Adaption des echten Entwurfes handelt oder um den Nachbau anderer traditioneller skandinavischer Bootsformen, egal ob der Rumpf in Holz, GFK, Ferrozement oder Stahl ausgeführt wurde.

Der 1832 geborene Sohn schottischer Einwanderer begann seine Laufbahn in Larvik als Lehrling auf der nahe gelegenen Werft von Michael Treschow. Sein abenteuerliches Berufsleben begann als Goldsucher in Amerika, später arbeitete er auf einer Farm auf Hawaii und schließlich als Aufseher auf den Schaffarmen seiner Brüder in Australien. Wohlhabend kehrte er 1861 nach Larvik zurück. Nun konnte er sich seiner wahren Leidenschaft widmen, dem Segeln. Der Autodidakt erkannte rasch, dass es nicht ausreichte, Boote lediglich nach Erfahrungswerten zu bauen.

Er verknüpfte Fredrik Hendrik af Chapmans Überlegungen, Rumpfformen mithilfe der Spantareal-Kurve zu optimieren, mit Scott Russels Wellenlinien-Theorie. Da das Ufergrundstück seines Elternhauses genügend Platz bot, begann er dort 1865 seine Pläne umzusetzen. Die neuen Boote überzeugten schon nach kurzer Zeit die extrem konservativen Lotsen. Sein Vorbild, das Hvalerboot, ein Spitzgatter, optimierte er, indem er den Bug schlanker machte, dafür das Heck fülliger. Der äußerst stabile Rumpf erhielt eine vier Zentimeter dicke Außen- und eine ungefähr 3,5 Zentimeter dicke Innenbeplankung, die das Schiff bei einem Leck in der Außenhaut noch schwimmfähig hielt. Den Anstoß, die Entwicklung der segelnden Rettungsboote voranzutreiben, gab der Arzt Dr. Oscar Tybring. Das Ergebnis waren die berühmten Rettungskutter oder wie man in Norwegen sagt, Ræddningskøyten. Colin Archer entwickelte sie aus den äußerst seetüchtigen und wendigen Lotsenkuttern. Hatten die meist 30 Fuß langen Lotsenkutter nur einen gaffelgetakelten Mast, so wuchsen die als Gaffelketch getakelten Rettungsboote auf 45 Fuß und waren kraweelbeplankt. Was in ihnen steckte, zeigten diese Schiffe bei Sturm. Wenn andere Segler bereits Reffs einbanden, segelten Colins schwere Schiffe noch unter Vollzeug und legten sich dank ihrer Masse kaum auf die Seite – kein Wunder, verdrängte die 13,95-Meter-Gaffelketch RS 1 doch 30 Tonnen! Archers Grundsatz größtmöglicher Sicherheit unter allen Bedingungen bewährte sich: 1894 wurde sein Rettungskutter RS 1 legendär, der bei Vårdö 36 Fischern das Leben rettete, nachdem ein 650 PS starker Dampfer im tobenden Nordatlantik schon aufgegeben hatte.

Vergessen wird häufig, dass der geniale Konstrukteur nicht nur Spitzgatter für Lotsen (60), die norwegische Rettungsgesellschaft (14) und den Zoll gezeichnet hat, sondern auch

mehrere Forschungsschiffe, wie die berühmte FRAM, und Frachter (ca. 70), wie die unter deutscher Flagge segelnde RAKEL. Dazu kommen noch 70 sehr erfolgreiche Yachten. Die für Erskine Childers gebaute ASGARD steht heute perfekt restauriert im irischen Nationalmuseum. Mehr als 200 Schiffe entstanden zwischen 1870 und 1909, fast alle auf Colins eigener Werft in Larvik. Nach dem Tod seines engsten Mitarbeiters zog sich Colin Archer vom Schiffbau zurück. Bis zu seinem Tod 1921 übte er zahlreiche Ehrenämter aus.



Museumshafen Kiel.

# ZEESBOOTE

1975 gelang es einer Gruppe, die man vielleicht als die »Ehernen Ritter des Gaffelriggs« bezeichnen könnte, im Bund der Deutschen Segler der DDR die Klassenvereinigung der Zeesboote zu etablieren. Sie hatten mehr als 15 Jahren hart gearbeitet, um aus halb verfallenen Rümpfen oder bis zur Unkenntlichkeit umgebauten Schiffen wieder segeltüchtige Zeesboote zu machen. Dieser an die flachen Haff- und Bodengewässer optimal angepasste Bootstyp steht am Ende einer Jahrhunderte andauernden Entwicklung. Bereits um 1315 findet sich in Chroniken der Begriff »Seyse«, wenig später in einem Stralsunder Dokument sogar das Wort »Zesekan« sowie 1541 die Haff-Ordnung der »Zeesener-Innung zu Hagen« (Wollin) mit ihren 91 Kähnen.

Es waren von Anfang an Boote der Fischer, die wohl bereits im Mittelalter eine Bün\* besaßen, denn es taucht immer wieder der Begriff des »nassen Zeesenkahns« auf. Diese wurde 1858 sogar zur Pflicht für alle Zeesen. Aus diesem Grund kann man sagen, dass das Zeesboot, so wie wir es heute kennen, seine Form Mitte des 19. Jahrhunderts erhielt.

Der Bootstyp erhielt seinen Namen nach einem Schleppnetz ohne Scheerbretter, der »Zeese«. Dieses wurde zwischen den am Bug und Heck ausfahrbaren Driftbäumen aufgespannt, während das Boot mit aufgeholtem Schwert quer zur Windrichtung trieb und dabei das Netz über den Grund zog. Die Netzöffnung konnte 17 Meter erreichen. Von den großen, bis zu 22 Metern langen und sieben Metern breiten Kähnen im Stettiner Haff, die diese gewaltigen Netze schleppten, scheint kein einziger erhalten zu sein.

\*Bün = wasserdurchströmter Laderaum in der Mitte des Schiffes, um den Fang frisch auf den Markt zu bringen bzw. auch zum weiter entfernten Verbraucher.

Die Flotte der heute noch oder wieder segelnden Zeesboote besteht daher ausschließlich aus ein- und zweimastigen Fahrzeugen, die mit zwei bis drei Mann Besatzung auskamen. Es sind in der Regel auf der Sohle aufgesetzte, geklinkerte Spitzgatter mit einem drehbar gelagerten Mittelschwert. Im Gegensatz zu den Zeesenkähnen sind die Zeesboote nur noch zwischen 8,90 Meter und 12,50 Meter lang und zwischen 2,80 Meter und 4,20 Meter breit. Der Tiefgang liegt bei zwei Metern, bei aufgeholtem Schwert nur noch bei ca. 0,5 Metern, maximal bei einem Meter. Im Vorschiff befinden sich die Kojen für die Mannschaft.

Die Länge des Großmastes entspricht etwa der dreifachen Schiffsbreite, der nach achtern geneigte Besan (Bullmast) ist meist nur wenig kürzer. Nur die rote Farbe der Dacronsegel erinnert heute noch an die gelohten Leinen- oder Baumwollsegel, die mit einer Mixtur aus Ockererde, Kienteer, Fischtran, Talg und Wasser konserviert wurden und damit bis zu 20 Jahre lang hielten. Die 70 bis 110 Quadratmeter Segelfläche verteilt sich auf zwei Vorsegel (Stagfock und Klüver), das Gaffel-Großsegel, ein viereckiges Schratsegel als Toppsegel an einer schräg gestellten Rah sowie den Besan. Die handgenähten Großsegel bestanden in der Regel aus acht Bahnen mit vier Reffs im Ein-Meter-Abstand. Die kleineren Wismarer Zeesboote sind meist als Kutter getakelt.

Neben dem klassischen Zeesboot, dem Spitzgatter, fallen auch heute noch kraweelbeplante Boote mit einem scharfen Klippersteven und Rundgatt-Heck auf, eine Modeerscheinung, die von den schnellen Klippern des 19. Jahrhunderts ausgelöst worden war. Das älteste noch erhaltene Boot, die 1876 erbaute OLD LADY, sowie sechs weiterer Schiffe zeigen diese Bauform aus den Jahren um 1870. Sie konnte sich jedoch nicht durch-



Bodstedt, Zeesbootregatta.

setzen. So dominierten zu Beginn des 20. Jahrhunderts wieder der konvexe Vorsteven und der geklinkerte Rumpf.

Um 1900 zählte man ca. 400 Boote. Kriege, technische Entwicklungen und schließlich Umweltprobleme dezimierten trotz einer kurzen Renaissance zwischen 1959 und 1960 rasch den Bestand. Der letzte große Stralsunder Zeesenkahn wurde 1935 abgewrackt, der letzte Fischer gab 1977 auf.

Trotz aller widriger Umstände: Entscheidend ist, dass es der Klassenvereinigung gelungen ist, diese Boote und deren Geschichte fest im Bewusstsein der Mecklenburger zu verankern. Einen wesentlichen Anteil daran hatte die Familie Rammin. Ohne Ekkehard Rammin mit seiner Bootswerft, die heute von seinem ebenso engagierten Sohn Nils geführt wird, hätte sich die verschworene Großfamilie der Zeesener mit ihren Regatten und Treffen bestimmt nicht so positiv entwickelt. Bereits 1965 überredete Vater Rammin acht Fischer aus den kleinen Häfen am Bodden zu einer Wettfahrt. Die sagten allerdings erst zu, als ihnen die Übernahme eventueller Schäden garantiert wurde. Bei fünf bis sieben Beaufort brachen tatsächlich zwei Masten. Sieger der 1. Bodstedter Zeesboot-Regatta wurde der Fischer Helmut Prachten, dessen Boot unter der Segelnummer FZ 71 auch heute noch an den Wettfahrten teilnimmt.

In den folgenden Jahren übernahmen immer mehr Berufsfremde die Boote der Fischer und bauten sie Schritt für Schritt wieder zu (fast) echten Zeesbooten zurück. Das Gleiche geschah mit den bereits aufgegebenen Rümpfen, die in Häfen und Stränden vor sich hin rotteten. Mit ganz wenigen Ausnahmen sind alle Boote heute in Privatbesitz und werden zu Törns auf den Boddengewässern und der Ostsee genutzt. Alle verfügen natürlich über einen Motor, viele zudem über eine unauffällige Achterkajüte, um familienfreundlich segeln zu können – dies ist eines der wenigen Zugeständnisse an die heutige Nutzung.

Für die Familientörns bleibt jedoch kaum Zeit, so voll ist der Regattakalender. Er beginnt mit der Zingster Zeesboot-Regatta im Juni, findet in Bodstedt im September seinen Höhepunkt und endet wenig später in Althagen. Gewertet werden drei Klassen kleine (bis 9,5 Meter), mittlere (9,51–10,50 Meter) und große Boote (ab 10,51 Meter), die innerhalb der Klasse trotz unterschiedlicher Bauart vergütungslos gegeneinander segeln. Beeindruckend ist der Start. Bereits im Hafen

werden alle Segel gesetzt. Die kleinen Boddenhäfen verwandeln sich dann in einen Urwald aus Masten und braunen Segeln, bei dem die vielen Leinen Lianen gleichen.

Dank einer Sondergenehmigung der Fischereiaufsichtsbehörden darf der 2002 gegründete Verein der Zeesener einmal im Jahr auf dem Saaler Bodden zeigen, wie man bis 1977 mit den Zeesbooten fischte. Heute und damals gehen vor allem Heringe, Aal und Zander ins Netz. Allerdings sind es heute nur noch absolut unwirtschaftliche vier Kilogramm Fisch pro Schleppe.

Bis heute wurden von der Klassenvereinigung wieder 108 Segelnummern vergeben: 75 Boote sind segelfertig und regelmäßig bei den Regatten zu finden, 20 werden in einem mehrere Jahre währenden Prozess restauriert, zwei sind noch einige Jahre als reine Motorfahrzeuge im Einsatz, fünf weitere warten auf einen neuen Besitzer an Land, sechs, deren Nummer nicht mehr neu vergeben wird, mussten abgewrackt werden.

So wichtig der Erhalt der Boote auch ist, ohne die mühevollen Arbeit in den verbliebenen Archiven, dem Befragen von Zeitzeugen, könnte man die Boote und ihre Geschichte kaum so würdigen, wie es nötig ist. Der Internetauftritt unter [www.braune-segel.de](http://www.braune-segel.de) gehört zu den besten maritimen Seiten, die man im Internet finden kann, nicht zuletzt wegen der vielen Termine, die dort rechtzeitig veröffentlicht werden.



Zeesboote in rauschender Fahrt.

Reg.-Nr.	Name	Baujahr	Bauwerft bzw. Bootsbauer	Heimathafen
FZ 1	Old Lady	1876	vermutl. in Stralsund	Barth
FZ 2	Windsbraut	1916	Holzerland/Barth	Bodstedt
FZ 3	Störtebeker	1911	Jarling/Freest	Bodstedt
FZ 4	Bill	ca. 1920	in Breege gebaut	Wustrow
FZ 5	Borsgriepel	1904	Jarling/Freest	Greifswald
FZ 6	Schwarz Johann	1901	in Stralsund gebaut	Baabe
FZ 7	Tambari	1935	Holzerland/Barth	Wustrow
FZ 8	Heimat	1884	Carl August Fünning/ Stralsund	Bodstedt
FZ 9	Nordstern	1952	Hugo u. Erich Grählert	Bodstedt

Reg.-Nr.	Name	Baujahr	Bauwerft bzw. Bootsbauer	Heimathafen
FZ 10	Tina	1949	Rohde/Ribnitz	Wustrow
FZ 11	Butt	1935	Holzerland/Barth	Wustrow
FZ 12	Ghost	ca. 1922	in Stralsund gebaut	Mönkebude
FZ 13	Swantewustrow	1928	Jarling/Freest	Wustrow
FZ 14	Hanne Nüte	1922	Holzerland/Barth	Dierhagen
FZ 15	Der dicke Beerbel	1948/53	Franz Dietrich	Rostock
FZ 16	Blondine	1935	Jarling/Freest	Althagen
FZ 17	Lütte	1936	Schakow & Schröder/ Wismar	Zingst
FZ 18	Romantik	1950	Wessel/Lauterbach	Mönkebude

# YSABEL



## YSABEL

<b>Typ:</b> Bottergacht	<b>Abmessungen:</b> L.ü.a.: 9,00 m <b>Rumpf:</b> <b>Breite:</b> 3,30 m <b>Tiefgang:</b> <b>Ballast:</b>
<b>Rumpf:</b> Stahl	
<b>Rigg:</b> Gaffelkutter	
<b>Verwendung:</b> Private Nutzung	
<b>Nation:</b> Deutschland	
<b>Eigner:</b> P. Sahlmüller (?)	<b>Segelfläche:</b> 40 m <sup>2</sup>
<b>Heimathafen:</b> Kappeln	<b>Masthöhe:</b>
<b>Bauwerft:</b> In den Niederlanden	<b>Motor:</b> 42 PS (32 kW), Mercedes-Diesel
<b>Baujahr:</b> ca. 1900	<b>Geschwindigkeit:</b>
<b>Kiellegung:</b>	Unter Maschine:
<b>Stapellauf:</b>	Unter Segel:
<b>Indienststellung:</b>	<b>Besatzung:</b>
<b>Vermessung:</b>	Stammbesatzung: 2
	Trainees:
	Tagesgäste:
	<b>Kontakt:</b>

Wer kennt nicht die kleinen Reclam-Hefte aus seiner Schulzeit? Der Verleger dieser Hefte, Dr. Heinrich Reclam, soll den kleinen, in den Niederlanden der 1930er-Jahren gebauten Botter benutzt haben, um seine Familie am Ende des Zweiten Weltkrieges in Sicherheit zu bringen. Noch heute zeugen die Spuren von Einschusslöchern von der abenteuerlichen Flucht von Leipzig nach Amsterdam. Später soll das Boot bis 2009 in Berlin gelegen haben, anschließend auf der Hallig Oland. Seit einiger Zeit ist die YSABEL in Kappeln zu Hause.

# MAYA

Von 1976 bis 1980 erfüllte sich der Bootsbaulehrling Reiner Schlimme mit einem Freund den Traum vom eigenen Boot. Mit Erlaubnis von Peter Bieritz, Besitzer der einst berühmten, aber heute nicht mehr existierenden Bieritz-Werft, bauten sie sich auf dem Gelände zwei fast identische Neun-Meter-Kutter sowie als Auftrag nach demselben Riss die HENRIETTE (ex BJÖRN AF BREK-KUKOT). Die Schiffe ANNA, HENRIETTE

und MAYA beruhen alle auf dem Riss Nr. 93, den Colin Archer 1901 für den Bau des Zollkutters (Skøyte) der Station Kjerringsvik (Südnorwegen) gezeichnet hatte.

Alle drei Schiffe, gebaut mit Kambala-Planken auf Eichenspannten, bewiesen in den nächsten Jahren ihre außergewöhnliche Seetüchtigkeit. Die MAYA segelte bereits auf ihrer Jungfernfahrt nach Skandinavien, später in die rauen

Gewässer um Schottland und Irland sowie in die Karibik.

Die ANNA war nach ihrem Stapellauf sieben Jahre unterwegs, überquerte dabei zweimal den Atlantik. HENRIETTES Reisen führten meist in nordeuropäische Gewässer. Die drei Schwesterschiffe werden noch immer von ihren zufriedenen Eignern selbst gesegelt, die sie mit viel Engagement hervorragend erhalten.



## MAYA (Replik)

<b>Typ:</b> Colin Archer (Zollkutter)	<b>Baujahr:</b>	<b>Masthöhe:</b>
<b>Rumpf:</b> Iroko/Eiche	<b>Kielliegung:</b>	<b>Motor:</b> IHC McCormick
<b>Rigg:</b> Gaffelkutter	<b>Stapellauf:</b> 1980	<b>Geschwindigkeit:</b>
<b>Verwendung:</b> Private Nutzung	<b>Indienststellung:</b>	Unter Maschine:
<b>Nation:</b> Deutschland	<b>Vermessung:</b>	Unter Segel:
<b>Eigner:</b> Privat	<b>Abmessungen:</b>	<b>Besatzung:</b>
<b>Heimathafen:</b> Wendtorf, Museumshafen Probstei	L.ü.a.: 11,50 m	Stammbesatzung: 2
<b>Bauwerft:</b> Paetzel-Werft/Bieritz-Werft	Rumpf: 8,70 m	Trainees:
	Breite: 3,15 m	Tagesgäste:
	Tiefgang: 1,50 m	<b>Kontakt:</b>
	Ballast:	
	<b>Segelfläche:</b> 55 m <sup>2</sup>	

# WIEBKE BOHLEN

Die WIEBKE BOHLEN ist einer der vielen Nachbauten der legendären Rettungskutter des berühmten norwegischen Bootsbauers Colin Archer aus dem Jahr 1902. Sie liegt im Flensburger Museumshafen als Beispiel für den gelungenen Übergang vom Arbeitsschiff zur seetüchtigen Yacht. Die norwegische Werft baute 1987 den Kutter wie frü-

her, auf starken Eichenspannten wurden dicke Kieferbohlen aufgebracht, Deck und Decksbalken bestehen aus massivem Teak, für das Cockpit wurde Edelstahl verwendet. Bei Ebbe Andersen, einer auf die Restaurierung historischer Schiffe spezialisierten Werft im dänischen Marstal, wurde die Gaffelketch 1996 komplett überholt.

Das Eignerpaar segelte überwiegend in Skandinavien sowohl in der Nordsee als auch in der Ostsee, regelmäßig nahm es an der Rum-Regatta und ähnlichen Veranstaltungen teil. Zurzeit steht allerdings zu befürchten, dass nach einem geplanten Verkauf dieses Schiff nicht mehr in deutschen Häfen zu sehen sein wird.

## WIEBKE BOHLEN

**Typ:** Colin Archer  
(Spitzgatter-Kreuzeryacht)

**Rumpf:** Holz (Eiche/Kiefer)

**Rigg:** Gaffelketch

**Verwendung:** Private Nutzung

**Nation:** Deutschland

**Eigner:** Werner Kühn

**Heimathafen:** Emden  
**Liegeplatz:** Flensburg, Museumshafen

**Bauwerft:** Djupåvåg Båtbyggeri,  
Tørvikbygd, Hardanger,  
Norwegen, Bau-Nr. 72

**Baujahr:** 1987  
**Kiellegung:**  
**Stapellauf:**  
**Indienststellung:**

**Vermessung:** 20 tdw, BRZ: 18,5

**Abmessungen:**  
**L.ü.a.:** 18,00 m  
**Breite:** 4,03 m  
**Tiefgang:** 2,40 m  
**Ballast:** 6 t

**Segelfläche:** 148,4 m<sup>2</sup>

**Masthöhe:**

**Motor:** 200-PS-6-Zylinder-Ford 2726  
Turbo-Diesel

**Geschwindigkeit:**  
**Unter Maschine:** 6 kn  
**Unter Segel:** 9 kn

**Besatzung:**  
**Stammbesatzung:** 2  
**Trainees:**  
**Tagesgäste:**

**Kontakt:**



# ZUVERSICHT – TSG 632



Die ZUVERSICHT gehört zu der großen Anzahl von Marstalschonern, die während der vergangenen 200 Jahre den größten Teil des Handels in Nord- und Ostsee besorgten. Vielleicht ist dies auch der Grund, dass so wenig von diesem Schiff bekannt ist, es ist einfach zu normal.

Die ZUVERSICHT lief 1905 ohne Motor vom Stapel. Um 1920 soll die erste Maschine eingebaut worden sein. Nach dem Zweiten Weltkrieg kamen der Einsatz als Steinfischer und die weitgehende Entfernung des Riggs. Zwischen 1970 und 1980 entdeckten Oldtimerfans das Schiff, holten es nach Deutschland und machten daraus einen komfortablen Windjammer. Im ehemaligen Laderaum entstanden Salon, Kabinen und die sanitären Anlagen. Das Deck und Rigg zeigen heute wieder das Bild eines klassischen Marstalschoners.

Nach zehn Jahren im Dienste des Christlichen Jugenddorfwerks und späterer privater Nutzung segelt die ZUVERSICHT nach einer gründlichen Überholung seit

dem Herbst 2000 für den Kieler Verein Jugendsegeln. Zu den wichtigsten Einsätzen des Schiffes gehörte die Teilnahme an der Klimasail 2012. Jugend-

liche im Alter zwischen zwölf und 15 Jahren erforschten Ursachen, Aspekte und Auswirkungen des Klimawandels auf maritime Ökosysteme.

## ZUVERSICHT – TSG 632 ex LEO

<b>Typ:</b> Marstalschoner	<b>Abmessungen:</b> L.ü.a.: 30,00 m
<b>Rumpf:</b> Holz (Eiche)	Rumpf: 18,50 m
<b>Rigg:</b> Gaffelschoner	Breite: 5,70 m
<b>Verwendung:</b> Sail Training	Tiefgang: 2,20 m
<b>Nation:</b> Deutschland	Ballast:
<b>Eigner:</b> Verein Jugendsegeln e.V.	<b>Segelfläche:</b> 300 m <sup>2</sup>
<b>Heimathafen:</b> Kiel	<b>Masthöhe:</b> 24,00 m
<b>Bauwerft:</b> Kirsgard & Nielson, Trøense, Dänemark	<b>Motor:</b> 240 PS, MAN-Diesel (?)
<b>Baujahr:</b> 1905	<b>Geschwindigkeit:</b>
<b>Kiellegung:</b>	Unter Maschine: 8 kn
<b>Stapellauf:</b>	Unter Segel: 9 kn
<b>Indienststellung:</b>	<b>Besatzung:</b>
<b>Vermessung:</b> 60 ts Displacement	Stammbesatzung: 2
	Trainees: 16
	Tagesgäste: 29
	<b>Kontakt:</b> <a href="http://www.verein-jugendsegeln.de">www.verein-jugendsegeln.de</a> <a href="mailto:info@verein-jugendsegeln.de">info@verein-jugendsegeln.de</a>



# TRADITION BLEIBT MODERN

In jedem Hafen sind sie die Attraktion – ja, manche Häfen werden sogar extra für sie angelegt! Das schöne Holz, die alten Linien, zum Teil auch ihre schiere Größe, gepaart mit den Spuren ihres bisherigen Arbeitslebens, das ihnen die ganz besondere Patina verleiht: Dem Charme von Traditionsseglern kann man sich kaum entziehen.

Vorgestellt werden knapp 170 Schiffe unter deutscher Flagge, die zum Teil in privater Hand sind, auf denen zum Teil aber auch Jugendarbeit geleistet wird und jedermann zum Mitsegler werden kann und soll.



ISBN 978-3-7688-3908-2



9 783768 839082

[www.delius-klasing.de](http://www.delius-klasing.de)