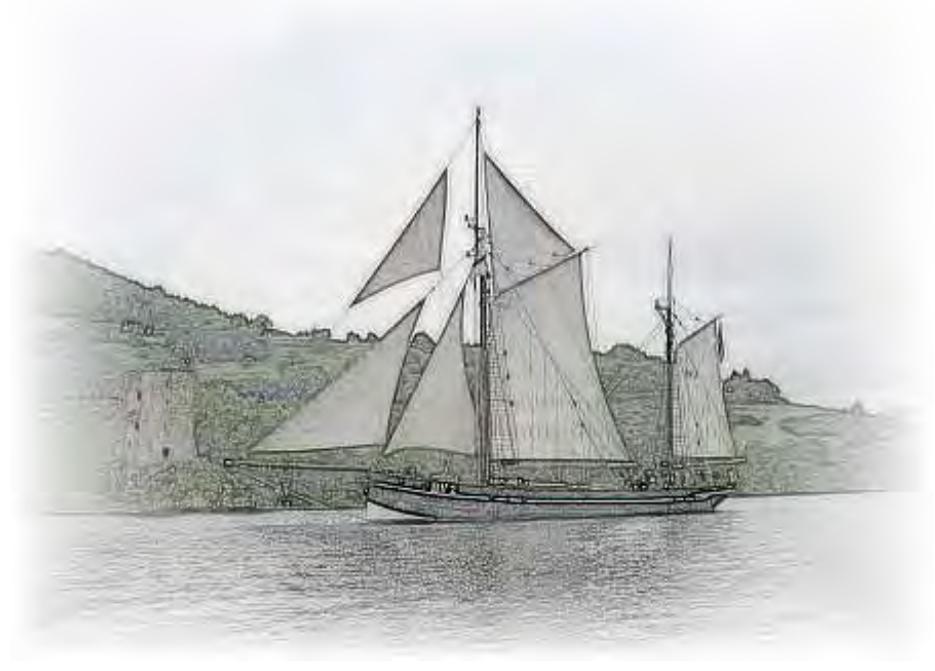


# DAS LOGBUCH

MARITIME TRADITION VEGESACK NAUTILUS E.V.



## *BV 2 VEGESACK* in Schottland

NR. 64 SPÄTSOMMER 2006



## In dieser Ausgabe:

Auf ein Wort	3
Eine Zeitreise	4
Der große Schottlandtörn der BV2 - Teil 1	8
Der große Schottlandtörn der BV2 - Teil 2	13
Neue Geschäftsstelle	19
Signalstation	19
Cup des Vegesacker Jungen	20
Termine	22
Logger <i>BV25 ADOLF</i>	24
Maritime Geschichte Vegesacks	26
Logbuch intern	27
Impressum	27



**ZUR  
GLÄSERNEN  
WERFT**

 Vegesack/Schulkenstraße  
☎ 6989489

**DAS RESTAURANT  
MIT DURCHBLICK.**

**Direkt an der Weser gibt es immer was zu sehen!**

Öffnungszeiten: Di - So ab 10:00 Uhr



## Auf ein Wort

Der Sommer neigt sich seinem Ende zu, die ganz heißen Tage sind vorbei und Sie, liebe Mitglieder, konnten hoffentlich viel davon genießen.

Das Vegesacker Hafenfest mit der Organisation und der Teilnahme am Kutterpullen, dem Stand an der Signalstation und den Schiffsrundfahrten hat viele Vereinsmitglieder eingebunden. An dieser Stelle vielen Dank an alle Mitwirkenden.

Unsere BV2 VEGESACK hat während ihres großen Schottlandtörns ein tolles Modell unserer REGINA abgeholt, welches ein geschickter Modellbauer dort nach unseren Unterlagen einmal für sich und einmal für uns gebaut hat.

Seit dieser Reise ist es dank Peter von Daak möglich, die Tagesberichte aktuell im Internet zu verfolgen. So konnten wir Daheimgebliebenen etwas am Bordleben teilhaben. Diese Berichte mitsamt Fotos werden für Interessierte noch eine Weile im Internet stehen, Sie finden sie unter [www.mtv-nautilus.de](http://www.mtv-nautilus.de).

Frischen Glanz gab es auch für unsere Signalstation. Fensterrahmen, Türen

und Geländer bekamen einen neuen Anstrich.

Wenn dieses Heft erscheint, neigt sich der Sommer seinem Ende zu. Für manch einen ein Grund zum Jammern - aber nicht für uns: Wir feiern den Herbst, oder besser: Wir feiern wieder unser Herbstfest. Über Einzelheiten wird noch informiert werden, aber den Termin des 04.11.2006 sollten Sie sich schon mal frei halten.

Nach dem tollen Fest im letzten Jahr wäre es eine schöne Sache, wenn wieder so viele Mitglieder erscheinen würden, oder vielleicht noch mehr?

Wir wünschen Ihnen allen einen schönen Spätsommer und einen schönen Herbst.

Ihre und Eure

*Marc Kumpf und Kai Mersmann*



## Loggersegeln einst und jetzt Die Zeitreise eines Schiffsführers der *VEGEBÜDEL*

(abk) Von einem Törn mit der *BV2* berichtet A. Weber:

Es war Anfang Mai 2006, als ich die Information bekam, daß die *BV2 VEGESACK* eine kurze Fahrt in die Nordsee machen wird. Da es schon immer mein Wunsch war, einen Törn mitzumachen, überlegte ich, ob es jetzt möglich sei. Nachdem ich fast zwanzig Jahre zu Hause sehr eingebunden war, war nun die Gelegenheit gekommen, den lang gehegten Wunsch in Erfüllung gehen zu lassen. Es war tatsächlich möglich, diesen Törn mitzumachen.

Nun war es so weit. Im Anschluss an den Hamburger Hafengeburtstag sollte die *BV2* nach Bremerhaven gebracht werden. So fuhren wir, die neue Gang,

ausgerüstet mit persönlichem Gepäck und Proviant für den Törn mit einem Kleintransporter nach Hamburg. Dort an den Landungsbrücken angekommen, herrschte eine Riesenwuhlung und es war eine ziemliche Schlepperei, alles an Bord zu bringen.

Für mich war es ein ganz besonderes Gefühl und Erlebnis, denn vor 55 Jahren habe ich auch schon auf so einem Logger in einer Kojen geschlafen. Im Gegensatz zu damals sind die Kojen jetzt wesentlich größer, dafür ist das Logis kleiner geworden. Früher spielte sich das Leben von zwölf Männer im Vorschiff ab, hier wurde gegessen und auch die Freizeit verbracht.



Logger *BV 44 „Alk“*, 1953 Beim Heringschlachten

Gegen 23 Uhr liefen wir in Hamburg aus, die ganze Nacht ging es die Elbe abwärts und ich stand zum ersten Mal nach dieser langen Zeit wieder am Ruder eines Heringsloggers. Das war schon ein ganz besonderes Gefühl, obwohl sich die BV2 unter Maschine nicht gut steuern lässt Sie geht wie ein Lämmer-schwanz hin und her. Vielleicht müsste das Ruder etwas geändert werden?

Gegen 05.15 Uhr passierten wir Cuxhaven. Dann wurden schon bald die Segel gesetzt. Es war herrliche Ruhe im Schiff, nur die Wellen klatschten und die Tagelage knarrte. Auch damals wurden bei der Aus- und Heimreise die Segel mit gesetzt. Es waren aber nur drei Segel, die Stagfock, das Großsegel und der Besan. So hatte ich damals schon gelernt, hart am Wind zu steuern, aber wehe, „der Hund bellte“ (das war der Ausdruck dafür, wenn das Großsegel schlug oder flatterte), dann war aber der Steuermann da! Man hatte nicht aufgepasst und ließ das Schiff in den Wind schießen. Nun, die BV2 ist kein Arbeitsschiff mehr, aber das Segelsetzen (Sail by) ist nicht ohne anstrengendes Reißen getan. Damals wurde der Aufholer vom Großsegel auf den Spillkopf aufgehievt.



Freizeitgestaltung Logger BV 36 „Fink“, 1952

In dieser Nacht standen die Segel gut, mit schneller Fahrt ging es Richtung Sylt und am nächsten Tag gegen 15.15 Uhr machten wir dort fest. So blieb noch Zeit für einen Landgang. Am folgenden Vormittag wurde die Bootsrolle und ein Sicherheitstraining

**Wohnen**  
**Camping**  
**Wassersport**  
**Hobby**



**PETER GARBERS**  
**SCHAUMSTOFFVERARBEITUNG**  
Ihr Partner für Sitz- und Schlafkomfort

**Eigene**  
**Näherei**  
**Große**  
**Stoffauswahl**

Ellerbuschort 9 · 28719 Bremen  
Telefon 04 21 - 6407 37 · Telefax 04 21 - 6478 79

unter der Leitung des Kapitäns T. Körner durchgeführt. Dabei wurde das Schlauchboot zu Wasser gelassen und in Fahrt gesetzt, die Verbindung zum Boot per Walkie-Talkie getestet sowie ein Schwimmwestenmanöver gemacht. Auch etliche andere Dinge kamen zu Sprache.

Um 11 Uhr hieß es Leinen los, Richtung Helgoland. Der Wind war nicht mehr so stark, dadurch machten wir weniger Fahrt, aber um 18.15 waren wir im großen Hafen von Helgoland fest.

Ein besonderer Dank gebührt übrigens der Chefköchin auf diesem Törn, sie hat uns hervorragend versorgt!

Am anderen Morgen war um 7 Uhr *Hiev up*. „Come on, come on, ein neuer Tag bricht an, der Wachmann kommt schon mit dem Kaffee an! Hiev up, reise reise, raus aus der Koje!“

Wir verholten zum kleinen Hafen zur Bunkerstation und tankten das Schiff wieder voll. Um 9 Uhr liefen wir aus. Da Wind und Strom ungünstig waren, ging es mit Maschine Richtung Bremerhaven. Bei der Gelegenheit habe ich mir noch einmal die Navigationsecke angesehen. Auch das ist im Gegensatz zu meinen ersten Fahrten auf Loggern na-

türlich eine andere Welt. Damals wurde jeden Mittag um 12 Uhr die „Sonne geschossen“, also mit einem Sextanten das Mittagsbesteck genommen, und dann war Rechnen angesagt. Die Wassertiefe wurde mit einem Handlot ermittelt. Heute ist die Navigationsecke des Loggers anders bestückt, mit Echolot, Radar, GPS – und auf dieser Reise hatte sogar ein Mitsegler einen Kartenplotter mit an Bord – Navigation kann ja so einfach sein!

Während der Fahrt wurde das Schiff wieder auf Vordermann gebracht, die Kojen, Logis und Kombüse sauber gemacht und das ganze Schiff mit Frischwasser abgewaschen. Dann musste ich meinen Seesack wieder packen. Um 16.30 war Crewwechsel in Bremerhaven und mit einem überladenen Kleinbus ging es zurück nach Vegesack.

Für mich war ein viele Jahrzehnte langer Wunsch in Erfüllung gegangen, und vielleicht heißt es irgendwann einmal wieder „Alle Mann an Bord, klar vorn und achtern, Leinen los!“

Fotos: Artur Weber



Logger BV 36 „Fink“,  
1952  
Vor dem Aussetzen  
des Netzes:  
Die Flagge im Vor-  
mast war das Zeichen  
für andere Logger, daß  
man jetzt das Netz  
aussetzen will

## Personalien...

Der MTV Nautilus e. V. denkt an Ihren Geburtstag (Sept. - Nov.):  
Für das neue Lebensjahr wünschen wir alles Gute – vor allem Gesundheit und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel...

### 50 Jahre

Baumgart, Rolf

### 55 Jahre

Frischkorn, Klaus

Meyer, Hartmut

### 75 Jahre

Schwarting, Dieter

### 80 Jahre

Nowak, Günther



*Herzlichen  
Glückwunsch!*



*Ihr starker Partner  
für Bootsmotoren*

---

**Neu** Finanzierung von VOLVO-PENTA-Motoren und  
-Teilen bis 24 Monate nur 0,0 % p.a. Info hier

**VOLVO PENTA Service-Vertragshändler**

**Inspektionen an Innen- und Außenbordmotoren  
Grundüberholung an Motoren und Getrieben  
Reparatur fast aller Bootsmotoren-Typen  
Wellenanlagen, Heizungen, Gasabnahmen**

*Neu: Jetzt auch in 28309 HB-Hemelingen/  
Wassersportzentrum Oberweser · Zum Schlut 1A  
Tel. (04 21) 33390 26 · Fax (04 21) 33390 28*

Am Lesumdeich 8a · 28719 Bremen-Burglesum  
Tel. (04 21) 644 86 68 · Fax (04 21) 644 86 87  
E-Mail: info@haumann-motoren-service.de

**VOLVO PENTA** **TOHATSU** **HONDA MARINE**   **marine**

## Der große Schottland-Törn der BV2 VEGESACK vom 26.06. - 06.08.06 - Teil 1

(abk) Der Sommertörn in diesem Jahr führte die BV 2 nach Schottland. Da der Redaktion leider zum ersten Teil des Törns kein Bericht von Teilnehmern der Fahrt vorlag, hier eine Zusammenfassung des Tagebuches von unserer Website:



Nachdem die BV 2 in einer fünfstündigen Aktion am 23. Juni in Kiel noch schnell ein neues Steuerrad bekommen hatte, ging der Schottlandtörn mit einer gemütlichen Kanalfahrt von Kiel aus los Richtung Brunsbüttel mit Übernachtung in Rendsburg. Am darauf folgenden Tag mit NW 4-5 und See 1,5 m konnte die Crew sich auf Kurs Helgoland wieder an die Seefahrt gewöhnen, und dann ging es am 28. Juni auf den 480-sm-Schlag nach Inverness.

Nach anfänglich schwachen Winden briste es richtig auf, die Besatzung kulterte bei starker Dünung von alleine aus den Kojen und bei einer Krängung von bis zu 25° war das Deck oft knöchelhoch unter Wasser. Diesem Wetter fielen auch alle Eierbecher zum Opfer, die sich bei den Schiffsbewegungen einvernehmlich vom Regal in die Tiefe stürzten.

Schon am nächsten Tag wurde das Wetter aber wieder ruhiger und mit achterlichem Wind lief die BV2 in Inverness ein.



Die Hauptstadt der Highlands bildet das politische und ökonomische Zentrum im Norden Schottlands. Das prunkvolle Schloss liegt oberhalb des River Ness und überblickt die Stadt, die mit ihren hübschen klassizistischen Häuserfassaden einen lebendigen und modernen Eindruck macht - ist sie doch für das dünn besiedelte Umland nicht nur der administrative Mittelpunkt, sondern auch das Haupteinkaufs- und Kulturzentrum

Nach einem Erholungstag in Inverness ging es am 3. Juli frühmorgens zur Seeschleuse in den Kaledonischen Kanal. Dieser (engl. Caledonian Canal) verbindet die Ost- und Westküste Schottlands. Nur etwa ein Drittel des Kanals wurde künstlich geschaffen. Er verläuft, beginnend im Nordosten bei Inverness, durch folgende natürliche Gewässer: Moray Firth (Nordsee), Loch Ness, River Oich, Loch Dich, Loch Lochy, Loch Linnhe und Firth of Lorne (Atlantischer Ozean).

Um die Höhenunterschiede der einzelnen Lochs auszugleichen, sind 29



Schleusen notwendig. Die Gesamtlänge des Kanals beträgt 97 km. Eine der Brücken, die über den Kanal führen, ist die Bridge of Oich.

Für den Bau des Kaledonischen Kanals war der berühmte schottische Ingenieur Thomas Telford verantwortlich. Der Kanal wurde von 1803 bis 1822 gebaut. Der Bau diente zur Zeit der Highland Clearances auch der Schaffung neuer Arbeitsplätze.

Der Kanal erreichte nach seiner Fertigstellung nicht die wirtschaftliche Bedeutung die ihm zuerst beigemessen wurde. Heute dient er hauptsächlich der Erholung.

Die BV 2 erreichte Loch Ness. Der See ist 36 km lang, nur 1,5 km breit und ungewöhnlich tief: 325 Meter betrug die größte bisher gemessene Tiefe. Aber niemand weiß, wie tief der See wirklich ist. Loch Ness ist Bestandteil des Great



Glen, des großen Grabens, der in Urzeiten aufbrach und seitdem die Highlands von Nordosten nach Südwesten durchschneidet.

Die Crew setzte alle Segel und „bretterte“ mit achterlichem Wind und 5,5 Knoten über den See, um plötzlich erschreckt festzustellen, daß jeder See einmal ein Ende hat und sich ziemlich unvermittelt an der Mole von Fort Augustus wiederfand. Nessie wurde unterwegs übrigens nicht gesichtet.

Das schottische Weltwunder lebt südlich von Inverness, im legendärsten See Großbritanniens. Der erste, der das Ungeheuer publik machte, war ein Zugereister, der irische Missionar St. Columba. Sein Biograph Adamnan berichtete, wie im Jahre 565 ein Wasser-Monster einen Mann im Loch Ness mit einem grausamen Schlag getötet hatte und sich eben einem zweiten zuwandte, als der Heilige einschritt: Er schlug ein Kreuz, rief den Namen Gottes und gebot dem Monster: "Go thou no further, nor touch the man. Quick! Go back!"

Das Wunder geschah, der Mann wurde gerettet, die Heiden waren bekehrt! St. Columbas Bann beeindruckte das Ungeheuer so nachhaltig, dass es erst 1933 wieder auftauchte.

Der idyllische Flecken Fort Augustus liegt am "Midpoint" der Kanalpassage am südlichen Ende des Loch Ness. Neben dem aus dem 16. Jahrhundert stammenden Fort befindet sich die nächste Schleusentreppe mit fünf Kammern. Das Fort und die gleichnamige Abbey erhielten ihren Namen vom Sohn des Königs George II.. Ein nettes Örtchen zum Shoppen und Verweilen.



Die nächsten Tage ging es über diverse Schleusen und Seen weiter durch den Kaledonischen Kanal, eine traumhafte Kulisse sorgte für großen Verbrauch an Film- und Fotomaterial.

Das Tagesziel am 7. Juli war Banavie nahe Fort William. Hier befindet sich die größte Schleusenanlage des Kaledonischen Kanals mit 8 Kammern (Neptun's Staircase). Das komplexe Bauwerk ermöglicht die Überwindung eines Höhenunterschieds von knapp 30 Metern. Der Schleusungsvorgang dauert insgesamt fast 2,5 Stunden.

Am unteren Ende befindet sich neben der Brücke für den Straßenverkehr auch eine Eisenbahndrehbrücke, hier wird der Fernverkehr der "West Coast Railways" nach Edinburgh und Glasgow



abgewickelt. Außerdem verkehrt hier der "Jacobite Steam Train"; ein Dampf-

zug der einmal täglich die Strecke Fort William - Mallaig befährt und dabei beeindruckende Extreme berührt (den höchsten Berg UK's - Ben Nevis, den westlichsten Festlandbahnhof Britanniens - Arisaig, den tiefsten Süßwasser See des Landes - Loch Morar und den kürzesten Fluss von Großbritannien - River Morar). Auch das berühmte 21-böigige Glenfinnan Viadukt (bekannt aus den Harry Potter Filmen) ist Teil der Strecke.



Am 9. Juli kamen dann für einen Tag Gäste an Bord: David Baker mit Frau Sarah und Sohn Daniel. David hatte zwei Modelle unserer Regina gebastelt, eines für sich, und das andere für uns! Im Rahmen einer „feierlichen Zeremonie“ wurde das Modell uns nun übergeben, ein kleines Foto finden Sie auf Seite 3. Inzwischen verließ die BV2 den Kaledonischen Kanal und machte in Oban fest, das nächste Ziel hieß Tobermory auf der Isle of Mull.

Der Name der Insel "Mull" bedeutet "eine Masse von Hügeln". Damit ist die drittgrößte Insel der Hebriden ganz gut beschrieben. Charakteristisch sind die vielen Heideflächen, die in manchen Gegenden das Bild der Insel bestimmen. Hauptort ist der idyllische Hafen Tobermory. In einem weiten Halbkreis ziehen sich die Häuserfassaden des 900-Einwohner Dorfes an der Bucht im

Nordwesten von Aros entlang. Die im Ort befindliche Tobermory Destillery ist eine der wenigen Whiskyfabriken, die noch im Familienbesitz ist. Sie wurde 1798 gegründet.



Die BV 2 machte hier an einer Mooringtonne fest, offensichtlich genau über dem Wohnsitz vieler Makrelen - 93 Stück wurden gefangen und nach einem Massaker auf dem Vorschiff gab es Makrele satt. Die Makrelen reichten auch noch für den nächsten Tag und dufteten nach der Besichtigung einer Whiskeyfabrik gebraten weit über die Bucht.



Nahrhaft ging es auch am übernächsten Tag in Rum zu. Nachdem in der Nacht in Mallaig, Europas größtem Umschlagplatz für Garnelen, ein Garnelenfischer

die BV 2 etwas unsanft berührte, staubte die Crew einen Korb voll dieser leckeren Tierchen ab.....

Rum heißt auf gälisch "weite Insel", die gesamte Insel steht unter Naturschutz.

Die Windvorhersage machte dann dem geplanten Kurs für die nächsten Tage einen Strich durch die Rechnung und die BV2 begab sich wieder auf Südkurs durch die Inseln. Dabei ist Rum die größte der "kleinen Inseln". Diese und die anderen drei, Canna, Eigg und Mugg, sind alle vor ca. 65 Millionen Jahren entstanden, als ein großer Vulkan in der Nähe von Rum ausbrach. Alle 4 Inseln wurden bereits in früher Vorzeit besiedelt. Vor 1000 Jahren landeten dann die Wikinger und besiedelten die Eilande. Sie gaben den Bergen auf den Inseln Namen die heute noch genutzt werden.

Im 19. Jahrhundert setzte auf den kleinen Inseln eine Bevölkerungsexplosion ein. Die meisten Clanchefs verloren die Nerven und "clearten" ihre Inseln einfach aus. Die Einwohner wurden kurzerhand ausgewiesen und/oder nach Amerika und Kanada verkauft. Die Inseln wurden dann von Schafzüchtern übernommen. Einzig den Einwohnern von Eigg blieb dies Schicksal erspart. Sie kauften kurzerhand ihre Insel. Heute haben die



einzelnen Inseln kaum mehr als 50 Einwohner.

Die nächsten Tage lag die BV2 wieder in Tobermory - warum auch immer? Der offizielle Grund wird auf den Wind geschoben.....

Am 16. Juli ging die Crew auf ihren letzten Törn zurück nach Oban, um das Schiff dort an die nächste Crew zu übergeben.



Insgesamt wurden 860 Seemeilen zurückgelegt, auch das Wetter war ganz OK - wie der Highlander sagt: "no rain between the showers".

Dies ist eine Zusammenfassung der wirklich lesenswerten Tagebucheindrücke auf der website: [www.mtv-nautilus.de](http://www.mtv-nautilus.de). Fotos: verschiedene Fotografen für [mtv nautilus.de](http://mtv-nautilus.de)



## Der große Schottland-Törn der BV2 VEGESACK vom 26.06. - 06.08.06 - Teil 2

Text und Illustrationen: Volker Gerdemann, Steuermann auf der Reise von Oban nach Wismar:

Es ist natürlich schwierig, eine Zusammenfassung unseres so genannten Rücktörns von Schottland zum mitteleuropäischen Festland zu schreiben. Eigentlich begann die Rückfahrt erst, nachdem wir das Skagerrak überquert und in Skagen festgemacht hatten. Durch unsere Tagesmeldungen im Internet sind schon viele von Ihnen ausführlich über unsere (Un)Taten, Erlebnisse und Ereignisse informiert worden. Somit werde ich nur auf einzelne Teile der Reise eingehen und persönliche Eindrücke wiedergeben.

Es geht mir schlecht (so allgemein, mental meine ich), oder bin noch nicht richtig angekommen. Das war die spontane Antwort auf die Frage, wie es mir denn so gehe, nach 3 Wochen Urlaub auf einem Segelschiff. Die Zeit an Bord war einfach sehr intensiv und hat immer noch nachhaltige Wirkung. Keine von den bisherigen Reisen auf der Vegesack möchte ich missen. Aber diese hat einen besonders

intensiven Eindruck hinterlassen. Die wesentlichsten Gründe sind: gutes Wetter (kein Starkwind, kein ernstzunehmender Seegang) na ja einige der Crewmitglieder, mit etwas weniger Seerfahrung, sind vielleicht anderer Meinung - professionelle Schiffsführung, (Tham als Kapitän und Lotsen und B. als fahrende Frau Kapitän) - eine engagierte motivierte und aktive Crew, mit ausgeprägtem Selbstbewusstsein und Individualismus - Glück, das Zusammentreffen unerwarteter positiver Umstände - die vielen Gelegenheiten Land und Leute kennen zu lernen. Die Reihenfolge ist beabsichtigt. Soll aber letztendlich keine Wertung sein. Ohne das eine wäre das andere nicht möglich gewesen.

Das Wetter war geprägt durch geringe Luftdruckunterschiede in Nordeuropa, wodurch wir für die Bereiche des 60. Breitengrades wenig Wind und Welle hatten. Ein stabiles Hochdruckgebiet über Mitteleuropa wirkte bis auf die Shetlands. Dadurch hatten wir eine lange Nebelfahrt von Inverness bis vor unsere Pier in Lerwick/Shetlands. Diese Nebelfahrt war die längste, die ich als Nicht-Profi erlebt habe. Nachts auf meiner Wache bin ich dann doch etwas unruhig geworden als ein Schiff von backbord kommend uns „sehr nahe kam“ und schließlich in einen 2.5 sm Entfernung unseren Kurs querte. Im Allge-



thom Fegesacke

## Zum Vegesacker Jungen

Die maritime Traditionskneipe  
in Vegesack am Utkiek

*„Betreutes Trinken bei Rita“*

**Inh. Rita Neumann**

**Am Vegesacker Hafen 15 - 28757 Bremen**

**Tel.: 0421 - 666 369**

**Öffnungszeiten von 11:00 bis 22:00 Uhr**

**Dienstag Ruhetag**





**Am Vegesacker Hafen 14 28757 Bremen - Vegesack**  
**Tel: 0421-62 50 350 - E-Mail: gerd@vegesack.de**  
**Öffnungszeiten: Mo-Fr ab 15:00 Uhr, Sa+So ab 12:00 Uhr**

Ausgrabungsdorf wurden 1000 jährige Häuser rekonstruiert und wir wurden durch die, in authentischer Tracht gekleideten, Archäologin in die raue Vergangenheit geführt. Der Rundgang endete in einem historischen Neubau von ca. 1000 n. Chr. mit einem echten, schwelenden Torffeuer. Lange konnten wir es dort nicht aushalten.

Beim Besuch der town hall gesellte sich ein Angestellter zu uns und fragte uns nach woher und wohin. Er erzählte uns auch, dass der shetländische Vertreter im Schottischen Parliament auch der Verkehrsminister sei. Denn das sei so wichtig, um die Fährverbindungen aufrechtzuerhalten. Die Verkehrsverbindungen durch die Fähren würden ständig auf der Streichliste stehen. Und fliegen könnte man auch nicht immer. Denn wegen des widrigen Wetters,

wäre in den letzten Tagen der Flugverkehr unterbrochen gewesen. Das Wetter ist immer Thema! Aber der Abschied naht und wir verbringen die letzte Zeit im rauchfreien Pub. Nachdem das pint halb leergetrunken ist, verlassen die meisten für eine Rauchpause den Pub, einschließlich des Wirtes. Witzigerweise reichte die Sommerzeit so lange bis wir Lerwick verließen. Nachdem unsere Segel am Horizont verschwunden waren, setzte wieder Nebel ein, der die Shetlands tagelang einhüllte, wie uns John McMeechan, (von dem die Bilder der Baden BV 93 und andere historische Hafensichten sind) per e-mail informierte. Was will uns das sagen?

Begleitet haben uns ständig die mäßigen nördlichen Winde (auch wenn sie zu oft

## **Verein Wassersport Vegesack e.V.**

**- Gaststätte am Grohner Yachthafen -**

Am Wasser 31 - Telefon 0421- 62 80 82

**Irena Krahlisch und Team**

Wir bieten Ihnen gutbürgerliche Küche und empfehlen uns für Ihre Familien- und Vereinsfeiern!

- Wir beraten Sie gern -

**Öffnungszeiten: Dienstag bis Sonntag ab 10 Uhr**



einschließen und wir mit dem Motor mit-schieben mussten). Diese Windrichtung war jedoch wichtig für unsere großen Schläge: Von den Shetlands nach Norwegen (Haugesund), Stavanger nach Lillesand, Lillesand nach Skagen und unser besonders interessant: Von Ebeltoft über Fåborg und Bagenkop nach Wismar. So dass wir bei sommerlichen und ruhigen Wetter immerhin ca. 40 % der Gesamt-Strecke (incl. Caledonian Canal) segeln konnten.

Stark geprägt wurde auch der Törn von den „Professionellen“, ich meine Kapitänen, an Bord. Somit wurde es auch eine echte Ausbildungsreise, so wie ich es auch auf früheren Törns an Bord erlebt habe, wenn ich unter befahrenen Kapitänen auf der Vegesack gefahren bin. Wenn sie genau hinhörten und sich engagiert beteiligten, dann konnten die amtierenden und Nachwuchs-Steuerleute des Vereins einiges mitnehmen. Bei der stündlichen Ortsbestimmung mittels GPS-Daten und Beobachtung von See- u. Landzeichen und unter Berücksichtigung der Geschwindigkeit wurde schnell die Plausibilität des gemachten Ortes bestätigt. Einigen wurde klar, wie leicht sich Flüchtigkeitsfehler einschleichen, vielleicht durch mangelnde Routine, oder weil das Rollen des Schiffes den Blick auf die Skalierung der Seekarten ein wenig getrübt hat. Natürlich hatten wir durch unsere neue elektronische Seekarte

immer eine weitere Sicherheit. Aber was wäre wenn... Direktes Mitkoppeln und sammeln aller verfügbaren Informationen (Wind, übliche Geschwindigkeiten unter Segeln (in 3 Stunden können bei leichtem Wind keine 27 sm versegelt werden), Seezeichen, Landmarken, und auch mal über den Achtersteven peilen) sind unabdingbar für eine gute und sichere Wachführung. Somit wurde in der Navi auch intensiv der lange Schlag von Ebeltoft nach Fåborg diskutiert: Store Belt oder Lille Belt, hält der nördliche Wind? Natürlich wurde nicht abgestimmt, denn der „Master next God“ wusste was er wollte. Somit kamen wir in den Genuss nachts segelnd die Brücke im Store Belt zu passieren.

Die Crew: ich war der jüngste mit 45 Jahren... Es waren alle im besten Mannes- und Frauenalter. Nur wenige von uns, hatten noch einen Arbeitgeber! Bewundernswert fand ich von allen das Engagement und die Bereitschaft mit anzupacken und jederzeit bereit zu sein, die Segel zu zupfen, also die Segelstellung zu überprüfen, und Segel zu stellen oder zu bergen. Bernie, unser Jachtie, war jedenfalls der Meinung, dass unsere Segel nur alte Säcke wären. Aber das gehört dazu: Ein altes Schiff mit Gaffelrigg. Dazu passen keine gelatteten Segel aus der Hightech Schmiede der American's Cupper. Wir sind ein Heringslogger von 1895 und haben den Skagerrak mit bis zu 9 kn überquert! Das



**GÜNTER WALLIS**

Friedrich-Humbert-Straße 149

28759 Bremen / Grohn

Telefon 0421 / 622056

Telefax 0421 / 621395

**... denn bei uns sind Sie König!**

die wei

Jens Hermann · Matthias Wegner

Kuchenbuden · Bimini's · Segelkleider

Segel · Sprayhoods

**Bremer Heerstraße 10**  
**28719 Bremen**  
**Telefon 0421 - 63 65 565**  
**Telefax 0421 - 63 65 592**

- Segelreparaturen und -änderungen mit Bring- und Holdienst
- Ganzbootpersennings
- Relingskleider & Relingsdrähte
- Sonnensegel & Fockschläuche
- Textile Maßanfertigungen
- Schoten & Fallen, Tauwerk & Schäkel
- Wanten und Rollanlagen
- Bootsbeschriftungen
- Wartung von Rettungsmitteln
- und vieles mehr

ist angemessen. Es kam auch zu keinen Nahbereichs-Erlebnissen mit den Containernägern und die Fähren hatten die segelnde Vegesack als sichere Konstante für Kursänderungen. Wir hatten genug Muße um uns zu erholen. Unterbrochen wurde die Tiefenentspannung nur durch einige Eiswürfel, die geschickt von unten in den kurzen Hosen der arbeitslosen Tagelöhner platziert wurden.

Was passiert wenn eine gute Crew schlecht proviantiert ist: Meuterei. Deshalb gab es eine reichhaltige und gute Küche ergänzt durch die Kochkünste vieler Smutjes. Hier kann ich es ja verraten: 2,5 Kilo mehr waren es nach 3 Wochen). Aber von nichts kommt nichts: In Fort Augustus heissten wir an der Pier im Rhythmus von „What shall we do with the drunken sailor... singend das Großsegel.

Schön wenn auch Individualisten und Dönkes-Erzähler zur Crew gehören: Nach unseren, wie immer üppigen und köstlichen Abendessen, ein kleiner Absacker gehörte natürlich dazu, hörten wir erstaunliches z.B. von einem Anhänger der Reformhausbewegung: Es gab Geschichten über waghalsige Miele-Moped-Rennen auf der Weserstraße als 7- oder 12jähriger (die Erinnerungen blieben etwas wage im Wesernebel zurück), incl. sicherem Geleit durch den Schutzmann zu den Eltern. Oder

versehentliche Brathühnchenbestellungen für ein Kaffeekränzchen. Oder Lassowerfen. Ziel waren Tontöpfe in einer Gärtnerei. Oder von der ersten Flussfahrt auf einer Eisscholle und dem Abbergen durch einen Schlepper, und so ging es pausenlos weiter. Uns rauchten die Köpfe, wir konnten zwischen Realität und Seemanns- oder war es Reformhausgarn nicht mehr unterscheiden. Aber so viele Jungenstreichle kann man nicht erfinden. Ein wahrer Kern steckte in jeder der Geschichten.

Land und Leute: Wegen des ganzen Wetter-Glücks, erreichten wir pünktlich zum food festival Stavanger und trafen dort Tom. Wir lagen längsseits seines frisch restaurierten Loggers Nortun ex Brandenburg AE 97, eines der ersten Schiffe, die bei den Nordseewerken in Emden gebaut wurden. In Stavanger hatte auch unser Export-Schotte, Bremer Herkunft, seinen Auftritt. Mit Kilt, Baret und Pfeife incl. zweier bodyguards, wagten wir uns ins Getümmel. Ich sicherte achtern: Sehr tolerant wurde unser Schotte aus dem Augenwinkel begutachtet. Aber nachdem er vorbei war, setzte doch erhebliches Getuschel ein. Eindeutige Gesten konnten auch beobachtet werden. Nur uns zu gut bekannte deutsche Touristen von einem Bremer Heringslogger versuchten den Kilt zu lupfen. Irritiert aber auch neugierig warteten

die Norweger auf des Schotten Reaktion. Die Polizei brauchte nicht geholt werden. Der Highlander wusste sich zu wehren. Aber wir lernten auch eine Irin kennen, die außer sich vor Begeisterung war: „He's a real dangerous man, indeed. That's unbelievable. Oh no!!“ Was sie unentwegt wiederholte. Im letzten Moment konnte sie sich noch an ihren wartenden norwegischen Freund erinnern. Vergessen darf ich auch nicht die karnevalske Jux-Wache von Ex-Garde Mitgliedern des norwegischen Königs, die zu unserem Empfang aufwartete und uns ein deutsches akzentfreies Ständchen schenkte. Ich wusste gar nicht, dass Norweger so jeck sein können. Wir bedankten uns mit frisch gezapftem und heiß beehrtem Beck's Bier.

Dies war der Rückblick auf unser Wetterglück, auf die geschickte Navigation, auf die vielen netten Menschen, die wir getroffen haben, auf die bunt zusammenge-

würfelte Crew, die auch immer ein Team war und auf ein Schiff, welches immer Sicherheit vermittelt hat. Es war eine ereignisreiche Seefahrt während des Sommers zu den Küsten Nordeuropas. Die Abwechslung zwischen langen Schlägen auf See und der Erkundung fremder Gestaden macht den Törn Nr. 18 des Jahres 2006 auf dem Heringslogger Vegesack BV2 (BIWITU, wie der Schotte zu sagen pflegt) zu einem nachhaltigen Erlebnis. Vieles wäre noch zu berichten. Aber es muss noch einige Geheimnisse geben. Wieso ging eigentlich Antonius, oder wie war noch sein Name, immer mit seinem BuKo abends an Land und kam mit schottischem, norwegischem, dänischem und deutschem Frühgebäck zurück? Hatte er wirklich nur seine Kamera im Bündel? Vielleicht werden wir im Winter beim Grog in gemütlicher Runde mehr erfahren.

So long.



büro  
kommunikations  
technik

langenberger straße 66  
28779 bremen  
fon 0421 • 67 41 05 70  
fax 0421 • 67 41 05 71  
buero@mersmann-hb.de

0421 • 67 41 05 70

- Reparatur und Wartung von Kopier-, Druck- Scan- und Faxsystemen
- Beratung – Verkauf – Vermietung – Leasing
- Neu- und Gebrauchs-systeme
- Analog- und Digital-systeme
- Netzwerkanbindung
- Wartungsverträge
- Verbrauchsmaterialien und Zubehör

Ihr Meisterbetrieb für alles was druckt

## Neues über die Alte Hafenstraße 38.....

..(km).... oder ??? Wir waren voller Freude und Zuversicht mit unserer neuen Geschäftsstelle. Man war sich weitgehend einig und es gab nur wenige Punkte, die noch zu klären waren.

Leider haben sich neue Schäden ergeben und damit neue Kosten. Somit verschiebt sich die ganze Geschichte wieder ein Stückchen nach hinten. Und ein Einzug zum 1. Oktober ist nicht mehr in Sicht.

Trotzdem sind wir zuversichtlich, die Räumlichkeiten im nächsten Jahr nutzen zu können.

## Signalstation

(eb) Bis zum Ende des Sommers ist die Signalstation weiterhin an den Wochenenden von 14 - 18 Uhr geöffnet und lädt ein zu Klönschnack und Informationen.



Foto: Friedhelm Gierling

**Biere · Alkoholfreie Getränke · Spirituosen**  
Verleih von Tischen, Stühlen, Zapfanlagen, Gläsern etc.

# ÜBER 100 JAHRE



**Telefon**  
**04 21 / 66 24 69**  
**HB-VEGESACK**

**Getränke-Fachgroßhandel**

**Vegesacker Jungen-Weine · Loggertrunk**

## Cup des Vegesacker Jungen

Zum diesjährigen „Cup des Vegesacker Jungen 2006“ traten sieben Mannschaften in einem spannenden Kräftenessen auf der Weser gegeneinander an, alle um zu beweisen, das sie schon längst zu den besten zählen.



Gemeldet war zunächst auch eine achte Mannschaft, die es aber wohl kurzfristig mit der Angst bekam und schon vor dem ersten Startschuss das Weite suchte. Somit hatte zuerst einmal die Mannschaft der BSAG Glück, und durfte mit einem Freilos durch die erste Runde.



Alle anderen pullten mit aller Kraft, und für drei weitere Mannschaften war der Weg in die zweite Runde bald geschafft. Die Verlierer dieser Runde mussten sich in „Rudel 1“ zusammen finden und nach zwei weiteren spannenden Läufen,

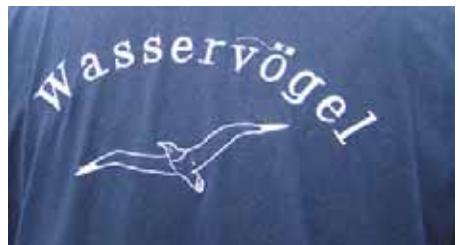
mussten wir uns leider von den Cleonen verabschieden, die wirklich tapfer gekämpft hatten.

In „Rudel 2“ kämpften dann am Sonntag mittag die nächsten Mannschaften ums Überleben, heißt, de Einzug in Runde 2



und wieder wurde ein Freilos nötig. Diesmal hatten unsere BV 2- Heringkeher Glück, und ergatterten das Freilos.

Die Gewinner dieser Runde 2 stellten die Teilnehmer für das Finale, die Verlierer lieferten sich noch einen starken Kampf um Platz 3.



Die endgültige Platzierung lautete dann so:

1. Wasservögel (gewannen nun zum dritten Mal den Pokal)
2. Aqua Signal Lightnings
3. GEWOSIE & Friends
4. BV 2 Heringskehlher
5. ANO
6. BSAG Wellenreiter
7. Cleonen

Schlechte Stimmung kam in keinem Lager auf, alle Mannschaften feierten bis spät in den Abend...



Text: Kathrin Bögershausen, Fotos und Illustrationen: abk

## Termine

### Ausflug auf dem Kutter im September

(km) Nachdem ich wiederholt von „älteren“ Leuten bedrängt wurde, habe ich mich dazu entschlossen. das Alter zu ehren und dem Drängen nachzugeben. Jetzt kommt die Jugend zurück!!!!!! Zumindest gefühlsmäßig...

Angesprochen sind alle Vereinsmitglieder über 40, die ein Wochenende auf dem Kutter verbringen möchten.

#### Geplant ist:

Treffen: Freitag 16:00 Uhr - 22.09.06

Wo: an der Vegesacker Fähre

Rückkehr: Sonntag gegen 16:00 Uhr im Yachthafen Lemwerder

Mitzubringen sind: eine Zahnbürste pro Person, Zahnpasta mindestens einer, Luftmatratzen - keine Isomatten und selbstaufblasende Viecher, Schlafsack pro Person, den Rest solltet Ihr selber wissen.

Ah, ich vergaß: Die Klamotten kommen in schwarze Säcke - die sind Wasserdicht!

**Kosten:** 30 Euro pro Person - damit ist

die Grundversorgung - Wasser und Brot - gesichert. Wer mehr will muß am Freitag beim gemeinsamen Einkauf dabei sein. Die Bilge fasst locker 8 Kästen Bier ohne das Kielschwein zu stören.

Wer vorrausschauend lebt - ich nehme die Tablette vor den Kopfschmerzen - bucht schon mal einen Termin beim Knochenheilkundler für den darauffolgenden Montag...

#### Anmeldeschluß:

Mittwoch der 20.09.2006

(Wir sind aber auch flexibel)

#### Anmeldung unter

0421-6096804

01702072704

[Mersmann@mtv-nautilus.de](mailto:Mersmann@mtv-nautilus.de)

Es wird ernst...

Gruß

Kai Mersmann



### J. Paulenz - Kfz.-Meisterbetrieb

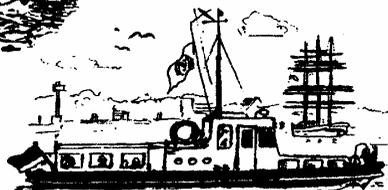
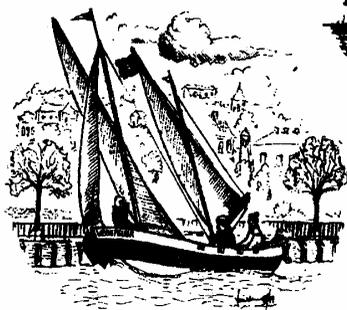
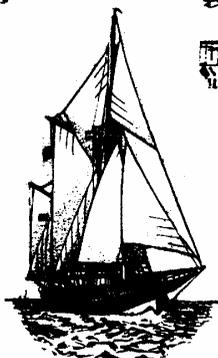
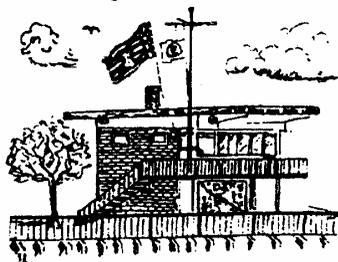
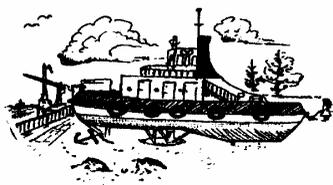
Fr.-Humbert-Str. 117 · 29759 Bremen-Grohn

Tel. 0421 / 62 86 70

- Reparatur aller Kfz.-Typen
- Inspektion
- AU U/KAT & G/KAT
- DEKRA-Abnahme u. Wagenpflege
- Ölservice
- Verkaufsshop

# 2. MTV Herbstfest

*...zum Saisonausklang...*



*...am Sonnabend, den 4. November 2006, 19:00 Uhr.*

*Ort und weitere Einzelheiten  
werden rechtzeitig bekannt gegeben.*



**MARITIME TRADITION VEGESACK NAUTILUS e.V.**

## Vor 50 Jahren: Untergang des Vegesacker Loggers BV 25 ADOLF

(eb) Am 13. August 1956 sank der 1911 bei der Schiffbau-Gesellschaft Unterweser in Bremerhaven gebaute Logger BV25 ADOLF auf der Heimreise in einem schweren Nordweststurm mit seiner

gesamten Besatzung von 18 Mann.

Die dritte Fangreise der Saison war abgebrochen worden, nachdem der Kapitän eine Meldung über einen Unfall seiner Familie erhalten hatte. Gegen 17.40 Uhr wurde 150 km östlich der schottischen Küste (Position 56° 35' Nord und 0° 35' Ost) SOS gegeben. Trotz einer groß angelegten Suchaktion, an der das Fischereiforschungsschiff ANTON

### Windener Tageblatt

## Die Tragödie des Loggers „Adolf“

Seeleute aus Windheim, Hävern, Bierde unter der verschollenen Mannschaft

Windheim. Mit Erschütterung wurde besonders in den Dörfern des Amtes Windheim zu Lahde die gestrige MT-Meldung aufgenommen, daß in einem schweren Nordweststurm bei Windstärke 8-9 der Heringslogger „Adolf“ 150 Kilometer vor der schottischen Küste in Seenot geraten ist und mit seinem Verlust sowie mit dem Tod der Besatzung gerechnet werden muß. Eine schwere Sturzsee traf das Schiff von hinten und zertrümmerte die Luken. Kapitän und Mannschaft sind bisher nicht gefunden worden.

Der Logger wurde von dem 37 Jahre alten Ferdinand Krefz aus Niedernwöhren geführt. Angehöriger einer alten Kapitänsfamilie. Kapitän Krefz hatte auf hoher See einen Funkspruch erhalten, daß seine Frau mit seinen beiden Kindern einen Auto-unfall erlitten, wobei Frau Krefz getötet wurde, während die beiden Kinder schwer verletzt wurden.

Auf den inhaltschweren Funkspruch hin hatte der Kapitän mit seinem Logger „Adolf“ sofort die Heimreise angetreten. Unterwegs geriet er in die Sturmböen der Nordsee. Seine SOS-Rufe erreichte das Fischereiforschungsschiff „Anton Dohrn“, aber die Suchaktion blieb leider erfolglos, obwohl sich Krefz noch einmal gemeldet hatte. Zahl-

reiche weitere Schiffe und ein englisches Flugzeug beteiligten sich an der Suche nach den vermißten Seeleuten, aber man sichtete nur ein gekentertes Rettungsboot.

Außer dem Kapitän sind vermutlich die folgenden Besatzungsmitglieder ertrunken: Steuermann Rudolf Kutzner (23) aus Winzlar, Motorist Konrad Trapp (54) aus Brake, Assistent Willi Dorkewitz (27) aus Elsfleth, Koch Reinhold Zarembo (26) aus Gelsenkirchen, die Matrosen Helmut Hoppe (23) aus Ahusen, Werner Rautenberg (23) aus Sachsenhagen, Friedrich Schrage (18) aus Windheim, Günter Schubert (18) aus Stadthagen, Albert Neumann (18) aus Sachsenhagen, Günter Brünjes (17) aus Ritterhude, Heinz Hermann (21) aus Hävern, die Leichtmatrosen Heinz Bergmann (16) aus Bremen, Karl-Heinz Jäsche (20) aus Vornhagen, Georg Zschierdrich (18) aus Lemwerder, Raimund Müller (15) aus Bremen sowie die Jungen Günter Peschel (15) aus Schwanewede und Hans Aumann (14) aus Bierde.

Am 13. August vor genau fünf Jahren rettete der Fischlogger „Adolf“ eine norwegische Fischereibesatzung aus Seenot. Die damalige Besatzung erhielt vom Bundespräsidenten Heuss die Lebensrettungsmedaille.



Vege-sacker Fischerel  
Höchswasser Winter 1954/55  
© Sigrid Hofmann, Schwanewede

AG in Bremerhaven erhielt das Schiff jeweils eine neue, stärkere Maschine. Während dieser Zeit wurden insgesamt 122 Fangreisen absolviert, dabei wurden 81130 Kantjes Salzheringe (1 Kantjes enthielt ca. 800 Heringe) angelandet.

*DOHRN*, die Motorlogger *MECKLENBURG*, *JAN SAATHOFF*, *NIEDERSACHSEN*, *SAXNOT*. *STETTIN*. *HANNA*, *FRANZ VON OSZITZKY*, die Fischdampfer *ANDREAS GAYK*, *ALBERT PUST*, *VON BECKERAT*, das Frachtschiff *EMSGATT* sowie zwei englischen Suchflugzeuge teilnahmen, konnten keine Überlebenden gefunden werden.

In der am 27. September 1956 in Bremerhaven abgehaltenen Seeamtsverhandlung wurde festgestellt: „Der Verlauf des Unfalls und seine Gründe haben mit Sicherheit nicht festgestellt werden können, zumal kein Beteiligter ihn überlebt hat. Mit größter Wahrscheinlichkeit ist jedoch anzunehmen, dass das Schiff mit seiner Besatzung dem am Unfalltage herrschenden stürmischen Wetter zum Opfer gefallen ist. Mängel in der Bauart, Ausrüstung und im Schiffsbetrieb konnten nicht festgestellt werden.“

Der 31,28 m lange und 6,73 m breite Logger befand sich seit 1931 im Besitz der Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft. 1948 bei der Lühring Werft in Brake sowie wiederum nur 2 Jahre später 1950 bei der Unterweser

In den Jahren 1951 bis 1953 wurde die *BV25 ADOLF* auf 25 Fangreisen von Kapitän K.Brandhorst aus Windheim geführt. Dabei gelang es 1951, und zwar auf den Tag genau 5 Jahre vor dem Unglück, eine norwegische Fischereibesatzung bestehend aus 9 Personen aus See-not zu retten. Die damalige Besatzung erhielt hierfür vom Bundespräsidenten Theodor Heuss die Lebensrettungsmedaille.



(Für die freundliche Überlassung des Zeitschriftenartikels und der Fotos bedanken wir uns bei Tham Körner und Frau Sigrid Hofmann, Schwanewede)

## Aus der maritimen Geschichte Vegesacks

(eb) ....**vor 225 Jahren**, 1781 wird der Abriss des 1645 errichteten, baufälligen Havenhauses beschlossen und noch im selben Jahr ein Neubau erstellt - das Havenhaus in der heutigen Form. Da Vegesack hierfür keine ausreichenden Mittel besaß, kam die Kaufmannschaft der Stadt Bremen zur Hilfe.

...**vor 165 Jahren**, am 11.5.1841 läuft auf der 1770 gegründeten Raschens Werft in St.Magnus an der Lesum der letzte Neubau (Bau-Nr. 109) vom Stapel. Zur selben Zeit muss das Vergleichsverfahren beantragt werden, das 1842 zum endgültigen Konkurs führt. Die *EXPEDITION*, ein Schoner von 23,1 m Länge wird im Winter 1847 durch Eisgang schwer beschädigt und wahrscheinlich kurz danach abgewrackt. Die Straße „Bei Raschens Werft“ erinnert noch heute an diesen Schiffbaubetrieb, von dem die Gebäude erhalten sind und dessen Werkstatt im Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven nachgebaut wurde.

...**vor 111 Jahren**, im Mai 1895 liefert die neu gegründete Werft Bremer Vulkan als erstes Seeschiff den Segellogger *BV2 VEGESACK* an die im gleichen Jahr neu gegründete Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft (BVFG) ab. Das Schiff wird noch auf den alten Anlagen der Lange-Werft in Grohn erbaut. Die BVFG betreibt das Schiff bis 1921. 1989 übernimmt unser Verein den Logger.

...**vor 110 Jahren**, im Spätsommer 1896 gibt der Bremer Vulkan das Werftgelände in Grohn endgültig auf und zieht endgültig auf das Gelände der ehemaligen Werft von H.F.Ulrich in Fähr um. Das frei werdende Gelände übernimmt die Bremen-Vegesacker Fischerei-Gesellschaft.

...**vor 100 Jahren**, im April 1906 kehrt die *BV2 VEGESACK* an ihre Bauwerft zurück und wird um 1,7 m verlängert. Auch erfolgt der Einbau eines Hilfskessels zum Betrieb der Netzwinde, das Rigg bleibt unverändert.

...**vor 50 Jahren**, am 13.8.1956 verunglückt der Vegesacker Logger *BV25 ADOLF* (siehe auch Artikel in diesem Heft).

...**vor 30 Jahren**, am 19.9.1976 passiert der Supertanker *BONN* (391 615 tdw) auf dem Weg zur Probefahrt Vegesack. Die Bonn ist der vorletzte Supertanker, den die Werft AG Weser abliefern. Übernommen wird das Schiff mit den Hauptabmessungen 370, 24 m Länge ü.a. und 64.09 m Breite von der Hapag-Lloyd Tochter Kosmos. Es ist für 10 Tage bis zur Ablieferung der *ESSO DEUTSCHLAND* (415 000 tdw) das größte Schiff der deutschen Handelsflotte. Dem Supertanker ist nur ein kurzes Leben beschieden: Das mittlerweile verkaufte Schiff wird im Iran/Irak Krieg am 9.7.1985 von der irakischen Luftwaffe angegriffen und durch einen Raketentreffer im Maschinenraum in Brand gesetzt. Es wird wegen der Beschädigungen zum Totalverlust erklärt und trifft am 10.5.1986 zum Abbruch in Kaohsiung ein.

## Logbuch intern...

(abk) Wir hoffen, Ihnen auch dieses Mal ein aktuelles, informatives und unterhaltsames Logbuch vorzulegen. Es haben mehrere Vereinsmitglieder eifrig mitgearbeitet, Artikel geliefert oder uns ihre Geschichten erzählt. Vielen Dank dafür, so soll es sein und so sollte es bleiben.

😊 Trotzdem fehlt etwas - zum Verein gehören doch auch andere Abteilungen, oder haben wir da etwas verpasst? Lie-

gen die VEGEBÜDEL und die VEGE-FEUER nur im Hafen, was ist auf der Signalstation los und haben wir noch eine Jugendgruppe? Und was macht eigentlich unser Vorstand? 😊

😊 Wir würden uns freuen, im nächsten Logbuch auch hierüber berichten zu können. Bitte schicken Sie Ihre Texte **unformatiert** per Mail an die Redaktion. Falls Sie nicht selber schreiben möchten, können Sie uns Ihre Geschichten auch gerne erzählen. Den Redaktionsschluss für das nächste Logbuch finden Sie unten auf dieser Seite.

Bitte beachten Sie auch die Informationen und Termine auf unserer Internetseite:

**MTV - kurz und bündig**

[www.mtv-nautilus.de](http://www.mtv-nautilus.de)



Sie können Ihr LOGBUCH auch in elektronischem Format als PDF-Datei erhalten.

Schicken Sie einfach ein E-Mail an [mersmann@mtv-nautilus.de](mailto:mersmann@mtv-nautilus.de) und teilen Sie mit, ob Sie Ihr LOGBUCH zukünftig nur noch elektronisch oder elektronisch und auf Papier erhalten wol-

**Herausgeber** **Maritime Tradition Vegesack Nautilus e.V.**  
Postfach 750615 – 28726 Bremen  
Tel.: 0421-95 86 786 – Fax: 0421-67 41 05 71  
E-Mail: [kumpf@mtv-nautilus.de](mailto:kumpf@mtv-nautilus.de)

**Redaktion** **Anke B. Krohne** - (abk)  
Tel.: 0421-60 09 643  
E-Mail: [krohne@mtv-nautilus.de](mailto:krohne@mtv-nautilus.de)  
Mitarbeit und Distribution:  
**Ekkehard Büge** - (eb)  
Tel.: 0421-650 873  
E-Mail: [buege@mtv-nautilus.de](mailto:buege@mtv-nautilus.de)

**Anzeigen:** **Kai Mersmann** - (km)  
Tel.: 0421-67 41 05 70  
E-Mail: [mersmann@mtv-nautilus.de](mailto:mersmann@mtv-nautilus.de)

**Druck** **Druckerei Hans Krohn**  
Kap-Horn-Straße 2A - 28237 Bremen - Hafen  
Tel.: 0421-611 833

**Auflage 600 Exemplare**

**Redaktionsschluss für das Logbuch 65 ist am 15. November 2006**