





ABEKING & RASMUSSEN

DIE KUNST DES SCHIFFBAUS

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie, detaillierte bibliografische
Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-7822-0996-0

© 2010 by Koehlers Verlagsgesellschaft mbH, Hamburg

Text: Hans Freyse and Hans Karr

Design: Focus Werbeagentur, Bremen

Druck und Bindung: Druckerei zu Altenburg GmbH, Altenburg

Printed in Germany 2010

| ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |

100 JAHRE A&R | **YACHT**

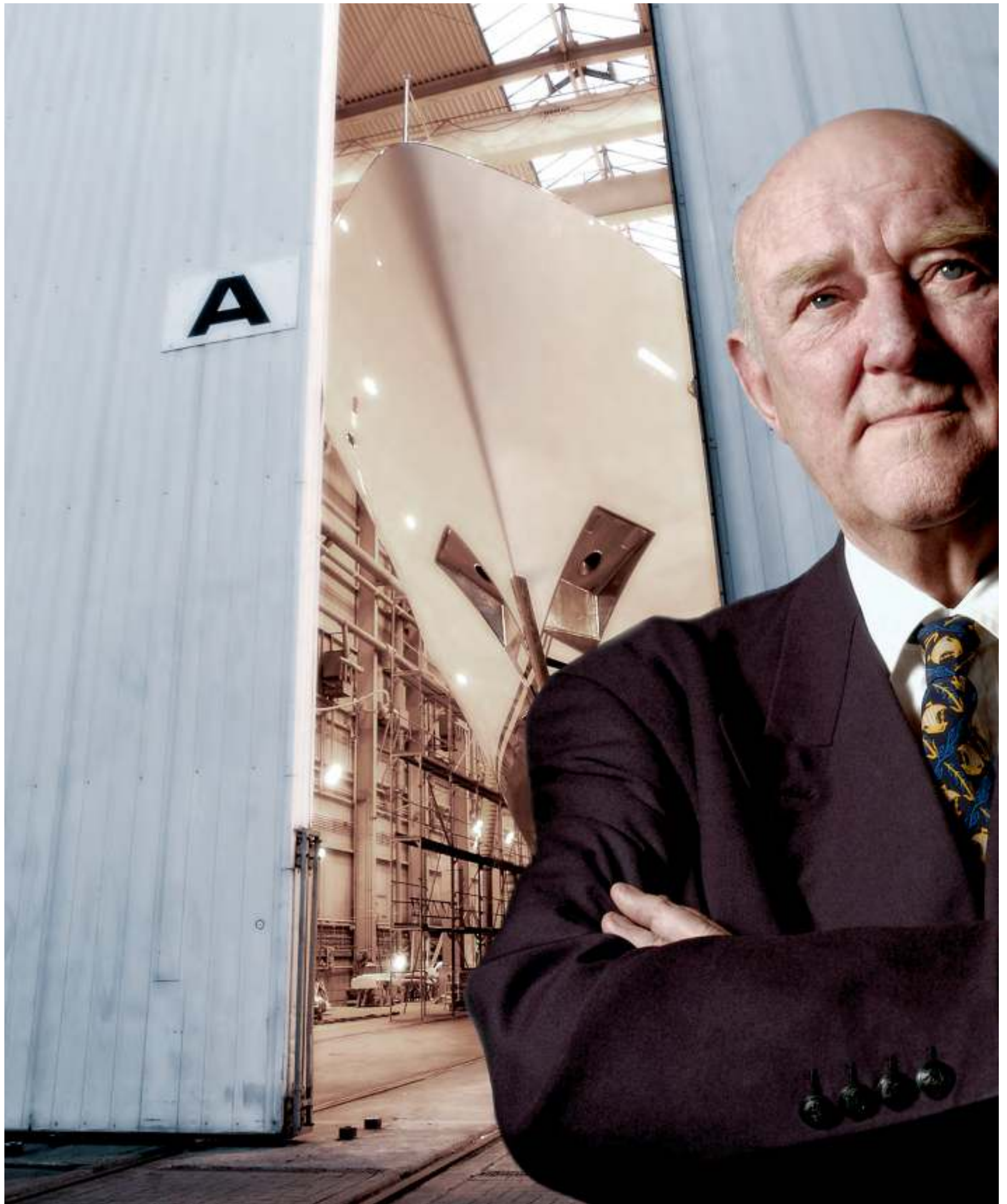
Vorwort Hermann Schaedla	006
Geschichte der Werft	008
Yachten – Welten	020
Yachten historisch gesehen	056
Veränderungen	064
Design VIPs	066
Die Praktiker	074
A&R unterwegs	080
Yachten in Zahlen	086

| **Architectura Navalis** 088

| **SHIPS**

Swath-Fahrzeuge	094
Marineschiffbau, Wach- und Patrouillenboote	108
Minenabwehrfahrzeuge	114
Rotec	128

| **BAUNUMMERNBUCH** 132



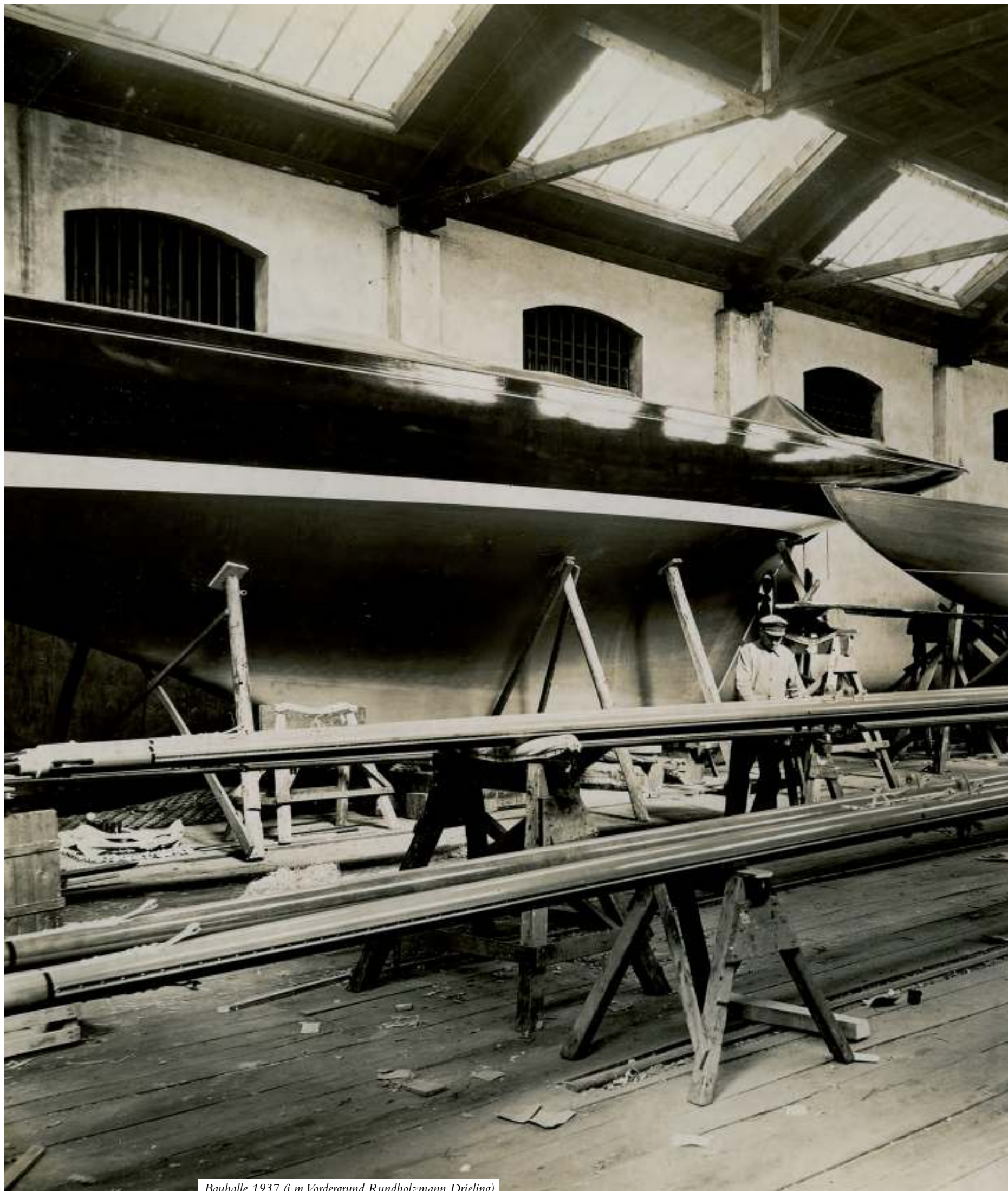
LIEBE A&R-FREUNDE!

Um sich eine lange Unternehmensgeschichte vor Augen zu führen, muss man zurückblicken – eine Haltung, mit der wir zugegebenermaßen wenig Erfahrung haben. Denn als passionierte Segler, als Konstrukteure und als Menschen mit Visionen und Verantwortung waren wir stets gehalten, nach vorn zu blicken. Aber aus gegebenem Anlass wollen wir uns darin üben, einige Ausschnitte unserer hundertjährigen Tradition Revue passieren zu lassen. Dass in dieser langen Zeit der Name einer kleinen Werft aus Lemwerder in aller Welt ein Begriff für exzellente Schiffe wurde, ist schon eine Geschichte für sich. Dass ich diese Geschichte über ein halbes Jahrhundert begleiten und so viel Zeit mit großartigen Mitarbeitern, großartigen Kunden und Freunden verbringen durfte, macht mich sehr stolz. Auch deswegen, weil die letzten 15 Jahre, die auf den folgenden Seiten einen Schwerpunkt bilden, zeigen, dass die A&R-Geschichte keineswegs einem Ende entgegengeht – im Gegenteil: Die Zeichen stehen dafür, dass sie gerade erst richtig begonnen hat ... Ich wünsche Ihnen viel Freude beim Lesen, Blättern, danke für Ihr Vertrauen und Ihr Interesse.

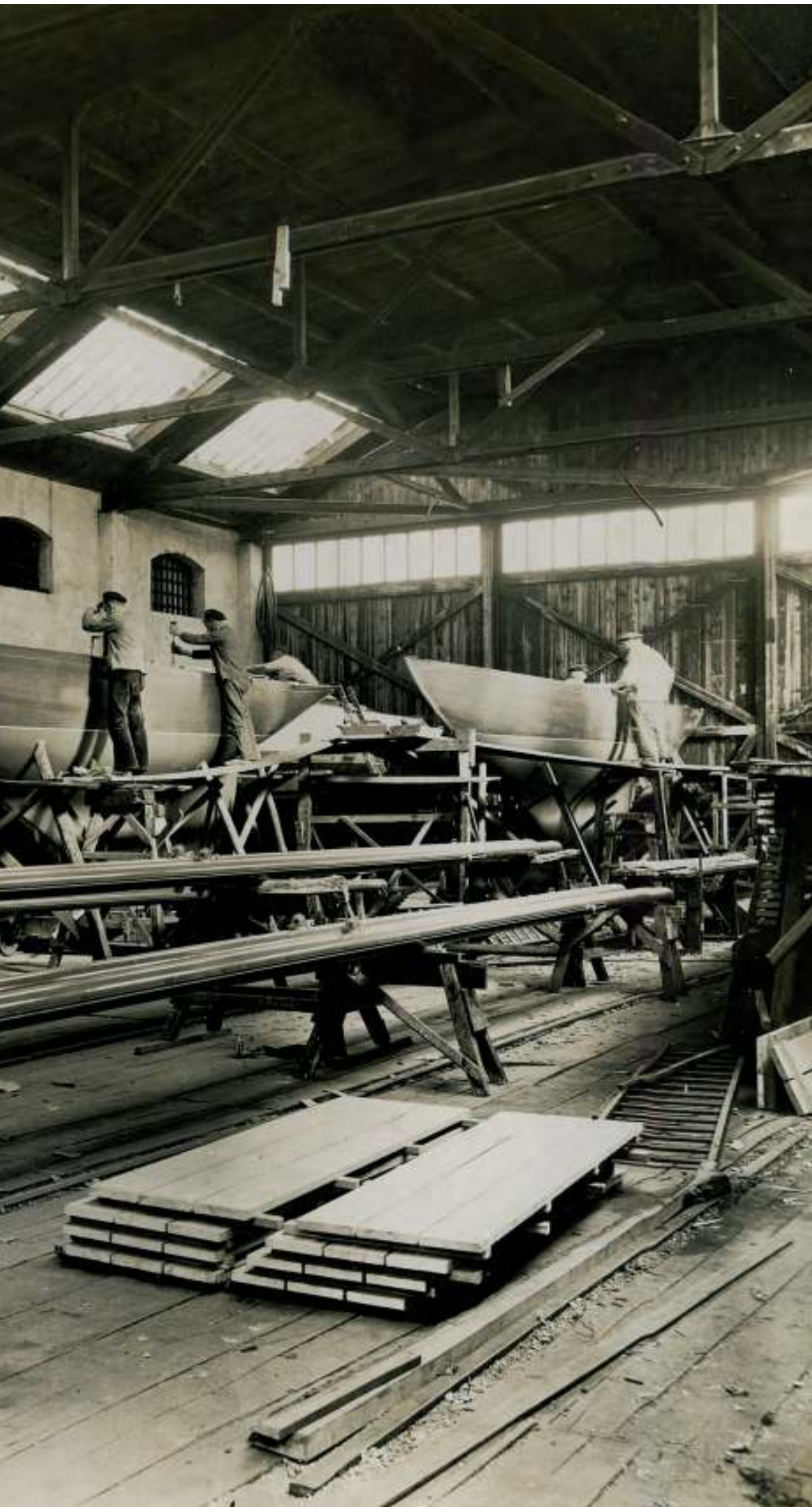
Mit freundlichen Grüßen



Hermann Schaedla



Bauhalle 1937 (i m Vordergrund Rundholzmann Drieling)



A&R – EINE TRADITION DER GROSSEN MOMENTE

TEXT: HANS FREYSE | FOTOS: A&R

„Navigare necesse est, vivere non est necesse – Segeln ist nötig, leben nicht“. So kompromisslos urteilten noch die alten Römer; so steht es noch heute am „Haus der Seefahrt“ in Bremen, unweit von der A&R-Heimat Lemwerder. Ein Satz, dessen Bedeutung sich im Laufe der Zeit ins Gegenteil verkehrt hat, zumindest was das Segeln auf Yachten angeht. Das ist für viele Menschen längst keine ökonomische Notwendigkeit mehr, sondern eine emotionale; ein Katalysator für sinnliches Erleben: An Bord wird Schönes eben noch schöner, ob auf einer Regatta oder beim Cruisen; ob man eher das Meer, den Sport, die Abwechslung, das Partyleben, seine Familie oder einfach das alles zusammen liebt. Selbst was an Land grauer Alltag wäre, erhält hier eine besondere Farbigkeit und wird ein Stück unnachahmlicher Lebensqualität. Die Fahrt mit einer guten Yacht ist deshalb vor allem eins – ein Genuss. Und trotz der vielen Genüsse auf dieser Welt mit wenig zu vergleichen. Und durch nichts zu ersetzen.

>>>>



Damals noch deutlich kleiner als heute: eine Abeking & Rasmussen-Werftluftaufnahme um 1950

A&R hat sich diesem Genuss seit den Anfangstagen ganz und gar verschrieben. So ist der Bau einmaliger Yachten nicht nur eine große Aufgabe, sondern immer wieder große Leidenschaft, gespeist aus verschiedenen Quellen: Da ist die Faszination des Meeres und des Segelns, der Spaß an der Herausforderung, die Begeisterung für Technik, die Freude an der Perfektion – und nicht zuletzt das gute Gefühl, Menschen mit A&R-Yachten begeistern zu können; ganz gleich, aus welchem Kontinent sie kommen und welche Ansprüche und Vorstellungen sie mitbringen.

Der junge Mann und das Meer

Die Unternehmensgeschichte von A & R beginnt wie viele gute Geschichten: mit der großen Sehnsucht nach dem Abenteuer Meer. Niemand weiß darüber mehr als Hermann Schaedla, seit fast einem halben Jahrhundert Geschäftsführer, Visionär und Seele der Werft. Der Kalifornier in Norddeutschland ist einer der vielen Gründe dafür, warum A&R sich aller Veränderung zum Trotz immer den besonderen Ruf eines Familienunternehmens erhalten konnte, das

mit der Aufgabe zugleich Verantwortung übernimmt – auch wenn heute ein Handschlag nicht mehr ausreicht, um den Vertrag über den Bau einer Yacht zu besiegeln, wie das bis in die 70er Jahre hinein bei A&R noch durchaus üblich war.

Henry Rasmussen – Gründer und Genius

Begonnen hat alles mit Hermann Schaedlas Großvater, dem Dänen Henry Rasmussen, genannt Jimmy. Am 15. Januar 1877 kommt er auf der Insel Fünen zur Welt, in der freundlichen Hafenstadt

.....
(1.) Überreichung eines Vollmodelles der Hansajolle zum 50-jährigen Werftjubiläum am 1. Oktober 1957

(2.) Bei einer Taufe: Neugebauer, Rasmussen, Makaroff und Frau, Poulsen, Morgan (von links)

(3.) Bearbeitung eines gegossenen Bleikieles (1950)

(4.) Die Belegschaft (1909)
.....



Svendborg, die geheimnisvolle Wälder und riesige Seen aufs Schönste umrahmen. Ein Traum für Naturliebhaber und Segler, eine Idylle wie aus einem Märchenbuch. Aber Idyllen sind nun mal Orte der Ruhe und des Rückzugs. Und daran liegt dem dynamischen Henry nicht so viel wie an seinem großen Traum: dem Konstruieren, Zeichnen und Bauen von Schiffen. Dem Sohn einer Bootsbauerfamilie ist dafür ein außerordentliches Talent in die Wiege gelegt, deswegen aber noch lange nicht der Erfolg auf diesem sowohl geschäftlich als auch technisch schwierigen Terrain. Der will hart erkämpft sein. Henry wappnet sich mit viel Fachwissen, das er während intensiver Lehrjahre bei seinem Großvater erwirbt. Er verlässt seine malerische Heimatstadt, um weiterzukommen. Zunächst bis zur damals berühmten Hansen-Werft in Odense, anschließend bis Kopenhagen, zum Ingenieurstudium. Dem Ruf an die Vulkanwerft in Bremen folgt er 1892 – auf Wunsch seiner Mutter, die ihren Sohn nicht in die ewig weit entfernten USA ziehen lassen will. Für den frisch gebackenen Schiffbauingenieur ist die Hansestadt eine weitere und sicher eine der wichtigsten Stationen seines Lebens. Schon deshalb, weil sie zur damaligen Zeit ein Zentrum des Schiffbaus ist. Hier werden die größte Windjammer der Welt gebaut und eine Reihe der berühmtesten Ozeanliner.

.....
Eine Werft erblickt das Licht der Welt ...
.....

Bereits in seinen Anfängen bei Vulkan konstruiert Henry neben der Arbeit eine Sechsegellängen-Yacht, die 1903 bei der Lürssen-Werft gebaut wird. Auch als Betriebsleiter der Nordseewerke Emden zeichnet er weiter Yachten und Jollen. Dann, unterstützt von seinem Freund und Partner, dem Maschinenbau-Ingenieur Georg Abeking, wagt er sich hinaus in die Selbstständigkeit: 1907 – in London wird gerade der Weltseglerverband IYRU gegründet – findet in Vegesack-Lemwerder, auf der Südseite der Weser, die Yacht- und Bootswerft Abeking & Rasmussen ihren Platz – und Henry eine neue Heimat.

Schnell fährt der Drei-Mann-Betrieb auf der Erfolgswelle: der Segelsport wird gerade zur exklusiven Trendsportart, auch im Binnenland; es herrscht also entsprechende Nachfrage gut betuchter Kunden. Zudem versteht es Henry, sich und sein Unternehmen international bekannt zu machen.





Hermann Schaedla (2.v.r.) nach einem Regattasieg 1967

WIE SEIN GROSSVATER ÜBER SECHS JAHRZEHNTE ZUVOR FRAGT HENRY SEINEN JUNGEN ENKEL HERMANN SCHAEDLA: „WAS WILLST DU MAL WERDEN?“. UND WIE SEIN GROSSVATER ANTWORTET DER KURZ UND BÜNDIG: „SCHIFFBAUER“.

Der begeisterte Segler nimmt selbst regelmäßig an Regatten und Segelwochen teil und gewinnt viele davon. Seine sportlichen Erfolge und sein beeindruckendes Wissen als Konstrukteur machen es ihm leicht, enge Kontakte zur Segler-Elite der Zeit zu knüpfen. So nimmt es kaum wunder, dass die junge, ständig wachsende Werft bis zu Beginn des Ersten Weltkrieges fast 500 Fahrzeuge abliefern: unter anderem Segler für die internationale R-Klasse, mehrere Kreuzer und die berühmte 12-Meter-Yacht SKEAF.

Im Ersten Weltkrieg übernimmt Henry – weniger aus Kriegsbegeisterung als vielmehr aus Sorge um das Fortbestehen seines Unternehmens – Aufträge für die Kaiserliche Marine, vom Beiboot bis zum Minenräumboot. Als der Krieg vorbei ist, beginnt für A&R ein Aufschwung, den über Jahrzehnte kein Wettbewerb, nicht einmal der Zweite Weltkrieg stoppen kann. Heimische Kunden, aber auch viele aus Skandinavien und Übersee werden treue Fans der deutschen Werft, die Boote mit so viel Eleganz, Schnelligkeit und Qualität zu bauen versteht. Im Jahre 1927 liefert A&R vierzehn 10-m-R-Yachten nach New York und begründet damit den A&R-Kultstatus unter amerikanischen Seglern, dem die Zeit so wenig anhaben kann wie den Booten selbst.

... und die Welt blickt zurück

Der gute Ruf, nicht zu den größten, aber zu den besten Werften der Welt zu gehören, eilt den schnellen Schiffen voraus und findet nach 1945 überall auf der Welt Gehör. Mit dem Zuspruch wächst das Auftragsvolumen und das Renommee unter Fachleuten, Sportlern und internationaler Prominenz weiter, davon zeugen zahlreiche Starboote, Jollen für olympische Klassen und berühmte Yachten. Etwa die GERMANIA I bis VI (letztere Eigentum von Alfred Krupp von Bohlen und Halbach) oder die Concordia-Serie mit ganzen 99 Yawls für den amerikanischen Markt. Sie alle beweisen ihre Qualitäten bis zum heutigen Tag auf den sieben Weltmeeren, nach wie vor zur Freude und zum Stolz ihrer Eigner.

Erfolg in Germany – made in California

Man schreibt das Jahr 1954, als sich die Familiengeschichte der Rasmussens auf erstaunliche Weise wiederholt. Wie sein Großvater über sechs Jahrzehnte zuvor fragt Henry seinen jungen Enkel Hermann Schaedla: „Was willst Du mal werden?“. Und wie sein Großvater antwortet der kurz und

bündig: „Schiffbauer“. Das Besondere daran: Zu diesem Zeitpunkt kennen sich die beiden noch gar nicht lange. Aber das Schicksal, anscheinend an dieser Begegnung und dem Wohlergehen der Werft interessiert, hatte nachgeholfen: Henrys Tochter Anna-Ragnhild ist in den 30er Jahren mit einem Deutschen befreundet, der bei Nacht und Nebel allein in das schon damals gelobte Land Kalifornien auswandert. Als Anna-Ragnhild ihre Tante in New York besucht, trifft sie am Hafen unter Zehntausenden von Reisenden gleich auf ihren Ex-Freund. Beide sehen in diesem unwahrscheinlichen Wiedersehen mehr als einen Zufall und heiraten in Kalifornien. Ihr gemeinsamer Sohn Hermann findet spätestens als Jugendlicher den Lifestyle seiner sonnigen Heimat viel weniger aufregend, als der Rest der Welt ihr das gerne zuschreibt. Spätestens, als seine tranigen Kumpels nicht einmal nach San Francisco mitwollen, weil „da ja doch nichts los“ sei, weiß Hermann: er braucht ein neues Umfeld und neue Herausforderungen. Beides findet er ausgerechnet in Deutschland, bei seinem Großvater Henry. Vier Jahre lang absolviert Hermann dort 16-Stunden-Tage, die Schiffbauerlehre am Tage und sein Schiffbaustudium am Abend. Er lernt Beruf und Business sozusagen von der Pike auf.







1.

- (1.) Yacht GERMANIA V
- (2.) Die 33,6-m-Motoryacht VEDERSEIN (1955)
- (3.) R2-Räumboot
- (4.) SY SINTRA, 1959 vom Stapel gelaufen, ist die letzte von Henry Rasmussen gezeichnete Yacht



2.



3.



4.

Seine Lehrjahre enden abrupt, als Henry Rasmussen am 2. Juni 1959 an den Folgen eines Autounfalls stirbt. Gerade mal 24 Jahre alt, tritt Hermann sein Erbe an, übernimmt das Unternehmen und die Verantwortung für 600 Mitarbeiter. Aus dem ursprünglich für drei Monate geplanten Europa-Trip wird so – mit Unterbrechungen – ein neues Leben, bis heute dem Schiffsbau und der Werft gewidmet.

Das Glück der Tüchtigen und andere Geschichten

Dass der turbulente Einstieg zum Erfolg gerät, verdankt sich neben rastlosem Einsatz und einer guten Mannschaft auch einer guten Portion Fortune – wie sie jeder gute Segler und jeder Unternehmer braucht. Hermann weiß davon so ausführlich wie unterhaltsam zu berichten, in zahllosen Histörchen, durch die die Werft-Historie erst lebendig wird. So das Beispiel eines amerikanischen Eigners, der von der Qualität niederländischer Schiffe gehört hatte und dort eine Motoryacht beauftragen wollte. Weil aber für manchen Amerikaner der Unterschied zwischen Dutchland und Deutschland nicht unbedingt er-

sichtlich ist, landete der Auftrag eben in Deutschland bei A&R; wo wenig Interesse bestand, das Missverständnis aufzuklären. Die Kunst, wichtige Geschäfte nicht zu ernst, sondern sportlich zu nehmen, beweist Hermann bei Verhandlungen mit einem Einkaufs-Chef der brasilianischen Marine. Als die Verhandlungen ins Stocken geraten, wettet er einfach um einen Großauftrag, den er im Falle eines Sieges bei der Regatta Buenos Aires – Rio erhalten sollte. Er gewinnt zwar nicht, aber zu Aufträgen kommt es später trotzdem ...

Vizepräsident Rockefeller vermittelt er eine Yacht, indem er den Telefonhörer an den italienischen Eigner weiterreicht. In wenigen Minuten ist das Geschäft perfekt. Schnelle Verbindungen sind eben keine Erfindung der Jetzt-Zeit ...

Solche, ähnliche oder ganz andere Erlebnisse, mitten im Jet-Set oder auch mal mitten im Bürgerkrieg, erzählt oder besser performt Hermann, immer noch mit leicht amerikanischem Akzent und trockenem norddeutschen Humor. Zu jedem Schiff, jedem Projekt, jedem Zeitpunkt vermag er Wissenswertes und Unterhaltsames beizusteuern. Natürlich geht es dabei auch um Personen, vor allem um berühmte. Aber Diskretion ist in der Branche allgemein und bei A&R besonders ein Es-

sential; und so endet manche Geschichte vorzeitig mit dem Satz: „... und das kann ich jetzt leider nicht weitererzählen. Die Leute leben ja noch.“

It's a family affair

100 Jahre auf dem Meer und dem Markt, trotzdem erst in der zweiten Generation inhabergeführt, sehr lange Betriebszugehörigkeiten, sehr langlebige Produkte: Beständigkeit hat bei A&R gute Tradition. Nicht wenige Mitarbeiter haben ihr gesamtes Arbeitsleben von der Ausbildung an auf der Werft verbracht und konnten bereits ihre 50-jährige Betriebszugehörigkeit feiern. Grundsätzlich wird Personal immer zuerst aus den Reihen der eigenen Lehrlinge rekrutiert – 80 pro Jahr waren es in Spitzenzeiten. Eine solche Unternehmenspolitik mutet in Zeiten des „Hire & Fire“ fast anachronistisch an, erweist sich aber als höchst effizient. Weil es sich bei den langfristig Beschäftigten so gut wie ausschließlich um Fachkräfte handelt, müssen Know-how-Sicherung, Qualitätserhalt und hoher Spezialisierungsgrad nicht mühsam gefördert werden; sie sind bereits seit langem lebendiger, selbstverständlicher Teil der täglichen Praxis.

Hein-Ludwig Balleer ist ein sehr lebendiges Beispiel für dieses umfassende Know-how. Und dafür, dass geringe Fluktuation ein Schlüssel zu enormer Weiterentwicklung sein kann. Seit ihm 1965 – ausgerechnet an einem Sonntagmorgen, so viel Kritik muss sein – Hermann Schaedla unerwartet eine Stelle als Betriebsingenieur bei A&R anbot, tritt er überzeugt und unermüdlich für die Belange der Werft, die Wünsche der Kunden und die Umsetzung fortschrittlicher Lösungen ein. Sein Motto dabei lautet: Alles wird besser. Dahinter verbirgt sich neben Optimismus die Erfahrung aus jahrzehntelangem Umgang mit Innovationen. Die technische Vorreiterrolle und die Experimentierfreude von A&R brachte immer wieder die Aufgabe mit sich, neue Technologien bis zu ihrer optimalen Leistungsfähigkeit ausreifen zu lassen. Ein Prozess, der jedes Mal aufs Neue Ausdauer, Ideen und natürlich Geld kostet, bevor er sich bezahlt macht.

Früher waren es die ersten Rechner-Platinen an Bord, die wegen ihrer Empfindlichkeit den Service zwangen, immer Ersatz in der Tasche zu haben; heute ist es meist neueste Software, die anfangs viel Support braucht. Aber nicht nur im IT-Bereich ist hohe Komplexität inzwischen Standard. Denn Schiffe produzieren heute Trinkwasser und Energie, verfügen über Kläranlagen, Radar und Sicherheitssysteme – Städte auf dem Wasser, ausschließlich in bester Lage, mit höchstem Komfort und höchsten Ansprüchen an Funktionalität und Verlässlichkeit. „Manchmal staune ich selbst, was wir so schaffen“, sagt Herr Balleer bescheiden, aber selbstbewusst – in einer sehr A&R-typischen Haltung also.

Act local, sail global

Haben Schiffe eine Persönlichkeit? Obwohl solche esoterisch anmutenden Fragestellungen es in der Yacht-Welt schwer haben dürften: Eigner von A&R-Schiffen werden sie mit einem wohlwollenden Nicken beantworten.

Schon deshalb, weil das Gros ihr Schiff nicht als Investment betrachtet, das man möglichst gewinn-

bringend wieder veräußert, sondern vielmehr als teure Freundin; schön, stilvoll und mit der seltenen Gabe ausgestattet, über lange Zeit immer wieder aufs Neue zu faszinieren. Und steht irgendwann doch ein Wechsel an, gibt es immer genug Interessenten. A&R-Schiffe werden daher höchst selten in der Fachpresse annonciert, sondern meist privat weitergereicht. Offenbar immer in gute Hände, anders lässt sich nicht erklären, dass noch so viele von ihnen in neuem Glanz erstrahlend die Meere kreuzen.

Eines von vielen schönen Beispielen: die SINTRA, letzte, weltweit bekannte Design-Arbeit von Henry Rasmussen. 1959 vom Stapel gelaufen, dient die 33 Meter lange Mega-Segelyacht heute als Location für hochkarätige Manager-Trainings. Wie am ersten Tage beeindruckt sie durch Eleganz ihrer Linien, den unerwartet hohen Komfort und die in vielen erfolgreichen Regatten bewiesene Leistungsfähigkeit.

Service first!

Nicht nur im Wettbewerb, vor allem im Alltag muss sich eine Yacht immer wieder bewähren. Denn bei aller Faszination: Probleme gleich welcher Art werden auch trotz hoher Wertschätzung nur höchst zögerlich verziehen. Für den A&R-Service bedeutet das: ohne Zögern vor Ort sein (ganz gleich, wo auf der Welt), Probleme orten (ganz gleich, wo auf dem Schiff) und beheben (ganz gleich wie, aber kompetent).



KALAMOUN – schnellste Dieselyacht ihrer Zeit

Dank dieser Einstellung und aus der Motivation persönlicher Verbundenheit heraus konnte im Laufe der Zeit viel Unmögliches möglich gemacht werden. So gelang es bereits 1968, innerhalb von wenigen Tagen den abgeseelten 30-Meter-Mast der legendären Hochseeawl ONDINE durch einen neuen zu ersetzen. Rechtzeitig zum Start des rauen Sidney-Hobart Race am anderen Ende der Welt. Eine handwerklich und logistisch hoch komplexe Aufgabe. Um den Flugtransport nach Sidney zu realisieren, war nach Tag- und Nachtschichten zum Rollen und Schweißen die Dreiteilung des neuen Mastes notwendig. In technischer Hinsicht ein Wagnis, aber ein gelungenes. Der Mast kam, hielt, und die ONDINE siegte. In der Regel gestalten sich die Service-Anforderungen weniger spektakulär – was allerdings längst noch nichts über ihren Aufwand sagt. So im Fall eines italienischen Eigners, der den Totalausfall der Klimaanlage und entsprechende Hitzewellen an Bord beklagte. Hermann Schaedla eilte aus seinem Schweden-Urlaub direkt nach Monte Carlo, um dort zusammen mit einem Ingenieur die aufgeheizte Stimmung durch schnelles Eingreifen zu besänftigen. Der Fehler war auf den ersten Blick entdeckt: eine defekte Sicherung. Mehrere Tagesreisen für eine Sekunden-Reparatur! Die Gelassenheit aufzubringen, sich freundlich und ohne Kommentar vom Eigner zu verabschieden, brachte Hermann mit Leichtigkeit auf. Kunden sind nun mal Könige. Vor allem auf dem Wasser.

Im Auftrag des Fortschritts

Neues zu entdecken, Dinge schöner, besser und funktionaler zu gestalten, ist im Denken und Handeln von A&R fest verankert. Durch den einzigartigen Umgang mit Holz, Aluminium, Kunststoff und innovative Entwicklungen – antimagnetischen Stahl oder Faserverbundmaterialien – wurden in der Segel- und Yachtgeschichte immer wieder neue Akzente gesetzt. Und manchmal weit darüber hinaus: Das in eigenen Labors erworbene Know-how nutzt die Werft, um ein 40 Meter langes Rotorblatt zu bauen; den größten Windmühlenflügel der Welt.



„UNSERE WICHTIGSTE AUFGABE BESTEHT DARIN, WIDERSTÄNDE GEGEN NEUES AUSZURÄUMEN. WENN UNS DAS WEITERHIN GELINGT, WERDEN WIR AUCH WEITERHIN DIE BESTEN YACHTEN DER WELT BAUEN.“

Dipl.-Ing. H. Balleer, Leiter Fertigung

Was als Experiment beginnt, führt zur Gründung des Tochterunternehmens Rotec GmbH, heute einer der größten europäischen Hersteller für Rotorblätter.

High Tech, Highlights, Hi-Society

Vom Gedanken an Windkraftanlagen war selbst Visionär Henry Rasmussen noch weit entfernt, als er 1926 zum ersten Mal in die USA reist, um für seine Werft zu werben. Es wird ein Triumphzug daraus, mit Kontakt zu höchsten Kreisen, vielen Eindrücken und Anregungen. Sogar die New York Times berichtet. Henry entwickelt eine 12-m-R-Yacht und beweist damit ein waches Gespür für Trends. Die 12er werden zum Verkaufserfolg und gewinnen über die Jahre immer mehr an Popularität.

Ab 1958 segeln sie sogar den hoch dotierten America's Cup. Zu diesem Zeitpunkt ist A&R in den USA bereits Kult. In den dreißiger Jahren wird im A&R-Star-Boot die einzige offizielle Weltmeisterschaft im Segeln ausgetragen, ab 1936 ist es Olympiaklasse. Der Hamburger Walter „Pimm“ von Hütschler steuert es zu Ruhm und weiteren Ehren. Erfolge auf der Kieler Woche und vor allem zwei Weltmeisterschaftstitel im Land des Segelns, den USA, festigen den legendären Ruf der Werft. Der Anfang eines regelrechten Booms von Aufträgen aus aller Welt.

1963 ein weiterer Meilenstein: Mit Fertigstellung der GERMANIA VI ist A&R die erste europäische Werft, die voll geschweißte Aluminium-Boote herstellen kann. Die lauten Zweifel am neuen Material, dass mittels selbst entwickelter Schweißgeräte verarbeitet wird, verstummen schnell, als sich die lindgrüne 22-Meter-Yawl bei der Trave-münder Woche und bei amerikanischen Regatten durch zahlreiche Siege Respekt verschafft.

Mit der GERMANIA VI beginnt die Ära der großen Renn- und Luxus-Yachten. Eine herausragende Vertreterin dieses Segments ist die KALAMOUN, 1973 von einem noch heute regierenden

islamischen Potentaten in Auftrag gegeben und anlässlich der Schiffstaufe persönlich von ihm in Lemwerder abgeholt. Nach erheblichem Konstruktions- und Forschungsaufwand kann die vom Eigner verlangte Geschwindigkeitsgarantie noch übertroffen werden. Mit ihrer 2.775 PS starken Antriebsanlage erreicht die KALAMOUN bis zu 46 Knoten und wird damit zur schnellsten Dieselyacht der Welt.

Einen Rekord ganz anderer Art verbucht A&R im Jahr 2000. Mit der ELBE ist die größte europäische SWATH (Small Waterplane Twin Hull) in der Deutschen Bucht als Lotsenstationsschiff unterwegs. Das Doppelrumpfschiff, von A&R unter Leitung von Dr. Spethmann und dem amerikanischen Wissenschaftler Prof. Seidl gemeinsam entwickelt, liegt mit seinen tief getauchten, torpedoförmigen Verdrängungskörpern selbst bei rauer See besonders ruhig. Ein guter Grund für die deutschen Seelotsen, sich von ihren altgedienten Schiffen oder Booten zu verabschieden, um diesen neuen Schiffstyp zu nutzen. Nur eine von zahllosen Veränderungen, die A&R im Laufe der Jahre initiiert und begleitet hat.

Einst Sportplatz, jetzt Haus auf See

Apropos Veränderungen: Der Wind hat sich in den vergangenen Jahrzehnten immer schneller gedreht, Moden und Trends aus dem Nichts herangeweht und genauso plötzlich wieder weggefedt. Was in einer von so viel postmoderner Unübersichtlichkeit geprägten Welt tatsächlich Trend bleibt, lässt sich in einem Wort zusammenfassen: Individualität – das Interesse am Besonderen, an Unverwechselbarem und am eigenen Profil. In der Welt der Yachten hat dieses Lebensgefühl schon immer seinen Ausdruck gefunden. Nirgends ist „von der Stange“ so verpönt wie hier, Maßschneidung ist eherne Regel. Aber selbst exklusivste Formen von Individualität sind Zeitgeist-Strömungen unterworfen. In den 60er und 70er Jah-

ren war es der Rausch der Geschwindigkeit, Sport und Wettkampf auf Regatten, in denen Eigner sich verwirklicht sahen.

Unsichtbar, aber unverzichtbar

„Vier Mann, viel Arbeit und noch viel mehr Spaß.“ sagt Hermann Schaedla über diese Zeit, mit leisem Bedauern. Keine Seltenheit, dass sich Komfort auf zwei Batterien und drei bis vier Steckdosen beschränkte. Mit den technischen Möglichkeiten wachsen die Yachten kontinuierlich – und die Ansprüche mit. Wie stark, zeigt erst der Blick hinter die Kulissen bzw. hinter die hochwertigen Wandabdeckungen. Heute sind hier für das Hi Tech-Leben an Bord bis 80.000 Meter Kabel verbaut. Radio, TV, HiFi, unsichtbare Lautsprecher, Internet, automatische Verdunklungs- und Beleuchtungssysteme, Klimaanlage plus Fußbodenheizung im Bad, endlose Küchenzeilen, ganze Waschalons. Um den Lärm-Level möglichst gering zu halten, sind Schiff und Interieur konsequent voneinander isoliert. Selbst Rohre sind elastisch gelagert. Alles in allem soll eine Yacht heute eine Villa auf dem Wasser sein, dabei leicht zu steuern wie ein Auto – nur besser gesichert. Dazu tragen umfangreiche Sicherheitssysteme mit Kameras, Radar und Warnanlagen bei; so, wie es die Vorsicht und mittlerweile auch verschärfte internationale Vorschriften verlangen. Eine so enorm hohe Technisierung hat natürlich auch Auswirkungen auf die Produktion. Die A&R-Kapazitäten haben sich bei gleicher Betriebsstärke verdreifacht, aber das Gelände ist nicht entsprechend mitgewachsen. Auf dem immerhin 80.000 qm Werftgelände herrscht akuter Platzmangel, zumal an Aufträgen ganz und gar kein Mangel besteht ... Hein-Ludwig Balleer nimmt's gelassen. „Unsere wichtigste Aufgabe besteht darin, Widerstände gegen Neues auszuräumen. Wenn uns das weiterhin gelingt, werden wir auch weiterhin die besten Yachten der Welt bauen.“

Die Segelyacht HETAIROS ist eine Klassik-Cruisingyacht mit einem massiven Mahagoni-rumpf. Eine Yacht dieser Bauweise wird es wohl kein zweites Mal mehr geben.





Die M265 in Bugansicht



Eine Abeking & Rasmussen-Werftluftaufnahme von 2004

A&R Marine- und Behördenschiffbau: Technik im Speziellen

Seit den Anfangstagen ist „besser“ Leitlinie und Ziel von A&R. Unreflektiertes „größer“ hingegen galt in Lemwerder nie als erstrebenswert; selbst dann nicht, wenn es gute Marktchancen versprach. Impulse für diese strikte Qualitätsorientierung gaben zum einen die Persönlichkeiten an der Spitze des Unternehmens, zum anderen aber auch die schon beinahe traditionelle Zusammenarbeit mit Marine und Behörden. Partnerschaften, die neben dem wirtschaftlichen immer auch den technologischen Fortschritt bei A&R beflügelten. Während es in Anfangstagen vor allem die handwerkliche Präzision war, die den Aufschwung der Werft beflügelte, ändert sich ab den 50er Jahren das Profil: Jetzt war es in erster Linie die Innovationsfreude bei der Entwicklung neuer Techniken und Schiffstypen, durch die A&R weltweit aufhorchen ließ.

Wasserdichte Ideen

Das Portfolio umfasste bald nicht nur Segelboote und Yachten, sondern auch unterschiedlichste Spezialschiffe: Wach- und Patrouillenboote, Minenabwehrfahrzeuge und Lotsentender. Analog zu den jeweiligen Aufgaben und Anforderungen entwickelt die Werft, zum Teil im intensiven Austausch mit Forschungsinstituten, immer wieder Innovationen, z.B.

- besondere Kunststoffe oder Aluminium, um Schiffe leichter und schneller zu machen
- effektive Geräuschkäfige, mit deren Hilfe sich der Innengeräuschpegel auf 45 dB senken ließ – also unter den baulich für Krankenhäuser vorgesehenen Grenzwert
- nicht magnetisierbaren Stahl, um die Minenabwehrfahrzeuge der deutschen und türkischen Marine leistungsfähiger und flexibler zu machen,
- speziell ausgelegte Antriebsanlagen, die den Kraftstoffverbrauch auf den Patrouillenbooten der Bundespolizei-See drastisch senken,
- last but not least die SWATH-Schiffe, die dank ihrer erhöhten Seetüchtigkeit eine breite Palette an Einsatzmöglichkeiten bieten – mittlerweile sogar im Yachtbau.

Aber nicht nur zu Wasser, auch zu Lande sorgt A&R für frischen Wind. Die A&R-Tochter ROTEC ist inzwischen zu einem der führenden Hersteller von Rotorblättern mit Nichtmetallstrukturen für Windenergieanlagen avanciert. Erfolge, die alle eins gemeinsam haben: Sie beginnen mit einer großen Herausforderung – und enden mit der großen Motivation, weitere Herausforderungen anzunehmen ...

SIEBEN YACHTEN SIEBEN WELTEN



Wo immer sie auftauchen, wird es emotional: Yachten sorgen für Aufsehen, Staunen, Begeisterung. Oder auch für weniger positive Regungen – aber ignorieren lassen sie sich nicht. Dafür sind sie zu stolz, zu interessant und meist auch einfach zu groß. Ansonsten haben sie weniger Gemeinsamkeiten, als man auf den ersten Blick denken mag. Ihrem Design und ihren Dimensionen nach, in Wirkung und Nutzung sind sie so vielfältig wie die Welt selbst und so unterschiedlich wie ihre Eigner. Wenngleich schon das Äußere Varianten zwischen Komfort- und Sport-Orientierung zeigt: erst der Blick unter die glänzende Oberfläche lässt ahnen, welche enorme Bandbreite Yacht-Design heute hat. Das Interieur kann zen-gleicher Minimalismus, großstädtischer Lounge-Stil, entspanntes Landhaus-Ambiente, barocke Pracht oder eine bunte Mischung aus allem sein: Es gibt, zeigt die Praxis, keine Grenzen. Trotzdem gibt es natürlich auch schlechtes Design ... Aber damit möchten wir Sie nicht aufhalten: Auf den nächsten Seiten zeigen wir Ihnen lieber nach ziemlich einhelliger Meinung Gelungenes: Yachten, die während der letzten Dekade in unseren Hallen entstanden und nun überall auf dem Globus zu Hause sind. Vielleicht bekommen Sie ja beim Blättern Lust auf Ihre eigene, seetaugliche Welt ...



TEXT: HANS FREYSE | FOTOS: A&R





ZENOBIA – KÖNIGLICH

Königinnen – seien sie von Adel oder lediglich von den Medien gekrönt – sind gehalten, hohe Erwartungen zu erfüllen. Schließlich sollen sie die höchste Stufe von Größe, Glamour und großer Wirkung verkörpern. Ein gutes Beispiel dafür ist die syrische Herrscherin Zenobia (drittes Jahrhundert nach Christus), eine der strahlendsten und einflussreichsten Persönlichkeiten ihrer Zeit. Ihr facettenreiches Leben stand im Zeichen von Macht und Stärke, von Luxus und Besonderheit. Was sie heute geradezu prädestiniert, Namensgeberin einer modernen Mega-Yacht zu werden.

A&R hat den mit so viel Noblesse verbundenen Anspruch voll einzulösen vermocht, wie das bereits ein erster Blick auf die neue, 2003 fertig gestellte ZENOBIA, eindrucksvoll bestätigt.

Große Form

Ihr Außendesign, Werk des vielfach preisgekrönten Donald Starkey, strahlt pure Eleganz aus – Ergebnis einer Linienführung, die mit ungewöhnlichen Aufbauten, gewagten Übergängen und technischen Finessen überrascht, aber immer

den Gesetzen klassischer Schönheit verpflichtet bleibt. Was erst auf den zweiten Blick, aber umso angenehmer auffällt: Die schlanke Form bietet trotzdem ein Maximum an Raum.

Offene Seitendecks steuerbord und backbord, das ungewöhnlich große Sonnendeck mit seinen Sonnensegeln vorn und achtern, das offene Achterdeck, die Brücke oder das Hauptdeck: überall atmet die ZENOBIA Großzügigkeit. Schon das räumliche Angebot erhebt den 57,3 Meter langen Schiffskörper zu einem schwimmenden weißen Wunschtraum; auf dem es sich übrigens traum-



Eine weiße Schönheit im Mittelmeer. Das Exterieur stammt von Donald Starkey, das Innendesign von Alberto Pinto.

haft leise und ohne lästige Vibrationen cruisen lässt. Ein komplexes Programm zur Schall- und Vibrationsisolierung macht's möglich.

Anziehende Gegensätze

Während das Äußere der ZENOBIA Stolz und Gradlinigkeit verkörpert, ist das Interieur der kreativen Vielfalt gewidmet. Alberto Pinto, seit Jahrzehnten Ikone und Impulsgeber im Einrichtungsdesign, hat es sich bei diesem Projekt zur besonderen Aufgabe gemacht, Gegensätze zu vereinen: eine kon-

sequente Gestaltungslinie, die den spielerischen Umgang mit unterschiedlichsten Stilelementen erlaubt; strenge Komposition, die in sanfter Farbigkeit mündet; Harmonie, die durch die Verwendung unterschiedlichster Materialien entsteht – ohne dass es zu Geschmackskollisionen kommt.

Ein solches Konzept verlangt neben Wagemut und Stilsicherheit ein Gespür für Details und eine enthusiastische Einstellung zur Arbeit.

Alberto Pinto hat dies alles mitgebracht – und traf auf einen Eigner, der diese Eigenschaften und Pintos Ansatz, vor allem seine Freude am exklu-

siven Stilmix, in besonderer Weise zu schätzen wusste. So entstand ein Design, das jedem einzelnen Raum auf der ZENOBIA seinen unverwechselbaren Charakter gibt, mit eigenen Farbklimata und Arrangements, immer anders, immer perfekt abgestimmt. Minimalistisches und Opulentes, großer Eindruck und zarte Andeutung finden an Bord mühelos zusammen. Nichts wirkt vereinzelt oder zufällig, alles trägt die Idee eines „Großen Ganzen“ in sich. Sogar jedes der zahlreichen Kunstwerke an Bord fügt sich in Motiv und Ausdruck in seine jeweilige Umgebung ein.





Trägt deutlich die Handschrift Alberto Pintos: das Innendesign der ZENOBIA

Variatio delectat

Der für Yachten oder sogar Häuser ungewöhnlich große Hauptsalon mit dem unmittelbar angeschlossenen Dinner-Bereich besticht durch eine feine Auswahl exklusiver Antiquitäten, intarsien-verzierter Wände und handgewobener Teppiche. Im Privatbereich des Eigners stehen farbliche Akzente im Vordergrund. Hier sorgen zarte Stoffe in Pastell- und Naturtönen für eine angenehm leichte Atmosphäre. Ähnlich in der

Wirkung, aber ganz anders im Interieur die VIP-Kabine steuerbords:

Eine weiße Strandhütte aus Treibholz inspirierte Pinto zu einer Gestaltung, die sich bei aller Wertigkeit hell und freundlich zu den Freuden eines einfachen, sonnigen Daseins bekennt. Die ebenfalls steuerbords gelegene Gäste-Kabine variiert Farbtöne zwischen Weiß und Creme auf eine gediegene Weise. Dadurch rückt der Blickfang des Raumes, das extrem hohe, weiße Kopfende des Bettes umso deutlicher in den Mittelpunkt.

Aber auch das Dunkle – nur nicht zu verwechseln mit dem Düsteren – findet seinen Raum: Schwarzes Mahagoni kontrastiert mit weißen Wandoberflächen, dunkle Teppiche mit hellen Vorhängen aus schwerem Leinen. Es entsteht ein entspannter maritimer Charakter, der sich in vielen Räumen wiederfindet.

Eine weitere Kabine, eine weitere Welt: Hochglanzpolierte Zebrano-Fronten und cremefarbene Lederwände lassen die Stimmung eines exklusiven Lounge-Clubs anklingen. Selbst die Nachttischlampen wurden extra



Fließende Übergänge und ein fantastischer Blick über das gesamte Sonnendeck. Ein variables Beschattungssystem schützt vor der intensiven Sonneneinstrahlung.

angefertigt, damit sie in ihrer Formgebung den runden Konturen der Bettkonsolen entsprechen – und der hohen Anforderung an ein perfektes Ambiente.

Selbst auf der Brücke und in anderen Arbeitsbereichen, in denen es vor allem auf Funktionalität und Ergonomie ankommt, sind die Gestaltungsprinzipien der Yacht konsequent umgesetzt. Sie tragen dazu bei, die ZENOBIA zu einem eigenen Design-Universum zu machen. Und zu einer handwerklichen Meisterleistung.



Ornamentale Fülle und kreative Linienführung: einzigartige Intarsienarbeiten auf der ZENOBIA

Den detailbegeisterten A&R-Experten gelang trotz der selbst im Yachtbau ungewöhnlichen Fülle an Materialien eine Umsetzung mit zum Teil geradezu verblüffenden Resultaten.

So waren Intarsienarbeiten mit einer solchen millimetergenauen Präzision gefertigt, dass die Ornamente eher wie gemalt aussahen; man erwog deshalb, sie gezielt ungenauer zu arbeiten. Ein kleines Luxusproblem, wie es der großen Königin Zenobia sicher zugesagt hätte ...



EXCELLENCE III – STIL OHNE GRENZEN

„Ich habe einen ganz einfachen Geschmack. Ich bin immer mit dem Besten zufrieden“, sagte Oscar Wilde. Herb Chambers könnte das auch gesagt haben. Aber anders als der britische Autor seinerzeit kann es sich der amerikanische Auto-Tycoon sehr wohl leisten, nach dieser Maxime zu leben. Und er tut es gern und ganz amerikanisch – uneingeschüchtert von den Geboten des Understatement. Lieber zeigt er, was er hat und was er liebt: seine großartige Sammlung wertvoller Old- und Youngtimer zum Beispiel. Oder seine Yacht. Beinahe selbstverständlich, dass ein Mann mit Sinn für Qualität und Benzin im Blut

auch zu Wasser angemessen mobil sein möchte. Zumal eine Yacht, bei aller Hochachtung für die Leistungen der Automobilindustrie, eben doch das in jeder Hinsicht größere, komplexere und beeindruckendere Fortbewegungsmittel sein dürfte. Eine Einschätzung, die übrigens auch Experten teilen: Andrew Langton, am Design der EXCELLENCE III beteiligt, arbeitete zu Beginn seiner Karriere als Auto-Designer – bis er die fast grenzenlosen Möglichkeiten des Yachtdesigns für sich entdeckte ...

Aber zurück zu Herb Chambers. Im Jahr 1999 übernimmt der charter- und yachterfahrene Un-

ternehmer gerade sein zweites Feadship, als er von einer ihm unbekanntem Werft namens A&R eine aufwändig gestaltete Box mit Informationen über ein neues Yacht-Projekt erhält. Hellhörig geworden schickt er seinen Kapitän nach Deutschland, der sich die Werft genauer ansehen soll. Kurz darauf erhält Mr. Chambers eine begeisterte Rückmeldung. Er wird sogar dringend gebeten, die nächste Maschine nach Deutschland zu nehmen, um sich selbst ein Bild zu machen. Das tut der inzwischen sehr gespannte Interessent, findet seine hohen Erwartungen auf Anhieb erfüllt – und unterschreibt sofort einen Vertrag.



Ausgestattet mit der zeitlosen Eleganz eines besonderen Designs: die EXCELLENCE III – eine Ikone im Chartermarkt und deshalb meist schon langfristig für die Saison ausgebucht.

Eine solche Liebe auf den ersten Blick lässt sich nicht voraussagen, aber gut vorbereiten: A&R-Chef Hans Schaedla hatte beschlossen, die aktuellen Erfahrungen – wie die Werft sie zuletzt beim Bau der ULTIMA III und beim Komplett-Refit der SOKAR reichlich gesammelt hatte – in ein ganz neues Projekt einfließen zu lassen. Stilistisch sollte es sich an der CHAMAR orientieren, einer Arbeit von Luigi Sturccio aus dem Jahre 1962; allerdings zeitgemäßer und ganz ausgerichtet auf den Geschmack des amerikanischen Marktes. Ein Geschmack, der in krassem Gegensatz steht zu der Lässigkeit, für den

„ICH HABE EINEN GANZ EINFACHEN GESCHMACK. ICH BIN IMMER MIT DEM BESTEN ZUFRIEDEN“, SAGTE OSCAR WILDE.

der „american way of life“ gemeinhin bekannt ist: Dunkler, luxusbetonter, bisweilen demonstrativ wertiger Stil gilt in Übersee durchaus als

Ideal. Ohne diese Freude am Üppigen grundsätzlich in Frage zu stellen, ersetzt Star-Designer Donald Starkey, bereits bei früheren A&R-Projekten an Bord, in seinem ausgefeilten Layout traditionelle Schwere durch moderne Leichtigkeit. Eine maritime Note bleibt innen wie außen jedoch stets gewahrt, worauf schon der klassische Anstrich – dunkelblauer Rumpf, weiße Aufbauten – Hinweis gibt. Insgesamt ein ansprechendes Konzept, das rasch viele Freunde gewinnt; kaum fertig gestellt, avanciert die EXCELLENCE III zu einer Referenz für modernen Yachtbau.





Kontrastreich, harmonisch, schön. Don Starkey verwirklichte ein klassisch-modernes Interieur mit überraschenden Materialmischen.

Gesamtkunstwerk

Harmonie, feine Balance und klare Linienführung bestimmen alles Innere, Äußere und auch das Funktionale der EXCELLENCE III; veredelt durch höchsten Verarbeitungsstandard. Dunkles Mahagoni mit flammengemaserten Intarsien an Wänden und Möbeln erhält durch Seidenmatt- bzw. Hochglanzfinish eine geradezu dramatische Wirkung. Dezente Teppichböden und hellbeige Lederpolster schaffen angenehme Kontraste. Ein auffallendes Element im großen Salon am Heck und auf dem achteren Teil des Oberdecks sind runde, art-deco-inspirierte Säulen, die den großen Räumen Form und Eleganz verleihen. Die Bäder, in Marmor und Granit gehalten, dominiert eine Idee mit geradezu skulpturalem Charakter: kegelförmig zulaufende, polierte Edelstahl-Waschbecken mit einer Silberoberfläche in Hammerschlag-Optik – zum Benutzen fast

zu schade. Ähnliches gilt für ein weiteres Gestaltungs-Highlight im Hauptsalon: ein beeindruckender Rundtisch aus dunklem Mahagoni und einer Einfassung aus satt honiggelbem Onyx, einem Lieblingsmaterial des Eigners.

Wohlfühlen in Variationen

Neben ihrem ganz eigenen Stil ist es ihre Flexibilität, die die EXCELLENCE III für das Chartergeschäft prädestiniert. Sie vermag sich auf unterschiedlichsten Bedarf einzustellen. Die vier Gästekabinen auf dem Unterdeck etwa sind problemlos in zwei großzügige Suiten umzuwandeln. Auf dem Brückendeck vor der Sky-Lounge lässt sich auf Wunsch eine weitere VIP-Suite einrichten; direkt neben der Eigner-Suite mit Büro und Fitness-Raum.

Beinahe überflüssig zu erwähnen, dass es bei einem Schiff dieser Klasse in puncto Unterhaltungs-, Kommunikations- und Steuerungstechnik keine Wünsche offen bleiben.

Damit so wenig wie möglich die Privatheit der Gäste stört, konzipierte Starkey steuerbords ein System von Gängen und Niedergängen; so kann die Crew alle Servicestationen erreichen, ohne unnötig öffentliche oder private Gästebereiche durchqueren zu müssen. Ein weiterer, weit größerer Störfaktor, die Vibrationen und Geräusche des Schiffes, konnten dank intensiver Forschung ebenfalls weitestgehend von Bord verbannt werden. Wenn es auf der EXCELLENCE III noch laut wird, dann höchstens durch Gäste. Die können sich über eine bis dato einmalige Neuerung freuen: Für Tauchgeräte, andere Wassersportgeräte und vor allem für große Tender steht eine „Garage“ zur Verfügung. Ihre große Heckklappe wird bei Bedarf abgesenkt, Elektromotoren heben die Tender an und schieben sie nach achtern. Selbst bei ein bis zwei Meter hoher See noch ein sicheres und schnelles Verfahren. Und einer der vielen Gründe, warum die EXCELLENCE III im Chartergeschäft schon heute beinahe



Das offen angelegte Treppenhaus, das elegante Eignerbüro oder die Treppe zum Sonnendeck: die EXCELLENCE III zeigt spannendes Innendesign; abwechslungsreich, dennoch wie aus einem Guss.

hymnisches Lob erfährt. Auch Herb Chambers ist durch sie zu einem echten A&R-Fan geworden. Erstens, weil ihm das Chartergeschäft hilft, laufende Kosten zu decken; zweitens, weil die Yacht keinerlei Anfälligkeiten oder nennenswerten Reparaturbedarf an den Tag legt. Und drittens ist da noch die bereits erwähnte Liebe auf den ersten Blick, bis jetzt um kein Grad abgekühlt. So leidet der stolze Eigner ganz persönlich, wenn Chartergäste auch nur kleinste Kratzer hinterlassen.

Chambers' offene Art ist in einer Branche, in der strengste Diskretion gepflegt wird, ein unschätzbare Vorteil für A&R. Wenn er beispielsweise in einem New York Times-Interview von der Zuverlässigkeit des Schiffs und der fünfzigprozentigen Wertsteigerung in vier Jahren berichtet, erzeugt das durchaus spürbare positive Resonanz. Dafür sorgt der 63-jährige Eigner auch gern ganz direkt. Ein Interessent auf der Fort Lauderdale Boatshow, angesteckt von der Chamberschen A&R-Begeisterung: "You should do a commercial with this guy!".





LADY SHERIDAN – MIT LIEBE GEBAUT

Objektiv betrachtet ist eine Yacht nichts anderes als ein Produkt, wenn auch eins von den großen und wertvollen. Aber wer hat schon Lust, eine Yacht objektiv zu betrachten? Selbst Menschen, die alltäglich mit dem Metier zu tun haben, sehen viel mehr darin. Für sie ist die Yacht nicht kostspielig, sondern kostbar: Symbol eines bestimmten Stilempfindens und Ausdruck einer bestimmten Persönlichkeit. Zwischen einem Eigner und seiner Yacht besteht deshalb häufig eine ganz besondere Beziehung, einer Liebesbeziehung nicht unähnlich. Es kann eine schnelle Affäre, ein langjähriges Glück oder sogar eine lebenslange

Partnerschaft werden. Wie in der Liebe geht es nicht nur um Attraktion, sondern auch darum, zueinander zu passen. Und wie bei jeder Liebesgeschichte ist der Anfang das Spannendste. So auch im Fall der LADY SHERIDAN, einer 58-Meter-Superyacht, die A&R im März 2007 ablieferte.

Der yachterfahrene Eigner (dessen Name hier aus Diskretionsgründen nicht genannt sein soll) hatte sich schon länger mit der Absicht getragen, zum ersten Mal ein neues Schiff ganz nach eigenen Vorstellungen zu bauen. Er war deshalb schon tief eingetaucht ins Yacht-Geschehen: hatte Werften kontaktiert, Schiffe angesehen,

Gespräche geführt. Alles sehr rational – bis zu einem sehr emotionalen Erlebnis: einem Besuch auf der EXCELLENCE III, empfohlen von seinem Kapitän Keith Moore. Stil und Klasse der Yacht begeistern den Texaner, und als er auf der Messe in Fort Lauderdale noch ein persönliches Gespräch mit einem geradezu euphorischen A&R-Kunden führt, macht er sich ins ferne Lemwerder auf. Dort findet er sofort, was er lange gesucht hatte: eine Werft, in der das Technische, das Handwerkliche, das Persönliche, das Geschäftliche, das Atmosphärische – kurz, die viel zitierte „Chemie“ einfach stimmt.



Mit dem A&R-Tenderlaunchingsystem sind Aussetz- und Einholvorgänge auch bei leichter Fahrt möglich.

Eine Werft, in der man die Leidenschaft des Eigners für das Projekt teilt – und seine Leidenschaft für deutsche Bratwurst, auch mal ganz unpräzise nach Feierabend am werftnahen Imbiss.

Schöner Weg, großes Ziel

Ein Genuss ganz anderer Art lag in der erfrischend unkomplizierten Zusammenarbeit. Das Team, Eigner und Gattin plus Kapitän Moore als offiziellem Eignervertreter, Star Designer Donald Starkey sowie A&R-Projekt-Manager

André Jonker verstehen sich blendend – und sie verstehen, Schwierigkeiten gemeinsam auszuräumen. So beginnt der Spaß an der neuen Yacht schon in der Projektierungsphase und der Eigner genießt ihn ausgiebig. Ab Februar 2005 kommt er ganze 13 Mal nach Deutschland, äußert Wünsche, diskutiert kleine Veränderungen, nimmt die großen Fortschritte genau in Augenschein.

Während der Bauphase begibt er sich jeden Abend zwei Stunden allein auf sein Schiff, um es ungestört in allen Einzelheiten kennen zu lernen. Ein ungewöhnliches Engagement (zumal

viele Eigner sich mit insgesamt drei Tagen bescheiden); aber eines, das belohnt wurde durch höchste persönliche Zufriedenheit – und durch ein wirklich großartiges Schiff.

Freiraum und Freizeit

Seiner Linienführung und der Konstruktion von Donald Starkey nach reiht sich die LADY SHERIDAN in die A&R-Excellence-Reihe ein. Eher untypisch ihr Charakter: Nicht wie üblich das Repräsentative im Innenraum, sondern Unterhaltung innen und außen steht im Mittelpunkt.



„EINEN REMBRANDT SCHAFFT EIN EINZIGER KÜNSTLER. ABER AN DIESER YACHT HABEN HUNDERTE VON KÜNSTLERN GEARBEITET. EIN MEISTERWERK, DAS MICH STOLZ MACHT, NUN TEIL DER A&R-FAMILIE ZU SEIN.“

Eigner der LADY SHERIDAN



Vielschichtiges, atmosphärisches Design: Warme Töne verbinden die verschiedenen Design-Welten zu einem stimmigen Gesamtkunstwerk



Photography by Tyson Siallo, courtesy of Burgess

Großzügige, unterschiedlich gestaltete Flächen geben individuellen Freiraum, der je nach Ruhebedürfnis oder Partylaune Get together oder Rückzug erlaubt. Das fast völlig überdachte Hauptdeck achtern mit seinen fest eingebauten weißen Sofas und den beweglichen Tischen lädt ein zu zwanglosem Beisammensein; ebenso der Oberdecksalon mit Essgruppe, das Sonnendeck eine Treppe höher oder Bar und Sitzgruppe vor dem Mast. Überall veredelt technische Finesse die räumlichen Annehmlichkeiten. Ein Großbildschirm im zweiten Oberdeck-Salon, Video on demand in allen Kabinen, Fernbedienungen für

Musik, Video und HDTV-Fernsehen, für Licht und Gardinen sorgen für komfortable Unterhaltung. Höchstes technisches Niveau auch auf der hellen, in Leder und Mahagoni gehaltenen Brücke, technisch ausgestattet nach den Vorgaben von Kapitän Moore: innovative Technik, verlässlich, praktisch und sicher, ein Musterbeispiel für das Miteinander von Form und Funktion.

Ganz den Eignern vorbehalten ist das Hauptdeck: Gleich hinter dem Eingang liegt backbords eine separate Frühstückskabine, gegenüber ein Büro- und Konferenzraum. Vom Flur gelangt man in die rumpfbreite Schlafkabine.



LADY SHERIDAN

Blickfang hier ist zum einen der von der Decke abklappbare Bildschirm, zum anderen das große Doppelbett mit einem Sockel aus sehr lebendig gemasertem Bergahorn-Wurzelholz. Den zweiten Teil des Hauptdecks bestimmen zwei Salons, stilistisch sehr gegensätzlich. Während der eine als offizieller Speiseraum einen strengeren Duktus pflegt, ist der nach achtern anschließende mit seinen Sesseln und Sofas ganz auf „easy going“ ausgerichtet.

Die zahlreichen Gasträume wie Salons, Speisesaal, Schlafkabinen, Bäder, Büros und Bibliotheken verteilen sich auf drei Decks. Auch sie ein Lob der Vielseitigkeit. So lassen sich zwei der vier

Gästekabinen im Unterdeck zu einer großen VIP-Suite verbinden, mit eigenem Eingang und zwei Bädern dann doppelt so groß wie die eigentlichen VIP-Kabinen auf dem Brückendeck. Stilbildend für diese und alle weiteren Gästebereiche ist die Verwendung weniger, vor allem dunkler Hölzer wie Mahagoni, Platane, Sennesche und Makassa. Mit ihren ausgeprägt gemaserten Strukturen können sie ganz besondere Akzente setzen – große Sorgfalt bei der Auswahl der einzelnen Furniere, bei ihrer Kombination und Verarbeitung vorausgesetzt. A&R-Spezialisten erfüllten diese Aufgaben millimetergenau, beginnend mit dem Vermessen des gesamten Schiffes per

Laser-Technik, inklusive aller Wände und aller Decks; gefolgt von einem perfekten Einbau. Präzision, die die natürliche Schönheit der Hölzer und ihr Zusammenspiel mit Stoffen, Leder und anderen Materialien erst zur Geltung bringt und dem gesamten Schiff sehr schnell beste Kritiken bescherte.

Der Eigner selbst fand anlässlich der Übergabe im März 2007 dafür bewegende Worte. Seinen mehr als 400 Gästen – allen am Bau Beteiligten – sagte er: „Einen Rembrandt schafft ein einziger Künstler. Aber an dieser Yacht haben Hunderte von Künstlern gearbeitet. Ein Meisterwerk, das mich stolz macht, nun Teil der A&R-Familie zu sein.“





AIRWAVES – ANDERS VON ANFANG AN

Ganz gleich, auf welchem Markt man sich bewegt – die Veränderung ist schon da. Das ungebremste Mit- und Umeinander von Angeboten und Nachfragen, Produkten und Kunden entfaltet ungeheure Dynamik. Immer schneller entstehen neue Möglichkeiten, neue Techniken, neue

Trends – und noch schneller neue Wünsche. Auch auf dem Yacht-Markt, von jeher ein Spannungsfeld zwischen Tradition und Innovation, wechselt die Windrichtung mittlerweile öfters.

„Kunden sind heute aufgeschlossener, experimentierfreudiger, mutiger; sie wollen ihre Vor-

stellungen wiederfinden und müssen überzeugt sein, möchten aber auch überrascht werden“ fasst Hans Schaedla zusammen.

Dem A&R-Chef wäre es zu unproduktiv, einer solchen Entwicklung nur zu folgen. Er möchte ihr voraus sein, erkennbar eigene Lösungen



Ein frühes Espen-Oino-Design, 52-Meter lang und in jeder Hinsicht ungewöhnlich

vorstellen, jede Yacht auch als Statement betrachten.

Seit langem setzt Hans Schaedla deshalb auf Spec-Projekte, Yachten, die die Werft sich selbst in Auftrag gibt. Statt mit einem realen tritt sie mit einem virtuellen Eigner in Dialog. Unter Ein-

satz von viel Erfahrung und Marktkenntnis erhält er zunächst ein deutliches Profil, mit detaillierten Aussagen zu seiner Persönlichkeit, seinem Geschmack, seinen Interessen und natürlich zu seinem Investitionswunsch. Alles, um eigentlich nur eine Frage zu beantworten: „Wie sollte

ein Schiff sein, das dich rundherum begeistert?“ Eine gute Antwort ist die AIRWAVES: eine 52-Meter-Yacht, die als ein Musterbeispiel für das Ungewöhnliche gelten darf – ganz weit weg vom Durchschnitt und kaum noch in Sichtweite des Mainstream.

»»»

Purismus vs. Pomp

Für die Gestaltung der AIRWAVES konnten zwei Größen der Design-Welt gewonnen werden. Der Norweger Espen Oino zeichnet für das elegante Exterior verantwortlich. Für das Innere konnte der Italiener Luigi Sturcchio gewonnen werden, ein Mann, dem bereits einige der weltgrößten Yachten ihre besondere Note verdanken. Seine Kernidee für die AIRWAVES basiert darauf, mit Unterschieden und Anziehungspunkten zu spielen, das Unerwartete zum Prinzip zu erklären, aus dem Kontrast heraus neue Harmonie zu entwi-

ckeln. Dabei scheut Sturcchio weder kleine Verunsicherungen noch große Herausforderungen. Eines von vielen Beispielen dazu: Um mit einer Abschluss-Dekoration eine ganz bestimmte, organische Anmutung zu erzielen, ließ er Zehntausende kleinster Holzkugeln in Einzelanfertigung dreheln.

Viel Aufwand, doch nicht um des Aufwands willen, sondern im Dienste der Idee. Pomp hingegen sucht man auf der AIRWAVES vergebens, ein entspannter Purismus bestimmt die Szenerie. Hochglanzflächen, in einem sehr reduzierten Farbspektrum gehalten, geben den nötigen Raum für gestalterische Schwerpunkte, etwa Aufsehen

erregende Materialmixe: dunkles Mahagoni, darauf Kassetten aus Edelstahl, darin wiederum roh gehauener Marmor; eigentlich drei klassische Materialien für das Yachtinterior aber auf völlig neue Weise präsentiert. Sturcchio zeigt nachdrücklich, wie intelligent, abwechslungsreich und vielseitig Schwarz-weiß-Malerei sein kann.

Wenn Design gefährlich wird ...

Auch die Schiffsarchitektur ist für Überraschungen gut. So platziert Sturcchios Layout zwei VIP-Suiten über dem Propeller, also ausgerechnet dort, wo Vibrationen und Lärm am stärksten sind.



Rein technisch keine gute Entscheidung, gestalterisch gesehen durchaus. In diesem Fall darf das Ästhetische über das Pragmatische siegen. Für die Werft kein leicht errungener Sieg. Nach viel Versuch und Irrtum installiert man schließlich große, mit Sand gefüllte Tanks und erzeugt so einen doppelten Schiffsrumpf. Über flexible Stahlrahmen werden die kompletten Suiten in Stahlrahmen elastisch gelagert. Diese Entkopplung von der Konstruktion, wie sie auch in Tonstudios Verwendung findet, um der Lautstärke Herr zu werden, bringt den Erfolg. Bei der ersten Probefahrt zeigt sich, dass in den Kabinen kein Geräusch zu hören und selbst mit der Hand auf

dem Fußboden keine Vibration zu spüren ist. Eine große, aber keineswegs die letzte Hürde, die die A&R-Experten auf dem Weg zu einem perfekten Ergebnis zu nehmen haben. Als sich der Bau in fortgeschrittenem Stadium befindet, überrascht Luigi Sturcchio mit einer neuen Idee: Er möchte die Bäder mit Wasserbecken aus massiven Granitblöcken veredeln, jeder mehrere hundert Kilogramm schwer.

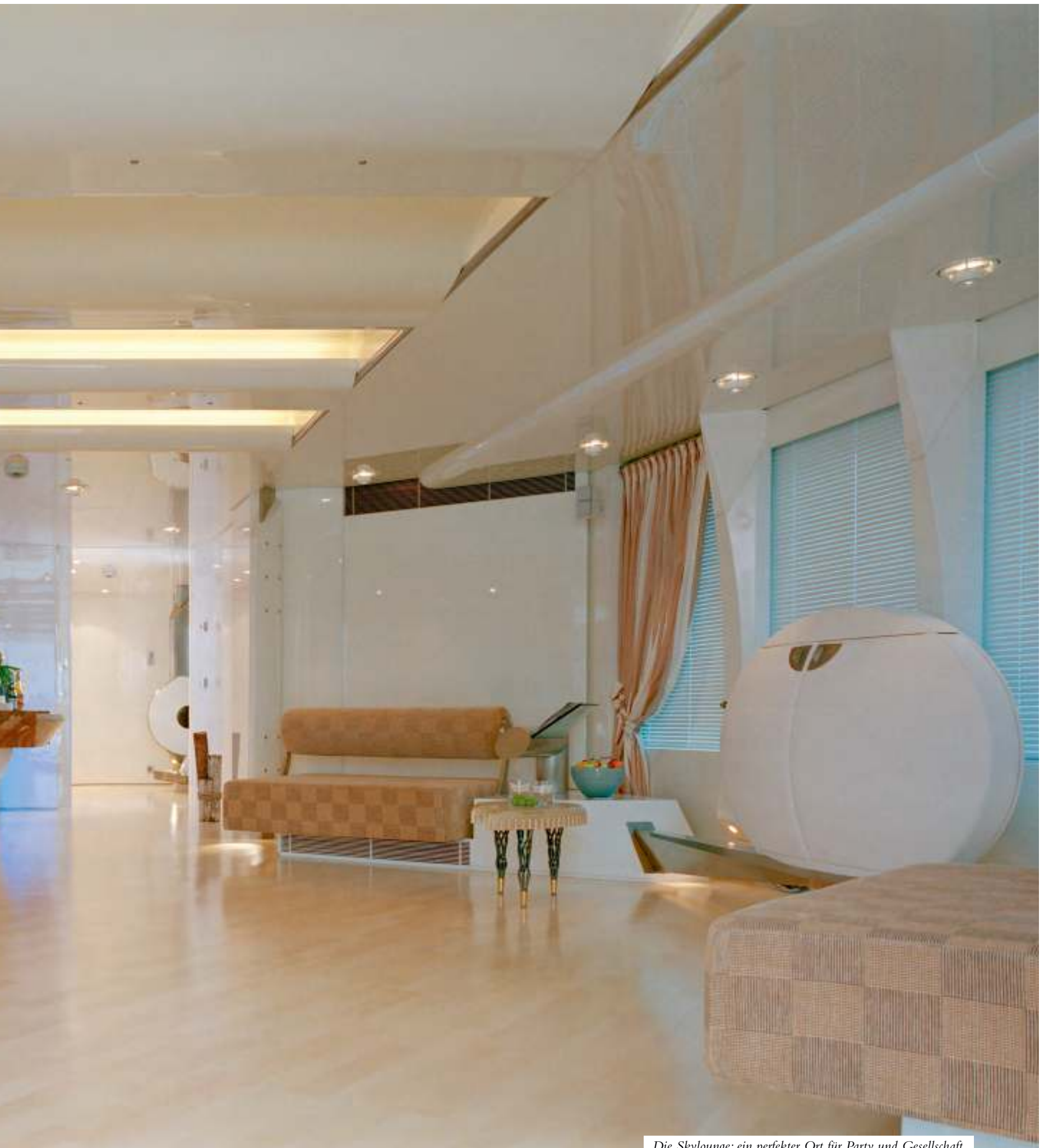
Gift für den Zeitplan und der Stein gewordene Albtraum jedes Konstrukteurs. Denn sollten diese Design-Monumente in auch nur kleinste Bewegung geraten, wäre das gesamte Schiff in Gefahr. Gebannt wird sie letztlich durch eine große

Portion Erfindergeist und eine eigens konstruierte immens kostenintensive Spezialbefestigung, die den schweren Schönheiten unumstößliche Sicherheit gibt. Diese Lösung bleibt wie die meisten anderen auch unsichtbar. Aber letztlich tragen sie dazu bei, dass ein ungewöhnliches Design verwirklicht werden kann – und dass so aus einem virtuellen sehr schnell ein realer Eigner wird. ┘

*Feine Kontraste und zurückhaltende Materialvielfalt:
der Eigner-bedroom*







Die Skylounge: ein perfekter Ort für Party und Gesellschaft



ALITHIA – MIT A&R RUND UM DIE WELT

Ein Traum darf so groß, unerfüllbar, exotisch und unrealistisch sein, wie er will, das ist nun mal seine Natur. Wer sich aber entschließt, seinen Traum auch zu verwirklichen, muss ein aufgeweckter Realist sein. Ein solcher Mann, eine bekannte Persönlichkeit der deutschen Wirtschaft, entschloss

sich, seinem Traum endlich Flügel beziehungsweise Segel zu verleihen: Er plant eine zweijährige Weltumsegelung mit seiner Frau und seinen fünf Kindern. Kein bequemer Dauer-Urlaub in „Traumschiff“-Manier schwebt ihm vor, sondern eine moderne, exklusive Entdeckungsfahrt und

eine Bildungsreise, auf der es um neue, direkte Erfahrungen geht; vor allen für den Nachwuchs im Alter zwischen drei und 13. Nicht nur für die Kinder eine fast einmalige Chance, direkt und anschaulich zu lernen, was in der Schule nur abstrakt und mit großem Abstand vermittelt werden kann:



Klares, pures Design, flache Aufbauten und schiere Kraft: die 40-m-Sloop ALITHIA

durch das Segeln etwas über Physik und Dynamik erfahren, Französisch sprechen auf den Inseln Französisch-Polynesiens, in Indien den Buddhismus erleben ...

So besondere Vorstellungen bedürfen einer besonderen Yacht, denn als Dreh- und Angelpunkt der

Reise muss sie viele, nicht leicht zu vereinbarende Eigenschaften mitbringen: Sie muss einer ganzen Familie plus vierköpfiger Crew für viele Monate ein Zuhause bieten, aber auch ein schnelles Fortbewegungsmittel sein, leicht und sicher in der Handhabung. Zudem soll sie sowohl gemütlich als auch

funktional, sowohl geräumig als auch überschaubar, sowohl schön als auch praktisch sein; gesegnet mit dem traditionellen Charme eines typischen Segelschiffes, der Rasanzen einer Performance-Yacht und den Vorzügen modernster High-End-Technik für Navigation, Kommunikation und Sicherheit.

>>>>

ES WIRD WAHRHAFTIG EIN ATHLETISCHES, SCHNELLES, „RICHTIGES“ SEGELSCHIFF, ALLERDINGS KOMFORTABLER UND WEITRÄUMIGER ALS BEI DIESEM SCHIFFSTYP ÜBLICH.

Klare Sache

Nach einer längeren Informationsphase und einer Atlantik-Überquerung auf der A&R-Konstruktion HETAİROS, der letzten Voll-Mahagoni-Yacht der Welt, hat der Eigner seine Werft gefunden. Mit der Konstruktion wird Bill Tripp betraut, ein weltweit geschätzter Spezialist für Hochsee-Yachten. Die Pläne nehmen schnell Gestalt an: im Juni 2000 kann A&R mit dem Bau der 40-Meter-Sloop ALITHIA – griechisch für Wahrheit und Aufrichtigkeit – beginnen. Es wird wahrhaftig ein athletisches, schnelles, „richtiges“ Segelschiff, allerdings komfortabler und weiträumiger als bei diesem Schiffstyp üblich. Klare Linienführung, flaches Profil, gerader Steven und ein gestrecktes, silbermetalllic-farbenes Deckshaus: Tripps Exterior bekennt sich zu Innovation, Einfachheit und Exklusivität gleichermaßen – und spiegelt damit gekonnt das Denken und das Vorhaben des Eigners.

Der Vorgabe, sich auf das Wesentliche und Funktionale zu beschränken, ohne dabei auf Stil zu verzichten, folgt auch Designer Andrew Winch bei der Entwicklung des Interior Designs. Konsequenter Purismus bestimmt seinen Entwurf, der viele rechteckige Flächen, minimalistische Dekors zeigt, aber keinerlei Scharniere oder Knöpfe. Durch diese klaren Formen und die warmen Holz-töne wirken die Räume sehr strukturiert, dabei aber durchweg homogen und harmonisch.

Ein weiteres, bestimmendes Element des Interiors ist natürliches Licht. Oberlichter und tief heruntergezogene, große Fensterflächen geben in den Salons und Esszimmern den ungestörten Blick frei auf Himmel und Meer.

Die Übergänge zwischen innen und außen scheinen fließend. Eine einladend frische, natürliche Atmosphäre.

Kein Pink, bitte!

Eines der mit rund 4.000 qm meistverwendeten Materialien an Bord ist helles gebleichtes Ahorn aus Kanada, fast ohne Maserung. Sein freundlicher Ton war der Grund für viele dunkle Stunden auf der Werft: Schon nach kurzer Sonneneinstrahlung verfärbt sich das Furnier stark rosa – auf der ALITHIA die wohl am wenigsten gewünschte aller Farben. Das Pink-Phänomen war zwar bereits bekannt, nicht aber die Intensität. Es werden also Tests durchgeführt, Mock-up-Modelle gebaut, um die Holzreaktion zu testen, und verschiedenste Lacksorten ausprobiert; alles bei komplett zugeklebten Hallenfenstern, um das Sonnenlicht außen vor zu lassen. Gerade noch rechtzeitig wird der Kampf gegen das Pink gewonnen und das Konzept einer durchgängig warmen, aber zurückhaltenden Farbgebung gewährt.

Auf alles vorbereitet

Für buntes Leben an Bord allerdings wurden beste Voraussetzungen geschaffen. Vor allem im größten Raum achtern, traditionell dem Eigner vorbehalten. Auf der ALITHIA ist hier das Reich der Kinder, Spielplatz, Klassenzimmer und Aufenthaltsraum in einem, mit sechs Kojen und einem großen zentralen Arbeitstisch, auf dem zahlreiche Laptops stehen; alle vernetzt und unabhängig voneinander zu bedienen.

Die aufwändige Kommunikationstechnik an Bord hat unter anderem eine soziale Funktion: per Internet können die Kinder mit ihren Freunden daheim jederzeit und überall Kontakt aufnehmen. An Steuerbord, gegenüber der großzügigen, professionell ausgestatteten Kombüse, findet sich eine weitere Besonderheit. Ein Multifunktionsraum, der als Bibliothek, Gästekabine und sogar als Krankenstation dienen kann – inklusive eines OP-Tischs mit allen notwendigen medizinischen Apparaturen und einem satellitengestützten Echtzeit-Überwachungssystem.

Es verbindet die Yacht rund um die Uhr mit einer internationalen SOS-Gesellschaft. Sollte eine Operation notwendig werden, könnten die dort Dienst habenden Ärzte dem medizinisch wie sicherheitstechnisch geschulten Personal an Bord via Monitor direkte Hilfestellung geben.

Schnell und schön

Obwohl man ihr schon rein optisch hohes Tempo zutraut: die Alithia ist noch schneller als sie aussieht. Mit ihrem innovativen Rumpf aus starkem, aber leichtem Alustar-Aluminium und ihrer extrem langen Wasserlinie segelt sie nicht durch, sondern über das Wasser, mit einer Höchstgeschwindigkeit von 17 kn. In jeder Situation kontrolliert, gut ausbalanciert und leicht zu steuern, gelang eine Überquerung des Atlantiks in rekordverdächtigen zehn Tagen. In ihren ersten acht Monaten brachte die ALITHIA bereits 15.000 Meilen hinter sich. Sie besuchte die interessantesten und unterschiedlichsten Orte rund um den Globus. Sehr zur Freude der Eignerfamilie, die sich an Bord jederzeit wohl und sicher fühlen konnte. Durch ihre Yacht hat der Ausdruck „ein wahres Vergnügen“ eine ganz neue, tiefere Bedeutung bekommen ...



Ein athletisches, schnelles, „richtiges“ Segelschiff, allerdings komfortabler und weiträumiger als bei diesem Schiffstyp üblich.

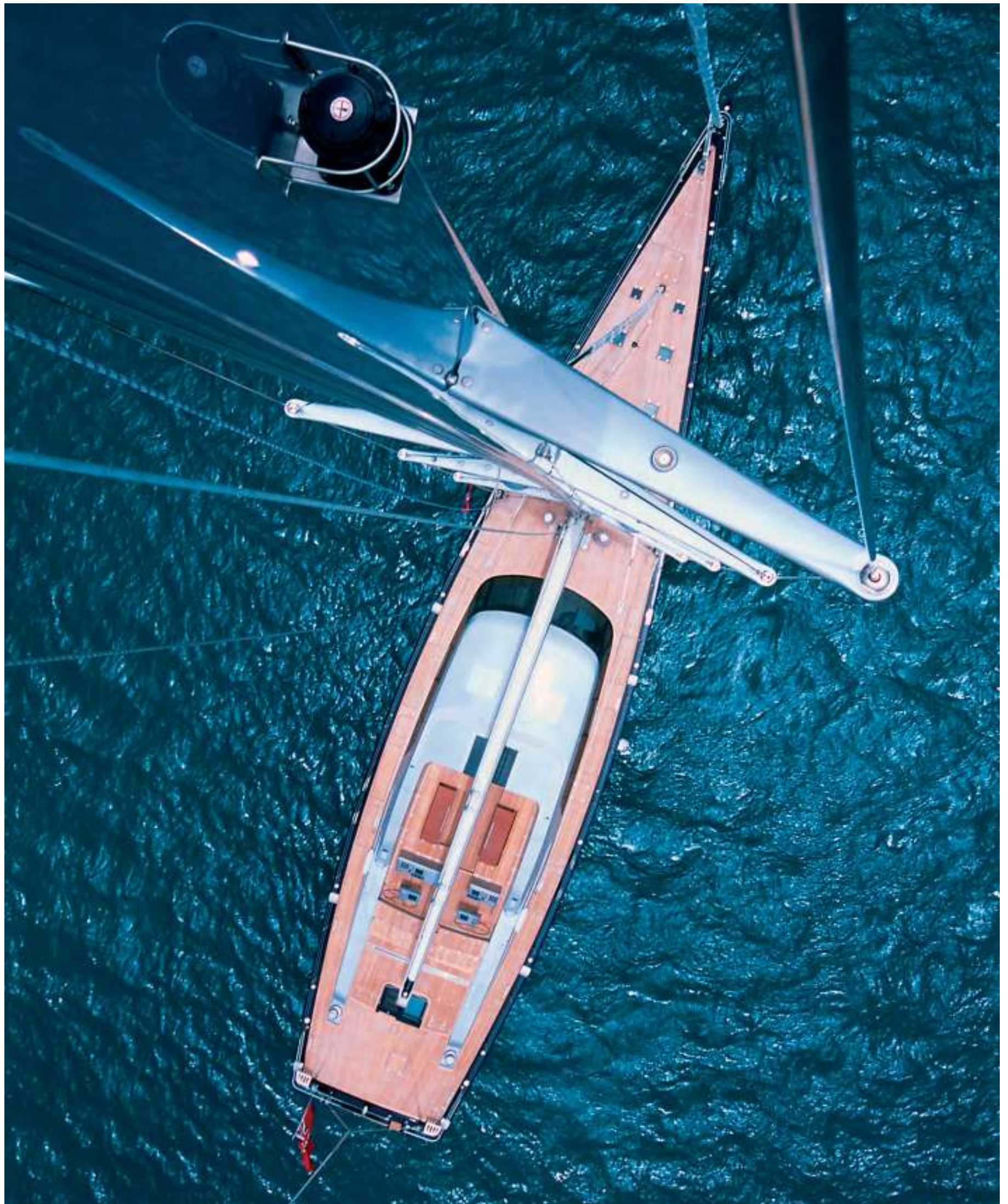


Das Interieur der ALITHIA: elegant, stilvoll, funktional. Es stammt von Andrew Winch.



*Bill Tripp gelang ein Crossover aus Performance und Cruisingyacht;
mit Charme, aber ohne Kompromisse.*







AVIVA – OHNE GRENZEN

Alles wird anders und häufig sogar besser: Wie auf vielen anderen Gebieten verringert sich auch im Yachtbau die gefühlte Distanz zwischen „Standard“ und „State of the Art“. Natürlich sind nach wie vor technische Verbesserungen durchaus möglich und erwünscht, aber man braucht heute für einen kleinen Sprung nach vorn immer längere Anläufe. Oder aber einen konsequenten Wechsel der Denkrichtung, frei nach dem Einstein-Motto „Die Logik bringt dich von A nach B. Die Vorstellungskraft bringt dich überall hin.“ Bei der Entstehungsgeschichte der AVIVA stand

ganz unmissverständlich die Vorstellung im Vordergrund. Der Eigner, erfahrener Yachtbesitzer, gleichermaßen yacht-, technik- und kunstbegeistert, zeigte sich entschlossen, mit dem Bau seiner neuen Yacht Grenzen hinter sich zu lassen. Zum Beispiel die Grenzen der Physik: Seine neue 68-Meter-Yacht sollte einen Innenraum zur Verfügung stellen, wie man ihn normalerweise nur auf einer 80-Meter-Yacht findet. Auf einem Schiff ist Weiträumigkeit der wahre, ultimative Luxus, und dieses Gefühl sollte die neue AVIVA (es gab bereits ein Vorgängermodell) bis in den letzten

Winkel atmen. Das war nicht die einzige ungewöhnliche (im Einsteinschen Sinne „unlogische“) Anforderung an das Schiff: Es sollte unter allen Wetterumständen deutlich sanfter und komfortabler durch die Meere gleiten als für eine gelungene Mega-Yacht ohnehin üblich – dabei aber ein besonders hohes Tempo vorlegen können.

Das Messer im Wasser

A&R erwies sich als richtiger Partner, aus diesen Ideen Realitäten zu machen. Schon deshalb, weil



Ein Design das neue Wege geht – und damit für Aufsehen sorgt

Oben: Freischwingende Edelstahl-Außentreppen verleihen den Decksflächen Transparenz und Großzügigkeit.

die Werft den Enthusiasmus des Eigners nicht bremste, sondern ihn mit kreativem Input ermutigte und unterstützte. In dieser engen Zusammenarbeit ist etwas Besonderes entstanden, wie man dem Schiff auf den ersten Blick ansieht. Beim Blick auf den Bug, genauer gesagt. Der nämlich ragt beinahe senkrecht wie des Messers Schneide aus dem Wasser. Eine Formgebung mit Folgen – durchweg positiven. So erhält das Schiff eine extrem lange Wasserlinie, ganze neun Meter mehr als bei einem üblichen Bug. Das trägt zu hervorragenden Fahreigenschaften bei, die AVIVA „rollt“ langsamer



Unten: Ein strahlender Anblick, gerade bei Nacht

und sanfter als andere Yachten dieser Größe. Zudem ergibt sich im Rumpf und in den Aufbauten ein enormer Raumgewinn, selbst für Mega-Yachten ungewöhnlich luxuriös. Daraus ergeben sich neue Möglichkeiten, die die Design-Größen Raymond-Langton so ausgiebig wie umsichtig genutzt haben.

Ein Lob der Kunst

Eines von vielen Beispielen für die sorgsam geplante Exklusivität an Bord sind die Gästekabinen.



Sie sind allesamt ausgestattet mit höchsten technischen Standards, sehr geräumigen Badezimmern und begehbaren Kleiderschränken. Eindrucksvoll schon deshalb, weil sie die Größe von VIP-Suiten erreichen.

Es gibt auch außerhalb der Kabinen sehr Annehmliches wie Kino, Fitness-Studio, einen Konferenzraum zum ungestörten Arbeiten und gleich sechs Decks. Sie sind miteinander verbunden durch einen gläsernen Lift, den eine auffallend bequeme, hollywood-würdige Treppe umrahmt. Der gläserne Fahrstuhlschacht erhöht nicht nur den Glam-Faktor, er sorgt auch

für Tageslicht im Schiffsinernen. Achtern lädt ein enormer Pool mit Sonnenbade-Bereich zum Relaxen ein – alles in AVIVA-typischem XXL. Hier lässt es sich windgeschützt Dinieren und Feiern. Für größere Partys bietet sich außerdem das Oberdeck an, wo sich der imposante Speiseraum über eine fünf Meter breite Glastür nach draußen hin erweitern lässt.

Aber all das würde weniger stark beeindrucken, wäre das Schiff nicht so fantasievoll und abwechslungsreich ausgestattet – jeder Quadratmeter eine Hommage an die Individualität. Wer das Glück hat, auf der Aviva Gast zu sein, wird

sich der Besonderheit des Interieurs schnell bewusst werden. Ungewöhnlich viele Fenster erhelten ein Ambiente, dass überall von Farbenpracht und Kunst geprägt ist.

.....
Fest der Farben

Zunächst betritt man einen sinnlich-roten Salon mit Retro-Charme. Zwei gegenüber gehängte, sehr intensive Porträts des japanischen Künstlers Zhang Xiaogang ziehen hier sofort die Aufmerksamkeit auf sich. In der Mitte bildet ein Stutzflügel aus edlem Zebrano-Holz einen



weiteren Blickfang. Auch bei der weiteren Betrachtung zeigt sich die Aviva überall prächtig und auch immer wieder überraschend. Räume in ungewöhnlichen Formen, Wandbekleidungen aus changierender oder mit Bildmotiven bedruckter Seide; helles Eichen- oder gebleichtes Walnuss-Holz; Teppiche, die die floralen Muster der Tapeten aufgreifen, und durch die eingprägten Motive auch haptisch ein gutes Gefühl vermitteln; Türen mit kunstvoller Lederverkleidung, die wie ein unbekanntes, edles Holz wirkt; Malerei und Farbenspiel sogar auf Schiebetüren ...

All diese geschmackvoll ausgearbeiteten Details ergänzen sich mit den zahlreichen Kunstwerken an Bord, wobei die Grenzen zwischen Kunst und Interior-Design sich häufig aufzuheben scheinen. Trotzdem entsteht keine gekünstelte Ausstellungs-Atmosphäre. Alles wirkt natürlich und steht im Dienste von Unterhaltung und Genuss, strahlt Offenheit und helle Freude aus. Die dürfte auch beim Benutzen der zwei zehn bzw. sieben Meter langen Tender aufkommen, dank eines neuen Systems von A&R erstmalig ganz schnell und bequem vom Deck aus zu erreichen.

Dies nur eine der zahlreichen Innovationen, die der Aviva einen ganz besonderen Stellenwert geben. Im Mai 2007 pünktlich vom Stapel gelaufen, wurde das Schiff vor allem seines konsequenten Außendesigns wegen zunächst sehr kontrovers diskutiert. Inzwischen ist die Skepsis unverhohlener Begeisterung gewichen. Wo immer die Aviva sich die Ehre gibt, weckt sie Interesse und offenbar Begehrlichkeit, wie die vielen Anfragen nach dieser neuen Form des Yacht-Erlebnisses belegen. Ein wesentlich spektakulärerer Beleg: die Nominierung für die „World Superyacht Awards 2008“.



(1.) Salon und Außendeck gehen fließend ineinander über und öffnen sich zum Meer hin. (2.) Ungewöhnlich weite Passagen und Treppenhäuser, dazu ein riesiger Glaslift: Sogar der Weg durchs Schiff wird zum Erlebnis.







Eine traumhafte Raumsituation, die Grenzen zwischen innen und außen ganz selbstverständlich aufzuheben scheint.



EMINENCE – GROSSE ERWARTUNGEN

Beim Bau einer Yacht sind jedes Mal aufs Neue so viele Unbekannte im Spiel, dass etwas gute Bekanntschaft nur helfen kann. So bei der EMINENCE, wie vereinbart am 3. Juli 2008 an den Eigner übergeben.

Die neue Yacht, mit 78,40 Meter Länge und 12,40 Meter Breite die bisher größte der A&R-Geschichte, verfügte von Anfang an über einen wichtigen Pluspunkt: gute Erfahrungen, die der stolze Eigner und langjährige Freund des Hauses bereits beim Bau seiner ersten A&R-Yacht sammeln konnte. Auch dass Designer

Andrew Langton, verantwortlich für Exterior und Interior, bei diesem Projekt erneut mit im Boot saß, machte das ehrgeizige Projekt um einiges leichter. Denn die Erwartungen waren gerade wegen der fast familiären Ausgangslage nicht geringer als sonst. Im Gegenteil: Das Ergebnis sollte etwas in Stil und Qualität Vergleichbares, dabei aber auf den ersten Blick Besseres, Perfektes sein.

Die EMINENCE sollte keine Ecken und Kanten zeigen und aus wirklich allen Perspektiven heraus stylish und elegant aussehen. Das tut sie.

Sternzeichen Wal

Obwohl als Volumenschiff mit viel Innenraum ausgelegt, erfüllt sie einen Wunsch, den auch viele großvolumige Menschen hegen: Sie wirkt viel schlanker, als sie ist. In allen anderen Punkten steht Üppigkeit und Großzügigkeit auf dem Programm. Gleich fünf Decks laden (Charter-) Gäste zum Verweilen ein – mit allen üblichen und vielen besonderen Angeboten. Da ist zum Beispiel ein wirklich riesiger Whirlpool auf dem



Trotz großer Abmessungen eine schlanke Silhouette: das Raumwunder EMINENCE.

Oberdeck; ebenso aufmerksamkeiterregend die Dusche daneben: In Rauchglas, mit Rundumblick, und verblüffenderweise im selben Design wie der Fahrstuhl unmittelbar daneben. Das äußere Gesamtwerk krönt ein ungewöhnlicher Mast in Form eines Walfischschwanzes – so organisch gestaltet, dass man ihm nicht ansieht, wie viel planerische und handwerkliche Arbeit die Realisation gekostet hat.

Damit die EMINENCE über ihre schöne Anmutung hinaus Freude bereitet, ist die Schiffstechnik kompromisslos darauf ausgerichtet, zu

.....
„ACTION SPEAKS
LOUDER THAN WORDS.“
.....

Reisekomfort und ungetrübtem Yacht-Erlebnis beizutragen. So erleichtern Bug- und Heckstrahler das Manövrieren im Hafen. Die Hauptmaschine – zwei 1.492 kW Caterpillars, mit denen sich eine Höchstgeschwindigkeit von 16,5 Knoten erzielen

lässt – wird dazu nicht benötigt. Das bei A&R-Schiffen ohnehin ausgezeichnete Seeverhalten konnten die hauseigenen Naval architecturers bei diesem Projekt noch einmal verbessern. Ein sehr effizientes Stabilisierungssystem erzielt fühlbar hohe Störfestigkeit; selbst am Anker rollt das Schiff nicht im Geringsten. Bewegter darf es an Bord der zwei zehn Meter langen Tender gehen. Sie lassen sich in Rekordzeit, ohne Aufwand und sogar unterwegs aus dem Schiffsinnern ins Wasser bringen – mit Hilfe des ebenfalls optimierten A&R-Tender-Launching-Systems. >>>>



Ein majestätischer Blick über den Hafen vom offenen Sonnendeck aus

Ovales Raumgefühl

Während das Äußere mit dem beigem Rumpf und weißen Aufbauten ganz auf klassische Dezenz setzt, wirkt das Interior, in den Worten von Designer Andrew Langtons, durch „ein Flair von Reichhaltigkeit“. Weil sich Eigner und Designer gut kennen, entwickelte sich für das Design schnell ein gemeinsamer Nenner. Es entstand eine moderne Form des Art Deco, schwelgerisch im Umgang mit Materialien, pointiert bei der Verwendung besonderer Materialien wie satiniertem

Metall oder Hochglanz-Flächen. Statt des yachtypischen Mahagoni-Looks ein locker verbundenes Miteinander verschiedenster Einflüsse und Stile. Ebenholz und Makassar und Walnuss trifft auf Stahl und Lederwände, dunkle Furniere auf helle Stoffe, honigfarbener Marmor (ein Lieblingsmaterial des Eigners) auf edle Bad-Accessoires. Die in allen Bereichen fein abgestimmte Großzügigkeit des Interieurs findet ihre Entsprechung im enormen Raumangebot an Bord.

Für Gäste stehen sechs außergewöhnlich große VIP-Kabinen zur Verfügung, die sich durch Akzente an Decke und Boden „oval anfühlen“,

wie Andrew Langton sagt, und deshalb den Eindruck von Größe und Weitläufigkeit angenehm unterstreichen.

Im Eignerbereich wartet eine weitere angenehme Überraschung: ein „Front view bedroom“, in dem eine große Fensterfront den Blick nach vorn auf das Vorderdeck des Schiffes ermöglicht. Beeindruckend sogar im Liegen. Wie beeindruckt der Eigner von seinem neuen Schiff ist, lässt sich im Fall der EMINCE sehr genau und sehr schnell belegen: durch die Tatsache, dass er bereits eine weitere Yacht bei A&R geordert hat. Wie sagt das Sprichwort: „Action speaks louder than words“ ...

EMINENCE



In Gängen, Bädern und Salons sicht- und spürbar: das durchgängige Farbkonzept harmonisiert unterschiedlichste Gestaltungsvarianten



SCHWIMMENDE LEGENDEN – YACHTEN HISTORISCH BETRACHTET

Großartiges wird meist alt, aber selten altmodisch. Eine Erfahrung, die der Blick in die Vergangenheit von A&R durch eine ganze Reihe berühmter Beispiele bestätigt – Yachten, die ihrer Seetauglichkeit, ihrem Wert und Charme nach offenbar kein Verfallsdatum kennen und bis heute eine ganze Reihe von Superlativen auf sich vereinen.





KALAMOUN – die schnellste dieselgetriebene Yacht ihrer Zeit



Klassisch, zeitlos, mit moderner Segeltechnik: die 38 m lange HETAIROS, gezeichnet von Bruce King

Die HETAIROS – die größte und letzte Voll-Mahagoni-Yacht der Welt

Seine eigene Yacht gestalten: ein Gedanke, der den Eigner der HETAIROS schon lange beschäftigte und der zu einer festen Vorstellung gereift war. Ein schwimmendes Zuhause sollte sein Schiff sein, schnell, sportlich, sowohl hochsee- als familien-tauglich, mit Komfort und großem Platzangebot, unverwechselbar und in jedem Detail besonders. Ein so persönliches Vorhaben kann man nicht anderen überlassen. Aber man kann sich die passenden Partner dafür suchen. A&R passten, aus

gutem Grund: Die handwerklichen Erfahrungen, die Fähigkeiten und die Werkzeuge, um eine Vollholz-Yacht zu bauen, gab es im Jahre 1991, zum Zeitpunkt der Beauftragung, nur noch in Lemwerder. Naval architect Bruce King legt einen Riss vor, der mit den Vorgaben des engagierten Eigners wächst, quantitativ wie qualitativ. Und Andrew Winch kreiert ein Interior-Design, das bei aller Perfektion lebendig und leicht wirkt.

Mit kleinsten Schritten schnell voran

Trotz dieser guten Voraussetzungen wird der Bau der letztendlich 38 Meter langen Ketsch wegen

ihrer Größe und Komplexität ein Kampf gegen die Zeit und die Umstände. „Jedes Paneel, jede Kurve, Struktur, Farbe und Oberflächenverarbeitung werden sorgfältig erwogen, geprüft, modifiziert und dann gebaut“, beschreibt David Barker, Künstler und Chronist des Baus, das Procedere während der gesamten Bauphase. 14-stündige Besprechungen sind da keine Seltenheit. Schon die Idee des Vollholzbaus aus 70 mm dickem, schichtweise verleimtem Mahagoni stellt höchste handwerkliche Ansprüche. Zumal die Inneneinrichtung ohne Verkleidungen in die Holzstruktur integriert ist, Leitungen und Rohre müssen unter Böden oder in Zwischenschichten

„JEDES PANEEL, JEDE KURVE, STRUKTUR, FARBE UND OBERFLÄCHENVERARBEITUNG WERDEN SORGFÄLTIG ERWOGEN, GEPRÜFT, MODIFIZIERT UND DANN GEBAUT“

David Barker, Künstler und Chronist des Baus



1.



2.

(1.) Handwerk, das es heute nirgendwo mehr gibt: Traditioneller Spantenbau in Vollholz. (2.) Man sieht es ihm an: Das Rumpfdesign wurde für die besonders schnelle Fahrt entwickelt.

verschwinden. Das Schiff selbst verschwindet zeitweise in einer extra ausgehobenen, extra tiefen Grube außerhalb der Halle. Nur so lässt sich das Ruder und das riesige, schwenkbare Schwert aus Bronze in den Rumpf hinauf schieben und die hydraulische Hebevorrichtung testen. Damit sich der Eigner ein genaues Bild machen kann, wird – die heutige 3D-Animations-Technik ist damals noch nicht ausreichend entwickelt – ein 1:1 Modell des Hauptsalons und des riesigen ovalen Cockpits gefertigt. Aber abgesehen von solchen und vielen anderer detailversessenen Vorarbeiten: Als die HETAİROS wie vereinbart nach 662 fertigen Tagen ist, gewinnen

alle Beteiligten den Eindruck, nicht nur ein Segelschiff, sondern viel mehr vor sich zu haben: ein echtes Kunstwerk.

KALAMOUN – die schnellste Dieselmotoryacht ihrer Zeit

Ihren Namen verdankt die KALAMOUN einem Rennpferd ihres Eigners, der orientalischer Potentat und einiges mehr ist: spirituelles Oberhaupt, Kunstkenner, Genießer, in der Politik und der High Society weltweit zu Hause. Kaum überraschend, dass für eine solche Persönlichkeit nur eine sehr individuelle Yacht in Frage kommt.

Und so verfügt die KALAMOUN, eine 28-Meter-Konstruktion von John C. Angeli, über ein für die ökologisch noch unbekümmerten 70er Jahre typisches Alleinstellungsmerkmal: die beeindruckende Höchstgeschwindigkeit von 46 Knoten. Ein Tempo, das sich der Physik nur mit List und viel technischer Finesse abtrotzen ließ; durch möglichst hohe Motorleistung bei möglichst niedrigem Gewicht. Diese Kombination verlangte von Konstrukteuren und Werft, bis dato übliche Denk- und Fertigungsweisen über Bord zu werfen und Pionierarbeit zu leisten. Zum Beispiel auf dem Feld der Leichtbauweise, denn selbst die imposante Motorleistung von zwei mal 2.775 PS/1.600 UpM macht noch kein Rekordtempo.



Die KALAMOUN besteht deshalb aus sehr dünnem Aluminium, lange vor Kevlar und Kohlefaser das leichteste Schiffsbaumaterial der Zeit. Das Interieur wird ebenfalls leicht, locker und reduziert gehalten; wodurch ein Ambiente entsteht, das auch 35 Jahre später noch erstaunlich zeitgemäß und modern wirkt. Ein schöner Nebeneffekt der Technik.

Presto e piano

Von außen beeindruckt das Schiff durch ein windschnittiges Design des italienischen Design-Gurus Pininfarina. Hingucker sind die durchgehende, beinahe unsichtbar stabilisierte Fens-

terfront und die Fly bridge, von der aus man das Schiff steuern kann, ohne eine Scheibe vor sich zu haben, aber auch ohne sich im Gegenwind die Frisur zu ruinieren. Bei aller Konzentration auf die Geschwindigkeit durfte die KALAMOUN nicht Rennboot sein, sie musste immer noch Yacht bleiben – mit Komfort und einer akzeptablen



Ein anspruchsvolles Schiff für einen anspruchsvollen Eigner: Agnellis EXTRABEAT, größte Sloop ihrer Zeit.

Lautstärke an Bord. Um dieses Problem angesichts sehr dünner Wände und entsprechender Hellhörigkeit in den Griff zu bekommen, setzt A&R erstmals eine Profession ein, die im Laufe der Zeit immer mehr an Bedeutung gewinnen sollte: Akustik-Experten. Sie entwickelten viele Maßnahmen und Tricks, um des Krachs Herr

zu werden. So wird einfach die Lautstärke der Klimaanlage angehoben, weil der gleichmäßige Geräuschpegel anderen Lärm nivelliert und so subjektiv für Ruhe an Bord sorgt. Bei Betrachtern und Besuchern verursacht die schnelle Schöne allerdings bis heute angenehme Aufregung.

**SILVER SHALIS –
die schnellste jet-getriebene Yacht ihrer Zeit**

Höchster Komfort auch bei geringer Wassertiefe – eine Idee, die dem Bau der SILVER SHALIS zugrunde liegt.

Den Auftraggeber der 39,50 Meter langen Motor-yacht zieht es vor allem zu den Bahamas oder auf die „inner water ways“, die von der amerikanischen Ostküste bis nach Florida führen – alles sehr schöne, aber auch sehr flache Gewässer. Um einen entsprechend geringen Tiefgang zu erreichen, nutzen die holländischen Konstrukteure den Waterjet, der nach dem Prinzip des Strahl-antriebs funktioniert: Eine Art Pumpanlage im Schiff stößt einen drehbaren Wasserstrahl mit hoher Geschwindigkeit aus, was einen Vortrieb in jeweils entgegengesetzter Richtung erzeugt. Der Verzicht auf eine Schiffsschraube minimiert im seichten Wasser die Gefahr einer Beschädigung und erhöht zugleich die Manövrierfähigkeit. Außerdem wirkt sich diese Technik positiv auf die Werte von Akustik und Vibration aus. Einzig die Geschwindigkeit ließ zunächst zu wünschen übrig. Das 240 Tonnen schwere Schiff wollte trotz zweier MTU-Dieselmotoren mit je 3.500 PS nicht so in Fahrt kommen, wie sich der Eigner das wünschte. Erst der Einbau eines dritten Diesels und damit insgesamt 10.500 PS brachte den gewünschten Schub auf beachtliche 33 Knoten. Auch wenn es auf dem Meer mal ungemütlich werden sollte, bleibt die SILVER SHALIS dank ihres rennyacht-typischen Rumpfes schnell, aber angenehm ruhig; eine Fähigkeit, für die sie berühmt ist und die ihr Eigner, ein bekannter New Yorker Immobilienmakler, besonders schätzt. Auch heute, lange nach der Auslieferung im Jahre 1987, liebt er die SILVER SHALIS, ihre Seetüchtigkeit und ihre luxuriöse Weitläufigkeit.

EXTRABEAT – die größte Segelyacht ihrer Zeit

Es gibt einige wenige Menschen, die grundsätzlich das Maximum gewohnt sind und sich daher nur ungern mit weniger zufriedengeben. Ähnliches wird möglicherweise Marella Agnelli durch den Kopf gegangen sein, als sie zum ersten Mal einen Blick auf das neue Schiff ihres Mannes wirft. Was der legendäre FIAT-Chef Gianni Agnelli ihr als kleines Segelboot angekündigt hatte, stellt sich beim Besuch von A&R ganz anders dar.

Seniora Agnelli sieht zu dem geradezu bedrohlich großen Rumpf eines gigantischen Schiffes hinauf, dass gerade eben noch in die riesige Gebäude zu passen scheint. Wieder einmal täuscht er nicht, der erste Eindruck. Bei Agnellis 1988 fertig gestellter EXTRABEAT handelt es sich um die größte Sloop der Zeit. Mit 710 Quadratmetern Segelfläche und einem unglaubliche 45 Meter hohen Mast zählt die EXTRABEAT zu den beeindruckendsten Yachten der Sieben Meere. Und nebenbei zu einem der ersten, dessen Segel sich hydraulisch spannen lassen. 35,8 Meter Länge, das extrem flache Deck und der tiefe, schmale Kiel, eigentlich typisch für Rennyachten, zeigen eine Klasse für sich. Die EXTRABEAT ist weder für Regatten noch für lange Fahrten ausgelegt; vielmehr ist sie ein riesiger Daysailer, der sich, ganz nach den Vorgaben des Eigners, vor allem durch Schnelligkeit und leichtes Handling auszeichnet.

Extraklasse

Wegen der hervorragenden technischen Ausrüstung kommt das große Schiff mit einer kleinen Besatzung aus und steht schnell bereit, wenn der Chef wieder einmal mit dem Hubschrauber einfliegt, um sich in seiner Mittagspause einen zweistündigen Segelurlaub zu gönnen, selbst zu steuern oder auf dem großen, u-förmigen Sofa mittschiffs Platz zu nehmen.

Die leichte Alukonstruktion, gezeichnet von German Frers, erreicht auf ihrer Jungfernfahrt in die Biscaya 22 Knoten. Dass so viel Rasanz auch Gefahren mit sich bringt, erfährt der für seinen rigorosen Fahrstil bekannte FIAT-Chef beinahe am eigenen Leibe; als er sein Schiff eines Nachts vor der griechischen Küste gegen einen Felsen steuert. Das Abenteuer geht gut aus – offensichtlich: Erst vor kurzem wurde die EXTRABEAT bei einer Regatta rund um die Isle of Wight, dem Segelmekka für alte Yachten, zum Tagessieger. Nur eine von vielen Gelegenheiten, bei der dieses ungewöhnliche Schiff besondere Aufmerksamkeit errungen hat.





Die 33 Knoten schnelle, jet-angetriebene SILVER SHALIS ist noch heute in Händen ihres Erstbesitzers.



VERÄNDERUNGEN

„Das Außerordentliche geschieht nicht auf glattem, gewöhnlichem Wege.“ Auch im Yachtbau bewahrheitet sich dies große Dichterwort (Goethe) immer wieder. Wenn auch alles recht gewöhnlich und unspektakulär beginnt, wie sich auf den folgenden Bildern leicht feststellen lässt ...



Beginn

Bild 1 zeigt den Status nach etwa einem halben Jahr Bauzeit: Von Design keine Spur, noch herrscht Kühlhaus-Atmosphäre. Eine provisorische Treppe erlaubt den Zugang zu allen Decks und ermöglicht die Isolierarbeiten. Sie verlaufen prinzipiell wie in jedem modernen Eigenheim, nur viel aufwändiger: Eine 60 bis 80 mm dicke Schicht Dämmwolle, darauf eine Alufolie als Dampfsperre an Wänden und Decken, um schlechtem Raumklima und Schimmelpilz vorzubeugen.

Zwischenstand

Blick auf einen Korridor und hinter die Kulissen gewährt **Bild 2**: Rohwände aus zwei Aluminiumschichten mit einer Stärke von je 25 mm, dazwischen Isoliermaterial. Alles in allem für maximalen Brandschutz und minimalen Schall in jedem einzelnen Raum. Wie der hölzerne Rohfußboden bleiben die millimetergenau platzierten Rohwände eingebaut. Die Stunde der Designer schlägt erst später, wenn die Holzverkleidungen darüber gesetzt werden. Auf **Bild 4** bestehen sie aus furnierter Eiche und gebeiztem Mahagoni. Nicht mehr im Bild: die dicken Bündel verschiedenster Kabel – auf der AVIVA beträgt ihre Gesamtlänge 130 Kilometer; sie sind bereits verlegt in den Zwischenräumen der viereckig geteilten Deckenunterkonstruktion (siehe **Bild 3**), an der später die Deckenverkleidungen montiert sind.

Endspurt

Noch ein halbes Jahr später. Es ist vollbracht – von Tischlern, Isolierern, Treppenbauern und anderen Gewerken; ausnahmslos Spezialisten und Meister ihrer Fächer. **Bild 5** zeigt glänzende Ergebnisse: den Fahrstuhlschacht aus Plexiglas mit gläsernem Innenleben und goldfarbenen Pfeilern, eingerahmt von einer großzügigen Wendeltreppe, die von ganz unten bis zum obersten Deck ins Freie führt. Aufwand und Anstrengung sind nicht mehr zu sehen – was bleibt ist Schönheit und Leichtigkeit.



DESIGN VIPS

Yacht-Design muss sich an Träumen orientieren, um neue Wirklichkeiten zu schaffen. Kenntnisse in Traumdeutung und Psychologie sowie ein Gefühl für subtile Unterschiede gehören deshalb zum Rüstzeug besonders erfolgreicher Designer. Einige dieser seltenen Spezies stellen wir hier vor ...

Wo befindet sich der Arbeitsplatz eines Spitzen-Designers? In den Metropolen der Welt – und immer zwischen den Stühlen. Eben dort, wo es sich sehr unbequem sitzt, wo Bewegung immer das Risiko birgt, gänzlich unglamourös auf dem Boden des Faktischen zu landen. Denn die Ansprüche im Yacht-Design sind nicht einfach nur hoch. Sie sind widersprüchlich: Einerseits soll die berühmte „eigene Handschrift“ erkennbar sein, andererseits möchte jeder Auftraggeber natürlich seine persönlichen Vorstellungen verwirklicht sehen. Einerseits herrscht an Geld nicht gerade Mangel, andererseits ist doch der Kostenrahmen empfindlich und schnell gesprengt. Einerseits ist Einzigartigkeit und Überraschung ein Wesensmerkmal guten Designs. Andererseits hält die Welt nun mal gern am Bekannten, Gelernten, vielfach Gesehenen fest.

Im Gespräch mit einigen der kreativsten Köpfe der Branche – Dickie Bannenberg, Andrew Langton und Pascale Raymond, Bill Tripp, Donald Starkey und Andrew Winch – wird deutlich, dass selbst Ruhm, Erfahrung und Erfolg diese Widersprüche nicht automatisch auflösen; dass es vielmehr ein wichtiger Teil ihres Erfolges ist, auf dem Feld zwischen Gestaltungsfreiheit und Kundenwunsch den richtigen Weg einzuschlagen.

STILFRAGEN

Was all diese großen Namen verbindet: ihre gute Zusammenarbeit mit A&R. Donald Starkey zum Beispiel designte die ULTIMA III, Raymond Langton die BRAVADO und MY LITTLE VIOLET, Andrew Winch und Bill Tripp gemeinsam die ALITHIA, Dickie Bannenberg die ELANDESS.

Eine weitere Gemeinsamkeit: DEN eigenen Stil zu haben, lehnen alle kategorisch ab. Und das, obwohl Markt und Medien genau ihr Expertentum gerade darin sehen, die berühmte „eigene Note“ zu erkennen. Donald Starkey, freundliches Selbstbewusstsein in Person, formuliert das ganz pragmatisch: „Von meinem Stil lese ich immer nur. Aber welcher ist das? Ich habe schon so viel Unterschiedliches gemacht. Mir geht es vielmehr darum, offen zu bleiben für die Vorstellungen des Eigners. Es ist schließlich seine Yacht.“ Natürlich zählen für ihn wie für die anderen noch ein paar Kriterien mehr als der Kundengeschmack. „Design ist nicht Dekoration. Um stilvoll zu sein, muss es über zeitlosen Charme verfügen. Schließlich soll die Yacht länger präsent sein als irgendeine Modeerscheinung“, fasst Starkey zusammen.

Langlebigkeit – ein Aspekt, den auch Andrew Winch in den Vordergrund stellt: „Mit den A&R-Segelyachten HETAİROS und ALITHIA ist es uns gelungen, zwei sehr unterschiedliche Beispiele für Einzigartigkeit zu schaffen. Die eine ist hell, die andere dunkel, die eine ist modern, die andere klassisch. Und trotzdem sind beide nach vielen Jahren immer noch schön und schnell und spektakulär, Inspiration für Kunden und Designer.“

Bill Tripp betont, dass Design – wenn es mehr als Fassade sein soll – immer in Beziehung zum jeweiligen Zeitgeist steht. „Ich glaube, Technologie und Design sind unauflöslich verbunden. Damit eine moderne Yacht Persönlichkeit entfaltet, muss das Design alle Möglichkeiten ausschöpfen, auch mal an Grenzen gehen, mitunter radikal sein und kontrovers diskutiert werden; genau wie die heutigen Klassiker zu ihrer Zeit. Damals wie heute besteht die Kunst des Yacht-Designs darin, das Visuelle und die Performance zu einer Einheit zu verschmelzen.“

Die charmante Pascale Reymond, einst Chefin, dann Lebens- und Geschäftspartnerin von Andrew Langton, macht deutlich, dass für ihre Design-Auffassung die Beachtung kleiner Unterschiede wichtiger ist als eine große Philosophie.



„Andrew und ich haben schon unterschiedliche Stilauffassungen. Aber was Proportionen, Raumaufteilung und den Sinn für Balance angeht, denken wir gleich. Grundsätzlich geht es uns darum, das zu Offensichtliche, Schwere oder Klotzige zu vermeiden.“ Auch Dickie Bannenberg gibt wegen der großen gestalterischen Bandbreite seiner Arbeit nur Fixpunkte an: „Das Traditionelle bin ich nicht, möglicherweise ist inzwischen auch schon genug Kirschholz auf Schiffen verbaut worden. Ebenso wenig bin ich ein Verfechter des Radikalen. Eine extrem minimalistische Lösung beispielsweise käme für mich nur auf ausdrücklichen Wunsch in Frage.“

EINFLÜSSE

Quereinstieg scheint der richtige Zugang zum Designerfolg zu sein. So machte Pascal Raymond erst an der Pariser Sorbonne ihren Abschluss in Kunstgeschichte, ehe sie in London als Einkäuferin antiker Möbel für Donald Starkey arbeitete und dabei ihre Faszination für das Design und ihre Fähigkeiten in diesem Bereich entdeckte. Donald Starkey selbst folgte – einige Jahrzehnte vorher – nach eigenem Bekunden keinerlei Masterplan für eine Designer-Karriere, ließ sich aber mit 20 sozusagen von seinem eigenen Talent dazu überreden. Keine Regel ohne Ausnahme: Bill Tripp setzte als Sohn eines Yachtdesigners gradlinig die berufliche Tradition fort. Zwar bestanden Pläne, der Liebe zum Meer wegen Ozeanografie zu studieren; sie wurden aber rasch wieder verworfen, wegen einer fast körperlichen Abneigung gegen die lateinische Fachsprache.

Andrew Winch fuhr erst lange auf dem Atlantik und in der Karibik zur See, bevor er sein Designstudium an der Londoner St. Martins School of

Art aufnahm. Selbst Dickie Bannenberg, Sohn der Design-Ikone Ion Bannenberg, zeigte zunächst keine Ambition, in die enorm großen väterlichen Fußstapfen zu treten. Er studierte lieber erst einmal Geografie. Als Autodesigner kam Andrew Langton zwar aus der Branche, entschied sich aber für das Yachtdesign erst auf dem Umweg über die Kanalinsel Jersey, wo er das Segeln und Yachten zu lieben lernte. Er wie auch die anderen hier versammelten Koryphäen empfinden ihre Arbeit auch nach Jahren immer noch als Königsdisziplin. „Das Interieur einer Yacht muss gut aussehen, aber auch der ständigen physischen Bewegung standhalten. Es ist sehr aufregend, beides in möglichst schönen Einklang zu bringen“, beschreibt Andrew Winch. „Man verwirklicht einen Traum“ sagt Andrew Langton in ganz sachlichem Tonfall. „Und man verdient viel Geld“, sagt Donald Starkey und lacht.

DESIGN-HÖLLEN

Alles dreht sich also um Geld, Schönheit, Kreativität und Individualität – ein Traumjob, oder? Nicht nur. Denn auch an der Spitze besteht nicht jeder Tag aus Sternstunden – selbst wenn man Andrew Winchs Motto „Mach nichts Häßliches, nichts Langweiliges, nichts Kopiertes“ immer strengstens befolgt. Der krude Alltag mit Zeitknappheit, Budgetproblemen und unerfüllten Kundensehnsüchten macht auch vor den Türen erster Adressen nicht halt. Und es gibt wie in jedem Job immer mal wieder einen „worst case“ zu fürchten. Bei Starkey könnte der etwa so aussehen: „Eine Werft bietet eine 60-Meter-Yacht für 25 Millionen Dollar an – und ich soll dann ein herausragendes Interieur entwerfen ...!“. Ohne Geld geht's nicht, aber genauso wenig ohne

Kommunikation, erklärt Dickie Bannenberg. „Für jemanden zu arbeiten, dessen Geschmack und Lifestyle man überhaupt nicht kennt, ist ein kleines Stück Designer-Hölle. Weil man schlecht ein Bild von einem Projekt entwickeln kann, ohne ein Bild vom Eigner zu haben“. Zumal die Briefings sehr unterschiedlich ausfallen. Manche Eigner haben von Anfang an ganz feste Vorstellungen und wollen an deren Umsetzung möglichst unmittelbar beteiligt sein. Andere wiederum sind nur sehr wenig präsent und überlassen lieber alles den Fachleuten; wobei sie sich eine Beurteilung trotzdem vorbehalten. Daher ist „das erste Konzept immer sehr gefährlich. Wenn das nicht gleich ins Schwarze trifft, wird es schwer“ weiß Andrew Langton. Nicht als Hölle, aber als höllisch unattraktiv empfindet es Bill Tripp, „wenn die Linien eines Schiffes nicht sichtbar werden und die Proportionen keinen Bezug zum Meer haben“.

Bei all diesen Unwägbarkeiten braucht jeder Designer eine Werft, auf deren partnerschaftliche Zusammenarbeit er bauen kann. In diesem Punkt bekommt A&R von allen genannten Designern Bestnoten – mit Extrapunkten für Professionalität, Flexibilität und Freundlichkeit. Und es ist leicht zu bemerken, dass es dabei nicht um geschäftstüchtige Höflichkeit, sondern um Enthusiasmus und echte Überzeugung geht. Bill Tripp verbindet sogar Kindheitserinnerungen mit A&R. Schon in den 60er Jahren besuchte er als kleiner Schuljunge mit seinem Vater die Werft und war begeistert; lange bevor er 1999 als Designer zurückkehrte. Sein Kollege Andrew Winch fasst stellvertretend für alle zusammen: „Bei A&R habe ich die Möglichkeit bekommen, hervorragende Yachten zu bauen, eine sehr emotionale, intensive Zeit zu erleben und mein Talent und meine Kreativität unter Beweis zu stellen. Mehr geht nicht.“



Design persönlich

Alltäglich, aber nicht Alltag: Design ist ein Thema, das direkt oder indirekt alle Bereiche des modernen Lebens durchdringt – in ganz unterschiedlicher Qualität. Wer allerdings je in den Genuss kam, Zeit auf einer gelungenen Yacht zu verbringen, wird es uneingeschränkt bestätigen: Design zu schaffen, das „Produkte zum sprechen bringt“, wie es die deutsche Design-Legende Dieter Rams formulierte, ist eine große Kunst. Eigentlich sprechen die hier genannten Designkünstler demnach ohnehin für sich. Wir möchten sie trotzdem kurz vorstellen ...



PASCALE REYMOND UND ANDREW LANGTON: DOPPELT ERFOLGREICH

Ein junges Unternehmen, trotzdem eines mit insgesamt 20 Jahren Erfahrung und beeindruckenden Referenzen. Seit ihrer Feuerprobe auf der Monaco-Yacht-Show im September 2001 bereichert Reymond-Langton-Design aus London die internationale Yachtszene mit ebenso schönem wie professionellem Design. Gründerin Pascale Reymond stammt aus dem malerischen St. Malo in der Bretagne. Nach ihrem Examen in Kunstgeschichte an der Pariser Sorbonne zog es sie 1986 nach London, wo sie nicht nur weitere Diplome in Interior-Design und 3D-Design, sondern ab 1990 auch viele Erfahrungen als rechte Hand von Donald Starkey sammelte. Eine der wichtigsten war sicher, Andrew Langton kennen zu lernen; erst ihr Arbeitskollege, dann Lebens- und später auch Geschäftspartner.

Andrew schloss 1993 sein Studium als Bachelor of Arts in Transport-Design an der Conventry University ab. Nach einigen Jahren Auto-Design ergriff das Yachtfieber, das ihn in früher Jugend auf den Kanalinseln ereilt hatte, erneut von ihm Besitz. Nach kurzem Auswärtsspiel für eine kleine Wiener Schiffsschmiede kehrte er nach Großbritannien zurück, um zunächst als Freiberufler und dann fest für Donald Starkey zu arbeiten, als Senior Designer bei zahlreichen Großprojekten.

Nach der Neugründung entwarfen Reymond-Langton unter anderem Interior- und Exterior-Design für zwei A&R-Schiffe mit den Auslieferungsterminen März 2007 und Mai 2008.

ANDREW WINCH: ZU WASSER, ZU LANDE UND IN DER ZUKUNFT

Wie viele Spitzendesigner ist Andrew Winch in London beheimatet. Von dort aus gibt er dem Markt seit 1986 neue Impulse in unterschiedlichen Design-Disziplinen. Seine ästhetisch und funktional herausragende Arbeit überzeugt bei Flugzeugen, Yachten, Privat- und Bürohäusern. Diese kreative Vielseitigkeit brachte ihm neben zufriedenen Kunden in aller Welt zahllose Preise ein, unter anderem eine ganze Reihe der begehrten „Superyacht Society International Awards for Design and Leadership“.

Wie so oft begann die Liebe zum Yacht-Design mit der Liebe zur See: Der junge Andrew segelt in seiner Jugend regelmäßig an der englischen Südküste per Dinghi oder Segelyacht. Als weitere prägende Einflüsse nennt Andrew berühmte Yachtdesigner wie Fife und Charles Nicholson und den Primus inter Pares, Ion Bannenberg. Mit ihm realisierte er seine ersten Projekte – ausnahmslos Segelyachten, die zu designen ihm eine persönliche Freude ist. Die Zusammenarbeit mit A&R ist ihm deshalb in bester Erinnerung, denn dort wurde mit dem Bau der HETAİROS und der ALITHIA Segelyacht-Geschichte geschrieben. Beide Schiffe sind schnell, spektakulär, traditionell und innovativ – und haben bis heute weder an Funktionalität noch an Ausstrahlung eingebüßt.




BILL TRIPP: DER DYNAMIKER

Seine Wiege könnte ein Segelboot gewesen sein: im Leben von Bill Tripp spielten das Meer, das Segeln und das Design von Kleinauf Hauptrollen. Schon seine Kindheit verbringt er auf Segelyachten und Rennbooten, die sein Vater William H. Tripp Junior designt hat. So ist die Berufswahl für Bill eine Sache der Logik und der Leidenschaft. Er studiert Naval Architecture an der University Michigan. Gleich nach seinem Abschluss kann er mit Doug Peterson zusammenarbeiten, ab Mitte der Siebziger ein „Speed king“ unter den Segelyacht-

Designern, der regelmäßig Erfolge bei weltweit größten Regatten wie dem Admirals Cup verbucht. Das Designen besonders dynamischer Segelyachten ist und bleibt seit dieser Zeit Tripps Beruf; mit dem Ziel, Boote zu schaffen, die „auf dem Wasser segeln und nicht hindurch“. Nach einigen Jahren als Chefdesigner in großen Unternehmen macht er sich 1984 mit „Tripp Design“ selbstständig. „Was das Design einer Segelyacht angeht, macht das Meer klare Vorschriften, die man tunlichst respektieren sollte. Das hindert aber nicht daran, ein Maximum an Beweglichkeit, Komfort und Eleganz zu schaffen. Dass Segelyachten in größeren Dimensionen zwangsläufig in ihrer Performance nachlassen, ist öfter zu hören. Aber wahr ist es nicht.“

Wahre Highlights hat Bill Tripp als Naval Architect für A&R im Laufe der Zeit einige kreiert: die ALITHIA,

DONALD STARKEY: AUF UMWEGEN ZUR SPITZE

Anders als bei vielen seiner Kollegen begann Donald Starkey seine Karriere als einer der profiliertesten Yacht-Designer der Welt nicht aufgrund seiner Faszination für Schiffe und Meer. Lange war der engste Bezug zum nassen Element gelegentliches Angeln im heimatlichen Avon; ansonsten wollte der junge Donald lieber ein zweiter Norman Forster werden. Schon mit zarten 15 Jahren verbringt er Lehrjahre in einem Londoner Architekturbüro. Die Herrenjahre lassen nicht lange auf sich warten. Mit 23 ist er in Großprojekte involviert, extrem einträglich. Und sehr, sehr gruselig, wie Donald trocken kommentiert. Er bleibt jedoch seiner Profession über 20 Jahre treu, arbeitet für führende Londoner Architekturbüros, macht sich selbstständig. Erst viele Zufälle später wechselt er Anfang der 80er das Fach, motiviert durch die Bekanntschaft mit dem Yacht-Designer Terence Disdale. Es ist gerade der Mangel an Erfahrung und die Herangehensweise des Architekten Starkey, die den Yacht-Designer Starkey erfolgreich macht. Seine Inspiration kommt aber nach wie vor aus ganz anderen Richtungen: Le Corbusier, Mies van der Rohe gehören dazu, der gesamte Rock'n Roll, oder auch Coco Chanel. Ikonen des Aufbruchs, die inzwischen zu Klassikern geworden sind. Eine Entwicklung, die auch das Œuvre von Donald nimmt – im besten Sinne, als Beispiel für eine ganz eigene, zeitlose Eleganz. Deutlich zu sehen auf Yachten in aller Welt, zum Beispiel der LADY SHERIDAN, die Donald in enger, konstruktiver Zusammenarbeit mit A&R realisiert hat.


**DICKIE BANNENBERG:
DESIGN AUS BESTEM HAUSE**

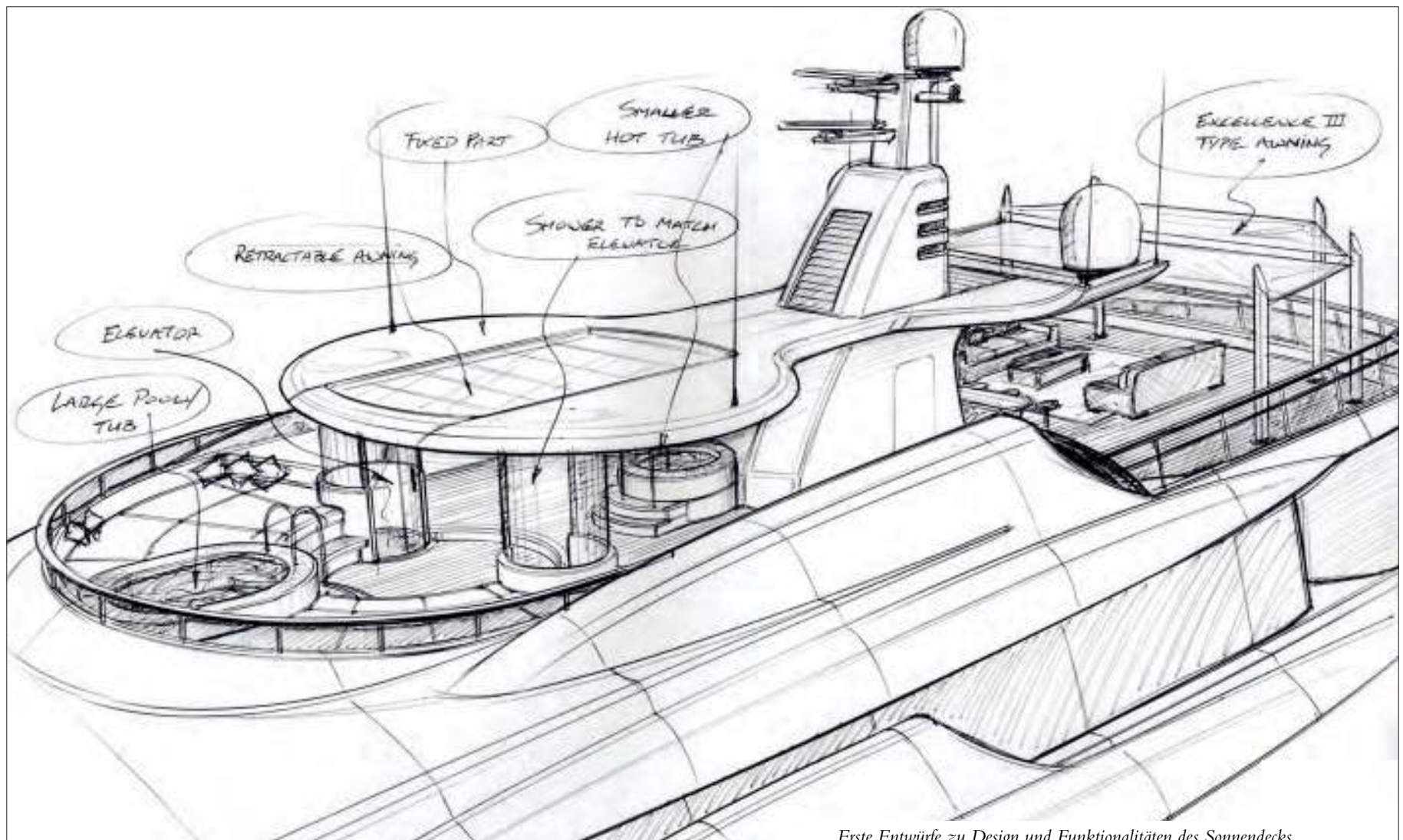
Einen berühmten Vater zu haben, kann eine echte Belastung sein, eine Verpflichtung zum Sieg, die nicht selten die Kraft zum Kämpfen nimmt. Ein Problem, das sich für Dickie Bannenberg offensichtlich nicht stellt. Er spricht gern über seinen Vater, Trendsetter und Vorbild für ganze Generationen von Designern, über sein weltweit anerkanntes Genie, seine Liebe zum Jazz, zur Kunst und zu alten Autos. Respekt, Zuneigung und nicht zuletzt Gelassenheit klingen aus diesen Worten, denn Dickie konnte bereits vor dem Tod seines Vaters im Jahre 2002 selbst einen Platz in der ersten Reihe der Designer-Größen behaupten. Mit der väterlichen Neugier auf Neues gesegnet, gelingt es ihm, die mittlerweile über 40-jährige Erfahrung des Unternehmens in der Gestaltung von mehr als 200 Megayachten ständig weiter auszubauen. Damals wie heute steht Bannenberg für ein innovatives Design, das sich auf Eignerwünsche konzentriert, aber konsequent neue Ideen, neue Kombinationen, neue Materialien einsetzt – und dadurch Beliebigkeit strikt vermeidet. Beispielhaft zeigen das die neuen Interior-Entwürfe für A&R: Die charmante Leichtigkeit, mit der sich hier traditionelle Schiffsatmosphäre und Lounge-Ambiente vereinen, zeugt von Mut und Geschmack. Eine vielversprechende Mischung.



Vorstudien für die EMINENCE: 3D-Animation des Sonnendecks mit Jacuzzi



Studie zur Einrichtung des Main-Deck-Salons



Erste Entwürfe zu Design und Funktionalitäten des Sonnendecks



Nacht-Visualisierung des Sonnendecks mit Aufzug und Dusche

DIE PRA

Das Telefon klingelt. Ein paar schnörkellose Sätze, auflegen,



KTIKER

im Büro mit einem Lieferanten sprechen. Da klingelt es erneut. Schnelle Entscheidung, auflegen, weiter im Text.

Klingeln ... Für andere wäre das Terror, für Hans Birnstengel ist es Alltag. Abschalten geht nicht ...





Noch gut verpackt: Die ULITMA III in der Lackierhalle



Kabelinstallation: Sieht nach Chaos aus, verläuft aber strikt nach Plan

... das gilt sowohl für das Telefon als auch für den drahtigen älteren Herrn vor uns; ruhig, nördlich-freundlich und ganz deutlich Führungspersönlichkeit. Schon seit Januar 1979 ist er Leiter Ausrüstung bzw. Fertigungsleiter bzw. Betriebsingenieur – jedenfalls verantwortlich für Technik, Termine und beinahe alles andere. Wie viele Einzelarbeiten, Änderungen, Probleme und Lösungen der Bau einer Yacht auch mit sich bringen mag: Herr Birnstengel erlebt sie jeden Tag live. Neue Projekte beginnen immer von unten: mit dem Rumpf, der wird fertig geliefert. Vor größeren Einbauarbeiten muss er zunächst einmal per Wasserwaage eingerichtet werden. Dann der Alu-Aufbau darüber gesetzt und mit dem Stahl per Sprengverfahren verbunden – nach relativ kurzer Zeit ist das Schiff in seinen Konturen schon fertig. Aber eben noch

lange nicht in seiner Gesamtheit. Es folgen Innenkonservierung, Verlegung von Kabeln und Rohrleitungen, der Einbau eines Rohfußbodens, und dann weiter, vom Einbau des Riesensmotors bis zum kleinsten Einrichtungsdetail. Alles genau festgelegt und geplant. Bis auf das Unplanbare: die Änderungswünsche, zunächst von Kapitän und Besatzung. Immer möchten sie Einzelheiten funktionaler, bequemer oder einfach nur anders – es kann eine Werkbank oder eine größere Sitzgruppe oder ein stärkerer Bugstrahler für besseres Navigieren sein. Der Eigner überlegt sich, ob er diesen Änderungen zustimmt, zu immerhin ca. 40 Prozent tut er das. Dann überlegt er, was er selbst noch verändern möchte. Eine elementare Veränderung steht dem Schiff dann allerdings noch bevor – der Wechsel vom Lande zu Wasser.

Harte Prüfungen

Der Stapellauf ist für alle Beteiligten ein sehr emotionaler Moment; die Geburtsstunde des Schiffes, mit der Furcht vor all den Komplikationen, die dabei auftreten könnten. Ob und wie gut es zu recht kommen wird, dazu gibt es zwar verlässliche Erfahrungswerte; aber genau lässt sich das erst hinterher sagen – beim ersten Kontakt mit dem Wasser und nach mehrwöchigen Probefahrten, mit ausführlichen Tests sämtlicher Aggregate und Systeme. Zur Abschlussprüfung trifft sich ein illustres Team aus Eignervertretern, Experten des Lloyd-Registers und der Betriebssicherheit an Bord. Hans Birnstengel ist seit 1984 auf jedem neuen A&R-Schiff als Verantwortlicher dabei;



Ein großer Moment naht: Das Ausdocken nach mehrjähriger Bauphase

auf Yachten, Minensuchern, Schnell- und sogar U-Booten. Ärger hat er in all den Jahren wenig erlebt, aber Winke des Schicksals. Unvergesslich die erste Fahrt der EXCELLENCE III im Jade-Revier. Das Wasser richtet seine ganze Gewalt gegen das Schiff, bei Windstärke 10 reißt es das Rettungsboot von Bord.

Auf der Brücke wird es zunehmend stiller und leerer, und sogar der Lotse bekommt es mit der Angst zu tun, als das Schiff nach einem spektakulären Ritt auf einer Riesenwelle in Schräglage gerät. Es richtet sich zum Glück schnell wieder auf, zur allgemeinen Erleichterung und zur höchsten Zufriedenheit des Kapitäns.

Meist führt solche Stabilitätsprüfungen natürlich nicht die See, sondern die Werft durch. Das Schiff wird durch das millimetergenaue Platzieren

und Versetzen von vielen Tonnen schweren Betongewichten gekrängt/geneigt, um die Nulllage zu definieren – und um zu sehen, wie es aus eigener Kraft in diese Position zurückfindet. Erst wenn die umfangreiche Prüfliste abgearbeitet und jede sicherheitsrelevante Frage für jedes System positiv beantwortet ist, erhält es die Erlaubnis zu weltweiten Fahrten ohne Einschränkungen.

Alles in Bewegung

Bevor eine Yacht zu einem solchen exklusiven Transportmittel wird, ist sie selbst Gegenstand ständigen Transports. Das Verfahren der Schiffe auf dem Werftgelände und die Verfrachtung aller Ausrüstungsteile ist eine Spezialaufgabe für ein eingeschworenes Team. Ihr Leiter Harm Alfs ist

merklich stolz auf seine Arbeit und seine Leute. Täglich haben sie neue Aufgaben zu lösen, ständig müssen neue Wege zum, ins und durch das Schiff gefunden werden. Je nach Wasserstand und Stand der Dinge auch nachts und am Wochenende. Wenn ein acht bis zehn Tonnen schwerer Motor ohne Schäden ins Schiffsinere verfrachtet werden soll, nützt Routine wenig. Es kommt vielmehr auf gute Ideen und eine gute Kommunikation untereinander an. Nicht nur bei einem solchen Koloss. Viele Elektronikteile sind wesentlich kleiner, aber mindestens genauso teuer. Ohne Sorgfalt, Flexibilität und klare Ansagen läuft deshalb nichts. „Unsere Transportleute sind eine Mannschaft für sich. Wer Fingerspitzengefühl und außerdem ein dickes Fell mitbringt, hat für diese Arbeit genau das richtige Körpergefühl“, weiß Harm Alfs.





1. „ES IST WAS SCHÖNES,
SO EIN PROJEKT ZU
EINEM GUTEN ENDE
ZU BRINGEN.“

Hans Birnstengel, seit 1984 bei A&R



Zufriedenheit in Farbe

So wichtig es ist, alle technischen Kriterien zu erfüllen: beinahe noch wichtiger ist das äußere Erscheinungsbild. Und das wird wesentlich von der Güte der Lackierung bestimmt. Nicht Normen und Zahlen, sondern allein das kritische Auge des Betrachters (des Eigners/Eignervertreters) entscheidet, ob die Außenkosmetik glatt geglückt ist. Oder ob sich die auch bei Schiffen gefürchtete Orangenhaut bemerkbar macht. Auf den riesigen Flächen gleich jeden kleinsten Anlass zur Beanstandung zu vermeiden, ist eigentlich unmöglich, gerade bei dunklen Farbtönen. Aber die Werft versucht es immer wieder. Schon lange vor der

Fertigstellung ist ein zehnköpfiges Team zum Konservieren, Spachteln und dem Aufbau der Farbsysteme im Einsatz, damit ein Erscheinungsbild aus einem Guss entsteht. Alles, selbst das Waschen, ist strikte Handarbeit, denn am Ende muss das Finish jede Autolackierung in den Schatten stellen. Wie in allen anderen Bereichen bei A&R ist auch bei den Malerarbeiten jeder Werker sein eigener Kontrolleur. Das verteilt den hohen zeitlichen und fachlichen Druck und verschafft gemeinsame Erfolgserlebnisse. „Im Lauf meines Berufslebens hat sich mein Interesse am Schiffsbau immer mehr verstärkt. Es ist was Schönes, so ein Projekt zu einem guten Ende zu bringen“, sagt Hans Birnstengel, für einen Moment versonnen – und schon eilt er wieder mit dem Handy am Ohr in die Halle. ┘

(1.) Hans Birnstengel (2.) Beim Innenausbau (3.) Noch im Rohbau: der Deckendom über dem dining table der EMINENCE



4.



5.



6.



7.

(4.) Schleifen der Schweißnähte am Alu-Aufbau der EMINENCE (5.) Effektive Qualitätskontrolle: Wo auf der Spachtelfläche noch ein Bleistiftkrieger zu sehen ist, muss noch geschliffen werden. (6.) Organische runde Formen makellos herzustellen: eine der ganz großen Herausforderungen im Yachtbau. (7.) Nach zahllosen Lackiervorgängen: so muss es aussehen ...



Ultimativ chillen: die ULTIMA III in der Karibik

A&R UNTERWEGS

Ein Spaziergang durch New York im Frühling, ein Ritt auf dem Rücken eines Elefanten durch den Dschungel, eine Kutschfahrt durchs nächtliche Wien oder auch das sanfte Dahingleiten eines Schiffes durch karibische Gewässer: Es gibt Arten, sich fortzubewegen, die eigentlich nicht der Fortbewegung dienen, sondern dem Erlebnis. Wahrscheinlich gilt Kapitän zu sein deshalb immer noch vielen Menschen als Traumberuf.

>>>>



„UNSERE YACHT KOMMT VIEL HERUM UND WIRD VIEL BEWUNDERT, GANZ GLEICH, WO SIE IST.“

Ray Shore, Kapitän der EXCELLENCE III



Laut seemännischem Wörterbuch ist der Kapitän (vom lateinischen caput = Kopf, Anführer) der verantwortliche Schiffsführer. Wer oder was ein Kapitän de facto ist, ob es sich um eine freie Berufsbezeichnung oder einen geschützten Titel handelt, darüber streiten sich sogar Fachleute. Einigkeit herrscht darüber, dass seine nautischen und persönlichen Fähigkeiten mehr zählen als Patente und Lizenzen. Zwar lebt das Klischee vom draufgängerischen Seebären immer noch. Aber auf Abenteuer sind Kapitäne heutzutage weniger aus – jedenfalls nicht während ihrer beruflichen Tätigkeit. Zu komplex und verantwortungsvoll die Aufgaben, zu hoch die Erwartungen der Eigner und Chartergäste, zu eng die Zeitpläne ...

Von Anfang an dabei

Viele Kapitäne müssen Tatkraft und Know-how beweisen, lange bevor das Schiff überhaupt fertig ist. Roy Dance, seit mehr als zwei Jahrzehnten auf Marineschiffen und Yachten unterwegs und seit 2002 Kapitän auf der ZENOBIA, erklärt: „Kapitäne sind keine Experten für Schiffsbau und sollten sich nicht dafür halten. Aber gerade bei einem wenig erfahrenen Eigner ist es wichtig, für Über-

blick zu sorgen. Das heißt, zusammen mit einem technischen Berater genau aufzuzeigen, was Sinn macht und was nicht. Jedes Instrument, jedes System, jede Funktion sollte auf Tauglichkeit und Praxisrelevanz hin überprüft werden. Entfällt das, werden Kapitäne und Mannschaften später mit großen Problemen zu kämpfen haben.“

Ray Shore sieht das ähnlich. Seit 1989 ist Kapitän aus New Port, Rhode Island, der EXCELLENCE treu; genauer gesagt der EXCELLENCE-Reihe von I bis IV. An den letzten drei hat er im Auftrag von Eigner Herb Chambers aktiv mitgearbeitet. „Bei jeder neuen Yacht werden zwei Jahre lang Stahl, Aluminium, Holz und Hunderttausende von Einzelteilen zusammengefügt. Dann kommt der Moment, an dem sich dieses ungeheuer komplexe Konstrukt auf See beweisen muss. Und die See kennt keine Kompromisse und prüft hart. Im Falle der EXCELLENCE III sehr hart – das Schiff hat das aber wesentlich besser vertragen als die Passagiere“, berichtet Ray.

Nach den ersten Praxistests ist das Aufsehen erregende Schiff permanent unterwegs und in der Lage, dem Eigner, seinen Gästen und den Charter-Passagieren unvergessliche Momente zu bescheren, an den schönsten Plätzen der Erde: in Neu-England, in der Karibik oder im Mittelmeer. „Unsere Yacht

kommt viel herum und wird viel bewundert, ganz gleich, wo sie ist“, sagt Ray voller Stolz.

Unterwegs zu Schönen und Reichen

Zum Zeitpunkt dieses Gesprächs mit Ray ist Keith Moore, der Kapitän der LADY SHERIDAN, eine kleine Weltreise weit entfernt und bester Laune. Der Amerikaner aus Maine hat gerade eine erste Chartersaison so gut wie hinter sich gebracht: vom legendären St. Tropez ins prominente Portofino, dann nach Korsika, Sardinien, erneut an der ganzen italienischen Küste entlang, nach Sizilien, zu den Westgriechischen Inseln ... und dahin, wo alle hinwollen, die nicht unbedingt reich und berühmt sind, aber Geld haben und gleich erkannt werden möchten: nach Monaco, zur Formel 1. Eigentlich unmöglich, im Hafen noch einen Liegeplatz zu bekommen. Aber über eine Reihe guter Bekanntschaften, die bis zum japanischen Rennfahrer Takuma Sato reichen, durfte die LADY SHERIDAN doch noch im Zentrum von Glamour und guter Laune ankern – und wurde selbst zu einer Art Mini-Monaco: Zunächst als Location für das Foto-Shooting einer weltbekannten Schmuckmarke.





1.

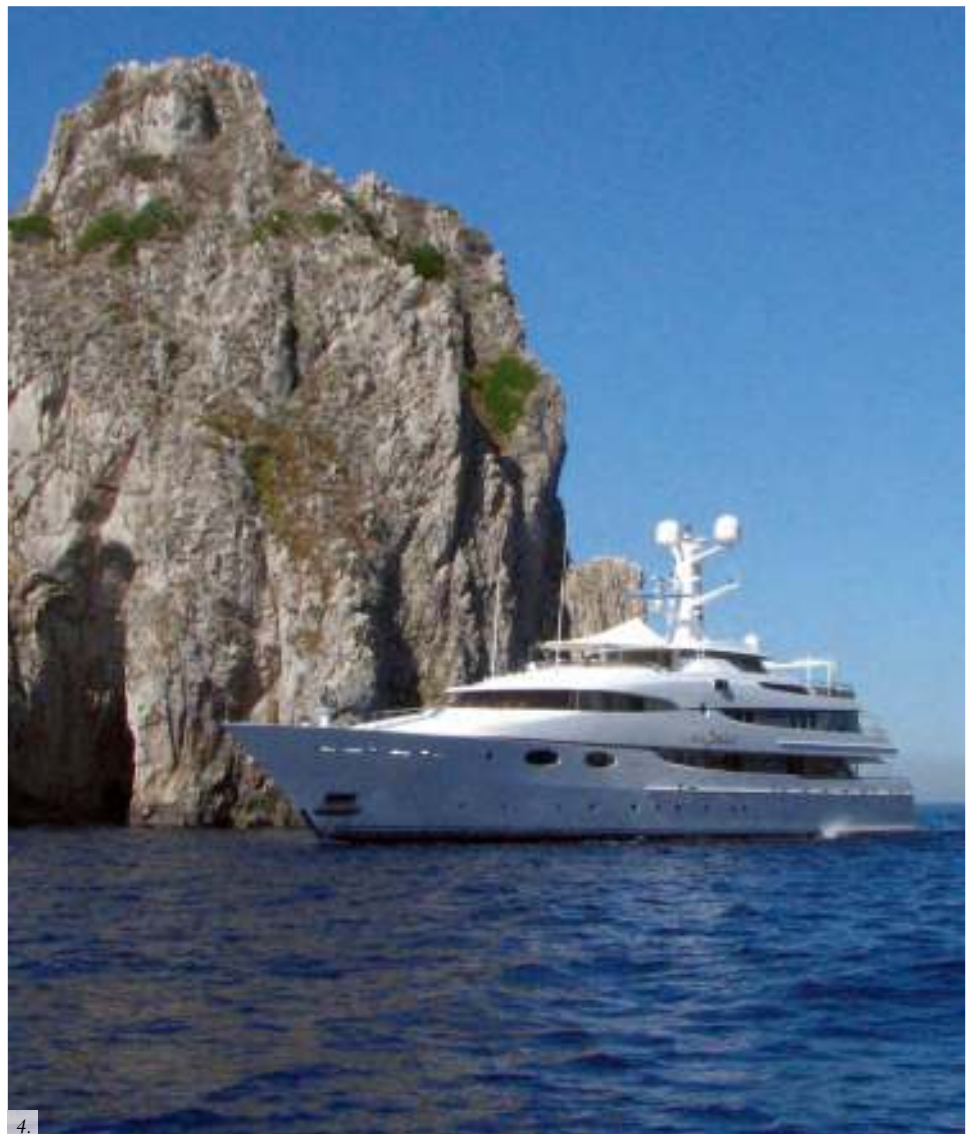
- (1.) Fast ein wenig zu groß: die ZENOBIA im Hafen von Portofino, Italien
(2.) An Bord der ZENOBIA ...
(3.) ... auf einem Trip zu den Seychellen
(4.) LADY SHERIDAN in Südfrankreich



2.



3.



4.



Das brachte unter anderem eine Reihe schöner Models und hübsche Klunker im Wert von 40 Millionen an Bord. Es folgten Rennfahrer, Promis, Kamerateams und jede Menge Partys – was Keith einiges an Nervenstärke und Organisations-talent abverlangte.

Eine glänzende Premiere für das Schiff und ein Riesenprogramm, das ganz ohne technische Pannen verlaufen ist; aber mit viel Spaß für den Eigner, den Kapitän, seine Crew und seine Gäste. Obwohl Sturm und Regen die Yacht beinahe ständig begleiteten, herrschte an Bord ein sehr gutes Klima, mit den nettesten Chartergästen aller Zeiten. Selbst bei strömendem Regen ha-

ben Sie draußen gesessen und den teilweise extremen Seegang regelrecht genossen, berichtet Keith amüsiert. Und das bei ihrer ersten Yacht-reise ...

Das bringt uns auf die Frage, was denn Gäste von einem Yachtaufenthalt eigentlich erwarten. „Die meisten kommen mit einem festen Fahrplan, das ist bei Familien ebenso wie bei Gruppen von Freunden. In der Regel wollen sie abends in oder nahe bei einem Hafen vor Anker gehen. Um an Land zu shoppen, essen zu gehen, Sight-seeing-Touren zu unternehmen oder Events zu besuchen. Für uns heißt das, immer möglichst pünktlich den nächsten Treffpunkt zu erreichen,

um Gäste abzuholen oder am neuen Standort aufzunehmen. Niemand chartert schließlich eine Yacht, um auf sie zu warten.“

Ab Ende September gibt es eine Erholungs-pause für Schiff und Mannschaft. Die LADY SHERIDAN wird dann in Barcelona gewartet und repariert. Sie soll sich auf der Fort Lauderdale-Boatshow präsentieren, natürlich in Bestform. Keith ist gespannt auf die Show, aber die Fahrt über den Atlantik ist für ihn so ausgesprochen reizarm, dass es dafür ein böses kleines Sprichwort an Bord gibt: „Wie im Knast, aber mit der Chance zu ertrinken.“ Ein Risiko, das wohl viele gerne auf sich nehmen würden ...



(1.) Die ULTIMA mit Kurs auf St. Barth (2.) Kapitän Keith Moore, Foto-Modell und Fotograf nach einem Werbe-Shooting an Bord der LADY SHERIDAN (3.) Abendstimmung im Hafen von St. Barth

1.



2.



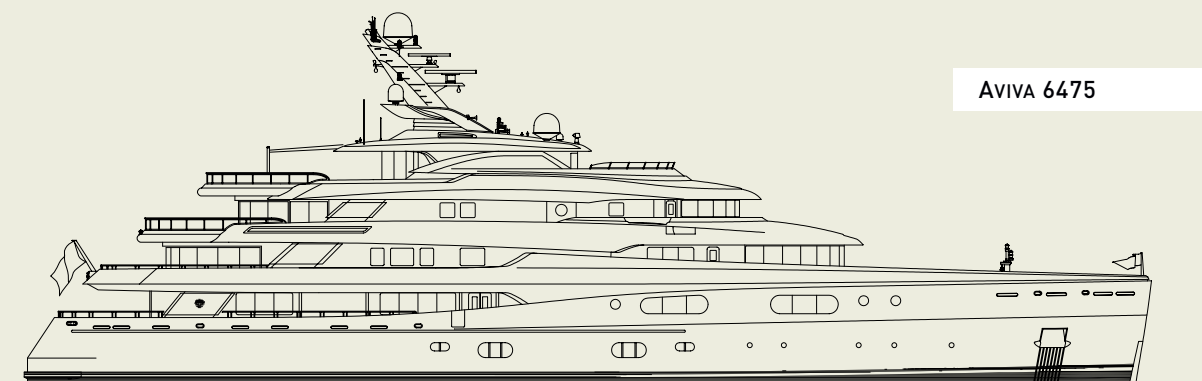
3.

YACHTEN IN ZAHLEN



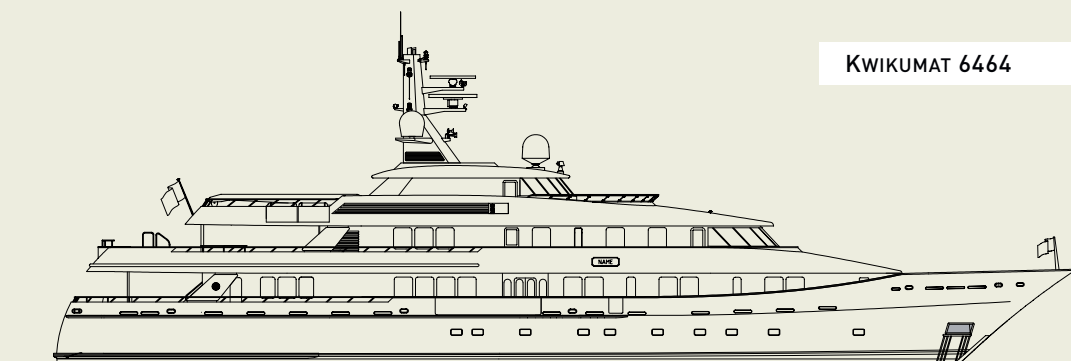
ZENOBIA 6463

31.



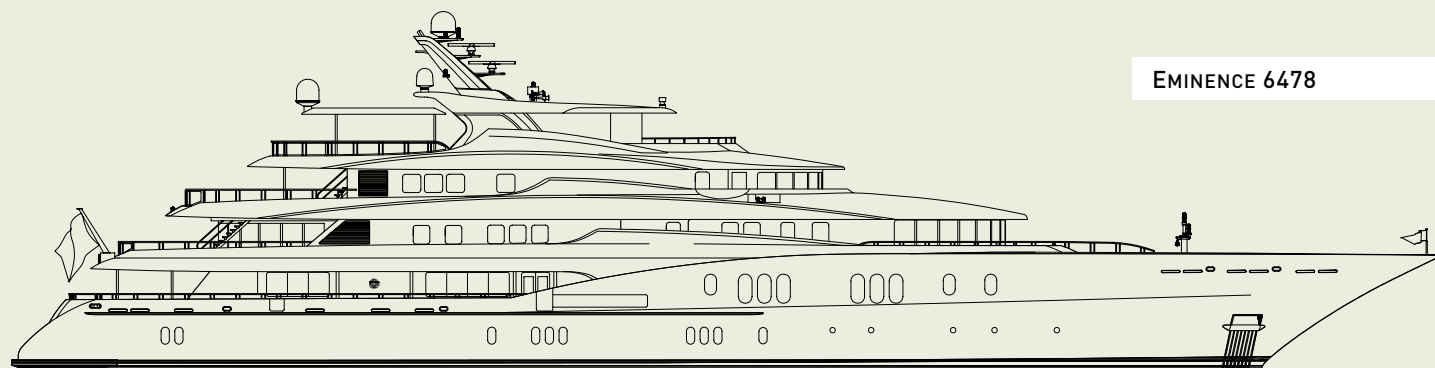
AVIVA 6475

17



KWIKUMAT 6464

18.



EMINENCE 6478

2

3000

verwendete Riffeldübel

Installierte Deckenleuchten:
513 Stück

Verwendeter Lack:
5.300 Liter

Verwendetes Sperrholz:
9.500 Quadratmeter

850

Quadratmeter Furnier

Verwendete Rohfußböden:
1.400 Quadratmeter

Verwendetes Sperrholz:
13.000 Quadratmeter

Verwendete Riffeldübel:
37.500 Stück

000

Perlen – von Hand zu Ketten aufgezogen

Verwendeter Leim:
3.200 Liter

Verwendete Schrauben:
30.000 Stück

Installierte Lichtschalter:
160 Stück

3.300

Schweißnahtlänge (Meter)

Installierte Steckdosen:
350 Stück

Verlegte Kabel:
110 km

Angefertigte Zeichnungen:
3.000 Stück





ARCHITECTURA NAVALIS

(Lat.: Die Kunst, Schiffe zu bauen; Titel eines 1768 veröffentlichten Buches des schwedischen Schiffbaumeisters Fredrik Henrik Chapman, der als erster Schiffe nach wissenschaftlich-mathematischen Methoden baute)



Die Kunst, ein Schiff zu bauen, wie sie Fredrik Henrik Chapman verstand, beginnt mit dem Entwurf. Daran hat sich seit dem 18. Jahrhundert, als Chapmans bahnbrechendes Werk erschien, nichts geändert. Noch heute gilt: Versäumnisse während der Entwurfsphase können später, beim Bau des Schiffes, nicht wieder gutgemacht werden. Umgekehrt gilt jedoch, dass eine gute und sorgfältige Planung sich in der hohen Qualität des fertigen Schiffes niederschlägt. So ist es auf den ersten Blick erstaunlich, dass ein Viertel bis ein Drittel gemessen in Zeitaufwand auf die Planung eines Schiffes entfällt. Rund 2.000 Zeichnungen werden in dieser Phase angefertigt, bis der endgültige Schiffsentwurf steht. Egal, ob es sich um avantgardistische Schiffe oder um sol-

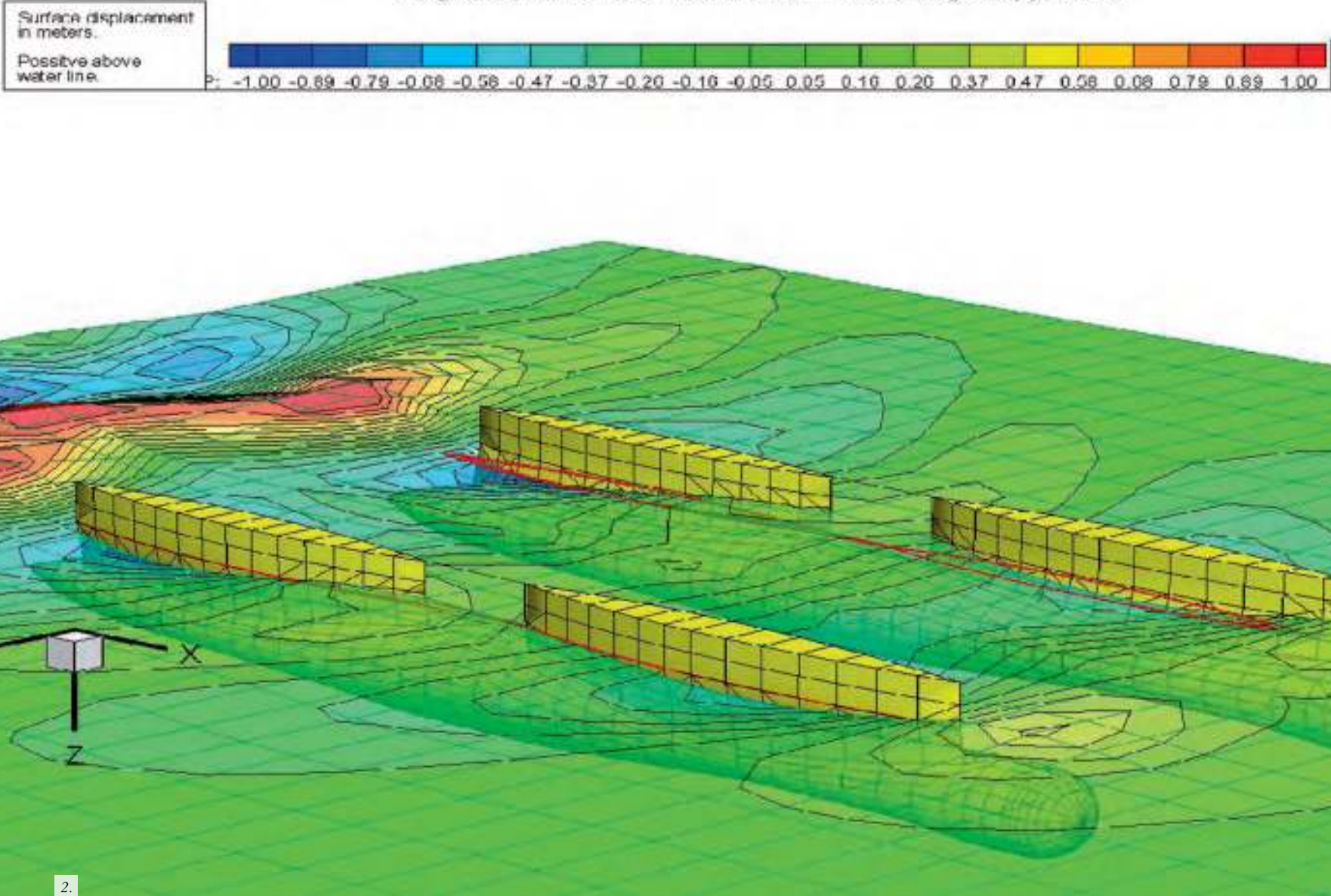
che konservativer Bauart, um große oder kleine handelt – an dieser Grundregel wird bei A&R festgehalten. Diese durch Sorgfalt und Genauigkeit gekennzeichnete Planungs- und Entwurfsphase ist auch der Grund dafür, dass jedes A&R-Schiff etwas Einzigartiges hat. Manchmal ist es auf den ersten Blick von außen erkennbar, wie bei den klassischen Yachten. Mit ihren ausgewogenen Dimensionen, der ausgefeilten Formgebung und ihren harmonischen Proportionen sind sie nicht modisch, sondern werden zu modernen Klassikern. Auch sie haben aber innere Qualitäten, die erst bei näherer Bekanntschaft mit dem Schiff offenbar werden.

Nicht immer verraten Schiffe auf den ersten Blick ihren ausgeklügelten Entwurf. Und doch

**DIESE DURCH SORGFALT
UND GENAUIGKEIT
GEKENNZEICHNETE
PLANUNGS- UND
ENTWURFSPHASE
IST EINER DER GRÜNDE
DAFÜR, DASS JEDES
A&R-SCHIFF ETWAS
EINZIGARTIGES HAT.**

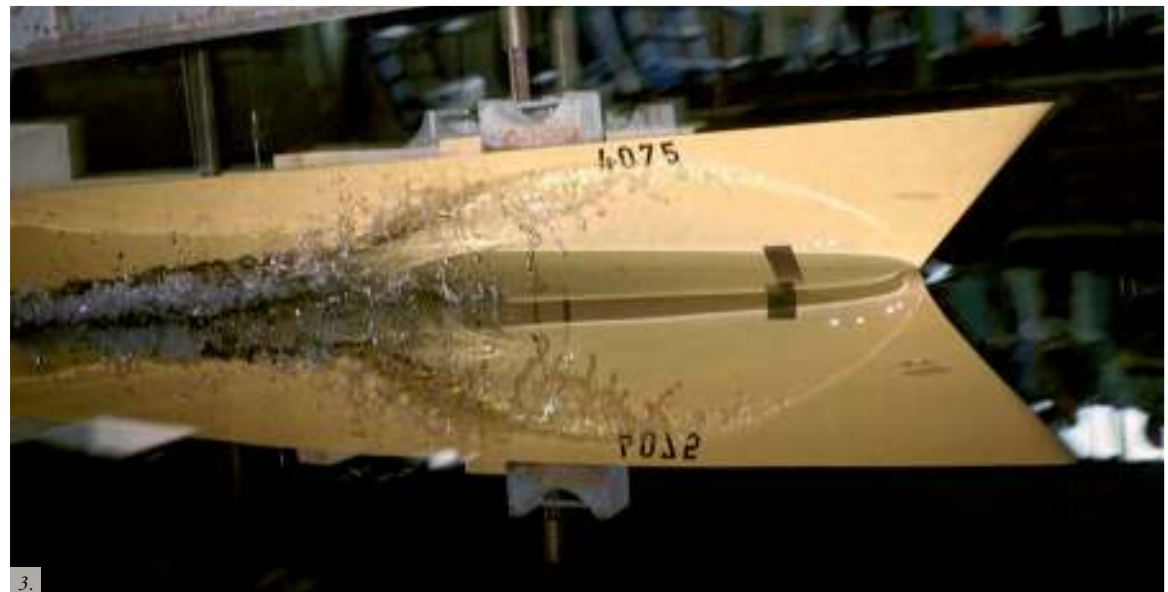
Klaas Spethmann

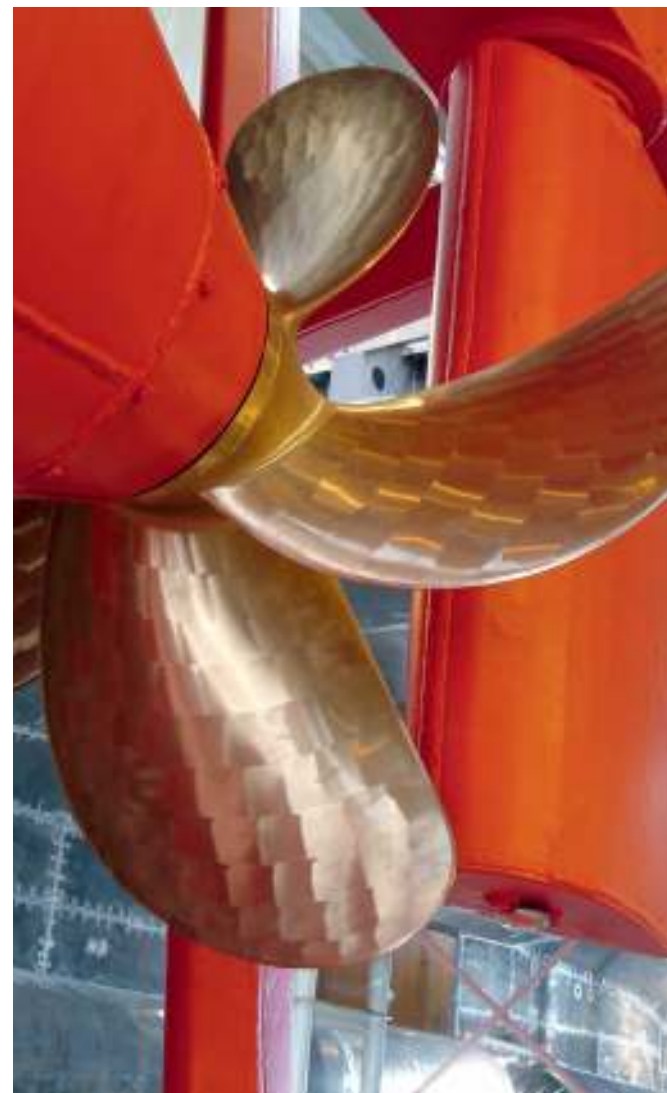
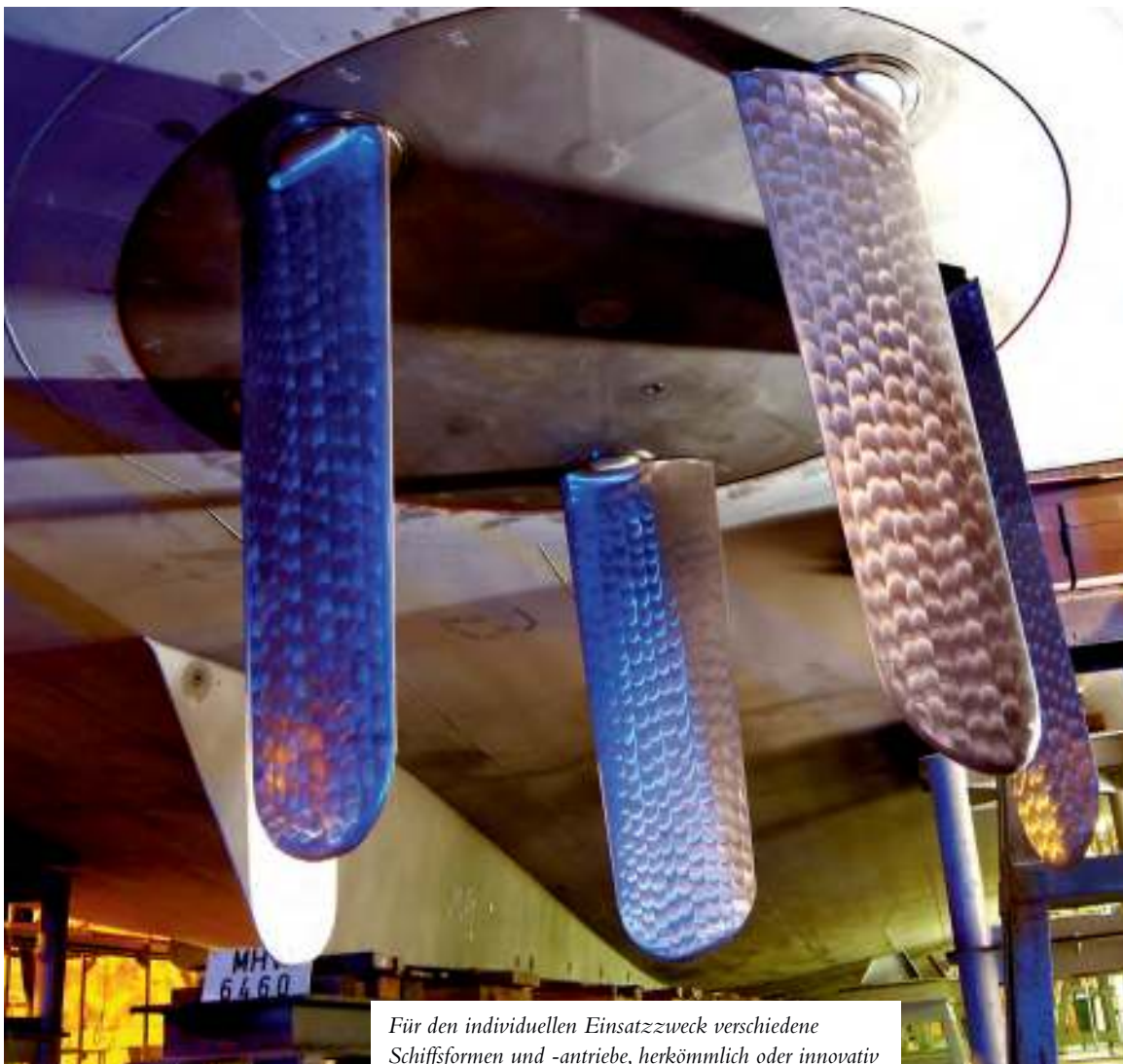
Project 383-a70 135 13kts 5 iter, trim & sinkage suppressed



fließen in die funktionellen Entwürfe für Marineschiffe und Dienstfahrzeuge in langen Jahren gewonnene Erkenntnisse ein. Sie gewährleiten die außergewöhnliche Seetüchtigkeit, die hervorragende Manövrierfähigkeit und die einzigartige Schockfestigkeit dieser bei A&R gebauten Schiffe. Denn entwickelte und konstruierte Funktionalität für Arbeitsschiffe ist das Ergebnis langjähriger, in stetiger Anwendung verfeinerter Ingenieursarbeit. Diese Eigenschaften kann eine Werft nicht einfach von Dritten zukaufen.

(1.) Computer-Aided-Design eines Maschinenraums.
(2.) Visualisierung einer exakten Widerstandsberechnung mit Computer-Tools. (3.) Kontrolle der Widerstandsberechnung im Schleppversuch





*Für den individuellen Einsatzzweck verschiedene
Schiffsformen und -antriebe, herkömmlich oder innovativ*



Sie werden von den A&R-Engineering-Abteilungen hervorgebracht. Die Unterschiede im Einsatzzweck der bei A&R gebauten Schiffe sind leicht zu erkennen. Sie zeigen die große Bandbreite von Erfahrung und Kompetenz der Werft – und auch ihre Vielfältigkeit. A&R baut nicht immer dasselbe Schiff in leichten Abwandlungen, sondern jedes A&R-Schiff ist individuell, man könnte sagen: im Chapman'schen Sinne avantgardistisch. Für den Außenstehenden erschließt sich das nicht immer sofort, oft werden die „inneren Werte“ eines Schiffes gar nicht wahrgenommen. Gemeint ist hier die Anpassung der verschiedenen Systeme des Schiffes aneinander. Ihre Abstimmung entscheidet über die Perfektion, die das Schiff beim Antrieb, der Navigation, in seiner Steuerung und der Kontrolle seiner Bewegungen auf See, im Seegang und vor Anker, erreicht. Gemeint sind damit auch die Systeme, die den Komfort während des Aufenthalts an Bord sicherstellen, wie die Versorgung mit Luft, Wasser, Energie und Informationen. Wenn es sich um Spezialfahrzeuge für Marine und Behörden handelt, werden die A&R-Schiffe mit besonderen Eigenschaften ausgestattet. Im Allgemeinen sind diese Fahrzeuge die Schrittmacher von Entwicklungen, die in den Entwurf der Yachten Eingang finden, wenn sie sich bewährt haben. Dies gilt beispielsweise für Formen und Signaturen. Noch Jahre nach Einführung einer revolutionären Technik wird diese stufenweise verfeinert, bevor sie schließlich für den Bau hochwertigster Schiffe und Boote übernommen wird.

Ein Grundsatz von A&R besagt, dass an Innovationen bis zu ihrer Perfektionierung gearbeitet wird. Erst wenn nach einer langen Überprüfungsphase sicher feststeht, in welcher Weise sie das Endprodukt Schiff verbessern, kommen sie zum Einsatz. Hier schließt sich der Kreis zum Entwurf und der Planung eines Schiffes nach den Wertmaßstäben, die Chapman gesetzt hat: Nach einem vorgegebenen Konzept werden sie geplant und bewusst eingesetzt. Das ist die Voraussetzung dafür, dass A&R-Schiffe die Avantgarde darstellen und immer die entscheidende Schiffslänge voraus sind.



SWATH-FAHRZEUGE

Die ABEKING & RASMUSSEN Schiffs- und Yachtwerft AG baut seit Ende der 1990er Jahre Schiffe, die sich durch Wind und Wellen nur noch minimal in ihren Bewegungen beeinflussen lassen.



TEXT: HANS KARR | FOTOS: A&R





Das Lotsenstationsschiff ELBE leistet seit einigen Jahren erfolgreiche Arbeit in der Deutschen Bucht. So wurden 2007 zwei weitere Stationsschiffe in Auftrag gegeben.



Seefahrt ohne Seegangfolgen. Der jahrhundertealte Traum der Seeleute beginnt sich zu erfüllen. Mit dem SWATH-Konzept hat das Unternehmen diesen Quantensprung geschafft. „Überall dort, wo Menschen an Bord arbeiten wollen, statt auf allen Vieren zu kriechen, wird sich SWATH durchsetzen“, ist A&R-Geschäftsführer Hermann Schaedla überzeugt. Für ihn ist das mit Hilfe modernster Computertechnik erworbene Fachwissen „eine gute Investition in die Zukunft“.

Der Mensch ist für das Land geschaffen. An Bord von Schiffen wird bei einwirkendem Seegang sein Wohlbefinden und seine Leistungsfähigkeit durch Konzentrationsschwäche, Müdigkeit und letztendlich durch Seekrankheit erheblich gemindert. Seit etwa 100 Jahren versucht man dieses Phänomen zu beheben. Bisher waren Schiffsbewegungen im Seegang nur über die Schiffsgröße so halbwegs zu relativieren. Mit Hilfe von verschiedenen technischen Systemen wie Schlingertanks oder Stabilisierungsflossen gelang es ebenfalls mit mehr oder weniger großem Erfolg, das Rollen des Schiffskörpers zu beeinflussen. Allerdings unterliegen auch diese Anlagen den Gesetzen der Physik. Insbesondere in Folge der Massenträgheit kommt es zu Verzögerungen in der Wirkung und unter Umständen sogar zur Verschlimmerung der Umstände. Durch solche Systeme hervorgerufene anderweitige Belastungen der Besatzungen sind gleichfalls nicht auszuschließen. Wie schon gesagt: Mit SWATH lassen sich die Dinge nun grundlegend ändern. Auch die Besatzungen kleinerer Schiffe kommen mit SWATH in den Komfort einer ruhigen Plattform. Ein Schiff muss nur noch die Größe haben, die es zur Erfüllung seiner Aufgabe benötigt.

Die Abkürzung SWATH steht für Small Waterplane Area Twin Hull. Dabei handelt es sich um ein Doppelrumpfschiff mit auf das Volumen des Schiffes bezogener kleiner Schwimmwasserlinienfläche. Der notwendige Auftrieb erfolgt über u-bootförmige respektive torpedoähnliche Unterwasserrümpfe.



Die Lotsentender DÖSE und DUHNEN in Cuxhaven

„ÜBERALL DORT, WO
MENSCHEN AN BORD
ARBEITEN WOLLEN,
STATT AUF ALLEN
VIEREN ZU KRIECHEN,
WIRD SICH SWATH
DURCHSETZEN.“

Hermann Schaedla

Diese tragen über schmale Stützen die eigentliche Schiffsplattform mit den Aufbauten. Ähnlich wie bei einem Katamaran ergibt sich für diese Halbtaucherschiffe der Vorteil einer großen Decksfläche mit all ihren vielfältigen Nutzungs- und Gestaltungsmöglichkeiten. Gegenüber einem Einrumpfschiff kann ohne Einbuße von zur Verfügung stehenden Räumlichkeiten die Schiffslänge geringer gehalten werden.

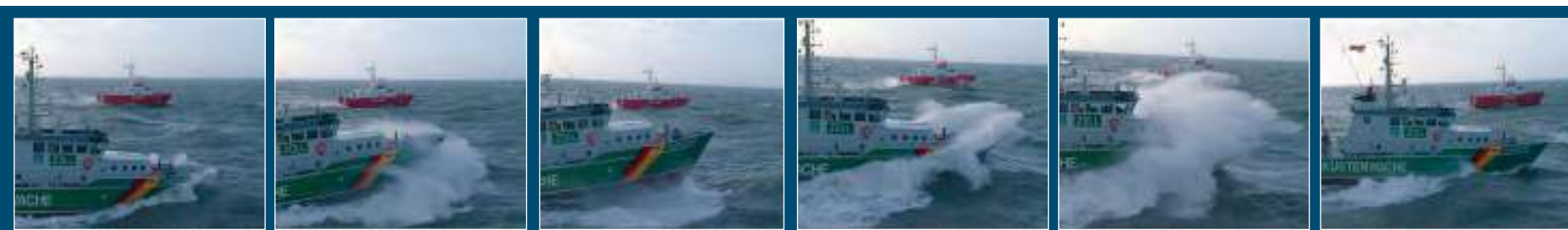
Das SWATH-Prinzip ist in Deutschland schon seit 1930 bekannt und als Patent angemeldet. Ihm liegt die Erkenntnis zugrunde, dass der Wellenwiderstand abnimmt, wenn es gelingt, möglichst viel Verdrängung nach unten zu bringen. Durch geschickte Überlagerung der durch die verschiedenen Verdrängungsanteile erzeugten Wellenbilder kommt der geringere Widerstandswert zustande. Über die Stützen ergeben sich in der Wasserlinie nur kleine Querschnittsflächen. Damit wird das Fahrzeug durch seegangsinduzierte Bewegungen kaum beeinflusst, das zweite wichtige Hauptmerkmal der SWATH-Konstruktion, wie die Praxis zeigt.

Das Seegangsverhalten eines solchen Fahrzeuges ist somit als sehr gut zu bezeichnen. Insbesondere die den Menschen so unangenehmen Vertikalbeschleunigungen treten kaum auf. Insgesamt gesehen werden die Schiffsbewegungen wesentlich geringer. Dadurch sind bei schwerem Seegang auch höhere Dauergeschwindigkeiten möglich. Allerdings haben Aufwand und Komplexität beim Entwurf und Bau von SWATH-Schiffen mit fortschreitender Entwicklung zugenommen. Im Übrigen steigen die Anforderungen an den Leichtbau und an hydrodynamisch saubere Auslegung.

Im Jahre 1968 lief das erste SWATH-Schiff in den Niederlanden vom Stapel. Die 1.200 t große *DUPUS* fand bei der Offshore-Industrie Verwendung. In den Vereinigten Staaten begann 1972 der Bau der 200 t verdrängenden *KAIMALINO*. Sie wurde bei der amerikanischen Marine als Erprobungsboot verwendet. Diese Fahrzeuge, die man als die erste Generation ansehen kann, haben noch eine relativ große Wasserlinienfläche.

>>>>





Vergleichsfahrt: Während die DÖSE im Hintergrund ruhig ihre Bahn durch die bewegte See zog, arbeiteten die Vergleichsfahrzeuge schwer im Seegang.

Sie sind erkennbar an den beiden Einzelstützen (single strut) mit je einem Torpedoschwimmkörper. Ihre Vorteile liegen in der guten Zugänglichkeit zu den Schwimmkörpern, der Querfestigkeit und der relativ einfachen Bauweise. Nachteilig ist ihre Nickempfindlichkeit.

Die SWATH-Fahrzeuge der zweiten Generation werden ab Mitte der 1990er Jahre gebaut. Sie sind an den beiden Doppelstützen (twin strut) zu erkennen und haben ebenfalls zwei Torpedoschwimmkörper. Ihre Vorteile gegenüber der ersten Generation sind optimiertes Seegangsverhalten, große Längsstabilität und Eignung für höhere Geschwindigkeiten.

Seit Ende der 1990er Jahre werden auch SWATH-Schiffe in Deutschland gebaut. Ausführende Werft ist A&R. Hier wurde SWATH zwar nicht erfunden, aber die Ingenieure haben seit 1994 erhebliche Entwicklungsleistungen eingebracht. Dabei konzentrierte sich die Werft im Schwerpunkt auf Schiffe der zweiten Generation der SWATH-Technologie. Erste Erfolge mit der Eigenentwicklung zeichneten sich schon recht schnell ab. Die SWATH@A&R® Lotsentender DÖSE (Bau-Nr. 6427) und DUHNEN (Bau-Nr. 6428) konnten im Herbst und Winter 1999 an den Auftraggeber übergeben werden und den Betrieb aufnehmen. Ein Jahr später kommt im August das SWATH@A&R® Lotsenstationsschiff

ELBE (Bau-Nr. 6429) in Fahrt. Der Einsatz der Schiffe erfolgt seither durch den Lotsbetriebsverein Cuxhaven in der Deutschen Bucht auf der Elbe-Range bis auf die Höhe von Helgoland.

Mit Hilfe von Computerprogrammen entwickelte A&R optimale Formen für die Torpedoschwimmkörper. Das Ziel war, minimale Widerstandswerte zu erreichen und die gewünschte Seetüchtigkeit zu erhalten. Das intelligente Antriebskonzept des vollelektrischen Schiffes fand Anwendung. Die Basisauslegung von SWATH@A&R® ist ohne Betätigung der an den Schwimmkörpern vorhandenen Steuerungsflossen konzipiert. Im oberen Geschwindigkeitsbereich der Schiffe bewirken diese eine Anhebung der Geschwindigkeit. Die befürchtete Widerstandserhöhung durch die Steuerungsflossen konnte vermieden werden.

DAS ZIEL IST, MINIMALE WIDERSTANDSWERTE ZU ERREICHEN UND DIE GEWÜNSCHTE SEETÜCHTIGKEIT ZU ERHALTEN.

Die Bilder einer im Dezember 1999 durchgeführten Vergleichsfahrt mit Einrumpfschiffen deutscher Behörden in etwa gleicher Größe zeigen eindrucksvoll die Unterschiede im Seegangsverhalten der beiden so grundsätzlich verschiedenen Schiffskonstruktionen. Während die DÖSE ruhig ihre Bahn durch die bewegte See zog, arbeiteten die Vergleichsfahrzeuge schwer im Wellengang. Ein Teilnehmer musste sogar seegangsbedingt die Testfahrt abbrechen.

Der Vorteil war klar zu erkennen. Der 25-m-SWATH zeigte das gleiche Seegangsverhalten wie ein wesentlich längeres Schiff konventioneller Bauart. Bei Windstärke 7 bis 8, in Böen bis 9 und Wellenhöhen von bis zu 4,3 m wurde in dieser Vergleichsfahrt auch die Erfüllung der Vertragsdaten für die Lotsentender nachgewiesen. Der 25-m-SWATH blieb in der vertikalen Beschleunigung unter 0,2 g, die Rollbewegungen waren geringer als 5°. Diese Messdaten liegen unter den im Vertrag festgelegten Maximalwerten.

Das SWATH-Lotsenversetzsystem ist seit Jahren einsatzfähig, erprobt und wirtschaftlich im Betrieb. Über seine Tauglichkeit wird nicht mehr diskutiert. A&R erhielt hierfür einen Innovationspreis der deutschen Wirtschaft für das Jahr 2003.



In der bisher achtjährigen Betriebserfahrung der SWATH@A&R® Lotsentender und des SWATH@A&R® Lotsenstationsschiffes sind folgende Punkte besonders hervorzuheben:

- » Keine Slamming-Schäden im Nassdeckbereich
- » Kein Slamming bei den Torpedoschwimmkörpern
- » Durchhalten der erwarteten Geschwindigkeit
- » In Schlechtwetterperioden minimale Ausfälle von lediglich zwei bis drei Tagen/Jahr
- » Vertrauen des Betreibers, der Besatzungen und der Lotsen auf die Schiffskonstruktion und die seemännische Handhabung
- » Steigende Beliebtheit der SWATH-Schiffe bei Ihren Nutzern

Der Lotsenwechsel geschieht mit SWATH@A&R® in schneller Folge. Die Lotsentender erreichen im Transit eine Höchstgeschwindigkeit von 18 kn. Die übernehmenden oder abgebenden Schiffe müssen ihre Fahrtstufe kaum verringern und bleiben so besser steuerfähig. Durch das Wegfallen der Stoppstrecken und der Langsamfahrt gewinnen sie andererseits auch wieder Zeit. In der heutigen Handelsschiffahrt ein nicht zu vernachlässigender Faktor. Außerdem sind Kursänderungen, um dem Lotsenboot Lee zu machen, überflüssig geworden. Damit ergibt sich eine Steigerung der Transfergeschwindigkeit auf 10 bis 12 kn gegenüber den früher üblichen 6 kn.

Der Lotsendienst ist mit SWATH ganzjährig zu jeder Tages- und Nachtzeit gewährleistet. Durch Schlechtwetter gibt es so gut wie keine Ausfälle. Das SWATH-Konzept erlaubt vor der Elbmündung den Betrieb bei nord- bis nordwestlichen Winden bis zu Windstärke 9. Bei südlichen oder östlichen Winden kann sogar bei Orkanstärke gearbeitet werden. Damit entfallen auch die bisher bei

Sturmweatherlagen durchgeführten kostenintensiven und auch nicht immer unproblematischen Hubschraubertransfers.

Die technischen und wirtschaftlichen Vorteile des SWATH-Konzepts im Lotsenwesen sind offensichtlich und schlugen sich in Folgeaufträgen nieder. Zwei weitere Tender, WANGEROOG (Bau-Nr. 6468) und BORKUM (Bau-Nr. 6467), kamen im Oktober 2004 für das Weserrevier und im Dezember 2006 für die Emsmündung in Fahrt. Der Lotsentender BORKUM konnte bereits zuvor unter dem Namen EXPLORER bei See-Erprobungen als Windparktender und als Technologie-Demonstrator für die Deutsche Marine seine außerordentlichen Seegangseigenschaften unter Beweis stellen. Zwei weitere Lotsenstationsschiffe als Ersatz und in Ergänzung der ELBE sind in Auftrag und sollen bis 2010 übergeben werden. Auch holländische Lotsen haben sich für SWATH@A&R® entschieden. Mit der CETUS (Bau-Nr. 6469) und der PERSEUS (Bau-Nr. 6470) übergab A&R im Oktober 2005 und im Januar 2006 zwei Lotsentender an das

Niederlands Loodswezen B.V. Somit werden europaweit die führenden Seehäfen Hamburg, Bremen, Antwerpen und Rotterdam mit diesem sicheren und wirtschaftlichen Versetzsystem bedient. In der Summe mit den deutschen Lotsenschiffen sind dies bis heute sechs Lotsentender und ein Lotsenstationsschiff.

Die SWATH@A&R® Lotsentender unterscheiden sich in ihrer technischen Auslegung geringfügig voneinander. Zwischenzeitlich gemachte Erfahrungen mit den im Betrieb befindlichen Einheiten flossen in den Bau der neueren Schiffe mit ein. Die folgenden Angaben beziehen sich auf die ersten, seit 1999 erfolgreich in der Deutschen Bucht im Einsatz befindlichen SWATH@A&R® Schiffe DÖSE und DUHNEN.

Bei einer Länge von 25,65 m, einer Breite von 14,26 m und einem Tiefgang von 2,7 m verdrängen die ganzheitlich aus Aluminium gefertigten Fahrzeuge 125 t. Die Antriebsanlage ist dieselelektrisch ausgelegt und arbeitet nach dem Prinzip der elektrischen Welle. Dabei erfolgt die Energieerzeugung



Der Lotsentender CETUS (Bau-Nr. 6469)



Versetzen ohne „Lee machen“ bei 8–10 kn Fahrt

im Bereich des Hauptdecks durch zwei Aggregate mit MTU-Dieselmotoren Typ 12V 2000 M70, die jeweils eine Leistung von 788 kW aufweisen. In den beiden Torpedoschwimmkörpern sitzen die elektrischen Fahrmotoren, die mit wechselnden Drehzahlen gefahren werden und über ein Getriebe auf die Welle mit Festpropeller wirken. Die Höchstgeschwindigkeit der sehr kursstabilen und äußerst manövrierfähigen Schiffe beträgt 18 kn. Die Lotsentender haben eine Besatzung von zwei Personen und können bis zu acht Lotsen aufnehmen. Sie sind für eine durchschnittliche Wellenhöhe von 3,5 m ausgelegt. Allerdings werden auch Lotsenversetzungen bei maximalen Wellenhöhen von 5 m durchgeführt. Eine computergesteuerte Flossenstabilisierung hält das Schiff in der Waage. Über ein Schnellballastsystem lassen sich Krängungen erzeugen. Dadurch sind auch bei Schiffen mit niedrigem Freibord Übersetzvorgänge mög-

lich. In der Höhe ist ein Übersteigen bis 6 m über der See machbar. Die SWATH@A&R® Lotsentender sind beim Germanischen Lloyd mit GL +100 A5 OC 3 Pilot Tender klassifiziert.

Das SWATH@A&R® Lotsenstationsschiff ELBE ist im Gegensatz zu den Tendern in Stahlbauweise ausgeführt. Bei einer Länge 49,90 m, einer Breite von 22,55 m und einem Tiefgang von 5,90 m hat es eine Verdrängung von 1.480 t. Es ist als vollelektrisches Schiff konzipiert. Vier Dieselgeneratoren mit Motoren Typ MTU 8V 396 TE 54 liefern die 2.000 kW Antriebsleistung. Sie befinden sich paarweise in den Torpedoschwimmkörpern. Ebenso die beiden elektrischen Fahrmotoren. Mit je 1.000 kW Leistung treiben sie die Welle mit Festpropeller an und verleihen dem Schiff eine Höchstgeschwindigkeit von 14 kn. Die Bunkerkapazität ist so ausgelegt, dass die SWATH-Lotsentender wie auch die zum eigenen

Versetzdienst in Davits mitgeführten 7,5-m-Einrumpf-Lotsenversetzboote mitversorgt werden können. Das Stationsschiff ist optimiert für:

- » *Minimierte Bewegungen infolge Seegangs für langsame Geschwindigkeiten unter 6 kn*
- » *Leemachen für die eigenen „konventionellen“ Versetzboote*
- » *Gerade Bordseiten für die Lotsentender*
- » *Höchste Manövrierfähigkeit durch die weit auseinander liegenden Schrauben*
- » *Niedriger Leistungsbedarf auf Station bis 6 kn Geschwindigkeit*
- » *Wirtschaftlicher Leistungsbedarf für eine Dienstgeschwindigkeit von 13 kn*



Die SWATH-Yacht SILVER CLOUD

Das SWATH@A&R® Lotsenstationsschiff ist ein schwimmendes Hotel mit 20 Mann Besatzung. Es hat zudem Unterbringungsmöglichkeiten für 20 Lotsen und 20 weitere Personen. Die großen freien Decksflächen sind bei Bedarf als Winschplattform für Hubschrauber nutzbar. Vom Germanischen Lloyd wurde das Klassezeichen GL +100 A5 K+MC Aut Pilot Station Vessel vergeben.

Mit den Lotsenschiffen sind die Anwendungsmöglichkeiten des SWATH-Konzepts noch lange nicht ausgeschöpft. Die so erfolgreiche Entkopplung der Schiffsbewegungen von Seegang und Schiffsgröße ist mittels SWATH in viele Bereiche der kommerziellen, militärischen und Freizeitseefahrt übertragbar.

Als weiteren SWATH-Erfolg gewann A&R Anfang 2006 einen Auftrag über eine 40-m-Expeditionsyacht (Bau-Nr. 6480). Gerade in diesem Schiffbaubereich sind Vibrationsarmut, Schwingungsfreiheit, Geräuschreduzierung und ruhiges Seeverhalten vom Kunden besonders gewünscht.

Der Neubau der SWATH-Generation II wird mit einem Hubschrauberlandedeck ausgestattet und hat eine Reichweite von 3.500 sm. Das 17,80 m breite Aluminiumschiff erreicht 14 kn Höchstgeschwindigkeit. Fest steht jedoch, dass das großzügige Raumangebot eines SWATH optimal für die Innenraumgestaltung und -ausstattung genutzt werden kann. Das breite Frontschott des Deckshauses bietet zum Beispiel großzügige Sichtverhältnisse. Die bei allen Wetterverhältnissen ruhige Lage des Schiffes erlaubt das Landen eines 3-t-Hubschraubers, was bisher auf einem Einrumpfschiff mit dieser Verdrängung nicht möglich war. Die 2008 abgelieferte SWATH@A&R® Yacht für unbeschränkte Fahrt wird weltweit die erste ihrer Bauart sein.

Im Fazit: ein gelungener Transfer von Halbttaucher-Doppelrumpf-Technik auf den Yachtbau. Bei der Suche nach alternativen Energiequellen steht heute die Nutzung der Windenergie an vorderer Stelle. Die vielen Windparks an Land sind

inzwischen nicht unumstritten, kommen aber auch räumlich an ihre Grenzen. Die Verlagerung der Anlagen auf See ist international schon lange geübte Praxis, Tendenz zunehmend. Gleichzeitig geht eine größere Auslegung und Leistungssteigerung der Anlagen mit einher. Deutsche Windparks sind in Entfernungen bis zu 50 sm von der Küstenlinie geplant und mit über 35 Anträgen in Genehmigungsverfahren.



Die Besatzung des Technologie-Demonstrators EXPLORER (Bau-Nr 6467), dem späteren Lotsentender BORKUM

DER SWATH@A&R® WINDPARKTENDER MIT DREI MANN BESATZUNG IST IN DER LAGE, ZWÖLF TECHNIKER INKLUSIVE WERKZEUG, ERSATZTEILE UND VERBRAUCHSMATERIALIEN MITZUNEHMEN.

Mit herkömmlichen Einrumpfschiffen ist es selbst bei ruhigen Wetterbedingungen nicht einfach, an den Rotormasten der Windenergieanlagen anzulegen. Das Übersteigen von Personal und die Übernahme von Material zu Wartungs- und Reparaturzwecken ist bei Seegang nicht unproblematisch, wenn nicht sogar unmöglich. Gesicherte Energieversorgung darf aber nicht wetterabhängig sein. Technische Störungen müssen dann behoben werden, wenn sie auftreten. Deshalb ist es notwendig, geeignete Schiffe für Wartungs- und Reparaturarbeiten zu beschaffen und vorzuhalten. Auf der Basis des SWATH@A&R® Lotsentenders ist A&R auch hier in der Lage, eine bessere Lösung anzubieten. Entsprechend der neuen Aufgabe ausgerüstet, spielen Seegang, Wellenhöhe und Zeit kaum noch eine Rolle. Bei praktischen Tests im Windpark Horns Rev vor der dänischen Küste nordwestlich von Sylt hat A&R im Frühjahr 2004 die entsprechende Tauglichkeit in umfangreichen Erprobungsfahrten nachgewiesen. Bis 2,5 m durchschnittlicher Wellenhöhe war es für das Testfahrzeug EXPLORER (Bau-Nr 6467), den späteren Lotsentender BORKUM, problemlos möglich, mit seiner speziellen Andockanlage an den Masten anzulegen und das Wartungs- und Reparaturpersonal mit seinen Arbeitswerkzeugen

überzusetzen. Ein Einrumpfschiff war dazu nur bis zur halben Wellenhöhe von ca. 1,2 m in der Lage. Unter Berücksichtigung der langjährig üblichen Wetterverhältnisse ist damit eine Erreichbarkeit der Offshore-Anlagen von 90 bis 95 % nachgewiesen. Der SWATH@A&R® Windparktender mit drei Mann Besatzung ist in der Lage, zwölf Techniker inklusive Werkzeug, Ersatzteile und Verbrauchsmaterialien mitzunehmen. An Oberdeck können bis zu 8 t Decksladung transportiert werden. Der Platz an Bord reicht auch für eine Ausrüstung zum Betrieb von Unterwasserfahrzeugen. Diese können zum Beispiel zur Kontrolle der Fundamente oder der auf dem Meeresboden verlegten Kabel eingesetzt werden. Das Ausfallrisiko von Offshore-Anlagen lässt sich mit dem bis zu 18 kn schnellen SWATH@A&R® Windparktender stark reduzieren.

Das Konzept Lotsentender-Lotsenstationschiff lässt sich in diesen für die Zukunft so wichtigen Bereich übertragen. Modular ist ein Windparkmutterschiff mit Wohn- und Schlafräumen für bis zu 40 Monteure und Werkstätten ausrüstbar. Stauräume und Ladeflächen auch für große oder schwere Ersatzteile wie Rotorblätter, Generatoren oder Transformatoren stellen kein Problem dar. Auch Hubschrauberbetrieb



Die Zugangsverfügbarkeit von Offshore-Windparks kann mit einem 60-m-SWATH@A&R® Windparkmutterschiff im Verbund mit 25-m-SWATH@A&R® Windparktendern auf 98% erhöht werden.

ist möglich. Die flexible Anpassung an wetter- und betriebsbedingte Anforderungen sowie die Einsparung von festen Versorgungsplattformen sind weitere Vorteile. Die Verfügbarkeit von Offshore-Windparks kann mit einem 60-m-SWATH@A&R® Windparkmutterschiff im Verbund mit 25-m-SWATH@A&R® Windparktendern auf 98% erhöht werden.

Doch noch einmal zurück zum EXPLORER. Das bereits am 21. März 2003 auf Kiel gelegte und am 31. Januar 2004 aufgeschwommene Schiff auf Basis des 25-m-SWATH@A&R® Lotsentenders war als Demonstrator für das Programm Minenjagd 2000 (MJ 2000) der Deutschen Marine vorgesehen.



NACH FÜNF ANSPRENGVERSUCHEN IN STEIGENDER STÄRKE WAR DER ERPROBUNGSTRÄGER NOCH UN- EINGESCHRÄNKT SCHWIMMFÄHIG.



Die strukturellen Schäden waren lokal begrenzt und die Lagerungen aller großen Ausrüstungskomponenten zeigten sich den Belastungen gewachsen. Fazit: Auch diese Versuche waren erfolgreich verlaufen. SWATH-Fahrzeuge sind in hohem Maße schocksicher.

Mit ihm sollte die Eignung der SWATH-Fahrzeuge als ferngesteuerte Drohnen bei der Minenjagd nachgewiesen werden. Der entsprechende Entwicklungsvertrag war im Juli 2002 durch das Konsortium MJ 2000, bestehend aus den Firmen Abeking & Rasmussen, Atlas Elektronik, EADS und der Fr. Lürssen Werft, geschlossen worden.

Das Minenjagdkonzept MJ 2000 sollte den erweiterten Forderungen der zukünftigen Minenabwehr gerecht werden und hatte drei Hauptziele:

- » Reduktion der Eigengefährdung durch Einsatz von unbemannten Drohnen mit Schleppsonar
- » Steigerung der Effektivität und Flächensuchleistung durch gleichzeitigen Einsatz mehrerer Drohnen und Parallelbetrieb von Detektion und Vernichtung
- » Ausweitung des Einsatzspektrums auf das Aufspüren von versandeten und eingesunkenen Minen.

Nach den Windparkerproben und anschließender Ausrüstung mit Sonar- und Marinegerät

erfolgte im Mai 2004 die vorübergehende Übergabe des von Abeking & Rasmussen vorfinanzierten EXPLORER an das Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung. Das Schiff war damit das erste SWATH-Fahrzeug, das die Bundesdienstflagge führte. Bei den folgenden Erprobungen sollte überdies die Funktionsfähigkeit der Aussetzvorrichtung für ein Schleppsonar – Launching And Recovery System for underwater vehicles (LARS) – nachgewiesen werden.

Beim Aussetzen und Bergen eines Gerätes ist die Schiffsbewegung im Seegang der limitierende



„Stapellauf“ des Technologie Demonstrators EXPLORER

Faktor. Dies muss aber auch bei stärkerem Seegang möglich sein, insbesondere bei einer unbemannten Drohne, wie es im Konzept MJ 2000 vorgesehen war. Die SWATH-Bauweise hat sich hierbei mal wieder als besonders geeignet erwiesen. Die große Schiffsbreite lässt sich gut nutzen. Im Bereich zwischen den Stützen können die empfindlichen Schleppkörper und Geräte in der Vertikalen frei und ohne irgendwo anzuschlagen bewegt werden.

Zudem ist die Vorrichtung so konstruiert, dass das Lösen und Wiederaufnehmen der Schleppgeräte oder Unterwasserfahrzeuge unter Wasser geschehen kann. Sie sind während des Vorgangs weder Wellenschlag noch Seegang ausgesetzt. Die ohnehin ruhige SWATH-Plattform gibt zusätzliche Sicherheit. Nach den erfolgreichen Testserien erfolgte die Rückrüstung und Umrüstung des EXPLORER. Mit der Indienstellung als Lotsentender BORKUM begann im Dezember 2006 sein dritter Lebensabschnitt.

Skeptiker des Konzepts MJ 2000 stellten häufig die Schockfestigkeit der SWATH-Drohne in Frage. Auch dies konnte im Rahmen des Erprobungsprogramms MJ 2000 durch praktische Anspengversuche widerlegt werden. Hierzu wurde speziell eine Mittelsektion eines SWATH@A&R® im Maßstab eins zu eins für Anspengversuche gebaut. Sie war, genau wie für die angedachten Drohnen vorgesehen, aus Stahl hergestellt. Im Hinblick auf die gewichtskritische Konstruktion eines SWATH-Fahrzeuges war dies eine besondere Herausforderung an die Konstrukteure von A&R.

Die 13 m lange, 12 m breite und 87 t schwere Testsektion des Hauptspantquerschnitts wurde mit vielen Ausrüstungs- und Maschinenbaukomponenten bestückt, deren Schockfestigkeit gleichermaßen nachgewiesen werden sollte. Nach fünf Anspengversuchen in steigender Stärke war der Erprobungsträger noch uneingeschränkt schwimmfähig. Stützen und Auftriebskörper waren nicht verformt. Die strukturellen Schäden

waren lokal begrenzt und die Lagerungen aller großen Ausrüstungskomponenten zeigten sich den Belastungen gewachsen. Zwischen den einzelnen Anspengungen erfolgten keine Instandsetzungs- oder Reparaturarbeiten. Fazit: Auch diese Versuche waren erfolgreich verlaufen. SWATH-Fahrzeuge sind in hohem Maße schocksicher.

Die Deutsche Marine hat MJ 2000 und den Kern des Systems, die SWATH-Komponente SEEPFERD, so wurde die angedachte Drohne in Anlehnung an ihren quasi Vorläufer, dem Hohlstabfernräumgerät SEEHUND, genannt, aus finanziellen Gründen streichen müssen. Die erfolgreich durchgeführten Testreihen mit SWATH@A&R® haben aber bewiesen, dass das Konzept als solches umsetzbar und richtig ist.

Moderat in den Abmessungen bietet eine SWATH-Drohne neben äußerst gutem Seeverhalten viel Platz. Sie ist aufgrund des modularen Aufbaus je nach Wunsch, Erfordernis oder Finanzlage vielseitig ausrüstbar.



„MIT EINEM SWATH MÜSSEN BESTIMMTE KAPITEL DER SEEMANNSCHAFT NEU GESCHRIEBEN WERDEN. MANÖVER, DIE MIT ANDEREN SCHIFFEN EINFACH NICHT AUSFÜHRBAR WAREN, KÖNNEN MIT DIESEN SCHIFFEN AUF HOHER SEE UND BEI SCHLECHTWETTERLAGE EINWANDFREI DURCHGEFÜHRT WERDEN.“ Urteil eines Seelotsen

Das Fahrzeug ist in der Lage, einen Sensorträger automatisch auszusetzen, zu schleppen und anschließend wieder selbstständig aufzunehmen; das Ganze nahezu unabhängig vom Seegang. Über eine Kabelverbindung ist der Einsatz von Unterwasserdrohnen möglich. Denkbar ist auch der Einsatz autonomer Unterwasserdrohnen. Die Einrüstung eines tiefenvariablen Sonars wie auch eines Rumpfsonars ist möglich. Dank der hohen Eigengeschwindigkeit und der Vielfalt an möglicher Sensorausstattung ergibt sich eine gesteigerte Minenjagdleistung und erweitertes Fähigkeitsspektrum gegenüber den bisherigen Einsatzmitteln. Bedeutsam ist auch die Tatsache, dass die SWATH-Drohne als unbemannte Plattform im Vorausbereich über einem vermuteten Minenfeld operiert und das Lenkboot ungefährdet in einem sicheren Abstand in minenfreien Gewässern verbleiben kann.

Doch nicht nur die MJ 2000 mit der Drohne SEEPFERD ist eine Anwendungsmöglichkeit von SWATH@A&R®. Weitere Drohnenkonzepte sind denkbar. Dabei kann generell davon ausgegangen werden, dass die Drohnen von einer Führungsplattform aus ferngelenkt eingesetzt werden. Aufgenommene Sensordaten werden wiederum von den Drohnen an die Führungsplattform gesendet.

Zwei Beispiele seien genannt:

» *Ortungsdrohnen dienen der Aufklärung, Überwachung und Absicherung von Seegebieten oder zum Schutz von Marineschiffen. Als Sensoren sind Radargeräte und optronische Anlagen denkbar. Zum Eigenschutz kommen kleinkalibrige Rohrmaschinen in Frage.*

» *Flugkörper-Drohnen können mit bis zu vier Seezielflugkörpern ausgerüstet werden. Die Zielzuweisung lässt sich mit Datenfunk durchführen. Auch sie werden zum Eigenschutz mit kleinkalibrigen Rohrmaschinen ausgestattet.*

Die Führungsplattform hält sich in allen genannten Beispielen außerhalb der eigentlichen Gefahrenzone auf. Ihre Beatzung ist damit kaum einer direkten Gefährdung ausgesetzt. Sie führt auch die notwendige Nachversorgung und die Wartung der Drohnen durch.

Doch SWATH-Fahrzeuge sind nicht nur als Drohnen geeignet. Auf Basis der SWATH@A&R® Technologie hat A&R eine modulare Plattform für Marineschiffe entwickelt. Es ist dabei gelungen, die Hauptfunktionen Schwimmen und Fahren, Schiffsbetrieb und Navigation, Operationszentrale, Unterkünfte und Hotelbetrieb sowie Sensoren und Effektoren weitestgehend in vier Großmodulen zusammenzufassen. Diese Bauweise erlaubt nun die Anpassung der Plattform für verschiedene Aufgaben und vereinfacht spätere Nachrüstungen oder Umrüstungen.

Basis in diesem Konzept ist ein signaturarmer, schocksicherer und als vollelektrisches Schiff konzipierter SWATH@A&R®-Geräteträger von etwa 50 m Länge und einer Verdrängung von 750 t. Dieser Geräteträger enthält die Manövrieranlagen, Propulsionsanlagen sowie Bunker- und Ballasteinrichtungen. Unter Berücksichtigung von Gewicht und Schwerpunktlage lassen sich nun die übrigen drei Großmodule des Deckshauses in schockresistenter Lagerung aufbauen. Dadurch können die Einzelgeräte ihrer Ausrüs-

tung normal installiert werden. Fahrzeuge in SWATH-Bauweise sind seit vielen Jahren in der Deutschen Bucht im Lotsenversetzdienst eingesetzt. Sie haben sich bei allen Wetterlagen bewährt und das ihnen zugedachte Aufgaben- und Tätigkeitsspektrum erfüllt.

Der traditionell schon immer etwas konservativ denkende Seemann mag sich vielleicht heute noch nicht so recht mit diesem „neumodischen Kram“ anfreunden wollen, aber die Vorteile sind eindeutig.

Die Lotsen und die jetzt schon auf ihnen Dienst leistenden Seeleute sind von SWATH begeistert und überzeugt. In naher Zukunft werden SWATH-Fahrzeuge in vielen Bereichen das Einrumpfschiff ersetzt haben.

Weltweit sind bis heute ca. 60 SWATH-Schiffe gebaut worden. In Deutschland hat es seit der Patentanmeldung des SWATH-Prinzips 70 Jahre gedauert, bis die Ersten bei A&R vom Stapel liefen. Die Lotsentender waren eine besondere Herausforderung für A&R. Sie kamen in Fahrt und mussten funktionieren. Für langwierige Erprobungen war bei den kommerziell genutzten Schiffen keine Zeit.

Als Werft mit der größten Fertigungsrate von SWATH-Schiffen nimmt heute A&R weltweit eine marktführende Position ein. Mit zehn gebauten oder unter Vertrag befindlichen Einheiten verfügt A&R über größte Erfahrung in ihrer Entwicklung. SWATH@A&R® ist ein deutlicher Technologievorsprung beim Sonder- und Spezialschiffbau sowie dem Marineschiffbau gegenüber der weltweiten Konkurrenz. Es bietet eine fast unendliche Bandbreite von Anwendungsmöglichkeiten und Einsatzoptionen. ┘



Abeking & Rasmussen hat mit mehr als zehn abgelieferten bzw. im Bau befindlichen weltweit die meisten kommerziellen SWATH-Fahrzeuge konstruiert.



MARINESCHIFFBAU, WACH- UND PATROUILLENBOOTE

Neben dem Boots- und Yachtbau sowie dem Bau von Gebrauchsfahrzeugen war der Spezial- und Marineschiffbau schon frühzeitig zu einem weiteren wichtigen Produktionszweig der Werft geworden. Angefangen hatte es 1909 mit dem Bau des 4-m-Flachbootes DUZI (Bau-Nr. 33) für die Kaiserliche Werft in Wilhelmshaven.

Während des Ersten Weltkrieges hatte die Kaiserliche Marine für ihre Betriebsabläufe in den Häfen und Stützpunkten der Flotte einen erhöhten Bedarf an Gebrauchsfahrzeugen der verschiedensten Art. Marinekutter, Torpedo- und U-Boot-Dingis, Dampfboote, Motorboote, Minenjollen, Torpedofangboote und Verkehrsboote gehörten in den Jahren 1914–18 zu den Marineaufträgen für A&R. Die ersten richtigen Kriegsschiffe kamen im November 1916 mit den U-Boot-Zerstörern UZ 11–13 (Bau-Nr. 719, 723, 725) in Auftrag. Die etwa 40 t verdrängenden Fahrzeuge liefen 18 kn, waren als U-Bootjäger konzipiert und sollten zudem auch im Minendienst Verwendung finden. Zwischen

den Kriegen baute die Werft neben unterschiedlichen Hilfs- und Unterstützungsschiffen insbesondere Minenräumboote.

Nach dem Zweiten Weltkrieg erhielt A&R relativ früh wieder Aufträge von Marine, Küstenwache und Polizei. Anfang der 1950er Jahre bestellte die französische Marine für Aufgaben auf dem Rhein insgesamt vier Vedetten (Bau-Nr. 4627–28 und 4738–39). Das stählerne 27,5-m-Patrouillenboot USN 55 (Bau-Nr. 4719) erhielt 1952 die US Navy in Bremerhaven für die Verwendung in der Weser River Patrol.

Weniger in den militärischen Bereich einzuordnen, aber auf jeden Fall zur Kategorie der

Wach- und Patrouillenboote zu zählen, sind die in den 1970er Jahren gebauten Fischereischutzfahrzeuge ZOHREH, GOHAR und SHAPAR (Bau-Nr. 6331–33) für den Iran. Die 29 m langen Boote verdrängten 70 t und liefen 27 kn. Vier ähnliche Boote, YOLA, ARGUNGU, BRAS und EPE (Bau-Nr. 6355–56, 6365–66), gab Nigeria in Auftrag. Sie wurden in den Jahren 1973 und 1976 abgeliefert.

Aufsehen erregte in der Fachwelt 1977 der Entwurf und Bau eines Schnellbootes (Bau-Nr. 6370) in Deep-Vee-Form für die türkische Küstenwache. Diese spezielle Rumpfform weist gegenüber vergleichbaren Typen um 20% bessere Bewegungsparameter auf.



AUFSEHEN IN DER FACHWELT ERREGTE 1977 DER ENTWURF UND BAU EINES SCHNELLBOOTES IN DEEP-VEE-FORM.

Das von drei starken Dieselmotoren mit insgesamt 12.000 PS (8.960 kW) angetriebene besonders seefähige Fahrzeug erreicht über drei Propeller eine Höchstgeschwindigkeit von 40 kn. Bei 33 m Länge und 170 t Verdrängung war es weltweit das größte Patrouillenboot mit Deep-Vee-Rumpfform.

Eine kleinere Version der SAR-33-Serie entstand 1987 wiederum bei A&R in Lemwerder. AL JUBAIL und SALWA (Bau-Nr 6403-04) waren für die Küstenwache von Saudi-Arabien bestimmt.

Als Ergebnis einer europaweiten Ausschreibung erteilte das Beschaffungsamt des Bundesministeriums des Innern im Januar 2000 A&R den Auftrag über Entwurf, Konstruktion und Bau von drei Patrouillenbooten für den Bundesgrenzschutz-See. Bereits nach zweieinhalb Jahren, am 26. Juli 2002, erfolgte die erste Schiffstaufe der neuen Bootserie. Das erste Fahrzeug wurde mit der Bordnummer BG 24 (Bau-Nr. 6457) auf den Namen BAD BRAMSTEDT getauft und im November desselben Jahres in Dienst gestellt. Die beiden Schwesterboote BG 25 BAYREUTH (Bau-Nr. 6458) und BG 26 ESCHWEGE (Bau-Nr. 6459) folgten im Mai und Dezember 2003.

Die neuen Patrouillenboote der Bundespolizei, so die am 1. Juli 2005 erfolgte Umbenennung des

Bundesgrenzschutzes, sind mit der modernsten Technologie ausgestattet. Sie decken das ganze polizeiliche maritime Einsatzspektrum ab. Ebenso ist die Zusammenarbeit im Verbund mit anderen Organisationen und Institutionen der Küstenwache sichergestellt. Die besonders leistungsfähigen, wirtschaftlichen und umweltverträglichen Schiffe ersetzen die älteren Einheiten des Typs P 157 NEUSTADT-Klasse. Diese auf die Ostsee zugeschnittenen Boote befanden sich seit Anfang der 1970er Jahre im Dienst und hatten das Ende ihrer Indiensthaltung erreicht. Sie waren wesentlich kleiner als die Neubauten und damit nicht optimal geeignet für den Einsatz in den rauerer Gewässern der Deutschen Bucht und der Nordsee.

Aufgrund langjähriger Erfahrungen in Entwurf und Bau von verschiedenen Schiffstypen für zivile wie auch militärische Verwendung, von Seenotkreuzern und Minensuchbooten über Schnell- und Patrouillenboote bis hin zu großen Motorjachten, konnte A&R eine optimierte Rumpfform entwickeln, die durch Seegangversuche bei der Hamburger Schiffbauversuchsanstalt überprüft und bestätigt wurde. So hat die neue Generation der Patrouillenboote bei relativ geringen Abmessungen gute Seeigenschaften und große tak-

tische Eignung durch ein bestmögliches Manövrierverhalten. Bei der Konstruktion der Boote wurde auch konsequent auf die Einsparung von Gewicht geachtet. Die optimierte Längsspanstruktur des stählernen Schiffsrumpfes und die Verwendung einer Aluminium-Sandwich-Bauweise für die Aufbauten und Deckshäuser ermöglichten eine Leichtbauweise, die wiederum durch Einsparung von Kraftstoffkosten zur Wirtschaftlichkeit im Betrieb beiträgt.

Aus Kostengründen und aus strategischen Geschäftsüberlegungen heraus gab A&R die Fertigung der Bootsrümpfe als Unterauftrag an die russische Yantar-Werft in Kaliningrad, dem früheren Königsberg. Nach Überführung der dort gebauten und vorausgerüsteten Kaskos erfolgte die Endausrüstung und die Integration der Anlagen und Geräte in Lemwerder.

Bei einer Länge von 65,90 m, einer Breite von 10,60 m und einem Tiefgang von 3,20 m verdrängen die Patrouillenboote 801 t. An Zuladung können sie 115 t Kraftstoff, 10 t Frischwasser und 3,6 t Schmierstoffe mitführen und haben eine Seeausdauer von einer Woche. Dank des hohen Automatisierungsgrades beträgt die Besatzungsstärke lediglich 14 Personen. Für zehn weitere ist Unterbringungskapazität vorhanden.





V. R. 41 und 42: 20-m-Vedette für die französische Marine



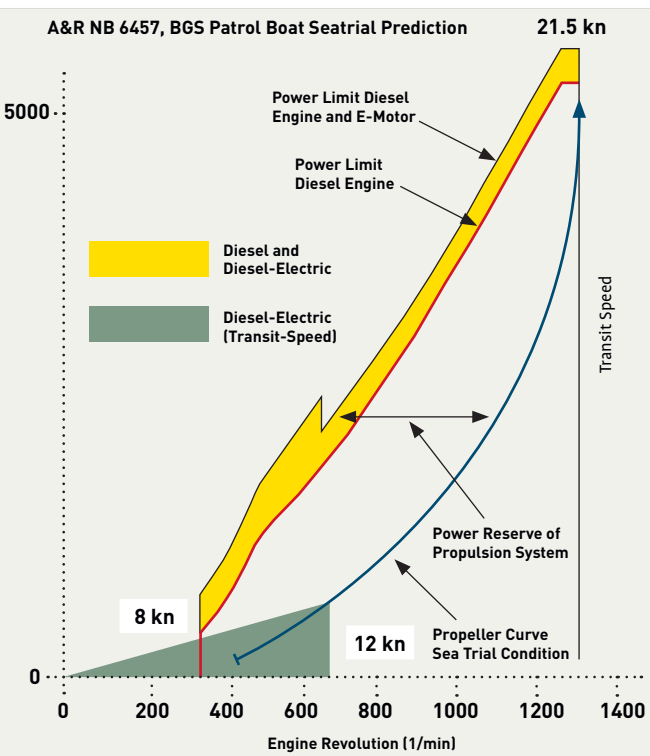
Fischereischutzboote für Nigeria als Decksladung auf einem Schwergutfrachter der Hansa Reederei



SAR 33: 19t für die türkische Küstenwache abgeliefert



66-m-Patrouillenboot für die deutsche Bundespolizei



Unter der Aufsicht des Germanischen Lloyd gebaut, erhielten die Boote dessen Klassifizierung GL + 100 A5 ME Patrol Boat.

Das moderne dieselmechanisch-elektrische Hybrid-Antriebskonzept CODAE (Combined Diesel and Electric Motor) besteht aus einem MTU 16V 1163 TB73L-Antriebsdiesel mit 5.200 kW Leistung sowie aus einem frequenzgesteuerten Siemens AM 400 M4F-Elektromotor mit 600 kW Leistung. Letzterer wird aus dem Bordnetz gespeist, das wiederum durch zwei MTU 12 V 2000 M50A-Dieselmotoren von je 498 kW Leistung versorgt wird. Zudem ist für das Bordnetz ein 123 kW MTU 6 R 183

Aa02-Notdiesel vorhanden. Die beiden Antriebsmotoren wirken über ein Renk PWS 71E-Schaltgetriebe einzeln oder wahlweise auch gemeinsam auf eine Welle mit einem fünfblügeligen Festpropeller. Zur Verbesserung der Manövrierfähigkeit sind ein Bug- und ein Heckstrahlruder mit 200 bzw. 125 kW Leistung vorhanden.

Im diesel-elektrischen Betrieb steht der untere Geschwindigkeitsbereich von 0 bis 12 kn zur Verfügung. Die Fahrtrichtungsumkehr wird elektrisch durch Umpolen des Elektromotors erreicht, der stufenlos von voraus bis zurück gefahren werden kann. In Verbindung mit der Propelloptimierung ergibt sich bei 12 kn ein äußerst wirtschaftlicher Kraftstoffverbrauch von weniger als 0,15 t pro Stunde. Bei Dieselbetrieb ist durch die geringstmögliche Umdrehung des Motors die Mindestgeschwindigkeit von 8 kn vorgegeben. Beide Antriebsmotoren können auch im so genannten Boosterbetrieb parallel gefahren werden. Diese Betriebsart erschließt zum einen kontinuierlich den Geschwindigkeitsbereich von 0 bis 8 kn und gewährleistet zum anderen durch die zusätzliche Leistung des Elektromotors die Höchstgeschwindigkeit von 21,5 kn. Bei 12 kn Geschwindigkeit haben die Boote eine Reichweite von 6.500 sm.

Das hier beschriebene Hybrid-Antriebssystem erfüllt die IMO-Grenzwerte für Stickoxidemissionen. Fernerhin führt es in mehrfacher Hinsicht zur Einsparung von Betriebskosten. Der untere Geschwindigkeitsbereich wird in 80% der Einsatzzeit benötigt und durch den Elektromotor abgedeckt. Dabei arbeiten die Bordnetzaggregate im oberen Lastbereich mit optimalem Wirkungsgrad und somit dem geringsten spezifischen Kraftstoffverbrauch. Der große Dieselantriebsmotor hingegen würde hier in seinem unteren Lastbereich betrieben, wo er seinen schlechtesten Wirkungsgrad hat. Andererseits kommen bei den hohen Fahrtstufen dann dessen günstige Verbrauchswerte zur Geltung. Die Berücksichtigung dieses Umstandes im Einsatz führt zu Einsparungen im Kraftstoffverbrauch in der Größenordnung von ca. 5%. Dieses Konzept spart Betriebsstunden für die Hauptmaschine. Die kostenintensiven Wartungen fallen seltener an. Für den diesel-elektrischen Teil der Anlage ergibt sich dadurch aber keine Mehrbelastung. Die Bordnetzaggregate sind zum einen ohnehin am Netz und zum anderen arbeitet der Elektromotor fast wartungsfrei. Durch die beiden unabhängigen Antriebssysteme wird überdies eine hohe Redundanz



Taufe BG 24 unter Teilnahme einer russischen Delegation



Lizenzbau. SPRUT für die russische Küstenwache

der gesamten Antriebsanlage erreicht. Dies wird vom Germanischen Lloyd mit dem Klassenzusatz GL + MC G Aut RP 1 zertifiziert.

Als ein unabdingbares Muss für die Sicherstellung des im Rahmen von Durchsuchungs- und Kontrollmaßnahmen notwendigen Personentransfers legten die Konstrukteure besonderes Augenmerk auf den Einsatz des 7,5 m langen und 30 kn schnellen Beibootes. Die weit verbreitete Anordnung des Tochterbootes in einer Wanne im Heck ermöglicht zwar das Aussetzen bei schwerer See, jedoch gestaltet sich oftmals, wie die Erfahrung zeigt, das Wiederaufnehmen als sehr schwierig und mit hohem Risiko verbunden. Deshalb wurden die Patrouillenboote mit einem speziellen Einarm-Einpunkt-Davit ausgerüstet. Die besondere Leinenführung in Verbindung mit der Seegangsfolgeeinrichtung erlaubt auch bei starkem Seegang in Fahrt das sichere Wiederaufnehmen des Beibootes. Dynamische Stabilisierungseffekte werden dabei ausgenutzt. Dieses Caley-Davit-System hat sich u.a. in der Offshore-Industrie gut bewährt.

Des Weiteren sind die Boote mit zwei Feuerlöschmonitoren mit 80 m Wurfweite ausgerüstet. Sie können zusätzlich mit Schaum beaufschlagt

werden und dienen sowohl der Bekämpfung von Bränden als auch der Ausübung körperlicher Gewalt im Einsatz.

Neben modernen Navigations-Steuerungs- und Kommunikationsanlagen gehört ein Wärmebildgerät zur Ausstattung. Das elektro-optische Gerät nutzt die Tatsache, dass alle Gegenstände Wärmestrahlung aussenden. Auch unter schlechten Sicht- und Witterungsverhältnissen ist es so möglich, kleine Objekte, Seezeichen, Treibgut oder im Wasser schwimmende Personen auf große Distanzen zu erfassen.

Die Wohnräume, Dienst- und Wirtschaftseinrichtungen sind großzügig ausgestattet. Die Brücke ist funktional aufgebaut, verfügt über ergonomisch eingerichtete Arbeitsplätze und bietet ausreichend Bewegungsfreiheit. Ein Behandlungsraum, Werkstätten, ein Fitnessraum und umfangreiche Stauräume vervollständigen die Einrichtung. Die 14-köpfige Besatzung ist im normalen Betrieb in Einzelkammern untergebracht.

Die Beschaffung der drei Patrouillenboote durch die Bundespolizei erfolgte mit dem Ziel, bei eng begrenztem Budget die beste und wirtschaftlichste Lösung zu finden. Die auf den ersten Blick in ihrer Form konventionell aussehende

neue Bootsklasse berücksichtigt alle Neuerungen der Schiffstechnik. Sie ist unter schiffbaulichen, umweltschutz-, aber auch einsatztaktischen Aspekten als besonders leistungsfähig anzusehen. Zur Aufgabenwahrnehmung auf See zeichnen sich die Boote durch einen großen Aktionsradius aus. Dieser Umstand ist nicht nur Garant für hohe Standzeiten auf See, er begünstigt auch eine enge und internationale grenzpolizeiliche Kooperation.

Es kommt also nicht von ungefähr, dass sich der russische Vertragspartner ebenfalls für diesen von A&R entwickelten Patrouillenbootstyp begeistern konnte. Unter der Projektnummer 6457S und der russischen Klassenbezeichnung SPRUT begann am 27. Mai 2002 mit der Kielleitung der ersten Einheit bei der Yantar-Werft der Lizenzbau für die russische Küstenwache. Mittelfristig sollen mindestens zehn Boote beschafft werden. A&R ist mit der Lieferung von Materialpaketen an dem Auftrag beteiligt. Die Schiffe sind hauptsächlich für den Einsatz im Fernen Osten bestimmt und sollen an der russischen Pazifikküste für die Überwachung der ausschließlichen Wirtschaftszone und im Fischereischutz Verwendung finden. ┘

MINENABWEH



TEXT: HANS KARR | FOTOS: A&R



RFahrzeuge

Der Amerikaner David Bushnell schuf 1776 im amerikanischen Freiheitskrieg (1775–83) als erster die Möglichkeit, Pulver im Wasser zu zünden. Im Januar 1778 trieben durch Bojen schwimmfähig gehalten, mit Pulver gefüllte Bierfässer den Delaware River abwärts. Federgespannte Gewehrschlösser sollten als Aufschlagzünder dienen. Bei Philadelphia stifteten sie bei der dort liegenden englischen Flotte große Verwirrung. Der Schaden hielt sich allerdings in Grenzen. Der erste Schritt in Richtung Seemine war damit getan.

»»»



„Where the fleet goes we have been“, der Leitspruch der Minensucher weltweit.

MIT DER ERFINDUNG DER MINE UND IHREN ERSTEN ERFOLGEN GING ES DARUM, FAHRZEUGE ZU ENTWICKELN, MIT DENEN DIE MINEN BEI MÖGLICHSST GERINGEM RISIKO FÜR PERSONAL BEKÄMPFT WERDEN KÖNNEN.

Von nun an kamen Minen in fast jeder militärischen Auseinandersetzung auf See auf irgendeine Art und Weise zum Einsatz. Wirklich brauchbare Konstruktionen gab es aber erst um 1870. Doch dann begann recht schnell ein rasanter Einzug in die Arsenale der Seemächte. Von findigen Konstrukteuren und Ingenieuren immer mehr vervollkommen und zu technischen Wunderwerken weiterentwickelt, bildeten sie schon wenige Jahrzehnte später eine doch recht wirkungsvolle und gefährliche Waffe. Ihr erster großer Einsatz als modernes Seekriegsmittel erfolgte im russisch-japanischen Krieg (1904–05). Japan verlor durch den Einsatz von Seeminen zwölf Kriegsschiffe, darunter zwei Linienschiffe, Russland acht.

Trotz dieser Erfahrungen stand der Bau von Minenabwehrfahrzeugen nicht auf der Prioritätenliste der Flottenrüstung. In Deutschland sollten alte Torpedoboote in dieser Funktion verwendet werden. Im Kriegsfall war die Ergänzung durch weitere Provisorien wie Schlepper und Fischdampfer vorgesehen. Doch im Ersten Weltkrieg zeigte die raue Wirklichkeit der ersten Kriegsmomente schon recht deutlich, dass diese Rechnung so nicht aufgehen würde.

Spezialfahrzeuge waren plötzlich gefordert. Das Minensuchboot oder auch kurz M-Boot war geboren. Zur Reduzierung der Eigengefährdung durften diese Einheiten einerseits nur einen geringen Tiefgang aufweisen, mussten aber andererseits wieder groß genug sein, um das schwere Räumgerät schleppen und zum Selbstschutz auch

eine Bewaffnung tragen zu können. Ferner sollten diese Fahrzeuge aber auch bei Schlechtwetterlagen eingesetzt werden können. Die deutsche Admiralität forderte große Seefähigkeit und Seeausdauer, eine Höchstgeschwindigkeit von 14–16 kn, eine Armierung mit 8,8-cm-Geschützen und einen maximalen Tiefgang von 2 m. Im Juli 1915 liefen bereits die ersten Einheiten der Flotte zu. Bei 56 m Länge hatten sie eine Verdrängung von ca. 450 t. Die verlangte Tiefgangsgrenze konnte gerade erreicht werden. Für die noch junge Werft A&R waren diese Stahlbauten mit Dampftrieb allerdings noch eine Nummer zu groß.

Die Chance für die Werft kam 1917. Die zum Teil sehr flach stehenden Minen russischer Minenfelder machten den Einsatz von Fahrzeugen mit geringem Tiefgang notwendig. Fischereifahr- und Hafenfahrzeuge, Motorboote und Barkassen kamen als Notlösung zum Einsatz. In der Nordsee begannen ab Mai 1917 auch die Engländer, flach eingestellte Minen zu verlegen. Flachgehende Minensuchboote (FM-Boote) und flachgehende Minensuchmotorboote (F-Boote) wurden eilends von der Marine entwickelt und bei kleineren Werften in Auftrag gegeben.

A&R erhielt den Auftrag von sechs F-Booten, die im Jahre 1917 als F 37 und F 38 (Bau-Nr. 742–43) sowie als F 56–59 (Bau-Nr. 749–50, 767–68) abgeliefert wurden. Die Eichenholzboote verdrängten bei einer Länge von 17,5 m lediglich etwa 20 t und hatten einen Tiefgang von nur einem Meter. Sie liefen mit zwei 60-PS-(45 kW)-Motoren eine Geschwindigkeit von 10 kn. Dieser Bootstyp be-

währte sich gut. In der Nordsee war er allerdings nur bis Windstärke 3–4 oder entsprechendem Seegang einsetzbar.

Mit der Teilnahme am Bauprogramm der F-Boote hatte A&R die ersten Erfahrungen mit dem Minensuchen und den Einstieg in die Minenabwehr erhalten. Als sich die Reichsmarine Ende der 1920er Jahre wieder mit der Beschaffung neuer Minenabwehrfahrzeuge beschäftigte, kam die mittlerweile renommierte Bootswerft sofort in die engere Auswahl für Entwicklung und Bau dieser Boote. „Aus Holz sollten sie gebaut werden“, so die Forderung der Marine. England hatte zum Ende des Krieges erstmals Seeminen mit magnetischer Zündung eingesetzt und dieser Minentyp wurde zwischenzeitlich zunehmend eingesetzt. Von hölzernen Fahrzeugen ging gegenüber Stahlbauten nicht nur eine geringere Störung des Magnetfeldes aus, der natürliche Werkstoff Holz besaß auch eine größere Elastizität bei der Beanspruchung durch Seegang und bei eventuellen Minendetonationen. „Schnelles Tempo bei freier Fahrt, hohe Schleppkraft beim Räumen, volle Manövrierfähigkeit unter allen Umständen“ waren weitere Vorgaben für das als Räumboote oder auch als R-Boote bezeichnete Marineprojekt. >>>>

1. R 22 von 1937
2. SM-Boot SCHÜTZE von 1958
3. BM-Boot HOLUIS von 1966
4. Bras. SM-Boot ARATIN von 1971





Oben: Bugsektion Bau

Links: Deutsches Minensuchboot SM 343 bei der Taufe

Rechts: Voith-Schneider-Antrieb bei MHV 54 für hohe Manövrierfähigkeit

Ein von den UZ-Booten und den F-Booten abgeleiteter Amtsentwurf ging 1930 als Auftrag R 1 an die Fr. Lürssen Werft auf der gegenüberliegenden Weserseite. A&R bekam von der Marine den Auftrag für das zweite Boot. Mit R 2 (Bau-Nr. 2655) sollte eine Art Gegenentwurf entstehen und die Marine ließ der Werft Konstruktionspielraum. „Die Zeichnungen sind nur für den Generalentwurf maßgebend und können, soweit nicht anders bestimmt ist, in den Einzelheiten nach den Erfahrungen der Bauwerft geändert und ergänzt werden“, hieß es in der für A&R gültigen Bauvorschrift. R 2 wurde damit praktisch zum „Typschiff“ für insgesamt 166 Räumboote, die bis Ende des Zweiten Weltkrieges bei A&R noch gebaut werden sollten. Weitere 137 Boote wurden nach A&R-Bauplänen auf anderen deutschen Werften hergestellt.

R 2 hatte bei 24,5 m Länge eine Verdrängung von etwa 60 t. Zwei 420-PS-(313 KW)-Maybach-Dieselmotoren dienten als Antriebsmaschinen für die beiden Wellen mit Verstellpropellern.

Die Erprobungen gestalteten sich schwierig. Bei der Antriebsanlage gab es Probleme. Doch noch während der Erprobungen mit R 2 kam es zur Auftragsvergabe der Folgeboote R 3–7 (Bau-Nr. 2719–21, 2744–45). Sie waren zwei Meter länger und erhielten wieder Festpropeller.

Bis Kriegsbeginn hatte A&R insgesamt 28 Räumboote gebaut. Für den Schiffsrumpf war eine aus dem Yachtbau übernommene Kompositbauweise gewählt worden. Das Spantensystem aus Leichtmetall trug drei unterschiedlich übergreifende Lagen von Mahagoniholz. Dadurch waren die Boote sehr elastisch. Ein Baumerkmal, das sie

im Krieg so manche Minendetonation überstehen ließ. Bei Beibehaltung der Grundkonzeption war auch die Bootslänge auf 37 m und die Tonnage auf ca. 120 t angewachsen. Während des Krieges erfolgte nochmals eine Vergrößerung der Boote. In der Folge verdrängten sie 175 t bei 41 m Bootslänge. Die zahlreicher werdenden Räumgeräte und die leichten Geschütze für die Flugabwehr benötigten Platz. Die Räumboote bewährten sich im Fronteinsatz vorzüglich. Dank ihrer Seetüchtigkeit, Standfestigkeit und hohen Verfügbarkeit wurden sie neben ihren eigentlichen Minenräumaufgaben auch als „Mädchen für alles“ eingesetzt.

In den 1938 abgelieferten Booten R 18–20 kamen als Vortrieb erstmals zwei Voith-Schneider-Propeller zum Einbau. Insgesamt 119 Räumboote erhielten diese Antriebsvariante. Die Boote lagen



gut in der See, liefen kaum aus dem Ruder und besaßen beste Manövriereigenschaften bis hin zum Traversieren. Die Zwei-Schrauben-Boote hatten diesen gegenüber zwar eine geringere Manövrierfähigkeit, aber bei gleicher Bootsgröße eine um 4 kn höhere Geschwindigkeit. Sie konnten außerdem zusätzliche 7–8 t an militärischer Zuladung mitnehmen. Zudem waren sie nicht so stör anfällig wie der Voith-Schneider-Antrieb.

Bis in den April 1945 wurde bei A&R am Bau und der Reparatur von Räumbooten gearbeitet. Kapitulation und Kriegsende unterbrachen diese Arbeiten kaum. Räumboote trugen weiterhin zur Beschäftigung auf der Werft bei. Die unter britischem Oberkommando im Dienst der German Mine Sweeping Administration (GMSA) stehenden Einheiten kamen regelmäßig zu Reparatur- und Wartungsarbeiten. Auch die Labour Service Unit (B) (LSU [B]) der Amerikaner ließ bei A&R ihre Boote instand halten. Graue Boote der ehemaligen Kriegsmarine auf den A&R-Helgen und auf der We-

ser waren in der Nachkriegszeit deshalb nichts Außergewöhnliches.

Der erste Nachkriegsauftrag für Minensuchboote kam 1953 aus Indonesien. Die fünf 39,4-m-Einheiten der PULAU RAU-Klasse (Bau-Nr. 4868–72) waren praktisch Nachbauten der Räumboote der deutschen Kriegsmarine. Weitere fünf Einheiten sollten in Indonesien gefertigt werden, wurden dann aber in den Jahren 1955 (Bau-Nr. 4959–61) und 1957 (Bau-Nr. 4986–87) doch von A&R gebaut.

Mittlerweile lief auch der Aufbau der neu entstandenen Bundesmarine auf Hochtouren. Zu den ersten Minensuchfahrzeugen gehörten 26 ehemalige Räumboote, die bis dahin bei der LSU (B) im Einsatz waren. Von Anfang an als Zwischenlösung gedacht, blieben sie bis in die frühen 1960er Jahre im Dienst. Einige fanden anschließend weitere Verwendung als Schul-, Erprobungs- oder Wohnboote.

Im Zeitraum von April 1959 bis Oktober 1963 stellte die Marine 30 neue Schnelle Minensuch-

boote der SCHÜTZE-Klasse (Klasse 340/341) in Dienst. Davon baute A&R 20 Einheiten (Bau-Nr. 5224–43). Die Boote waren bei A&R entwickelt worden. Sie beruhten auf den Entwürfen der 41-m-Räumboote der Kriegsmarine. Die Boote waren, im Gegensatz zu ihren Räumbootvorläufern, gänzlich aus Holz gefertigt und liefen 24 kn Höchstfahrt. Der Antrieb erfolgte über zwei Wellen mit Verstellpropellern. Die bei den ersten Booten eingebauten Voith-Schneider-Anlagen hatten sich bei den Erprobungen nicht bewährt. Die Boote wurden umgerüstet und dieses Antriebskonzept nicht weiter verfolgt. Die SCHÜTZE-Klasse blieb bis Ende der 1980er Jahre im Dienst der Bundesmarine.

Im März 1966 lieferte A&R das Binnenminensuchboot HOLNIS (Bau-Nr. 6075), (Klasse 390) ab. Es sollte der Prototyp für eine Serie von 30 Booten sein. Die Marine nahm dann aber aus finanziellen Gründen von einem Serienbau wieder Abstand und verwendete die HOLNIS bis Mitte der 1990er Jahre als Fernmeldeversuchsboot (Klasse 740).

>>>>

DIE MINENABWEHR WURDE IN DEN 1970ER JAHREN DURCH DIE EINFÜHRUNG DER MINENJAGD MIT SONAREN REVOLUTIONIERT.



Schweres Wetter

Der Typ der Schnellen Minensuchboote erlebte einige Jahre später eine Renaissance. Vier Einheiten der ARATU-Klasse (Bau-Nr. 6335–36, 6342–43) wurden 1971 an die brasilianische Marine geliefert. Zwei weitere Schnelle Minensuchboote (Bau-Nr. 6357–58) folgten 1975. Die ARATU-Klasse ist noch heute im Dienst. Diese Klasse ist auch Synonym für das Ende der Ära des Baus hölzerner Minenabwehrfahrzeuge bei A&R.

Aufgrund ihrer schiffbaulichen Konstruktionsmerkmale sind die Unterwasserforschungsschiffe der südafrikanischen RIVER-Klasse ebenfalls noch dem Typ Schnelles Minensuchboot zuzurechnen. Als R.V.1 und R.V.2 (Bau-Nr. 6373–74) – RV steht für Research Vessel – kamen sie 1980 zur Ablieferung. Zwei weitere Boote wurden 1981 in Durban in Lizenz gebaut. Als Minenjagdboote gehören sie inzwischen zur südafrikanischen Marine und sollen noch einige Jahre im Dienst verbleiben.

Die Minenräumeinrichtung der bisher entwickelten und gebauten Minenabwehrfahrzeuge umfasste einheitlich nachgeschlepptes Räumgerät. Ankertauminen werden geräumt, indem

nach dem Schneiden der Verankerung durch die Räumleinen die Versenkung und Vernichtung des aufschwimmenden Minengefäßes durch Beschuss mit Bordwaffen erfolgt. Grundminen werden durch akustische und magnetische Simulationsgeräte geräumt. Diese Verfahren hatten jedoch den großen Nachteil, dass das Minensuchboot zunächst selbst über das Minenfeld fahren musste. Auch unter schiffbaulicher Vorsorge wie amagnetischer Bauweise und möglichst geringem Tiefgang eine nicht unerhebliche Gefährdung für Fahrzeug und Personal. Nicht von ungefähr kommt daher der bekannte Spruch: „Wer Minen sucht, ist Gott am nächsten.“

Im Laufe der Jahrzehnte war zudem die Minentechnik, insbesondere die der Zündgeräte, nicht stehen geblieben. Die Ankertaumine mit Hörnern als Berührungszünder war längst nicht mehr der Standard. Grundminen mit immer besseren magnetischen und akustischen sowie auf Druckfeldänderungen reagierenden Zündsystemen waren entwickelt worden. Eine Zündung,

d.h. eine Detonation der Mine, erfolgt in der Regel nur, wenn alle geforderten Zündkriterien erfüllt wurden. Beliebig einstellbare Zählsschritte und verschiedene Zündsystemkombinationen erschwerten zudem die Räumarbeit. Dies hatte zur Folge, dass auch nach systematischem Absuchen eines Seegebietes nie ganz sicher abgeschätzt werden konnte, ob auch wirklich alle Minen erfasst und geräumt worden sind.

Neue wirkungsvollere Verfahren zur Minenabwehr mussten gefunden werden. Ziel war es, die Wirksamkeit von Sensoren und Effektoren zu verbessern sowie die Gefährdung der Einsatzplattformen zu reduzieren. Der entscheidende Durchbruch gelang Ende der 1960er Jahre mit der Entwicklung von akustischen Minenjagdssystemen (Sonar) und der Einführung fernlenkbarer, unbemannter Drohnenfahrzeuge.

Minenjagdssysteme bekämpfen Minen in den fünf klassischen Schritten: suchen, orten, klassifizieren, identifizieren und vernichten. Hierzu wird der Meeresboden mit dem speziell entwickelten Minenjagdsonar im Vorausbereich abgesucht.



MJ 332 WEIDEN (vorne) und SM 343 LABOE im Transit

Minentaucher oder drahtgelenkte Unterwasserdrohnen identifizieren die entdeckten Objekte und zerstören gefundene Minen mit einer Vernichtungsladung.

Aber auch die Minenjagd hat durch ungünstige Umweltbedingungen ihre Grenzen. Unterschiedliche Wassertemperaturen und Salzgehalte beeinflussen die Sonarnutzung. Dort wo Minen versanden, im Schllick versinken und wo Steinfelder, felsiger Boden oder Wracks das Auffinden sehr erschweren, ist auch dieses Verfahren nahezu wirkungslos. Die relativ geringe Reichweite der hochauflösenden Minenjagdsonare macht zudem immer noch, wenn auch in reduziertem Umfang, das Befahren der Minenfelder durch die Trägerplattform notwendig.

Für die nicht minenjagdfähigen Gebiete ließ die Bundesmarine deshalb als komplementäres System die ferngelenkten unbemannten Hohlstabfernräumgeräte vom Typ SEEHUND als Simulationsgerät entwickeln. Diese Überwasserdrohnen erzeugen magnetische und akustische Signaturen. Durch möglichst schiffsfeldgenaue Simulation aktivieren sie die Zündsysteme der Mine und sollen einer Nahdetonation widerstehen. Sie werden von einem Lenkboot, das außerhalb des minengefährdeten Gebietes verbleibt, kontrolliert. Der gleichzeitig mögliche Einsatz von ursprünglich drei ferngelenkten Drohnen gab dem System den Namen TROIKA. Gegenüber den herkömmlichen geschleppten Simulationsgeräten hat TROIKA durch die erwei-

terte Räumbreite eine höhere Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit.

Minenjagd und das auf hohe Schockbelastung ausgelegte TROIKA-System zum Minenräumen ergänzen sich im Minenkampf. Die Bundesmarine beabsichtigte deshalb die bereits vorhandenen Küstenminensuchboote – KM-Boot – der LINDAU-Klasse (Klasse 320) als Trägersysteme zu nutzen und umzubauen. Zunächst wurde das Minenjagdsystem mit dem Umbau der Minenjagdboote – MJ-Boot – FLENSBURG und FULDA (Klasse 331A) erprobt, bevor 1975–79 zehn weitere KM-Boote (Klasse 331B) folgten. Im Jahre 1982 war auch der Umbau der sechs Boote verbliebenen KM-Boote der LINDAU-Klasse zu Hohlstab Lenkbooten – HL-Boot – (Klasse 351) abgeschlossen.

>>>>



**SCHOCKFESTIGKEIT
GEGENÜBER
DETONATIONEN IM
NAHBEREICH IST EINE
WESENTLICHE
FORDERUNG AN
JEDES MINEN-
ABWEHRFAHRZEUG.**



*Ansprengversuch eines Bootes der Klasse SM 343
als Nachweis für die Qualität der gemeinsamen
Plattformen SM 343/MJ 332*



An der Modernisierung der deutschen Minenabwehr war A&R maßgeblich beteiligt. Für den Umbau der zehn Minenjagdboote war das Unternehmen als Führungswerft tätig und baute fünf Fahrzeuge um.

Parallel hierzu liefen aber auch schon die Vorbereitungen für eine ganz neue Klasse von Minenabwehrfahrzeugen. Zum einen kamen die bei der Bundesmarine vorhandenen Holzboote langsam an die Grenze ihrer Lebensdauer und auch die gerade modernisierten Einheiten würden mittelfristig ersetzt werden müssen. Zum anderen war die Entwicklung der Minenkriegführung weiter fortgeschritten und die Bedrohung der Minenabwehrfahrzeuge, vor allem ihres Personals, hatte zugenommen. Eine weitere Anpas-

sung an die künftige Einsatz- und Bedrohungslage war daher technisch und wirtschaftlich nur mit Neubauten zu erzielen. Aus Kostengründen war daher der Bau einer Einheitsplattform in den Ausrüstungsvarianten Minenräumen/Minenlegen und Minenjagen/Minenlegen vorgesehen. Neben den Einsparungen bei der Entwicklung eines zweiten Bootstyps sollten in der späteren Nutzungsphase dadurch auch geringere Kosten bei Betrieb, Ersatzteilbevorratung, Wartung und Pflege erzielt werden.

Zunächst stand für die Neubauten die Materialfrage des zu verwendenden Werkstoffes im Vordergrund. Die altbewährte Leimbauweise mit Holz, der neu bei Minenabwehrfahrzeugen aufkommende glasfaserverstärkte Kunststoff (GFK) in

Sandwichbauweise und der nichtmagnetisierbare Stahl (NM-Stahl) standen zur Auswahl. Während beispielsweise in Schweden, Italien und Großbritannien beim Bau von Minenabwehrfahrzeugen dem GFK der Vorzug gegeben wurde, tendierte die Bundesmarine zu NM-Stahl. Holz war aus Kosten- und Wartungsgründen im Prinzip schon ausgeschieden. Das Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung (BWB) ließ dennoch in einer Ausschreibung prüfen, welcher Werkstoff zum Bau der neuen Boote am besten geeignet sei. In der Konzeptphase fiel 1979 die Entscheidung zugunsten von NM-Stahl als Bootskörperwerkstoff. Der nicht rostende NM-Stahl hatte sich bereits im U-Bootbau bewährt. Er garantiert eine lange Lebensdauer sowie hohe Schockfestigkeit.

Im zeitlichen Vorgriff sei deshalb schon hier erwähnt, dass Letzteres erwartungsgemäß in Anspengversuchen an dem bei A&R gebauten Schnellen Minensuchboot ÜBERHERRN nachgewiesen werden konnte. Wie gut diese Werkstoffwahl war, zeigt auch die schwere Havarie des Minenjagdbootes GRÖMITZ im Februar 2007. Nach einer Grundberührung in norwegischen Gewässern lag das Boot bei Ebbe hoch und trocken auf einem Felsen. Nach dem Freischleppen konnte es auf eigenem Kiel zur Reparaturwerft in Deutschland verlegen. Ein Holz- oder GFK-Boot wäre bei dieser Havarie vermutlich zum Totalschaden geworden.

Ein Werftenkonsortium, bestehend aus der Fr. Lürssen Werft (Vegesack), der Krögerwerft (Rendsburg) und der Werft Abeking & Rasmussen (Lemwerder), sollte die Boote bauen. Mit der Fertigung von Versuchsbauteilen und ganzen Sektionen mussten die Firmen nachweisen, dass sie mit dem gewählten Werkstoff umgehen konnten. Besondere Verfahren zum Trennen, Schweißen und Formen von NM-Stahl waren notwendig. NM-Stahl ist nicht einfach zu trennen und hat die Eigenschaft, beim Schweißen stark zu verbeulen. Diese Probleme konnte A&R mit einer Unterwasser-Plasma-Schneideanlage und besonderen Schweißverfahren lösen. A&R war sehr bald in der Lage, auf 1/10 mm genau zu arbeiten. Ein selbstentwickelter Schrumpfschweißkatalog leistete dabei wertvolle Hilfe. A&R hatte sich dadurch in die Position gebracht, überhaupt einen NM-Stahl-Bootsrumpf herstellen zu können. Es dauerte aber dann dennoch einige Jahre mit konstruktiven und fertigungstechnischen Vorbereitungen, bis die eigentliche Fertigung seitens des BWB und der Marine im Juli 1985 in Auftrag gehen konnte.

Messerschmitt-Bölkow-Blohm GmbH (MBB) wurde der Generalunternehmer. Als Subunternehmer beteiligte sich das schon genannte Werftenkonsortium. Der Bau von zehn Schnellen Minensuchbooten der HAMELN-Klasse (Klasse 343) begann 1986. Ab 1989 folgten zwölf Minenjagdboote der FRANKENTHAL-Klasse (Klasse 332). Mit der Indienststellung des Minenjagdbootes WEILHEIM

fand das Bauprogramm im Dezember 1998 seinen Abschluss. Die Einheiten sind weltweit die ersten Überwasserschiffe, die aus nichtmagnetisierbarem Stahl gebaut wurden.

Um über den Serieneffekt Kosten zu sparen, fertigte jede Werft eine ganz bestimmte Sektion für alle Boote. Das Zusammenfügen der Bauteile, das Ausrüsten und das Erproben des fertigen Bootes erfolgte dann bei einem der drei Konsortialpartner. Die Zusammenbauwerft verantwortete die Ablieferung des fertigen Bootes an den Auftraggeber. In der genannten Bau- und Aufgabenverteilung war A&R mit der Herstellung aller Hecksektionen und der Endmontage von sieben Einheiten beteiligt. Die Boote ÜBERHERRN, KULMBACH und PASSAU (Bau-Nr. 6412, 6415, 6418) der Klasse 343 sowie die Boote WEIDEN, BAD RAPPENAU, DILLINGEN und FULDA (Bau-Nr. 6432, 6435, 6438, 6444) der Klasse 332 wurden von A&R abgeliefert.

Bei einer Länge von 54,4 m, einer Breite von 9,2 m und einem Tiefgang von 2,5 m haben die Schnellen Minensuchboote der Klasse 343 eine Verdrängung von 599 t. Mit diesen Abmessungen sind sie die größte Klasse von Minenabwehrfahrzeugen der Deutschen Marine. Die Besatzungs-

stärke dieser dritten Minensuchergeneration beträgt lediglich 37 Personen.

Die moderne Ausführung der Schiffstechnik ermöglicht einen weitgehend automatisierten Betrieb der Anlagen ohne schiffstechnische Dauerwache. Das bedeutet sowohl Personaleinsparung als auch in der Minenräumrolle zusätzliche Sicherheit für das Maschinenpersonal durch die unbesetzten Betriebsräume. Die Antriebsanlage besteht aus zwei Dieselmotoren des Typs MTU 16 V 396 TB 84 mit jeweils 2.240 kW Leistung. Das Starten, Einkuppeln und Fahren der Maschinen kann von der Brücke, vom schiffstechnischen Leitstand oder auch direkt an den Maschinen erfolgen. In gleicher Reihenfolge nimmt dann aber auch der automatische Einfluss und die Steuerung durch Rechner ab. Der ursprünglich angedachte Einbau eines Voith-Schneider-Antriebes bei den MJ-Booten Klasse 332 wurde nicht realisiert. Die Stromerzeugung erfolgt über drei Dieselaggregate mit jeweils 230 kW Leistung, deren Generatoren bei 450 V 60 Hz 160 kVA liefern. Über zwei Wellen mit fünfblügeligen Verstellpropellern erreichen die Boote eine Höchstgeschwindigkeit von 18 kn. Die Ableitung der Abgase geschieht an beiden Seiten direkt über der Wasserlinie.

>>>>





Arbeiten auf dem Backdeck Minensuchboot



EXPLORER mit Führungsplattform

Die Verminderung der akustischen, magnetischen und Infrarot-Signaturen, die schockfeste Auslegung des Schiffskörpers und der darin eingebauten Geräte sowie die frühzeitige Ortung der Minen durch eigene Sensoren sind die besonderen Merkmale der Klasse. Der nicht vermeidbare Restmagnetismus wird durch eine MES-Anlage (Magneiteigenschutz) kompensiert. Ein DSK-System (Dauerschutzklima) gewährleistet vollen ABC-Schutz, also Schutz gegen atomare, biologische oder chemische Waffenwirkung.

Die Gestaltung der Unterkünfte orientiert sich an den heutigen Vorstellungen und Ansprüchen. Die Besatzungen haben wesentlich bessere Lebensbedingungen als auf den Booten der vorherigen Generation. Alle Schiffsführungsräume wie Steuerstand, Navigationsraum, Funkraum und Operationszentrale sind in ihrer baulichen Anordnung direkt einander zugeordnet. Kurze Wege für das Personal und Zusammenfassung der Informationsflut waren hierfür die auslösenden Stichworte. Dieser Grundsatz gilt auch für die Aufstellung der einzelnen Geräte in den genannten Räumlichkeiten.

Eine Steuerautomatik ermöglicht mit Hilfe der integrierten Navigationssensoren und manuell eingegebener Positionspunkte jede belie-

bigte Wegstrecke vollautomatisch abzulaufen. Ein Abgleich der Soll- und Ist-Position erfolgt ohne weiteren Bedieneraufwand. Kursabweichungen infolge von Strom und/oder Wind werden selbstständig ausgeglichen. Dadurch werden die Besatzungen in die Lage versetzt, erheblich präziser Minen zu legen und zu räumen.

Für die Rolle Minenlegen kann auf dem Achterdeck eine Minenwurfeinrichtung aus vier Schienensträngen mit 68 m Gleislänge aufgebaut werden. Zum Minensuchen stehen als nachgeschleppte Geräte Scherdrachengerät, akustische Geräuschbojen und Hohlstabfernräumgeräte zur Verfügung.



Im Drehkreis

Zum Eigenschutz und zur Abwehr von See- und Luftzielen sind zwei 40-mm-Geschütze in Einzellafetten, eine Düppelausstoßvorrichtung und zwei Täuschkörperwurfanlagen sowie Fliegerfäuste vorhanden. Die moderne elektronische Ausrüstung besteht aus einer kombinierten Radar-Rundsuch-Feuerleitanlage, einer EloUM-Anlage (Elektronische Unterstützungsmaßnahme), passiv LINK 11 Datenaustausch und externen Kommunikationsanlagen sowie Unterwassertelefon. Zur Navigation steht GPS (Global Positioning System) zur Verfügung.

Die Minenjagdboote Klasse 332 sind als parallele Entwicklung fast identisch mit den Schnellen Minensuchbooten der Klasse 343. Zur Minenjagd besitzen sie eine zusätzliche Langsamfahranlage. Aus akustischen Gründen besteht diese aus einem Elektromotor pro Antriebswelle. Zwei Hochleistungsflossenruder dienen der besseren Manövrierfähigkeit bei den niedrigen Fahrstufen während der Minenjagdrolle. Die Aufbauten der Klasse 332 sind nach achtern ergänzt, um Stauraum für die Ausrüstung der Minentaucher sowie Unterbringungsmöglichkeit für eine Mehrmanntaucherdruckkammer und zwei Unterwasserdrohnen PINGUIN B3 zu schaffen.



Hohlstaplenboote KL 352 beim Hamburger Hafengeburtstag

Im Gegensatz zur Klasse 343 hat das Minenjagdboot nur ein 40-mm-Geschütz auf der Back und auch keine Radar-Rundsuch-Feuerleitanlage. Eine Minenjagdführungsanlage SATAM (System zur Auswertung und Darstellung taktischer Daten im Minenkampf) und das von Krupp Atlas Elektronik entwickelte neuartige Minenjagdsonarsystem DSQS-11 M sind die entscheidenden Komponenten für die Minenjagd. Die Besatzung umfasst 40 Personen und ist damit immer noch geringer als bei den Minenjagdbooten Klasse 331A/B. Insgesamt wurden zwölf Boote gebaut.

Die fortschreitende Minenentwicklung machte es immer mehr notwendig, aus Sicherheitsgründen das Befahren von minengefährdeten Gebieten zu vermeiden und durch ferngelenkte und/oder autonome Einsatzmittel die Minenbekämpfung durchzuführen.

So entschloss sich Mitte der 1990er Jahre die Deutsche Marine, ihre Minenjagdkapazität zu erhöhen. Hierzu erfolgte der Umbau von fünf Schnellen Minensuchbooten Klasse 343 in Minenjagdboote Klasse 333. Dabei wurde die Steuer- und Navigationsanlage analog zur Klasse 332 modifiziert. Für die Minenjagd kamen die Sonaranlage DSQS-11 M und die Taucherkompo-

ponenten an Bord. Als Unterwasserdrohne erfolgte die Einrüstung der von Atlas Elektronik neu entwickelten Einwegdrohne SEEFUCHS zur Bekämpfung von freiliegenden Grundminen und Anker-tauminen. Dadurch wie auch durch den Einbau der Minenjagdführungsanlage TAKIS (Taktisches Informationssystem) wurde die Minenjagdfähigkeit erheblich verbessert. TAKIS steht für ein Datenbanksystem, das alle Minenjagddaten, Bodendaten und Sonarkontakte sammelt, speichert und bearbeitet. Damit lassen sich Planung und Durchführung von Minenjagdaufgaben wesentlich erleichtern und effizienter gestalten.

Die verbliebenen fünf Einheiten der Klasse 343 wurden zu TROIKA-Lenkbooten Klasse 352, allerdings jetzt zum Lenken von je vier SEEHUNDEN, umgebaut. Sie lösten die hölzernen Boote der Klasse 351 ab, die damit nach 40 Jahren das Ende ihrer Indienstaltung bei der Deutschen Marine erreicht hatten. Damit ist aber auch der Typ Minensuchboot, der mit nachgeschlepptem Gerät Minen bekämpft, bei der Deutschen Marine ausgelaufen und durch wesentlich wirkungsvollere Minenabwehrfahrzeuge ersetzt worden. Dank der Flexibilität, Modularität und Standardisierung der Klasse 343 war keine kostenintensive

Neuentwicklung notwendig geworden. Ein wichtiges Kriterium auch für zukünftige Entwicklungen in Anbetracht knapper Haushaltsmittel. Die schiffstechnische Plattform 343 erwies sich als robust, modern und zukunftsweisend. Folglich ließ sie sich kostengünstig auch für andere Verwendungen und für neue Aufgaben umrüsten. So wird das Minenjagdboot ROTTWEIL 2006–07 zum Minentauchereinsatzboot umgebaut.

Das türkische Verteidigungsministerium schloss Mitte 1999 mit dem Konsortium Abeking & Rasmussen Schiffs- und Yachtwerft/Fr. Lürssen Werft einen Vertrag über die Lieferung von sechs Minenjagdbooten des Typs MHV 54. Bei diesem Mine Hunting Vessel 54 handelt es sich um eine Neukonzeption auf Basis der deutschen Klasse 332. Die türkische Marine war damit weltweit die zweite Marine, die sich für Minenabwehrfahrzeuge aus nichtmagnetisierbarem Stahl entschieden hatte.

Ausschlaggebend für die Auswahl des deutschen Angebots aus der mehrmonatigen internationalen Ausschreibung waren das Preis-Leistungs-Verhältnis und die Kenntnisse und Erfahrung der deutschen Werften beim Bau von Minenabwehrfahrzeugen.

>>>



TCG ALANYA in Lemwerder gebautes Typschiff der türkischen „A-Klasse“

Hilfreich war mit Sicherheit auch als Referenz die Zufriedenheit der in der Minenabwehr international sehr kompetent angesehenen Deutschen Marine mit ihren eigenen Booten.

Die dazugehörige Ausrüstung und Logistik sowie die Ausbildung von türkischen Werftarbeitern war Teil des Vertrages. In Deutschland sollte nur die Fertigung des Typbootes erfolgen. Der Bau der übrigen fünf Einheiten war unter Zulieferung von Materialpaketen in der Türkei auf der Marinewerft Taskizak in Istanbul vorgesehen. Das in Gemeinschaftsarbeit gebaute Typboot ALANYA wurde im Februar 2005 von der federführenden Konsortialwerft A&R, die auch die Endausrüstung durchgeführt hatte, an die türkische Marine übergeben.

Bei den türkischen Minenjagdbooten bestehen gegenüber den deutschen Minenkampfeinheiten Unterschiede in der Schiffstechnik (Voith-Schneider-Propeller, Bugstrahlruder, Abgasableitung über einen Schornstein), der Bewaffnung (30-mm-Geschütz), dem Sonar (Variable Depth Sonar), dem Führungssystem (NAUTIS-M) sowie in der Auswahl

der Unterwasserdrohnen (PAP Mk 5). An Bord ist für insgesamt 53 Personen Unterbringungskapazität vorhanden.

Das von A&R entwickelte Minenabwehrfahrzeug ist zu einer richtigen Bootsfamilie geworden. Aus dem Schnellen Minensuchboot Klasse 343, dem Minenjagdboot 332 und dem MHV 54 ist der Basisentwurf für das Modular Platform Concept entwickelt worden. In der Nutzungsphase lassen sich missionsbedingte Änderungen der Ausrüstung leicht durchführen. Mit dem Austausch von verschiedenen Ausrüstungsmodulen erübrigen sich aufwendige Umbauten wie bei den Klassen 333 und 352. Das freie Achterdeck ist dabei von besonderer Bedeutung. Minenabwehr-Subsysteme in Containern, Kräne, Minenschienen, Schleppeinrichtungen oder kleine Beiboote können innerhalb von Stunden gegeneinander ausgetauscht werden. Damit erhöht sich die Einsatzflexibilität des Fahrzeugs in bedeutendem Maße.

Wie aufgezeigt hat sich das klassische Minensuch- oder -räumboot überlebt. Sie wurden ab-

gelöst durch für die Besatzungen sicherere und für die Aufgabenerfüllung wirkungsvollere Minenjagd- und Drohnenlenkfahrzeuge.

Mit dem Konzept Minenjagd 2000 (MJ 2000), das allerdings im Jahre 2004 dem Rotstift zum Opfer fiel und aufgegeben wurde, begann die Deutsche Marine neue, zukunftsweisende Wege auch in der Minenjagd zu beschreiten. Das Prinzip der Risikominimierung für das Personal beim Simulationsräumen durch das TROIKA-System sollte entsprechend für die Minenjagd durch den Einsatz ferngelenkter, unbemannter Minenjagd Drohnen mit nachgeschlepptem Sonar übernommen werden. Wesentlicher Bestandteil war die von A&R entwickelte Überwasserdrohne SEEPFERD. Im Kapitel über die SWATH@ A&R® wurde sie neben weiteren Anwendungen der SWATH-Technologie bereits eingehend beschrieben.

Minen als Waffe des kleinen Mannes haben schon oft in ihrer Geschichte nachhaltige Wirkungen gezeigt. Ob alte Ankertauminen oder supermoderne technologische Wunderwerke,



ob einzeln geworfen oder in Minenfeldern verlegt, schränken sie die freie Nutzung der Meere in vielfacher Hinsicht ein. Minen stören die Handelschifffahrt und behindern die Operationsfreiheit von Seestreitkräften. Auch für die Zukunft werden deshalb die Fähigkeit zur Minenabwehr und die hierzu ausgelegten Schiffe und Boote ihre Bedeutung behalten.

Sichere See- und Handelswege sowie freie Zugangsmöglichkeiten zu den Häfen sind unverzichtbarer Bestandteil einer immer stärker von ungestörten, globalen Verbindungen abhängigen Wirtschaft und Gesellschaft. Insbesondere die küstennahen Gewässer, also die Seegebiete, die geradezu für den Minenkrieg prädestiniert sind, geraten dabei immer häufiger in den Fokus der Betrachtung. Neben den bisherigen klassischen Seekriegsszenarien gefährden obendrein asymmetrische Bedrohungen ihre Nutzung. Minenabwehrfahrzeuge mit ihren Sensoren und Effektoren sind im Unterwasserbereich auch hierfür durchaus geeignete Mittel zur effektiven Abwehr und Bekämpfung.



Werden dies Minenabwehrfahrzeuge der Zukunft sein?

Moderne, mit neuester Technologie ausgerüstete und zum Minenkampf fähige Fahrzeuge bleiben somit in vielerlei Hinsicht zum Schutz der so

wichtigen küstennahen Gewässer ein unverzichtbarer Bestandteil von ausgewogenen und auf die Zukunft ausgerichteter Seestreitkräfte.



DIVERSIFIKATION UND ROTEC

Diversifikation bedeutet so viel wie Veränderung, Abwechslung oder Vielfalt. In der Wirtschaft steht der Begriff für die gezielte Ausweitung des Produktions- und Absatzprogramms auf ein bisher nicht angebotenes Sortiment.



Composites (Komponenten) Components, Rotorblattlänge 58 m

Bereits im Jahre 1926, also schon recht schnell nach der Gründung der Abeking & Rasmussen Boots- und Yacht-Werft, betätigte sich das Unternehmen auf diese Weise. Für eigenentwickelte Windräder zum Wasserpumpen stellte die Werft aerodynamisch geformte Rotorblätter in Holzleistenbauweise her. Der Einsatz dieser Anlagen erfolgte in bäuerlichen Betrieben. Diese Periode, die durch Auslastungsprobleme im eigentlichen Boots- und Schiffbaugeschäft bedingt war, dauerte allerdings nicht lange. Die beginnende Aufrüstung der deutschen Marine brachte mit Beginn der 1930er Jahre wieder lukrative Aufträge im Neubau. Es war deshalb nicht mehr notwendig, die Werft mit der Fertigung von Rotorblättern auszulasten.

Keiner ahnte aber damals, dass zum einen 15 Jahre später Diversifikation erneut eine Rolle in der Werftgeschichte spielen sollte und dass zum an-

deren in einem halben Jahrhundert die Produktion von Rotorblättern für Windkraftanlagen ein wichtiges Standbein des Unternehmens sein würde.

Bis in den April 1945 hinein lief bei A&R der kriegsbedingte Bau von Räumbooten für die deutsche Kriegsmarine auf vollen Touren. Der totale Zusammenbruch des Deutschen Reiches im Mai 1945 brachte zwangsläufig auch für die Werft den großen Einschnitt bei Produktion und Fertigung. Mit der Besetzung des Werftgeländes durch alliierte Truppen kam zunächst alle Arbeit zum Erliegen. Schiffbau fand vorerst nicht mehr statt. Neben Aufräumarbeiten auf dem Werftgelände beschäftigte man sich mit der Herstellung von Gegenständen des häuslichen Bedarfs, reparierte Fähranleger, setzte Kraftfahrzeuge instand und produzierte Möbel sowie Geräte für die Landwirtschaft. Über Schiffsreparaturen kam allmäh-

lich das eigentliche Werftgeschäft mit dem Bau von kleinen Sportbooten, Gebrauchsfahrzeugen und Fischkuttern wieder zum Laufen.

In den 1960er und 1970er Jahren fand der Kunststoff als Baumaterial im Yacht- und Bootsbau eine immer stärker werdende Anwendung. Zunächst war man bei A&R davon noch nicht so überzeugt, beschäftigte sich aber trotzdem mit dem neuen Werkstoff. In eigenen Labors wurden umfangreiche Versuche durchgeführt, um mit den neuen Materialien und den neuen Techniken auch neue Erkenntnisse und neue Fertigkeiten zu gewinnen.

Aufbauend aus dem hierbei erworbenen Erfahrungsschatz ergab sich in den 1970er Jahren der Auftrag der Bundesmarine zur Herstellung der Minengürtel für die U-Boote Klasse 206. Hierfür entstanden jenseits des Werft Hafens neue Werkstätten.



„WIR KÖNNEN DIE FERTIGUNG IN CHINA ODER JAPAN NICHT VERHINDERN. ABER WAS DIE MORGEN BAUEN, MÜSSEN WIR SCHON GESTERN GEMACHT HABEN.“

Dipl.-Ing. Rolf Fuhrhoff, seinerzeit Geschäftsführer A&R ROTEC

Im Marine- und Militärbereich dehnte sich die Palette der Kunststoffprodukte weiter aus. Antennenmasten, Torpedopropeller, Verkleidungen und Sonarfenster wurden gefertigt. Auch die Kunststoffteile der Bugsektion von den U-Booten Klasse 212A sowie die Kunststoffrümpfe der Flugdrohnen KZO, ein Kleinflugzeug für Zielortung des deutschen Heeres, sollten später bei A&R entstehen.

Zur zivilen Produktpalette gehörten bald Fahrzeug-, Eisenbahn- und anderweitige glas- und kohlefaserverstärkte Bauteile. In den 1980er Jahren wurde für Windenergieanlagen der 30- und 250-kW-Leistungsklasse die Fertigung von Rotorblättern in moderner Faserverbundbauweise aufgenommen und kontinuierlich ausgebaut.

Neben dem Yacht- und Marineschiffbau entwickelte sich so die Kunststofffertigung zum dritten Standbein von A&R. Die logische Folge dieser Entwicklung war die 1990 erfolgte Gründung der Abeking & Rasmussen Faserverbundtechnik GmbH. Aus ihr ging 1993 die Abeking & Rasmussen ROTEC GmbH hervor.

Nach einer Lieferung von Rotorblättern für Windräder an eine holländische Firma entstanden zu Beginn der 1990er Jahre die beiden 40-m-Flügel für 3-MW-Anlagen des Typs AEOLUS II, damals die größten Windflügel der Welt. Sie wurden in Kohlenstoff-Glasfaser-Mischbauweise gefertigt und wogen aufgrund der gewichtsoptimierten Konstruktion nur neun Tonnen. Die zwei gebauten Anlagen stehen noch nördlich von Wilhelmshaven und auf Gotland in Schweden.

Dies war der endgültige Einstieg in den Windenergieanlagenbau. In der neuen Branche machte sich A&R ROTEC innerhalb weniger Jahre einen so guten Namen, dass die Serienfertigung von Rotorblättern für Windkraftanlagen sich als langfristiger Erfolg abzuzeichnen begann.

Die Aufgabe einer Windkraftanlage ist es, die in der umströmenden Luft enthaltene kinetische Energie in eine andere Energieform umzuwandeln. In der Regel ist das elektrische Energie, die zumeist in das öffentliche Stromnetz eingespeist wird. Wie bei allen Energieumwandlungen treten auch hier Einbußen auf. Man unterscheidet bei den Windkraftanlagen drei große Verlustzonen:

- **aerodynamische Verluste am Rotor,**
- **mechanische Verluste am Getriebe,**
- **elektro-mechanische Verluste am Generator.**

In gleicher Reihenfolge liegen die Größenordnungen bei 60, 4 und 7 Prozent. Die elektrische Nutzenergie des Windes beträgt also nur 29 Prozent. Trotz dieses niedrigen Wirkungsgrades erspart die mit dem kostenlosen Wind erzeugte Energie allein in Deutschland der Umwelt jährlich pro kWh 414.000 Tonnen an Schadstoffemissionen der unterschiedlichsten Art aus den Verbrennungskraftwerken.

Der Schwerpunkt der Arbeit bei A&R ROTEC liegt in der Entwicklung, der Zulassung und dem Bau anlagenspezifischer Rotorblätter. Die gewählten Bauweisen werden durch größtmög-

liche Sicherheit für Mensch und Umwelt und hoher Wirtschaftlichkeit bestimmt. Je nach Aufgabenstellung kommen die unterschiedlichsten Materialien zum Einsatz. Für die Herstellung der Rotorblätter werden Harze wie Epoxid, Vinyl-ester und Polyester mit Verstärkungen aus Glas- und Kohlefasern verwendet. Die Urmodelle und Formen baut A&R ROTEC selbst, weil nur mit einwandfreien Formen die Fertigung qualitativ hochwertiger Produkte wirtschaftlich möglich ist. Die automatisierten Fertigungsverfahren weisen eine hohe Prozesssicherheit auf und tragen zu einer gleichbleibenden Qualität bei. Jedes Blatt kommt vor der Auslieferung auf den Prüfstand. Jeder Flügel wird vermessen. Eigenfrequenzen und Massenmomente werden bestimmt. Laminatproben werden zurückgehalten. Insbesondere die Blätter der weit vor der Küste stehenden Offshore-Anlagen müssen äußerst zuverlässig und betriebssicher ausgelegt sein. Daher erfolgt seit dem Jahr 2000 die Herstellung der Rotorblätter zunehmend mittels Vakuuminfusion. Dieses Verfahren lässt eine Reproduzierbarkeit von großen Rotorblättern mit hoher Laminatqualität zu.

A&R ROTEC hat erneut in 2002 die größten Rotorblätter der Welt abgeliefert. Es sind die 4,5-MW-Flügel des Prototyps der Windkraftanlage E 112 des führenden deutschen Windenergieanlagen-Herstellers Enercon. Bei 52 m Länge wiegen sie 20 Tonnen. Die sieben Flügel, für zwei Prototypenanlagen und ein Testblatt, stellten A&R ROTEC vor neue technische Herausforderungen.



Serienproduktion von Rotorblättern 43 m

Nach Auftragserteilung benötigte man ein Jahr, um Urform und Herstellungsformen zu fertigen. Erst dann konnte die eigentliche Produktion der Rotorblätter anlaufen. Bei diesem Auftrag machte sich auch die gute Lage an der Weser mit der Hafenanbindung vorteilhaft bemerkbar. Sie war neben der fachlichen Kompetenz ein weiterer Grund für die Auftragsvergabe an A&R ROTEC. Die Rotorblätter konnten im September 2002 direkt auf Binnenschiffe verladen und so nach Vahldorf bei Magdeburg verschifft werden. Weitere Anlagen dieses Typs sind nach der eingehenden Erprobung an Land im Offshore-Bereich geplant.

Der Weg in die Fertigung von Rotorblättern der Multi-Megawatt-Klasse wird konsequent von A&R ROTEC weiterverfolgt. Schließlich diskutieren die Windturbinen-Hersteller schon den Einstieg in die 5- bis 7-MW-Generation. Die leistungsfähigeren Maschinen werden damit auch größer und schwerer. Für die Rotorblätter solcher Anlagen, die vorwiegend für den Offshore-Bereich gedacht sind, ergeben sich dann Längen von bis zu 80 m.

Demzufolge begann die Angleichung der Produktionskapazitäten. Ab 2003 erfolgte die Ausweitung des Standortes in Lemwerder um 10.000 m² Produktionsfläche auf über 20.000 m². Hier stehen gut geschulte Mitarbeiter zur Verfügung und letztendlich ist mit den vorhandenen Pieranlagen über die Schifffahrtswege ein problemloser Abtransport der großen, sperrigen und tonnenschweren Flügel gegeben. Trotz aller personaleinsparender Automatisierung stieg das Personal von 160 auf

250 Mitarbeiter. Das Unternehmen ist in der Lage nicht nur schnell, sondern auch kostengünstig auf die Wünsche der Kunden zu reagieren.

„Wir können die Fertigung in China oder Japan nicht verhindern. Aber was die morgen bauen, müssen wir schon gestern gemacht haben.“ So verdeutlichte Dipl.-Ing. Rolf Fuhrhoff, heute pensioniert und seinerzeit Geschäftsführer A&R ROTEC, den weltweiten Innovationsanspruch des Unternehmens, das im Jahre 2000 eine Jahresproduktion von etwa 1.000 Rotorblättern vorzeigen konnte.

Bisher ist dieser Anspruch nicht in Frage gestellt. Damit das auch in Zukunft so bleibt, müssen weitere Maßnahmen in der Kostensenkung bei der Produktion durchgeführt werden. Heute sitzen nicht nur in China die Konkurrenten, auch Polen, Brasilien oder Mexiko entsteht Wettbewerb. Die A&R ROTEC-Geschäftsleitung hat ein klares Bekenntnis zum Standort Lemwerder ausgesprochen und investiert daher viel in die Forschung der Flügelfertigung. In einer Veröffentlichung von A&R ROTEC wird das ab Mai 2006 laufende Forschungsvorhaben mit der Projektbezeichnung PREBLADE wie folgt beschrieben:

„In einem zweijährigen Vorhaben mit dem Bremer Institut für Konstruktionstechnik im Fachbereich Produktionstechnik der Universität Bremen wird untersucht, wie Fertigungsschritte in der personalintensiven Rotorblattherstellung automatisiert werden können. Rotorblätter werden aus einem Glas- oder Kohlefasergelege und Kunstharz, dem so genannten Matrixwerkstoff,

hergestellt. Daraus entsteht dann ein Faserverbundwerkstoff. Das Fasergelege wird zugeschnitten und in eine Form eingelegt, anschließend wird das Harz zugeführt. Sie müssen sorgfältig in die Form drapiert werden. Dabei muss die Faserorientierung beibehalten werden. Das heißt: Die Ausrichtung der Fasern muss perfekt passen. Nichts darf quer oder faltig liegen.

Hier greift das Forschungsvorhaben. Kein mühsames Schneiden, Schleppen, Zerren und Zupfen mehr. Künftig soll ein Roboter diese Arbeiten erledigen. Nachdem die Schalen in temperierten Formen unter Wärmezufuhr ausgehärtet sind, werden die Rotorblatthälften verklebt und nach nochmaligem Temperieren entformt. Das Nacharbeiten und das Aufbringen der Beschichtung geschieht überwiegend von Hand. Nun sollen auch hier einige der Schritte automatisiert werden.“

Heute ist die SGL ROTEC GmbH & Co. KG, ein Beteiligungsunternehmen der Abeking & Rasmussen Schiffs- und Yachtwerft AG, für Windenergieanlagen einer der weltweit größten Hersteller von Rotorblättern mit Nichtmetallstrukturen. In Deutschland ist sie der einzige windenergieanlagenhersteller-unabhängige Produzent von Rotorblättern. Das Können aus Lemwerder ist weltweit gefragt. Einen Anteil von 80 Prozent der Produktion geht in den Export. Die in den 1980er Jahren begonnene Umstellung auf eine neue Produktions- und Produktpalette ist zu einer von Erfolg gekrönten Geschichte geworden. ┘

BAUNUMMERNBUCH

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
1	5,0 m Arbeitsboot		A & R, Lemwerder	1907	5,00
2	4,0 m Dielenboot		Haake, Bremen	1908	4,00
3	5,0 m Segelboot (Schwertboot)		Wilkens, Bremen	1908	5,00
4	6,0 m Segelboot (Schwertboot)	Fredi	Diedrichs, Bremen	1908	6,00
5	7 m R-Yacht	Albert	Ag. Denker, Bremen	1908	10,00
6	5,0 m Schwertboot		Furthmann, Bremen	1908	5,00
7	10,2 m Sonderklasse	Jenny	Mendelssohn, Berlin	1908	10,20
8	4,25 m R. u. Segelboot (Klasse B)		Castner, Bremen	1908	4,25
9	6,5 m Segelboot (Schwertboot)	Irmgard	Dr. Kniep, Elsflth	1908	6,50
10	3,0 m Beiboot	Albert	Ag. Denker, Bremen	1908	3,00
11	3,0 m Beiboot	Sophie-Elisabeth	Biermann, Bremen	1908	3,00
12	6,5 m Segelboot (Schwertboot)	Piet Hein	Kersten, Rees / Rhein	1908	6,50
13	4,25 m R. u. Segelboot (Klasse B)		Reeser Ruderverein, Rees	1908	4,25
14	4,25 m R. u. Segelboot (Klasse B)		Frau Modlich, Berlin	1908	4,25
15	2,6 m Beiboot	Irmgard	Dr. Kniep, Elsflth	1908	2,60
16	5,3 m dopp. Canoe		F. Dunker, Hamburg	1908	5,30
17	5,0 m Dielenboot		Frerichs & Co., Einswarden	1909	5,00
18	5,0 m Dielenboot		Frerichs & Co., Einswarden	1909	5,00
19	10,2 m Sonderklasse	Weser	H. Bischoff, Vegesack	1909	10,16
20	6,5 m Segelboot (Schwertboot)	Strolch	Schlobohm, Bremen	1909	6,50
21	6 m R-Yacht	Fahre wohl	Geerken, Bremen	1909	8,70
22	7,5 m Segelyacht	Dufa	Schierenbeck, Bremen	1909	7,50
23	4,25 m Ruderboot		Schiffner, Bremen	1909	4,30
24	5,0 m R.-u. Segelboot (Schwertboot)		Steiner, Schwerin	1909	4,25
25	5,0 m Dielenschiff		Winkelmann, Blockwinkel Bremen	1909	5,00
26	6,5 m Schwertboot	Else	Dr. Sievers, Bremen	1909	6,50
27	4,5 m Flachboot		Ahrens, Bremen	1909	4,50
28	6 m R-Yacht	Lienen	Gebr. Sievers, Bremen	1909	8,70
29	5,0 m Segelboot (Schwertboot)	Martha	Rudolph, Berlin	1909	5,00
30	4,0 m Flachboot	Schelle	Schelle, Bremen	1909	4,00
31	4,0 m Flachboot	Else	W. Duckel, Bremen	1909	4,00
32	4,25 m R. u. Segelboot (Klasse B)	Fülscher	Fülscher, Vegesack	1909	4,25
33	4,0 m Flachboot	Duzi	Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1909	4,00
34	4,0 m Flachboot		v. Salzen, Bremen	1909	4,00
35	3,0 m Beiboot	Fahre wohl	Geerken, Bremen	1909	3,00
36	4,5 m Einheitsklasse (Klasse B)		E. Geng, München	1909	4,25
37	5 m R-Yacht	Frisia	A & R, Lemwerder	1909	7,43
38	6,5 m Kielschweryacht	Bense	Bense, Hamburg	1909	6,50
39	2,5 m Beiboot		Schwallig, Bremen	1909	2,50
40	2,5 m Beiboot		Ruhl, Bremen	1909	2,50
41	4,0 m Flachboot	Villa Margareta	Tienken, Nesse	1909	4,00
42	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1909	3,00
43	4,25 m Einheitsboot		Dr. Sommer, Oldenburg	1909	4,25
44	5,5 m Schwertboot		Mendelssohn, Berlin	1909	5,50
45	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1909	3,00
46	4,25 m Einheitsboot (Klasse B)	Otte	F. Otte, Hamburg	1909	4,25
47	11,1 m Motoryacht	Flott	A. Richmann, Bremen	1909	11,10
48	3,0 m Beiboot	Flott	A. Richmann, Bremen	1909	3,00
49	5,0 m Schwertboot		A & R, Lemwerder	1909	5,00
50	7,5 m Kielschweryacht	Durch	Schelle, Bremen	1909	7,50
51	9 m R-Yacht	Astarte	Scholl, Bremen	1909	13,00
52	3,0 m Beiboot	Astarte	Scholl, Bremen	1909	3,00
53	5,0 m Schwertboot	Liesbeth	Grünhagen, Bremen	1909	5,00
54	6,5 m Schwertboot-Yacht		A & R, Lemwerder	1909	6,50
55	4,2 m Canoe		A & R, Lemwerder	1909	4,20
56	4,2 m Canoe		A & R, Lemwerder	1909	4,20
57	4,2 m Canoe		A & R, Lemwerder	1909	4,20
58	4,2 m Canoe		A & R, Lemwerder	1909	4,20
59	10,0 m Dielenschute		A & R, Lemwerder	1909	10,00
60	6,0 m Segelyacht	Puskedusel	Reg. B. Seidler, Bremerhaven	1909	6,00
61	6,5 m Kielschweryacht		Dr. Passarge, Tilsit	1909	6,50
62	4,25 m Einheitsboot (Klasse B)		A & R, Lemwerder	1909	4,25
63	4,25 m Einheitsboot (Klasse B)		A & R, Lemwerder	1909	4,25
64	4,25 m Einheitsboot (Klasse B)	Hans	Sextrahe, Bremen	1909	4,25
65	4,25 m Einheitsboot (Klasse B)	Dehne	Dehne, Bremen	1909	4,25
66	5,0 m Ruderboot		Nordseewerke, Emden	1909	5,00
67	5,0 m Ruderboot		Nordseewerke, Emden	1909	5,00
68	5,0 m Ruderboot		Nordseewerke, Emden	1909	5,00
69	5,0 m Segelboot	Mieke	Buse, Bremen	1909	5,00
70	6,5 m Flossenkieler	Susi	F. Corsen, Bremen	1909	6,50
71	5,2 m Segelboot (Schwertboot)		Schlobohm, Bremen	1910	5,20
72	7,0 m Scharpiejolle	Hein	Lohmann, Bremen	1910	7,00
73	7,0 m Scharpiejolle	Schelm	Becker, Bremen	1910	7,00
74	8,5 m Kielschweryacht	Sausewind	Wernicke, Berlin	1910	8,50
75	8 m Tourenkreuzer (8 m R-Yacht)	Munin II	Dr. Krause, Berlin	1910	11,60
76	4,5 m Dielenboot		A & R, Lemwerder	1910	4,50
77	3,0 m Beiboot	Else	Archit. Jacobs, Bremen	1910	3,00
78	8 m R-Yacht	Nordwest	Gebr. Flügger, Bremen	1910	12,00
79	5,0 m Schwertboot		Dr. Kuhlenkampff, Bremen	1910	5,00
80	4,6 m Flachboot		Sudmann, Bremen	1910	4,60
81	9,2 m Tourenkreuzer	Fatme	Ruthnicke, Berlin	1910	9,20

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
82	9,2 m Tourenkreuzer	Neptun	Pickardt, Berlin	1910	9,20
83	9,2 m Tourenkreuzer		Voss, Berlin	1910	9,20
84	11,0 m Tourenkreuzer (Kielschweryacht)	Elbmöve	Kanain, Dresden	1910	11,00
85	5,3 m Canoe		Kiemer, Hamburg	1910	5,30
86	5,3 m Canoe	Irma	Stüdemann, Hamburg	1910	5,30
87	5,0 m Segelboot (Schwertboot)		Krös, Bremen	1910	5,00
88	4,5 m Schwertboot		Plötz, Bremen	1910	4,50
89	9,2 m Kielyacht		Feldmann, Bremen	1910	9,20
90	5,3 m Canoe	Nenemoostra	A. B. Visser, Heeg	1910	5,30
91	4,5 m Segelboot (Schwertboot)		Plötz, Bremen	1910	4,50
92	4,5 m Segelboot (Schwertboot)	Anni	v. Salzen, Bremen	1910	4,00
93	6,3 m Segelboot (Schwertboot)		Ziethen, Rixdorf	1910	6,30
94	4,5 m Segelboot (Kielschweryacht)	Irmgard	Torbohm, Osterholz-Scharmbeck	1910	4,50
95	7,0 m Kielschwert-Scharpie		Kremer, München	1910	7,00
96	9,2 m Tourenkreuzer (Kielyacht)	Mary	Köpke, Berlin	1910	9,20
97	2,4 m Beiboot		Dr. Schenk, München	1910	2,40
98	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1910	3,00
99	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1910	3,00
100	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1910	3,00
101	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1910	3,00
102	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1910	3,00
103	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1910	3,00
104	5,7 m Dänische Jolle		Wiesinger, Barzdorf	1910	5,70
105	6,5 m Ruderboot (Einer)		Münnich, Vegesack	1910	6,50
106	7 m R-Yacht	Weser	H. Bischoff, Vegesack	1910	10,30
107	5,2 m Ruderboot		Kuhlenkampff, Bremen	1910	5,20
108	3,0 m Beiboot		Haberkorn, Hamburg	1910	3,00
109	4,5 m Segelboot (Ruderboot)		L. Biermann, Bremen	1910	4,50
110	7 m R-Yacht	Erika	F. Ullrich, Blumenthal	1910	10,50
111	3,0 m Beiboot	Erika	F. Ullrich, Blumenthal	1910	3,00
112	3,0 m Beiboot	Weser	H. Bischoff, Vegesack	1910	3,00
113	5,3 m Canoe		A & R, Lemwerder	1910	5,30
114	5,3 m Canoe		A & R, Lemwerder	1910	5,30
115	5,3 m Canoe	Alte Liebe	A & R, Lemwerder	1910	5,30
116	5,3 m Canoe		A & R, Lemwerder	1910	5,30
117	6 m R-Yacht	Speedwel	Koopmann, Bremen	1910	9,30
118	3,0 m, Beiboot	Speedwel	Koopmann, Bremen	1910	3,00
119	5,0 m Kielschweryacht	Ellen	Rohdenburg, Bremen	1910	5,00
120	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1910	3,00
121	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1910	3,00
122	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1910	3,00
123	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1910	3,00
124	9,3 m Kielschweryacht	Wigmodi	Joh. Kuhlenkampff, Bremen	1910	9,33
125	5,0 m Kielschweryacht	Kampfhahn	W. Meyer, Bremen	1910	5,00
126	7 m R-Yacht	Oma	Baur. Suling, Bremen	1910	11,00
127	7,0 m Kielschweryacht	Erika	F. Fuchs, Merzig	1910	7,00
128	4,25 m Segelboot (Klasse B)	Lüder	Lüdeke, Vegesack	1910	4,50
129	8 m R-Yacht	Albert II	A. Denker, Bremen	1910	12,55
130	6,0 m Segelboot (Kielschweryacht)	Inge	S. Nordmann, Bremen	1910	6,00
131	8,0 m Renn-Ruderboot	Liesel	Jacobi, Bremen	1910	8,00
132	6 m R-Yacht	Aster	v. Eicken, Hamburg	1910	9,40
133	4,5 m Schwertboot		A & R, Lemwerder	1910	4,50
134	5 m R-Yacht	Styx	Otto Krüger, Berlin	1910	7,80
135	8 m R-Yacht	Toni VII	A. Tobias, Berlin	1910	12,67
136	5,0 m Segelboot (Schwertboot)	Lehmpastor	Dr. Feldmann, Bremen	1910	5,00
137	4,0 m Motorbeiboot	Dora	H. Bischoff, Vegesack	1910	4,00
138	4,5 m Schwertboot	Nölle	Nölle, Bremen	1910	4,50
139	10,2 m Sonderklasse	Betty	Otto Krüger, Charlottenburg	1910	10,20
140	6 m R-Yacht	Ariadne II	Dr. Laval, Magdeburg	1910	9,45
141	6,0 m Nat.-Jolle	Brummer	Döbler, Hamburg	1910	6,00
142	8 m R-Yacht	Woge IV	Ernst, Hamburg	1910	12,60
143	7,4 m Flossenkieler	Trudi	Herbst, Berlin	1910	7,40
144	7,10 m Kielschweryacht	Montana	Ahlemann, Bremen	1910	7,10
145	5 m R-Yacht	Kwai-Kwai	Waitz, Kiel	1910	7,80
146	12,0 m Motorboot	Sophie-Elisabeth	L. Biermann, Bremen	1910	12,00
147	4,0 m Ruderboot	Else	Wienkoop, Perleberg	1910	4,00
148	6,0 m Kielschweryacht	Brummer	Dr. Landwehr, Vegesack	1910	6,00
149	6 m R-Yacht	Helene	Geiger, München	1910	9,00
150	4,3 m Gigboot	Oldenburg	Großh. v. Oldenburg, Oldenburg	1910	4,26
151	4,25 m Klasse B	Anni	v. Salzen, Bremen	1910	4,25
152	6,5 m Motorboot	Finger	H. Finger, Bremen	1910	6,50
153	2,4 m Beiboot	Gengs	Geng, München	1910	2,40
154	6,0 m Nat.-Jolle	Gerloff	G. Nagel, Berlin	1910	6,00
155	6,0 m Nat.-Jolle	Onkel Arnold	Ilgstein, Berlin	1910	6,00
156	6,0 m Nat.-Jolle	Brandenburg	Segel-Verein Brandenburg, Berlin	1910	6,00
157	6,0 m Nat.-Jolle	Else	Dr. Sievers, Bremen	1910	6,00
158	6,7 m Spitzgattjolle (Dänische Jolle)	Feodosia	Feodosier Y. C., Russland	1910	6,65
159	6,7 m Spitzgattjolle (Dänische Jolle)	Feodosia	Feodosier Y. C., Russland	1910	6,65
160	8,5 m Kielschweryacht	Willwind II	Dr. Stemmermann, Bremerhaven	1910	8,50
161	2,4 m Beiboot	Fuchs	Fuchs, Merzig	1910	2,40
162	6,0 m Nat.-Jolle	Kerlchen	Lau, Berlin / Charlottenburg	1910	6,00

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
163	13,0 m Taucherboot	Torpedo	Torpedo-Insp., Kiel	1910	13,00
164	13,0 m Motorboot	Suling	Bauinspektion Bremen	1910	13,00
165	6,0 m Nat.-Jolle	H.S.V.	Hamb. S. V., Hamburg	1910	6,00
166	6,0 m Nat.-Jolle	Klein-Erna V	Nissen, Hamburg	1910	6,00
167	3,0 m Flach-Beiboot		A & R, Lemwerder	1911	3,00
168	3,0 m Flach-Beiboot		A & R, Lemwerder	1911	3,00
169	3,0 m Flach-Beiboot		A & R, Lemwerder	1911	3,00
170	3,0 m Flach-Beiboot		A & R, Lemwerder	1911	3,00
171	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1911	3,00
172	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1911	3,00
173	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1911	3,00
174	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1911	3,00
175	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1911	3,00
176	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1911	3,00
177	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1911	3,00
178	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1911	3,00
179	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1911	3,00
180	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1911	3,00
181	2,6 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1911	2,60
182	2,6 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1911	2,60
183	2,6 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1911	2,60
184	2,6 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1911	2,60
185	2,4 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1911	2,40
186	2,4 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1911	2,40
187	3,0 m Faltboot		Baumann & Lederer, Kassel	1911	3,00
188	3,0 m Faltboot		Baumann & Lederer, Kassel	1911	4,50
189	6 m R-Yacht	Preußen	R. Thieme, Berlin	1911	9,40
190	7,1 m Flossenkieler	Montana	Ahlemann, Bremen	1911	7,12
191	6,0 m Nat.-Jolle		A & R, Lemwerder	1911	6,00
192	6,0 m Nat.-Jolle		A & R, Lemwerder	1911	6,00
193	6,0 m Nat.-Jolle		A & R, Lemwerder	1911	6,00
194	6,0 m Nat.-Jolle		A & R, Lemwerder	1911	6,00
195	6 m R-Yacht	Trom	H. v. Eicken, Hamburg	1911	9,40
196	12,2 m Sonderklasse	Stipper V	Hochhaus, Berlin	1911	12,20
197	8 m R-Yacht	Woge V	Ernst, Hamburg	1911	12,63
198	6,7 m Spitzgattboot	Joszöf	Joszöf, Ungarn	1911	6,65
199	6 m R-Yacht	Min Jung II	Christiansen, Borby	1911	9,40
200	7 m R-Yacht	Lucie IV	Dr. Loose, Berlin	1911	11,00
201	6 m R-Yacht	Hans-Jürgen II	P. Knopf, Berlin	1911	9,40
202	4,5 m Faltboot	Baumann	Baumann & Lederer, Kassel	1911	4,50
203	8 m R-Yacht	Toni VIII	A. Tobias, Berlin	1911	12,63
204	7 m Schwertboot (7 m R-Yacht)	Probepfeil	Lademann, Berlin	1911	11,00
205	9,9 m Tourenkreuzer	Darling IX	Wustrau, Berlin	1911	9,90
206	4,2 m Motorbeiboot	Trom	H. v. Eicken, Hamburg	1911	4,20
207	3,0 m Faltboot	Baumann	Baumann & Lederer, Kassel	1911	3,00
208	6,0 m Kielschwertboot	Tamascha	R. Meyerkort, Vegesack	1911	6,00
209	4,2 m Ruderboot	Schalur	R. Meyerkort, Vegesack	1911	4,20
210	6,0 m Nat.-Jolle	Klein-Erna	Nissen, Hamburg	1911	6,00
211	4,7 m Segeljolle	Anni	v. Salzen, Bremen	1911	4,70
212	5,0 m Segelboot	Mende	Mende, Berlin	1911	5,00
213	6,0 m Nat.-Jolle	Brummer	Döbler, Hamburg	1911	6,00
214	9,9 m Motorbarkasse	Brake	Bauinspektion Bremen	1911	9,90
215	2,4 m Beiboot	Brummer	Dr. Landwehr, Vegesack	1911	2,40
216	15,4 m Tourenkreuzer	Königin	v. Dazur, Hannover	1911	15,40
217	6,0 m Nat.-Jolle	Sweal	Visser, Hamburg	1911	6,00
218	2,6 m Beiboot	Königin	v. Dazur, Hannover	1911	2,60
219	4,2 m Motorbeiboot	Königin	v. Dazur, Hannover	1911	4,20
220	6,0 m Nat.-Jolle	Nixe	Dr. Belmer, Eckernförde	1911	6,00
221	10 m R-Yacht	Pinguin	Chr. Behringer, Berlin	1911	15,65
222	12,2 m Sonderklasse	Triumpf	O. Krüger, Berlin	1911	12,20
223	10,0 m Motoryacht	Auto	Automobilhaus Riga	1911	10,00
224	3,7 m Beiboot	Nöll	Nölting, Hamburg	1911	3,70
225	4,0 m Segelboot	Eleanor	Dr. Geck, Verden	1911	4,00
226	8,0 m Motorboot		Nordd. Autom.-Werke, Hameln	1911	8,00
227	6 m R-Yacht	Rauchholz	Potsdamer Y.C., Berlin	1911	9,50
228	6,0 m Nat.-Jolle	Klara	H. Alfken, Bremen	1911	6,00
229	3,0 m Beiboot	Lotte	v. Dazur, Hannover	1911	3,00
230	3,0 m Faltboot	Baumann	Baumann & Lederer, Kassel	1911	3,00
231	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1912	3,00
232	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1912	3,00
233	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1912	3,00
234	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1912	3,00
235	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1912	3,00
236	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1912	3,00
237	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1912	3,00
238	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1912	3,00
239	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1912	3,00
240	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1912	3,00
241	6,0 m Nat.-Jolle	Wohr di	S.V. Oberweser, Bremen	1912	6,00
242	6,0 m Nat.-Jolle		v. Devoorde, Bremen	1912	6,00
243	6,4 m Kielyacht	Leny	B. Wieting, Bremen	1912	6,37

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
244	11,0 m Motorrettungsboot	Dr. Fehrmann	DGzRS, Bremen	1912	11,00
245	4,2 m Ruderboot	Niels	Nielsen, Kopenhagen	1912	4,20
246	4,2 m Ruderboot		A & R, Lemwerder	1912	4,20
247	6 m R-Yacht	Spandau	Reinicke, Berlin	1912	10,30
248	5,0 m Schwertboot	Godenwind	Ebrecht, Bremen	1912	5,00
249	6,0 m Nat.-Jolle		Malmberg, Hamburg	1912	6,00
250	8,5 m Kielschwertyacht	Sophie-Charlotte	Wedekind, Berlin	1912	8,50
251	6 m R-Yacht	Harald	H. Nordmann, Bremen	1912	8,70
252	6,0 m Motorboot	Munin	Dr. Krause, Berlin	1912	6,00
253	8 m R-Yacht	Toni IX	A. Tobias, Berlin	1912	12,80
254	8 m R-Yacht	Woge VI	O. Ernst, Hamburg	1912	12,80
255	12,0 m Sonderklasse	Triumph II	O. Krüger, Berlin	1912	12,00
256	6,0 m Nat.-Jolle		Hilger, Berlin	1912	6,00
257	22,1 m Tourenkreuzer	Königin II	v. Dazur, Hannover	1912	22,10
258	6,4 m Tourenyacht	Delphin II	F. Küster, Bremen	1912	6,37
259	45 qm Nat.-Kreuzer	Vineta	Arend, Bremen	1913	9,60
260	3,0 m Beiboot	Jahn	L. Jahn, Memel	1913	3,00
261	5,2 m Rettungsboot		Frerichs & Co., Einswarden	1913	5,22
262	7 m R-Yacht	Kismet II	H. Thomas, Berlin	1913	10,55
263	4,2 m Beiboot	Königin II	v. Dazur, Hannover	1913	4,20
264	75 qm Nat.-Kreuzer	Marie-Elisabeth	König, Bremen	1913	11,50
265	2,4 m Beiboot		Hicken, Bremen	1913	2,40
266	5,0 m Segelboot	Kleeblatt	Heckermann, Bremen	1913	5,60
267	5,0 m Segelboot	Senta	H. Schmidt, Bremen	1913	5,60
268	4,3 m Segelboot	Kuli	J. Kulenkampff, Bremen	1913	4,30
269	4,5 m Ruderboot	Hiedi	Diedrich, Tübingen	1913	4,50
270	9,8 m Kielschwertyacht	Hertha	Dr. Kortüm, Waren	1913	9,80
271	2,6 m Beiboot	Müller	W. Müller, Bremen	1913	2,60
272	4,7 m Segelboot	Ida-Lisa	Hagemeyer, Vegesack	1913	4,70
273	4,2 m Ruderboot		Reichardt, Papenburg	1913	4,20
274	6 m R-Yacht	Dolly	W. Tobias, Berlin	1913	9,70
275	45 qm Nat.-Kreuzer	Tante Käthe	H. Weidlich, Bremen	1913	9,60
276	4,3 m Rettungsboot		Frerichs & Co., Einswarden	1913	4,30
277	4,5 m Segelboot	Albrecht	G. Albrecht jr., Bremen	1913	4,50
278	5,0 m Segelboot	Racker	Wustenhöfer, Bremen	1913	5,00
279	11,0 m Motorrettungsboot	Dr. v. d. Leyen	DGzRS, Bremen	1913	11,00
280	17,2 m Versuchsboot		Techn. Hochschule, Danzig	1913	17,20
281	8,0 m Halbklaup-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1913	8,00
282	8,0 m Halbklaup-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1913	8,00
283	8,0 m Halbklaup-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1913	8,00
284	8,0 m Halbklaup-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1913	8,00
285	8,0 m Halbklaup-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1913	8,00
286	8,0 m Halbklaup-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1913	8,00
287	8,0 m Halbklaup-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1913	8,00
288	8,0 m Halbklaup-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1913	8,00
289	8,0 m Halbklaup-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1913	8,00
290	8,0 m Halbklaup-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1913	8,00
291	8,0 m Halbklaup-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1913	8,60
292	8,0 m Halbklaup-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1913	8,60
293	8,0 m Halbklaup-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1913	8,60
294	8,0 m Halbklaup-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1913	8,60
295	8,0 m Halbklaup-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1913	8,60
296	10,0 m Motorboot	Nordseewerke	Nordseewerke Emden	1913	10,00
297	11,0 m Motorrettungsboot	Ferdinand Laeisz	D.G z.R.S., Bremen	1913	11,00
298	5,0 m Segelboot	Alma	N. Castner, Bremen	1913	5,00
299	2,4 m Beiboot	Müller	Müller, Bremen	1913	2,40
300	4,5 m Arbeitsboot		A & R, Lemwerder	1913	4,50
301	15,0 m Tourenkreuzer	Lota	O. Schmalz, Lübeck	1913	15,10
302	13,6 m Tourenkreuzer	Ran	A. Nebelthau, Bremen	1913	13,55
303	45 qm Nat.-Kreuzer	Brise I	A. Frese, Bremen	1913	9,75
304	7 m R-Yacht	Primula	Dewitt, Berlin	1913	11,30
305	4,5 m Faltboot	Baumann	Baumann & Lederer, Kassel	1913	4,50
306	4,5 m Faltboot	Baumann	Baumann & Lederer, Kassel	1913	4,50
307	11,3 m Sonderklasse	Palmström	E. Marquardt, Stuttgart	1913	11,30
308	15,1 m Tourenkreuzer	Regina V	H. Schuldt, Flensburg	1913	15,10
309	6,0 m Motorboot		Schmidt, Velobas	1913	6,00
310	7,3 m Rettungsboot		Frerichs & Co., Einswarden	1913	7,30
311	7,3 m Rettungsboot		Frerichs & Co., Einswarden	1913	7,30
312	6,1 m Gigboot		Frerichs & Co., Einswarden	1913	6,10
313	4,6 m Arbeitsboot		Frerichs & Co., Einswarden	1913	4,60
314	8,3 m Rettungsboot		Frerichs & Co., Einswarden	1913	8,25
315	8,3 m Rettungsboot		Frerichs & Co., Einswarden	1913	8,25
316	6,1 m Gigboot		Frerichs & Co., Einswarden	1913	6,10
317	3,5 m Dingi		Frerichs & Co., Einswarden	1913	3,45
318	11,5 m Fischkutter		Bromberg & Co., Hamburg	1913	11,50
319	45 qm Nat.-Kreuzer	Montana	D. Ahlemann, Bremen	1913	9,75
320	75 qm Nat.-Kreuzer	Beata	Wieland, München	1913	11,50
321	75 qm Nat.-Kreuzer	Marie-Elisabeth	König, Bremen	1913	11,50
322	20,4 m Motoryacht	Empire	Gradewitz, Hamburg	1913	20,35
323	9,9 m Tourenkreuzer	Delphin	F. Küster, Bremen	1913	9,90
324	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1913	2,70

BAUNUMMERNBUCH

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
325	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1913	2,70
326	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1913	2,70
327	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1913	2,70
328	75 qm Nat.-Kreuzer	Föhn	Gr. Bad. Y.C. Friedrichshaven	1913	11,50
329	2,4 m Beiboot		v. Borries, Hamburg	1913	2,40
330	3,0 m Faltboot		Baumann & Lederer, Kassel	1913	3,00
331	7,1 m Flossenkieler		Baltzer, Brandenburg	1913	7,12
332	8,5 m Motoryacht		Spörr, Abazia	1913	8,55
333	4,2 m Motorbeiboot	Empire	Gradewitz, Hamburg	1913	4,20
334	3,0 m Beiboot	Empire	Gradewitz, Hamburg	1913	4,20
335	3,3 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1913	3,00
336	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1913	3,00
337	8 m R-Yacht	Toni X	A. Tobias, Berlin	1913	13,00
338	5,0 m Schwertboot		Reps, Bremen	1913	5,00
339	8,5 m Rettungsboot		Hamb. Amer. Linie Hamburg	1913	8,54
340	4,6 m Rettungsboje		Lauritzen, Flensburg	1913	4,60
341	3,5 m Beiboot		Kauffmann, Königsberg	1913	3,50
342	2,7 m Beiboot	Delphin	F Küster, Bremen	1913	2,70
343	4,4 m Motorboot		Dr. Seifert, Grohn	1913	4,20
344	3,6 m Motorboot		H. Pringsheim, Berlin	1913	3,60
345	5,0 m Segelboot (Schwertboot)		Schmidt, Bremen	1913	5,00
346	5,0 m Motorboot	Hafri	Wüstenhöfer, Bremen	1913	5,00
347	11,0 m Motorrettungsboot	Geheimrat Schröder	DGzRS, Bremen	1913	11,00
348	6,0 m Kielschwertboot	Windspiel	W. Rech, Bremen	1914	6,48
349	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1914	3,00
350	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1914	3,00
351	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1914	3,00
352	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1914	3,00
353	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1914	3,00
354	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1914	3,00
355	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1914	3,00
356	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1914	3,00
357	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1914	2,70
358	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1914	2,70
359	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1914	2,70
360	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1914	2,70
361	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1914	2,70
362	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1914	2,70
363	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1914	2,70
364	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1914	2,70
365	4,5 m Schwertboot		Merkle, Emden	1914	4,50
366	4,0 m Ruderboot		Koch, Farge	1914	4,00
367	4,5 m Ruderboot		Schieke, Bremen	1914	4,50
368	2,4 m Beiboot		Rech, Bremen	1914	2,40
369	2,9 m Beiboot		Pringsheim, München	1914	2,90
370	4,0 m Beiboot		Pringsheim, München	1914	4,00
371	3,8 m Arbeitsboot		A & R, Lemwerder	1914	3,80
372	6,5 m Kielschwertboot	Frechdachs	H. Alfken, Bremen	1914	6,48
373	45 qm Nat.-Kreuzer	Oreon	Weidlich, Hemelingen	1914	10,00
374	11,0 m Motorboot		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1914	11,00
375	11,0 m Motorboot		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1914	11,00
376	75 qm Nat.-Kreuzer	Najade	Blum, Jenny, Zürich	1914	11,70
377	11,0 m Motorboot		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1914	11,00
378	45 qm Nat.-Kreuzer	Brise II	A. Frese, Bremen	1914	10,20
379	75 qm Nat.-Kreuzer	Freia	Dr. Freund, Berlin	1914	11,70
380	12 m R-Yacht	Skeaf	H. Horn, Schleswig	1914	19,90
381	8 m R-Yacht	Toni XI	A. Tobias, Berlin	1914	13,20
382	9,2 m Halbklapp-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,15
383	9,2 m Halbklapp-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,15
384	9,2 m Halbklapp-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,15
385	9,2 m Halbklapp-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,15
386	9,2 m Halbklapp-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,15
387	9,2 m Halbklapp-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,15
388	9,2 m Halbklapp-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,15
389	9,2 m Halbklapp-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,15
390	9,2 m Halbklapp-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,15
391	9,2 m Halbklapp-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,15
392	9,2 m Halbklapp-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,15
393	9,2 m Halbklapp-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,15
394	5,3 m Doppel-Canoe		Visser, Heeg	1914	5,30
395	3,5 m Beiboot	Königin	v. Dazur, Hannover	1914	4,50
396	12,2 m Tourenkreuzer	Delphin	F. Küster, Bremen	1914	12,15
397	3,0 m Beiboot	Najade	Blum, Jenny, Zürich	1914	3,00
398	4,7 m Schwertboot		Hanemann, Bremen	1914	4,70
399	6,0 m Motorboot		Bosch & Synter, Las Palmas	1914	6,00
400	30 qm Nat.-Kreuzer	Klaus	D. Fischer, Vegesack	1914	7,88
401	4,5 m Tourenkreuzer	Sonderling	Hans Frese, Bremen	1914	4,50
402	2,6 m Beiboot	Claus	D. Fischer, Blumenthal	1914	2,60
403	9,2 m Klapp-Rettungsboot	Tecklenburg	Tecklenburg, Geestemünde	1914	9,15
404	9,2 m Klapp-Rettungsboot	Tecklenburg	Tecklenburg, Geestemünde	1914	9,15
405	9,2 m Klapp-Rettungsboot	Tecklenburg	Tecklenburg, Geestemünde	1914	9,15

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
406	9,2 m Klapp-Rettungsboot	Tecklenburg	Tecklenburg, Geestemünde	1914	9,15
407	9,2 m Klapp-Rettungsboot	Tecklenburg	Tecklenburg, Geestemünde	1914	9,15
408	9,2 m Klapp-Rettungsboot	Tecklenburg	Tecklenburg, Geestemünde	1914	9,15
409	9,2 m Klapp-Rettungsboot	Tecklenburg	Tecklenburg, Geestemünde	1914	9,15
410	9,2 m Klapp-Rettungsboot	Tecklenburg	Tecklenburg, Geestemünde	1914	9,15
411	9,2 m Klapp-Rettungsboot	Tecklenburg	Tecklenburg, Geestemünde	1914	9,15
412	9,2 m Klapp-Rettungsboot	Tecklenburg	Tecklenburg, Geestemünde	1914	9,15
413	9,2 m Klapp-Rettungsboot	Tecklenburg	Tecklenburg, Geestemünde	1914	9,15
414	9,2 m Klapp-Rettungsboot	Tecklenburg	Tecklenburg, Geestemünde	1914	9,15
415	4,3 m Beiboot		Bromberg & Co., Hamburg	1914	4,30
416	8,9 m Rettungsboot		Tecklenburg, Geestemünde	1914	8,86
417	8,9 m Rettungsboot		Tecklenburg, Geestemünde	1914	8,86
418	8,9 m Rettungsboot		Tecklenburg, Geestemünde	1914	8,86
419	8,9 m Rettungsboot		Tecklenburg, Geestemünde	1914	8,86
420	6,8 m Rettungsboot		Tecklenburg, Geestemünde	1914	6,80
421	6,8 m Rettungsboot		Tecklenburg, Geestemünde	1914	6,80
422	6,8 m Rettungsboot		Tecklenburg, Geestemünde	1914	6,80
423	6,8 m Rettungsboot		Tecklenburg, Geestemünde	1914	6,80
424	2,6 m Beiboot		F. Wüstenhöfer, Bremen	1914	2,60
425	9,8 m Rettungsboot		Br. Vulkan, Vegesack	1914	9,75
426	9,8 m Rettungsboot		Br. Vulkan, Vegesack	1914	9,75
427	9,8 m Rettungsboot		Br. Vulkan, Vegesack	1914	9,75
428	9,8 m Rettungsboot		Br. Vulkan, Vegesack	1914	9,75
429	9,8 m Rettungsboot		Br. Vulkan, Vegesack	1914	9,75
430	9,8 m Rettungsboot		Br. Vulkan, Vegesack	1914	9,75
431	9,8 m Rettungsboot		Br. Vulkan, Vegesack	1914	9,75
432	9,8 m Rettungsboot		Br. Vulkan, Vegesack	1914	9,75
433	9,8 m Rettungsboot		Br. Vulkan, Vegesack	1914	9,75
434	9,8 m Rettungsboot		Br. Vulkan, Vegesack	1914	9,75
435	9,8 m Rettungsboot		Br. Vulkan, Vegesack	1914	9,75
436	9,8 m Rettungsboot		Br. Vulkan, Vegesack	1914	9,75
437	8,6 m Rettungsboot		Br. Vulkan, Vegesack	1914	8,55
438	8,6 m Rettungsboot		Br. Vulkan, Vegesack	1914	8,55
439	7,3 m Rettungsboot		Br. Vulkan, Vegesack	1914	7,32
440	7,3 m Rettungsboot		Br. Vulkan, Vegesack	1914	7,32
441	9,8 m Klapp-Rettungsboot		Br. Vulkan, Vegesack	1914	9,75
442	9,8 m Klapp-Rettungsboot		Br. Vulkan, Vegesack	1914	9,75
443	9,8 m Klapp-Rettungsboot		Br. Vulkan, Vegesack	1914	9,75
444	9,8 m Klapp-Rettungsboot		Br. Vulkan, Vegesack	1914	9,75
445	9,8 m Klapp-Rettungsboot		Br. Vulkan, Vegesack	1914	9,75
446	9,8 m Klapp-Rettungsboot		Br. Vulkan, Vegesack	1914	9,75
447	9,8 m Klapp-Rettungsboot		Br. Vulkan, Vegesack	1914	9,75
448	9,8 m Klapp-Rettungsboot		Br. Vulkan, Vegesack	1914	9,75
449	9,8 m Klapp-Rettungsboot		Br. Vulkan, Vegesack	1914	9,75
450	9,8 m Klapp-Rettungsboot		Br. Vulkan, Vegesack	1914	9,75
451	9,8 m Klapp-Rettungsboot		Br. Vulkan, Vegesack	1914	9,75
452	9,8 m Klapp-Rettungsboot		Br. Vulkan, Vegesack	1914	9,75
453	9,8 m Klapp-Rettungsboot		Br. Vulkan, Vegesack	1914	9,75
454	9,8 m Klapp-Rettungsboot		Br. Vulkan, Vegesack	1914	9,75
455	9,8 m Klapp-Rettungsboot		Br. Vulkan, Vegesack	1914	9,75
456	8,6 m Klapp-Rettungsboot		Br. Vulkan, Vegesack	1914	8,55
457	8,6 m Klapp-Rettungsboot		Br. Vulkan, Vegesack	1914	8,55
458	7,0 m Nat. Küstenjolle	Lotten	C. Christiansen, Borby	1914	7,00
459	nicht gebaut		König, Bremen	1914	
460	6,2 m Rettungsboot	Nuscke & Co.	Nüsche & Co., Stettin	1914	6,20
461	6,2 m Rettungsboot	Nuscke & Co.	Nüsche & Co., Stettin	1914	6,20
462	6,2 m Rettungsboot	Nuscke & Co.	Nüsche & Co., Stettin	1914	6,20
463	6,2 m Rettungsboot	Nuscke & Co.	Nüsche & Co., Stettin	1914	6,20
464	5,0 m Motorboot	Heise	Joh. Heise, Bremen	1914	5,00
465	4,5 m Faltboot		Baumann & Lederer, Kassel	1914	4,50
466	3,6 m Beiboot		SK Yachtclub, Kopenhagen	1914	3,60
467	7,0 m Nat. Küstenjolle	Fridolin	Kaufmann, Königsberg	1914	7,00
468	9,5 m Klapp-Rettungsboot	Nordd. Lloyd	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,50
469	9,5 m Klapp-Rettungsboot	Nordd. Lloyd	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,50
470	9,5 m Klapp-Rettungsboot	Nordd. Lloyd	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,50
471	9,5 m Klapp-Rettungsboot	Nordd. Lloyd	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,50
472	9,5 m Klapp-Rettungsboot	Nordd. Lloyd	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,50
473	9,5 m Klapp-Rettungsboot	Nordd. Lloyd	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,50
474	9,5 m Klapp-Rettungsboot	Nordd. Lloyd	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,50
475	9,5 m Klapp-Rettungsboot	Nordd. Lloyd	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,50
476	9,5 m Klapp-Rettungsboot	Nordd. Lloyd	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,50
477	9,5 m Klapp-Rettungsboot	Nordd. Lloyd	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,50
478	9,5 m Klapp-Rettungsboot	Nordd. Lloyd	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,50
479	9,5 m Klapp-Rettungsboot	Nordd. Lloyd	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,50
480	9,5 m Klapp-Rettungsboot	Nordd. Lloyd	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,50
481	9,5 m Klapp-Rettungsboot	Nordd. Lloyd	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,50
482	9,5 m Klapp-Rettungsboot	Nordd. Lloyd	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,50
483	9,5 m Klapp-Rettungsboot	Nordd. Lloyd	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,50
484	9,5 m Klapp-Rettungsboot	Nordd. Lloyd	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,50
485	9,5 m Klapp-Rettungsboot	Nordd. Lloyd	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,50
486	9,5 m Klapp-Rettungsboot	Nordd. Lloyd	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,50



Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
487	9,5 m Klapp-Rettungsboot	Nordd. Lloyd	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,50
488	9,5 m Klapp-Rettungsboot	Nordd. Lloyd	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,50
489	9,5 m Klapp-Rettungsboot	Nordd. Lloyd	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,50
490	30 qm Nat.-Kreuzer	Marlies	G. Feeser, Straßburg	1914	7,87
491	7,0 m Nat.-Küstenjolle	Rautendelein	Kapt. Wrede, Kiel	1914	7,00
492	4,5 m Ruderboot	Völker	H. Völker, Bremen	1914	4,50
493	4,0 m Schwertboot	Rulevoy	The Rulevay, St. Petersburg	1914	4,00
494	4,5 m Schwertboot	Viktor	P. V. Wrede, Hannover	1914	4,50
495	9,4 m Klapp-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,40
496	9,4 m Klapp-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,40
497	9,4 m Klapp-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,40
498	9,4 m Klapp-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,40
499	9,4 m Klapp-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,40
500	9,4 m Klapp-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,40
501	9,4 m Klapp-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,40
502	9,4 m Klapp-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,40
503	9,4 m Klapp-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,40
504	9,4 m Klapp-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,40
505	9,4 m Klapp-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,40
506	9,4 m Klapp-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,40
507	9,4 m Klapp-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,40
508	9,4 m Klapp-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,40
509	9,4 m Klapp-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,40
510	9,4 m Klapp-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,40
511	9,4 m Klapp-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,40
512	9,4 m Klapp-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,40
513	9,4 m Klapp-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,40
514	9,4 m Klapp-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,40
515	9,4 m Klapp-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,40
516	9,4 m Klapp-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,40
517	9,4 m Klapp-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,40
518	9,4 m Klapp-Rettungsboot	N. L. B.	Nordd. Lloyd Bremen	1914	9,40
519	14,0 m Motorschlepper	Deutz	Deutz, Köln	1914	14,00
520	12,0 m Motoryacht	Margarethe	P. V. Wrede, Hannover	1914	12,00
521	9,0 m Lotsen-Motorboot	Lotse	Deutz, Köln	1914	9,00
522	7,0 m Marine-Kutter		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1914	7,00
523	7,0 m Marine-Kutter		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1914	7,00
524	7,0 m Marine-Kutter		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1914	7,00
525	7,0 m Marine-Kutter		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1914	7,00
526	7,0 m Marine-Kutter		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1914	7,00
527	7,0 m Marine-Kutter		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1914	7,00
528	7,0 m Marine-Kutter		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1914	7,00
529	7,0 m Marine-Kutter		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1914	7,00
530	7,0 m Marine-Kutter		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1914	7,00
531	7,0 m Marine-Kutter		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1914	7,00
532	3,5 m Marine-Dingis		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1914	3,45
533	3,5 m Marine-Dingis		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1914	3,45
534	5,5 m Rettungsboot		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1914	5,50
535	6,6 m Kielschwert Yacht	Franzes-Hellen	R. Schröder, Hannover	1914	6,60
536	15,2 m Motorboot Kl. A		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1914	5,20
537	5,6 m Minenjolle		A.G. Neptun, Rostock	1915	5,55
538	5,6 m Minenjolle		A.G. Neptun, Rostock	1915	5,55
539	5,6 m Minenjolle		A.G. Neptun, Rostock	1915	5,55
540	5,6 m Minenjolle		A.G. Neptun, Rostock	1915	5,55
541	5,6 m Minenjolle		A.G. Neptun, Rostock	1915	5,55
542	5,6 m Minenjolle		A.G. Neptun, Rostock	1915	5,55
543	5,6 m Minenjolle		Nordsee-Werke, Emden	1915	5,55
544	5,6 m Minenjolle		Nordsee-Werke, Emden	1915	5,55
545	3,5 m Torpedoddingi		A.G. Neptun, Rostock	1915	3,45
546	3,5 m Torpedoddingi		A.G. Neptun, Rostock	1915	3,45
547	3,5 m Torpedoddingi		A.G. Neptun, Rostock	1915	3,45
548	3,5 m Torpedoddingi		A.G. Neptun, Rostock	1915	3,45
549	3,5 m Torpedoddingi		A.G. Neptun, Rostock	1915	3,45
550	3,5 m Torpedoddingi		A.G. Neptun, Rostock	1915	3,45
551	3,5 m Dingi		Tecklenburg, Geestemünde	1915	3,45
552	3,5 m Dingi		Tecklenburg, Geestemünde	1915	3,45
553	3,5 m Dingi		Tecklenburg, Geestemünde	1915	3,45
554	3,5 m Dingi		Tecklenburg, Geestemünde	1915	3,45
555	5,6 m Minenjolle		Tecklenburg, Geestemünde	1915	5,55
556	5,6 m Minenjolle		Tecklenburg, Geestemünde	1915	5,55
557	5,6 m Minenjolle		Tecklenburg, Geestemünde	1915	5,55
558	5,6 m Minenjolle		Tecklenburg, Geestemünde	1915	5,55
559	6,0 m Jolle Kl. I		Kaiserl. Werft, Kiel	1915	6,00
560	6,0 m Jolle Kl. I		Kaiserl. Werft, Kiel	1915	6,00
561	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1915	3,45
562	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1915	3,45
563	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1915	3,45
564	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1915	3,45
565	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1915	3,45
566	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1915	3,45
567	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1915	3,45

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
568	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1915	3,45
569	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1915	3,45
570	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1915	3,45
571	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1915	3,45
572	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1915	3,45
573	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1915	3,45
574	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1915	3,45
575	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1915	3,45
576	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1915	3,45
577	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1915	3,45
578	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1915	3,45
579	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1915	3,45
580	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1915	3,45
581	15,2 m Motorboot Kl. A		Kaiserl. Werft, Kiel	1915	15,20
582	6,7 m Tourenkreuzer	Bringfriede	Fr. Horn, Lübeck	1916	6,65
583	9,0 m Dampfboot Kl. II		Kaiserl. Werft, Kiel	1916	9,00
584	15,2 m Motorboot Kl. A		Kaiserl. Werft, Kiel	1916	15,20
585	6,0 m Minenjolle		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	5,55
586	6,0 m Minenjolle		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	5,55
587	6,0 m Minenjolle		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	5,55
588	6,0 m Schwertboot	Luci	Dr. Wilke, Osterholz	1916	6,00
589	6,0 m Jolle Kl. I		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	6,00
590	6,0 m Jolle Kl. I		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	6,00
591	5,5 m Fisch.-Aufsichtsboot	Grohn	Wasserbaumt Burgdamm, Grohn	1916	5,50
592	13,0 m Motorboot Kl. C		Kaiserl. Werft, Kiel	1916	13,00
593	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1916	3,00
594	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	3,45
595	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	3,45
596	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	3,45
597	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	3,45
598	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	3,45
599	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	3,45
600	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	3,45
601	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	3,45
602	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	3,45
603	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	3,45
604	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1916	3,00
605	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1916	3,00
606	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1916	3,00
607	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1916	3,00
608	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1916	3,00
609	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1916	3,00
610	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	3,45
611	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	3,45
612	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	3,45
613	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	3,45
614	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	3,45
615	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	3,45
616	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	3,45
617	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	3,45
618	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	3,45
619	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	3,45
620	4,25 m Jolle (Klasse B)		A & R, Lemwerder	1916	4,25
621	4,25 m Jolle (Klasse B)		A & R, Lemwerder	1916	4,25
622	4,25 m Jolle (Klasse B)		A & R, Lemwerder	1916	4,25
623	4,25 m Jolle (Klasse B)		A & R, Lemwerder	1916	4,25
624	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	3,45
625	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	3,45
626	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	3,45
627	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	3,45
628	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	3,45
629	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	3,45
630	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	3,45
631	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	3,45
632	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	3,45
633	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	3,45
634	10,0 m Motorboot		Kaiserl. Werft, Danzig	1916	10,00
635	6,0 m Jolle Kl. I		Kaiserl. Werft, Kiel	1916	6,00
636	6,0 m Jolle Kl. I		Kaiserl. Werft, Kiel	1916	6,00
637	6,0 m Jolle Kl. I		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	6,00
638	6,0 m Jolle Kl. I		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	6,00
639	15,2 m Motorboot Kl. A		Kaiserl. Werft, Kiel	1916	15,20
640	9,0 m Dampfboot Kl. II		Kaiserl. Werft, Kiel	1916	9,00
641	5,5 m Jolle Kl. II		Bremer Vulkan, Vegesack	1916	5,50
642	5,5 m Jolle Kl. II		Bremer Vulkan, Vegesack	1916	5,50
643	5,5 m Jolle Kl. II		Bremer Vulkan, Vegesack	1916	5,50
644	5,5 m Jolle Kl. II		Bremer Vulkan, Vegesack	1916	5,50
645	5,5 m Jolle Kl. II		Bremer Vulkan, Vegesack	1916	5,50
646	5,5 m Jolle Kl. II		Bremer Vulkan, Vegesack	1916	5,50
647	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	3,45
648	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	3,45

BAUNUMMERNBUCH

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA	Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
649	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	3,45	730	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Kiel	1917	3,45
650	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	3,45	731	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Kiel	1917	3,45
651	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	3,45	732	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Kiel	1917	3,45
652	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	3,45	733	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Kiel	1917	3,45
653	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	3,45	734	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Kiel	1917	3,45
654	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	3,45	735	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Kiel	1917	3,45
655	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	3,45	736	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Kiel	1917	3,45
656	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	3,45	737	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Kiel	1917	3,45
657	7,5 m Schlepp-Barkasse		A & R, Lemwerder	1916	7,50	738	5,5 m Jolle Kl. II		Neptun-Werft, Rostock	1917	5,50
658	10,5 m Tourenkreuzer	Adler	Herrn. Alfken, Bremen	1916	10,60	739	5,5 m Jolle Kl. II		Neptun-Werft, Rostock	1917	5,50
659	6,0 m Jolle Kl. I		Kaiserl. Werft, Kiel	1916	6,00	740	5,5 m Jolle Kl. II		Neptun-Werft, Rostock	1917	5,50
660	6,0 m Jolle Kl. I		Kaiserl. Werft, Kiel	1916	6,00	741	5,5 m Jolle Kl. II		Neptun-Werft, Rostock	1917	5,50
661	5,6 m Rettungsboot		Germania-Werft, Kiel	1916	5,60	742	17,5 m F-Boot	F-Boot	Kaiserl. Werft, Kiel	1917	17,50
662	5,6 m Rettungsboot		Germania-Werft, Kiel	1916	5,60	743	17,5 m F-Boot	F-Boot	Kaiserl. Werft, Kiel	1917	17,50
663	3,5 m Torpedoddingi		Neptun-Werft, Rostock	1916	3,45	744	3,5 m U-Boot-Dingi		Bremer Vulkan, Vegesack	1917	3,45
664	3,5 m Torpedoddingi		Neptun-Werft, Rostock	1916	3,45	745	3,5 m U-Boot-Dingi		Bremer Vulkan, Vegesack	1917	3,45
665	3,5 m Torpedoddingi		Neptun-Werft, Rostock	1916	3,45	746	3,5 m U-Boot-Dingi		Bremer Vulkan, Vegesack	1917	3,45
666	3,5 m Torpedoddingi		Neptun-Werft, Rostock	1916	3,45	747	3,5 m U-Boot-Dingi		Bremer Vulkan, Vegesack	1917	3,45
667	3,5 m Torpedoddingi		Neptun-Werft, Rostock	1916	3,45	748	9,0 m Dampfboot Kl. II		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1917	9,00
668	3,5 m Torpedoddingi		Neptun-Werft, Rostock	1916	3,45	749	17,5 m F-Boot	F-Boot	Kaiserl. Werft, Kiel	1917	17,50
669	3,5 m Torpedoddingi		Neptun-Werft, Rostock	1916	3,45	750	17,5 m F-Boot	F-Boot	Kaiserl. Werft, Kiel	1917	17,50
670	3,5 m Torpedoddingi		Neptun-Werft, Rostock	1916	3,45	751	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1917	3,45
671	3,5 m Torpedoddingi		Neptun-Werft, Rostock	1916	3,45	752	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1917	3,45
672	6,0 m Jolle Kl. I		Neptun-Werft, Rostock	1916	6,00	753	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1917	3,45
673	6,0 m Jolle Kl. I		Neptun-Werft, Rostock	1916	6,00	754	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1917	3,45
674	15,2 m Motorboot Kl. A		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	5,20	755	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1917	3,45
675	13,0 m Motorboot Kl. C		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	8,00	756	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1917	3,45
676	13,0 m Motorboot Kl. C		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	8,00	757	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1917	3,45
677	5,5 m Jolle Kl. II		Bremer Vulkan, Vegesack	1916	5,50	758	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1917	3,45
678	3,5 m Torpedoddingi		Bremer Vulkan, Vegesack	1916	3,45	759	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1917	3,45
679	3,5 m Torpedoddingi		Bremer Vulkan, Vegesack	1916	3,45	760	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1917	3,45
680	3,5 m Torpedoddingi		Bremer Vulkan, Vegesack	1916	3,45	761	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1917	3,00
681	3,5 m Torpedoddingi		Bremer Vulkan, Vegesack	1916	3,45	762	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1917	3,00
682	3,5 m Torpedoddingi		Bremer Vulkan, Vegesack	1916	3,45	763	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1917	3,00
683	3,5 m Torpedoddingi		Bremer Vulkan, Vegesack	1916	3,45	764	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1917	3,00
684	5,5 m Jolle Kl. II		Bremer Vulkan, Vegesack	1916	3,45	765	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1917	3,00
685	9,0 m Dampfboot Kl. II		Kaiserl. Werft, Kiel	1916	9,00	766	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1917	3,00
686	11,0 m Rettungsboot	Ulla	DGzRS, Bremen	1916	11,00	767	17,5 m F-Boot	F-Boot	Kaiserl. Werft, Kiel	1917	17,50
687	23,0 m Tourenkreuzer	Jungborn	Fr. Horn, Lübeck	1916	22,65	768	17,5 m F-Boot	F-Boot	Kaiserl. Werft, Kiel	1917	17,50
688	4,0 m Flachboot		A & R, Lemwerder	1916	4,00	769	3,5 m Torpedoddingi		Neptun-Werft, Rostock	1917	3,45
689	4,0 m Flachboot		A & R, Lemwerder	1916	4,00	770	3,5 m Torpedoddingi		Neptun-Werft, Rostock	1917	3,45
690	4,0 m Flachboot		A & R, Lemwerder	1916	4,00	771	10,0 m Motorboot Kl. I		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1917	10,00
691	4,0 m Flachboot		A & R, Lemwerder	1916	4,00	772	10,0 m Motorboot Kl. I		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1917	10,00
692	4,0 m Flachboot		A & R, Lemwerder	1916	4,00	773	10,0 m Motorboot Kl. I		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1917	10,00
693	4,0 m Flachboot		A & R, Lemwerder	1916	4,00	774	10,0 m Motorboot		Gener. Inspekt., Berlin	1917	10,08
694	6,0 m Jolle Kl. I		Kaiserl. Werft, Kiel	1916	6,00	775	10,0 m Motorboot		Gener. Inspekt., Berlin	1917	10,08
695	6,0 m Jolle Kl. I		Kaiserl. Werft, Kiel	1916	6,00	776	10,0 m Motorboot		Gener. Inspekt., Berlin	1917	10,08
696	4,5 m Katkreuzer	Angerich	W. Angerich, Lichtenfelde	1916	4,50	777	5,5 m Jolle Kl. II		Neptun-Werft, Rostock	1917	5,50
697	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Kiel	1916	3,45	778	5,5 m Jolle Kl. II		Neptun-Werft, Rostock	1917	5,50
698	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Kiel	1916	3,45	779	3,5 m Torpedoddingi		Bremer Vulkan, Vegesack	1917	3,45
699	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Kiel	1916	3,45	780	3,5 m Torpedoddingi		Bremer Vulkan, Vegesack	1917	3,45
700	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Kiel	1916	3,45	781	3,5 m Torpedoddingi		Bremer Vulkan, Vegesack	1917	3,45
701	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Kiel	1916	3,45	782	3,5 m Torpedoddingi		Bremer Vulkan, Vegesack	1917	3,45
702	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Kiel	1916	3,45	783	3,5 m Torpedoddingi		Bremer Vulkan, Vegesack	1917	3,45
703	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Kiel	1916	3,45	784	3,5 m Torpedoddingi		Bremer Vulkan, Vegesack	1917	3,45
704	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Kiel	1916	3,45	785	3,5 m Torpedoddingi		Bremer Vulkan, Vegesack	1917	3,45
705	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Kiel	1916	3,45	786	3,5 m Torpedoddingi		Bremer Vulkan, Vegesack	1917	3,45
706	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Kiel	1916	3,45	787	3,5 m Torpedoddingi		Bremer Vulkan, Vegesack	1917	3,45
707	9,0 m Dampfboot Kl. II		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	9,00	788	3,5 m Torpedoddingi		A.G. Weser, Bremen	1917	3,45
708	9,0 m Dampfboot Kl. II		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1916	9,00	789	3,5 m Torpedoddingi		A.G. Weser, Bremen	1917	3,45
709	8,5 m Motor-Rettungsboot	Pionier	Pionier-Lande-Komp., Neuf.	1916	8,50	790	3,5 m Torpedoddingi		A.G. Weser, Bremen	1917	3,45
710	30 qm Nat.-Kreuzer	Willig	Dr. Willig, München	1916	7,67	791	3,5 m Torpedoddingi		A.G. Weser, Bremen	1917	3,45
711	5,6 m U-Boot-Dingi		Germania-Werft, Kiel	1916	5,60	792	3,5 m Torpedoddingi		A.G. Weser, Bremen	1917	3,45
712	5,6 m U-Boot-Dingi		Germania-Werft, Kiel	1916	5,60	793	3,5 m Torpedoddingi		A.G. Weser, Bremen	1917	3,45
713	5,6 m U-Boot-Dingi		Germania-Werft, Kiel	1916	5,60	794	3,5 m Torpedoddingi		A.G. Weser, Bremen	1917	3,45
714	5,6 m U-Boot-Dingi		Germania-Werft, Kiel	1916	5,60	795	3,5 m Torpedoddingi		A.G. Weser, Bremen	1917	3,45
715	5,6 m U-Boot-Dingi		Germania-Werft, Kiel	1916	5,60	796	3,5 m Torpedoddingi		A.G. Weser, Bremen	1917	3,45
716	5,6 m U-Boot-Dingi		Germania-Werft, Kiel	1916	5,60	797	3,5 m Torpedoddingi		A.G. Weser, Bremen	1917	3,45
717	17,0 m Torpedofangboot		Schwarzkopf, Berlin	1916	17,00	798	3,5 m Torpedoddingi		A.G. Weser, Bremen	1917	3,45
718	23,0 m Tourenkreuzer	Skeaf	H. Horn, Schleswig	1916	22,65	799	3,5 m Torpedoddingi		A.G. Weser, Bremen	1917	3,45
719	27,2 m U-Z Boot	U. Z. 11	Reichs-Marine, Berlin	1916	27,20	800	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Kiel	1917	3,45
720	8,5 m Kutter Kl. II		Bremer Vulkan, Vegesack	1916	8,50	801	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Kiel	1917	3,45
721	8,5 m Kutter Kl. II		Bremer Vulkan, Vegesack	1916	8,50	802	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Kiel	1917	3,45
722	Motorjacht		Selve, Altona	1916		803	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Kiel	1917	3,45
723	26,0 m U.-Z.-Boot	U. Z. 12	Reichs-Marine, Berlin	1917	26,00	804	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Kiel	1917	3,45
724	20,3 m Kreuzeryacht (Tourenyacht)		Dr. Kraft, München			805	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Kiel	1917	3,45
725	26,0 m U.-Z.-Boot	U. Z. 13	Reichs-Marine, Berlin	1917	26,00	806	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Kiel	1917	3,45
726	5,5 m Jolle Klasse II		Bremer Vulkan, Vegesack	1917	5,50	807	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Kiel	1917	3,45
727	5,5 m Jolle Klasse II		Bremer Vulkan, Vegesack	1917	5,50	808	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Kiel	1917	3,45
728	5,5 m Jolle Klasse II		Bremer Vulkan, Vegesack	1917	5,50	809	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Kiel	1917	3,45
729	5,5 m Jolle Klasse II		Bremer Vulkan, Vegesack	1917	5,50	810	3,5 m Torpedoddingi		Kaiserl. Werft, Kiel	1917	3,45



Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
811	3,5 m Torpedodringi		Kaiserl. Werft, Kiel	1917	3,45
812	3,5 m Torpedodringi		Howaldt-Werke, Kiel	1917	3,45
813	3,5 m Torpedodringi		Howaldt-Werke, Kiel	1917	3,45
814	3,5 m Torpedodringi		Howaldt-Werke, Kiel	1917	3,45
815	3,5 m Torpedodringi		Howaldt-Werke, Kiel	1917	3,45
816	8,0 m Kutter Kl. III		Howaldt-Werke, Kiel	1917	8,00
817	8,0 m Kutter Kl. III		Howaldt-Werke, Kiel	1917	8,00
818	8,0 m Kutter Kl. III		Howaldt-Werke, Kiel	1917	8,00
819	8,0 m Kutter Kl. III		Howaldt-Werke, Kiel	1917	8,00
820	9,0 m Dampfboot Kl. II		Kaiserl. Werft, Kiel	1917	9,00
821	10,0 m Dampfboot Kl. I		Kaiserl. Werft, Kiel	1917	10,00
822	9,0 m Dampfboot Kl. II		Kaiserl. Werft, Kiel	1917	9,00
823	16,5 m Minensuchboot		Kramer & Sohn, Elmshorn	1917	16,50
824	16,5 m Minensuchboot		Kramer & Sohn, Elmshorn	1917	16,50
825	16,5 m Minensuchboot		Kramer & Sohn, Elmshorn	1917	16,50
826	16,5 m Minensuchboot		Kramer & Sohn, Elmshorn	1917	16,50
827	16,5 m Minensuchboot		Kramer & Sohn, Elmshorn	1917	16,50
828	16,5 m Minensuchboot		Kramer & Sohn, Elmshorn	1917	16,50
829	16,5 m Minensuchboot		Kramer & Sohn, Elmshorn	1917	16,50
830	16,5 m Minensuchboot		Kramer & Sohn, Elmshorn	1917	16,50
831	16,5 m Minensuchboot		Kramer & Sohn, Elmshorn	1917	16,50
832	16,5 m Minensuchboot		Kramer & Sohn, Elmshorn	1917	16,50
833	10,0 m Dampfboot Kl.		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1917	10,00
834	10,0 m Dampfboot Kl.		Kaiserl. Werft, Kiel	1917	10,00
835	13,0 m Motorboot Kl. C		Kaiserl. Werft, Kiel	1917	13,00
836	7,6 m Motorboot Kl. III		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1917	7,60
837	7,6 m Motorboot Kl. III		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1917	7,60
838	7,6 m Motorboot Kl. III		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1917	7,60
839	3,5 m Torpedodringi		Neptun-Werft, Rostock	1917	3,45
840	3,5 m Torpedodringi		Neptun-Werft, Rostock	1917	3,45
841	3,5 m Torpedodringi		Neptun-Werft, Rostock	1917	3,45
842	3,5 m Torpedodringi		Neptun-Werft, Rostock	1917	3,45
843	31,0 m U.-Z.-Boot	U. Z. 29	Kaiserl. Werft, Kiel	1917	31,00
844	31,0 m U.-Z.-Boot	U. Z. 30	Kaiserl. Werft, Kiel	1917	31,00
845	31,0 m U.-Z.-Boot	U. Z. 31	Kaiserl. Werft, Kiel	1917	31,00
846	3,5 m Torpedodringi		Bremer Vulkan, Vegesack	1917	3,45
847	3,5 m Torpedodringi		Bremer Vulkan, Vegesack	1917	3,45
848	3,5 m Torpedodringi		Bremer Vulkan, Vegesack	1917	3,45
849	3,5 m Torpedodringi		Bremer Vulkan, Vegesack	1917	3,45
850	3,5 m Torpedodringi		Bremer Vulkan, Vegesack	1917	3,45
851	3,5 m Torpedodringi		Bremer Vulkan, Vegesack	1917	3,45
852	3,5 m Torpedodringi		Bremer Vulkan, Vegesack	1917	3,45
853	3,5 m Torpedodringi		Bremer Vulkan, Vegesack	1917	3,45
854	3,5 m Torpedodringi		Bremer Vulkan, Vegesack	1917	3,45
855	3,5 m Torpedodringi		Bremer Vulkan, Vegesack	1917	3,45
856	3,5 m Torpedodringi		Bremer Vulkan, Vegesack	1917	3,45
857	3,5 m Torpedodringi		Bremer Vulkan, Vegesack	1917	3,45
858	10,0 m Dampfboot Kl. I		Kaiserl. Werft, Kiel	1917	10,00
859	10,0 m Dampfboot Kl. I		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1917	10,00
860	11,0 m Motorboot		Takraft, Berlin	1917	11,00
861	11,0 m Motorboot		Takraft, Berlin	1917	11,00
862	11,0 m Motorboot		Takraft, Berlin	1917	11,00
863	11,0 m Motorboot		Takraft, Berlin	1917	11,00
864	15,2 m Motorboot Kl. A		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1917	15,20
865	7,6 m Motorboot Kl. III		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1917	7,60
866	7,6 m Motorboot Kl. III		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1917	7,60
867	9,0 m Dampfboot Kl. II		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1917	9,00
868	3,5 m Torpedodringi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1917	3,45
869	3,5 m Torpedodringi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1917	3,45
870	3,5 m Torpedodringi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1917	3,45
871	3,5 m Torpedodringi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1917	3,45
872	3,5 m Torpedodringi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1917	3,45
873	3,5 m Torpedodringi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1917	3,45
874	3,5 m Torpedodringi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1917	3,45
875	3,5 m Torpedodringi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1917	3,45
876	3,5 m Torpedodringi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1917	3,45
877	3,5 m Torpedodringi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1917	3,45
878	3,5 m Torpedodringi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1917	3,45
879	3,5 m Torpedodringi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1917	3,45
880	3,5 m Torpedodringi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1917	3,45
881	3,5 m Torpedodringi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1917	3,45
882	3,5 m Torpedodringi		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1917	3,45
883	4,5 m Flachboot		P. V. Wrede, Hannover	1917	4,50
884	7,0 m Motorboot		Schiffb. Kanal, Bremerhaven	1917	7,00
885	5,5 m Jolle Kl. II		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1917	5,50
886	5,5 m Jolle Kl. II		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1917	5,50
887	5,5 m Jolle Kl. II		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1917	5,50
888	5,5 m Jolle Kl. II		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1917	5,50
889	5,5 m Jolle Kl. II		Kaiserl. Werft, Wilhelmshaven	1917	5,50
890	4,2 m Canoe	Fiddi	F. Küster, Bremen	1917	4,20
891	7,0 m Lotsenvers.-Boot		Kaiserl. Werft, Kiel	1917	6,96

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
892	7,0 m Lotsenvers.-Boot		Kaiserl. Werft, Kiel	1917	6,96
893	7,0 m Lotsenvers.-Boot		Kaiserl. Werft, Kiel	1917	6,96
894	3,5 m Torpedodringi		Neptun-Werft, Rostock	1917	3,45
895	3,5 m Torpedodringi		Neptun-Werft, Rostock	1917	3,45
896	7,6 m Motorboot Kl. III		Kaiserl. Werft, Kiel	1917	7,60
897	7,6 m Motorboot Kl. III		Kaiserl. Werft, Kiel	1917	7,60
898	7,0 m Lotsenvers.-Boot		Kaiserl. Werft, Kiel	1918	6,96
899	7,0 m Lotsenvers.-Boot		Kaiserl. Werft, Kiel	1918	6,96
900	7,0 m Lotsenvers.-Boot		Kaiserl. Werft, Kiel	1918	6,96
901	3,5 m Torpedodringi		Kaiserl. Werft, Kiel	1918	3,45
902	3,5 m Torpedodringi		Kaiserl. Werft, Kiel	1918	3,45
903	3,5 m Torpedodringi		Kaiserl. Werft, Kiel	1918	3,45
904	3,5 m Torpedodringi		Kaiserl. Werft, Kiel	1918	3,45
905	3,5 m Torpedodringi		Kaiserl. Werft, Kiel	1918	3,45
906	3,5 m Torpedodringi		Kaiserl. Werft, Kiel	1918	3,45
907	3,5 m Torpedodringi		Kaiserl. Werft, Kiel	1918	3,45
908	3,5 m Torpedodringi		Kaiserl. Werft, Kiel	1918	3,45
909	3,5 m Torpedodringi		Kaiserl. Werft, Kiel	1918	3,45
910	3,5 m Torpedodringi		Kaiserl. Werft, Kiel	1918	3,45
911	3,5 m U-Boot-Dingi		Bremer Vulkan, Vegesack	1918	3,45
912	3,5 m U-Boot-Dingi		Bremer Vulkan, Vegesack	1918	3,45
913	3,5 m U-Boot-Dingi		Bremer Vulkan, Vegesack	1918	3,45
914	3,5 m U-Boot-Dingi		Bremer Vulkan, Vegesack	1918	3,45
915	3,5 m U-Boot-Dingi		Bremer Vulkan, Vegesack	1918	3,45
916	3,5 m U-Boot-Dingi		Bremer Vulkan, Vegesack	1918	3,45
917	3,5 m U-Boot-Dingi		Bremer Vulkan, Vegesack	1918	3,45
918	3,5 m U-Boot-Dingi		Bremer Vulkan, Vegesack	1918	3,45
919	3,5 m U-Boot-Dingi		Bremer Vulkan, Vegesack	1918	3,45
920	3,5 m U-Boot-Dingi		Bremer Vulkan, Vegesack	1918	3,45
921	3,5 m U-Boot-Dingi		Bremer Vulkan, Vegesack	1918	3,45
922	3,5 m U-Boot-Dingi		Bremer Vulkan, Vegesack	1918	3,45
923	3,5 m U-Boot-Dingi		Bremer Vulkan, Vegesack	1918	3,45
924	3,5 m U-Boot-Dingi		Bremer Vulkan, Vegesack	1918	3,45
925	3,5 m U-Boot-Dingi		Bremer Vulkan, Vegesack	1918	3,45
926	3,5 m U-Boot-Dingi		Bremer Vulkan, Vegesack	1918	3,45
927	7,0 m Lotsenvers.-Boot		Kaiserl. Werft, Kiel	1918	6,96
928	7,0 m Lotsenvers.-Boot		Kaiserl. Werft, Kiel	1918	6,96
929	10,0 m Dampfboot Kl. I		Kaiserl. Werft, Kiel	1918	10,00
930	10,0 m Dampfboot Kl. I		Kaiserl. Werft, Kiel	1918	10,00
931	7,6 m Motorboot Kl. III		Kaiserl. Werft, Danzig	1918	7,60
932	7,6 m Motorboot Kl. III		Kaiserl. Werft, Danzig	1918	7,60
933	17,0 m Verk.-Motorboot		Kaiserl. Werft, Kiel	1918	17,00
934	17,0 m Verk.-Motorboot		Kaiserl. Werft, Kiel	1918	17,00
935	3,5 m Beiboot		Fr. Horn, Lübeck	1919	3,50
936	3,5 m Beiboot	Skeaf	H. Horn, Schleswig	1919	3,50
937	13,0 m Motoryacht	Wolf	Schäffer, Bremen	1919	13,00
938	7,0 m Flossenkieler	Bobchen	W. R. Sellner, St. Moritz	1919	7,00
939	4,2 m Motorbeiboot	Jungborn	Fr. Horn, Lübeck	1919	4,20
940	15,1 m Tourenkreuzer	Fortuna	Pr. Estlander, Helsingfors	1919	15,10
941	4,2 m Motorbeiboot	Skeaf	H. Horn, Schleswig	1919	4,20
942	20,8 m Tourenkreuzer	Brandenburg II	Büxenstein, Berlin	1919	20,80
943	12,2 m Tourenkreuzer	Wulp	G. Brandt, Utrecht	1919	12,15
944	18,6 m Tourenkreuzer	Talisman	H. Schröder, Hamburg	1919	18,60
945	8,5 m Tourenkreuzer	Betty-Dorothea	A. Leib, Bremen	1919	8,50
946	4,5 m Flachboot		A & R, Lemwerder	1919	4,50
947	4,5 m Flachboot		A & R, Lemwerder	1919	4,50
948	4,5 m Flachboot		A & R, Lemwerder	1919	4,50
949	4,5 m Flachboot		A & R, Lemwerder	1919	4,50
950	4,5 m Flachboot		A & R, Lemwerder	1919	4,50
951	4,5 m Flachboot		A & R, Lemwerder	1919	4,50
952	4,5 m Flachboot		A & R, Lemwerder	1919	4,50
953	4,5 m Flachboot		A & R, Lemwerder	1919	4,50
954	4,5 m Flachboot		A & R, Lemwerder	1919	4,50
955	4,5 m Flachboot		A & R, Lemwerder	1919	4,50
956	4,5 m Flachboot		A & R, Lemwerder	1919	4,50
957	4,5 m Flachboot		A & R, Lemwerder	1919	4,50
958	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1919	4,25
959	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1919	4,25
960	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1919	4,25
961	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1919	4,25
962	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1919	4,25
963	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1919	4,25
964	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1919	4,25
965	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1919	4,25
966	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1919	4,25
967	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1919	4,25
968	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1919	4,25
969	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1919	4,25
970	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1919	3,00
971	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1919	3,00
972	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1919	3,00

BAUNUMMERNBUCH

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
973	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1919	3,00
974	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1919	3,00
975	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1919	3,00
976	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1919	3,00
977	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1919	3,00
978	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1919	3,00
979	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1919	3,00
980	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1919	3,00
981	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1919	3,00
982	11,3 m Tourenkreuzer	Klaus V	D. Fischer, Vegesack	1919	11,30
983	6,0 m Motorboot		Ivensen, Bremen	1919	6,00
984	75 qm Schärenkreuzer		G. Estlander, Helsingfors	1919	16,92
985	6,1 m Nat.-Jolle		Rutishausen, Konstanz	1919	6,10
986	6,0 m Motorboot		A & R, Lemwerder	1919	6,00
987	6,0 m Motorboot		A & R, Lemwerder	1919	6,00
988	6,0 m Motorboot		A & R, Lemwerder	1919	6,00
989	2,4 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1919	2,40
990	2,4 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1919	2,40
991	2,4 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1919	2,40
992	2,4 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1919	2,40
993	2,4 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1919	2,40
994	2,4 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1919	2,40
995	2,4 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1919	2,40
996	2,4 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1919	2,40
997	2,4 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1919	2,40
998	2,4 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1919	2,40
999	2,4 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1919	2,40
1000	2,4 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1919	2,40
1001	7,0 m Starboot	Onkel August	Weser-Y.C., Bremen	1919	7,00
1002	7,0 m Starboot	Max Tille	Weser-Y.C., Bremen	1919	7,00
1003	7,0 m Motorboot		A & R, Lemwerder	1919	7,00
1004	7,0 m Motorboot		A & R, Lemwerder	1919	7,00
1005	7,0 m Motorboot		A & R, Lemwerder	1919	7,00
1006	7,0 m Motorboot		A & R, Lemwerder	1919	7,00
1007	7,0 m Motorboot		A & R, Lemwerder	1919	7,00
1008	7,0 m Motorboot		A & R, Lemwerder	1919	7,00
1009	7,0 m Motorboot		A & R, Lemwerder	1919	7,00
1010	6,5 m Flossenkieler	Salambo	W. Müller, Bremen	1920	6,50
1011	11,3 m Tourenkreuzer	Gorm	H. Rasmussen, Lemwerder	1920	11,30
1012	15,1 m Tourenkreuzer	Lota	Fr. Horn, Lübeck	1920	15,10
1013	4,5 m Arbeitsboot		A & R, Lemwerder	1920	4,50
1014	7,0 m Flossenkieler		Ivensen, Bremen	1920	7,00
1015	6,5 m Schwertyacht (Kielschwertyacht)		Ivensen, Bremen	1920	6,50
1016	22 qm Schärenkreuzer	Tutta	Ch. Cahier, Kopenhagen	1920	9,71
1017	9,9 m Tourenkreuzer	Staut	Jørgensen, Knebel	1920	9,89
1018	55 qm Schärenkreuzer		Estlander, Helsingfors	1920	14,45
1019	30 qm Schärenkreuzer		Estlander, Helsingfors	1920	11,02
1020	40 qm Schärenkreuzer		Estlander, Helsingfors	1920	13,39
1021	22 qm Schärenkreuzer		Estlander, Helsingfors	1920	9,71
1022	8,5 m Motorboot		Ivensen, Bremen	1920	8,50
1023	8,5 m Motorboot		Ivensen, Bremen	1920	8,50
1024	4,0 m Flachboot		L. Göbel, Groningen	1920	4,00
1025	4,0 m Flachboot		L. Göbel, Groningen	1920	4,00
1026	4,0 m Flachboot		L. Göbel, Groningen	1920	4,00
1027	4,0 m Flachboot		L. Göbel, Groningen	1920	4,00
1028	4,0 m Flachboot		L. Göbel, Groningen	1920	4,00
1029	4,25 m Klasse B		L. Göbel, Groningen	1920	4,25
1030	4,25 m Klasse B		L. Göbel, Groningen	1920	4,25
1031	4,25 m Klasse B		L. Göbel, Groningen	1920	4,25
1032	4,25 m Klasse B		L. Göbel, Groningen	1920	4,25
1033	4,25 m Klasse B		L. Göbel, Groningen	1920	4,25
1034	4,25 m Klasse B		L. Göbel, Groningen	1920	4,25
1035	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1920	3,00
1036	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1920	3,00
1037	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1920	3,00
1038	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1920	3,00
1039	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1920	3,00
1040	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1920	3,00
1041	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1920	3,00
1042	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1920	3,00
1043	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1920	3,00
1044	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1920	3,00
1045	6,8 m Tourenkreuzer	Kiek-Ut	v. Kampen, Amsterdam	1920	6,80
1046	35 qm Nat.-Kreuzer	de Jong	de Jong, Groningen	1920	8,50
1047	17,9 m Tourenkreuzer	Aegir	R. Nilson, Wismar	1920	17,90
1048	14,3 m Tourenkreuzer	Sunbeam	O. Halberg, Svendborg	1920	14,25
1049	14,3 m Tourenkreuzer	Tip-Top	Rene Bauer, Helsingfors	1920	14,25
1050	7,5 m Tourenkreuzer	Gladiator	W. Ehlers, Vegesack	1920	7,50
1051	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1920	4,25
1052	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1920	4,25
1053	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1920	4,25

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
1054	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1920	4,25
1055	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1920	4,25
1056	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1920	4,25
1057	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1920	4,25
1058	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1920	4,25
1059	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1920	4,25
1060	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1920	4,25
1061	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1920	4,25
1062	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1920	4,25
1063	30 qm Schärenkreuzer		Jul. Hackmann, Hamburg	1920	11,02
1064	2,4 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1920	2,40
1065	2,4 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1920	2,40
1066	2,4 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1920	2,40
1067	2,4 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1920	2,40
1068	2,4 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1920	2,40
1069	2,4 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1920	2,40
1070	7,0 m Flossenkieler		A & R, Lemwerder	1920	7,00
1071	7,0 m Flossenkieler		A & R, Lemwerder	1920	7,00
1072	7,0 m Flossenkieler		A & R, Lemwerder	1920	7,00
1073	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1920	2,70
1074	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1920	2,70
1075	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1920	2,70
1076	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1920	2,70
1077	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1920	2,70
1078	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1920	2,70
1079	2,4 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1920	2,40
1080	2,4 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1920	2,40
1081	2,4 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1920	2,40
1082	2,4 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1920	2,40
1083	2,4 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1920	2,40
1084	2,4 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1920	2,40
1085	7,0 m Motorboot	Saar	C. Fuchs, Merzig	1921	7,00
1086	9,9 m Tourenkreuzer	Ellide	Lupke, Berlin	1921	9,90
1087	40 qm Schärenkreuzer	Pema	Hellwig, Berlin	1921	13,88
1088	3,0 m Beiboot	Ellide	Lupke, Berlin	1921	3,00
1089	75 qm Nat.-Kreuzer	Kismet	Thomas, Berlin	1921	12,50
1090	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1921	4,25
1091	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1921	4,25
1092	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1921	4,25
1093	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1921	4,25
1094	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1921	4,25
1095	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1921	4,25
1096	6 m R-Yacht	Star IV	Hasselbach, Kopenhagen	1921	10,78
1097	6 m R-Yacht	Da-Da	Vett, Kopenhagen	1921	10,78
1098	6 m R-Yacht	Daisy III	Henforth, Kopenhagen	1921	10,78
1099	6 m R-Yacht	Goldfluer	Graf Moltke, Kopenhagen	1921	10,78
1100	30 qm Nat.-Kreuzer	Brigit	F. Tobias, Berlin	1921	8,70
1101	30 qm Nat.-Kreuzer	Onkel Arnold II	M. Radziejewski, Berlin	1921	8,77
1102	3,6 m Standardjolle		G. Brandt, Utrecht	1921	3,65
1103	6 m R-Yacht	Ran VIII	Knud Degn, Kopenhagen	1921	10,55
1104	6 m R-Yacht	Doreen	M. Horn, Kopenhagen	1921	10,55
1105	6,0 m Schwertboot	Senta	Vollrath, Köln	1921	6,00
1106	6 m R-Yacht	Chelonier	A. Hansen, Kopenhagen	1921	10,55
1107	35 qm Nat.-Kreuzer	Rautendelein	Dr. Tobias, Berlin	1921	
1108	3,7 m Standardjolle		de Groot, Warmond	1921	3,65
1109	3,7 m Standardjolle		de Groot, Warmond	1921	3,65
1110	3,7 m Standardjolle		de Groot, Warmond	1921	3,65
1111	3,7 m Standardjolle		de Groot, Warmond	1921	3,65
1112	3,7 m Standardjolle		de Groot, Warmond	1921	3,65
1113	3,7 m Standardjolle		de Groot, Warmond	1921	3,65
1114	6 m R-Yacht	Lillau	Dahlmann, Kopenhagen	1921	10,55
1115	4,0 m Schwertjollen		A & R, Lemwerder	1921	4,00
1116	4,0 m Schwertjollen		A & R, Lemwerder	1921	4,00
1117	4,0 m Schwertjollen		A & R, Lemwerder	1921	4,00
1118	4,0 m Schwertjollen		A & R, Lemwerder	1921	4,00
1119	4,0 m Schwertjollen		A & R, Lemwerder	1921	4,00
1120	4,0 m Schwertjollen		A & R, Lemwerder	1921	4,00
1121	3,5 m Beiboot		Horn, Kopenhagen	1921	3,50
1122	4,25 m Klasse B		Schröder, Hamburg	1921	4,25
1123	4,25 m Klasse B		Schröder, Hamburg	1921	4,25
1124	4,25 m Klasse B		Schröder, Hamburg	1921	4,25
1125	4,25 m Klasse B		Schröder, Hamburg	1921	4,25
1126	4,25 m Klasse B		Schröder, Hamburg	1921	4,25
1127	4,25 m Klasse B		Schröder, Hamburg	1921	4,25
1128	4,25 m Klasse B		Schröder, Hamburg	1921	4,25
1129	4,25 m Klasse B		Schröder, Hamburg	1921	4,25
1130	4,25 m Klasse B		Schröder, Hamburg	1921	4,25
1131	4,25 m Klasse B		Schröder, Hamburg	1921	4,25
1132	4,25 m Klasse B		Schröder, Hamburg	1921	4,25
1133	4,25 m Klasse B		Schröder, Hamburg	1921	4,25
1134	4,25 m Klasse B		Schröder, Hamburg	1921	4,25

BAUNUMMERNBUCH

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
1297	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1921	3,00
1298	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1921	3,00
1299	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1921	3,00
1300	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1921	3,00
1301	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1921	3,00
1302	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1921	2,70
1303	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1921	2,70
1304	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1921	2,70
1305	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1921	2,70
1306	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1921	2,70
1307	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1921	2,70
1308	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1921	2,70
1309	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1921	2,70
1310	6,5 m Segeljolle [Schwertboot]	Mensen	Mensen, Haag	1921	6,50
1311	5,0 m Motorboot		A & R, Lemwerder	1921	5,00
1312	75 qm Nat.-Kreuzer	Jutta III	W. Schnell, Stettin	1922	12,50
1313	5,6 m Motorboot		Kan, Leiden	1922	5,60
1314	6,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1922	3,65
1315	6,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1922	3,65
1316	6,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1922	3,65
1317	6,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1922	3,65
1318	6,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1922	3,65
1319	6,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1922	3,65
1320	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1321	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1322	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1323	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1324	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1325	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1326	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1327	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1328	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1329	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1330	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1331	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1332	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1333	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1334	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1335	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1336	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1337	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1338	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1339	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1340	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1341	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1342	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1343	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1344	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1345	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1346	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1347	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1348	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1349	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1350	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1351	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1352	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1353	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1354	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1355	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1356	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1357	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1358	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1359	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1360	5,0 m Scheldejolle		A & R, Lemwerder	1922	5,00
1361	6,4 m Tourenkreuzer		Lüske, Amsterdam	1922	6,73
1362	7,0 m Motorboot		A & R, Lemwerder	1922	7,00
1363	7,5 m Tourenkreuzer	Simmerwille	Schmilenga, Warmond	1922	7,50
1364	8,5 m Tourenkreuzer	Summernacht	Dr. de Jonge, Hilvers.	1922	8,50
1365	35 qm Nat.-Kreuzer	Rautendelein	Dr. Tobias, Berlin	1922	8,50
1366	18,5 m Motoryacht	Drei Freunde	Caspary, Berlin	1922	18,50
1367	6,5 m Kielschwertyacht	Frechdachs	H. Alfken, Bremen	1922	6,50
1368	5,2 m Kajak		A & R, Lemwerder	1922	5,20
1369	6,5 m Kielschwertyacht	Tini	Arch. Behrens, Bremen	1922	6,50
1370	45 qm Nat.-Kreuzer	Pichelsdorf	Wichmann, Berlin	1922	10,50
1371	40 qm Schärenkreuzer	Tisteln	Bjekman, Göteborg	1922	10,50
1372	5,0 m Fischerboot		Pet, Rotterdam	1922	5,00
1373	45 qm Nat.-Kreuzer	Walta	Pieter Bau, Amsterdam	1922	10,50
1374	6,5 m Flossenkieler		Laros, Amsterdam	1922	6,50
1375	40,0 m Penische		Wiederaufbau, Berlin	1922	ca 40
1376	40,0 m Penische		Wiederaufbau, Berlin	1922	ca 40
1377	40,0 m Penische		Wiederaufbau, Berlin	1922	ca 40

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
1378	40,0 m Penische		Wiederaufbau, Berlin	1922	ca 40
1379	9,9 m Tourenkreuzer		A & R, Lemwerder	1922	9,99
1380	5,0 m Fischerboot		v. d. Wedder, Gravenhng.	1922	5,00
1381	45 qm Nat.-Kreuzer	Norma IV	Mieland, Berlin	1922	10,50
1382	125 qm Nat.-Kreuzer	Sprott	C. Andersen, Kiel	1922	14,50
1383	15 qm Nat.-Jolle		Jarick, Neukölln	1922	5,00
1384	40,0 m Penische		Wiederaufbau, Berlin	1922	ca 40
1385	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1386	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1387	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1388	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1389	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1390	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1391	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1392	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1393	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1394	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1395	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1396	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1397	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1398	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1399	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1400	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1401	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1402	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1403	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1404	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1405	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1406	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1407	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1408	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1409	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1410	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1411	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1412	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1413	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1414	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1415	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1416	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1417	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1418	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1419	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1420	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1421	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1422	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1423	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1424	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1922	4,25
1425	8,5 m Tourenkreuzer		Stockmann, Susek	1922	8,50
1426	10,0 m Motorboot	Estrella	H. Baudad, Hamburg	1922	10,00
1427	6,0 m Motorboot	Garonne	H. Lassen, Svendborg	1922	6,00
1428	75 qm Nat.-Kreuzer	Pema	Helwig, Berlin	1922	12,50
1429					
1430	7,0 m Motorboot	Saar	A & R, Lemwerder	1922	7,00
1431	6,8 m Dänische-Jolle	Kis II	Horjth, Svendborg	1922	6,80
1432	5,6 m Motorboot	Holland	Struys, Warmond	1922	5,60
1433	4,25 m Klasse B		C. Freese, Bremen	1922	4,25
1434	4,25 m Klasse B		Gewerbeschau, Münster	1922	4,25
1435	8,9 m Spitzgattkreuzer [Tourenkreuzer]	Basse	H. Olesen, Svendborg	1922	8,86
1436	3,5 m Beiboot		Böning, Hamburg	1922	3,50
1437	6,5 m Franz. Klasse	Tanit	Societe Nautique, Marseille	1922	6,50
1438	7,0 m Motorboot		A & R, Lemwerder	1922	7,00
1439	6,5 m Kielschwertyacht		R. Neugebauer, Lemwerder	1922	6,50
1440	75 qm Nat.-Kreuzer	Rico	Thörl, Berlin	1922	12,50
1441	30 qm Nat.-Kreuzer	Gipsy X	Gipkens, Berlin	1922	8,70
1442	4,25 m Klasse B		Berliner Ausstellung	1922	4,25
1443	6,5 m Flossenkieler		v. d. Houte, Haarlem	1922	6,50
1444	7,0 m Motorboot		Rodenknis	1922	7,00
1445	7,0 m Motorboot		A & R, Lemwerder	1922	7,00
1446	3,7 m Standardjolle		de Groot, Warmond	1922	3,65
1447	3,7 m Standardjolle		de Groot, Warmond	1922	3,65
1448	3,7 m Standardjolle		de Groot, Warmond	1922	3,65
1449	3,7 m Standardjolle		de Groot, Warmond	1922	3,65
1450	3,7 m Standardjolle		de Groot, Warmond	1922	3,65
1451	3,7 m Standardjolle		de Groot, Warmond	1922	3,65
1452	3,7 m Standardjolle		de Groot, Warmond	1922	3,65
1453	3,7 m Standardjolle		de Groot, Warmond	1922	3,65
1454	3,7 m Standardjolle		de Groot, Warmond	1922	3,65
1455	3,7 m Standardjolle		de Groot, Warmond	1922	3,65
1456	3,7 m Standardjolle		de Groot, Warmond	1922	3,65
1457	3,7 m Standardjolle		de Groot, Warmond	1922	3,65
1458	5,0 m Kiel-Schwertjolle		Gildemeister, Rio de J.	1922	5,00

BAUNUMMERNBUCH

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
1621	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1922	2,70
1622	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1922	2,70
1623	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1922	2,70
1624	2,4 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1922	2,40
1625	2,4 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1922	2,40
1626	2,4 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1922	2,40
1627	2,4 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1922	2,40
1628	2,4 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1922	2,40
1629	2,4 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1922	2,40
1630	2,4 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1922	2,40
1631	2,4 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1922	2,40
1632	2,4 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1922	2,40
1633	2,4 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1922	2,40
1634	3,5 m Motorboot		A & R, Lemwerder	1922	3,50
1635	3,5 m Motorboot		A & R, Lemwerder	1922	3,50
1636	3,5 m Motorboot		A & R, Lemwerder	1922	3,50
1637	3,5 m Motorboot		A & R, Lemwerder	1922	3,50
1638	3,5 m Motorboot		A & R, Lemwerder	1922	3,50
1639	3,5 m Motorboot		A & R, Lemwerder	1922	3,50
1640	3,5 m Motorboot		A & R, Lemwerder	1922	3,50
1641	30 qm Nat.-Kreuzer	Seestern	Hüttenrauch, Berlin	1922	8,70
1642	2,7 m Beiboot		Ebrecht, St. Magnus	1922	2,70
1643	40 qm Schärenkreuzer	Windsbraut III	Friedländer, Berlin	1922	13,86
1644	75 qm Nat.-Kreuzer		Thörl, Hamburg	1922	12,50
1645					
1646	45 qm Nat.-Kreuzer	Kamerad	Heckendorf, Berlin	1923	10,50
1647	5,0 m Kajak		A & R, Lemwerder	1923	
1648	9,9 m Tourenkreuzer	Tony	Riemens, Ryswyk	1923	9,90
1649	10,6 m Motor-Barkasse		Hapag, Hamburg	1923	10,60
1650	10,6 m Motor-Barkasse		Hapag, Hamburg	1923	10,60
1651	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1652	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1653	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1654	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1655	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1656	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1657	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1658	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1659	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1660	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1661	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1662	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1663	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1664	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1665	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1666	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1667	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1668	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1669	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1670	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1671	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1672	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1673	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1674	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1675	5,0 m Schwertjolle		de Boer, Amsterdam	1923	5,00
1676	3,5 m Motorboot		Czarnikow, Berlin	1923	3,50
1677	7,0 m Motorboot		Dr. Hertzfel, Bremen	1923	7,00
1678	7,0 m Nat.-Küsten-Jolle	Claus VI	D. Fischer, Rodby Havn	1923	7,00
1679	3,5 m Motorboot		A & R, Lemwerder	1923	3,50
1680	3,5 m Motorboot		A & R, Lemwerder	1923	3,50
1681	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1682	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1683	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1684	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1685	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1686	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1687	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1688	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1689	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1690	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1691	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1692	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1693	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1694	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1695	6 m R-Yacht	Margarethe	H. Kirsten, Hamburg	1923	11,61
1696	9,9 m Tourenkreuzer	Nirwana	Diedenhofer, Uerdingen	1923	9,89
1697	14,7 m Tourenkreuzer	Andromeda	Plettenberg, Prag	1923	14,66
1698	3,5 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1923	3,50
1699	12,2 m Tourenkreuzer	S 65	Pieper, Berlin	1923	12,15
1700	11,0 m Tourenkreuzer	Windsbraut	P. Heckendorf, Berlin	1923	11,00
1701	7,0 m Tourenkreuzer	Wippsteert	Bohnekamp, Dreweneck	1923	7,00

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
1702	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1703	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1704	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1705	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1706	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1707	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1708	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1709	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1710	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1711	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1712	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1713	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1714	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1715	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1716	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1717	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1718	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1719	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1720	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1721	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1722	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1723	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1724	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1725	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1726	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1727	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1728	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1729	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1730	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1731	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1732	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1733	3,5 m Beiboot	Aegir	Nilsson, Wismar	1923	3,50
1734	4,25 m Klasse B		Kester & Co., Göteborg	1923	4,25
1735	4,25 m Klasse B		Kester & Co., Göteborg	1923	4,25
1736	4,25 m Klasse B		Kester & Co., Göteborg	1923	4,25
1737	4,25 m Klasse B		Kester & Co., Göteborg	1923	4,25
1738	4,25 m Klasse B		Kester & Co., Göteborg	1923	4,25
1739	4,25 m Klasse B		Kester & Co., Göteborg	1923	4,25
1740	3,7 m Standardjolle		Fridt, Antwerpen	1923	3,65
1741	3,7 m Standardjolle		Fridt, Antwerpen	1923	3,65
1742	16,7 m Tourenyacht	AR	H. Rasmussen, Lemwd.	1923	16,65
1743	5,5 m Ruderboot		Woermann, Hamburg	1923	5,50
1744	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1745	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1746	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1747	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1748	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1749	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1750	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1751	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1752	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1753	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1754	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1755	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1756	5,0 m Scheldejolle		Lang & Engel, Hamburg	1923	5,00
1757	3,5 m Motorboot		Fridt, Antwerpen	1923	3,50
1758	3,5 m Motorboot		Fridt, Antwerpen	1923	3,50
1759	3,5 m Motorboot		Fridt, Antwerpen	1923	3,50
1760	3,5 m Motorboot		Fridt, Antwerpen	1923	3,50
1761	3,5 m Motorboot		Fridt, Antwerpen	1923	3,50
1762	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1763	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1764	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1765	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1766	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1767	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1768	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1769	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1770	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1771	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1772	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1773	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1774	45 qm Nat.-Kreuzer	Engelsböckchen	H. Kirsten, Berlin	1923	10,50
1775	7,6 m Canoe Yawl	Methea	R. Brown, Glasgow	1923	7,62
1776	2,9 m Beiboot	Andromeda	Plettenberg, Prag	1923	2,90
1777	7,0 m Motorboot		A & R, Lemwerder	1923	7,00
1778	3,5 m Beiboot	Alk	F. Küster, Bremen	1923	3,50
1779	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1780	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1781	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1782	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25



Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
1783	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1784	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1785	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1786	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1787	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1788	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1789	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1790	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1791	9,9 m Tourenkreuzer	Hai	Dr. Heinemann, Berlin	1923	9,89
1792	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1793	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1794	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1795	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1796	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1797	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1798	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1799	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1800	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1801	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1802	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1803	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1804	30 qm Nat.-Kreuzer	Gesie	Sievert, Berlin	1923	8,70
1805	75 qm Nat.-Kreuzer	Windsbraut	Sponholz, Berlin	1924	12,50
1806	30 qm Nat.-Kreuzer	Gipsi XI	Gipkens, Berlin	1923	8,70
1807	21,5 m Tourenkreuzer	Aegir	Nilssohn, Wismar	1924	21,50
1808	30 qm Nat.-Kreuzer	Carmen IV	F. Mödebeck, Berlin	1923	8,70
1809	30 qm Nat.-Kreuzer	Uwe	Wolf, Berlin	1924	8,70
1810	3,5 m Motorboot		A & R, Lemwerder	1924	3,50
1811	3,5 m Motorboot		A & R, Lemwerder	1924	3,50
1812	3,5 m Motorboot		A & R, Lemwerder	1924	3,50
1813	3,5 m Motorboot		A & R, Lemwerder	1924	3,50
1814	3,5 m Motorboot		A & R, Lemwerder	1924	3,50
1815	3,5 m Motorboot		A & R, Lemwerder	1924	3,50
1816	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1817	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1818	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1819	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1820	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1821	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1822	45 qm Nat.-Kreuzer	Oisean-bleu	Lanein, Brüssel	1924	10,50
1823	35 qm Nat.-Kreuzer	Irmgard	Kämmer, Berlin	1923	8,45
1824	7,0 m Nat.-Küstenjolle	Kehrwieder	Arch. Frey, Berlin	1923	7,00
1825	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1826	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1827	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1828	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1829	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1830	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1831	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1832	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1833	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1834	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1835	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1836	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1923	4,25
1837	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1838	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1839	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1840	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1841	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1842	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1843	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1844	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1845	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1846	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1847	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1848	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1923	3,65
1849	5,0 m Schwertboot		Oppermann, Hamburg	1923	5,00
1850	5,0 m Schwertboot		Oppermann, Hamburg	1923	5,00
1851	45 qm Nat.-Kreuzer	Primula	Dewitt, Berlin	1924	10,50
1852	10,2 m Tourenkreuzer	Sleipner	W. Kück, Bremen	1924	10,24
1853	75 qm Nat.-Kreuzer	Hertha III	R. Schelling, Berlin	1924	12,50
1854	11,3 m Tourenkreuzer	Iltilis	Bausmer, Berlin	1924	11,30
1855	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1856	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1857	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1858	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1859	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1860	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1861	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1862	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1863	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
1864	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1865	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1866	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1867	3,0 m Beiboot	Windsbraut	Spohnholz, Berlin	1924	3,00
1868	4,5 m Ruderboot		Fridt, Antwerpen	1924	4,50
1869	4,5 m Ruderboot		Fridt, Antwerpen	1924	4,50
1870	4,5 m Ruderboot		Fridt, Antwerpen	1924	4,50
1871	4,5 m Ruderboot		Fridt, Antwerpen	1924	4,50
1872	4,5 m Ruderboot		Fridt, Antwerpen	1924	4,50
1873	4,5 m Ruderboot		Fridt, Antwerpen	1924	4,50
1874	4,5 m Ruderboot		Fridt, Antwerpen	1924	4,50
1875	4,5 m Ruderboot		Fridt, Antwerpen	1924	4,50
1876	4,5 m Ruderboot		Fridt, Antwerpen	1924	4,50
1877	4,5 m Ruderboot		Fridt, Antwerpen	1924	4,50
1878	4,5 m Ruderboot		Fridt, Antwerpen	1924	4,50
1879	4,5 m Ruderboot		Fridt, Antwerpen	1924	4,50
1880	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1881	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1882	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1883	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1884	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1885	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1886	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1887	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1888	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1889	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1890	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1891	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1892	75 qm Nat.-Kreuzer	Hansi II	Gohlke, Berlin	1924	12,50
1893	35 qm Nat.-Kreuzer	Seestern III	Hüttenrauch, Berlin	1924	8,45
1894	45 qm Schärenkreuzer	Windsbraut IV	Friedländer, Berlin	1924	14,33
1895	30 qm Nat.-Kreuzer	Carmen V	F. Mödebeck, Berlin	1924	9,10
1896	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1897	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1898	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1899	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1900	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1901	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1902	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1903	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1904	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1905	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1906	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1907	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1908	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1909	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1910	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1911	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1912	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1913	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1914	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1915	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1916	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1917	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1918	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1919	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1920	16,7 m Tourenkreuzer	S 65 V	Piper, Berlin	1924	16,65
1921	45 qm Nat.-Kreuzer	Quosego	Herrmann, Berlin	1924	10,50
1922	40 qm Schärenkreuzer	Oberon	Sievert, Berlin	1924	14,67
1923	45 qm Nat.-Kreuzer	Sleipner	P. Heikel, Berlin	1924	10,50
1924	19,2 m Tourenkreuzer	Null III	Sartori, Kiel	1924	19,15
1925	19,7 m Tourenkreuzer	Sprott	C. Andersen, Kiel	1924	19,65
1926	75 qm Nat.-Kreuzer	Hessen	Rakenius, Berlin	1924	12,50
1927	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1928	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1929	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1930	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1931	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1932	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1933	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1934	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1935	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1936	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1937	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1938	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1939	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1940	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1941	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1942	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1943	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1944	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25

BAUNUMMERNBUCH

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
1945	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1946	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1947	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1948	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1949	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1950	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1951	40 qm Schärenkreuzer	Mia VI	Dr. Andersen, Kiel	1924	14,46
1952	30 qm Renn-Yacht	Froh II	Rich. Berg, Wien	1924	10,00
1953	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1954	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1955	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1956	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1957	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1958	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1959	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1960	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1961	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1962	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1963	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1964	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1965	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1966	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1967	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1968	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1969	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1970	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1971	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1972	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1973	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1974	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1975	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1976	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1977	6 m R-Yacht	Uilenspiegel	S. del Monte, Brüssel	1924	11,43
1978	6 m R-Yacht	Ciss	Syndikate Ciss, Antwerpen	1924	10,82
1979	30 qm Nat.-Kreuzer	Geier II	K. Geier, Berlin	1924	9,10
1980	45 qm Nat.-Kreuzer	Eljo	Siebert, Berlin	1924	10,50
1981	75 qm Nat.-Kreuzer	Hessen	Elloc, Berlin	1924	12,50
1982	60 qm Nat.-Kreuzer	Frigga II	Büchelen, Berlin	1924	12,30
1983	20 qm Nat.-Kreuzer	Matlai	Beselin, Hamburg	1924	9,80
1984	75 qm Nat.-Kreuzer	Wolfram IV	Meyer, Berlin	1924	12,50
1985	45 qm Nat.-Kreuzer	Hay	S. C. Baltik, Königsberg	1924	10,50
1986	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1987	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1988	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1989	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1990	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1991	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1992	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1993	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1994	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1995	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1996	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1997	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1998	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
1999	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2000	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2001	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2002	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2003	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2004	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2005	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2006	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2007	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2008	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2009	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2010	30 qm Schärenkreuzer	Pan	E. F. Laeisz, Hamburg	1924	12,70
2011	6,5 m Kielschwertboot		C. Schünemann, Bremen	1924	6,50
2012	75 qm Nat.-Kreuzer	Henrik-Skongaard	Memel S.-Verein, Memel	1924	12,50
2013	45 qm Nat.-Kreuzer	Ohne Sorge	Schilling, Berlin	1924	10,50
2014	9,9 m Tourenkreuzer	Seeadler	Rodewald, Bremen	1924	9,89
2015	3,0 m Beiboot	Null III	Sartori, Kiel	1924	3,00
2016	20 qm Nat.-Kreuzer	Schelm	Jarik, Berlin	1924	9,80
2017	5,0 m Schwertboot		Oloff, Berlin	1924	5,00
2018	6,5 m Kielschwertboot	Brise	A. Frese, Bremen	1924	6,50
2019	3,5 m Motorbeiboot	Sprott	C. Andersen, Kiel	1924	3,50
2020	20 qm Nat.-Kreuzer	Bursch-Hein	Hoeffler, Berlin	1924	9,80
2021	3,7 m Motorboot		de Groot, Warmond	1924	3,65
2022	Fr. 35 qm Renn-Klasse	Erika II	Eberhard, Starnberg	1924	10,00
2023	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2024	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2025	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
2026	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2027	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2028	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2029	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2030	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2031	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2032	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2033	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2034	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2035	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2036	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2037	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2038	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2039	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2040	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2041	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2042	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2043	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2044	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2045	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2046	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2047	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2048	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2049	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2050	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2051	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2052	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2053	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2054	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2055	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2056	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2057	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2058	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2059	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2060	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2061	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2062	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2063	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2064	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2065	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2066	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2067	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2068	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2069	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2070	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2071	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2072	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2073	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2074	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2075	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2076	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2077	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2078	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2079	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2080	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2081	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2082	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2083	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2084	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2085	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2086	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2087	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2088	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2089	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2090	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2091	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2092	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2093	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2094	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2095	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2096	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2097	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2098	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2099	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2100	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2101	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2102	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2103	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2104	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2105	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25
2106	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1924	4,25



Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA	Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
2107	75 qm Nat.-Kreuzer	Windsbraut II	Sponholz, Berlin	1925	12,50	2188	30 qm Nat.-Kreuzer	Onkel Arnold VI	Dr. Radziejewski, Berlin	1925	8,74
2108	8,0 m Motoryacht	Glückauf	Massen, Nordenham	1925	8,00	2189	30 qm Nat.-Kreuzer	Carmen VII	Fr. Mödebeck, Berlin	1925	8,74
2109	2,4 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1925	2,40	2190	30 qm Schärenkreuzer	Marama V	Dr. Schlubach, Hamburg	1925	11,32
2110	2,4 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1925	2,40	2191	30 qm Schärenkreuzer	Pan	F Laeisz, Hamburg	1925	11,32
2111	2,4 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1925	2,40	2192	3,0 m Beiboot (Leder)		Mr. Edw. Abbot, USA	1925	3,00
2112	2,4 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1925	2,40	2193	30 qm Schärenkreuzer	Sphinx	N.R.V., Hamburg	1926	11,30
2113	2,4 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1925	2,40	2194	11,8 m R-Klasse	Ellen	Dr. Morton, Boston	1926	11,83
2114	2,4 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1925	2,40	2195	11,8 m R-Klasse	Rebell	J. F. Moebis, Boston	1926	11,82
2115	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1925	2,70	2196	6,0 m Autoboot	Helene	A & R, Lemwerder	1926	6,00
2116	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1925	2,70	2197	7,0 m Motorboot	Schwalbe	Talsp.-Bauamt, Muldenburg	1926	7,00
2117	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1925	2,70	2198	11,5 m Motorkreuzer	Phönix	Dr. Levy, Berlin	1926	11,50
2118	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1925	2,70	2199	12,5 m Motorkreuzer	Zähringen	A. Schweizer, Berlin / Potsdam	1926	12,50
2119	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1925	2,70	2200	6,0 m Autoboot	Helene	A & R, Lemwerder	1926	6,00
2120	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1925	2,70	2201	3,5 m Beiboot		Pitsch, Berlin	1926	3,50
2121	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1925	2,70	2202	8,8 m Einheits-Yacht		Bermuda Y. C., Bermuda	1926	8,84
2122	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1925	2,70	2203	8,8 m Einheits-Yacht		Bermuda Y. C., Bermuda	1926	8,84
2123	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1925	2,70	2204	8,8 m Einheits-Yacht		Bermuda Y. C., Bermuda	1926	8,84
2124	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1925	2,70	2205	8,8 m Einheits-Yacht		Bermuda Y. C., Bermuda	1926	8,84
2125	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1925	3,00	2206	8,8 m Einheits-Yacht		Bermuda Y. C., Bermuda	1926	8,84
2126	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1925	3,00	2207	8,8 m Einheits-Yacht		Bermuda Y. C., Bermuda	1926	8,84
2127	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1925	3,00	2208	8,8 m Einheits-Yacht		Bermuda Y. C., Bermuda	1926	8,84
2128	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1925	3,00	2209	3,0 m Beiboot		Schweizer, Berlin / Potsdam	1926	3,00
2129	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1925	3,00	2210	3,0 m Beiboot		Levy, Berlin / Potsdam	1926	3,00
2130	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1925	3,00	2211	4,8 m Motorboot		Burgess, Boston	1926	4,80
2131	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1925	3,00	2212	4,8 m Motorboot		Burgess, Boston	1926	4,80
2132	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1925	3,00	2213	4,5 m Arbeitsboot		H. Leymann, Bremen	1926	4,50
2133	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1925	3,00	2214	4,5 m Arbeitsboot		H. Leymann, Bremen	1926	4,50
2134	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1925	3,00	2215	4,5 m Arbeitsboot		H. Leymann, Bremen	1926	4,50
2135	60 qm Nat.-Kreuzer	Pinguin	Beringer, Berlin / Charlottenburg	1925	12,90	2216	4,5 m Arbeitsboot		H. Leymann, Bremen	1926	4,50
2136	30 qm Jollen-Kreuzer	Edi	H. Fischer, Rostock	1925	7,68	2217	4,5 m Arbeitsboot		H. Leymann, Bremen	1926	4,50
2137	30 qm Nat.-Kreuzer	Greif II	Greppert, Brandenburg	1925	8,75	2218	4,5 m Arbeitsboot		H. Leymann, Bremen	1926	4,50
2138	75 qm Nat.-Kreuzer	Hertha IV	R. Spelling, Berlin	1925	12,50	2219	3,0 m Beiboot		H. Schröder, Berlin	1926	3,00
2139	60 qm Nat.-Kreuzer	Windsbraut IV	Greppert, Brandenburg	1925	12,90	2220	3,0 m Beiboot		H. Schröder, Berlin	1926	3,00
2140	30 qm Schärenkreuzer	Treue	N.D.R.-Verein, Hamburg	1925	12,70	2221	7,3 m Ankerboot		H. Leymann, Bremen	1926	7,25
2141	30 qm Jollen-Kreuzer	Ole Hop	v. Spreckelsen, Hamburg	1925	7,68	2222	7,3 m Ankerboot		H. Leymann, Bremen	1926	7,25
2142	7,0 m Schwertboot	Ferien v. Ich	Dr. Schäffer, Bremen	1925	7,00	2223	7,3 m Ankerboot		H. Leymann, Bremen	1926	7,25
2143	11,8 m Klasse R-Yachten		A. Blom, Boston	1925	11,82	2224	17,4 m Schnellboot		Marine, Berlin	1926	17,40
2144	11,8 m Klasse R-Yachten		A. Blom, Boston	1925	11,82	2225	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1926	3,00
2145	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1925	4,25	2226	20,5 m Eimerbagger	Überall	H. Leymann, Bremen	1926	
2146	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1925	4,25	2228	4,25 m Ruderboot		de Groot, Warmond	1926	
2147	9,2 m Lib.-Sonderklasse	Alice	Berend, Riga	1925	9,24	2229	4,25 m Ruderboot		de Groot, Warmond	1926	
2148	7,0 m Nat. Küstenjolle	Masovia	S. C. Masovia, Lötzen	1925	7,00	2230	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1926	3,00
2149	4,6 m Wannsee-Jolle	Windspiel	F. Sponholz, Berlin	1925	4,56	2231	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1926	3,00
2150	30 qm Schärenkreuzer	Smut	L. Prien, Hamburg	1925	12,70	2232	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1926	3,00
2151	6,0 m Kielschwertboot	Karma	Herm. Busch, Bremen	1925	6,00	2233	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1926	3,00
2152	45 qm Nat.-Kreuzer	Heinz III	Heintzler, Stuttgart	1925	10,50	2234	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1926	3,00
2153	30 qm Nat.-Kreuzer	Carmen VI	Mödebeck, Berlin	1925	8,73	2235	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1926	3,00
2154	6,0 m Canoe-Kreuzer	Noa-Noa	A. Welp, Bremen	1925	6,00	2236	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1926	3,00
2155	11,6 m Klasse R-Yachten		A. Blom, Boston	1925	11,58	2237	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1926	3,00
2156	11,6 m Klasse R-Yachten		A. Blom, Boston	1925	11,58	2238	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1926	3,00
2157	30 qm Nat.-Kreuzer	Onkel Arnold V	Radziejewski, Berlin	1925	8,73	2239	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1926	3,00
2158	30 qm Nat.-Kreuzer	Brigit II	Fr. Tobias, Berlin	1925	8,73	2240	30 qm Schärenkreuzer	Onkel Arnold VII	Dr. Radziejewski, Berlin	1927	11,32
2159	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1925	4,25	2241	30 qm Nat.-Kreuzer	Carmen VIII	Fr. Mödebeck, Berlin	1927	9,00
2160	3,7 m Standardjolle		de Groot, Warmond	1925	3,65	2242	30 qm Schärenkreuzer	Pan	F. Laeisz, Hamburg	1927	11,35
2161	3,7 m Standardjolle		de Groot, Warmond	1925	3,65	2243	30 qm Schärenkreuzer	Wannsee	Dr. Rakenius, Berlin	1927	11,35
2162	3,7 m Standardjolle		de Groot, Warmond	1925	3,65	2244	30 qm Schärenkreuzer	Marama VI	Dr. Schlubach, Hamburg	1927	11,55
2163	3,7 m Standardjolle		de Groot, Warmond	1925	3,65	2245					
2164	3,7 m Standardjolle		de Groot, Warmond	1925	3,65	2246					
2165	3,7 m Standardjolle		de Groot, Warmond	1925	3,65	2247	22 qm Schärenkreuzer	Freya	H.S.Verein, Hamburg	1927	9,64
2166	9,0 m Motorboot	Wölfchen	Reichsw.-Schutz, Oberelbe	1925	9,00	2248	22 qm Schärenkreuzer	Tilly 18	R. Kirsten & Krogmann, Hamburg	1927	9,64
2167	Fr. 30 qm Renn-Yacht	Rakete XVIII	Kustermann, München	1925	10,00	2249	22 qm Schärenkreuzer	Nestra	O. H. Thomsen, Hamburg	1927	9,64
2168	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1925	3,65	2250	22 qm Schärenkreuzer	Sybille	Mutzenbecker, Hamburg	1927	9,64
2169	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1925	3,65	2251	22 qm Schärenkreuzer	Ilse	Kaiserl. Y. C., Kiel	1927	9,64
2170	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1925	3,65	2252	22 qm Schärenkreuzer	Vege sack	H. Meyerdiercks, Blumenthal	1927	9,64
2171	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1925	3,65	2253	22 qm Schärenkreuzer	Elite	H. Schaedla, Vege sack	1927	9,64
2172	4,6 m Wannsee-Jolle	Nurmi	Sponholz, Berlin	1925	4,56	2254	22 qm Schärenkreuzer	Kieler Jung	Kieler S.V., Kiel	1927	9,64
2173	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1925	3,00	2255	10 m R-Yacht	Twilight	C. D. Mallory, New York / Greenwich	1927	17,94
2174	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1925	3,00	2256	10 m R-Yacht	Revenge	F. L. Carlisle, New York	1927	17,94
2175	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1925	3,00	2257	10 m R-Yacht	Synthetic	H. L. Maxwell, New York	1927	17,94
2176	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1925	3,00	2258	10 m R-Yacht	Cythera	A. W. Stewart, New York	1927	17,94
2177	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1925	3,00	2259	10 m R-Yacht	Valencia	C. B. Alker, New York	1927	17,94
2178	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1925	3,00	2260	10 m R-Yacht	Narcissus	F. S. Page, New York / Greenwich	1927	17,94
2179	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1925	3,00	2261	10 m R-Yacht	Branta	G. G. Milne, New York	1927	17,94
2180	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1925	3,00	2262	30 qm Schärenkreuzer	Bremen	W.Y. Bremen, Bremen	1927	11,55
2181	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1925	3,00	2263	10 m R-Yacht	Esquila	V. W. Reynders, New York / Greenwich	1927	17,94
2182	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1925	3,00	2264	10 m R-Yacht	Blazing Star	G. Draper, New York / Stamford	1927	17,94
2183	20 qm Bundeskreuzer	Nirwana V	W. Giesicke, Hamburg	1925	7,50	2265	10 m R-Yacht	Raeburn	L. R. Waesey, New York / Greenwich	1927	17,94
2184	5,5 m Autoboot	Schleppfuchs	Dr. Radziejewski, Berlin	1925	5,50	2266	10 m R-Yacht	Dragon	R. Ellis, New York	1927	17,94
2185	7,8 m Scandv. Klasse A	Eva	Dr. Ellmer, Aarhus	1925	7,79	2267	10 m R-Yacht	Redhead	R. Mallory, New York	1927	17,94
2186	7,0 m Autoboot	Bienchen II	Baron v. Dazur, Berlin	1925	7,00	2268	10 m R-Yacht	Shawara	H. Wessow, New York	1927	17,94
2187	9,9 m Tourenkreuzer	Kamerad	G. Ross, Naklo	1925	9,90						

BAUNUMMERNBUCH

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
2269	10 m R-Yacht	Nautilus	J. H. Ottley, New York	1927	17,94
2270	30 qm Nat.-Kreuzer	Topsy	W. Salinger, Berlin	1927	11,92
2271	30 qm Schärenkreuzer	Ines V	E. Glässel, Bremen	1927	11,92
2272	30 qm Schärenkreuzer	Spätzchen	E. P. Röttger, Berlin	1927	11,55
2273	30 qm Schärenkreuzer	Ziu	Chr. Wilkens, Bremen	1927	11,55
2274	30 qm Schärenkreuzer	Felix Berger	D.Z.Y.C., Danzig	1927	11,55
2275	Standardjolle		A & R, Lemwerder	1927	3,66
2276	22 qm Schärenkreuzer	Imme	P. Kirsten, Hamburg	1927	9,92
2277	22 qm Schärenkreuzer	Hilde III	P. Damke, Berlin	1927	9,92
2278	22 qm Schärenkreuzer	Ilse	Marssen, Kiel	1927	9,92
2279	22 qm Schärenkreuzer	Liesbeth	F. Grünhagen, Bremen	1927	9,92
2280	7,0 m Autoboot		Fris Hansen, Kopenhagen	1927	7,00
2281	45 qm Nat.-Kreuzer	Rakete XX	Kustermann, München	1927	10,50
2282	3,5 m Beiboot	Latona	H. v. Eicken, Hamburg	1927	3,50
2283	6 m R-Yacht	Hamburg	F. Laeisz, Hamburg	1927	10,98
2284	30 qm Schärenkreuzer	Agesha	S.K.H. Prinz Heinrich, Kiel	1927	11,92
2285	30 qm Schärenkreuzer	Hein Godenwind	Baurat Pforr, Berlin	1927	11,45
2286	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1927	2,90
2287	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1927	2,90
2288	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1927	2,90
2289	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1927	2,90
2290	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1927	2,90
2291	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1927	2,90
2292	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1927	2,90
2293	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1927	2,90
2294	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1927	2,90
2295	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1927	2,90
2296	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1927	3,66
2297	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1927	3,66
2298	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1927	3,66
2299	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1927	3,66
2300	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1927	3,66
2301	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1927	3,66
2302	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1927	3,66
2303	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1927	3,66
2304	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1927	3,66
2305	3,7 m Standardjolle		A & R, Lemwerder	1927	3,66
2306	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1927	5,00
2307	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1927	3,00
2308	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1927	3,00
2309	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1927	3,00
2310	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1927	3,00
2311	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1927	3,00
2312	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1927	3,00
2313	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1927	3,00
2314	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1927	3,00
2315	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1927	3,00
2316	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1927	3,00
2317	nicht gebaut				
2318	Motorkreuzer	Southern Cross II	Labberton, Holland	1927	13,00
2319	Standardjolle		A & R, Lemwerder	1927	3,66
2320	Standardjolle		A & R, Lemwerder	1927	3,66
2321	Standardjolle		A & R, Lemwerder	1927	3,66
2322	Standardjolle		A & R, Lemwerder	1927	3,66
2323	Standardjolle		A & R, Lemwerder	1927	3,66
2324	Standardjolle		A & R, Lemwerder	1927	3,66
2325	Standardjolle		A & R, Lemwerder	1927	3,66
2326	Standardjolle		A & R, Lemwerder	1927	3,66
2327	Standardjolle		A & R, Lemwerder	1927	3,66
2328	Standardjolle		A & R, Lemwerder	1927	3,66
2329	Klasse B		A & R, Lemwerder	1927	4,25
2330	Klasse B		A & R, Lemwerder	1927	4,25
2331	Klasse B		A & R, Lemwerder	1927	4,25
2332	Klasse B		A & R, Lemwerder	1927	4,25
2333	Klasse B		A & R, Lemwerder	1927	4,25
2334	Klasse B		A & R, Lemwerder	1927	4,25
2335	Klasse B		A & R, Lemwerder	1927	4,25
2336	Klasse B		A & R, Lemwerder	1927	4,25
2337	Klasse B		A & R, Lemwerder	1927	4,25
2338	Klasse B		A & R, Lemwerder	1927	4,25
2339	Klasse B		A & R, Lemwerder	1927	4,25
2340	Klasse B		A & R, Lemwerder	1927	4,25
2341	Klasse B		A & R, Lemwerder	1927	4,25
2342	Klasse B		A & R, Lemwerder	1927	4,25
2343	Klasse B		A & R, Lemwerder	1927	4,25
2344	Klasse B		A & R, Lemwerder	1927	4,25
2345	Klasse B		A & R, Lemwerder	1927	4,25
2346	Klasse B		A & R, Lemwerder	1927	4,25
2347	Klasse B		A & R, Lemwerder	1927	4,25
2348	Klasse B		A & R, Lemwerder	1927	4,25
2349	Motorboot		Reichsfinanzministerium, Berlin	1927	4,80

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
2350	Motorboot		Reichsfinanzministerium, Berlin	1927	4,80
2351	Motorboot		Reichsfinanzministerium, Berlin	1927	4,80
2352	Beiboot		Reichsfinanzministerium, Berlin	1927	3,50
2353	Beiboot		Reichsfinanzministerium, Berlin	1927	3,50
2354	Admiralsboot		Marinewerft, Wilhelmshaven	1928	13,00
2355	15,0 m Motorjacht	Eres	R. Schenk, Berlin	1928	15,00
2356	5,0 m Autoboot	v. Opel	Fr. v. Opel, Rüsselsheim	1928	5,00
2357	5,0 m Autoboot		Fr. v. Opel, Rüsselsheim	1928	
2358	6,0 m Autoboot	Helene	Dir. Ott, Hannover	1928	6,00
2359	30 qm Schärenkreuzer	Glückauf	H. Stinnes, Kiel	1928	11,44
2360	10,5 m Limousine	Trott	H. Stinnes, Kiel	1928	10,50
2361	11,0 m Limousine	Spozi	Sponholz, Berlin	1928	11,00
2362	12 m R-Yacht	Waian-Danee	Goodwin, New York	1928	21,10
2363	12 m R-Yacht	Isolde	Maxwell, New York	1928	21,10
2364	12 m R-Yacht	Tyceon	Mallory, New York	1928	21,10
2365	12 m R-Yacht	Iris	Steward, New York	1928	21,10
2366	12 m R-Yacht	Anita	Harding, New York	1928	21,10
2367	12 m R-Yacht	Onawa	Forbes, New York	1928	21,10
2368	21,4 m Torpedofangboot	Fritz	R-Marine, Eckernförde	1928	21,40
2369	3,8 m Auto-Rennboot	v. Opel	Fr. v. Opel, Rüsselsheim	1928	3,80
2370	22,6 m Zollkreuzer	Otter	Reichs-Finanz, Cuxhaven	1928	22,63
2371	9,2 m Atlanticboot	Burgess	Burgess, New York	1928	9,15
2372	8 m R-Yacht	Ruth	F. C. Edson, New York	1928	14,75
2373	8 m R-Yacht	A.C.E. II	A. Iselin, New York	1928	14,75
2374	8 m R-Yacht	Alala	N. S. Corin, New York	1928	14,75
2375	8 m R-Yacht	Citana	J. K. Roosevelt, New York	1928	14,75
2376	8 m R-Yacht	Taurus	W. W. Inslie, New York	1928	14,75
2377	8 m R-Yacht	Silhouette II	R. B. Amberg, New York	1928	14,75
2378	8 m R-Yacht	Whippet	T. W. Russel, New York	1928	14,75
2379	8 m R-Yacht	Jaekene	S. A. Fahnestock, New York	1928	14,75
2380	8 m R-Yacht	Margaret	L. P. Fisher, New York	1928	14,75
2381	8 m R-Yacht	Loke	F. T. Bedford, New York	1928	14,75
2382	8 m R-Yacht	Babe	W. Churchill, New York	1928	14,75
2383	30 qm Schärenkreuzer	Windsbraut	Friedländer, Berlin	1928	11,66
2384	30 qm Schärenkreuzer	Der Mohr	Dr. Morell, Berlin	1928	11,66
2385	30 qm Schärenkreuzer	Hathi	Hans Theode, Kiel	1928	11,66
2386	6 m R-Yacht	Pan	E. Laeisz, Hamburg	1928	11,00
2387	12,2 m R-Klasse	Robin	Ch. Hovey, Boston	1928	12,23
2388	80 qm Seef.-Kreuzer	Athena	R. Schilling, Bremen	1928	15,15
2389	30 qm Schärenkreuzer	Wölflin	H. Freudenberg, Hamburg	1928	11,21
2390	24,6 m M-Klasse	Valiant	W. Aldrich, New York	1928	24,60
2391	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1928	3,00
2392	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1928	3,00
2393	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1928	3,00
2394	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1928	3,00
2395	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1928	3,00
2396	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1928	3,00
2397	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1928	3,00
2398	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1928	3,00
2399	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1928	3,00
2400	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1928	3,00
2401	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1928	3,00
2402	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1928	3,00
2403	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1928	3,00
2404	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1928	3,00
2405	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1928	3,00
2406	7,0 m Autoboot	Oho	Fr. v. Opel, Rüsselsheim	1928	7,00
2407	30 qm Schärenkreuzer	Wannsee	Dr. Kraemer, Leipzig	1928	11,45
2408	2,5 m Beiboot		Burgess, New York	1928	2,45
2409	2,5 m Beiboot		Burgess, New York	1928	2,45
2410	2,5 m Beiboot		Burgess, New York	1928	2,45
2411	2,5 m Beiboot		Burgess, New York	1928	2,45
2412	2,5 m Beiboot		Burgess, New York	1928	2,45
2413	2,5 m Beiboot		Burgess, New York	1928	2,45
2414	2,5 m Beiboot		Burgess, New York	1928	2,45
2415	2,5 m Beiboot		Burgess, New York	1928	2,45
2416	2,5 m Beiboot		Burgess, New York	1928	2,45
2417	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1928	4,25
2418	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1928	4,25
2419	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1928	4,25
2420	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1928	4,25
2421	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1928	4,25
2422	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1928	4,25
2423	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1928	4,25
2424	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1928	4,25
2425	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1928	4,25
2426	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1928	4,25
2427	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1928	4,25
2428	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1928	4,25
2429	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1928	4,25
2430	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1928	4,25



Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
2431	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1928	4,25
2432	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1928	4,25
2433	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1928	4,25
2434	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1928	4,25
2435	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1928	4,25
2436	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1928	4,25
2437	7,0 m Autoboot		A & R, Lemwerder	1928	7,00
2438	7,0 m Autoboot		A & R, Lemwerder	1928	7,00
2439	7,0 m Autoboot		A & R, Lemwerder	1928	7,00
2440	21.4 m Torpedofangboot	Gustav	R-Marine, Eckernförde	1928	21,40
2441	17,0 m Bereisungsboot	Anderten	Maschinenbau, Minden	1928	17,00
2442	24.9 m M-Klasse	Avator	Carlisle, New York	1928	24,85
2443	1.1,0 m Insp.-Barkasse	Piep	E. F. Laeisz, Hamburg	1928	11,00
2444	30 qm Schärenkreuzer	Marama VIII	Dr. Schlubach	1928	11,80
2445	24,9 m M-Klasse	Simba	Alker, New York	1928	24,85
2446	4,8 m Motorboot	ohne Namen	Zollamt, Emden	1928	4,80
2447	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2448	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2449	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2450	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2451	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2452	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2453	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2454	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2455	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2456	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2457	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2458	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2459	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2460	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2461	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2462	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2463	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2464	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2465	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2466	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2467	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2468	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2469	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2470	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2471	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2472	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2473	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2474	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2475	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2476	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2477	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2478	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2479	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2480	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2481	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2482	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2483	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2484	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2485	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2486	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2487	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2488	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2489	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2490	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2491	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2492	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2493	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2494	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2495	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2496	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2497	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2498	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2499	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2500	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2501	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2502	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2503	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2504	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2505	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2506	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1928	9,30
2507	3,5 m Beiboot	Gachguche	W. Heinrich, Zwickau-Sa.	1929	3,50
2508	6 m R-Yacht	Pan	E. F. Laeisz, Hamburg	1929	10,51
2509	75 qm Schärenkreuzer	Albatros III	Dr. Springer, Berlin	1929	17,83
2510	30 qm Schärenkreuzer	Glückauf	H. Stinnes, Kiel	1929	11,80
2511	13,2 m Tourenkreuzer	Mary	J. Köpke, Berlin	1929	13,20

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
2512	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1929	9,30
2513	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1929	9,30
2514	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1929	9,30
2515	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1929	9,30
2516	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1929	9,30
2517	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1929	9,30
2518	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1929	9,30
2519	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1929	9,30
2520	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1929	9,30
2521	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1929	9,30
2522	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1929	9,30
2523	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1929	9,30
2524	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1929	9,30
2525	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1929	9,30
2526	30 qm Schärenkreuzer	Pasch	E. F. Laeisz, Hamburg	1929	11,50
2527	30 qm Schärenkreuzer	Kickerle	Ross, Berlin	1929	11,85
2528	30 qm Seefahrtkreuzer	Hero III	D.S.V., Berlin	1929	9,75
2529	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1929	9,30
2530	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1929	9,30
2531	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1929	9,30
2532	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1929	9,30
2533	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1929	9,30
2534	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1929	9,30
2535	7,9 m Eigner-Boot	Carissima	Germania-Werft, Kiel	1929	7,92
2536	6,7 m Maschinen-Boot	Carissima	Germania-Werft, Kiel	1929	6,70
2537	6,1 m Rettungsboot	Carissima	Germania-Werft, Kiel	1929	6,09
2538	6,1 m Rettungsboot	Carissima	Germania-Werft, Kiel	1929	6,09
2539	4,3 m Dingi	Carissima	Germania-Werft, Kiel	1929	4,26
2540	3,5 m Beiboot	Otter	Reichs-Finanz, Cuxhaven	1929	3,50
2541	3,5 m Beiboot	Burgess	Burgess & Morgan, New York	1929	3,50
2542	1.1,0 m Sonderklasse	Buccaneer	Burgess & Morgan, New York	1929	11,00
2543	Standardjolle		A & R, Lemwerder	1929	3,66
2544	Standardjolle		A & R, Lemwerder	1929	3,66
2545	Standardjolle		A & R, Lemwerder	1929	3,66
2546	30 qm Schärenkreuzer	Wilderich	Wilde, Berlin	1929	11,85
2547	9,3 m Atlanticboot	Elf	Burgess & Morgan, New York	1929	9,30
2548	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1929	9,30
2549	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1929	9,30
2550	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1929	9,30
2551	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1929	9,30
2552	9,3 m Atlanticboot		Burgess & Morgan, New York	1929	9,30
2553	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1929	4,25
2554	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1929	4,25
2555	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1929	4,25
2556	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1929	4,25
2557	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1929	4,25
2558	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1929	4,25
2559	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1929	4,25
2560	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1929	4,25
2561	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1929	4,25
2562	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1929	4,25
2563	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1929	4,25
2564	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1929	4,25
2565	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1929	4,25
2566	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1929	4,25
2567	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1929	4,25
2568	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1929	4,25
2569	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1929	4,25
2570	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1929	4,25
2571	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1929	4,25
2572	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1929	4,25
2573	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1929	4,25
2574	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1929	4,25
2575	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1929	4,25
2576	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1929	4,25
2577	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1929	4,25
2578	30 qm Schärenkreuzer	Onkel Arnold VIII	Dr. Radziejewski, Berlin	1929	11,85
2579	9,2 m Motorkreuzer	ohne Namen	Riekenbach, New York	1929	9,15
2580	Standardjolle		A & R, Lemwerder	1929	3,66
2581	Standardjolle		A & R, Lemwerder	1929	3,66
2582	Standardjolle		A & R, Lemwerder	1929	3,66
2583	13,1 m Rettungsboot	KonsulJohn	D. Ges. z. R. Sch., Bremen	1929	13,10
2584	4,25 m Klasse B	de Groot	de Groot, Warmond	1929	4,25
2585	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1929	4,25
2586	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1929	4,25
2587	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1929	4,25
2588	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1929	4,25
2589	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1929	4,25
2590	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1929	4,25
2591	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1929	4,25
2592	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1929	4,25

BAUNUMMERNBUCH

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
2593	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1929	4,25
2594	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1929	4,25
2595	4,9 m Ausseb.-Motorboot	Wochenente	T. Weber, Svendborg	1929	4,88
2596	9,3 m Atlanticboot	Rampage	Burgess & Morgan, New York	1929	9,30
2597	9,3 m Atlanticboot	Celeritas	Burgess & Morgan, New York	1929	9,30
2598	9,3 m Atlanticboot	Zest	Burgess & Morgan, New York	1929	9,30
2599	9,3 m Atlanticboot	Lynx II	Burgess & Morgan, New York	1929	9,30
2600	9,3 m Atlanticboot	Solera	Burgess & Morgan, New York	1929	9,30
2601	9,3 m Atlanticboot	Venture	Burgess & Morgan, New York	1929	9,30
2602	9,3 m Atlanticboot	Thane	Burgess & Morgan, New York	1929	9,30
2603	9,3 m Atlanticboot	Nichevo III	Burgess & Morgan, New York	1929	9,30
2604	9,3 m Atlanticboot	Maori	Burgess & Morgan, New York	1929	9,30
2605	9,3 m Atlanticboot	Virginia	Burgess & Morgan, New York	1929	9,30
2606	9,0 m Motor-Barkasse	Cofra II	F. H. Schmidt, Hamburg	1929	9,00
2607	30 qm Schärenkreuzer	Glückauf II	H. Stinnes, Berlin	1930	12,10
2608	6,5 m Rettungsboot	ohne Namen	Wasserb.-Amt, Tönning	1930	6,50
2609	4,25 m Klasse B	de Groot	de Groot, Warmond	1930	4,25
2610	11,1 m Motorboot	Gneisenau	Reichs-Finanz, Stettin	1930	11,08
2611	30 qm Schärenkreuzer	Wannsee	Dr. W. Kraemer, Leipzig	1930	12,20
2612	22 qm Schärenkreuzer	Sternschnuppe	R. Fichtener, Berlin	1930	10,62
2613	9,3 m Atlanticboot	Vaite	Burgess & Morgan, New York	1930	9,30
2614	9,3 m Atlanticboot	ohne Namen	Burgess & Morgan, New York	1930	9,30
2615	23,5 m Schnellboote	V.M.V. 1	Finn. Zoll, Finnland	1930	23,50
2616	23,5 m Schnellboote		Finn. Zoll, Finnland	1930	23,50
2617	4,9 m Außenb.-Motorb.	Wochenente	H. Weber, Svendborg	1930	4,88
2618	9,2 m Motorboot		Rickenbach, New York	1930	9,15
2619	9,2 m Motorboot		Rickenbach, New York	1930	9,15
2620	9,2 m Motorboot		Rickenbach, New York	1930	9,15
2621	Standardjolle		A & R, Lemwerder	1930	3,66
2622	Standardjolle		A & R, Lemwerder	1930	3,66
2623	22 qm Schärenkreuzer	Ilse II	J. Greve, Kiel	1930	10,62
2624	9,3 m Atlanticboot	Oolong	Burgess & Morgan, New York	1930	9,30
2625	9,3 m Atlanticboot	Corisande III	Burgess & Morgan, New York	1930	9,30
2626	3,7 m Beiboot	V.M.V. 1	Finn. Zoll, Finnland	1930	3,66
2627	3,7 m Beiboot		Finn. Zoll, Finnland	1930	3,66
2628	30 qm Schärenkreuzer	Hathi	J. Theede, Kiel	1930	12,33
2629	12,2 m Tourenkreuzer	Zwerver	v. Gravhorst, Holland	1930	12,20
2630	Standardjolle		A & R, Lemwerder	1930	3,66
2631	Standardjolle		A & R, Lemwerder	1930	3,66
2632	Standardjolle		A & R, Lemwerder	1930	3,66
2633	9,2 m Motoryacht		Rickenbach, New York	1930	9,15
2634	9,2 m Motoryacht		Rickenbach, New York	1930	9,15
2635	9,2 m Motoryacht		Rickenbach, New York	1930	9,15
2636	2,7 m Beiboot	ohne Namen	A & R, Lemwerder	1930	2,70
2637	4,9 m Ausseb.-Motorboot	ohne Namen	T. Weber, Svendborg	1930	4,88
2638	4,9 m Ausseb.-Motorboot	ohne Namen	T. Weber, Svendborg	1930	4,88
2639	4,9 m Ausseb.-Motorboot	ohne Namen	T. Weber, Svendborg	1930	4,88
2640	4,9 m Ausseb.-Motorboot	ohne Namen	T. Weber, Svendborg	1930	4,88
2641	4,9 m Ausseb.-Motorboot	ohne Namen	T. Weber, Svendborg	1930	4,88
2642	4,9 m Ausseb.-Motorboot	ohne Namen	T. Weber, Svendborg	1930	4,88
2643	4,9 m Ausseb.-Motorboot	ohne Namen	T. Weber, Svendborg	1930	4,88
2644	4,9 m Ausseb.-Motorboot	ohne Namen	T. Weber, Svendborg	1930	4,88
2645	4,9 m Ausseb.-Motorboot	ohne Namen	T. Weber, Svendborg	1930	4,88
2646	4,9 m Ausseb.-Motorboot	ohne Namen	T. Weber, Svendborg	1930	4,88
2647	Standardjolle		de Groot, Holland	1930	3,66
2648	Standardjolle		de Groot, Holland	1930	3,66
2649	Standardjolle		A & R, Lemwerder	1930	3,66
2650	Standardjolle		A & R, Lemwerder	1930	3,66
2651	Standardjolle		A & R, Lemwerder	1930	3,66
2652	Standardjolle		A & R, Lemwerder	1930	3,66
2653	Standardjolle		A & R, Lemwerder	1930	3,66
2654	Standardjolle		A & R, Lemwerder	1930	3,66
2655	24,5 m Dienstfahrzeug	R 2	Marine, Berlin	1930	24,50
2656	9,0 m Tunnelmotorboot	Schwalbe	Wasserb.-Dir. Dresden	1930	9,00
2657	9,2 m Fischboot	Alva	Germania-Werft, Kiel	1931	9,14
2658	7,6 m Mannschaftsboot	Alva	Germania-Werft, Kiel	1931	7,62
2659	8,0 m Rettungsboot	Alva	Germania-Werft, Kiel	1931	7,92
2660	8,0 m Rettungsboot		Germania-Werft, Kiel	1931	7,92
2661	30 qm Schärenkreuzer	Glückauf II	H. Stinnes, Kiel	1931	12,20
2662	Starboot	Paka	E. Laeisz, Kiel	1931	6,88
2663	21,7 m Tourenkreuzer	Landfall	P. Hammond, New York	1931	21,67
2664	75 qm Schärenkreuzer	Albatros IV	Dr. Springer, Berlin	1931	17,84
2665	nicht gebaut				
2666	4,9 m Ausseb.-Motorb.	Centa mella	Crochi, Italien	1931	4,88
2667	8,6 m Eigner-Motorboot	Argosy	Germania-Werft, Kiel	1931	8,53
2668	8,0 m Mannschaftsboot	Argosy	Germania-Werft, Kiel	1931	7,92
2669	6,4 m Rettungsboot	Argosy	Germania-Werft, Kiel	1931	6,40
2670	6,4 m Rettungsboot	Argosy	Germania-Werft, Kiel	1931	6,40
2671	5,2 m Ruderdingi	Argosy	Germania-Werft, Kiel	1931	5,18
2672	Starboot	Bambuko	Domizlaff, Hamburg	1931	6,88
2673	Starboot	Markab	Brinkmann, Hamburg	1931	6,88

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
2674	6,5 m Motorrettungsboot	ohne Namen	Wasserbauamt Tönning	1931	6,50
2675	5,0 m Ausseb.-Motorboot	ohne Namen	A & R, Lemwerder	1931	5,00
2676	5,0 m Ausseb.-Motorboot	ohne Namen	A & R, Lemwerder	1931	5,00
2677	5,0 m Ausseb.-Motorboot	ohne Namen	A & R, Lemwerder	1931	5,00
2678	5,0 m Ausseb.-Motorboot	ohne Namen	A & R, Lemwerder	1931	5,00
2679	5,0 m Ausseb.-Motorboot	ohne Namen	A & R, Lemwerder	1931	5,00
2680	5,0 m Ausseb.-Motorboot	ohne Namen	A & R, Lemwerder	1931	5,00
2681	30 qm Seefahrtkreuzer	Bütelhans	Dr. Klement, Charlottenburg	1931	9,75
2682	Scharpiejolle 12 qm	Störtebecker II	A. Cordes, Hamburg	1931	5,99
2683	Scharpiejolle 12 qm	Triebt	Dr. Vogeler, Berlin	1931	5,99
2684	Scharpiejolle 12 qm	Mamselle NiTouche	A. Bakker, Warmond	1931	5,99
2685	Scharpiejolle 12 qm	Pfeil	J. Springer, Berlin	1931	5,99
2686	Scharpiejolle 12 qm	Hein Tüüt IV	E. Lehfeld, Hamburg	1931	5,99
2687	Scharpiejolle 12 qm	Wijde Keel	C. Huiskens, Hilversum	1931	5,99
2688	Scharpiejolle 12 qm	Waschtobbe	C. Huiskens, Hilversum	1931	5,99
2689	Scharpiejolle 12 qm	Extra Dry	Spiers Hallet, London	1931	5,99
2690	Scharpiejolle 12 qm	Duitsche Ribbe	C. Huiskens, Hilversum	1931	5,99
2691	Scharpiejolle 12 qm	Ellemann	C. Huiskens, Hilversum	1931	5,99
2692	Scharpiejolle 12 qm	Star	C. Huiskens, Hilversum	1931	5,99
2693	Scharpiejolle 12 qm	Hondjes, Hofstede	C. Huiskens, Hilversum	1931	5,99
2694	Scharpiejolle 12 qm	Susi	Dr. Bühmann, Nienbg.	1931	5,99
2695	Starboot	Holland	J. Maas, Hilversum	1931	6,88
2696	Starboot	Ha-Eff	R. Constanta, Rumänien	1931	6,88
2697	Starboot	Y.C.R.R.	Broschek, Hamburg	1931	6,88
2698	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1931	3,00
2699	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1931	3,00
2700	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1931	3,00
2701	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1931	3,00
2702	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1931	3,00
2703	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1931	3,00
2704	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1931	3,00
2705	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1931	3,00
2706	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1931	3,00
2707	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1931	3,00
2708	Scharpiejolle 12 qm	Betty	Major Smiley, London	1931	5,99
2709	Scharpiejolle 12 qm	Meerkoet	H. Boomsma, Amsterdam	1931	5,99
2710	Scharpiejolle 12 qm	Adonis	C. Huiskens, Hilversum	1931	5,99
2711	Scharpiejolle 12 qm	Motketel	C. Huiskens, Hilversum	1931	5,99
2712	Scharpiejolle 12 qm	Esmeralda VII	K. Borgwardt, Kiel	1931	5,99
2713	Scharpiejolle 12 qm	ohne Namen	Wiedicke, Dessau	1931	5,99
2714	Scharpiejolle 12 qm	Vanity SS 3	J. Bagwell, Ireland	1931	5,99
2715	Scharpiejolle 12 qm	Mist SS 4	J. Bagwell, Ireland	1931	5,99
2716	Scharpiejolle 12 qm		Shipsales, England	1931	5,99
2717	Scharpiejolle 12 qm		Shipsales, England	1931	5,99
2718	2,7 m Beiboot	Landfall	P. Hammond, New York	1931	2,70
2719	26,5 m R-Boot	R 3	Marine, Berlin	1932	26,50
2720	26,5 m R-Boot	R 4	Marine, Berlin	1932	26,50
2721	26,5 m R-Boot	R 5	Marine, Berlin	1932	26,50
2722	30 qm Schärenkreuzer	Starling	E. Root, New York	1932	12,20
2723	Scharpiejolle 12 qm	Wetterflügel	N. Bos, Holland	1932	5,99
2724	Scharpiejolle 12 qm	de Groot, Warmond	de Groot, Warmond	1932	5,99
2725	Scharpiejolle 12 qm	Muck	Baurat Biebrach, Stargard/R	1932	5,99
2726	Scharpiejolle 12 qm	Nebelspalter II	R. Eggenschwyler, Schaffhausen	1932	5,99
2727	Scharpiejolle 12 qm	Stromer II	R. Jung, Blumenthal	1932	5,99
2728	Scharpiejolle 12 qm	Edith	Dr. Radziejewski	1932	5,99
2729	Scharpiejolle 12 qm	Lilo	H. Schmidt, Bremen	1932	5,99
2730	Scharpiejolle 12 qm		B. Wilton, Warmond	1932	5,99
2731	Scharpiejolle 12 qm		H. de Brey, Haag	1932	5,99
2732	Scharpiejolle 12 qm		Pluygers, Rotterdam	1932	5,99
2733	Scharpiejolle 12 qm	Solvey	E. Poulsen, Vegesack	1932	5,99
2734	Scharpiejolle 12 qm		de Groot, Warmond	1932	5,99
2735	Scharpiejolle 12 qm		M. v. Waasdyk, Rotterdam	1932	5,99
2736	Scharpiejolle 12 qm		de Groot, Warmond	1932	5,99
2737	Scharpiejolle 12 qm	Komphaantle	Pluygers, Rotterdam	1932	5,99
2738	Scharpiejolle 12 qm		Pluygers, Rotterdam	1932	5,99
2739	Scharpiejolle 12 qm		Pluygers, Rotterdam	1932	5,99
2740	Scharpiejolle 12 qm		Sternberg, Soest	1932	5,99
2741	Scharpiejolle 12 qm		Pluygers, Rotterdam	1932	5,99
2742	Scharpiejolle 12 qm		Pluygers, Rotterdam	1932	5,99
2743	21,4 m Torpedofangboot	Ida	Torpedovers.-Anst. Eckernf.	1932	21,40
2744	26,5 in R-Boot	R 6	Marine, Berlin	1932	26,50
2745	26,5 m R-Boot	R 7	Marine, Berlin	1932	26,50
2746	Schärenkreuzer	Schwanenweiss VI	Dr. Schmidt, Berlin	1932	18,25
2747	3,3 m Beiboot	Landfall	P. Hammond, New York	1932	3,30
2748	Scharpiejolle 12 qm		Pluygers, Rotterdam	1932	5,99
2749	Scharpiejolle 12 qm		Pluygers, Rotterdam	1932	5,99
2750	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1932	4,25
2751	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1932	4,25
2752	4,25 in Klasse B	ohne Namen	H. Kampmann, Essen	1932	4,25
2753	4,25 in Klasse B	ohne Namen	A & R, Lemwerder	1932	4,25
2754	9,0 m Tunnelmot.-Boot	Schwalbe	Talsperrenamt Lehmühle	1932	9,00



Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
2755	Scharpiejolle 12 qm		Pluygers, Rotterdam	1932	5,99
2756	Scharpiejolle 12 qm		Pluygers, Rotterdam	1932	5,99
2757	Scharpiejolle 12 qm		Pluygers, Rotterdam	1932	5,99
2758	Scharpiejolle 12 qm		Pluygers, Rotterdam	1932	5,99
2759	Scharpiejolle 12 qm		Pluygers, Rotterdam	1933	5,99
2760	Scharpiejolle 12 qm		Pluygers, Rotterdam	1933	5,99
2761	Scharpiejolle 12 qm		Pluygers, Rotterdam	1933	5,99
2762	Scharpiejolle 12 qm		Pluygers, Rotterdam	1933	5,99
2763	Scharpiejolle 12 qm		Pluygers, Rotterdam	1933	5,99
2764	Scharpiejolle 12 qm		Pluygers, Rotterdam	1933	5,99
2765	Scharpiejolle 12 qm		Pluygers, Rotterdam	1933	5,99
2766	Scharpiejolle 12 qm		Pluygers, Rotterdam	1933	5,99
2767	Scharpiejolle 12 qm		Oswald, Hamburg	1933	5,99
2768	Scharpiejolle 12 qm		de Groot, Warmond	1933	5,99
2769	Scharpiejolle 12 qm		de Groot, Warmond	1933	5,99
2770	Scharpiejolle 12 qm	Sirocco	de Groot, Warmond	1933	5,99
2771	Scharpiejolle 12 qm		Pluygers, Rotterdam	1933	5,99
2772	Scharpiejolle 12 qm		Pluygers, Rotterdam	1933	5,99
2773	Scharpiejolle 12 qm		Pluygers, Rotterdam	1933	5,99
2774	Scharpiejolle 12 qm		Pluygers, Rotterdam	1933	5,99
2775	4,0 m Rettungsboot		Feuerwehr Hannover	1933	4,00
2776	25 qm Einheits-Yacht	Scharmützel IV	Dipl.-Ing. Krüger, Berlin	1933	8,57
2777	25 qm Einheits-Yacht	Dico	Dr. Dinse, Berlin	1933	8,57
2778	25 qm Einheits-Yacht	Molch VI	E. Lohmann, Berlin	1933	8,57
2779	nicht gebaut				
2780	nicht gebaut				
2781	nicht gebaut				
2782	22,0 Tourenkreuzer	Vamarie	Makaroff, New York	1933	21,94
2783	Scharpiejolle 12 qm		Baldeney-See, Essen	1933	5,99
2784	Scharpiejolle 12 qm		Pluygers, Rotterdam	1933	5,99
2785	Scharpiejolle 12 qm		Pluygers, Rotterdam	1933	5,99
2786	Scharpiejolle 12 qm		Pluygers, Rotterdam	1933	5,99
2787	Scharpiejolle 12 qm		Pluygers, Rotterdam	1933	5,99
2788	Scharpiejolle 12 qm	Gorch-Fock	Schulsch. Gorch-Fock, Kiel	1933	5,99
2789	Scharpiejolle 12 qm		Baldeney-See, Essen	1933	5,99
2790	Scharpiejolle 12 qm		Baldeney-See, Essen	1933	5,99
2791	Scharpiejolle 12 qm		Baldeney-See, Essen	1933	5,99
2792	Scharpiejolle 12 qm	Marianne	Kersten, Rees/Rh.	1933	5,99
2793	10,25 m Pol.-Motorboot	Möwe	Pol.-Präsidium, Dresd.	1933	10,25
2794	12,5 m Motorschleppboot	Thüringen	AG Ob. Saale, Weimar	1933	12,50
2795	6,0 m Motorboot	Blitz	F. Smeding, Emden	1933	6,00
2796	4,2 in Beiboot	Vamarie	Makaroff, New York	1933	4,26
2797	6,7 m Tourenyacht	Olga	Dr. Boon-Hartsing, Hilversum	1933	6,70
2798	2,45 m Dingis		Zollschutz, Colomb.	1933	2,45
2799	2,45 m Dingis		Zollschutz, Colomb.	1933	2,45
2800	2,45 m Dingis		Zollschutz, Colomb.	1933	2,45
2801	2,45 m Dingis		Zollschutz, Colomb.	1933	2,45
2802	Scharpiejolle 12 qm	Gorch-Fock	E. Pankow, Stargard	1933	5,99
2803	Scharpiejolle 12 qm		de Groot, Warmond	1933	5,99
2804	Scharpiejolle 12 qm		de Groot, Warmond	1933	5,99
2805	Scharpiejolle 12 qm		Pluygers, Rotterdam	1933	5,99
2806	Scharpiejolle 12 qm		Pluygers, Rotterdam	1933	5,99
2807	Scharpiejolle 12 qm		Pluygers, Rotterdam	1933	5,99
2808	15,5 m Verk.-Motorboot		Marine Wilhelmshaven	1933	11,52
2809	15,5 m Verk.-Motorboot		Marine Wilhelmshaven	1933	11,52
2810	27,8 m R-Boot	R 9	Marine Berlin	1933	27,75
2811	27,8 m R-Boot	R 10	Marine Berlin	1933	27,75
2812	27,8 m R-Boot	R 11	Marine Berlin	1933	27,75
2813	27,8 m R-Boot	R 12	Marine Berlin	1933	27,75
2814	27,8 m R-Boot	R 13	Marine Berlin	1933	27,75
2815	27,8 m R-Boot	R 14	Marine Berlin	1933	27,75
2816	8,8 m Barkasse	Pionier	E. Laeisz, Hamburg	1933	8,80
2817	21,5 m Tourenyacht	Svastika	P. Müller, Chur/Schwz.	1933	21,45
2818	4,25 m Klasse B		Dr. Gose, Halle / Saale	1933	4,25
2819	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1933	4,25
2820	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1933	4,25
2821	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1933	4,25
2822	6 m R-Yacht	Irmii III	Dr. Lubinus, Kiel	1934	11,60
2823	6 m R-Yacht	Sleipnir	M.R.V., Kiel	1934	11,50
2824	Scharpiejolle 12 qm		Pluygers, Rotterdam	1934	5,99
2825	Scharpiejolle 12 qm		Pluygers, Rotterdam	1934	5,99
2826	Scharpiejolle 12 qm		Pluygers, Rotterdam	1934	5,99
2827	Scharpiejolle 12 qm		Pluygers, Rotterdam	1934	5,99
2828	Scharpiejolle 12 qm		Pluygers, Rotterdam	1934	5,99
2829	Scharpiejolle 12 qm		Pluygers, Rotterdam	1934	5,99
2830	Scharpiejolle 12 qm		Pluygers, Rotterdam	1934	5,99
2831	Scharpiejolle 12 qm		Pluygers, Rotterdam	1934	5,99
2832	Scharpiejolle 12 qm		Pluygers, Rotterdam	1934	5,99
2833	Scharpiejolle 12 qm		Pluygers, Rotterdam	1934	5,99
2834	Scharpiejolle 12 qm		Pluygers, Rotterdam	1934	5,99
2835	Scharpiejolle 12 qm		Pluygers, Rotterdam	1934	5,99

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
2836	Scharpiejolle 12 qm		Pluygers, Rotterdam	1934	5,99
2837	Scharpiejolle 12 qm		Pluygers, Rotterdam	1934	5,99
2838	Scharpiejolle 12 qm		Pluygers, Rotterdam	1934	5,99
2839	Scharpiejolle 12 qm		Pluygers, Rotterdam	1934	5,99
2840	Scharpiejolle 12 qm		Pluygers, Rotterdam	1934	5,99
2841	Scharpiejolle 12 qm	Molch	M.R.V., Kiel	1934	5,99
2842	Scharpiejolle 12 qm	Knurrhahn	M.R.V., Kiel	1934	5,99
2843	Scharpiejolle 12 qm	Frisch	Marine Wilhelmshaven	1934	5,99
2844	Scharpiejolle 12 qm	Fromm	Marine Wilhelmshaven	1934	5,99
2845	2,8 m Beiboot	Svastika	P. Müller, Chur/Schwz.	1934	2,80
2846	2,8 m Beiboot	ohne Namen	A. Tiller, Berlin	1934	2,80
2847	3,6 m Motorbeiboot	Svasüka	P. Müller, Chur/Schwz.	1934	3,60
2848	Scharpiejolle 12 qm	Fröhlich	Marine Wilhelmshaven	1934	5,99
2849	Scharpiejolle 12 qm	Frei	Marine Wilhelmshaven	1934	5,99
2850	60 qm Seefahrtkreuzer	Wiking III	R. Ronning, Bremen	1934	13,35
2851	Scharpiejolle 12 qm		Vollebregt, Rotterdam	1934	5,99
2852	Scharpiejolle 12 qm		van Riel, Holland	1934	5,99
2853	Scharpiejolle 12 qm		van Riel, Holland	1934	5,99
2854	Scharpiejolle 12 qm		G. Heines, England	1934	5,99
2855	Scharpiejolle 12 qm		Deichmann & Ritschie, Holl.	1934	5,99
2856	8 m R-Yacht	Germania II	Krupp v. Bohlen u. Halbach, Essen	1934	15,05
2857	2,7 m Beiboot	Königin	E. Strassburg, Bremen	1934	2,70
2858	Scharpiejolle 12 qm	Holnis	Marineschule Mürwik	1934	5,99
2859	Scharpiejolle 12 qm	Schotsbüll	Marineschule Mürwik	1934	5,99
2860	Scharpiejolle 12 qm	Rinkenis	Marineschule Mürwik	1934	5,99
2861	Scharpiejolle 12 qm	Laagmai	Marineschule Mürwik	1934	5,99
2862	Scharpiejolle 12 qm	Fiedje	Fliegerhorst Kdt. Kiel	1934	5,99
2863	Scharpiejolle 12 qm	Ikarus	Deutsche Fliegerschule	1934	5,99
2864	Scharpiejolle 12 qm	Flieger	Deutsche Fliegerschule	1934	5,99
2865	Scharpiejolle 12 qm	Blitz	Deutsche Fliegerschule	1934	5,99
2866	Scharpiejolle 12 qm	Dädalus	Deutsche Fliegerschule	1934	5,99
2867	Scharpiejolle 12 qm	Makao	L. Alsen, Hamburg	1934	5,99
2868	Scharpiejolle 12 qm	Geestemünde	M.R.V., Wilhelmshaven	1934	5,99
2869	Scharpiejolle 12 qm	Lehe	M.R.V., Wilhelmshaven	1934	5,99
2870	Scharpiejolle 12 qm	Schaferl	Dpl.-Ing. Hendel, Essen	1934	5,99
2871	Scharpiejolle 12 qm	Himpamp	W. Behrens, Hamburg	1934	5,99
2872	Scharpiejolle 12 qm	Tetje	R.L.M., Kiel-Holt.	1934	5,99
2873	20 qm Jollenkreuzer	Capella	M.R.V., Wilhelmshaven	1934	7,72
2874	36,9 m R-Boot	R 18	Marine Berlin	1935	36,90
2875	36,9 m R-Boot	R 19	Marine Berlin	1935	36,90
2876	36,9 m R-Boot	R 20	Marine Berlin	1935	36,90
2877	100 qm Seefahrtkreuzer	Königin	E. Strassburg, Bremen	1935	16,80
2878	100 qm Seefahrtkreuzer	Möwe	C. Schünemann, Bremen	1935	16,80
2879	Scharpiejolle 12 qm	Tünnes	R. L.M., Travemünde	1935	5,99
2880	Scharpiejolle 12 qm	Scheel	R.L.M., Travemünde	1935	5,99
2881	21,4 m Nydamschiff	Stedingsehre	NS-Kulturgem., Rastede	1934	21,38
2882	3,8 m Rettungsboot	Svasüka	P. Müller, Chur/Schwz.	1934	3,75
2883	Starboot	Stipper 32	M. Hochhaus, Berlin	1935	6,90
2884	Starboot	Nr. 2	J. Regal Roman, Bukarest	1935	6,90
2885	Starboot	Nr. 3	J. Regal Roman, Bukarest	1935	6,90
2886	Starboot	Bremen	W.Y.C., Bremen	1935	6,90
2887	Starboot	Roland v. Br.	W.Y.C., Bremen	1935	6,90
2888	25 qm Einheits-Yacht	Albatros	M. Mitzlaff, Rostock	1935	8,57
2889	Starboot	Besar II	Konsul Behnke, Kiel	1935	6,90
2890	Starboot	Hilda III	Dr. Giesecke, Kiel	1935	6,88
2891	Starboot	ohne Namen	K.Y.C., Kiel	1935	6,88
2892	18,5 m Dies.-Trajekt-F.	Stedingen	W. Niekamp, Lemwerder	1935	18,50
2893	6 m R-Yacht	Sleipnir II	M.R.V., Kiel	1935	11,48
2894	6 m R-Yacht	Irmii IV	Dr. Lubinus, Kiel	1935	11,48
2895	13,6 m Stat.-Schnellboot	Fl. A. 201	R.L.M., Bug auf Rügen	1935	13,60
2896	13,6 m Stat.-Schnellboot	Fl. A. 202	R.L.M., Norderney	1935	13,60
2897	13,6 m Stat.-Schnellboot	Fl. A. 203	R.L.M., List auf Sylt	1935	13,60
2898	13,6 m Stat.-Schnellboot	Fl. A. 204	R.L.M., Rechlin	1935	13,60
2899	Starboot	Paka	E. Laeisz, Hamburg	1935	6,90
2900	nicht gebaut				
2901	15 qm Wanderjolle	Alter Mecker	F. Freiberg, Dresden	1935	6,00
2902	Olympiajolle	Wirena	H. Krüger, Berlin	1935	5,00
2903	Olympiajolle	ohne Namen	Kaiserl. Y.C., Kiel	1935	5,00
2904	Olympiajolle	Vorschuss bitte	Dr. R. Heesen, Hannover	1935	5,00
2905	Olympiajolle	Mien Scheeken	R. Döbler, Hamburg	1935	5,00
2906	Olympiajolle	Vineta	Segelv. Weser, Bremen	1935	5,00
2907	50 qm Seefahrtkreuzer	Seebär	M.R.V., Kiel	1935	12,45
2908	Starboot	Stichling	R. Ronning, Bremen	1935	6,90
2909	Starboot	Aldebaran	M.R.V., Kiel	1935	6,90
2910	Starboot	Arcturus	M.R.V., Kiel	1935	6,90
2911	Starboot	Atair	M.R.V., Kiel	1935	6,90
2912	Starboot	Bellatrix	M.R.V., Kiel	1935	6,90
2913	Starboot	Deneb	M.R.V., Kiel	1935	6,90
2914	Starboot	Polads	M.R.V., Kiel	1935	6,90
2915	Starboot	Regulus	M.R.V., Kiel	1935	6,90
2916	Starboot	Spica	M.R.V., Kiel	1935	6,90

BAUNUMMERNBUCH

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
2917	Olympiajolle	Harry Scholz	S.C. Rhe., Königsberg	1935	5,00
2918	Olympiajolle	Ernst Burow	S.C. Rhe., Königsberg	1935	5,00
2919	Olympiajolle	Siegfrune	v. d. Vorde, Bremen	1935	5,00
2920	Olympiajolle	Huschele	Dr. Jonen, Berlin	1935	5,00
2921	21,4 m Torpedofangboot	Lucie	Torpedoversuchsanstalt, Eckernförde	1935	21,40
2922	21,4 m Torpedofangboot	Max	Torpedoversuchsanstalt, Eckernförde	1935	21,40
2923	21,4 m Torpedofangboot	Otto	Torpedoversuchsanstalt, Eckernförde	1935	21,40
2924	Starboot	Rigel	M.R.V., Kiel-M.	1935	6,90
2925	Starboot	Sirius	M.R.V., Kiel-M.	1935	6,90
2926	30 qm Seefahrtkreuzer	Vitalienbruder	M.R.V., Kiel-M.	1935	9,75
2927	100 qm Seefahrtkreuzer	Reiher	R.L.M., Kiel-Holt.	1935	17,40
2928	100 qm Seefahrtkreuzer	Flamingo	R.L.M., Kiel-Holt.	1935	17,40
2929	100 qm Seefahrtkreuzer	Marabu	R.L.M., Kiel-Holt.	1935	17,40
2930	50 qm Seefahrtkreuzer	Amsel	R.L.M., Kiel	1935	12,45
2931	50 qm Seefahrtkreuzer	Fink	R.L.M., Kiel	1935	12,45
2932	50 qm Seefahrtkreuzer	Lerche	R.L.M., Bug a. Rügen	1935	12,45
2933	50 qm Seefahrtkreuzer	Dompfaff	R.L.M., Travemünde	1935	12,45
2934	50 qm Seefahrtkreuzer	Pirol	R.L.M., Kiel	1935	12,45
2935	Starboot	Koncha	Officerski Y.C., Polen	1935	6,90
2936	Starboot	Jantar	Officerski Y.C., Polen	1935	6,90
2937	Starboot	Muszla	Officerski Y.C., Polen	1935	6,90
2938	Starboot	Koral	Officerski Y.C., Polen	1935	6,90
2939	25 qm Einheits-Yacht	Irene IV	Dr. Solmssen, Berlin	1935	8,57
2940	Drachenboot	Woge VI	O. Ernst, Hamburg	1935	8,85
2941	50 qm Seefahrtkreuzer	Seefalke	M.R.V., Wilhelmshaven	1935	12,45
2942	30 qm Seefahrtkreuzer	Hanseat	M.R.V., Wilhelmshaven	1935	9,75
2943	Olympiajolle		England	1935	5,00
2944	Olympiajolle		England	1935	5,00
2945	Olympiajolle		England	1935	5,00
2946	Olympiajolle		England	1935	5,00
2947	Olympiajolle	Min Jung V	W. Krogmann, Hamburg	1935	5,00
2948	Olympiajolle	Rara avis	Baurat Schubert, Berlin	1935	5,00
2949	Olympiajolle	Aen	H. Dorner, Hannover	1935	5,00
2950	Olympiajolle	ohne Namen	England	1935	5,00
2951	21,4 m Torpedofangboot	Paul	Torp.-Vers.-Anstalt, Eckernförde	1935	21,40
2952	Scharpiejolle 12 qm	Tum	R.L.M., Stettin	1935	5,99
2953	Scharpiejolle 12 qm	Rolle	R.L.M., Stettin	1935	5,99
2954	Scharpiejolle 12 qm	Kod	R.L.M., Stettin	1935	5,99
2955	Scharpiejolle 12 qm	Klas	R.L.M., Kiel-Holt.	1935	5,99
2956	Scharpiejolle 12 qm	Jon	R.L.M., Kiel-Holt.	1935	5,99
2957	Scharpiejolle 12 qm	Jens	R.L.M., Kiel-Holt.	1935	5,99
2958	Scharpiejolle 12 qm	Brass	R.L.M., Kiel-Holt.	1935	5,99
2959	Scharpiejolle 12 qm	Herrn	R.L.M., Kiel-Holt.	1935	5,99
2960	Scharpiejolle 12 qm	Hinnerk	R.L.M., Kiel-Holt.	1935	5,99
2961	Scharpiejolle 12 qm	ohne Narvn	W v. Kuyk, Holland	1935	5,99
2962	Scharpiejolle 12 qm	ohne Namen	Marine Werft, Wilhelmshaven	1935	5,99
2963	Scharpiejolle 12 qm	HorstWessel	Marine Werft, Wilhelmshaven	1935	5,99
2964	50 qm Seefahrtkreuzer	Seeigel	Marine Werft, Wilhelmshaven	1935	12,45
2965	7 m Motorboot	Bakolle	Afric. Frucht Comp. Hamburg	1935	7,00
2966	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1935	2,70
2967	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1935	2,70
2968	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1935	2,70
2969	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1935	2,70
2970	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1935	2,70
2971	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1935	2,70
2972	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1935	2,70
2973	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1935	2,70
2974	8 m R-Yacht	Germania III	Krupp v. Bohlen, Essen	1935	15,04
2975	15,2 m Motorrettungsboot	Daniel Denker	D. G. z. R. Sch., Bremen	1936	15,22
2976	125 qm Seefahrtkreuzer	AR	H. Rasmussen, Lemwerder	1936	19,27
2977	37,0 m R-Boot	R 21	Marine, Berlin	1937	37,00
2978	37,0 m R-Boot	R 22	Marine, Berlin	1937	37,00
2979	37,0 m R-Boot	R 23	Marine, Berlin	1937	37,00
2980	100 qm Seefahrtkreuzer	Neck III	Deutsche Werke, Kiel	1936	17,40
2981	6,5 m Motorrettungsboot		Wasserbauamt Kiel	1936	6,50
2982	6,5 m Motorrettungsboot		Wasserbauamt Kiel	1936	6,50
2983	50 qm Seefahrtkreuzer	Skjold XI	H. Horn, Hamburg	1936	12,52
2984	50 qm Seefahrtkreuzer	Goldammer	R.L.M., Berlin	1936	12,52
2985	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1936	3,00
2986	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1936	3,00
2987	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1936	3,00
2988	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1936	3,00
2989	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1936	3,00
2990	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1936	3,00
2991	25 qm Einheits-Yacht	Stipper XXXIII	M. Hochhaus, Berlin	1936	8,57
2992	Drachenboot	Aegir	J. de Jong, Holland	1936	8,57
2993	9,2 m Motorbarkasse		Marine Wilhelmshaven	1936	9,20
2994	9,2 m Motorbarkasse		Marine Wilhelmshaven	1936	9,20
2995	9,2 m Motorbarkasse		Marine Wilhelmshaven	1936	9,20
2996	3,4 m Motorbeiboot	ohne Namen	D.G.z. R.S., Bremen	1936	3,35
2997	21,4 m Torpedofangboot	Viktor	Marine Wilhelmshaven	1936	21,40

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
2998	21,4 m Torpedofangboot	Wilhelm	Marine Wilhelmshaven	1936	21,40
2999	6 m R-Yacht	Sleipnir III	M.R.V., Kiel	1936	11,69
3000	6 m R-Yacht	Irmi V	Dr. Lubinus, Kiel	1936	11,13
3001	Starboot	Paka III	E. Laeisz, Hamburg	1936	6,90
3002	14,7 m Lotsenmotorboot	Trave I	Wasserstraßenamt, Lübeck	1936	14,72
3003	150 qm Seefahrtkreuzer	Athena	E. Schilling	1936	20,55
3004	11 m Verkehrsmotorboot	ohne Namen	Hafenbauamt Kiel	1936	11,00
3005	30 qm Seefahrtkreuzer	Aegir	Marine Kiel	1936	9,75
3006	30 qm Seefahrtkreuzer	Odin	Marine Kiel	1936	9,75
3007	100 qm Seefahrtkreuzer	Albatros V	Dr. Springer, Berlin	1936	17,77
3008	16,7 m Ocean-Yacht	Hamburg	Atlantic-Ausschuss, Hamburg	1936	16,75
3009	50 qm Seefahrtkreuzer	Drossel	R.L.M., Parow	1936	12,52
3010	50 qm Seefahrtkreuzer	Stieglitz	R.L.M., Kiel-Holt.	1936	12,52
3011	50 qm Seefahrtkreuzer	Meise	R.L.M., Kiel-Holt.	1936	12,52
3012	50 qm Seefahrtkreuzer	Zeisig	R.L.M., Kiel	1936	12,52
3013	50 qm Seefahrtkreuzer	Kuckuck	R.L.M., Norderney	1936	12,52
3014	50 qm Seefahrtkreuzer	Nachtigall	R.L.M., Wilhelmshaven	1936	12,52
3015	100 qm Seefahrtkreuzer	Austernfischer	R.L.M., List auf Sylt	1936	17,40
3016	100 qm Seefahrtkreuzer	Pelikan	R.L.M. Kiel	1936	17,40
3017	100 qm Seefahrtkreuzer	Ibis	R.L.M., Kiel-Holt.	1936	17,40
3018	30 qm Seefahrtkreuzer	Zaunkönig	R.L.M., Kiel-Holt.	1936	9,95
3019	30 qm Seefahrtkreuzer	Grasmücke	R.L.M., Kiel-Holt.	1936	9,95
3020	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1936	2,70
3021	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1936	2,70
3022	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1936	2,70
3023	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1936	2,70
3024	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1936	2,70
3025	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1936	2,70
3026	16,7 m Ocean-R-Yacht	Brema	WY.C., Bremen	1936	16,75
3027	30 qm Seefahrtkreuzer	Hasko	Marine, Flensburg	1936	9,75
3028	30 qm Seefahrtkreuzer	Geuse	Marine, Mürwik	1936	9,75
3029	30 qm Seefahrtkreuzer	Friese	Marine, Mürwik	1936	9,75
3030	30 qm Seefahrtkreuzer	Alemanne	Marine, Mürwik	1936	9,75
3031	Starboot		J. Regal Roman, Rumänien	1936	6,90
3032	Starboot		J. Regal Roman, Rumänien	1936	6,90
3033	Starboot		Y.C. Athen, Griechenland	1936	6,90
3034	Starboot		Y.C. Athen, Griechenland	1936	6,90
3035	Starboot	Starlight	Y.C. Athen, Griechenland	1936	6,90
3036	Olympiajolle	Netze	Torpedosch. Flensburg	1936	5,00
3037	Olympiajolle	Warthe	Torpedosch. Flensburg	1936	5,00
3038	50 qm Seefahrtkreuzer	Seehecht	Marine, Wilhelmshaven	1936	12,60
3039	Starboot	Benetnasch	M.R.V., Kiel	1936	6,90
3040	Starboot	Canopus	M.R.V., Kiel	1936	6,90
3041	Starboot	Cantor	M.R.V., Kiel	1936	6,90
3042	Starboot	Pollux	M.R.V., Kiel	1936	6,90
3043	Starboot	Procyon	M.R.V., Kiel	1936	6,90
3044	Starboot	Sirrah	M.R.V., Kiel	1936	6,90
3045	Starboot	Antares	M.R.V., Kiel	1936	6,90
3046	Starboot	Mirak	M.R.V., Kiel	1936	6,90
3047	Starboot	Cemma	M.R.V., Kiel	1936	6,90
3048	Starboot	Scheat	M.R.V., Kiel	1936	6,90
3049	Starboot	Markab	M.R.V., Kiel	1936	6,90
3050	Starboot	Algenib	M.R.V., Kiel	1936	6,90
3051	4,7 m Arbeitsboot		A & R, Lemwerder	1936	4,70
3052	4,7 m Arbeitsboot		A & R, Lemwerder	1936	4,70
3053	Olympiajolle	Pekari	E. Laeisz, Hamburg	1936	5,00
3054	50 qm Seefahrtkreuzer	Seotter	Marine, Kiel	1936	12,60
3055	15,9 m Torpedofangboot	M.A.R.	Marine, Wilhelmshaven	1936	15,86
3056	Ponton	ohne Namen	A & R, Lemwerder	1936	
3057	30 qm Seefahrtkreuzer	Gote	Marine, Kiel	1936	9,75
3058	4,9 m Motorbeiboot	Krischan I	Norderwerft, Hamburg	1936	4,92
3059	Olympiajolle	Gryps	Universität Greifswald	1936	5,00
3060	Olympiajolle	Uni	Universität Greifswald	1936	5,00
3061	Olympiajolle	Ahoi	Universität Greifswald	1936	5,00
3062	Olympiajolle	Schwennau	R. Petersen, Flensburg	1936	5,00
3063	6 m R-Yacht	Havel	R.L.M., Berlin	1936	11,13
3064	30 qm Seefahrtkreuzer	Bukanier	Marine, Flensburg	1936	9,75
3065	Scharpiejolle 12 qm	Strick	Th. Siegfried, Hannover	1936	5,99
3066	Scharpiejolle 12 qm	Stadtjapper	Dr. med. Buchholz, Hannover	1936	5,99
3067	Scharpiejolle 12 qm		Kuckuck & Bode, Hannover	1936	5,99
3068	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1936	2,70
3069	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1936	2,70
3070	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1936	2,70
3071	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1936	2,70
3072	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1936	2,70
3073	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1936	2,70
3074	80 qm Seefahrtkreuzer	Hetmann	Officerski Y.C., Polen	1936	15,67
3075	80 qm Seefahrtkreuzer	Admiral	Officerski Y.C., Polen	1936	15,67
3076	50 qm Seefahrtkreuzer	Panna Wodna	Officerski Y.C., Polen	1936	12,60
3077	50 qm Seefahrtkreuzer	Rusatka	Officerski Y.C., Polen	1936	12,60
3078	50 qm Seefahrtkreuzer	Bozenna	Officerski Y.C., Polen	1936	12,60



Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
3079	50 qm Seefahrtskreuzer	Goplana	Oficerski Y.C., Polen	1936	12,60
3080	6 m R-Yacht	Bystry	Oficerski Y.C., Polen	1936	11,13
3081	6 m R-Yacht	Lotny	Oficerski Y.C., Polen	1936	11,48
3082	Starboot	AM	Oficerski Y.C., Polen	1936	6,90
3083	Starboot	Glon	Oficerski Y.C., Polen	1936	6,90
3084	Starboot	Fala	Oficerski Y.C., Polen	1936	6,90
3085	Starboot	Tryton	Oficerski Y.C., Polen	1936	6,90
3086					
3087	80 qm Seefahrtskreuzer	Regina	Grabbe & Sack, Bremen	1936	15,67
3088	Scharpiejolle 12 qm	ohne Namen	Arch. Möll, Hannover	1936	5,99
3089	4,25 m Klasse 8	ohne Namen	Kuckuck & Bode, Hannover	1936	4,25
3090	4,25 m Klasse 8	ohne Namen	Dr. Flick, Bedin	1936	4,25
3091	4,25 m Klasse 8	ohne Namen	J. Morgen, New York	1936	4,25
3092	Scharpiejolle 12 qm	Schlel	Dr. Birkel, Hannover	1936	5,99
3093	Scharpiejolle 12 qm	Piltsch	H. J. Rockahr, Hannover	1936	5,99
3094	Starboot	Besar 11	Kons. L. Behnke, Hamburg	1936	6,90
3095	4,25 m Klasse B		Dr. Hohorst, Delmenhorst	1936	4,25
3096	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1936	4,25
3097	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1936	4,25
3098	4,25 m Klasse B		A & R, Lemwerder	1936	4,25
3099	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1936	3,00
3100	3,0 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1936	3,00
3101	3,0 m Beiboot		H. Hauschildt, Berlin	1936	3,00
3102	3,0 m Beiboot		Schwiedecke, Berlin	1936	3,00
3103	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1936	2,70
3104	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1936	2,70
3105	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1936	2,70
3106	2,7 m Beiboot		A & R, Lemwerder	1936	2,70
3107	Olympiajolle	Luv	Pionierschule, Rehagen-Klausdorf	1936	5,00
3108	Olympiajolle	Lee	Pionierschule, Rehagen-Klausdorf	1936	5,00
3109	Olympiajolle	Renate	Pionierschule, Rehagen-Klausdorf	1936	5,00
3110	Olympiajolle	Brigitte	Pionierschule, Rehagen-Klausdorf	1936	5,00
3111	11 m Motorboot	Barne	Wasserstr.-Amt Hannover	1936	11,00
3112	Scharpiejolle 12 qm	Loki 3	W. Buchholz, Berlin	1936	5,99
3113	Scharpiejolle 12 qm		A & R, Lemwerder	1936	5,99
3114	Scharpiejolle 12 qm		A & R, Lemwerder	1936	5,99
3115	Scharpiejolle 12 qm		A & R, Lemwerder	1936	5,99
3116	Drachenboot	Para Hebb	E. F. Laeisz, Hamburg	1937	8,85
3117	Drachenboot	Woge XII	O. A. Emst, Hamburg	1937	8,85
3118	Motorboot	Schwalbe	Schütte & Bünemann, Brem.	1937	9,00
3119	11,5 m Verkehrsmotorboot		Marine, Wilhelmshaven	1937	11,52
3120	11,5 m Verkehrsmotorboot		Marine, Wilhelmshaven	1937	11,52
3121	3,0 m Beiboot	ohne Namen	Schäffer & Co., Bremen	1937	3,00
3122	4,5 m Scheuerprahm	ohne Namen	Emschiergebiossensch., Essen	1936	4,50
3123	4,5 m Beiboot	ohne Namen	Pumpspeicherwerk Waldeck	1936	4,50
3124	10,3 m Motorschnellboot	ohne Namen	Schneider, Hamburg	1937	10,30
3125	10,3 m Motorschnellboot	ohne Namen	Schneider, Hamburg	1937	10,30
3126	10,3 m Motorschnellboot	ohne Namen	Schneider, Hamburg	1937	10,30
3127	10,3 m Motorschnellboot	ohne Namen	Schneider, Hamburg	1937	10,30
3128	Scharpiejolle 12 qm	ohne Namen	A & R, Lemwerder	1937	5,99
3129	Scharpiejolle 12 qm	ohne Namen	A & R, Lemwerder	1937	5,99
3130	Scharpiejolle 12 qm	Silbermöwe	R.L.M., Wustrow	1937	5,99
3131	Scharpiejolle 12 qm	Seeschwalbe	R.L.M., Wustrow	1937	5,99
3132	Scharpiejolle 12 qm	Milan	R.L.M., Wustrow	1937	5,99
3133	Scharpiejolle 12 qm	Erpel	R.L.M., Wustrow	1937	5,99
3134	50 qm Seefahrtskreuzer	Seeforelle	Marine, Wilhelmshaven	1937	12,60
3135	11,5 m Verkehrsmotorboot	ohne Namen	Marine, Wilhelmshaven	1937	11,52
3136	11,5 m Verkehrsmotorboot	ohne Namen	Marine, Wilhelmshaven	1937	11,52
3137	Starboot	Pimm	v. Hütschler, Hamburg	1937	6,90
3138	22,6 m Schuneryacht	Lelanta	Pevedy, England	1937	22,55
3139	13,7 in Tourenyacht	Mari-sol	Fr. Feldhoff, Wuppertal	1937	13,68
3140	Starboot	Kuder II	A. Fiohr, Bremen	1937	6,90
3141	35,4 m R-Boot	R 27	Marine, Berlin	1938	35,40
3142	35,4 m R-Boot	R 28	Marine, Berlin	1938	35,40
3143	35,4 m R-Boot	R 29	Marine, Berlin	1938	35,40
3144	35,4 m R-Boot	R 30	Marine, Berlin	1938	35,40
3145	50 qm Seefahrtskreuzer	Seerabe	Manne, Wilhelmshaven	1937	12,60
3146	9,0 m Motorschleppboot	Thedinghausen	Wasserbauamt Braunschweig	1937	9,00
3147	Starboot	Wega	M.R.V., Kiel	1937	6,90
3148	Starboot	Capella	M.R.V., Kiel	1937	6,90
3149	50 qm Seefahrtskreuzer	Hutschi III	H. R. Praesent, Hamburg	1937	12,60
3150	11,5 m Verkehrsmotorboot	ohne Namen	Schichau, Eibing	1937	11,52
3151	11,5 m Verkehrsmotorboot	ohne Namen	Schichau, Eibing	1937	11,52
3152	11,5 m Verkehrsmotorboot	ohne Namen	Schichau, Eibing	1937	11,52
3153	11,5 m Verkehrsmotorboot	ohne Namen	Schichau, Eibing	1937	11,52
3154	Scharpiejolle 12 qm	ohne Namen	R.C.Y.C., Rumänien	1937	5,99
3155	Scharpiejolle 12 qm	ohne Namen	R.C.Y.C., Rumänien	1937	5,99
3156	Scharpiejolle 12 qm	ohne Namen	R.C.Y.C., Rumänien	1937	5,99
3157	Scharpiejolle 12 qm	ohne Namen	R.C.Y.C., Rumänien	1937	5,99
3158	Scharpiejolle 12 qm	ohne Namen	R.C.Y.C., Rumänien	1937	5,99
3159	Scharpiejolle 12 qm	ohne Namen	R.C.Y.C., Rumänien	1937	5,99

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
3160	2,1 m Beiboot	Mari-sol	F Feldhoff, Wuppertal	1937	2,10
3161	50 qm Seefahrtskreuzer	Wotan	Marine, Wilhelmshaven	1937	12,60
3162	nicht gebaut				
3163	80 qm Seefahrtskreuzer	Nane	W. Raatsch, Berlin	1937	15,67
3164	11,5 m Verkehrsmotorboot	ohne Namen	Howaldtwerke, Kiel	1937	11,52
3165	11,5 m Verkehrsmotorboot	ohne Namen	Howaldtwerke, Kiel	1937	11,52
3166	4,25 m Beiboot	Lelanta II	Peverley, England	1937	4,25
3167	4,25 m Beiboot	Lelanta II	Peverley, England	1937	4,25
3168	150 qm Seefahrtskreuzer	Jucunda III	O. Lampe, Kiel	1937	20,55
3169	18,6 m Hochseejacht	Oldeoog	Marine, Berlin	1937	18,55
3170	10,2 m Tourenyacht	Störtebeker	Kap. Schlimbach, Hamburg	1937	10,20
3171	50 qm Seefahrtskreuzer	Seesturm	Manne, Kiel	1937	12,60
3172	50 qm Seefahrtskreuzer	Seeschlange	Marine, Kiel	1937	12,60
3173	50 qm Seefahrtskreuzer	Seeadler	Marine, Kiel	1937	12,60
3174	50 qm Seefahrtskreuzer	Seenixe	Marine, Kiel	1937	12,60
3175	40 qm Jollenkreuzer	Mary-Ursula	R. Duntz, Hannover	1937	10,00
3176	30 qm Seefahrtskreuzer	Heiko	Torpedosch, Mürwik	1937	9,75
3177	Olympiajolle	ohne Namen	Papatheodoron, Athen	1937	5,00
3178	Scharpiejolle 12 qm	Husch	W. Schröder, Altona	1937	5,99
3179	Scharpiejolle 12 qm	Peter	E. Griebel, Hannover	1937	5,99
3180	Scharpiejolle 12 qm	Taid	T. Tannen, Wunstorf	1937	5,99
3181	Scharpiejolle 12 qm	ohne Namen	Dr. Altrogge, Hannover	1937	5,99
3182	Scharpiejolle 12 qm	IV B	F R. Pabst, Hannover	1937	5,99
3183	Scharpiejolle 12 qm	Babara	R.L.M., Deep	1937	5,99
3184	9,2 m Motorpinasse	ohne Namen	Marine, Wilhelmshaven	1937	9,20
3185	9,2 m Motorpinasse	ohne Namen	Marine, Wilhelmshaven	1937	9,20
3186	Starboot	Isel	Papatheodoron, Athen	1937	6,90
3187	30 qm Seefahrtskreuzer	Rotkelchen	Marine, Berlin	1937	9,75
3188	30 qm Seefahrtskreuzer	Bachstelze	Marine, Berlin	1937	9,75
3189	30 qm Seefahrtskreuzer	Schwalbe	Marine, Berlin	1937	9,75
3190	30 qm Seefahrtskreuzer	Hänfling	Marine, Berlin	1937	9,75
3191	Starboot	Berlin	O.S.V., Berlin	1937	6,90
3192	Starboot	Carmita	R. Miranda, Kuba	1937	6,90
3193	Scharpiejolle 12 qm	Ask	R.L.M., W-Dievenow	1937	5,99
3194	Scharpiejolle 12 qm	Embla	R.L.M., W-Dievenow	1937	5,99
3195	Scharpiejolle 12 qm	Loki	R.L.M., Travemünde	1937	5,99
3196	Scharpiejolle 12 qm	Hödur	R.L.M., Travemünde	1937	5,99
3197	Scharpiejolle 12 qm	Hel	R.L.M., Heiligenhafen	1937	5,99
3198	Scharpiejolle 12 qm	Ran	R.L.M., Heiligenhafen	1937	5,99
3199	Scharpiejolle 12 qm	Rota	R.L.M., Warnemünde	1937	5,99
3200	Scharpiejolle 12 qm	Wanadis	R.L.M., Warnemünde	1937	5,99
3201	Scharpiejolle 12 qm	Hugin	R.L.M., Wustrow	1937	5,99
3202	Scharpiejolle 12 qm	Munin	R.L.M., Wustrow	1937	5,99
3203	Scharpiejolle 12 qm	Gerir	R.L.M., Holtenau	1937	5,99
3204	Scharpiejolle 12 qm	Freki	R.L.M., Holtenau	1937	5,99
3205	50 qm Seefahrtskreuzer	Brunhilde	Marine, Kiel	1937	12,60
3206	50 qm Seefahrtskreuzer	Ortrud	Marine, Kiel	1937	12,60
3207	30 qm Seefahrtskreuzer	Erda	Marine, Kiel	1937	9,75
3208	11,5 m Verkehrsmotorboot	ohne Namen	Deutsche Werke	1937	11,52
3209	11,5 m Verkehrsmotorboot	ohne Namen	Deutsche Werke	1937	11,52
3210	30 qm Seefahrtskreuzer	Holste	Marine, Kiel	1937	9,75
3211	Olympiajolle	ohne Namen	Y.G. Regal Roman, Bukarest	1937	5,00
3212	Olympiajolle	ohne Namen	Y.G. Regal Roman, Bukarest	1937	5,00
3213	Olympiajolle	ohne Namen	Y.G. Regal Roman, Bukarest	1937	5,00
3214	Olympiajolle	ohne Namen	Y.G. Regal Roman, Bukarest	1937	5,00
3215	Olympiajolle	ohne Namen	Y.G. Regal Roman, Bukarest	1937	5,00
3216	Olympiajolle	ohne Namen	Y.G. Regal Roman, Bukarest	1937	5,00
3217	Torpedo-Transportboot	Puck	Arsenal Kiel	1937	23,70
3218	11,5 m Verkehrsmotorboot	ohne Namen	Schickau, Eibing	1938	11,52
3219	11,5 m Verkehrsmotorboot	ohne Namen	Schickau, Eibing	1938	11,52
3220	35,4 m R-Boot	R 33	Marine, Berlin	1939	35,40
3221	35,4 m R-Boot	R 34	Marine, Berlin	1939	35,40
3222	35,4 m R-Boot	R 35	Marine, Berlin	1939	35,40
3223	35,4 m R-Boot	R 36	Marine, Berlin	1939	35,40
3224	35,4 m R-Boot	R 37	Marine, Berlin	1939	35,40
3225	Starboot	Paka IV	E. F. Laeisz, Hamburg	1938	6,90
3226	37,8 m R-Boot	R 107	Marine, Berlin	1942	2,70
3227	37,8 m R-Boot	R 108	Marine, Berlin	1942	2,70
3228	37,8 m R-Boot	R 109	Marine, Berlin	1942	2,70
3229	37,8 m R-Boot	R 110	Manne, Berlin	1942	2,70
3230	37,8 m R-Boot	R 111	Manne, Berlin	1942	2,70
3231	37,8 m R-Boot	R 112	Marine, Berlin	1942	2,70
3232	50 qm Seefahrtskreuzer	Seebrise	Marine, Wilhelmshaven	1937	12,60
3233	80 qm Seefahrtskreuzer	Skjold XII	H. Horn, Hamburg	1938	15,67
3234	18,5 m Bereisungsbarkasse	Braunschweig	Maschinenbauamt Magdeburg	1938	18,50
3235	35,4 m R-Boot	R 31	Marine, Berlin	1938	35,40
3236	35,4 m R-Boot	R 32	Marine, Berlin	1938	35,40
3237	10,6 m Motorschleppboot	ohne Namen	Schneider, Hamburg	1938	10,54
3238	10,6 m Motorschleppboot	ohne Namen	Schneider, Hamburg	1938	10,54
3239	10,6 m Motorschleppboot	ohne Namen	Schneider, Hamburg	1938	10,54
3240	10,6 m Motorschleppboot	ohne Namen	Schneider, Hamburg	1938	10,54

BAUNUMMERNBUCH

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
3241	12 m R-Yacht	Anita	W Rau, Mecklenburg	1938	21,55
3242	12 m R-Yacht	Inga	J. T. Essberger, Hamburg	1938	21,55
3243	6,5 m Motorrettungsboot	ohne Namen	Wasserbauamt, Kiel	1938	6,50
3244	6,5 m Motorrettungsboot	ohne Namen	Wasserbauamt, Kiel	1938	6,50
3245	12,5 m Bootsschuppen	ohne Namen	Wasserbauamt Braunschweig	1938	12,50
3246	Starboot	Hasjo	J. Weise, Berlin	1938	6,90
3247	22,8 m Flugsicherungsboot	R. A. 401	R.L.M., Berlin	1939	22,80
3248	Scharpiejolle 12 qm	Barbara	Ltn. Thümann, Grohn	1938	5,99
3249	Scharpiejolle 12 qm	Goldana	Steinker, Hannover	1938	5,99
3250	Scharpiejolle 12 qm	Spatz	R.L.M., Nest	1938	5,99
3251	Scharpiejolle 12 qm	Wilhelmstein	v. Roden, Hannover	1938	5,99
3252	Olympiajolle	Windsbraut	J. Lüscher, Prag	1938	5,00
3253	Olympiajolle	Aeolus	v. Calcar, Emden	1938	5,00
3254	Olympiajolle	Odin	R.L.M., Wildp. Werd.	1938	5,00
3255	Drachenboot	Aquamarijn	C. Huisken, Amsterdam	1938	8,85
3256	Starboot	Starlight II	Papatheodoron, Athen	1938	6,90
3257	Starboot	ohne Namen	Papatheodoron, Athen	1938	6,90
3258	Starboot	Perseus	Marine, Kiel	1938	6,90
3259	Starboot	Pegasus	Marine, Kiel	1938	6,90
3260	Starboot	Aquilla	Marine, Kiel	1938	6,90
3261	8,9 m Motorboot	ohne Namen	Blohm & Voss, Hamburg	1938	8,68
3262	7,9 m Motorkutter	ohne Namen	Blohm & Voss, Hamburg	1938	7,92
3263	Starboot	Müggel	D.S.V., Berlin	1938	6,90
3264	Starboot	Dahme	D.S.V., Berlin	1938	6,90
3265	21,7 m Torpedofangboot	FLT 11	R.L.M., Grossenbrode	1938	21,70
3266	21,7 m Torpedofangboot	FLT 12	R.L.M., Grossenbrode	1938	21,70
3267	Starboot	Bellatrix	Kgl. Marine, Holland	1938	6,90
3268	21,0 m Kohlenheb.-Pont.	Heber III	Früchtenicht, Bremen	1938	21,00
3269	Starboot	Grünau	Bad. Y.C., Berlin	1938	6,90
3270	4,1 m Motorbeiboot	Dirk III	Domizlaff, Hamburg	1938	4,08
3271	50 qm Seefahrtkreuzer	Seetaube	Marine, Wilhelmshaven	1938	12,60
3272	Starboot	Til VII	F. Schäfer, Berlin	1938	6,90
3273	2,1 m Beiboot	Mar-i-sol	Fr. Feldhoff, Wuppertal	1938	2,10
3274	6 m R-Yacht	Michel III	Collignon, Berlin	1938	11,03
3275	3,6 m Motorbeiboot	Inga	J. T. Essberger, Hamburg	1938	3,60
3276	3,6 m Motorbeiboot	Anita	W. Rau, Mecklenburg	1938	3,60
3277	Scharpiejolle 12 qm	ohne Namen	v. Rhoden, Hannover	1938	5,99
3278	Scharpiejolle 12 qm	ohne Namen	v. Rhoden, Hannover	1938	5,99
3279	Scharpiejolle 12 qm	ohne Namen	Archt. Nöhl, Hannover	1938	5,99
3280	Scharpiejolle 12 qm	Schalbe	W. Umberg, Berlin	1938	5,99
3281	50 qm Seefahrtkreuzer	Hiltrut	Marine, Kiel	1938	12,60
3282	30 qm Seefahrtkreuzer	Gernot	Mahne, Kiel	1938	9,75
3283	2,7 m Beiboot	ohne Namen	A & R, Lemwerder	1938	2,70
3284	2,7 m Beiboot	ohne Namen	A & R, Lemwerder	1938	2,70
3285	2,7 m Beiboot	ohne Namen	A & R, Lemwerder	1938	2,70
3286	2,7 m Beiboot	ohne Namen	A & R, Lemwerder	1938	2,70
3287	2,7 m Beiboot	ohne Namen	A & R, Lemwerder	1938	2,70
3288	2,7 m Beiboot	ohne Namen	W. Buchholz, Berlin	1938	2,70
3289	nicht gebaut				
3290	4,25 m Klasse B	Bam III	E. Marquardt, Berlin	1938	4,25
3291	4,25 m Klasse B	Etta-Maria	Dr. E. Schäfer, Berlin	1938	4,25
3292	4,25 m Klasse B	ohne Namen	C. W. Alves, Stadthagen	1938	4,25
3293	4,25 m Klasse B	Daddy	W. Duntz, Hannover	1938	4,25
3294	14,5 m Motoryacht	Roland	H. Sievors, Bremen	1939	14,45
3295	2,4 m Beiboot	ohne Namen	Campell, New York	1938	2,45
3296	6 m R-Yacht	Sleipnir IV	Marine, Kiel	1938	11,12
3297	2,2 m Beiboot	Roland	H. Sievors, Bremen	1939	2,20
3298	27,3 m Hochseejacht	Skagerrak	Marine, Berlin	1939	27,25
3299	3,7 m Beiboot	Skagerrak	Marine, Berlin	1939	3,66
3300	13,5 m K.-R.-Boot	KR 1	Marine, Berlin	1939	13,50
3301	13,5 m K.-R.-Boot	KR 2	Marine, Berlin	1939	13,50
3302	14,0 m Motorboot	Peter	J. Essberger, Hamburg	1939	14,00
3303	16,5 m M.-R.-Boot	MR1	Marine, Berlin	1939	16,50
3304	16,5 m M.-R.-Boot	MR2	Marine, Berlin	1939	16,50
3305	16,5 m M.-R.-Boot	MR3	Marine, Berlin	1939	16,50
3306	16,5 m M.-R.-Boot	MR4	Marine, Berlin	1939	16,50
3307	nicht gebaut				
3308	nicht gebaut				
3309	28,4 m Motoryacht	Dialian	H. Fothergill, London	1939	28,35
3310	3,7 m Beiboot	Dialian	K. Fothergill, London	1939	3,66
3311	4,6 m Beiboot	Dialian	H. Fothergill, London	1939	4,57
3312	22 m R-Yacht	Sphinx	N.R.V., Hamburg	1939	21,48
3313	15,0 m Hafenverkehrs-Motorboot	Wasserschutzpolizei	Hafenarzt, Stettin	1939	14,96
3314	3,6 m Motorbeiboot	Skagerrak	Marne, Berlin	1939	3,60
3315	Starboot	Pandar II	Yachtclub v. Deutschl., Kiel	1939	6,92
3316	Starboot	Menjuly	Habana Y.C., Cuba	1939	6,92
3317	Starboot	Amphitrite	Marine, Kiel	1939	6,92
3318	Starboot	Atalanta	Marine, Kiel	1939	6,92
3319	Starboot	Asträa	Marine, Kiel	1939	6,92
3320	Starboot	Bellona	Marine, Kiel	1939	6,92
3321	Starboot	Calliope	Marine, Kiel	1939	6,92

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
3322	Starboot	Daphne	Marine, Kiel	1939	6,92
3323	Starboot	Doris	Marine, Kiel	1939	6,92
3324	Starboot	Circe	Marine, Kiel	1939	6,92
3325	Starboot	Fortuna	Marine, Kiel	1939	6,92
3326	Starboot	Egeria	Marine, Kiel	1939	6,92
3327	Starboot	Hestia	Marine, Kiel	1939	6,92
3328	Starboot	Melpomena	Marine, Kiel	1939	6,92
3329	Starboot	Pomona	Marine, Kiel	1939	6,92
3330	Starboot	Parthenope	Marine, Kiel	1939	6,92
3331	Starboot	Virginia	Marine, Kiel	1939	6,92
3332	Starboot	Themis	Marine, Kiel	1939	6,92
3333	Starboot	Penico II	N. A. Vlangalis, Athen	1939	6,92
3334	Starboot	Toi ei Moi	O. G. Carrer, Athen	1939	6,92
3335	Starboot	Popop	D. Willoeg, Frankfurt	1939	6,92
3336	15,5 m Tourenyacht	Hog-Stein	Fr. Foldhoff, Wuppertal	1939	15,50
3337	nicht gebaut				
3338	8 m R-Yacht	Windsbraut III	Fr. Sponholz, Charlottenburg	1939	14,63
3339	13,5 m Tourenyacht	Die drei Schwestern	Dr. Heidenhain, Berlin	1939	13,50
3340	8 m R-Yacht	Germania IV	Krupp v. Bohlen und Halbach, Essen	1939	14,80
3341	6 m R-Yacht	Irmvi VI	Dr. Lubinus, Kiel	1939	11,30
3342	Starboot	Spandau	Spandauer Y.C., Spandau	1939	6,92
3343	Starboot	Jutta	W. Liesfeld, Berlin	1939	6,92
3344	Starboot	Albatros	H.L.M., Berlin	1939	6,92
3345	Starboot	Möwe	R.L.M., Berlin	1939	6,92
3346	Starboot	Tilki	Y.C. Regal Roman, Bukarest	1939	6,92
3347	Starboot	Voevod	Y.C. Regal Roman, Bukarest	1939	6,92
3348	Starboot	Avalun IX	v. Reclam, Berlin	1939	6,92
3349	Starboot	Mona III	H. Gumrecht, London	1939	6,92
3350	37,8 m R-Boot	R 44	Marine, Berlin	1940	37,80
3351	37,8 m R-Boot	R 45	Marine, Berlin	1940	37,80
3352	37,8 m R-Boot	R 46	Marine, Berlin	1940	37,80
3353	37,8 m R-Boot	R 47	Marine, Berlin	1940	37,80
3354	37,8 m R-Boot	R 48	Marine, Berlin	1940	37,80
3355	nicht gebaut				
3356	nicht gebaut				
3357	9,8 m Motorbarkasse	ohne Namen	Largo TI- und Transp.-Ges.,	1939	9,75
3358	9,8 m Motorbarkasse	ohne Namen	Largo TI- und Transp.-Ges.,	1939	9,75
3359	6 m R-Yacht	Nirwana	Dr. Elsner, Berlin	1939	11,02
3360	3,6 m Motorbeiboot	Sphinx	N.R.V., Hamburg	1939	3,60
3361	Starboot	ohne Namen	Estländische Marine, Estland	1939	6,92
3362	Starboot	ohne Namen	Estländische Marine, Estland	1939	6,92
3363	2,1 m Beiboot	Die drei Schwestern	Dr. Heidenhain, Berlin	1939	2,10
3364	6 m R-Yacht	Kismet	H. S. Thomas, Berlin	1939	11,03
3365	3,0 m Beiboot	ohne Namen	Dr. Langerrort, Berlin	1939	3,00
3366	3,0 m Beiboot	ohne Namen	Dr. Küchert, Wien	1939	3,00
3367	3,0 m Beiboot	R D 94	R.L.M., Berlin	1939	3,00
3368	3,0 m Beiboot	R D 95	R.L.M., Berlin	1939	3,00
3369	3,0 m Beiboot	R D 96	R.L.M., Berlin	1939	3,00
3370	3,0 m Beiboot	R D 97	R.L.M., Berlin	1939	3,00
3371	nicht gebaut				
3372	37,8 m R-Boot	R 49	Marine, Berlin	1940	37,80
3373	37,8 m R-Boot	R 50	Marine, Berlin	1940	37,80
3374	37,8 m R-Boot	R 51	Marine, Berlin	1940	37,80
3375	37,8 m R-Boot	R 52	Marine, Berlin	1940	37,80
3376	37,8 m R-Boot	R 53	Marine, Berlin	1940	37,80
3377	37,8 m R-Boot	R 54	Marine, Berlin	1940	37,80
3378	4,25 m Klasse B	ohne Namen	Marine, Kiel	1940	4,25
3379	4,25 m Klasse B	ohne Namen	Marine, Kiel	1940	4,25
3380	4,25 m Klasse B	ohne Namen	Marine, Kiel	1940	4,25
3381	4,25 m Klasse B	ohne Namen	Marine, Kiel	1940	4,25
3382	4,25 m Klasse B	ohne Namen	Marine, Kiel	1940	4,25
3383	4,25 m Klasse B	ohne Namen	Marine, Kiel	1940	4,25
3384	4,25 m Klasse B	ohne Namen	Marine, Kiel	1940	4,25
3385	4,25 m Klasse B	ohne Namen	Marine, Kiel	1940	4,25
3386	4,25 m Klasse B	ohne Namen	Marine, Kiel	1940	4,25
3387	4,25 m Klasse B	ohne Namen	Marine, Kiel	1940	4,25
3388	4,25 m Klasse B	ohne Namen	Marine, Kiel	1940	4,25
3389	11,5 m Verkehrsmotorboot	ohne Namen	Schickau, Elbing	1940	11,52
3390	11,5 m Verkehrsmotorboot	ohne Namen	Schickau, Elbing	1940	11,52
3391	2,1 m Beiboot	Störtebeker	C. O. Bohnenkamp, Düsseldorf	1940	2,10
3392	37,8 m R-Boot	R 57	Marine, Berlin	1940	37,80
3393	37,8 m R-Boot	R 58	Marine, Berlin	1940	37,80
3394	37,8 m R-Boot	R 59	Marine, Berlin	1940	37,80
3395	37,8 m R-Boot	R 60	Marine, Berlin	1940	37,80
3396	37,8 m R-Boot	R 61	Marine, Berlin	1940	37,80
3397	37,8 m R-Boot	R 62	Marine, Berlin	1940	37,80
3398	37,8 m R-Boot	R 63	Marine, Berlin	1941	37,80
3399	37,8 m R-Boot	R 64	Marine, Berlin	1941	37,80
3400	37,8 m R-Boot	R 65	Marine, Berlin	1941	37,80
3401	37,8 m R-Boot	R 66	Marine, Berlin	1941	37,80
3402	37,8 m R-Boot	R 67	Marine, Berlin	1941	37,80



Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
3403	37,8 m R-Boot	R 68	Marine, Berlin	1941	37,80
3404	37,8 m R-Boot	R 69	Marine, Berlin	1941	37,80
3405	37,8 m R-Boot	R 70	Marine, Berlin	1941	37,80
3406	37,8 m R-Boot	R 71	Marine, Berlin	1941	37,80
3407	37,8 m R-Boot	R 72	Marine, Berlin	1941	37,80
3408	37,8 m R-Boot	R 75	Marine, Berlin	1940	37,80
3409	37,8 m R-Boot	R 56	Marine, Berlin	1940	37,80
3410	nicht gebaut				
3411	30 qm Einheits-Yacht	Kismet IX	Dr. M. Schmidt, Wien	1940	10,50
3412	37,8 m R-Boot	R 73	Marine, Berlin	1941	37,80
3413	37,8 m R-Boot	R 74	Marine, Berlin	1941	37,80
3414	37,8 m R-Boot	R 75	Marine, Berlin	1941	37,80
3415	37,8 m R-Boot	R 76	Marine, Berlin	1941	37,80
3416	37,8 m R-Boot	R 77	Marine, Berlin	1941	37,80
3417	37,8 m R-Boot	R 78	Marine, Berlin	1941	37,80
3418	37,8 m R-Boot	R 79	Marine, Berlin	1941	37,80
3419	37,8 m R-Boot	R 80	Marine, Berlin	1941	37,80
3420	37,8 m R-Boot	R 81	Marine, Berlin	1941	37,80
3421	37,8 m R-Boot	R 82	Marine, Berlin	1941	37,80
3422	37,8 m R-Boot	R 83	Marine, Berlin	1941	37,80
3423	37,8 m R-Boot	R 84	Marine, Berlin	1941	37,80
3424	37,8 m R-Boot	R 85	Marine, Berlin	1941	37,80
3425	37,8 m R-Boot	R 86	Marine, Berlin	1941	37,80
3426	37,8 m R-Boot	R 87	Marine, Berlin	1941	37,80
3427	37,8 m R-Boot	R 88	Marine, Berlin	1941	37,80
3428	4,0 m Beiboot	ohne Namen	Saalsperre, Weimar	1941	4,00
3429	2,7 m Beiboot	ohne Namen	M. Wilkens, Glücksstadt	1940	2,70
3430	3,0 m Beiboot	Hanna III	Dir. M. Meyer, Vegesack	1940	3,00
3431	37,8 m R-Boot	R 97	Marine, Berlin	1942	37,80
3432	37,8 m R-Boot	R 98	Marine, Berlin	1942	37,80
3433	37,8 m R-Boot	R 99	Marine, Berlin	1942	37,80
3434	37,8 m R-Boot	R 100	Marine, Berlin	1942	37,80
3435	37,8 m R-Boot	R 101	Marine, Berlin	1942	37,80
3436	2,7 m Beiboot	ohne Namen	Dr. M. Schmidt, Wien	1940	2,70
3437	2,7 m Beiboot	ohne Namen	Dr. R. Friedinger-Pranter, W	1940	2,70
3438	25 qm Einheits-Yacht	Molch VII	E. Lohmann, Berlin	1941	8,57
3439	3,0 m Beiboot	ohne Namen	A. Demmer, Berlin	1940	3,00
3440	2,7 m Beiboot	ohne Namen	O. Mietke, Hamburg	1940	2,70
3441	25 qm Einheits-Yacht	Wenn schon VI	Dr. Unruh, Berlin	1941	8,57
3442	Drachenboot	Beata	R. Dübler, Hamburg	1942	8,55
3443	Drachenboot	Ziu	R. Brandis, Hamburg	1942	8,85
3444	37,8 m R-Boot	R 89	Marine, Berlin	1941	37,80
3445	37,8 m R-Boot	R 90	Marine, Berlin	1941	37,80
3446	37,8 m R-Boot	R 91	Marine, Berlin	1941	37,80
3447	37,8 m R-Boot	R 92	Marine, Berlin	1942	37,80
3448	37,8 m R-Boot	R 93	Marine, Berlin	1942	37,80
3449	37,8 in R-Boot	R 94	Marine, Berlin	1942	37,80
3450	37,8 in R-Boot	R 95	Marine, Berlin	1942	37,80
3451	37,8 m R-Boot	R 96	Marine, Berlin	1942	37,80
3452	25 qm Einheits-Yacht	Zausel	B. Knoll, Berlin	1941	8,57
3453	nicht gebaut				
3454	19,4 m Feuerlöschboot	Feuerlöschboot 1	Feuerwehr, Bremen	1946	19,35
3455	Olympiajolle	Putzi	G. Müller, Dresden	1941	5,00
3456	Olympiajolle	D.S.c.	W. Stülzner, Dresden	1941	5,00
3457	nicht gebaut				
3458	30 m Einheits-Yacht	Ariel	Schneckenburger, Berlin	1943	10,50
3459	Drachenboot	Harro VIII	Schröder, Hamburg	1949	8,85
3460	nicht gebaut				
3461	25 qm Einheits-Yacht	Hidder III	Dr. W. Zentz, München	1941	8,57
3462	25 qm Einheits-Yacht	Hidder IV	Dr. W. Zentz, München	1941	8,57
3463	2,7 m Beiboot	ohne Namen	K. Schörli, Hannover	1941	2,70
3464	2,7 m Beiboot	Molch VI 1	E. Lohmann, Berlin	1941	2,70
3465	2,7 m Beiboot	ohne Namen	Dipl.-Ing. Eiermann, Berlin	1942	2,70
3466	2,7 m Beiboot	Ariel	Schneckenburger, Berlin	1943	2,70
3467	2,7 m Beiboot	ohne Namen	C. Reich, Hamburg	1944	2,70
3468	2,7 m Beiboot	ohne Namen	H. Brüning, Lesum	1941	2,70
3469	3,0 m Beiboot	ohne Namen	Marine, Kiel	1941	3,00
3470	3,0 m Beiboot	ohne Namen	Marine, Kiel	1941	3,00
3471	3,0 m Beiboot	ohne Namen	J. H. Plettenberg, Berlin	1941	3,00
3472	3,0 m Beiboot	ohne Namen	Schaeffer, Starnberg	1944	3,00
3473	3,0 m Beiboot	ohne Namen	Schaeffer, Starnberg	1944	3,00
3474	3,0 m Beiboot	ohne Namen	Schaeffer, Starnberg	1944	3,00
3475	4,25 m Klasse B	ohne Namen	Dipl.-Ing. Krüger, Berlin	1941	4,25
3476	4,25 m Klasse B	Jutta	Fr. Feldhoff, Wuppertal	1941	4,25
3477	4,25 m Klasse B	ohne Namen	M. Ferch, Graz	1941	4,25
3478	4,25 m Klasse 6	ohne Namen	Dipl.-Ing. Herbst, München	1943	4,25
3479	4,25 m Klasse B	ohne Namen	Dr. W. Pinggerra, Bad Kohlgrub	1943	4,25
3480	4,25 m Klasse B	ohne Namen	K. Schmidt, München	1943	4,25
3481	25 qm Einheits-Yacht	ohne Namen	Dipl.-Ing. Dr. Kötter, München	1943	8,57
3482	25 qm Einheits-Yacht	ohne Namen	K. Gruner, Berlin	1941	8,57
3483	Starboot	ohne Namen	O. Gleier, Berlin	1941	6,92

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
3484	nicht gebaut				
3485	nicht gebaut				
3486	6,1 m Rettungsboot	ohne Namen	Wass.-Straßenamt, Cuxhaven	1947	6,10
3487	6,1 m Rettungsboot	ohne Namen	Wass.-Straßenamt, Cuxhaven	1947	6,10
3488	7,7 m Pumpenponton	ohne Namen	Wifo, Farge	1941	7,70
3489	2,7 m Beiboot	ohne Namen	de Groot, Bochum	1947	2,70
3490	2,7 m Beiboot	ohne Namen	A. Bothe, Bremen	1949	2,70
3491	5,3 m Lotsenboot	Lotse	Lotsenam, Bremerhaven	1946	5,30
3492	Piratenjolle	ohne Namen	Jugendgruppe, Berlin	1941	5,00
3493	Piratenjolle	ohne Namen	Jugendgruppe, Berlin	1941	5,00
3494	Piratenjolle	ohne Namen	Jugendgruppe, Berlin	1941	5,00
3495	Piratenjolle	ohne Namen	Jugendgruppe, Berlin	1941	5,00
3496	Piratenjolle	ohne Namen	Jugendgruppe, Berlin	1941	5,00
3497	Piratenjolle	ohne Namen	Jugendgruppe, Berlin	1941	5,00
3498	Piratenjolle	ohne Namen	Jugendgruppe, Berlin	1941	5,00
3499	Piratenjolle	ohne Namen	Jugendgruppe, Berlin	1941	5,00
3500	Piratenjolle	ohne Namen	Jugendgruppe, Berlin	1941	5,00
3501	Piratenjolle	ohne Namen	Jugendgruppe, Berlin	1941	5,00
3502	Piratenjolle	ohne Namen	Jugendgruppe, Berlin	1941	5,00
3503	Piratenjolle	ohne Namen	Jugendgruppe, Berlin	1941	5,00
3504	Piratenjolle	ohne Namen	Jugendgruppe, Berlin	1941	5,00
3505	Piratenjolle	ohne Namen	Jugendgruppe, Berlin	1941	5,00
3506	Piratenjolle	ohne Namen	Jugendgruppe, Berlin	1941	5,00
3507	Piratenjolle	Nedlitz	V.S.a. Wannsee, Berlin	1942	5,00
3508	Piratenjolle	Schildhorn	V.S.a. Wannsee, Berlin	1942	5,00
3509	Piratenjolle	Itze	Fr. Ludwig, Berlin	1942	5,00
3510	Piratenjolle	Pöselndorf	N.R.V., Hamburg	1942	5,00
3511	Piratenjolle	ohne Namen	Jugendgruppe, Hamburg	1942	5,00
3512	Piratenjolle	ohne Namen	Jugendgruppe, Hamburg	1942	5,00
3513	Piratenjolle	ohne Namen	Jugendgruppe, Hamburg	1942	5,00
3514	Piratenjolle	ohne Namen	Jugendgruppe, Hamburg	1942	5,00
3515	Piratenjolle	ohne Namen	Jugendgruppe, Hamburg	1942	5,00
3516	Piratenjolle	ohne Namen	Jugendgruppe, Hamburg	1942	5,00
3517	Piratenjolle	ohne Namen	Jugendgruppe, Hamburg	1942	5,00
3518	2,4 m Arbeitsboot	ohne Namen	Reymers, Cuxhaven	1948	2,40
3519	14,4 m Tourenkreuzer	Taotyping	Com. Jeffs, Bremen	1947	14,40
3520	14,4 m Tourenkreuzer	Typee	Com. Brewer, USA	1947	14,40
3521	37,8 m R-Boot	R 102	Marine, Berlin	1942	37,80
3522	37,8 m R-Boot	R 103	Marine, Berlin	1942	37,80
3523	37,8 m R-Boot	R 104	Marine, Berlin	1942	37,80
3524	37,8 m R-Boot	R 105	Marine, Berlin	1942	37,80
3525	37,8 m R-Boot	R 105	Marine, Berlin	1942	37,80
3526	37,8 m R-Boot	R 105	Marine, Berlin	1942	37,80
3527	37,8 m R-Boot	R 105	Marine, Berlin	1942	37,80
3528	37,8 m R-Boot	R 105	Marine, Berlin	1942	37,80
3529	37,8 m R-Boot	R 105	Marine, Berlin	1942	37,80
3530	37,8 m R-Boot	R 105	Marine, Berlin	1942	37,80
3531	37,8 m R-Boot	R 105	Marine, Berlin	1942	37,80
3532	37,8 m R-Boot	R 105	Marine, Berlin	1942	37,80
3533	37,8 m R-Boot	R 105	Marine, Berlin	1942	37,80
3534	37,8 m R-Boot	R 105	Marine, Berlin	1942	37,80
3535	37,8 m R-Boot	R 105	Marine, Berlin	1942	37,80
3536	37,8 m R-Boot	R 105	Marine, Berlin	1942	37,80
3537	Olympiajolle	Schnopsi	Ing. V. Thausing, Wien	1942	5,00
3538	Olympiajolle	Darling II	Frau v. Engelshofen, Gmunden	1942	5,00
3539	7,0 m Motorboot	Energie	Stülcken & Sohn, Hamburg	1948	7,00
3540	Olympiajolle	Sakuntala III	Dr. Frh. v. d. Wense, Gmunden	1942	5,00
3541	5,0 m Dielenschiff	Weser	Weser-Kanal, Bremen	1946	5,00
3542	Olympiajolle	Pimpf II	G. Lohmann, Berlin	1942	5,00
3543	5,0 m Dielenschiff	Weser	Weser-Kanal, Bremen	1946	5,00
3544	6,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Wayss & Freitag, Bremen	1946	6,00
3545	6,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Müller, Bremerhaven	1946	6,00
3546	Olympiajolle	Condor	R.L.M., Fürstfeldbruck	1942	5,00
3547	Olympiajolle	mü. Y. Ci.	O. Ramsteller, München	1942	5,00
3548	Olympiajolle	Fritzl X	A. Bauch, München	1943	5,00
3549	Olympiajolle	Seemayser III	Zechbauer, München	1943	5,00
3550	5,0 m Dielenschiff	1035	Rochner, Bremen	1946	5,00
3551	Olympiajolle	Admiral V	Schaeffer, Starnberg	1944	5,00
3552	Olympiajolle	Fritzel	Schaeffer, Starnberg	1944	5,00
3553	Olympiajolle	ohne Namen	Cap. Paulsen, USA	1947	5,00
3554	Olympiajolle	Schlingel	Jürgen Wenzel, Hamburg	1947	5,00
3555	Olympiajolle	Stipper II	Fd. Waltemath, Bremen	1947	5,00
3556	Piratenjolle	Westpreußen	Allenst. S.V., Allenstein	1943	5,00
3557	Piratenjolle	Posen	Allenst. S.V., Allenstein	1943	5,00
3558	Piratenjolle	Masuren	Allenst. S.V., Allenstein	1943	5,00
3559	2,4 m Beiboot	Stella	Hayungs, Bremen	1942	2,40
3560	5,0 m Dielenschiff	Berta	Gebr. Noll, Bremen	1946	5,00
3561	5,0 m Dielenschiff	Renate	A. Schmielau, Grohn	1946	5,00
3562	5,5 m Schwertboot	Vogelsang	Höchsten, Neuwerk	1948	5,50
3563	Olympiajolle	Danzig	K. Brandt, Allenstein	1942	5,00
3564	Olympiajolle	Günther Prien	H. Rohde, Allenstein	1942	5,00

BAUNUMMERNBUCH

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
3565	Olympiajolle	Narvik	Z. Nejedly, Allenstein	1943	5,00
3566	Olympiajolle	Kiel	H. Link, Allenstein	1943	5,00
3567	Starboot	V.S.N.A.B.	Kapt. Hardt, USA	1946	6,92
3568	7,7 m Pumpenpontoon	ohne Namen	Witsch. Forsch.-Ges., Nürnberg	1941	7,70
3569	2,7 m Beiboot	Tetje Vi	Spars, Hamburg	1944	2,70
3570	2,7 m Beiboot	Lumme	Kapt. Mecke, Bremen	1942	2,70
3571	2,7 m Beiboot	ohne Namen	Schaeffer, Starnberg	1944	2,70
3572	2,7 m Beiboot	ohne Namen	K. Müller, Berlin	1943	2,70
3573	2,7 m Beiboot	ohne Namen	Dr. E. Brix, Berlin	1943	2,70
3574	2,7 m Beiboot	ohne Namen	W. Gronau, Berlin	1943	2,70
3575	4,1 m Arbeitsboot	Bremen	Flohr & Co., Bremen	1947	4,10
3576	4,1 m Arbeitsboot	Niedersachsen	Flohr & Co., Bremen	1947	4,10
3577	4,1 m Arbeitsboot	Westfalen	Flohr & Co., Bremen	1947	4,10
3578	4,1 m Arbeitsboot	Rheinland	Flohr & Co., Bremen	1947	4,10
3579	4,1 m Arbeitsboot	ohne Namen	Lüb. Masch.-Fabrik, Lübeck	1947	4,10
3580	4,1 m Arbeitsboot	ohne Namen	Lüb. Masch.-Fabrik, Lübeck	1947	4,10
3581	5,0 m Dielenschiff	Weser	Weser-Kanal, Bremen	1946	5,00
3582	5,0 m Dielenschiff	Weser	Weser-Kanal, Bremen	1946	5,00
3583	5,0 m Dielenschiff	Weser	Weser-Kanal, Bremen	1946	5,00
3584	5,0 m Dielenschiff	Nr. 847	Schumacher, Bremen	1946	5,00
3585	5,0 m Dielenschiff	A.G. Weser	A.G. Weser, Bremen	194	5,00
3586	37,8 m R-Boot	R 118	Marine, Berlin	1943	37,80
3587	37,8 m R-Boot	R 119	Marine, Berlin	1943	37,80
3588	37,8 m R-Boot	R 120	Marine, Berlin	1943	37,80
3589	37,8 m R-Boot	R 121	Marine, Berlin	1943	37,80
3590	37,8 m R-Boot	R 122	Marine, Berlin	1943	37,80
3591	37,8 m R-Boot	R 123	Marine, Berlin	1943	37,80
3592	37,8 m R-Boot	R 124	Marine, Berlin	1943	37,80
3593	37,8 m R-Boot	R 125	Marine, Berlin	1943	37,80
3594	37,8 m R-Boot	R 126	Marine, Berlin	1943	37,80
3595	37,8 m R-Boot	R 127	Marine, Berlin	1943	37,80
3596	37,8 m R-Boot	R 128	Marine, Berlin	1943	37,80
3597	37,8 m R-Boot	R 129	Marine, Berlin	1943	37,80
3598	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Wayss & Freitag, Bremen	1945	5,00
3599	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Wayss & Freitag, Bremen	1945	5,00
3600	Olympiajolle	Flohli	A. Rost, Dresden	1943	5,00
3601	Olympiajolle	Kamerad	Dresd. Segelclub, Dresden	1943	5,00
3602	Olympiajolle	Alte Liebe	Dr. med. Frhr. v. d. Wense, Innsbruck	1943	5,00
3603	Olympiajolle	Heidi	H. Bezdeck, Wien	1944	5,00
3604	Olympiajolle	Jocker	Dr. J. Jeannee, Wien	1944	5,00
3605	Olympiajolle	Sonntagslunge	Fr. Tobias, Berlin	1945	5,00
3606	4,25 m Klasse B	ohne Namen	Bade- u. Schwimmverein, Ilmenau	1943	4,25
3607	4,25 m Klasse B	ohne Namen	Bade- u. Schwimmverein, Ilmenau	1943	4,25
3608	4,25 m Klasse B	ohne Namen	K. Schörfling, Hannover	1943	4,25
3609	4,25 m Klasse B	ohne Namen	Dr. F. Friedingen-Pranter, London	1943	4,25
3610	4,25 m Klasse B	Samlem	v. Socher, Innsbruck	1944	4,25
3611	4,25 m Klasse B	ohne Namen	H. C. Fickler, Dortmund	1944	4,25
3612	Piratenjolle	Prosper	Hachmann, Hamburg	1947	5,00
3613	Piratenjolle	Moorhex V	Backhaus, Hamburg	1947	5,00
3614	2,7 m Beiboot	ohne Namen	Grieger, Berlin	1943	2,70
3615	2,7 m Beiboot	Lütten	B. Thieme, Berlin	1943	2,70
3616	2,7 m Beiboot	ohne Namen	Küst, Berlin	1943	2,70
3617	5,3 m Lotsenboot	ohne Namen	Lotsenamts, Bremerhaven	1948	5,30
3618	5,7 m Lotsen-Motorboot	ohne Namen	Lotsenamts, Bremerhaven	1948	5,70
3619	Olympiajolle	Rumpelstilzchen	Dr. Wassala, Pörtltscha	1944	5,00
3620	41,0 m R-Boot	R 301	Marine, Berlin	1943	41,04
3621	41,0 m R-Boot	R 302	Marine, Berlin	1943	41,04
3622	41,0 m R-Boot	R 303	Marine, Berlin	1943	41,04
3623	41,0 m R-Boot	R 304	Marine, Berlin	1943	41,04
3624	41,0 m R-Boot	R 305	Marine, Berlin	1943	41,04
3625	41,0 m R-Boot	R 306	Marine, Berlin	1943	41,04
3626	41,0 m R-Boot	R 307	Marine, Berlin	1944	41,04
3627	41,0 m R-Boot	R 308	Marine, Berlin	1944	41,04
3628	41,0 m R-Boot	R 309	Marine, Berlin	1944	41,04
3629	41,0 m R-Boot	R 310	Marine, Berlin	1944	41,04
3630	41,0 m R-Boot	R 311	Marine, Berlin	1944	41,04
3631	41,0 m R-Boot	R 312	Marine, Berlin	1944	41,04
3632	17,0 m Barkasse	Möwe	Hafenbauamt, Bremen	1946	17,00
3633	28,6 m Fischkutter	Bremen	Flohr & Co., Bremen	1947	28,55
3634	28,6 m Fischkutter	Niedersachsen	Flohr & Co., Bremen	1947	28,55
3635	28,6 m Fischkutter	Westfalen	Flohr & Co., Bremen	1947	28,55
3636	28,6 m Fischkutter	Rheinland	Flohr & Co., Bremen	1948	28,55
3637	28,6 m Fischkutter	Martin Schilling	Flohr & Co., Bremen	1948	28,55
3638	28,6 m Fischkutter	Hermann Leymann	Flohr & Co., Bremen	1948	28,55
3639	4,0 m Arbeitsboot	Paar	E. Paar, Elsfleth	1946	4,00
3640	Piratenjolle	Karl Kins	Stett. Sgl.-V., Stettin	1943	5,00
3641	Piratenjolle	Mönne	Stett. Sgl.-V., Stettin	1943	5,00
3642	Piratenjolle	Swante	Stett. Sgl.-V., Stettin	1943	5,00
3643	Piratenjolle	Martin	Stett. Sgl.-V., Stettin	1943	5,00
3644	Piratenjolle	Hans	Stett. Sgl.-V., Stettin	1943	5,00
3645	Piratenjolle	Hertha	Stett. Sgl.-V., Stettin	1943	5,00

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
3646	4,7 m Fährboot	Undine	Wlegleb, Beidenfleth	1946	4,70
3647	2,1 m Beiboot	Woge-Baby	Otto Ernst, Hamburg	1947	2,10
3648	2,1 m Beiboot	Moorchen	E. Mohr, Hamburg	1947	2,10
3649	Piratenjolle	Vineta	Stett. Y.C., Stettin	1943	5,00
3650	Piratenjolle	Racker III	Segel-Verein Ahoi, Düsseldorf	1943	5,00
3651	Piratenjolle	Reiher	Segel-Verein Ahoi, Düsseldorf	1943	5,00
3652	Olympiajolle	Hansi	G. Müller, Dresden	1944	5,00
3653	Olympiajolle	Putzi	G. Müller, Dresden	1944	5,00
3654	Olympiajolle	B.Y.C.	Y.C., Bremerhaven	1947	5,00
3655	Olympiajolle	Svantewitt	Dr. Jungbauer, Klagfurt	1947	5,00
3656	Olympiajolle	Svantewitt	B.Y.C., Bremerhaven	1947	5,00
3657	Olympiajolle	Knülich IV	K. Gunzer, Kärnten	1944	5,00
3658	Olympiajolle	Sanum II	A. Köditz, Bedin	1945	5,00
3659	Olympiajolle	Pamela	Fillmore, Kansas, USA	1946	5,00
3660	Olympiajolle	Connie	Capt. Poulsen, USA	1946	5,00
3661	Olympiajolle	Gode Wind	H. Claasen, Bremen	1945	5,00
3662	2,7 m Beiboot	ohne Namen	Ramstedten, München	1944	2,70
3663	2,7 m Beiboot	Angelika	R. Döbler, Hamburg	1944	2,70
3664	2,7 m Beiboot	ohne Namen	Helmsstein, Linz	1945	2,70
3665	2,7 m Beiboot	ohne Namen	C. Reich, Hamburg	1944	2,70
3666	2,7 m Beiboot	ohne Namen	C. Reich, Hamburg	1944	2,70
3667	2,7 m Beiboot	Hidder	W. Zentz, München	1944	2,70
3668	2,7 m Beiboot	Buizer	H. Schröder, Berlin	1944	2,70
3669	3,0 m Beiboot	Olferna	Dir. A. Meyer, Bremen	1944	3,00
3670	3,0 m Beiboot	ohne Namen	Schick, Berlin	1944	3,00
3671	3,0 m Beiboot	Eva	E. Rühl, Hamburg	1944	3,00
3672	3,0 m Beiboot	Kamerad	H. Kurz, Berlin	1945	3,00
3673	3,0 m Beiboot	ohne Namen	Eiermann, Berlin	1945	3,00
3674	6,1 m Sonderling	Traut	Waltr. Horn, Hamburg	1949	6,13
3675	Olympiajolle	Dapa	Capt. Poulsen, USA	1946	5,00
3676	Olympiajolle	Margaret	Odr. Me. Ku., USA	1946	5,00
3677	Olympiajolle	ohne Namen	Kapt. Ahrens, Bremen	1947	5,00
3678	Olympiajolle	Holole	Horst Lehnert, Lemwerder	1947	5,00
3679	Olympiajolle	V.S.a.W.	Fr. Sponholz, Berlin	1945	5,00
3680	Olympiajolle	Luv	Dr. Geißler, Mittelsbü.	1947	5,00
3681	Piratenjolle	ohne Namen	N.R.V., Hamburg	1944	5,00
3682	Piratenjolle	ohne Namen	N.R.V., Hamburg	1944	5,00
3683	Piratenjolle	ohne Namen	N.R.V., Hamburg	1944	5,00
3684	Piratenjolle	ohne Namen	N.R.V., Hamburg	1944	5,00
3685	Piratenjolle	ohne Namen	N.R.V., Hamburg	1944	5,00
3686	Piratenjolle	ohne Namen	N.R.V., Hamburg	1944	5,00
3687	Piratenjolle	ohne Namen	N.R.V., Hamburg	1944	5,00
3688	Piratenjolle	Strolch IV	Segel-Club Ahoi, Düsseldorf	1944	5,00
3689	nicht gebaut				
3690	nicht gebaut				
3691	nicht gebaut				
3692	nicht gebaut				
3693	nicht gebaut				
3694	nicht gebaut				
3695	Scharpiejolle 12 qm	ohne Namen	Segel-Verein Madi, Stargard	1944	5,99
3696	Scharpiejolle 12 qm	ohne Namen	Segel-Verein Madi, Stargard	1944	5,99
3697	Scharpiejolle 12 qm	ohne Namen	Dr. Neumann, Stargard	1944	5,99
3698	Scharpiejolle 12 qm	ohne Namen	Hausmann, Stargard	1944	5,99
3699	Scharpiejolle 12 qm	ohne Namen	v. Rohr, Stargard	1944	5,99
3700	Scharpiejolle 12 qm	ohne Namen	B. Sölling, Bremen	1945	5,99
3701	41,0 m R-Boot	R 130	Marine, Berlin	1943	41,05
3702	41,0 m R-Boot	R 131	Marine, Berlin	1943	41,05
3703	41,0 m R-Boot	R 132	Marine, Berlin	1944	41,05
3704	41,0 m R-Boot	R 133	Marine, Berlin	1944	41,05
3705	41,0 m R-Boot	R 134	Marine, Berlin	1944	41,05
3706	41,0 m R-Boot	R 135	Marine, Berlin	1944	41,05
3707	41,0 m R-Boot	R 136	Marine, Berlin	1944	41,05
3708	41,0 m R-Boot	R 137	Marine, Berlin	1944	41,05
3709	Piratenjolle	ohne Namen	Segelkamerad, Bremen	1947	5,00
3710	Piratenjolle	ohne Namen	Segelkamerad, Bremen	1947	5,00
3711	Piratenjolle	ohne Namen	Segelkamerad, Bremen	1947	5,00
3712	Piratenjolle	ohne Namen	Segelkamerad, Bremen	1947	5,00
3713	Olympiajolle	ohne Namen	Jürgen Knigge, Bremen	1948	5,00
3714	Olympiajolle	ohne Namen	Dr. Carsten, Brake	1948	5,00
3715	Olympiajolle	ohne Namen	Th. Freiburg, Hamburg	1948	5,00
3716	Olympiajolle	Misterling	Gebr. Freiburg, Hamburg	1948	5,00
3717	Olympiajolle	Ursebill	Arn. Hinte, Grohn	1948	5,00
3718	Olympiajolle	Nei-em	H. Kohlhorst, Schönebeck	1948	5,00
3719	Olympiajolle	Imbu	Harmstod, Hamburg	1948	5,00
3720	Olympiajolle	ohne Namen	Wunderwald, Düsseldorf	1948	5,00
3721	8,15 m Fischerboot	Wilhelmine	Th. Kluin, Weserm.	1947	8,15
3722	nicht gebaut				
3723	5,0 m Lotsenboot	ohne Namen	Lotsenwesen, Bremerhaven	1948	5,30
3724	5,0 m Lotsenboot	ohne Namen	Lotsenwesen, Bremerhaven	1948	5,30
3725	nicht gebaut				
3726	Piratenjolle	Marlene	M. Waltemath, Bremen	1947	5,00



Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
3727	Piratenjolle	Le Rouge	S. B. Lashman, New Jersey	1947	5,00
3728	Piratenjolle	Marie	R. T. Mc. Cue USNR, New Jers.	1945	5,00
3729	Piratenjolle	Jeanne		1945	5,00
3730	Piratenjolle	Leila	Trast, USA	1946	5,00
3731	Scharpiejolle 12 qm	Olelia	R. L. Lentz, Ohio	1945	5,99
3732	Scharpiejolle 12 qm	ohne Namen	Lt. Reese, Baltimore	1946	5,99
3733	Scharpiejolle 12 qm	Udo Graf	C. L. Curry, Texas	1945	5,99
3734	Olympiajolle	Linie	O. Schäffer, Hamburg	1947	5,00
3735	Olympiajolle	ohne Namen	Achim Fritz, Hamburg	1947	5,00
3736	Olympiajolle	Bine	E. v. Keitz, Essen	1948	5,00
3737	Olympiajolle	Nix as ran	F. Cordes, Bremen	1948	5,00
3738	Olympiajolle	ohne Namen	Mohr, Starnberg	1948	5,00
3739	Olympiajolle	Kleine Brise	Dr. Münstermann, Düsseldorf	1948	5,00
3740	15,7 m Tourenyacht	Whisper	Brigadis Palmer, England	1949	15,65
3741	4,5 m Dielenschiff	WE S 167	Th. Klein, Bremerhaven	1946	4,50
3742	4,5 m Dielenschiff	ohne Namen	Kurt Müller, Bremerhaven	1946	4,50
3743	4,5 m Dielenschiff	ohne Namen	Beirich, Bremerhaven	1946	4,50
3744	4,5 m Dielenschiff	Emma 520	Weser-Kanal, Bremen	1946	4,50
3745	4,5 m Dielenschiff	Klaus 359	Stiel, Bremen	1946	4,50
3746	4,5 m Dielenschiff	Bremen 1434	Mohrwinkel, Bremen	1946	4,50
3747	4,5 m Dielenschiff	1385	Weihmann, Bremen	1946	4,50
3748	4,5 in Dielenschiff	8.V.F.G.	Bremen Veg.-F-Ges., Grohn	1946	4,50
3749	4,5 m Dielenschiff	ohne Namen	Franke-Werke, Bremen	1946	4,50
3750	2,7 m Beiboot	ohne Namen	Feuerwehr, Bremen	1946	2,70
3751	2,7 m Beiboot	Klein Wega	W. Wilke, Berlin	1946	2,70
3752	2,7 m Beiboot	Galathea	S. B. Lashman, New Jersey	1945	2,70
3753	2,7 m Beiboot	Lütti	E. Mohr, Hamburg	1946	2,70
3754	2,7 m Beiboot	ohne Namen	Lt. Gamelson, New Jersey	1945	2,70
3755	3,0 m Beiboot	Teddy II	Joh. Wieß, Hamburg	1947	3,00
3756	4,5 m Dielenschiff	ohne Namen	Kladde, Bremen	1947	4,50
3757	4,5 m Dielenschiff	ohne Namen	Lühring, Hammelw.	1947	4,50
3758	Scharpiejolle 12 qm	ohne Namen	Bar. v. Plessen, Stargard	1944	5,99
3759	Scharpiejolle 12 qm	ohne Namen	Frau Homp, Stargard	1944	5,99
3760	41,0 m R-Boot	R 138	Marine, Berlin	1944	41,05
3761	41,0 m R-Boot	R 139	Marine, Berlin	1944	41,05
3762	41,0 m R-Boot	R 140	Marine, Berlin	1944	41,05
3763	41,0 m R-Boot	R 141	Marine, Berlin	1944	41,05
3764	41,0 m R-Boot	R 142	Mahne, Berlin	1944	41,05
3765	41,0 m R-Boot	R 143	Mahne, Bedin	1944	41,05
3766	41,0 m R-Boot	R 144	Manne, Bedin	1944	41,05
3767	41,0 m R-Boot	R 145	Manne, Bedin	1944	41,05
3768	41,0 m R-Boot	R 146	Mahne, Bedin	1944	41,05
3769	41,0 m R-Boot	R 147	Manne, Berlin	1944	41,05
3770	41,0 m R-Boot	R148	Manne, Berlin	1944	41,05
3771	41,0 m R-Boot	R 149	Manne, Bedin	1944	41,05
3772	41,0 m R-Boot	R 150	Manne, Bedin	1944	41,05
3773	Olympiajolle	Pichelsdorf	Mähltz, Lemwerder	1949	5,00
3774	Olympiajolle	Brücko II	Schümann, Hamburg	1949	5,00
3775	Olympiajolle	Kira	Brinkmann, Hamburg	1949	5,00
3776	Olympiajolle	Teddy III	Plathner, Hannover	1949	5,00
3777	Olympiajolle	Pitt II	Wolf, Hamburg	1949	5,00
3778	Olympiajolle	Helion II	E. Schafe, Hannover	1949	5,00
3779	5,5 m Tourenyacht	Hera	H. Rasmussen, Lemwerder	1947	5,45
3780	5,0 m Dielenschiff	Holzmann	Holzmann, Bremen	1946	5,00
3781	5,0 m Dielenschiff	Holzmann	Holzmann, Bremen	1946	5,00
3782	5,0 m Dielenschiff	Holzmann	Holzmann, Bremen	1946	5,00
3783	5,0 m Dielenschiff	Holzmann	Holzmann, Bremen	1946	5,00
3784	5,0 m Dielenschiff	Holzmann	Holzmann, Bremen	1946	5,00
3785	5,0 m Dielenschiff	Holzmann	Holzmann, Bremen	1946	5,00
3786	4,0 m Rettungsboot	Hannover	Feuerlöschpol., Hannover	1943	4,00
3787	5,4 m Rettungsboot	ohne Namen	Unterweser AG, Bremerhaven	1946	5,35
3788	5,4 m Rettungsboot	ohne Namen	Unterweser AG, Bremerhaven	1946	5,35
3789	5,4 m Rettungsboot	ohne Namen	Unterweser AG, Bremerhaven	1946	5,35
3790	5,4 m Rettungsboot	ohne Namen	Unterweser AG, Bremerhaven	1946	5,35
3791	5,4 m Rettungsboot	ohne Namen	Unterweser AG, Bremerhaven	1946	5,35
3792	5,4 m Rettungsboot	ohne Namen	Unterweser AG, Bremerhaven	1946	5,35
3793	6,0 m Dielenschiff	ohne Namen	E. W. Rogge, Bremerhaven	1946	6,00
3794	6,0 m Dielenschiff	ohne Namen	E. W. Rogge, Bremerhaven	1946	6,00
3795	6,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Müller, Bremerhaven	1946	6,00
3796	6,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Wayss & Freitag, Bremen	1946	6,00
3797	2,7 m Dingi	Typing	Com. Jeffs, USA	1949	2,70
3798	2,7 m Dingi	Typee	Brewer, USA	1947	2,70
3799	2,4 m Dingi	Senta	Rolf Schmidt, Lesum	1947	2,40
3800	2,4 m Dingi	Helgoland	H. Löffler, Hamburg	1947	2,40
3801	39,4 m R-Boot	R 401	Marine, Berlin	1944	39,35
3802	39,4 m R-Boot	R 402	Marine, Berlin	1944	39,35
3803	39,4 m R-Boot	R 403	Marine, Berlin	1944	39,35
3804	39,4 m R-Boot	R 404	Marine, Berlin	1944	39,35
3805	39,4 m R-Boot	R 405	Marine, Berlin	1944	39,35
3806	39,4 m R-Boot	R 406	Marine, Berlin	1944	39,35
3807	39,4 m R-Boot	R 407	Marine, Berlin	1944	39,35

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
3808	39,4 m R-Boot	R 408	Marine, Berlin	1944	39,35
3809	39,4 m R-Boot	R 409	Marine, Berlin	1944	39,35
3810	39,4 m R-Boot	R 410	Marine, Berlin	1944	39,35
3811	39,4 in R-Boot	R 411	Marine, Berlin	1944	39,35
3812	39,4 m R-Boot	R 412	Marine, Berlin	1944	39,35
3813	39,4 m R-Boot	R 413	Marine, Berlin	1945	39,35
3814	39,4 m R-Boot	R 414	Marine, Berlin	1945	39,35
3815	39,4 m R-Boot	R 415	Marine, Berlin	1945	39,35
3816	39,4 m R-Boot	R 416	Marine, Berlin	1945	39,35
3817	39,4 m R-Boot	R 417	Marine, Berlin	1945	39,35
3818	39,4 m R-Boot	R 418	Marine, Berlin	1945	39,35
3819	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Hafenbauamt, Bremen	1947	5,00
3820	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Noll, Bremen	1947	5,00
3821	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Früchtenicht, Bremen	1947	5,00
3822	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Rahlenbeck, Bremen	1947	5,00
3823	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Wayss & Freitag, Bremen	1946	5,00
3824	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Wasserstr.-Dir., Hoja	1947	5,00
3825	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	O. Rahlenbeck, Bremen	1947	5,00
3826	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Fr. Wilkens, Einsward.	1947	5,00
3827	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	v. Bostel, Hamburg	1947	5,00
3828	5,0 m Schulboot	ohne Namen	E. F. Laeisz, Hamburg	1947	4,97
3829	5,0 m Schulboot	ohne Namen	E. F. Laeisz, Hamburg	1947	4,97
3830	5,0 m Schulboot	ohne Namen	E. F. Laeisz, Hamburg	1947	4,97
3831	5,0 m Schulboot	ohne Namen	Seeschiffahrt, Hamburg	1947	4,97
3832	5,0 m Schulboot	ohne Namen	Seeschiffahrt, Hamburg	1947	4,97
3833	5,0 m Schulboot	ohne Namen	Seeschiffahrt, Hamburg	1947	4,97
3834	5,0 m Schulboot	ohne Namen	Seeschiffahrt, Hamburg	1947	4,97
3835	5,0 m Schulboot	ohne Namen	Seeschiffahrt, Hamburg	1947	4,97
3836	5,0 m Schulboot	ohne Namen	Seeschiffahrt, Hamburg	1947	4,97
3837	5,0 m Schulboot	ohne Namen	Seeschiffahrt, Hamburg	1947	4,97
3838	5,0 m Schulboot	ohne Namen	Seeschiffahrt, Hamburg	1947	4,97
3839	5,0 m Schulboot	ohne Namen	Seeschiffahrt, Hamburg	1947	4,97
3840	7,7 m Pumpenponton	Wifo	Wifo, Berlin	1943	7,70
3841	7,7 m Pumpenponton	Wifo	Wifo, Berlin	1943	7,70
3842	nicht gebaut				
3843	4,25 m Klasse B	ohne Namen	E. F. Laeisz, Hamburg	1944	4,25
3844	Scharpiejolle 12 qm	ohne Namen	Dr. Pinggera, Bad Kohlgrub	1944	5,99
3845	2,7 m Beiboot	ohne Namen	Siemer, Bremen	1943	2,70
3846	Piratenjolle	Cornelia Lee	P. Curry, Texas	1945	5,00
3847	Piratenjolle	ohne Namen	C. E. Müller, Bremen	1947	5,00
3848	Piratenjolle	ohne Namen	Cl.S.W., Grohn	1947	5,00
3849	Piratenjolle	Möwe II	Frau Lindemann, Schöneb.	1945	5,00
3850	Piratenjolle	Gen	C. Chesebro, USA	1947	5,00
3851	Piratenjolle	H.S.C.	H.S.C., Hamburg	1946	5,00
3852	Scharpiejolle 12 qm	Nordstern	R. Schütt, Hamburg	1946	5,99
3853	Scharpiejolle 12 qm	ohne Namen	Zwischenahner Segel-Club, Bad Zwischenahn	1946	5,99
3854	4,25 m Klasse B	ohne Namen	A. Weerda, Norden	1948	4,25
3855	4,25 m Klasse B	Inge IX	Hans Howaldt, Lübeck	1947	4,25
3856	4,25 m Klasse B	ohne Namen	Jacob Röhrig, Bremen	1947	4,25
3857	4,25 m Klasse B	ohne Namen	Fuchs, Merzig	1948	4,25
3858	4,25 m Klasse B	ohne Namen	Hammerstein, Haan	1948	4,25
3859	4,25 m Klasse B	Briese	W Wiegand, Blumenthal	1948	4,25
3860	2,7 m Beiboot	ohne Namen	Lt. Hairston, USA	1945	2,70
3861	2,7 m Dingi	ohne Namen	Comd. McKee, USA	1946	2,70
3862	2,7 m Dingi	Dee Mohr	E. Mohr, Hamburg	1946	2,70
3863	2,7 m Dingi	Gold. Löwe	Gapt. Ingram, USA	1946	2,70
3864	2,7 m Dingi	ohne Namen	Gapt. Poulsen, USA	1946	2,70
3865	2,7 m Dingi	ohne Namen	Richter, Hamburg	1946	2,70
3866	3,0 m Beiboot	ohne Namen	Chr. Sommer, Flensburg	1947	3,00
3867	3,0 m Beiboot	Whisper	Phor Palmer, England	1947	3,00
3868	3,0 m Beiboot	Otto	Schmidtman, St. Magnus	1947	3,00
3869	3,0 m Beiboot	ohne Namen	Capt. Poulsen, USA	1947	3,00
3870	3,0 m Beiboot	ohne Namen	Becker, Bremen	1947	3,00
3871	3,0 m Beiboot	ohne Namen	Capt. Poulsen, USA	1947	3,00
3872	4,0 m Rettungsboot	Tiefbau	Tiefbauamt, Hannover	1946	4,00
3873	4,0 m Rettungsboot	Tiefbau	Tiefbauamt, Hannover	1946	4,00
3874	4,0 m Rettungsboot	Tiefbau	Tiefbauamt, Hannover	1946	4,00
3875	Drachenboot	Breeze	Byroet, Holland	1947	8,90
3876	21,0 m Schute	Hafenamt 5	Hafenbauamt, Bremen	1948	21,00
3877	21,0 m Schute	Hafenamt 6	Hafenbauamt, Bremen	1949	21,00
3878	21,0 m Schute	Hafenamt 7	Hafenbauamt, Bremen	1949	21,00
3879	10 qm Kielboot	ohne Namen	H. Horn, Hamburg	1944	4,97
3880	6,5 m Tourenkreuzer	Wheatley	H. S. Townsend, USA	1947	6,51
3881	4,25 m Klasse B	ohne Namen	General Star, Saarow	1944	4,25
3882	4,25 m Klasse B	ohne Namen	Schaeffer, Starnberg	1944	4,25
3883	4,25 m Klasse B	ohne Namen	Schaeffer, Starnberg	1944	4,25
3884	4,25 m Klasse B	ohne Namen	J. Rührig, Köln	1944	4,25
3885	4,25 m Klasse B	ohne Namen	Manne, Kiel	1944	4,25
3886	4,25 m Klasse B	ohne Namen	Manne, Kiel	1944	4,25
3887	15 qm Kielboot	ohne Namen	Reederei Laeisz, Hamburg	1944	6,20
3888	15 qm Kielboot	ohne Namen	Reederei Laeisz, Hamburg	1944	6,20

BAUNUMMERNBUCH

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA	Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
3889	7,0 m Gigboot	ohne Namen	Reederei Laeisz, Hamburg	1944	7,00	3970	4,0 m Flachbodenboot	ohne Namen	Schonvogel, Ochtum	1945	4,00
3890	5,0 m Beiboot	ohne Namen	Reederei Laeisz, Hamburg	1944	5,00	3971	10,5 m Strandboot	ohne Namen	DGzRS Bremen	1945	10,50
3891	3,6 m Rettungsboot	ohne Namen	Drecoll, Hamburg	1947	3,60	3972	10,5 m Strandboot	ohne Namen	DGzRS Bremen	1945	10,50
3892	3,6 m Rettungsboot	ohne Namen	Drecoll, Hamburg	1947	3,60	3973	10,5 m Strandboot	ohne Namen	DGzRS Bremen	1945	10,50
3893	3,6 m Rettungsboot	ohne Namen	Drecoll, Hamburg	1947	3,60	3974	10,5 m Strandboot	ohne Namen	DGzRS Bremen	1948	10,50
3894	3,6 m Rettungsboot	ohne Namen	Drecoll, Hamburg	1947	3,60	3975	nicht gebaut				
3895	3,6 m Rettungsboot	ohne Namen	Drecoll, Hamburg	1947	3,60	3976	4,0 m Hummelboot	Hummel	N.R.V., Hamburg	1948	4,00
3896	3,6 m Rettungsboot	ohne Namen	Drecoll, Hamburg	1947	3,60	3977	4,0 m Hummelboot	Moskito	N.R.V., Hamburg	1948	4,00
3897	3,6 m Rettungsboot	ohne Namen	Drecoll, Hamburg	1947	3,60	3978	Hansajolle	ohne Namen	N.R.V., Hamburg	1948	5,85
3898	3,6 m Rettungsboot	ohne Namen	Drecoll, Hamburg	1947	3,60	3979	Hansajolle	ohne Namen	N.R.V., Hamburg	1948	5,85
3899	3,6 m Rettungsboot	ohne Namen	Drecoll, Hamburg	1947	3,60	3980	nicht gebaut				
3900	3,6 m Rettungsboot	ohne Namen	Drecoll, Hamburg	1947	3,60	3981	Piratenjolle	ohne Namen	Warner	1945	5,00
3901	39,5 m R-Boot	R 419	Marine, Berlin	1945	39,50	3982	Piratenjolle	Pirat 1	Miller	1945	5,00
3902	39,5 m R-Boot	R 420	Marine, Berlin	1945	39,50	3983	Piratenjolle	ohne Namen	Pyner	1945	5,00
3903	39,5 m R-Boot	R 421	Marine, Berlin	1945	39,50	3984	Piratenjolle	ohne Namen	Bell	1945	5,00
3904	39,5 m R-Boot	R 422	Marine, Berlin	1945	39,50	3985	Piratenjolle	ohne Namen	A. Windhorst, Bremen	1946	5,00
3905	39,5 m R-Boot	R 423	Marine, Berlin	1945	39,50	3986	Piratenjolle	ohne Namen	Döbler, Hamburg	1946	5,00
3906	39,5 m R-Boot	R 424	Marine, Berlin	1945	39,50	3987	Piratenjolle	ohne Namen	W H. Zingelmann, Hamburg	1946	5,00
3907	39,5 m R-Boot	R 425	Marine, Berlin	1945	39,50	3988	Piratenjolle	Port of Bremen	Hentske, Hamburg	1946	5,00
3908	nicht gebaut		Marine, Berlin			3989	Piratenjolle	ohne Namen	Capt. Maddat, USA	1946	5,00
3909	nicht gebaut		Marine, Berlin			3990	Piratenjolle	Port of Bremen	Lt. Prideaux, USA	1946	5,00
3910	nicht gebaut		Marine, Berlin			3991	4,25 m Klasse B	ohne Namen	Maj Rolt, USA	1946	4,25
3911	nicht gebaut		Marine, Berlin			3992	4,25 m Klasse B	ohne Namen	Kapt. Hardt, Bremerhaven	1946	4,25
3912	nicht gebaut		Marine, Berlin			3993	4,25 m Klasse B	ohne Namen	Jannsen, Duisburg	1946	4,25
3913	2,7 m Beiboot	ohne Namen	Rud. W. Holm, Hamburg	1947	2,70	3994	4,25 m Klasse B	Helga	Dr R. Bröning, Wilhelmshaven	1946	4,25
3914	2,7 m Beiboot	ohne Namen	W. Bruns, Hamburg	1947	2,70	3995	4,25 m Klasse B	Dart II	Com. Brewer, Warnemünde	1947	4,25
3915	2,7 m Beiboot	Blanca-Maria	Edgar Beyer, Hamburg	1947	2,70	3996	4,25 m Klasse B	ohne Namen	Lt. Simon, USA	1946	4,25
3916	2,7 m Dingi	ohne Namen	Dr. Rautenberger, Flensburg	1947	2,70	3997	4,25 m Klasse B	Neia	Rogge, Farge	1947	4,25
3917	3,0 m Beiboot	ohne Namen	H. Becker, Hamburg	1948	3,00	3998	4,25 m Klasse B	ohne Namen	Palmeyer, Blumenthal	1947	4,25
3918	3,0 m Beiboot	Luti-Lun	O. Ernst, Hamburg	1948	3,00	3999	4,25 m Klasse B	ohne Namen	Feldhoff, Wuppertal	1947	4,25
3919	3,0 m Beiboot	ohne Namen	G. Spangenberg, Hamburg	1948	3,00	4000	4,25 m Klasse B	Hein Godewind	Fehner, Lemwerder	1947	4,25
3920	3,0 m Beiboot	ohne Namen	Gotthard, Bremen	1948	3,00	4001	4,0 m Flachboot	ohne Namen	Sarstedt, Farge	1946	4,00
3921	10,5 m Tourenkreuzer	Trotzkopf	E. Krassmann, Hamburg	1949	10,50	4002	4,0 m Flachboot	ohne Namen	Sarstedt, Farge	1946	4,00
3922	4,0 m Flachboot	309	Alb. Meyer, Bremen	1947	4,00	4003	4,0 m Flachboot	ohne Namen	W. Vogel, Blumenthal	1946	4,00
3923	4,0 m Flachboot	ohne Namen	W. Sanders, Millig	1947	4,00	4004	4,0 m Flachboot	ohne Namen	Sanders, Brake	1946	4,00
3924	4,0 m Flachboot	ohne Namen	Fr. Meyer, Lemwerder	1947	4,00	4005	4,0 m Flachboot	ohne Namen	Schonvogel, Lemwerder	1946	4,00
3925	4,0 m Flachboot	ohne Namen	Plath, Speckenbüttel	1947	4,00	4006	4,0 m Flachboot	ohne Namen	Sanders, Brake	1946	4,00
3926	4,0 m Flachboot	ohne Namen	Plath, Speckenbüttel	1947	4,00	4007	4,0 m Flachboot	ohne Namen	Sierner, Delmenhorst	194	4,00
3927	4,0 m Flachboot	Zwiebelfisch	Wehner, Delmenhorst	1947	4,00	4008	4,0 m Flachboot	ohne Namen	Hartmann, Delmenhorst	1946	4,00
3928	4,5 m Dielenschiff	ohne Namen	E. Bruns, Badenerbg.	1947	4,50	4009	4,0 m Flachboot	ohne Namen	A. Klein, Bremerhaven	1946	4,00
3929	4,5 m Dielenschiff	ohne Namen	Jakobscheck, Bremerhaven	1947	4,50	4010	4,0 m Flachboot	ohne Namen	O. Klein, Bremerhaven	1946	4,00
3930	4,0 m Flachbodenboot	ohne Namen	Stump, Warfleth	1945	4,00	4011	4,0 m Flachboot	ohne Namen	Dr. Meier, Vegesack	1946	4,00
3931	4,0 m Flachbodenboot	ohne Namen	Wifo, Farge	1945	4,00	4012	4,0 m Flachboot	ohne Namen	E. Bauer, Vegesack	1946	4,00
3932	4,0 m Flachbodenboot	ohne Namen	Hartmann, Delmenhorst	1945	4,00	4013	4,0 m Flachboot	ohne Namen	A. Becker, Bremen	1946	4,00
3933	4,0 m Flachbodenboot	ohne Namen	Hartmann, Delmenhorst	1945	4,00	4014	4,0 m Flachboot	ohne Namen	Brüning, Lesum	1946	4,00
3934	4,0 m Flachbodenboot	ohne Namen	Sanders, Brake	1945	4,00	4015	4,0 m Flachboot	WE.S. 167	Th. Klein, Bremerhaven	1946	4,00
3935	4,0 m Flachbodenboot	ohne Namen	Schonvogel, Ochtum	1945	4,00	4016	4,0 m Flachboot	ohne Namen	Galisch, Bremen	1946	4,00
3936	4,0 m Flachbodenboot	ohne Namen	Schonvogel, Ochtum	1945	4,00	4017	4,0 m Flachboot	ohne Namen	Schonvogel, Bremen	1946	4,00
3937	4,0 m Flachbodenboot	ohne Namen	G. Holscher, Delmenhorst	1945	4,00	4018	4,0 m Flachboot	ohne Namen	Schonvogel, Bremen	1946	4,00
3938	4,0 m Flachbodenboot	ohne Namen	Segel-Club, Ochtum	1945	4,00	4019	4,0 m Flachboot	ohne Namen	Schonvogel, Bremen	1946	4,00
3939	4,0 m Flachbodenboot	ohne Namen	Wifo, Farge	1945	4,00	4020	4,0 m Flachboot	ohne Namen	Schonvogel, Bremen	1946	4,00
3940	4,0 m Flachboot	ohne Namen	R. Meier, Br.-Grohn	1946	4,00	4021	5,0 m Dielenschiff	Hafenbauamt	Hafenbauamt, Bremen	1947	5,00
3941	4,0 in Flachboot	ohne Namen	E. Krieg, Br.-Grohn	1946	4,00	4022	5,0 m Dielenschiff	Hafenbauamt	Wass.-Direkt., Hoya	1947	5,00
3942	4,0 m Flachboot	ohne Namen	R. Bohn, Altenesch	1946	4,00	4023	5,0 m Dielenschiff	Hafenbauamt	Wass.-Direkt., Hoya	1947	5,00
3943	4,0 m Flachboot	ohne Namen	R. Paskowitz, Vegesack	1946	4,00	4024	5,0 m Dielenschiff	Hafenbauamt	Wass.-Dir., Hannover	1947	5,00
3944	4,0 Flachboot	ohne Namen	C. Paar, Elsfleth	1946	4,00	4025	5,0 m Dielenschiff	Hafenbauamt	Wass.-Dir., Hannover	1947	5,00
3945	6,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Schwering, Bremen	1945	6,00	4026	Olympiajolle	Mrs. Smith	Usher, USA	1947	5,00
3946	6,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Schwering, Bremen	1945	6,00	4027	Olympiajolle	ohne Namen	Howie, USA	1947	5,00
3947	4,0 m Rettungsboot	ohne Namen	Feuerlöschpol., Hannover	1945	4,00	4028	Olympiajolle	ohne Namen	Kap. Lt. Rowe, USA	1947	5,00
3948	4,0 m Rettungsboot	ohne Namen	Feuerlöschpol., Hannover	1945	4,00	4029	Olympiajolle	Juanita	Maj. Conny, USA	1947	5,00
3949	4,0 m Flachbodenboot	ohne Namen	Diek, Vegesack	1945	4,00	4030	Olympiajolle	Walnut	Maj. Scott, USA	1947	5,00
3950	4,0 m Flachbodenboot	ohne Namen	Müller, Husum	1945	4,00	4031	Olympiajolle	Chestnut	Kapt. Peal, USA	1947	5,00
3951	4,0 m Flachbodenboot	ohne Namen	Schonvogel, Ochtum	1945	4,00	4032	Olympiajolle	ohne Namen	Mai. Walter, USA	1947	5,00
3952	4,0 m Flachbodenboot	ohne Namen	Schonvogel, Ochtum	1945	4,00	4033	Olympiajolle	Snowgoose	84. Good Body, England	1948	5,00
3953	4,0 m Flachbodenboot	ohne Namen	Schonvogel, Ochtum	1945	4,00	4034	Olympiajolle	ohne Namen	Lt. Col. Scott, England	1948	5,00
3954	4,0 m Flachbodenboot	ohne Namen	Schonvogel, Ochtum	1945	4,00	4035	Olympiajolle	ohne Namen	H. Bühring, Steinhude	1948	5,00
3955	4,0 m Flachbodenboot	ohne Namen	Lüttke, Vegesack	1945	4,00	4036	6,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Städt. Tiefbau, Hannover	1947	6,00
3956	4,0 m Flachbodenboot	ohne Namen	Bloess, Grohn	1945	4,00	4037	6,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Städt. Tiefbau, Hannover	1947	6,00
3957	4,0 m Flachbodenboot	ohne Namen	Hafenbauamt, Bremen	1945	4,00	4038	6,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Städt. Tiefbau, Hannover	1947	6,00
3958	4,0 m Flachbodenboot	ohne Namen	Segel-C. St. Veith, Ochtum	1945	4,00	4039	6,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Wayss & Freitag, Bremen	1947	6,00
3959	4,0 m Flachbodenboot	ohne Namen	Kükel, Elsfleth	1945	4,00	4040	6,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Wayss & Freitag, Bremen	1947	6,00
3960	4,0 m Flachbodenboot	ohne Namen	Humpe, Warfleth	1945	4,00	4041	6,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Gem. Drakenburg, Drakenburg	1947	6,00
3961	4,0 m Flachbodenboot	ohne Namen	Wehrhahn, Delmenhorst	1945	4,00	4042	3,0 m Flachboot	ohne Namen	Jürgens, Bardewisch	1947	3,00
3962	4,0 m Flachbodenboot	Brummer	W. Finke, Ritzenbüttel	1945	4,00	4043	5,0 m Dielenschiff	Hafenbauamt P1 und P2	Hafenbauamt, Bremen	1945	5,00
3963	4,0 m Flachbodenboot	ohne Namen	Amt f. Strassenbau, Bremen	1945	4,00	4044	5,0 m Dielenschiff	Hafenbauamt P1 und P2	Hafenbauamt, Bremen	1945	5,00
3964	4,0 m Flachbodenboot	ohne Namen	Nordenholz, Farge	1945	4,00	4045	4,0 m Außenb. Motorboot	Pinguin	W. Fuchs, Meriig	1946	4,00
3965	4,0 m Flachbodenboot	ohne Namen	Nordenholz, Farge	1945	4,00	4046	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Joh. Köser, Stade	1947	5,00
3966	4,0 m Flachbodenboot	ohne Namen	Dr. Bormann, Lemwerder	1945	4,00	4047	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Wass.-Str.-Dir., Hannover	1947	5,00
3967	4,0 m Flachbodenboot	ohne Namen	Diekmannschenke, Delmenhorst	1945	4,00	4048	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Wass.-Str.-Dir., Hannover	1947	5,00
3968	4,0 m Flachbodenboot	ohne Namen	Kröger, Elsfleth	1945	4,00	4049	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Wass.-Str.-Dir., Hannover	1947	5,00
3969	4,0 m Flachbodenboot	ohne Namen	Schonvogel, Ochtum	1945	4,00	4050	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Hafenbauamt, Bremen	1947	5,00



Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA	Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
4051	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Hafenbauamt, Bremen	1947	5,00	4132	4,0 m Hummelboot	Wespe	N.R.V., Hamburg	1948	4,00
4052	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Elfers, Bremen	1948	5,00	4133	4,0 m Hummelboot	Fliege	N.R.V., Hamburg	1948	4,00
4053	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Hafenbauamt, Bremen	1947	5,00	4134	4,0 m Hummelboot	Mücke	N.R.V., Hamburg	1948	4,00
4054	5,4 m Rettungsboot	ohne Namen	Unterw. Reederei, Bremerhaven	1948	5,35	4135	4,0 m Hummelboot	Brummer	N.R.V., Hamburg	1948	4,00
4055	5,4 m Rettungsboot	ohne Namen	Unterw. Reederei, Bremerhaven	1948	5,35	4136	4,0 m Hummelboot	Bremse	N.R.V., Hamburg	1948	4,00
4056	5,4 m Rettungsboot	ohne Namen	Unterw. Reederei, Bremerhaven	1948	5,35	4137	4,0 m Hummelboot	Hornisse	N.R.V., Hamburg	1948	4,00
4057	5,4 m Rettungsboot	ohne Namen	Unterw. Reederei, Bremerhaven	1948	5,35	4138	4,0 m Hummelboot	Maikäfer	N.R.V., Hamburg	1948	4,00
4058	5,4 m Rettungsboot	ohne Namen	Unterw. Reederei, Bremerhaven	1948	5,35	4139	4,0 m Hummelboot	Libelle	N.R.V., Hamburg	1948	4,00
4059	5,4 m Rettungsboot	ohne Namen	Unterw. Reederei, Bremerhaven	1948	5,35	4140	4,0 m Hummelboot	Falter	N.R.V., Hamburg	1948	4,00
4060	5,4 m Rettungsboot	ohne Namen	Kohlenberg, Bremerhaven	1948	5,35	4141	Piratenjolle	Toni VI	Jul. Gahde, Hamburg	1948	5,00
4061	5,4 m Rettungsboot	ohne Namen	Argo-Reederei, Bremen	1948	5,35	4142	Piratenjolle	Kawale	Loos, Ratzeburg	1948	5,00
4062	5,4 m Rettungsboot	ohne Namen	Howaldt-Werke, Kiel	1948	5,35	4143	Piratenjolle	Bajazzo IV	Spangenberg, Hamburg	1948	5,00
4063	5,4 m Rettungsboot	ohne Namen	Howaldt-Werke, Kiel	1948	5,35	4144	Piratenjolle	Alt	E. Ridder, Wilhelmshaven	1948	5,00
4064	6,5 m Gig-Einer	ohne Namen	V.R.V., Vegesack	1948	6,50	4145	Piratenjolle	Blanca-Maha	E. Beyer, Hamburg	1948	5,00
4065	6,5 m Gig-Einer	ohne Namen	V.R.V., Vegesack	1948	6,50	4146	4,25 m Klasse B	Petede	Emeis, Heide	1948	4,25
4066	8,5 m Gig-Zweier	ohne Namen	Th. Freiburg	1949	8,50	4147	4,25 m Klasse B	ohne Namen	Henning, Essen	1948	4,25
4067	8,5 m Gig-Zweier	Osriesland	Emden R.V., Emden	1949	8,50	4148	4,25 m Klasse B	Ruhreck	Egon Echt, Essen	1948	4,25
4068	11,0 m Gig-Vierer	Zugvogel	Rud. Verein Weser, Hameln	1949	11,00	4149	4,25 m Klasse B	ohne Namen	Bdg. Thomsen, USA	1948	4,25
4069	11,0 m Gig-Vierer	Goldenes Mainz	R.V. Mainz, Mainz	1949	11,00	4150	4,25 m Klasse B	Little Vigilant	Cochran, New York	1949	4,25
4070	4,0 m Flachboot	ohne Namen	Gloystein, Vegesack	1947	4,00	4151	4,25 m Klasse B	ohne Namen	Schaeffer, Starnberg	1949	4,25
4071	4,0 m Flachboot	ohne Namen	Wellmann, Elsfleth	1947	4,00	4152	9,8 m Motorboot	Hans	B.V.F.G., Grohn	1948	9,80
4072	4,0 m Flachboot	ohne Namen	Bartels, Saarstedt	1947	4,00	4153	14,0 m Seilfähre	Drakenburg	Gern. Drakenburg, Drakenbg.	1948	14,00
4073	4,0 m Flachboot	ohne Namen	H. Kuhn, Delmenhorst	1947	4,00	4154	4,0 m Flachboot	ohne Namen	Bloess, Aumund	1948	4,00
4074	4,0 m Flachboot	ohne Namen	Noltenius, Borgfeld	1947	4,00	4155	4,0 m Flachboot	ohne Namen	M. Haarde, Aumund	1948	4,00
4075	4,0 m Flachboot	ohne Namen	J. Hoffmann, Lemwerder	1947	4,00	4156	4,0 m Flachboot	ohne Namen	Mester, Deichshausen	1948	4,00
4076	Piratenjolle	Neger	E. Mohr, Hamburg	1948	5,00	4157	4,0 m Flachboot	ohne Namen	Uhlhorn, Krögerdorf	1948	4,00
4077	Piratenjolle	ohne Namen	Vogel, Düsseldorf	1948	5,00	4158	4,0 m Flachboot	ohne Namen	Noll, Bremen	1948	4,00
4078	Piratenjolle	Astrid	R. W. Holm, Hamburg	1948	5,00	4159	4,0 m Flachboot	ohne Namen	Rühe, Oeynhausen	1948	4,00
4079	Piratenjolle	ohne Namen	F. Kreisman, Wilhelmshaven	1948	5,00	4160	4,0 m Flachboot	ohne Namen	Müller, Bremerhaven	1948	4,00
4080	Piratenjolle	Falke	S.K.Wv.B., Bremen	1948	5,00	4161	4,0 m Flachboot	ohne Namen	Grabhorn, Elsfleth	1948	4,00
4081	7,8 m Swallow Glass	Gleam	Maj. Vesej, England	1948	7,77	4162	4,0 m Flachboot	ohne Namen	Mohr, Hamburg	1948	4,00
4082	7,8 m Swallow Class	Hoopoe	Maj. Rowley-Conway, England	1948	7,77	4163	4,0 m Flachboot	ohne Namen	Mohr, Hamburg	1948	4,00
4083	7,8 m Swallow Class	Thurne	Maj. Scott, England	1948	7,77	4164	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Wasserstr.-Amt Hameln	1948	5,00
4084	7,8 m Swallow Class	Kelpie	Kap. Hughes, England	1948	7,77	4165	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Wasserbauamt, Bremerhaven	1948	5,00
4085	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	K. Müller, Bremen	1948	5,00	4166	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Wasserbauamt, Bremerhaven	1948	5,00
4086	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Schumacher, Bremen	1948	5,00	4167	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Wasserstr.-Amt, Hoya	1948	5,00
4087	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Schumacher, Bremen	1948	5,00	4168	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Wasserstr.-Amt, Celle	1948	5,00
4088	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Sanders, Bremen	1948	5,00	4169	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Wasserstr.-Amt, Celle	1948	5,00
4089	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Bothe, Lesumbrook	1948	5,00	4170	Piratenjolle	Minki	Hans v. Eicken, Hamburg	1948	5,00
4090	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Mohr, Hamburg	1948	5,00	4171	Piratenjolle	Seeteufel	Alt v. Harder, Hamburg	1948	5,00
4091	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Wass.-Str.-Amt, Minden	1949	5,00	4172	Piratenjolle	Steppy	E. A. Ernst, Hamburg	1948	5,00
4092	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Wass.-Str.-Amt, Minden	1949	5,00	4173	Piratenjolle	Tabu	Tölcke, Hamburg	1948	5,00
4093	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Wass.-Str.-Amt, Minden	1949	5,00	4174	Piratenjolle	Maskee XIV	Günter Joost, Hamburg	1948	5,00
4094	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Wass.-Str.-Amt, Minden	1949	5,00	4175	Piratenjolle	Neger	E. Mohr, Hamburg	1948	5,00
4095	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Wass.-Str.-Amt, Hannover	1948	5,00	4176	4,1 m Rettungsboot	ohne Namen	Spieß & Co., Hamburg	1948	4,10
4096	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Wass.-Str.-Amt, Hannover	1948	5,00	4177	4,1 m Rettungsboot	ohne Namen	Spieß & Co., Hamburg	1948	4,10
4097	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Wass.-Str.-Amt, Hannover	1948	5,00	4178	4,1 m Rettungsboot	ohne Namen	Spieß & Co., Hamburg	1948	4,10
4098	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Wass.-Str.-Amt, Hannover	1948	5,00	4179	4,1 m Rettungsboot	ohne Namen	Howaldt-Werke, Kiel	1948	4,10
4099	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Hafenamt, Bremen	1948	5,00	4180	4,1 m Rettungsboot	ohne Namen	Howaldt-Werke, Kiel	1948	4,10
4100	6,0 m Rettungsboot	ohne Namen	Schiffb. Unterweser, Bremerh.	1947	6,00	4181	4,1 m Rettungsboot	Helgoland	Broscheit	1948	4,10
4101	6,0 m Rettungsboot	ohne Namen	Schiffb. Unterweser, Bremerh.	1947	6,00	4182	4,1 m Rettungsboot	ohne Namen	Flohr & Co., Bremen	1948	4,10
4102	6,0 m Rettungsboot	ohne Namen	Schiffb. Unterweser, Bremerh.	1947	6,00	4183	4,1 m Rettungsboot	ohne Namen	Howaldt-Werke, Kiel	1948	4,10
4103	6,0 m Rettungsboot	ohne Namen	Schiffb. Unterweser, Bremerh.	1947	6,00	4184	4,1 m Rettungsboot	ohne Namen	Howaldt-Werke, Kiel	1948	4,10
4104	2,0 m Beiboot	ohne Namen	H. Rasmussen, Lemwerder	1947	2,00	4185	4,1 m Rettungsboot	Martin Schilling	Flohr & Co., Bremen	1949	4,10
4105	4,0 m Flachboot	ohne Namen	Rulfs, Lemwerder	1947	4,00	4186	4,1 m Rettungsboot	ohne Namen	Flohr & Co., Bremen	1948	4,10
4106	4,0 m Flachboot	ohne Namen	Warner, Farge	1947	4,00	4187	4,1 m Rettungsboot	ohne Namen	HDW, Kiel	1948	4,10
4107	4,0 m Flachboot	ohne Namen	C. Büttner, Leer	1947	4,00	4188	4,1 m Rettungsboot	ohne Namen	HDW, Kiel	1948	4,10
4108	4,0 m Flachboot	ohne Namen	Mohr, Hamburg	1947	4,00	4189	4,1 m Rettungsboot	ohne Namen	HDW, Kiel	1948	4,10
4109	4,0 m Flachboot	ohne Namen	H. Fittger, Lohne	1947	4,00	4190	4,1 m Rettungsboot	ohne Namen	Flohr & Co., Bremen	1948	4,10
4110	4,0 m Flachboot	ohne Namen	H. Busch, Lesum	1947	4,00	4191	4,1 m Rettungsboot	ohne Namen	Flohr & Co., Bremen	1948	4,10
4111	4,0 m Flachboot	ohne Namen	Mohr, Hamburg	1947	4,00	4192	4,1 m Rettungsboot	ohne Namen	Flohr & Co., Bremen	1948	4,10
4112	4,0 m Flachboot	ohne Namen	Hollwedel, Blumenthal	1947	4,00	4193	4,1 m Rettungsboot	ohne Namen	Flohr & Co., Bremen	1949	4,10
4113	4,0 m Flachboot	ohne Namen	W. Westphal, Aumund	1947	4,00	4194	4,1 m Rettungsboot	ohne Namen	Hoffmann, Barssel	1950	4,10
4114	4,0 m Flachboot	ohne Namen	Prengschat, Buxtehude	1947	4,00	4195	4,1 m Rettungsboot	ohne Namen	Hitzler, Lauenburg	1949	4,10
4115	2,7 m Beiboot	ohne Namen	Duntz, Hannover	1948	2,70	4196	4,1 m Rettungsboot	ohne Namen	Gerken, Ostendorf	1950	4,10
4116	2,7 m Beiboot	Michel	Dr. Collignon, Bedin	1948	2,70	4197	4,1 m Rettungsboot	ohne Namen	Berger Tiefb., Hamburg	1950	4,10
4117	2,7 m Beiboot	ohne Namen	Kümmel, Hamburg	1948	2,70	4198	4,1 m Rettungsboot	ohne Namen	Berger Tiefb., Hamburg	1950	4,10
4118	2,7 m Beiboot	ohne Namen	Lasser, Hamburg	1948	2,70	4199	4,1 m Rettungsboot	ohne Namen	Berger Tiefb., Hamburg	1950	4,10
4119	2,7 m Beiboot	ohne Namen	Höhe, Hamburg	1948	2,70	4200	nicht gebaut				
4120	2,7 m Beiboot	Rose Joan	Dr. Waldeck, Berlin	1949	2,70	4201	4,25 m Klasse B	ohne Namen	Schaeffer, Starnberg	1949	4,25
4121	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Wass.-Str.-Amt, Hannover	1948	5,00	4202	4,25 m Klasse B	Ingeborg	Hoffmann, Bremerhaven	1949	4,25
4122	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Wass.-Str.-Amt, Hannover	1948	5,00	4203	4,25 m Klasse B	Illusion	Tott, Essen	1949	4,25
4123	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Wass.-Str.-Amt, Hoya	1948	5,00	4203	4,25 m Klasse B	ohne Namen	Tott, Essen	1949	4,25
4124	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Hollmann, Bremen	1948	5,00	4205	4,25 m Klasse B	ohne Namen	Neuhaus, Wuppertal	1949	4,25
4125	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Hollmann, Bremen	1948	5,00	4206	4,25 m Klasse B	ohne Namen	Sauermilch, Wuppertal	1949	4,25
4126	Piratenjolle	Mars	N.R.V., Hamburg	1948	5,00	4207	4,25 m Klasse B	ohne Namen	Mebus, Wuppertal	1949	4,25
4127	Piratenjolle	Jupiter	N.R.V., Hamburg	1948	5,00	4208	4,25 m Klasse B	ohne Namen	Tatt, Essen	1949	4,25
4128	Piratenjolle	Satan III	Herb. lilles, Hamburg	1948	5,00	4209	4,25 m Klasse B	ohne Namen	Tatt, Essen	1949	4,25
4129	Piratenjolle	Venus	N.R.V., Hamburg	1948	5,00	4210	4,25 m Klasse B	ohne Namen	Tatt, Essen	1949	4,25
4130	Piratenjolle	Neptun	N.R.V., Hamburg	1948	5,00	4211	Olympiajolle	Musterkind	Th. Freiburg, Hamburg	1949	5,00
4131	4,0 m Hummelboot	Biene	N.R.V., Hamburg	1948	4,00	4212	Olympiajolle	Misterling	Th. Freiburg, Hamburg	1949	5,00

BAUNUMMERNBUCH

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA	Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
4213	Olympiajolle	Veritas	Lür Lüssen, Bremen	1949	5,00	4294	Olympiajolle	Peter	Peter Spoden, Essen	1949	5,00
4214	Olympiajolle	Edith	Fr. Groffy, Wiesbaden	1949	5,00	4295	Olympiajolle	ohne Namen	H. Hammacher, Essen	1949	5,00
4215	Olympiajolle	ohne Namen	Seagers, Steinhude	1949	5,00	4296	Olympiajolle	Schwarzer Peter	Alt Scheepers, Essen	1949	5,00
4216	Olympiajolle	ohne Namen	Schaeffer, Hamburg	1949	5,00	4297	Olympiajolle	Anita	Fischer, Hannover	1949	5,00
4217	2,7 m Beiboot	ohne Namen	Freudenberg, Hamburg	1948	2,70	4298	Olympiajolle	ohne Namen	Frau Dr. Mayring, Hannover	1949	5,00
4218	2,7 m Beiboot	ohne Namen	Krassmann, Hamburg	1949	2,70	4299	Olympiajolle	ohne Namen	Dr. Lange, Krefeld	1950	5,00
4219	2,7 m Beiboot	ohne Namen	Rob. Leicht, Stuttgart	1949	2,70	4300	Olympiajolle	Lümmelchen	Fabricius, Siegsburg	1950	5,00
4220	2,7 m Beiboot	ohne Namen	M. Adolf, Backnang	1949	2,70	4301	2,7 m Beiboot	ohne Namen	H. Löffler, Hamburg	1949	2,70
4221	2,7 m Beiboot	ohne Namen	Messe, Hannover	1949	2,70	4302	2,7 m Dingi	ohne Namen	Rene Svetnik, Venezuela	1950	2,70
4222	2,7 m Beiboot	ohne Namen	Schäffer, Hamburg	1949	2,70	4303	2,7 m Dingi	Windfall II	F. Nichols., USA	1950	2,70
4223	2,7 m Beiboot	ohne Namen	K. Gack, Erlangen	1948	2,70	4304	2,7 m Dingi	Kilian	A. Schnitzler, Düsseldorf	1950	2,70
4224	2,7 m Beiboot	ohne Namen	Profass, Hamburg	1949	2,70	4305	2,7 m Dingi	ohne Namen	Schröder, Lesum	1950	2,70
4225	2,7 m Beiboot	ohne Namen	Brüning, Lesum	1949	2,70	4306	2,7 m Beiboot	ohne Namen	Brit. Y.C., Kiel	1949	2,70
4226	2,7 m Beiboot	Seeadler	Gerding, Blumenthal	1949	2,70	4307	2,7 m Beiboot	ohne Namen	Brit. Y.C., Kiel	1949	2,70
4227	Piratenjolle	Daphne II	K. Fielstick, Hamburg	1948	5,00	4308	2,7 m Dingi	Regina	Timm, Hamburg	1950	2,70
4228	Piratenjolle	Bajazzo V	Spangenberg, Hamburg	1949	5,00	4309	2,7 m Beiboot	ohne Namen	Schäffer, Starnberg	1949	2,70
4229	Piratenjolle	Nore	Fr. Frey, Hamburg	1949	5,00	4310	2,7 m Beiboot	ohne Namen	für Yacht „Brema“	1949	2,70
4230	Piratenjolle	Piese	Herb. Persiehl, Hamburg	1948	5,00	4311	nicht gebaut				
4231	Piratenjolle	Hannes	H. Schmidt, Düsseldorf	1949	5,00	4312	nicht gebaut				
4232	Piratenjolle	Antje	H. Arend, Stade	1949	5,00	4313	nicht gebaut				
4233	4,0 m Flachboot	ohne Namen	L. v. d. Loo, Essen	1949	4,00	4314	nicht gebaut				
4234	4,0 m Flachboot	ohne Namen	Wasser-Wirtsch.-Amt, Bremen	1949	4,00	4315	nicht gebaut				
4235	4,0 m Flachboot	ohne Namen	Möbius, Erlangen	1949	4,00	4316	nicht gebaut				
4236	4,0 m Flachboot	ohne Namen	Kimmelskamp, Essen	1949	4,00	4317	nicht gebaut				
4237	4,0 m Flachboot	ohne Namen	Ges. öff. Bäder, Bremen	1949	4,00	4318	nicht gebaut				
4238	4,0 m Flachboot	ohne Namen	Girmes & Co., Lobberich	1950	4,00	4319	nicht gebaut				
4239	4,0 m Flachboot	ohne Namen	Girmes & Co., Lobberich	1950	4,00	4320	nicht gebaut				
4240	4,0 m Flachboot	Elisabeth	Dr. Rooge, Hamburg	1950	4,00	4321	18,5 m Motorboot	Ostfriesland	Zollgrenzsch., Cuxhaven	1949	18,55
4241	Hansajolle	Ziu	Chr. Wilkens, Bremen	1948	5,85	4322	18,5 m Motorboot	Niedersachsen	Zollgrenzsch., Cuxhaven	1949	18,55
4242	Hansajolle	ohne Namen	B. Rogge, Husum	1948	5,85	4323	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Wass.-Str.-Amt, Minden	1949	5,00
4243	Hansajolle	ohne Namen	N.R.V., Hamburg	1949	5,85	4324	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Wass.-Str.-Amt, Minden	1949	5,00
4244	Hansajolle	Irm II	Lorenzen, Hamburg	1949	5,85	4325	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Wass.-Str.-Amt, Minden	1949	5,00
4245	Hansajolle	ohne Namen	Dr. Grimm, Hamburg	1949	5,85	4326	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Wasser- und Schiffb., Cuxhav.	1950	5,00
4246	Hansajolle	Avanti V	Höger, Hamburg	1949	5,85	4327	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Holzmann, Bremerhaven	1950	5,00
4247	Hansajolle	Norder Till	Dr. Sumfleth, Hamburg	1949	5,85	4328	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Harmsdorf, Hamburg	1950	5,00
4248	Hansajolle	ohne Namen	Th. Entz, Rendsburg	1949	5,85	4329	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Harmsdorf, Hamburg	1950	5,00
4249	Hansajolle	Noll V	Döbler, Hamburg	1949	5,85	4330	5,0 m Dielenschiff	ohne Namen	Kapt. Kleinen, Lesum	1952	5,00
4250	Hansajolle	Ziu	Chr. Wilkens, Bremen	1949	5,85	4331	Hansajolle	Dugong II	Dr. Steenken, Oldenburg	1949	5,85
4251	Hansajolle	Häschen	Terhaggen, Hamburg	1949	5,85	4332	Hansajolle	ohne Namen	Chr. Gräber, Hamburg	1949	5,85
4252	Hansajolle	Alkyon II	Backhaus, Hamburg	1949	5,85	4333	Hansajolle	Maharani II	Dr. Schulemann, Hannover	1949	5,85
4253	5,0 m Dielenschiffe	ohne Namen	Wass.-Str.-Amt, Minden	1948	5,00	4334	Hansajolle	Hansa	A. Pyszka, Meersburg	1950	5,85
4254	5,0 m Dielenschiffe	ohne Namen	Wass.-Str.-Amt, Minden	1948	5,00	4335	Hansajolle	Raja III	Kopperschmidt, Hamburg	1949	5,85
4255	5,0 m Dielenschiffe	ohne Namen	Wass.-Str.-Amt, Minden	1948	5,00	4336	Hansajolle	Lino	Winkler, Bremen	1949	5,85
4256	5,0 m Dielenschiffe	ohne Namen	Wass.-Str.-Amt, Minden	1948	5,00	4337	9,9 m Flossenkieler	Lisbeth XVII	Fr. Grünhagen, Bremen	1948	9,90
4257	5,0 m Dielenschiffe	ohne Namen	Wass.-Str.-Amt, Minden	1948	5,00	4338	Drachenboot	Stromer	J. Münstermann, Schöneberg	1949	8,85
4258	5,0 m Dielenschiffe	ohne Namen	Wass.-Str.-Amt, Minden	1948	5,00	4339	45 qm Nat.-Kreuzer	Maria	F. Daelen, Wiesbaden	1949	10,50
4259	5,0 m Dielenschiffe	ohne Namen	Wass.-Str.-Amt, Minden	1948	5,00	4340	Drachenboot	ohne Namen	W. Kubenz, Eutin	1949	8,85
4260	5,0 m Dielenschiffe	ohne Namen	Wass.-Str.-Amt, Minden	1948	5,00	4341	4,25 m Klasse B	ohne Namen	W. Nobel, Essen	1951	4,25
4261	5,5 m Rettungsboot	ohne Namen	Flensburg. Schiffsb., Flensburg	1949	5,50	4342	4,25 m Klasse B	ohne Namen	8.M.S.C., Soest	1951	4,25
4262	5,5 m Rettungsboot	ohne Namen	Flensburg. Schiffsb., Flensburg	1949	5,50	4343	4,25 m Klasse B	ohne Namen	8.M.S.C., Soest	1951	4,25
4263	5,5 m Rettungsboot	ohne Namen	Flensburg. Schiffsb., Flensburg	1949	5,50	4344	4,25 m Klasse B	ohne Namen	8.M.S.C., Soest	1951	4,25
4264	5,5 m Rettungsboot	ohne Namen	Flensburg. Schiffsb., Flensburg	1949	5,50	4345	4,25 m Klasse B	ohne Namen	Walichewski, Bremerhaven	1951	4,25
4265	5,5 m Rettungsboot	ohne Namen	Rickmers, Bremerhaven	1949	5,50	4346	4,25 m Klasse B	ohne Namen	M.Y.C., Möhnesee	1951	4,25
4266	5,5 m Rettungsboot	ohne Namen	Rickmers, Bremerhaven	1949	5,50	4347	4,25 m Klasse B	ohne Namen	M.Y.C., Möhnesee	1951	4,25
4267	Olympiajolle	Libelle	Gh. Luh, Niederwalluf	1949	5,00	4348	4,25 m Klasse B	Renate	Wienyk, Krefeld	1952	4,25
4268	Olympiajolle	Lore	Fr. Becker, Niederwalluf	1949	5,00	4349	4,25 m Klasse B	ohne Namen	L. Mitchell, USA	1953	4,25
4269	Olympiajolle	Albatros II	Manfr. Anke, Essen	1949	5,00	4350	4,25 m Klasse B	Vedersein	A. Laytham, USA	1955	4,25
4270	Olympiajolle	ohne Namen	Helmut Barry, Essen	1949	5,00	4351	Hansajolle	Rigel	H. Fritze, St. Magnus	1950	5,85
4271	Olympiajolle	Hanny	Pet. Murrmann, Essen	1949	5,00	4352	Hansajolle	Rajah	Wellenkamp, Bremen	1950	5,85
4272	Olympiajolle	LY	Jos. Klein, Essen	1949	5,00	4353	Hansajolle	Lothar	G. Meynen, Remscheid	1950	5,85
4273	Piratenjolle	Delphin	Hillebrand, Rodenkirchen	1949	5,00	4354	Hansajolle	Mucki III	E. Kisker, Bielefeld	1952	5,85
4274	Piratenjolle	Bums II	Elsb. Kluth, Hamburg	1949	5,00	4355	Hansajolle	Helene IV	K. Hillig, Braunschweig	1953	5,85
4275	Piratenjolle	Superior	Neumann, Hamburg	1949	5,00	4356	Hansajolle	Solveig	E. Poulsen, Vegesack	1951	5,85
4276	Piratenjolle	Raudi	Herrn. Lohmüller, Blumenthal	1949	5,00	4357	nicht gebaut				
4277	Piratenjolle	Pussel	K. Ehlers, Hamburg	1949	5,00	4358	nicht gebaut				
4278	Piratenjolle	Mü 13	H. Rehmann, Velbert	1949	5,00	4359	4,0 m Rettungsboot	ohne Namen	Feuerwehr, Bremen	1948	4,00
4279	Piratenjolle	Barbara	R. Walsemann, Hamburg	1949	5,00	4360	4,0 m Rettungsboot	ohne Namen	Feuerwehr, Bremen	1948	4,00
4280	Piratenjolle	Pik-Ass	Baron v. Stempel, Kiel	1949	5,00	4361	Piratenjolle	Lumpi	Hengeroth, Kiel	1949	5,00
4281	Scharpiejolle 12 qm	Keamalzus II	Kl. Steinker, Hannover	1949	5,99	4362	Piratenjolle	Cöbes	Comberg, Kiel	1949	5,00
4282	Scharpiejolle 12 qm	Eva	B. Janssen, Oldenburg	1952	5,99	4363	Piratenjolle	Hanwat	H. Stehmeyer, Bremen	1949	5,00
4283	2,0m Beiboot	ohne Namen	Perrin		2,00	4364	Piratenjolle	Taifun	F. Detering, Eniden	1949	5,00
4284	12 m Motorboot	Ansgar	Gesundh.-Amt, Bremen	1949	12,00	4365	Piratenjolle	Farelle	K. Tentke, Brernn	1949	5,00
4285	14 m Touren-Ketsch	Rose-Joan	Lacombe, Frankreich	1949	14,50	4366	Piratenjolle	Putzchen	Frau Testorp, Hamburg	1949	5,00
4286	7 KR Yacht	Piraya	H. Wilkens, Bremen	1949	10,20	4367	Piratenjolle	Meerkätzchen	Joch. Müller, Steinhude	1949	5,00
4287	5,0 m Peilboote	ohne Namen	Wass.-Str.-Amt, Bremerhaven	1948	5,00	4368	Piratenjolle	Heidi	G. Rodewald, Kiel	1949	5,00
4288	5,0 m Peilboote	ohne Namen	Wass.-Str.-Amt, Bremerhaven	1948	5,00	4369	Piratenjolle	ohne Namen	Christian Aechter, München	1952	5,00
4289	5,0 m Peilboote	ohne Namen	Wass.-Str.-Amt, Bremerhaven	1948	5,00	4370	Piratenjolle	ohne Namen	Christian Aechter, München	1952	5,00
4290	5,0 m Peilboote	ohne Namen	Wass.-Str.-Amt, Bremerhaven	1948	5,00	4371	Olympiajolle	Sturmgeselle	Dr. Heinke, Hannover	1950	5,00
4291	6,5 m Motorboot	ohne Namen	Ges.-Amt, Bremerhaven	1949	6,50	4372	Olympiajolle	Poldi	R. Meyer, Essen	1954	5,00
4292	6,5 m Motorboot	ohne Namen	Ges.-Amt, Bremerhaven	1949	6,50	4373	Olympiajolle	Hobby	W. Brenke, Essen	1954	5,00
4293	Olympiajolle	ohne Namen	Schäffer, Hamburg	1949	5,00	4374	Olympiajolle	Bambi	W. Rüsck, Essen	1954	5,00



Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA	Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
4375	Olympiajolle	Fibs	1. Geldmann, Haltern	1954	5,00	4456	11,0 Gig-Vierer	Cowboy	Grzn. R.V., Grenznach	1949	11,00
4376	Olympiajolle	Biene	A. Wage, Neustadt	1950	5,00	4457	11,0 Gig-Vierer	ohne Namen	Regensburg. R.V., Regensburg	1949	11,00
4377	Olympiajolle	Kiebitz	K. Wandhoff, Wuppertal	1954	5,00	4458	11,0 Gig-Vierer	Flora	Elmsh. R.C., Elmshorn	1949	11,00
4378	Olympiajolle	Mutz	R. Sorber, Bochum	1954	5,00	4459	11,0 Gig-Vierer	Weser	R.V. Kassel, Kassel	1949	11,00
4379	Olympiajolle	Pille III	K.Y.C., Kiel	1954	5,00	4460	11,0 Gig-Vierer	Ran	Kass. Fr.-R.V., Kassel	1949	11,00
4380	Olympiajolle	Jan	K.Y.C., Kiel	1954	5,00	4461	11,0 Gig-Vierer	Heinr. Pauli	Sport-Hochschule, Köln	1949	11,00
4381	5,5 m Rettungsboot	ohne Namen	Flensburg. Schifff. Flensburg	1949	5,50	4462	11,0 Gig-Vierer	Hessenland	Rud.-Ges. Kassel, Kassel	1949	11,00
4382	5,5 m Rettungsboot	ohne Namen	Flensburg. Schifff. Flensburg	1949	5,50	4463	10,5 m Gig-Vierer	Kriemhild	Rud.-Ges. Germania, Kiel	1949	10,50
4383	5,5 m Rettungsboot	ohne Namen	Flensburg. Schifff. Flensburg	1949	5,50	4464	10,5 m Gig-Vierer	ohne Namen	R.R.V., Regensburg	1949	10,50
4384	5,5 m Rettungsboot	ohne Namen	Flensburg. Schifff. Flensburg	1949	5,50	4465	10,5 m Gig-Vierer	Rhein	R.R.C., Krefeld	1949	10,50
4385	5,5 m Rettungsboot	ohne Namen	Brem. Vulk. Vegesack	1949	5,50	4466	10,5 m Gig-Vierer	A.R.V.	A. R.V., Kiel	1951	10,50
4386	5,5 m Rettungsboot	ohne Namen	Brem. Vulk. Vegesack	1949	5,50	4467	nicht gebaut				
4387	5,5 m Rettungsboot	ohne Namen	Brem. Vulk. Vegesack	1949	5,50	4468	6,5 m Gig-Einer	Freia	R.V.W., Hameln	1950	6,50
4388	5,5 m Rettungsboot	ohne Namen	Brem. Vulk. Vegesack	1949	5,50	4469	6,5 m Gig-Einer	Hildegard	R.V.W., Hameln	1950	6,50
4389	5,5 m Rettungsboot	ohne Namen	Brem. Vulk. Vegesack	1949	5,50	4470	6,5 m Gig-Einer	ohne Namen	Mr. Cochran, USA	1950	6,50
4390	5,5 m Rettungsboot	ohne Namen	Brem. Vulk. Vegesack	1949	5,50	4471	Starboot	Sfera	R.Y.C., Griechenland	1949	6,92
4391	Piratenjolle	Störtebeker	Dr. Murken, Gütersloh	1949	5,00	4472	Starboot	Toxon	R.Y.C., Griechenland	1949	6,92
4392	Piratenjolle	Palette	O. Ermis, Hude	1949	5,00	4473	Starboot	Alma	R.Y.C., Griechenland	1949	6,92
4393	Piratenjolle	Windspiel II	Frau Loosen, Rodenk.	1949	5,00	4474	Starboot	Agon	R.Y.C., Griechenland	1949	6,92
4394	Piratenjolle	Moorchen	Prof. Mohr, Kiel	1949	5,00	4475	6,5 m Gig-Einer	Presto	F Blume, Nordhorn	1949	6,50
4395	Piratenjolle	ohne Namen	O. Klarner, Siegen	1949	5,00	4476	6,5 m Gig-Einer	ohne Namen	H. Heihmann, Hagen	1950	6,50
4396	Piratenjolle	Holep	H. Goldschmidt, Essen	1949	5,00	4477	35,8 m Logger	Schleswig	Br.-V.-F.-Ges., Grohn	1950	35,75
4397	Piratenjolle	Assindla	H. Kathoff, Essen	1949	5,00	4478	35,8 m Logger	Holstein	Br.-V.-F.-Ges., Grohn	1950	35,75
4398	Piratenjolle	Bär	H. Werres, Essen	1949	5,00	4479	38,9 m Logger	Niedersachsen	Br.V.F.Ges., Grohn	1951	38,90
4399	Piratenjolle	Pitt II	Berchen, Essen	1949	5,00	4480	Drachenboot	Gustel IX	Th. Thomsen, Kiel	1949	8,85
4400	Piratenjolle	Anna-Maria	Dr. Mahnert, Essen	1949	5,00	4481	11,0 m Gig-Vierer	Gerd	S.C.R.C., Stuttgart	1949	11,00
4401	30 qm Schärenkreuzer	Windjammer IV	R. Leicht, Stuttgart	1949	12,89	4482	11,0 m Gig-Vierer	Trotzalledem	R.G.R., Kassel	1949	11,00
4402	11,0 m Gig-Vierer	ohne Namen	Würzb. R.C., Würzburg	1949	11,00	4483	11,0 m Gig-Vierer	Oskar Ruperti	S.H.K., Köln	1949	11,00
4403	11,0 m Gig-Vierer	Neptun	Emden R.V., Emden	1949	11,00	4484	11,0 m Gig-Vierer	Chasalla	WS.V., Kassel	1949	11,00
4404	11,0 m Gig-Vierer	ohne Namen	R.C. Witten	1949	11,00	4485	11,0 m Gig-Vierer	ohne Namen	W.R.C., Würzburg	1949	11,00
4405	11,0 m Gig-Vierer	Ostfriesland	R.V. Leer, Leer	1949	11,00	4486	11,0 m Gig-Vierer	Karlsruhe	K.R.V., Karlsruhe	1949	11,00
4406	11,0 m Gig-Vierer	Bergedorf	Berged. R.C., Bergedorf	1949	11,00	4487	nicht gebaut				
4407	11,0 m Gig-Vierer	Mainperle	Frkf. R.-Ges., Frankfurt	1949	11,00	4488	11,0 m Gig-Vierer	Lechtberg	E.R.V., Eschwege	1950	11,00
4408	11,0 m Gig-Vierer	ohne Namen	Sportv. R.G.	1949	11,00	4489	11,0 m Gig-Vierer	Silber-Klippe	E.R.V., Eschwege	1950	11,00
4409	11,0 m Gig-Vierer	Merkur	Emden R.V., Emden	1949	11,00	4490	11,0 m Gig-Vierer	Wippsteert	R.V.R., Ravensberg	1950	11,00
4410	11,0 m Gig-Vierer	Joseph Grass	Rüs. R.C., Rüsselsheim	1949	11,00	4491	11,0 m Gig-Vierer	ohne Namen	R.C.U., Radolzell	1950	11,00
4411	11,0 m Gig-Vierer	Franz Müller	Lauenb. R.-Ges., Lauenburg	1949	11,00	4492	11,0 m Gig-Vierer	Badenerland	K.R.V., Karlsruhe	1950	11,00
4412	11,0 m Gig-Vierer	Trave	Lübecker R.C., Lübeck	1949	11,00	4493	H-Jolle	Timm sien	A. Timm, Hamburg	1949	5,64
4413	11,0 m Gig-Vierer	Schleswig-Holstein	Lübecker R.C., Lübeck	1949	11,00	4494	H-Jolle	Esther	Schulte u. Bruns, Emden	1950	5,64
4414	8,5 m Gig-Zweier	Spätlese	R.C. Witten, Witten	1949	8,50	4495	2,7 m Beiboot	ohne Namen	v. Bohlen, Hamburg	1950	2,70
4415	8,5 m Gig-Zweier	Neckar	Stuttg. R.C., Stuttgart	1949	8,50	4496	2,7 m Beiboot	ohne Namen	Gebr. Raasch, Bremerhaven	1950	2,70
4416	8,5 m Gig-Zweier	Barbara	Uerd. R.C., Uerdingen	1949	8,50	4497	2,7 m Beiboot	ohne Namen	C. Reich, Hamburg	1950	2,70
4417	8,5 m Gig-Zweier	Tummelskist	K.R.C., Krefeld	1950	8,50	4498	2,7 m Beiboot	ohne Namen	Französ. Marine, Frankreich	1951	2,70
4418	8,5 m Gig-Zweier	Geeste	B.R.V., Bremerhaven	1950	8,50	4499	2,7 m Beiboot	ohne Namen	Französ. Marine, Frankreich	1951	2,70
4419	8,5 m Gig-Zweier	Schwalm	R.G.K., Kassel	1950	8,50	4500	2,7 m Beiboot	Minots Light	C. Warden, Philadelphia	1951	2,70
4420	5,4 m Punt	Strolch	Claasen, Bremen	1949	5,40	4501	14,7 m Motorboot	Reiher	Wasserstr.-Amt, Minden	1949	14,66
4421	H-Jolle	Avanti	J. Schuchmann, Hamburg	1949	5,64	4502	14,7 m Motorboot	Falke	Wasserstr.-Amt, Minden	1949	14,66
4422	H-Jolle	Jörn	H. Witt, Hamburg	1949	5,64	4503	Piratenjolle	Mathilde II	Dr. Weridt, Köln	1950	5,00
4423	5,0 m Rettungsboot	ohne Namen	B. V., Fischerei, Grohn	1950	5,00	4504	Piratenjolle	Gertrud	Feldmann, Heme	1950	5,00
4424	5,0 m Rettungsboot	ohne Namen	B. V., Fischerei, Grohn	1950	5,00	4505	Piratenjolle	Moby Dick	Scheder Bieschin, Kiel	1950	5,00
4425	5,0 m Rettungsboot	ohne Namen	B.V.F.G., Grohn	1951	5,00	4506	Piratenjolle	Brigitte	H. Fittger, Lohne	1950	5,00
4426	2,0 m Beiboot	ohne Namen	Feuerwehr, Bremen	1949	2,00	4507	Piratenjolle	Laugele	B. Fästermann, Merzig	1950	5,00
4427	Starboot	Biba	H. Greven, Wallmenroth	1949	6,92	4508	Piratenjolle	Windteufel	Y.M.C., Meersburg	1950	5,00
4428	13,0 m Motorboot	Holpe	Wass.-Str.-Amt, Minden	1949	13,00	4509	Piratenjolle	Tintin	H. Leiner, Konstanz	1950	5,00
4429	13,0 m Motorboot	Hamel	Wass.-Str.-Amt, Minden	1949	13,00	4510	Piratenjolle	Argo	A. Becker, Köln	1950	5,00
4430	Drachenboot	Mucky	L. v. d. Loo, Essen	1950	8,85	4511	Piratenjolle	Sagitta	Hilmer, Hamburg	1950	5,00
4431	4,6 m Motorboot	Greeta	Wass.-Str.-Amt, Aurich	1950	4,60	4512	Piratenjolle	Upesi II	C. Hartmann, Hamburg	1950	5,00
4432	6,1 m Sonderling	Ino	Winkler, Bremen	1950	6,13	4513	Piratenjolle	Strolch	H. Gastner, Bremen	1950	5,00
4433	6,1 m Sonderling	Orion	D. Wisch, Bremerhaven	1950	6,13	4514	Piratenjolle	Mike	Scheepers, Essen	1950	5,00
4434	30 qm Binnenklasse	Li	A. Letschert, Wiesbaden	1949	9,00	4515	11,0 m Gig-Vierer	Ostfriesland	E.D.R.V., Emden	1950	11,00
4435	30 qm Binnenklasse	Butschi	E. Hammerstein, Haan	1949	9,00	4516	11,0 m Gig-Vierer	Hamburg	FR.V., Hamburg	1950	11,00
4436	30 qm Schärenkreuzer	Manjana	Adolff, Starnberg	1949	12,89	4517	11,0 m Gig-Vierer	ohne Namen	Fr. Fassmer, Bardenfl.	1950	11,00
4437	6,5 m Gig-Einer	Friedr. Wilhelm	Lakmann, Hamburg	1949	6,50	4518	11,0 m Gig-Vierer	ohne Namen	Fr. Fassmer, Bardenfl.	1950	11,00
4438	6,5 m Gig-Einer	ohne Namen	Henze, Huxter	1949	6,50	4519	11,0 m Gig-Vierer	Oskar Eggenweiler	T.R.V., Tübingen	1950	11,00
4439	6,5 m Gig-Einer	Störtebeker	Emdener R.V., Emden	1949	6,50	4520	11,0 m Gig-Vierer	Bürgerm. Russell	P.R.C., Papenburg	1950	11,00
4440	6,5 m Gig-Einer	Radbod	Emdener R.V., Emden	1949	6,50	4521	11,0 m Gig-Vierer	ohne Namen	R.C.R., Rheine	1950	11,00
4441	5,5 m Rettungsboot	ohne Namen	Brem. Vulkan, Vegesack	1949	5,50	4522	11,0 m Gig-Vierer	Ro-Ro	B.R.V., Bremerhaven	1950	11,00
4442	5,5 m Rettungsboot	ohne Namen	Brem. Vulkan, Vegesack	1949	5,50	4523	10,5 m Gig-Vierer	Gymnasium Hattingen	St.O.H., Hattingen	1951	10,50
4443	5,5 m Rettungsboot	Hildegard	Nord-Ost-Reederei, Hamburg	1953	5,50	4524	11,0 m Gig-Vierer	ohne Namen	R.C.R., Rheine	1950	11,00
4444	5,5 m Rettungsboot	Margarete Peters	Peters, Hamburg	1953	5,50	4525	11,0 m Gig-Vierer	Dietr. v. Velen	PR.C., Papenburg	1950	11,00
4445	5,5 m Rettungsboot	ohne Namen	Schickau, Bremerhaven	1953	5,50	4526	11,0 m Gig-Vierer	Hera	V.R.V., Vegesack	1950	11,00
4446	5 m Rettungsboot	Seefahrer	Kapt. Born, Brake	1952	5,00	4527	nicht gebaut				
4447	5 m Rettungsboot	Galtgarben	Kapt. Kleinen, Lesum	1952	5,00	4528	10,5 m Gig-Vierer	ohne Namen	W.V.W, Hamburg	1950	10,50
4448	5 m Rettungsboot	Trostbrücke	Wesemeyer & Co., Hamburg	1952	5,00	4529	10,5 m Gig-Vierer	Odin	W.V.W, Hamburg	1950	10,50
4449	5 m Rettungsboot	Seewanderer	Kapt. Born, Brake	1953	5,00	4530	10,5 m Gig-Vierer	Aegir	R.C.A.	1951	10,50
4450	5,5 m Rettungsboot	Neuwied	Krüger, Hamburg	1953	5,50	4531	10,5 m Gig-Vierer	Diedrich Ballerstedt	F.C.G.H., Hameln	1951	10,50
4451	11,0 Gig-Vierer	ohne Namen	Inst. f. Sport. Güttingen	1949	11,00	4532	10,5 m Gig-Vierer	Mosel	C.R.C., Krefeld	1951	10,50
4452	11,0 Gig-Vierer	Wiking	Karls. R.V., Karlsruhe	1949	11,00	4533	Schlepp- und Bereisungsboot	Alb	Wasserstr.-Amt Minden	1949	14,66
4453	11,0 Gig-Vierer	Ulrich-Korfmann	R.V. Witten, Witten	1949	11,00	4534	6 KR Yawl	Seeadler	H. Gerding, Blumenthal	1950	8,12
4454	11,0 Gig-Vierer	ohne Namen	Schweinf. R.C Schweinfurt	1949	11,00	4535	6 KR Sloop	Elena	W. Voigt, Bremen	1950	9,60
4455	11,0 Gig-Vierer	Main	R.V. Kassel, Kassel	1949	11,00	4536	Drachenboot	Marion	Bohlen, Hamburg	1950	8,85

BAUNUMMERNBUCH

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
4537	7 KR Sloop	Skold XIV	Horn, Hamburg	1950	11,15
4538	Starboot	Pandar III	Blankenburg, Kiel	1950	6,92
4539	42,2 m Motorfrachter	Elisabeth	Hoffmann, Barsel	1950	42,20
4540	42,2 m Motorfrachter	Ägäis	Gerken, Ostendorf	1950	42,20
4541	Piratenjolle	Fussy	Seidensticker, Essen	1950	5,00
4542	Piratenjolle	Pitter	R Hambitzer, Beuel	1950	5,00
4543	Piratenjolle	Kidd	W. Delze, Essen	1950	5,00
4544	Piratenjolle	Donald Duck	H. Rabenstein, Hamburg	1950	5,00
4545	Piratenjolle	Korsar	R. Rolle, Meersburg	1950	5,00
4546	Piratenjolle	Butzi	H. Wahl, Köln	1950	5,00
4547	Piratenjolle	ohne Namen	Dr. Katthoff, Köln	1950	5,00
4548	Piratenjolle	Pinguin	G. Seegers, Steinhude	1950	5,00
4549	Piratenjolle	Henuer	Neuhaus, Wuppertal	1950	5,00
4550	Piratenjolle	Asta	O. Mebus, Wuppertal	1950	5,00
4551	Piratenjolle	Drömmmler	K. Gerlach, Essen	1950	5,00
4552	Piratenjolle	Ruhrland	Dr. H. Suer, Essen	1950	5,00
4553	7 KR Sloop	Störtebeker	O. Bohnenkamp, Düsseldorf	1950	11,15
4554	Drachenboot	Die drei Schwestern	F. Feldhoff, Wuppertal	1950	8,85
4555	Drachenboot	Makao VIII	Alsen, Hamburg	1950	8,85
4556	11,0 m Gig-Vierer	Neptun	R.V.K., Konstanz	1950	11,00
4557	11,0 m Gig-Vierer	Royon	U.R.C., Uerdingen	1950	11,00
4558	11,0 m Gig-Vierer	Eule	S.W.S., Kassel	1951	11,00
4559	11,0 m Gig-Vierer	ohne Namen	C.K.R.C., Kiel	1951	11,00
4560	11,0 m Gig-Vierer	ohne Namen	W.S.V., Hoya	1951	11,00
4561	11,0 m Gig-Vierer	ohne Namen	R.R.V., Regensburg	1951	11,00
4562	11,0 m Gig-Vierer	ohne Namen	R.R.V., Regensburg	1951	11,00
4563	11,0 m Gig-Vierer	Otto Münchmeyer	R.R.V., Verden	1951	11,00
4564	11,0 m Gig-Vierer	Bayer	Farben-Farbrik Bayer, Uerding.	1951	11,00
4565	11,0 m Gig-Vierer	Kapitän	Rees. Ruderv., Rees	1952	11,00
4566	11,0 m Gig-Vierer	Präsident	K.R.C., Crefeld	1954	11,00
4567	11,0 m Gig-Vierer	ohne Namen	Inst. f. Leibesübungen, Göttingen	1954	11,00
4568	21,0 m Motor-Segler	Little Vigilant	D. Cochran, USA	1950	21,58
4569	2,1 m Beiboot	Störtebeker IV	O. Bohnenkamp, Düsseldorf	1950	2,10
4570	8,5 m Gig-Zweier	ohne Namen	E.R.C., Elmshorn	1950	8,50
4571	8,5 m Gig-Zweier	Walter Fischer	R.G.L., Lauenburg	1950	8,50
4572	4,0 m Rettungsboot	ohne Namen	Stadt Hildesheim, Hildesheim	1950	4,00
4573	Starboot	Carpa	Bdg. Naval, Lissabon	1950	6,92
4574	Starboot	Espada	Bdg. Naval, Lissabon	1950	6,92
4575	16,5 m Yawl	Salmagal II	Mr. Homer, USA	1950	16,51
4576	Starboot	Petra	E. Dittmers, Hamburg	1950	6,92
4577	Starboot	Petrea	Dr. Hansobm, Kiel	1950	6,92
4578	5,6 m Motorboot	Hansa II	R.C.H., Dortmund	1950	5,60
4579	20 qm Jollenkreuzer	Esmeralda XI	C. Borgward, Cuxhaven	1950	7,75
4580	2,4 m Beiboot	Salmagal II	Mr. Homer, USA	1950	2,40
4581	12,6 m Sloop	Hamburg	V. Seefahrt, Hamburg	1950	12,60
4582	Drachenboot	Kehrwieder	Rüger, Hamburg	1950	8,85
4583	30 qm Jollenkreuzer	Schwalbe	Wilke, Bremen	1950	8,99
4584	42,7 in Motorfrachter	Münsterland	Kapt. Diercks, Barsel	1951	42,70
4585	47 m Motorfrachter	Arktos	Müller, Bremen	1952	47,20
4586	Piratenjolle	Mona Lisa	Baumann, Kiel	1950	5,00
4587	Piratenjolle	Jaqueline	Dr.-Ing. Moll, Hannover	1950	5,00
4588	Piratenjolle	Gitana II	Dr. Hillenkamp, Hannover	1950	5,00
4589	Piratenjolle	Delphin	F. Kulle, Hannover	1950	5,00
4590	Piratenjolle	Windspiel	Tiefbauamt, Hannover	1950	5,00
4591	Piratenjolle	ohne Namen	Prof. Lembke, Sielbeck	1950	5,00
4592	Piratenjolle	ohne Namen	H. Naries, Essen	1950	5,00
4593	Piratenjolle	Heinz	Billstein. Hohenlimbg.	1950	5,00
4594	Piratenjolle	Neger	E. Mohr, Hamburg	1950	5,00
4595	Piratenjolle	ohne Namen	Th. Hey, Bückeberg	1950	5,00
4596	Piratenjolle	Pegijo	W. Speck, Kiel	1950	5,00
4597	Piratenjolle	Peter	M. Müller, Köln	1950	5,00
4598	60 m Motorfrachter	Seefahrer	Borm, Brake	1952	59,90
4599	60 m Motorfrachter	Galtgarben	Kleinen, Lesum	1952	59,90
4600	8,5 m Gig-Zweier	Eder	R.G.K., Kasul	1950	8,50
4601	8,5 m Gig-Zweier	ohne Namen	K.FR.V., Kassel	1950	8,50
4602	8,5 m Gig-Zweier	Anne-Sofia	U.R.C., Uerdingen	1950	8,50
4603	8,5 m Gig-Zweier	Westfalen	R.R.V., Rees	1950	8,50
4604	8,5 m Gig-Zweier	ohne Namen	R.C.H., Holzminden	1950	8,50
4605	8,5 m Gig-Zweier	Helgoland	N.R.C., Nordenham	1951	8,50
4606	Starboot	Alice	Kemp, Athen	1950	6,92
4607	60 m Motorfrachter	Trostbrücke	Wesemeyer & Co., Hamburg	1952	59,90
4608	2,1 m Beiboot	Hamburg	V. Seefahrt, Hamburg	1950	2,10
4609	6,5 in Gig-Einer	ohne Namen	Arndt, Köln	1950	6,50
4610	8,5 m Gig-Zweier	Budjadingen	N.R.C., Nordenham	1950	8,25
4611	8,5 m Gig-Zweier	Freja	W.G.V., Hamburg	1950	8,25
4612	12,0 m Conc.-Yawl	Sheila	D. Cochran, USA	1950	12,00
4613	10,5 m Ruderbarke	Dr. Ruperti	D. Ruderverb., Hamburg	1950	10,46
4614	14,7 m Motorboot	Fünfhausen	Wasserstr.-Direktion, Bremen	1950	14,70
4615	Piratenjolle	Lausbub II	Fr. Völker, Hamburg	1950	5,00
4616	Piratenjolle	Us Siet	B. Wohlers, Lemwerder	1951	5,00
4617	Piratenjolle	Karat	W. Luer, Essen	1951	5,00

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
4618	Piratenjolle	Regina	H. Hülper, Dahle/W.	1951	5,00
4619	Piratenjolle	Mödman	P. Wickern, Düsseldorf	1951	5,00
4620	Piratenjolle	Aero	Frau L. Hermann, Hannover	1951	5,00
4621	Piratenjolle	Raum IV	D. Fischer, Gülzow	1951	5,00
4622	Piratenjolle	Golde III	Dr. Wagner, Kiel	1951	5,00
4623	Piratenjolle	Amor	D. Caspar, Schweiz	1951	5,00
4624	Piratenjolle	Filibusber	Ohlendorf, Br. Aumund	1951	5,00
4625	4,5 m Rettungsboot	Elisabeth	Hoffmann, Barsel	1950	4,50
4626	4,5 m Rettungsboot	Ägäis	Gerken, Ostendorf	1950	4,50
4627	20,0 m Vedette	V.R. 41	Frz. Marine, Frankreich	1950	19,95
4628	20,0 m Vedette	V.R. 42	Frz. Marine, Frankreich	1950	19,95
4629	14,7 m Touren-Ketsch	Eleuthera	Mr. Kaven, USA	1951	14,67
4630	11 KR Yacht	Rubin	Schümann, Hamburg	1951	16,18
4631	3,2 m Cadett	Cadett	Laesiz, Hamburg	1950	3,20
4632	8,3 m Gig-Zweier	Weser	Dr. Schülke, Holzminden	1950	8,25
4633	8,3 m Gig-Zweier	Jonny	R.C. Teilun, Kiel	1951	8,25
4634	8,2 m Gig-Zweier	Aegir	A. H. Verband, Kiel	1953	8,25
4635	30 qm Jollenkreuzer	Skidnir IV	P. Freiburg, Hitdorf	1951	8,97
4636	10 KR Yacht	Jukunda V	Lampe, Kiel	1951	14,50
4637	Drachenboot	Bine III	A. Harmstorf, Hamburg	1950	8,85
4638	Drachenboot	Lork II	R. Baumann, Minden	1951	8,85
4639	6,5 KR Sloop	Reina	H. Volgt, Bremen	1951	10,50
4640	5,0 m Motorboot	Emil	V.R.V., Vegesack	1951	5,00
4641	2,7 m Beiboot	ohne Namen	Bodanwerff, Kressbronn	1950	2,70
4642	2,7 m Beiboot	ohne Namen	Bodanwerff, Kressbronn	1950	2,70
4643	2,7 m Beiboot	Blue Water	A. White, New York	1951	2,70
4644	2,7 m Beiboot	ohne Namen	G. Verney, USA	1952	2,70
4645	2,7 m Beiboot	Hera	H. Rasmussen, Lemwerder	1951	2,70
4646	2,7 m Beiboot	ohne Namen	Bolzer & Co., Ernsthausen	1951	2,70
4647	2,7 m Beiboot	Anita	Dr. Cads, Rees	1951	2,70
4648	2,7 m Beiboot	Woge	C. Schünemann, Bremen	1953	2,70
4649	2,7 m Beiboot	Jukunda	Lampe, Kiel	1951	2,70
4650	2,7 m Beiboot	Alibubu IV	Aron, New York	1951	2,70
4651	4,0 m Rettungsboot	ohne Namen	Feuerwehr, Bremen	1950	4,00
4652	II KR Yawl	Christiana	Wehowsky, Hamburg	1951	16,18
4653	6 KR Sloop	Elisabetha	Hammerstein, Haan	1951	8,52
4654	5,6 m Trainingsboot	ohne Namen	G. F. d. Grosse, Herne	1950	5,61
4655	Drachenboot	Fifi	Schuld, Hamburg	1951	8,85
4656	Drachenboot	Herta	K. Sieber, München	1951	8,85
4657	7,5 m Stakboot	ohne Namen	W.V.K., Kassel	1950	7,50
4658	11 KR Yawl	Königin	H. Löffler, Hamburg	1951	16,18
4659	Tourenjacht [Stahl]	Minots Light	Warden, Philadelphia	1951	17,70
4660	15,3 m C.C.A.-Yawl	Windfall II	Mr. Nichols, New York	1951	15,34
4661	Piratenjolle	Mutz	G. Feuerhake, Hannover	1951	5,00
4662	Piratenjolle	Powenz III	F. Kaesebier, Hamburg	1951	5,00
4663	Piratenjolle	Diabola	H. G. Droege, Kiel	1951	5,00
4664	Piratenjolle	Tali II	W. Klaas, Dortmund	1951	5,00
4665	Piratenjolle	Anonymus	A. Rietz, Essen	1951	5,00
4666	Piratenjolle	Moritz	H. Klost, Essen	1951	5,00
4667	Piratenjolle	Kiebitz	A. Hawaldt, Laubach	1951	5,00
4668	Piratenjolle	Jaqueline II	Dr. F. Moll, Hannover	1951	5,00
4669	Piratenjolle	ohne Namen	G. Bolzer, Ernsthausen	1951	5,00
4670	Piratenjolle	Diabolo	G. Sornatsch, Essen	1951	5,00
4671	15,3 m C.C.A.-Yawl	Blue Water	A. White, New York	1951	15,34
4672	16,6 m C.C.A.-Yawl	Ocean Queen V	R. Demere, Georgia	1951	16,61
4673	4,0 m Rettungsboot	ohne Namen	Tiefbauamt, Hannover	1951	4,00
4674	4,0 m Rettungsboot	ohne Namen	Tiefbauamt, Hannover	1951	4,00
4675	4,5 m Rettungsboot	Münsterland	Kapt. Dierucks, Barei	1951	4,50
4676	18 m Transportschiff	La-Guepe	Französ. Marine, Frankreich	1951	18,00
4677	13,6 m C.C.A.-Ketsch	Alibubu IV	Mr. Aron, New York	1951	13,59
4678	2,7 m Dingi	Eleuthera	Mr. Koven, USA	1951	2,70
4679	2,7 m Dingi	ohne Namen	Dr.-Ing. Freese, Kiel	1951	2,70
4680	2,7 m Dingi	Rumdriwer	Ludwig, Überlingen	1951	2,70
4681	2,6 m Beiboot	Alibubu IV	Mr. Aron, New York	1951	2,60
4682	2,6 m Beiboot	Sheila	Mr. Cochran, New York	1951	2,60
4683	2,6 m Beiboot	Sheila	D. Cochran, New York	1951	2,60
4684	12 m Conc.-Yawl	ohne Namen	Hendrik, Boston	1951	12,00
4685	12 m Conc.-Yawl	Sheila	O. Cochran, New York	1951	12,00
4686	5 m Motorboot	ohne Namen	R.V.M., Münster	1951	5,00
4687	nicht gebaut				
4688	8 KR Yawl	Hera	H. Rasmussen, Lemwerder	1951	13,18
4689	Drachenboot	Windspiel	Henning, Essen	1951	8,85
4690	Drachenboot	Iirmi X	Dr. Lubinus, Kiel	1951	8,85
4691	Drachenboot	Gustel X	Th. Thomsen, Kiel	1952	8,85
4692	2,7 m Beiboot	ohne Namen	Mission Technique, Frankreich	1952	2,70
4693	2,7 m Beiboot	ohne Namen	Mission Technique, Frankreich	1952	2,70
4694	2,7 m Beiboot	Biscus	J. Baker, New York	1952	2,70
4695	2,7 m Dingi	ohne Namen	Venezuela	1951	2,70
4696	2,7 m Beiboot	Callooh	Brawn, New York	1952	2,70
4697	2,7 m Beiboot	Chresta III	Fischbacher, Schweiz	1953	2,70
4698	Starboot	Condor	Enrique Topke, Guatemala	1951	6,92



Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
4699	5 m Motorrettungsboot	Seefahrer	Kapt. Borm, Brake	1952	5,00
4700	5 m Motorrettungsboot	Galtgarben	Kapt. Kleinen, Lesum	1952	5,00
4701	5 m Motorrettungsboot	Trostbrücke	Wesemejer & Co., Hamburg	1952	5,00
4702	10,5 m Gig-Vierer	Bayer I	F.W.B., Uerdingen	1951	10,50
4703	10,5 m Gig-Vierer	ohne Namen	Oberreaisch., Hameln	1952	10,50
4704	Starboot	Avalun XIV	Reclam, Berlin	1951	6,92
4705	8,5 m Gig-Zweier	Bayer III	F.W.B., Uerdingen	1951	8,50
4706	8,5 m Gig-Zweier	Nixe	R.C.R, Rheine	1951	8,50
4707	5,6 m Trainingsboot	ohne Namen	W.V.M., Mülheim	1951	5,61
4708	20,4 m Hochseeyacht	Sea-Lion	Verney, USA	1952	20,32
4709	4,5 m Finn-Dingi	Möwe	K.Y.C., Kiel	1951	4,50
4710	4,5 m Finn-Dingi	Lachmöwe	K.Y.C., Kiel	1951	4,50
4711	4,5 m Finn-Dingi	Mantelmöwe	K.Y.C., Kiel	1951	4,50
4712	4,5 m Finn-Dingi	Silbermöwe	K.Y.C., Kiel	1951	4,50
4713	4,5 m Finn-Dingi	Sturmmöwe	K.Y.C., Kiel	1951	4,50
4714	4,5 m Finn-Dingi	Lumme	K.Y.C., Kiel	1951	4,50
4715	4,5 m Finn-Dingi	Kormoran	K.Y.C., Kiel	1951	4,50
4716	4,5 m Finn-Dingi	Seeschwalbe	K.Y.C., Kiel	1951	4,50
4717	4,5 m Finn-Dingi	Wildente	K.Y.C., Kiel	1951	4,50
4718	4,5 m Finn-Dingi	ohne Namen	A. Feldmann, Geseke	1954	4,50
4719	27,5 m Patrouillenboot	USN 55	US-Navy, Bremerhaven	1952	27,43
4720	62,0 m Frachtschiff	Seewanderer	Kapt. Borm, Brake	1953	62,10
4721	Piratenjolle	M'toto	Slater, New York	1951	5,00
4722	Piratenjolle	Arlette	H. Fuchs, Hamburg	1951	5,00
4723	Piratenjolle	Dribb de Bach	Baumgarten, New Isenberg	1951	5,00
4724	Piratenjolle	Eskimo	Dr. Murken, Gütersloh	1952	5,00
4725	Piratenjolle	Seeräuber	E. Schafe, Steinhude	1952	5,00
4726	Piratenjolle	ohne Namen	Rene Laware, USA	1951	5,00
4727	Piratenjolle	Diana	D. Fuhg, Kiel	1952	5,00
4728	Piratenjolle	Kleine Brise II	K. Bertheau, Hamburg	1952	5,00
4729	Piratenjolle	ohne Namen	A. Thiel, Montreal	1952	5,00
4730	Piratenjolle	Michel	J. Weitz, Hannover	1952	5,00
4731	62,0 m Frachtschiff	Hildegard	Nord-Ost-Reederei, Hamburg	1953	62,00
4732	62,0 m Frachtschiff	Neuwied	Krüger, Hamburg	1953	62,00
4733	63,0 m Frachtschiff	Margarete Peters	Peters, Hamburg	1953	63,30
4734	5,0 m Rettungsboot	Seewanderer	Kapt. Borm, Brake	1953	5,00
4735	5,0 m Rettungsboot	Neuwied	Krüger, Hamburg	1953	5,00
4736	6,5 m Gig-Einer	Bayer IV	Farbenw. Bayer, Leverkusen	1951	6,50
4737	6,5 m Gig-Einer	Crefelder R.C.	C.R.C., Crefeld	1954	6,50
4738	24,5 m Vedette	ohne Namen	Mission Technique, Frankreich	1952	24,50
4739	24,5 m Vedette	ohne Namen	Mission Technique, Frankreich	1952	24,50
4740	24 m Motorsegler	Passat	Frl. Franz, Schweiz	1952	24,05
4741	Piratenjolle	Seepferdchen	Velimer, Hachen	1952	5,00
4742	Piratenjolle	Hasing	Fr. Vellmer, Hachen / Westf.	1952	5,00
4743	Piratenjolle	Marlies	W. Grüter, Essen	1952	5,00
4744	Piratenjolle	Olympia	D.Y.C., Düsseldorf	1952	5,00
4745	Piratenjolle	ohne Namen	M. Kuhlmann, Iserlohn	1952	5,00
4746	Piratenjolle	Bummel	J. Schmelz, Mühmetal	1952	5,00
4747	Piratenjolle	ohne Namen	K. Kragler, Überlingen	1952	5,00
4748	Piratenjolle	Ruth	E. Hengstenberg, Essen	1953	5,00
4749	Piratenjolle	Honey	Bootsw. Pirsch, Berlin	1953	5,00
4750	Piratenjolle	Stipper III	M. Waltemath, Bremen	1953	5,00
4751	Piratenjolle	Neger	E. Kümmell, Hamburg	1953	5,00
4752	Piratenjolle	ohne Namen	Schilling & Co., Guatemala	1953	5,00
4753	12 m Conc.-Yawl	ohne Namen	Cheston, Boston	1951	12,00
4754	12 m Conc.-Yawl	Sheila	Dr. Cochran, New York	1951	12,00
4755	Wachboot	P2	Lürssen-Bau für A&R	1951	29,00
4756	5 m Außenb.-Motorb.	ohne Namen	Brandt, Kassel	1951	5,00
4757	Drachenboot	Kai-Kai	F. Rimboeck, München	1953	8,85
4758	Drachenboot	Quatsch	Ahlers u. Schlubach, Hamburg	1952	8,85
4759	11,0 m Gig-Vierer	Hattneggen	H.R.V., Hattingen	1952	11,00
4760	11,0 m Gig-Vierer	Seeadler	B.R.V., Bremen	1955	11,00
4761	11,0 m Gig-Vierer	Königsberg	B.R.V., Bremen	1955	11,00
4762	11,0 m Gig-Vierer	Danzig	B.R.V., Bremen	1955	11,00
4763	11,0 m Gig-Vierer	Elbing	B.R.V., Bremen	1955	11,00
4764	11,0 m Gig-Vierer	Heistemest	V.R.V., Br.-Vege sack	1955	11,00
4765	11,0 m Gig-Vierer	Dr. Ernst Rauch	M.R.V., Minden	1955	11,00
4766	11,0 m Gig-Vierer	ohne Namen	Gymnasium, Osnabrück	1954	11,00
4767	11,0 m Gig-Vierer	ohne Namen	Gymnasium, Münster	1954	11,00
4768	11,0 m Gig-Vierer	Stettin	Hindenburgschule, Oldenburg	1956	11,00
4769	10,5 m Gig-Vierer	Zeus	Universität, Münster	1953	10,50
4770	10,5 m Gig-Vierer	Kurator	Universität, Münster	1953	10,50
4771	10,5 m Gig-Vierer	ohne Namen	Gymnasium. Soest	1953	10,50
4772	10,5 m Gig-Vierer	Danzig	Gymnasium, Soest	1953	10,50
4773	8,5 m Gig-Zweier	Kalte Ente	C.R.C., Krefeld	1952	8,50
4774	8,5 m Gig-Zweier	Pannsee	H.R.V., Hattingen	1952	8,50
4775	8,5 m Gig-Zweier	Kameraden	H.R.V., Hattingen	1952	8,50
4776	8,5 m Gig-Zweier	Bertie	C.R.C., Krefeld	1953	8,50
4777	8,5 m Gig-Zweier	ohne Namen	Universität, Göttingen	1955	8,50
4778	8,5 m Gig-Zweier	ohne Namen	F.R.V., Hamein	1955	8,50
4779	8,2 m Gig-Zweier	Söte Deem	E.R.C., Elmshom	1953	8,50

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
4780	8,25 m Gig-Zweier	Störnhus	E.R.C., Elmshom	1954	8,50
4781	8,2 m Gig-Zweier	R.T.H.C.	Farben. Bayer, Leverkusen	1952	8,50
4782	8,2 m Gig-Zweier	Piet Hein	R.R.V., Reesen	1952	8,50
4783	Gig-Einer	ohne Namen		1952	6,50
4784	Gig-Einer	ohne Namen		1952	6,50
4785	2,7 m Beiboot	ohne Namen	Wandsb. Bote, Wandsbek	1952	2,70
4786	2,7 m Beiboot	ohne Namen	Grammersdorf, Kiel	1952	2,70
4787	2,7 m Beiboot	Elisabetha	Hammerstein, Haan/Rhld.	1952	2,70
4788	2,7 m Beiboot	Hera	H. Rasmussen, Lemwerder	1954	2,70
4789	2,7 m Beiboot	Capt. Patrick	Conroy, Kanada	1952	2,70
4790	2,7 m Beiboot	Enchanta	Stiegler, New York	1952	2,70
4791	3,5 m Beiboot	Baruna	H. Taylor, New York	1952	3,50
4792	nicht gebaut				
4793	53,0 in Frachtschiff	Ryfylke	Stavanger, Norwegen	1953	52,94
4794	53,0 in Frachtschiff	Ulsnes	Stavanger, Norwegen	1954	52,94
4795	2,6 m Beiboot	ohne Namen	Cheston, Boston	1951	2,63
4796	2,6 m Beiboot	ohne Namen	Conc. Comp., Boston	1951	2,63
4797	24,2 m Motorsegler	Dolphin	N. Slater, New York	1953	24,13
4798	68,0 m Frachtschiff	Seeclipper	Kapt. Borm, Brake	1954	66,70
4799	Starboot	Cale	H. Nyo Jr., Chicago	1951	6,92
4800	5,5 m R-Yacht	Tom-Kyle	K.Y.C., Kiel	1952	9,50
4801	30 qm Jollenkreuzer	Alta Vista III	Klinkisch, Hamburg	1952	8,99
4802	23,5 m Motorsegler	Criterion	Cuno, New York	1953	23,45
4803	3,5 m Beiboot	Criterion	Cuno, Now York	1953	3,50
4804	3,5 m Beiboot	Passat	E. Franz, Schweiz	1952	3,50
4805	Starboot	Bellatrix II	B. Splieth, Kiel	1952	6,92
4806	12,0 m Conc.-Yawl	ohne Namen	Bourne, Boston	1952	12,14
4807	15,4 m Kielschwertyacht	Callooh	J. Brown, New York	1952	15,34
4808	Starboot	Evita	C. Aueried, Wien	1952	6,92
4809	5 KR Yacht	Traum	A. Pyszka, Meersburg	1952	7,40
4810	53,0 m Frachtschiff	Akershus	Stavanger, Norwegen	1954	52,94
4811	Starboot	ohne Namen	Siemsen, Rio de Janeiro	1952	6,92
4812	3,6 m Motorbeiboot	Dolphin	N. Slater, New York	1953	3,65
4813	4,5 m Motorbeiboot	Dolphin	N. Slater, New York	1953	4,50
4814	15,7 m Yawl m. H.	Killara	Adm. Moran, New York	1952	15,68
4815	13,2 m Yawl m. H.	Biscus	Baker, New York	1952	13,18
4816	Starboot	Paka V	E. Laeisz, Hamburg	1952	6,92
4817	2,6 m Beiboot	ohne Namen	Concordia, Beston	1952	2,63
4818	2,6 m Beiboot	Sheila	Cochran, New York	1952	2,63
4819	8,5 KR Yacht	Jugend	Freese, Bremerhaven	1952	13,18
4820	14,4 m Yawl m. H.	Palawan	Watson jr., New York	1952	14,38
4821	58,0 m Frachtschiff	Landu	Rep. of Indonesien, Indones.	1954	58,00
4822	58,0 m Frachtschiff	Laponda	Rep. of Indonesien, Indones.	1954	58,00
4823	nicht gebaut				
4824	21,2 m Hafenschl.	Pemex XX	Pemex Maren, Hamburg	1952	21,20
4825	21,2 m Hafenschl.	Pemex XXI	Pemex Maren, Hamburg	1952	21,20
4826	21,2 m Hafenschl.	Pemex XXII	Pemex Maren, Hamburg	1952	21,20
4827	21,2 m Hafenschl.	Pemex XXIII	Pemex Maren, Hamburg	1952	21,20
4828	12,0 m Conc.-Yawl	Sheila	Cochran, New York	1952	12,00
4829	4 KR Yacht	Sejungfrau	A & R, Lemwerder	1952	6,48
4830	12,0 m Conc.-Yawl	Aquilon	Kingmann, USA	1952	12,00
4831	20,2 in Yawl m. H.	Enchanta	Sdegier, USA	1953	20,16
4832	12,8 in Ketsch m. H.	Tanaquill	Hatch, USA	1953	12,81
4833	12,0 m Conc.-Yawl	ohne Namen	Parker, USA	1953	12,00
4834	Starboot	Petrea II	Dr. P. Hansohm, Oldenburg	1952	6,92
4835	2,6 m Beiboot	Sheila	Dr. Cochran, New York	1952	2,63
4836	2,6 m Beiboot	Aquilon	Kingmann, USA	1952	2,63
4837	2,7 m Beiboot	Killara	Adm. Moran, New York	1952	2,70
4838	2,7 m Beiboot	Palawan	Watson jr., New York	1952	2,70
4839	4,5 m Rettungsboot	Arktos	Müller, Bremen	1952	4,50
4840	2,4 m Beiboot	Manuel	O. Bohnenkamp, Düsseldorf	1952	2,40
4841	2,4 m Beiboot	ohne Namen	B. Wilde, USA	1952	2,40
4842	7,2 m Motorboot	ohne Namen	Wasserstr.-Amt, Emden	1952	7,15
4843	25,3 m Motorsegler	Sea Prince	J. Conroy, Kanada	1953	25,26
4844	4,4 m Motorbeiboot	Sea Prince	J. Conroy, Kanada	1953	4,42
4845	Piratenjolle	Jugend	Seglervereinigung, Nordrhein	1953	5,00
4846	Piratenjolle	Alf II	H. Gottschalk, Meersburg	1953	5,00
4847	Piratenjolle	Butzmann	Bitter, Osnabrück	1953	5,00
4848	Piratenjolle	Forelle	D. Gercken, Neheim-Hü.	1953	5,00
4849	Piratenjolle	Avanti	K. Schulte, Dortmund	1953	5,00
4850	Piratenjolle	Prinz Eugen	E. Schoner, Duisburg	1954	5,00
4851	Piratenjolle	Erika	R. Hausheer, Sprockhövel	1954	5,00
4852	Piratenjolle	Die drei Schwestern	F. Feldhoff, Wuppertal	1954	5,00
4853	Piratenjolle	ohne Namen	Klinkisch, Hamburg	1954	5,00
4854	Piratenjolle	Zukunft	S.V.B., Nordheim	1954	5,00
4855	Piratenjolle	Reika II	H. Wegener, Westfalen	1954	5,00
4856	Piratenjolle	Rohrspatz	G. Piessow, Westfalen	1954	5,00
4857	Hansajolle	ohne Namen	Urreiztieta, Venezuela	1952	5,85
4858	Hansajolle	ohne Namen	Urreiztieta, Venezuela	1952	5,85
4859	Hansajolle	ohne Namen	Urreiztieta, Venezuela	1952	5,85
4860	Hansajolle	ohne Namen	Urreiztieta, Venezuela	1952	5,85

BAUNUMMERNBUCH

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA	Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
4861	Hansajolle	ohne Namen	Urreiztieta, Venezuela	1952	5,85	4942	2,6 m Beiboot	ohne Namen	Concordia, Boston	1954	2,63
4862	2,6 m Beiboot	ohne Namen	Parker, USA	1953	2,63	4943	2,6 m Beiboot	Christette	Dolan, USA	1954	2,63
4863	10,2 m Yawl m. H.	Pulau Diawa	Ind. Mahne, Indonesien	1953	10,20	4944	12,0 m Conc.-Yawl	Christette	Dolan, USA	1954	12,14
4864	10,2 m Yawl m. H.	Pulau Madura	Ind. Mahne, Indonesien	1953	10,20	4945	16,0 m Yawl m. H.	Kay	Frisell, London	1954	16,02
4865	16,2 m Yawl m. H.	Kay	S. Frisell, London	1953	16,18	4946	9,5 KR Yacht	Ariadne	Bohnenkamp, Düsseldorf	1954	14,20
4866	12,0 m Conc.-Yawl	Saxon	Dr. Pope, New York	1953	12,00	4947	3,0 m Beiboot	Criterion	Cuno, New York	1954	3,00
4867	12,0 m Conc.-Yawl	ohne Namen	D. Cochran, New York	1953	12,00	4948	3,0 m Beiboot	Anne-Marie	8. Grünblom, Finnland	1955	3,00
4868	39,5 m Dienstfahrzeug	Pulau Rau	Ind. Marine, Indonesien	1954	39,35	4949	Hansajolle	Halibo	C.C.R., Hamburg	1954	5,85
4869	39,5 m Dienstfahrzeug	Pulau Rass	Ind. Marine, Indonesien	1954	39,35	4950	Hansajolle	Dammglonker	H. Meichle, Meersburg	1954	5,85
4870	39,5 m Dienstfahrzeug	Pulau Roma	Ind. Marine, Indonesien	1954	39,35	4951	Hansajolle	Spinner	Janssen & Barg, Hamburg	1954	5,85
4871	39,5 m Dienstfahrzeug	Pulau Roti	Ind. Marine, Indonesien	1954	39,35	4952	Hansajolle	Pamina	W. Leiner, Konstanz	1954	5,85
4872	39,5 m Dienstfahrzeug	Pulau Rupa	Ind. Marine, Indonesien	1954	39,35	4953	5,5 m Rettungsboot	Akershus	Stavanger, Norwegen	1954	5,50
4873	12,3 m Conc.-Sloop	Artara	Sears, USA	1953	12,29	4954	5,5 m Rettungsboot	Akershus	Stavanger, Norwegen	1954	5,50
4874	2,6 m Beiboot	Saxon	Dr. Pope, New York	1953	2,63	4955	5,5 in Rettungsboot	Tananger	Stavanger, Norwegen	1954	5,50
4875	2,6 m Beiboot	ohne Namen	Concordia Comp., Boston	1953	2,63	4956	5,5 in Rettungsboot	Tananger	Stavanger, Norwegen	1954	5,50
4876	5,5 m R-Yacht	Cheetah	J. Conroy, Canada	1954	9,65	4957	3,4 m Beiboot	Andante	Merchant, USA	1954	3,35
4877	15,4 m Yawl m. H.	Renegade	Dr. Bogdanovich, USA	1954	15,36	4958	12,0 m Conc.-Yawl	Lady Eye II	Donovan, USA	1954	12,14
4878	16,0 m Yawl m. H.	Cresta III	Fischbacher, Schweiz	1953	16,02	4959	39,4 m Dienstfahrzeug	Pulau Rangsang	Ind. Manne, Indonesien	1955	39,35
4879	16,0 m Yawl m. H.	Baccarat	G. Coumantaros, USA	1953	15,90	4960	39,4 m Dienstfahrzeug	Pulau Rempang	Ind. Marine, Indonesien	1955	39,35
4880	12,0 m Conc.-Yawl	Game Cock	West, USA	1953	12,14	4961	39,4 m Dienstfahrzeug	Pulau Rindja	Ind. Marine, Indonesien	1955	39,35
4881	2,6 m Beiboot	Artaca	Seats, USA	1953	2,63	4962	3,5 m Beiboot	Shyraga	Rizzi, Italien	1954	3,50
4882	2,6 m Beiboot	Game Cock	West, USA	1953	2,63	4963	12,0 m Conc.-Yawl	Scotch Mist	J. Rankin, USA	1954	12,14
4883	2,6 m Beiboot	ohne Namen	Concordia Comp., Boston	1953	2,63	4964	Drachenboot	Oranje	K.N.Z.R.V., Holland	1954	8,85
4884	4,0 m LM-Rettungsboot	ohne Namen	Tiefbauamt, Hannover	1953	4,00	4965	2,6 m Beiboot	ohne Namen	Concordia, Boston	1954	2,63
4885	4,0 m LM-Rettungsboot	ohne Namen	Tiefbauamt, Hannover	1953	4,00	4966	2,6 m Beiboot	ohne Namen	Concordia, Boston	1954	2,63
4886	10,5 m Gig-Vierer	Hermann Bargeb	A.H.V. Aagir, Kiel	1953	10,50	4967	Drachenboot	Trintel	v. d. Berg, Holland	1954	8,85
4887	10,5 m Gig-Vierer	Niedersachsen	Gymnasium, Bückeburg	1953	10,50	4968	Hansajolle	Christa	K. Müller, Essen	1955	5,85
4888	3,0 m Beiboot	Baccarat	Coumantaros, USA	1953	3,00	4969	Hansajolle	Westwind II	H. Voges, Braunschweig	1955	5,85
4889	3,0 m Beiboot	ohne Namen	Äg. Marine, Ägypten	1954	3,00	4970	Hansajolle	Seeadler	O. Münter, Hannover	1955	5,85
4890	16,8 m Kielschwert-Yawl	Hilaria	Schaddelee, USA	1953	16,76	4971	Hansajolle	Brink	Dr. Müller, Hannover	1955	5,85
4891	16,6 m Motorsegler	Hera	H. Rasmussen, Lemwerder	1955	16,55	4972	Piratenjolle	Bris op	W. Lorenzen, Schleswig	1955	5,00
4892	2,6 m Beiboot	ohne Namen	Concordia Comp., Boston	1953	2,63	4973	Piratenjolle	Filius Rheni	G. Luh, Niederw.	1955	5,00
4893	2,6 m Beiboot	Swan III	Wood, USA	1953	2,63	4974	Piratenjolle	Lollo	E. Fisch, Warstein/W.	1955	5,00
4894	Hansajolle	Tölpel II	Unterwes.-Reederei, Bremen	1954	5,85	4975	Piratenjolle	Else	H. Langenbach, Eiserf.	1955	5,00
4895	Hansajolle	Cunilla	Dr. v. Freidenfeld, Travemünde	1954	5,85	4976	Piratenjolle	Niederrhein	S.V.E.Y.C., Emmerich	1955	5,00
4896	3,8 m Cat-Boot	Concordia	Conc. Comp., Boston	1954	3,75	4977	Piratenjolle	ohne Namen	J. Schmelz, Mühnetalsp.	1955	5,00
4897	2,7 m Beiboot	Kay	Frisell, London	1954	2,70	4978	Piratenjolle	Egretta	H. Peters, Hamburg	1955	5,00
4898	2,7 m Beiboot	Eleuthera II	Koven, New York	1954	2,70	4979	Piratenjolle	Pummel II	R. Kuke, Bedin	1955	5,00
4899	2,7 m Beiboot	Antares	Schierenbeck, Bremen	1953	2,70	4980	2,8 m Beiboot	Impala	Farrel, USA	1954	2,80
4900	2,7 m Beiboot	ohne Namen	Belock, USA	1954	2,70	4981	2,6 m Beiboot	Lady Eve II	Donovan, USA	1954	2,80
4901	52,0 m Frachtschiff	Tananger	Stavanger, Norwegen	1954	56,94	4982	2,6 m Beiboot	Scotch Mist	1. Rankin, USA	1954	2,80
4902	nicht gebaut					4983	5,5 m Rettungsboot	Seeclipper	Kapt. Borm, Brake	1954	5,50
4903	5,5 m Rettungsboot	Ryfylke	Stavangerske, Norwegen	1953	5,50	4984	5,5 m Motorrettungsboot	Seeclipper	Kapt. Borm, Brake	1954	5,50
4904	5,5 m Rettungsboot	Ryfylke	Stavangerske, Norwegen	1953	5,50	4985	4,1 m Arbeitsboot	Seeclipper	Kapt. Borm, Brake	1954	4,10
4905	5,5 m Rettungsboot	Ulsnes	Stavangerske, Norwegen	1953	5,50	4986	Räumboot	Pulau Rengat	Indonesien	1957	39,35
4906	5,5 m Rettungsboot	Ulsnes	Stavanger, Norwegen	1954	5,50	4987	Räumboot	Pulau Rusa	Indonesien	1957	39,35
4907	Drachenboot	Irmi XI	Dr. Lubinus, Kiel	1953	8,85	4988	Starboot	Bellatrix IV	B. Splieth, Kiel	1955	6,92
4908	19,5 m Motorsogler	Andante	Merchant, USA	1954	19,48	4989	42,3 m Logger	Sachsen	B.V.F. Ges., Br.-Grohn	1955	42,30
4909	5,5 m Rettungsboot	Margarete Peters	Peters, Hamburg	1953	5,50	4990	42,3 m Logger	Schlesien	B.V.F. Ges., Br.-Grohn	1955	42,30
4910	Drachenboot	Martell	K. Haseisteiner, München	1953	8,85	4991	2,6 m Beiboot	ohne Namen	Concordia Comp., Boston	1955	2,63
4911	15,4 m Kielschwert-Yawl	Jubilee	Wetherill, USA	1953	15,34	4992	2,6 m Beiboot	ohne Namen	Concordia Comp., Boston	1955	2,63
4912	Drachenboot	Kathrin	H. Willis, München	1953	8,85	4993	2,6 m Beiboot	ohne Namen	Concordia Comp., Boston	1955	2,63
4913	5,5 m Motorrettungsboot	Hildegard	Nord-Ost-Reederei, Hamburg	1953	5,50	4994	Hansajolle	ohne Namen	H. Zander & Co., Venezuela	1955	5,85
4914	25,0 m Dienstfahrzeug	ohne Namen	Äg. Marine, Ägypten	1954	25,03	4995	Hansajolle	Mutzi	Steinker & Jürgens, Hannover.	1955	5,85
4915	29,0 m Motoryacht	Shyraga	Rizzi, Italien	1954	28,95	4996	33,6 m Motoryacht	Vedersein	A. Laytham, USA	1955	33,58
4916	3,2 m Beiboot	Tanaquill	Hatch, USA	1953	3,25	4997	12,0 m Conc.-Yawl	Niam	J. Ryan, USA	1955	12,00
4917	35,0 m Seeschlepper	Pemex	Pemex, Mexico	1954	35,00	4998	67,0 m Frachtschiff	Seetramper	Kapt. Borm, Brake	1955	66,70
4918	Hansajolle	ohne Namen	Dr. Holdt, Berlin	1954	5,85	4999	12,0 m Conc.-Yawl	Wild Swan	Lippincott, USA	1955	12,00
4919	Hansajolle	ohne Namen	Storer, Island	1953	5,85	5000	36,0 m Motoryacht	Westlake II	H. Doelger, Kalifornien	1955	35,80
4920	Hansajolle	Nepomuk II	Dr. Peter, Hannover	1954	5,85	5001	12,0 m Conc.-Yawl	Condor	Robins, USA	1955	12,00
4921	12,0 m Conc.-Yawl	Swan III	Wood, USA	1954	12,14	5002	13,8 m Kielschwertyacht	Piera	W. Paine, USA	1955	13,72
4922	12,5 m Conc.-Yawl	Armata	Brown, USA	1954	12,50	5003	17,5 m Motoryacht	Anne Marie	B. Grünblom, Finnland	1955	17,50
4923	12,5 m Conc.-Yawl	Sly Mongoose III	Cochran, USA	1954	12,50	5004	12 KR Yacht	Diana II	H. Thomas, Bremen	1955	17,50
4924	Piratenjolle	Löwentin	Dr. Dehlinger, Leer	1954	5,00	5005	12,5 m Conc.-Yawl	ohne Namen	i. West, USA	1955	12,50
4925	Piratenjolle	Kleiner	H. Meinenken, Bremen	1954	5,00	5006	2,6 m Beiboot	Concordia	Concordia Comp., Boston	1955	2,63
4926	Piratenjolle	Wöbbens III	E. Wagner, Kiel	1954	5,00	5007	2,6 m Beiboot	Concordia	Concordia Comp., Boston	1955	2,63
4927	Piratenjolle	Golde IV	N. Wagner, Kiel	1954	5,00	5008	2,6 m Beiboot	Concordia	Concordia Comp., Boston	1955	2,63
4928	Piratenjolle	Berliner Bär	F. Mahlke, Berlin	1954	5,00	5009	2,6 m Beiboot	Concordia	Concordia Comp., Boston	1955	2,63
4929	Piratenjolle	Fridolin	E. Meyer, Herne/Westfalen	1955	5,00	5010	2,6 m Beiboot	Concordia	Concordia Comp., Boston	1955	2,63
4930	2,4 m Beiboot	Renegade	Dr. Bogdanovich, USA	1954	2,40	5011	2,6 m Beiboot	Concordia	Concordia Comp., Boston	1955	2,63
4931	2,4 m Beiboot	Ariadne	O. Bohnenkamp, Düsseldorf	1954	2,40	5012	2,6 m Beiboot	Concordia	Concordia Comp., Boston	1955	2,63
4932	11,6 m Yawl m. H.	Bikini	Ecclestone, USA	1954	11,60	5013	2,6 m Beiboot	Concordia	Concordia Comp., Boston	1955	2,63
4933	17,4 m Yawl m. H.	Impala	Farrel, USA	1954	17,32	5014	2,6 m Beiboot	Concordia	Concordia Comp., Boston	1955	2,63
4934	10,5 m Gig-Vierer	ohne Namen	Universität, Münster	1954	10,50	5015	2,6 m Beiboot	Concordia	Concordia Comp., Boston	1955	2,63
4935	10,5 in Gig-Vierer	Emsland	W.V.M. Meppen	1955	10,50	5016	13,8 m Kielschw.-Yacht	Renova	Dodds, USA	1955	13,72
4936	Drachenboot	Humba III	Dr. Kadelbach, Berlin	1954	8,85	5017	12,2 m Kieljacht	Branta	Picker, USA	1955	12,22
4937	Starboot	Bellatrix III	B. Splieth, Kiel	1954	6,92	5018	Prahm		Stadtverw. Hildesheim	1955	3,50
4938	18,4 m Touren-Ketsch	Eleuthera II	Koven, USA	1954	18,41	5019	5,8 m Küstenjolle	ohne Namen	Chapman, USA	1955	5,79
4939	II KR Yacht	Königin	H. Löffler, Hamburg	1954	15,80	5020	12,9 m Kielschwertyacht	Thor	Thurber, USA	1955	12,87
4940	2,6 m Beiboot	Armata	Brown, USA	1954	2,63	5021	65,5 m Frachtschiff	Stellaprima	Stellamaris, Holland	1955	65,50
4941	2,6 m Beiboot	SN Mongoon II	Cochran, USA	1954	2,63	5022	12,9 m Kielschwertyacht	Erewhon	Fribourg, USA	1955	12,87



Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
5023	Drachenboot	Gustel XI	Th. Thomsen, Kiel	1955	8,85
5024	12,0 m Conc.-Yawl	ohne Namen	A. Bright, USA	1955	12,00
5025	13 KR Yacht	Germania V	Krupp v. Bohlen u. Halbach, Essen	1955	20,10
5026	12,5 m Conc.-Yawl	Liat	R. Forrester, USA	1955	12,50
5027	Hansajolle	Ratz IV	Dr. Luer, Essen	1955	5,85
5028	Hansajolle	Pelikan	Chr. Beindorff, Hannover	1955	5,85
5029	Hansajolle	Kleine Brise	H. Strüve, Hamburg	1955	5,85
5030	Hansajolle	Anneliese	E. Köhnke, Lübeck	1955	5,85
5031	2,7 m Beiboot	Diana II	H. Thomas, Bremen	1955	2,70
5032	2,7 m Beiboot	Germania V	Krupp v. Bohlen & Halbach, Essen	1955	2,70
5033	2,7 m Beiboot	Kay	Frizell	1955	2,70
5034	2,7 m Beiboot	A&R	A & R, Lemwerder	1955	2,70
5035	12,5 m Conc.-Yawl	Harrier	C. Hunt, USA	1955	12,50
5036	12,2 m Kielyacht	Melmar II	A. Zum, USA	1955	12,21
5037	12,0 in Conc.-Yawl	Half Mine II	C. Riley, USA	1955	12,00
5038	12,0 m Conc.-Yawl	ohne Namen	Hopkins, USA	1955	12,00
5039	5,5 m Rettungsboot	Seetramper	Kapt. Borm, Brake	1955	5,50
5040	5,5 m Rettungsboot	Seetramper	Kapt. Borm, Brake	1955	5,50
5041	4,1 m Arbeitsboot	Seetramper	Kapt. Borm, Brake	1955	4,10
5042	2,7 m Dingi	Anne Made	B. Grönblom, Finnland	1955	2,70
5043	12,0 m Conc.-Yawl	ohne Namen	H. Stiles, USA	1955	12,00
5044	12,0 m Conc.-Yawl	Harmony II	Harrahan, USA	1955	12,00
5045	12,0 m Conc.-Yawl	Scone	Edgerly, USA	1955	12,00
5046	15,0 m Motorsegler	Zingane	E. Moore, New York	1955	15,85
5047	6,5 m V.-W.-Motorboot	Wolfsburg II	Raffay & Co., Hamburg	1955	6,55
5048	5,5 m Rettungsboot	Stellaprima	Stellamads, Holland	1955	5,50
5049	5,5 m Rettungsboot	Stellaprima	Stellamads, Holland	1955	5,50
5050	68,5 m Frachtschiff	Fursund	Christensen, Kopenhagen	1956	68,50
5051	4,2 m Motorbeiboot	ohne Namen	Boel & Zonen, Belgien	1956	4,20
5052	2,6 m Beiboot	Concordia	Concordia Comp., Boston	1955	2,63
5053	25,0 m Hafenschlepper	Pluto	Concordia, Kopenhagen	1956	25,20
5054	Piratenjolle	Kai	E. Kerrl, Körbecke/Soest	1955	5,00
5055	Piratenjolle	Majo	Schiff.-Ges. Unterw., Bremen	1955	5,00
5056	Piratenjolle	Lausbub 2	H. Busse, Nehelm-Hüst.	1955	5,00
5057	Piratenjolle	ohne Namen	Dr.-Ing. Krueger, Dortmund	1955	5,00
5058	Piratenjolle	Butz	E. Cologna, Freiberg	1955	5,00
5059	Piratenjolle	Binsenschnüffler	K. Haist jr., Possenhofen	1955	5,00
5060	Piratenjolle	Odysseus	K. Naumann, Gelsenkirchen	1955	5,00
5061	Piratenjolle	Stiärt	A. Hammer, Lüdenscheid	1955	5,00
5062	44,5 m Logger	Stolzenu	Br.V.F.Ges., Br.-Grohn	1956	44,24
5063	44,5 m Logger	Windheim	Br.V.F.Ges., Br.-Grohn	1956	44,24
5064	7 KR Yacht	Taranga	M. Rehmsstedt, Bremen	1956	11,15
5065	6,5 m V.-W.-Motorboot	Klabautermann	H. Wolf, Köln	1955	6,55
5066	Starboot	Zwentebold II	Hoesch, München	1955	6,92
5067	60,0 m Frachtschiff	Suntrader	Skamarcken, Norwegen	1956	60,60
5068	Piratenjolle	Helga	G. Deiss, Hamburg	1955	5,00
5069	Piratenjolle	Klaus Störtebeker	F. Hermann, Hannover	1955	5,00
5070	Piratenjolle	ohne Namen	G. Biguria, Guatemala	1955	5,00
5071	Piratenjolle	Klabauter	H. Steinmetz, Bremen	1956	5,00
5072	Piratenjolle	Kleine Liebelei	H. Plontek, Bedin	1956	5,00
5073	Piratenjolle	Kormoran	K. Wülfing, Wuppertal	1956	5,00
5074	Piratenjolle	Klebitz	RYC., Potsdam	1956	5,00
5075	Piratenjolle	Pitje	E. M. Jörns, Steinhude	1956	5,00
5076	Hansajolle	Pille-Pille	Dr. Bertenrath, Langenberg	1956	5,85
5077	Hansajolle	Liebling	H. Pieper, Lübeck	1956	5,85
5078	Hansajolle	Ruhrland	A.Y.C., Ruhdand	1956	5,85
5079	Hansajolle	ohne Namen	F. Beck, Süßenmühle	1956	5,85
5080	Hansajolle	Bollermann	B. Neldert, Wunstorf	1956	5,85
5081	Hansajolle	Abromeit III	H. Pezzer, Dortmund	1956	5,85
5082	Hansajolle	Träumchen	H. Forstmann, Steinhude	1956	5,85
5083	Hansajolle	Pirola	Schwerley, Gütersloh	1956	5,85
5084	2,6 m Beiboot	Concordia	Concordia Comp., Boston	1955	2,63
5085	7 KR Yacht	Elena	W. Voigt, Bremen	1956	11,15
5086	12,9 m Kielyacht	Altair	B. Smith, USA	1956	12,87
5087	13,8 m Kielschwertyacht	Undine	R. Williams, Bermuda	1956	13,72
5088	Starboot	Bellatrix V	B. Splieth, Kiel	1956	6,92
5089	Starboot	Musca	O. Lampe, Kiel	1956	6,92
5090	13,0 m Yawl	Windalier	E. Singer, USA	1956	13,03
5091	27,5 m Motorsegler	Bar-L-Rick	H. Belock, USA	1956	27,43
5092	39,5 m Passagierschiff	Bandaka	Burm. Regler, Burma	1956	39,40
5093	39,5 m Passagierschiff	Bayinnaung	Burm. Regler, Burma	1956	39,40
5094	69,0 m Frachtschiff	Braunsfeld	H. Krüger, Hamburg	1956	69,00
5095	Drachenboot	Wonne	Schuchmann, Hamburg	1956	8,85
5096	2,6 m Beiboot	Concordia	M. Reisinger, USA	1955	2,63
5097	2,6 m Beiboot	Concordia	Concordia Comp., Boston	1955	2,63
5098	2,6 m Beiboot	Concordia	Concordia Comp., Boston	1955	2,63
5099	2,6 m Beiboot	Concordia	Concordia Comp., Boston	1955	2,63
5100	12,0 m Conc.-Yawl	Lands End	Okle, USA	1956	12,14
5101	12,0 m Conc.-Yawl	Skye	MacLeod, USA	1956	12,14
5102	12,0 m Conc.-Yawl	Auda	Herrington, USA	1956	12,14
5103	12,0 m Conc.-Yawl	Arundel	Regan, USA	1956	12,14

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
5104	12,0 m Conc.-Yawl	Priscilla	Saunders, USA	1956	12,14
5105	12,0 m Conc.-Yawl	Shadow	Mr. Roberts	1956	12,14
5106	12,0 m Conc.-Yawl	Venture	Kline, USA	1956	12,14
5107	12,0 m Conc.-Yawl	Josephine	Mr. Collins	1956	12,14
5108	6,5 m V.-W.-Motorboot	A & R	A & R, Lemwerder	1955	6,55
5109	Drachenboot	Bambi	Mendonca, Lissabon	1955	8,85
5110	Starboot	Pegasus	W. Seyfert, Reichenbach	1956	6,92
5111	Drachenboot	Old Vic II	V. Lamprecht, Holland	1956	8,85
5112	60,0 m Frachtschiff	Karmoy	Stavanger, Norwegen	1956	59,20
5113	24,0 m Schlepper	Tide	Wasserstr.-Amt Bremen	1956	20,85
5114	13,0 m Kielschw.-Yacht	Fair Winds	G. Fleitz, USA	1956	13,10
5115	13,0 m Yawl	Gray Lady	J. Schäfer, USA	1956	13,03
5116	12,5 m Conc.-Yawl	Magic	Dr. Nichols, USA	1956	12,50
5117	12,5 m Conc.-Yawl	Windsong	Sydnor jr., USA	1956	12,50
5118	Starboot	Clambambers	Adolff, Backnang	1956	6,92
5119	Starboot	Kiebitz	Huber, München	1956	6,92
5120	Starboot	Iris	Nemetschke, Österreich	1956	6,92
5121	12,5 m Conc.-Yawl	Dusky IV	Hendrick, USA	1956	12,50
5122	Drachenboot	Bajazzo VII	Spangenberg, Hamburg	1956	8,85
5123	5,5 m Rettungsboot	Fursund	Christensen, Dänemark	1956	5,50
5124	5,5 m Rettungsboot	Fursund	Christensen, Dänemark	1956	5,50
5125	Piratenjolle	Ille	E. Happe, Dortmund	1956	5,00
5126	Piratenjolle	Libelle	G. Lehnen, Soest	1956	5,00
5127	Piratenjolle	Jopaline	E. Pankhofer, Starnberg	1956	5,00
5128	Piratenjolle	Erika	Tonindustrie, Helsterholz	1956	5,00
5129	Piratenjolle	Nanu	A. Moeller, Bonn	1956	5,00
5130	Piratenjolle	Coquine	B. Langhammer, Bedin	1956	5,00
5131	Piratenjolle	Glück auf	Euf, Essen	1956	5,00
5132	Piratenjolle	Colonia	K.S.C., Köln	1956	5,00
5133	Drachenboot	Quatsch	E. Ahlers, Hamburg	1956	8,85
5134	Drachenboot	ohne Namen	C. Santos, Portugal	1956	8,85
5135	Drachenboot	Nirwana X	Dr. Elsner, Lüneburg	1956	8,85
5136	25,2 m Hafenschlepper	Tyr	D.F.D., Dänemark	1956	25,20
5137	4,25 m Klasse 8	Ohne Namen	A. W. Laytham, USA	1956	4,25
5138	4,25 m Klasse 8	Ohne Namen	A. W. Laytham, USA	1956	4,25
5139	4,25 m Klasse 8	Ohne Namen	A. W. Laytham, USA	1956	4,25
5140	4,25 m Klasse 8	Ohne Namen	A. W. Laytham, USA	1956	4,25
5141	4,25 m Klasse 8	Ohne Namen	A. W. Laytham, USA	1956	4,25
5142	4,25 m Klasse 6	ohne Namen	Kons. Sommer, Köln	1956	4,25
5143	6,7 m Motorboot	G VI	A. Krupp v. B., Essen	1956	6,70
5144	Drachenboot	Trintel II	v. Duyl, Holland	1956	8,85
5145	Drachenboot	Polaris	Navy, Columbien	1956	8,85
5146	Drachenboot	Capella	Navy, Columbien	1956	8,85
5147	Drachenboot	Rigel	Navy, Columbien	1956	8,85
5148	Drachenboot	Moritz	N.R.V., Hamburg	1956	8,85
5149	13,0 m Kielschw.-Yacht	Honey	D. Easton, USA	1956	13,10
5150	2,6 m Beiboot	Auda	Herrington, USA	1956	2,63
5151	69,0 m Frachtschiff	Sottorf	Drescher, Hamburg	1956	68,50
5152	2,6 m Beiboot	ohne Namen	Concordia, USA	1956	2,63
5153	2,6 m Beiboot	ohne Namen	Concordia, USA	1956	2,63
5154	2,6 m Beiboot	ohne Namen	Concordia, USA	1956	2,63
5155	2,6 m Beiboot	ohne Namen	Concordia, USA	1956	2,63
5156	2,6 m Beiboot	ohne Namen	Concordia, USA	1956	2,63
5157	2,6 m Beiboot	ohne Namen	Concordia, USA	1956	2,63
5158	4,9 m Motorbeiboot	Westflake II	H. Doelger, USA	1956	4,87
5159	Drachenboot	Humba IV	Dr. Kadelbach, Berlin	1956	8,85
5160	Drachenboot	Vanguard	A. Wamers, Holland	1956	8,85
5161	Scharpiejolle 12 qm	Wendehalz	K.Y.C., Kiel	1956	5,99
5162	5,5 m Rettungsboot	Braunsfeld	H. Krüger, Hamburg	1956	5,59
5163	5,5 m Rettungsboot	Braunsfeld	H. Krüger, Hamburg	1956	5,59
5164	Motorfrachter	Kvitsoy	D.S. Stavanger	1957	
5165	13,0 m Kielschw.-Yacht	Hirondelle	Chance, USA	1956	13,10
5166	6,0 m LM-Motorboot	Frankfurt	Missionsanstalt, Frankfurt	1956	6,00
5167	2,6 m Prahm-Dingi	Magic	Dr. Nichols, USA	1956	2,63
5168	Herings-Logger	Detmold B.V. 105	Bremen-Vegesacker F.G.	1957	44,24
5169	Herings-Logger	Detmold B.V. 105	Bremen-Vegesacker F.G.	1957	44,24
5170	Piratenjolle	Golde V	N. Wagrier, Klei	1956	5,00
5171	Piratenjolle	Cobes II	W. Comberg, Kiel	1956	5,00
5172	Piratenjolle	Bina	K. Mertens, Lippstadt	1956	5,00
5173	Piratenjolle	Delphin	G. Vielhaben, Hamburg	1956	5,00
5174	Piratenjolle	ohne Namen	Schadeb.-Weiss., Krornbach	1956	5,00
5175	Piratenjolle	Seedler II	H. Redelfsen, Sotrup	1956	5,00
5176	Piratenjolle	Strop	J. Grombe, Bochum	1956	5,00
5177	Piratenjolle	Scheeben Wind II	H. Schierenbeck, Bremen	1956	5,00
5178	62' W.-L.-Ketsch	Wayfarer	Wayfarer Group	1957	28,80
5179	Motorbeiboot	Barbara	Harry D. Belock	1957	4,42
5180	2,7 m Beiboot	ohne Namen	Geister-Werft, Norderney	1957	2,70
5181	2,7 m Beiboot	ohne Namen	Geister-Werft, Norderney	1957	2,70
5182	2,7 m Beiboot	Delphin III	G. Delf., Hamburg	1957	2,70
5183	2,7 m Beiboot	ohne Namen	für Bau.-Nr. 5509	1957	2,70
5184	2,7 m Beiboot	Marotte	Hagemann, Berlin	1957	2,70

BAUNUMMERNBUCH

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
5185	2,7 m Beiboot	ohne Namen		1957	2,70
5186	Piratenjolle	Hol Di Ran III	H. Ivels, Eutin	1956	5,00
5187	Piratenjolle	Diabolo II	H. G. Drooge, Kiel	1957	5,00
5188	Piratenjolle	Rota	M. Budzyn, Berlin-Spandau	1956	5,00
5189	Piratenjolle	Cire III	R. Grünhagen	1957	5,00
5190	Piratenjolle	Möwe II	L. Bloer, Nieheim	1957	5,00
5191	Piratenjolle	Rita II	A. Türklitz, Berlin	1957	5,00
5192	Piratenjolle	Denkste	W. Pietsch, Hannover	1957	5,00
5193	Piratenjolle	Gitta	E. o. Spreckelsen, Hamburg	1957	5,00
5194	Drachenboot	Marotte IV	A. Ragemann, Berlin	1956	8,85
5195	Rettingsboot	für Bau 5151	Aucher, Hamburg	1957	5,50
5196	Rettingsboot	für Bau 5151	Aucher, Hamburg	1957	5,50
5197	Motorboot	Alkor	Roggemann, Bremen	1957	8,00
5198	nicht gebaut				
5199	Hansajolle	Vagant	Fr. Klee jr., Soest/Westf.	1957	5,85
5200	Hansajolle	Komet	Gebet. Profitlich, Godesberg	1957	5,85
5201	Hansajolle	Passat	H. Scharubeg, Essen	1957	5,85
5202	Hansajolle	Schnecke	Dr. Krelhaus, Essen	1957	5,85
5203	Hansajolle	Pinguin	Josef Eggert, Essen	1957	5,85
5204	Hansajolle	Fair Play	Rolf Schneider, Essen	1957	5,85
5205	Hansajolle	Dio Glorta	Neldert	1957	5,85
5206	Hansajolle	Klabautermann	Edzardi, Hannover	1957	5,85
5207	Starboot	Holster	F. O. Lürssen, Vegesack	1956	6,92
5208	Hafenschlepper	Pemex XXIV	Abarem, Hamburg	1957	21,15
5209	Hafenschlepper	Pemex XXV	Abarem, Hamburg	1957	21,15
5210	Starboot	Bellatrix VI	R. Splieth, Kiel	1956	6,92
5211	8 KR Tourenyacht Skjold	Fare Well	A. Wolfarth, USA	1957	13,18
5212	Drachenboot	Gustel XII	Th. Thomsen, Kiel	1957	8,85
5213	Piratenjolle	Flirt	Verein Segelhaus a. Wannsee	1957	5,00
5214	Piratenjolle	Hanseat II	Stehmeyer, Bremen	1957	5,00
5215	Piratenjolle	Plöner	K. Breitling, Kiel	1957	5,00
5216	Piratenjolle	Christel	F. Hohmeyer, Niederwühem	1957	5,00
5217	Piratenjolle	Wöbbsen IV	Eckart Wagner, Kiel	1957	5,00
5218	Piratenjolle	Altmark	H. Schleven/Tegge, Düsseldorf	1957	5,00
5219	Piratenjolle	Gothia V	Segel Club Gothia e.V., Berlin	1957	5,00
5220	Piratenjolle	Kleine Brise	Akat. Segelverein, Hannover	1957	5,00
5221	32 m Kielschw.-Kreuzer	Touché II	Abr. Potter	1957	14,66
5222	15 qm H.-Jolle	Knulp	W. Weber, Hamburg	1957	5,64
5223	Drachenboot	Cellona II	W. Weber, Hamburg	1957	8,85
5224	SM-Boote	Schütze	Bundes-Minister., Verteidig.	1958	47,20
5225	SM-Boote	Steinbock	Bundes-Minister., Verteidig.	1958	47,20
5226	SM-Boote	Stier	Bundes-Minister., Verteidig.	1958	47,20
5227	SM-Boote	Krebs	Bundes-Minister., Verteidig.	1958	47,20
5228	SM-Boote	Waage	Bundes-Minister., Verteidig.	1958	47,20
5229	SM-Boote	Fische	Bundes-Minister., Verteidig.	1958	47,20
5230	SM-Boote	Gemma	Bundes-Minister., Verteidig.	1958	47,20
5231	SM-Boote	Mira	Bundes-Minister., Verteidig.	1958	47,20
5232	SM-Boote	Capella	Bundes-Minister., Verteidig.	1958	47,20
5233	SM-Boote	Spica	Bundes-Minister., Verteidig.	1958	47,20
5234	SM-Boote	Pollux	Bundes-Minister., Verteidig.	1958	47,20
5235	SM-Boote	Mars	Bundes-Minister., Verteidig.	1958	47,20
5236	SM-Boote	Sirius	Bundes-Minister., Verteidig.	1958	47,20
5237	SM-Boote	Orion	Bundes-Minister., Verteidig.	1958	47,20
5238	SM-Boote	Regulus	Bundes-Minister., Verteidig.	1958	47,20
5239	SM-Boote	Rigel	Bundes-Minister., Verteidig.	1958	47,20
5240	SM-Boote	Castor	Bundes-Minister., Verteidig.	1958	47,20
5241	SM-Boote	Wega	Bundes-Minister., Verteidig.	1958	47,20
5242	SM-Boote	Algol	Bundes-Minister., Verteidig.	1958	47,20
5243	SM-Boote	Skorpion	Bundes-Minister., Verteidig.	1958	47,20
5244	B.-Jolle	ohne Namen	Paul Hammond	1957	4,25
5245	B.-Jolle	ohne Namen	Mr. T. T. Trippe	1958	4,25
5246	B.-Jolle	ohne Namen	M. John B. Gates	1958	4,25
5247	Conc.-Yawl	ohne Namen	C. McKim, Norton	1957	12,14
5248	Conc.-Yawl	ohne Namen	Donald Kipp	1957	12,14
5249	Conc.-Yawl	Moonfleet	R. L. Bortner	1957	12,14
5250	Conc.-Yawl	Electa	H. P. Curtis	1957	12,14
5251	Conc.-Yawl	ohne Namen	Dr. Edwards	1957	12,14
5252	Concordia	Banda	E. W. Stetson ir.	1957	12,50
5253	Concordia	Prettimarle	Bullock	1957	12,50
5254	Starboot	Pandar V	Blanckenburg, Kiel	1957	6,92
5255	Starboot	Paka VIII	Laesz/Fischer, Hamburg	1957	6,92
5256	Concordia	ohne Namen	Concordia Comp.	1957	2,28
5257	Concordia	ohne Namen	Concordia Comp.	1957	2,28
5258	Concordia	ohne Namen	Concordia Comp.	1957	2,28
5259	Concordia	ohne Namen	Concordia Comp.	1957	2,28
5260	Finn-Dingi	Firebird	L. P. H. Gerhards, Amsterdam	1957	4,50
5261	Vermessungsschiff	S.-O.R. Lesme	durch Ferrostaal	1957	14,70
5262	Starboot	Diamant	Marine Akademie, Flensburg	1957	6,92
5263	Starboot	Smaragd	Marine Akademie, Flensburg	1957	6,92
5264	Starboot	Saphir	Marine Akademie, Flensburg	1957	6,92
5265	3 m Beiboot	Wayfarer	Wayforce Corp.	1957	3,00

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
5266	Conc.-Boteka Segel	ohne Namen	Concordia Comp.	1957	2,28
5267	Conc.-Boteka Segel	ohne Namen	Concordia Comp.	1957	2,28
5268	Conc.-Boteka Segel	ohne Namen	Concordia Comp.	1957	2,28
5269	Drachenboot	D-US	Frederic Nusbaum, USA	1957	8,85
5270	Starboot	Susan	T. Laubmann, München	1957	6,92
5271	Concordia-Yacht	ohne Namen	Williams	1957	12,50
5272	Motorfrachter	Inga Bastian	Bastian, Bremen	1958	72,00
5273	Viehtransportschiff	Alondra	C. Claussen	1958	71,95
5274	Viehtransportschiff	Athene	C. Claussen	1959	71,95
5275	3,0 m Beiboot	ohne Namen	Conroy, USA	1961	3,00
5276	2,92 m Beiboot	ohne Namen	Schuchmann, Horg.	1961	2,92
5277	Küstenjolle	ohne Namen	Alexander Gansell	1957	5,97
5278	1 1 KR Yawl	Rubin	Schümann, Hamburg	1957	16,70
5279	6,5 m Motorboot	Peer Gynt	Richter, Düsseldorf	1957	6,50
5280	Starboot	Petrea III	Hahnsom, Oldenburg	1957	6,92
5281	Schule	ohne Namen	Hafenbauamt, Bremen	1957	21,00
5282	Concordia Yawl	ohne Namen	Richard Bivley	1957	12,14
5283	Concordia Yawl	ohne Namen	Richard Bivley	1957	12,14
5284	12' Dingi	Gay	Dr. Frese, Köln	1957	3,65
5285	Starboot	Stella Polaris	R. J. Ernst, Kiel	1957	6,92
5286	Polizeiboot	D.K.N. 903	Indonesien	1958	38,90
5287	Polizeiboot	D.K.N. 905	Indonesien	1958	38,90
5288	Starboot	May-Be	H. Musil, Wen	1957	6,92
5289	Motorbeiboot	Wayfarer	Wayfarer Corp.	1957	4,42
5290	6,5 KR Yacht	Magellan	Brake	1957	10,64
5291	6,5 KR Yacht	Klipper	Bremerhaven	1957	10,64
5292	Piratenjolle	Bob	Hertmann, Augsburg	1957	5,00
5293	Piratenjolle	Welle	Düsseldorfer Yachtclub	1957	5,00
5294	Piratenjolle	Sausebraus II	G. Steph, Hasslinghausen	1957	5,00
5295	Piratenjolle	Circe	W. Brand, Delmenhorst	1957	5,00
5296	Piratenjolle	Good Wind	R. Keimer, Attendorn	1957	5,00
5297	Piratenjolle	Rih	Prof. Dr. A. Streck, Hannover	1957	5,00
5298	Piratenjolle	ohne Namen	Dr. Schmidt, Hannover	1957	5,00
5299	Piratenjolle	Scharfe Lanke	Spandauer Y.C., Berlin	1957	5,00
5300	29 KR Kielschw.-Yawl	Skywave	P. R. Bartlett, Fresno	1957	13,10
5301	53 KR Motorjolle	Cordonazo	Stewardin	1958	19,10
5302	nicht gebaut				
5303	Starboot	Kormoran	K. H. Heiner, Duisburg	1957	6,92
5304	Hansajolle	Kathrin	A. Wilking, Gütersloh	1958	5,85
5305	Hansajolle	ohne Namen	Zander, Venezuela	1958	5,85
5306	Hansajolle	Claudia	K. Bayer, Gelsenkirchen	1958	5,85
5307	Hansajolle	Osprey	Zander, Venezuela	1958	5,85
5308	Hansajolle	Schnüffchen	W. Becker, Essen	1958	5,85
5309	Hansajolle	Ramona II	W. Liese, Berlin	1958	5,85
5310	Hansajolle	Sans Souci	L. Happe, Dortmund	1958	5,85
5311	Hansajolle	Stups	L. Sürth, Köln	1958	5,85
5312	Piratenjolle	Froh Sinn	Automobil- & Yachtclub	1957	5,00
5313	Piratenjolle	Lolita	W. Weder, Rheinland	1958	5,00
5314	Piratenjolle	Comet II	H. R. König, Münster	1958	5,00
5315	Piratenjolle	Onkel August	C. Kleinschmidt, Hildesheim	1958	5,00
5316	Piratenjolle	Engelmann	Hannoverscher Yachtclub	1958	5,00
5317	Piratenjolle	Scheich	H. Bötel, Hannover	1958	5,00
5318	Piratenjolle	Terry	H. Wellmann, Hannover	1958	5,00
5319	Piratenjolle	Stichling	A. Hachtmann, Hannover	1958	5,00
5320	15 qm Elb.-Jolle	Schiebühl	W. Weder, Hamburg	1958	5,64
5321	Motorsegler	Oshidori	Mr. Corn, Crane	1958	15,85
5322	Niedersachsenjolle	Senta	Dr. Haupt, Ebingen	1958	6,67
5323	Niedersachsenjolle	Cindy	A. Meyer, Hannover	1958	6,67
5324	Küstenjolle	Little Love	Dr. J. Frese, Köln	1958	5,79
5325	Starboot	Bellatrix VII	Hr. Splieth, Kiel	1958	6,92
5326	Palawan	Mr. J. Watson jr.		1958	16,61
5327	3,35 m Beiboot	ohne Namen	Mr. Steward	1958	3,35
5328	Conc. Yawl	Javelin	Mr. Smith	1958	12,14
5329	Conc. Yawl	ohne Namen	Staples	1958	12,14
5330	Starboot	Musca	Q. Lampe, Kiel	1958	6,92
5331	Motorsegler	Egret	C. Porter Schutt	1958	17,22
5332	Piratenjolle	Moby Dick	Dr. Abares, Hannover	1958	5,00
5333	Piratenjolle	Bolle	K. Pagel, Hannover	1958	5,00
5334	Piratenjolle	Tüdelkrom	U. Ohlsen, Bremen	1958	5,00
5335	Piratenjolle	Setschan-Pado	W. Oekenpöhler, Hiltrup	1958	5,00
5336	Piratenjolle	Marjellchen	Dr. K. Reiter, Hamburg	1958	5,00
5337	Piratenjolle	Matz	F. Körling, Dortmund	1958	5,00
5338	Piratenjolle	Queenchen	E. Schmitz, Berlin	1958	5,00
5339	Piratenjolle	Pan	K.-H. Abayer, Wuppertal	1958	5,00
5340	Starboot	Pandar IV	Chr. Blanckenburg, Kiel	1958	6,92
5341	Starboot	Holster	O. Lürssen, Bremen	1958	6,92
5342	Leichtm. Rettungsboot	ohne Namen	Feuerwehr, Hannover	1958	4,00
5343	Leichtm. Rettungsboot	ohne Namen	Feuerwehr, Hannover	1958	4,00
5344	Starboot	Merkur	Kieler Yacht Club, Kiel	1958	6,92
5345	Starboot	Mechthild	Jos. Pankhofer, Starnberg. See	1958	6,92
5346	Drachenboot	Kai-Kai II	Jos. Rinnbock	1958	8,85



Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
5347	Drachenboot	Gustel VIII	Th. Thomsen, Kiel	1958	8,85
5348	Starboot	Pik As	Baron v. Stempel, Hamburg	1958	6,92
5349	Piratenjolle	Siegfried	Marineschule Mürwik, Flensb.	1958	5,00
5350	Piratenjolle	Hagen	Marineschule Mürwik, Flensb.	1958	5,00
5351	Piratenjolle	Dankwart	Marineschule Mürwik, Flensb.	1958	5,00
5352	Piratenjolle	Rüdiger	Marineschule Mürwik, Flensb.	1958	5,00
5353	Piratenjolle	Giselher	Marineschule Mürwik, Flensb.	1958	5,00
5354	Piratenjolle	Volker	Marineschule Mürwik, Flensb.	1958	5,00
5355	Piratenjolle	Passat II	G. Abeints, Emden	1958	5,00
5356	Piratenjolle	Onkel Jub	Schaumburg-Lipp. Segel-V.	1958	5,00
5357	Starboot	Spyder	K. Hämmerle, Lustenau	1958	6,92
5358	Niedersachsenjolle	Windspiel	G. Edzardi, Hannover	1958	6,67
5359	Niedersachsenjolle	Stromer	Tohr. Jump, Burg	1958	6,67
5360	Conc.-Yawl	Mary G	R. A. Green	1958	12,00
5361	Starboot	Ajo	H. W. Baum, München	1958	6,92
5362	Concordia	ohne Namen	Mr. Wasley	1958	12,50
5363	Concordia	Tam O. Shanter	Mr. Soule	1958	12,00
5364	Concordia	Thistledown	Mrs. Comp	1958	12,00
5365	Concordia	ohne Namen	Stuard. Caldara	1958	12,50
5366	Concordia	Live Yankee	Mr. Gillespie	1958	12,00
5367	Hansajolle	Adi	W. Dreikhaus, Dortmund	1958	5,85
5368	Hansajolle	Mia	R. Tons, Bochum	1958	5,85
5369	Hansajolle	Fridolin	H. Gelhar, Dortmund	1958	5,85
5370	Hansajolle	Fino	Ott, Köln	1958	5,85
5371	Hansajolle	Solveig	R. Gebhard, Garmisch-Partenkirchen	1958	5,85
5372	Hansajolle	ohne Namen	G. Henning, Essen	1958	5,85
5373	Hansajolle	Ramaduri	L. Eickemeyer, Stuttgart	1958	5,85
5374	Hansajolle	Anchors Aweigh	G. Westpfal, Düsseldorf	1958	5,85
5375	Concordia	ohne Namen	Mr. MacKaig	1958	12,00
5376	Hafenaufsichtsboot	Hafenamt 1	Wasserschiffahrtsamt Emden	1958	10,10
5377	Starboot	Tien Hou	Unsmann, München	1958	6,92
5378	Starboot	Pakea VIII	Fischer Jr., Hamburg	1958	6,92
5379	Starboot	Moppi II	Wagner, München	1958	6,92
5380	Piratenjolle	Papa	K. Schneider, Essen	1958	5,00
5381	Piratenjolle	Inger	H. Franke, Kiel	1958	5,00
5382	Piratenjolle	Schaumburg -L.	Schaumburg Upp. Segel-V.	1958	5,00
5383	Piratenjolle	Ariadne	Weller, Wert	1958	5,00
5384	Piratenjolle	Aa-Stromer	Segel-Club, Münster	1958	5,00
5385	Piratenjolle	Nöck	H. George, Berlin	1958	5,00
5386	Piratenjolle	Mosella	Hürgen, Kohlberg	1958	5,00
5387	Piratenjolle	Woge	Düsseldorfer Yacht Club	1958	5,00
5388	Starboot	Cisa	E. Schneider, Güppingen	1958	6,92
5389	50' Schwert-Ketsch	Barlovento	Platte du Pont, Rockland	1959	21,84
5390	Finn-Dingi	ohne Namen	Prof. Blomman	1958	4,50
5391	Finn-Dingi	Finn up	Wasserman, Holland	1958	4,50
5392	Drachenboot	Urmtagati	Stauch, Afrika	1958	8,85
5393	Piratenjolle	Sturmwind	Zachariassen, Hamburg	1958	5,00
5394	Piratenjolle	Clou II	Fr. Stein, Bochum	1958	5,00
5395	Piratenjolle	Heinz	Wessendorf, Hagen	1959	5,00
5396	Piratenjolle	Piepmax	Hoselt, Konstanz	1958	5,00
5397	Piratenjolle	Schwarzer Peter	Bergmann, Isedohn	1958	5,00
5398	Piratenjolle	Sirus	Eltville	1958	5,00
5399	Piratenjolle	Hobby	H. Orees	1959	5,00
5400	Piratenjolle	Ätsch	Brükelmann	1959	5,00
5401	Starboot	Stromer	Dr. Münstermann	1958	6,92
5402	Drachenboot	Miss Nippon IV	Roy Yamaquchi	1958	8,85
5403	Starboot	Hanna	Robert Rauter, Graz	1958	6,92
5404	7 KR Yacht	Kyma II	Walter Müller, Hamburg	1959	11,15
5405	Niedersachsenjolle	Assindia	Georg Pflanz, Essen	1959	6,67
5406	Niedersachsenjolle	Fahr Wohl IV	Paul Scholz, Salzgitter	1959	6,67
5407	Niedersachsenjolle	Kiki	Dr. W. Klingsberg, Dortmund	1959	6,67
5408	Niedersachsenjolle	Brink	Dr. Müller, Hannover	1959	6,67
5409	Niedersachsenjolle	Lilofee	Walter Werner, Frankenberg	1959	6,67
5410	Niedersachsenjolle	Swoonk IX	Bernd Welmar, Wedel	1959	6,67
5411	Niedersachsenjolle	Juno	von Poellnitz, Bremen	1959	6,67
5412	Niedersachsenjolle	Fram III	Wilhelm Lüttner, Berlin	1959	6,67
5413	Hansajolle	Sausebraus IV	Bodo Stepl	1959	5,85
5414	Hansajolle	Aegir	W. Weber, Essen	1959	5,85
5415	Hansajolle	Gertrud II	Dr. Feldmann, Herne	1959	5,85
5416	Hansajolle	Christine	Anton Wollt, Bochum	1959	5,85
5417	Hansajolle	Abby	William Love, Frankfurt	1959	5,85
5418	Hansajolle	Contra	Kad Aufey, München	1959	5,85
5419	Hansajolle	Bine II	Jochen Meynkühner, Kiel	1959	5,85
5420	Hansajolle	Hummel	Richard Schmidt, München	1959	5,85
5421	Hansajolle	Nixe	Erwin Volmer, Dortmund	1959	5,85
5422	Hansajolle	Delphin II	Günther Deifs, Hamburg	1959	5,85
5423	Hansajolle	Schnucki	Werner Glasow, Essen	1959	5,85
5424	Hansajolle	Putzi	Joachim Fritsche, Essen	1959	5,85
5425	Piratenjolle	Friederike	Dr. Ing. w. Zettel, Hannover	1959	5,00
5426	Piratenjolle	Knorke	G. Unsoynoski, Essen	1959	5,00
5427	Piratenjolle	Marjellchen	Dr. Reiter, Hamburg	1959	5,00

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
5428	Piratenjolle	Conchita	Stechneth, Bremen	1959	5,00
5429	Piratenjolle	Kobold	Frl. Lotte Schlien, Stuttgart	1959	5,00
5430	Piratenjolle	Ventole	Gerd Karsteina, Stuttgart	1959	5,00
5431	Piratenjolle	Pinguin	E. Gräber, Münster	1959	5,00
5432	Piratenjolle	Sirocco	Frau Walta, Bremen	1959	5,00
5433	Fischerboot	Rail Ma Boy	Mr. Schutt, USA	1959	4,50
5434	Motorsegler	Payane II	Mr. U. A. Whitaker, USA	1959	16,15
5435	Concordia-Yawl	Misty	Laster A.M. Intosh/Detroit	1959	12,00
5436	Concordia-Yawl	ohne Namen	U. Haskell, Brocken	1959	12,00
5437	L. M. Rettungsboot	ohne Namen	Feuerwehr, Hannover	1959	4,00
5438	Hochseejacht	Sintra	Bohlen, Hamburg	1959	28,80
5439	6,5 m KR-Yacht	Gustel XIV	Thomsen, Kiel	1959	10,83
5440	B-Jolle	ohne Namen	Blohm & Voss, Hamburg	1959	4,25
5441	B-Jolle	Audrey	G. B. Newell, New York	1959	4,25
5442	B-Jolle	ohne Namen	Klaus Rentsch, Bremen	1959	4,25
5443	Piratenjolle	Delphinchen II	G. Dehmmel, Berlin	1959	5,00
5444	Piratenjolle	Grille II	Helmut Eckel, Hannover	1959	5,00
5445	Piratenjolle	Trübling	Dr. Rolf Kerbens, Leverkusen	1959	5,00
5446	Piratenjolle	Lütte	Walter Rüsler	1959	5,00
5447	Piratenjolle	Coco III	Peter Ahlers, Herford	1959	5,00
5448	Piratenjolle	Rursee	Yachtclub Rursee e.V., Aachen	1959	5,00
5449	Piratenjolle	Fanals	E. Fickler, Körbecke/Kr. Soest	1959	5,00
5450	Piratenjolle	Dago	Baltische-Segel-Vereinig., Lüb.	1959	5,00
5451	5,5 m R-Yacht	Surprise	Köcher, Wien	1959	9,97
5452	Concordia	Belle One	Mr. Hiley	1959	12,00
5453	Concordia	Diablo	Mr. Robinson, Mainz	1959	12,00
5454	Concordia	Bande	Mr. Stedson, USA	1959	12,00
5455	45' Motorsegler	Rolling Stone V	Mr. Donald o. Stone, New Jersey	1959	12,50
5456	Starboot	Bellatrix VIII	Bruno Splieth, Kiel	1959	15,99
5457	Starboot	Petrea IV	Dr. Hausohm	1959	6,92
5458	Starboot	Pandar VII	Blankenburg, Kiel	1959	6,92
5459	Starboot	Falke	August Gustav Gräfe, Berlin	1959	6,92
5460	Außenbord, Motorboot	für Bau 5438	für Bau 5438 Bohlen, Hamburg 1959	1959	4,20
5461	Drachenboot	Mugai II	H. G. Wissler, Stuttgart	1959	8,85
5462	Drachenboot	Dinah V	Hans Ravenberg, Hamburg	1959	8,85
5463	Drachenboot	Muh III	H. Eckel, München	1959	8,85
5464	Drachenboot	Teddy VI	Renker	1959	8,85
5465	Drachenboot	Jayrena	Roy Mitchell	1959	8,85
5466	Starboot	Rolo	Jon Macintosh, Norwich	1959	6,92
5467	Starboot	Quick III	B. Möheim, Aachen	1959	6,92
5468	Seenotkreuzer	Hamburg	DGzRS	1960	23,20
5469	Concordia	Polaris	Robert Parsons	1959	12,50
5470	Concordia	Arachne	Webb, USA	1960	12,50
5471	Concordia	Ygerne	Klots, USA	1959	12,00
5472	Starboot	Mistral	Heinz Küppers, Stuttgart	1959	6,92
5473	Finn-Dingi	Herbert I	Klaus Müller, Wien	1959	4,50
5474	Starboot	Escapade II	Dr. E. Waldschütz, Überlingen	1959	6,92
5475	Drachenboot	Ballerine	Langlois, Montreal	1959	8,85
5476	Drachenboot	Tom III	Robert Stahmer	1959	8,85
5477	Starboot	Tucana	Stick Thomsen, Kiel	1959	6,92
5478	Concordia	Soprano	Fox	1959	12,00
5479	Starboot	Gamler III	H. Stamer, München	1959	6,92
5480	3 m Beiboot	No Moss	Donald Stone	1960	3,00
5481	Drachenboot	Kiebitz	Michael Huber, München	1959	8,85
5482	Piratenjolle	Eskimo II	Axel Mucken, Gütersloh	1959	5,00
5483	Piratenjolle	Ali Baba	Hans-Dieter Müller, Stuttgart	1959	5,00
5484	Piratenjolle	Taifun 1	Josef Lange, Münster	1959	5,00
5485	Piratenjolle	Rsmoll	Uppold, Hamburg	1959	5,00
5486	Piratenjolle	Urf	Yachtclub Pünsee, Aachen	1959	5,00
5487	Piratenjolle	Olef	Yachtclub Pürme, Aachen	1959	5,00
5488	Piratenjolle	Alter Zoll	Bonner-Yacht-Club, Bonn	1959	5,00
5489	Piratenjolle	Grünau	Berliner-Yacht-Club, Berlin	1959	5,00
5490	Niedersachsenjolle	Irene	K. Latemann, Geislingen	1959	6,68
5491	Niedersachsenjolle	Susan	Rudolf Thiemann, Hamm	1959	6,68
5492	Niedersachsenjolle	Pi-Pu	Bauer, Gelsenkirchen	1959	6,68
5493	Drachenboot	Vagans Semper II	C. Groot, Holland	1959	8,85
5494	Concordia	ohne Namen	Mr. Okie, USA	1959	12,00
5495	60' Yawl m. H.	Jubilee	Wetherill	1950	18,47
5496	8 m Motorboot	Schwanenweiss	Dr. W. Schmidt, Frankfurt	1959	8,00
5497	Starboot	Rawailac	Levin, Malmö	1959	6,92
5498	Starboot	Coggolori III	Peter Schmidt, München	1959	6,92
5499	Starboot	Lola Montez	Joss Müller, Prion a. Chiemeesee	1959	6,92
5500	Finn-Dingi	Dibi Däbi	Louis Schiess, Chani/Schweiz	1959	4,50
5501	Piratenjolle	Circa	Lothar Fiedler, Neheim-Hüsten	1959	5,00
5502	Piratenjolle	Alfred Pyszka	Yachtclub, Meersburg	1959	5,00
5503	Piratenjolle	Kleine Henne	Rolf Kropp, Hagen	1959	5,00
5504	Piratenjolle	Niederberg	Segler-Vereinigung NRW	1959	5,00
5505	Piratenjolle	Anita	Ludwig Dauber, Zwingenberg	1959	5,00
5506	Piratenjolle	Puck	Günther Wehling, Bonn	1959	5,00
5507	Piratenjolle	Kai	Dr. Theo Runte, Essen	1959	5,00
5508	Piratenjolle	Bingo	Dr. K. W. Schindler, Düsseldorf	1959	5,00

BAUNUMMERNBUCH

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
5509	Bereitungsboot	Asgard	Bugsier Reed. u. Bergungs AG, Hamburg	1959	23,70
5510	Finn-Dingi	ohne Namen	D. J. Hessing, Wageningen	1959	4,50
5511	Drachenboot	Wetherhexe	Kurt Thiel, Berlin-Tegel	1959	8,85
5512	Starboot	Diabolo	Kieler Yacht-Club	1960	6,92
5513	Piratenjolle	Seestern	Bruno Kögelsberger, Bremen	1959	5,00
5514	Piratenjolle	Terje Vigen II	E. Schimmelpennin, Essen	1960	5,00
5515	Piratenjolle	Wellenreiter	W. Ewerhardt, Duisburg	1960	5,00
5516	Piratenjolle	Alter Herr	Akad. Seglerverein zu Hannover	1960	5,00
5517	Piratenjolle	Husar	Klaus Kehl, Grostodt	1960	5,00
5518	Piratenjolle	Noli	Dübla-Hbrg.-Ostmarschen	1960	5,00
5519	Piratenjolle	Mary Ann	Alfred Goerke, Berlin-Tempelhof	1960	5,00
5520	Piratenjolle	Slieker	H. Wendt, Bremer Hemelingen	1960	5,00
5521	Piratenjolle	ohne Namen	Rudolf Abohr, Hoheim, Taunus	1959	5,00
5522	Piratenjolle	Muchacho	Jürgen Rathmann, Bremen	1960	5,00
5523	Hansajolle	Hecht II	F. Albert, München	1960	5,85
5524	Hansajolle	Bimbo	Ernst Schmidt, München	1960	5,85
5525	Hansajolle	Südwind II	Werner Köchling, Dortmund	1960	5,85
5526	Hansajolle	Danio II	Dipl. Ing. Wilh. Thalmeier, München	1960	5,85
5527	Hansajolle	Pinguin	Dr. O. Feuerhake, Hannover	1960	5,85
5528	Hansajolle	ohne Namen	Otto Fischer, München	1960	5,85
5529	Hansajolle	Alte Liebe VIII	Rud. Stahl, Undau-Schecke	1960	5,85
5530	Hansajolle	Assi	Theodor Baarfuß, München	1960	5,85
5531	Hansajolle	Schnüffel	Felix u. Stetter, München	1960	5,85
5532	Hansajolle	Seebärl	Dr. med. E. Bauer, Bayreuth	1960	5,85
5533	Niedersachsenjolle	Charko	Dieter Suhrborg, Flüren	1960	6,68
5534	Niedersachsenjolle	Finchen II	Peter Jung, Köln	1960	6,68
5535	Niedersachsenjolle	Tümmler	Carl Rings, Düsseldorf	1960	6,68
5536	Niedersachsenjolle	ohne Namen	Reinhard Kuhlenkamp, Bremen	1960	6,68
5537	Niedersachsenjolle	Häs	Dr. Hugo Buhl, München	1960	6,68
5538	Niedersachsenjolle	Biggi	Anton Aigner, München	1960	6,68
5539	Niedersachsenjolle	Faulpelz	Dr. Ernst Bullmer, München	1960	6,68
5540	Niedersachsenjolle	Mausi	Edgar Süchhammer, München	1960	6,68
5541	Niedersachsenjolle	Damm-Glonker	Helmut Meichle, Immenstaad	1960	6,68
5542	Niedersachsenjolle	Gesche	Peter Clasen, Bremen	1960	6,68
5543	5 KR Yacht	Neger	Eduard Mohr, Hamburg	1960	7,40
5544	Werft-Barkasse	A+R 2	Abeking u. Rasmussen	1960	11,30
5545	Klasse B	Pinguin	W. Kind, Bremen	1960	4,25
5546	Klasse B	ohne Namen	Hans J. Heins, Bremen	1960	4,25
5547	Klasse B	Babu	Martin Schaedla, Br.-Vegesack	1960	4,25
5548	3,5 m Beiboot m. Segel	Pavanette	für Bau 5434	1959	3,50
5549	Concordia	Cymba, Nanquit	Mr. West, USA	1960	12,00
5550	Starboot	Holster	Fr. Otto Lürssen, Pr.-Legerach	1960	6,92
5551	Tochterboot DGzRS	Michel	DGzRS	1960	6,55
5552	Concordia	ohne Namen	Mr. Basil Stetson, USA	1960	12,00
5553	Concordia	Skjold XVI	R. Horn, Hamburg	1960	13,30
5554	Drachenboot	Dernier Cri	A. S. Hagermond, Berlin	1960	8,85
5555	Drachenboot	Brise	Wilhelm Kreuzer, Leichlingen	1960	8,85
5556	Drachenboot	Seute Deern IV	Otto Reitze, Essen	1960	8,85
5557	Drachenboot	Santan VI	K. J. Illies, Hamburg	1960	8,85
5558	Starboot	M.V.Sz.	Oxter, Budapest, Ungarn	1959	6,92
5559	Starboot	M.V.Sz.	Oxter, Budapest, Ungarn	1959	6,92
5560	Hansajolle	Elzi	Werner Küngler, München	1960	5,85
5561	Hansajolle	ohne Namen	Dipl. Ing. Wilh. Braun, Krailling	1960	5,85
5562	Hansajolle	Schnuck	Ludwig Rasp, Peipenberg	1960	5,85
5563	Hansajolle	Karat 5	Werner Linz, Essen	1960	5,85
5564	Hansajolle	Inglo	Frank Kugler, München	1960	5,85
5565	Hansajolle	Möwe VII	Walter Werner, Frankenberg	1960	5,85
5566	Hansajolle	Pao Pee	Nittner + CO, München	1960	5,85
5567	Hansajolle	Bombinchen	Herbert Floitgraf, Wickrath	1960	5,85
5568	Hansajolle	ohne Namen	Conny Rinecker, München	1960	5,85
5569	Hansajolle	Circe	F. J. Haines, Berlin	1960	5,85
5570	Drachenboot	Muck IV	Hans Schippmann, Kiel	1960	8,85
5571	Nord. Volksboot	Klebitz II	Unterweser Reederei Hansen-Stahl	1960	7,64
5572	Drachenboot	Cellona III	Rolf Schmitz, Stockholm	1960	8,85
5573	Drachenboot	Koala III	Sölve Adamsson, Stockholm	1960	8,85
5574	Drachenboot	ohne Namen	Birgit Westerberg, Stockholm	1960	8,85
5575	Drachenboot	Kleine Brise	Werner Schmidt, Frankfurt/M.	1960	8,85
5576	Conc.Yawl	Buckaroo Too	Shackleford	1960	12,00
5577	Conc.Yawl	Westray	Mac Mary	1960	12,00
5578	Conc.Yawl	Goldeneye	R. Fer. Perkins	1960	12,00
5579	Conc.Yawl	ohne Name	Joseph Mattinson	1960	12,00
5580	Concordia	ohne Name	Wood	1960	12,50
5581	Drachenboot	Tümmler II	Kurt Wilde, Überlingen	1960	8,85
5582	Starboot	Bellatrix IX	Bruno Splieth, Kiel	1960	6,92
5583	Hansajolle	Schnubbi	Heinz Fußhahn, Dortmund	1960	5,85
5584	Hansajolle	Onkel Peter	P. Haack, Neuburg-Donau	1960	5,85
5585	Hansajolle	Sternchen	Edgar Semler, Berlin	1960	5,85
5586	Hansajolle	Squinty II	Dr. Fr. Stumpf, München	1960	5,85
5587	Hansajolle	Robbe	Garl Noel, Duisburg	1960	5,85
5588	Hansajolle	Berlin	Ahrens, Hehmer/Westf.	1960	5,85
5589	Hansajolle	ohne Namen	Otto Ludwig, Koblenz	1960	5,85

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
5590	Hansajolle	Toloo	Eugen Langer, Grovenbroich	1960	5,85
5591	Hansajolle	Cigale	R. Holm, München	1960	5,85
5592	Hansajolle	Jan Himp	Ernst Gretton, Springe/Deister	1960	5,85
5593	Drachenboot o. S.	Schlieke	Alfred Fenger, Düsseldorf	1960	8,85
5594	Starboot o. S.	Rosita IV	Gerhard Hoburg, Göteborg	1960	5,85
5595	41'8 Ketsch	Diogenes	A. E. Fuller, West Harford, USA	1960	15,34
5596	Drachenboot o. S.	Odin V	Bodensee-Yacht-Club, Überlingen B.Y.	1960	8,85
5597	Drachenboot o. S.	Espoir II	Heinrich Hoffmann, Hünebach-Thun	1960	8,85
5598	Starboot o. S.	Namretso II	Dieter Ostermann, Bochum	1960	6,92
5599	Concordia	Astra	Eugene Sydnor jr., USA	1960	12,50
5600	75' WL Kielschw. Ketsch	Fai-Seen	Mr. Huntigton, USA	1961	30,15
5601	Drachenboot	Septimus	Heinz Wehde Berlin-Neukölln	1960	8,85
5602	10 m WL Touren-Ketsch	Monsun III	Bernhard Busch, Berlin	1960	14,10
5603	Starboot o. S.	Bunte Kuh IV	Willy Heidegger, Überlingen	1960	6,92
5604	Starboot o. S.	Petra II	A. Fischer, Pfarrkirchen	1960	6,92
5605	Starboot o. S.	Ingrid IV	Wilhelm Meißner, München	1960	6,92
5606	Drachenboot	Kai-Kai III	J. Rimboeck, München	1960	8,85
5607	Finn-Dingi	Haukaropora	G. Levedand, Holland	1960	4,50
5608	Starboot o. S.	Korsar	Prof. N. Knobloch, Pörrtschach	1960	6,92
5609	Starboot o. S.	Playgirl	Georg Dehlo, Güteberg	1960	6,92
5610	Starboot o. S.	Butterfly	James Clabburn, England	1960	6,92
5611	Piratenjolle	Peter	Ing. Hans Irmischer, Hannover	1960	5,00
5612	Piratenjolle	Nixe	Dr. F. Paulmann, Hirschberg	1960	5,00
5613	Piratenjolle	Röde Orm	Dieter Günter Krieg, Bremen	1960	5,00
5614	Piratenjolle	Ariadne	Gerd Budden, Bremen	1960	5,00
5615	Piratenjolle	Gö-Re	Dr Wlfg. Simon, Kiel	1960	5,00
5616	Piratenjolle	Schlappohr	Peter Stromeyer, Konstanz	1960	5,00
5617	Piratenjolle	Lausbub	Robert Löschen, Emden	1960	5,00
5618	Piratenjolle	Chehe	Wilh. Sefzik, Berlin	1960	5,00
5619	99' Schooner	Westward	Mr. Cochran, New York	1961	30,38
5620	Drachenboot	Folly	Douglas C. Souter, England	1961	8,85
5621	Finn-Dingi	Finnig	W. Marse jr., Aalsmeer	1960	4,50
5622	Piratenjolle	Sprotte	Michael Dähler, Meersburg	1960	5,00
5623	Piratenjolle	Nöck	Stuttgarter S.C. e.V.	1960	5,00
5624	Piratenjolle	Schneck	Franz Schlüter, Herford	1960	5,00
5625	Piratenjolle	Tapatai	Klaus Kreft, Hamburg	1960	5,00
5626	Piratenjolle	Perkeo	Ilse Lauterbach, Konstanz	1960	5,00
5627	Piratenjolle	Marianne	R. Afferbach, Konstanz	1960	5,00
5628	Piratenjolle	Mieshe II	Klaus Harder, Schleswig	1960	5,00
5629	Piratenjolle	Bösewicht II	Georg Witte, Schleswig	1960	5,00
5630	Finn-Dingi	Finn-Fan	C. van Bleep, Amstelveen	1960	4,50
5631	Motorboot	Elend	Wilhelm Volgt, Bremen	1960	10,00
5632	Starboot	Starbootstem	Max Kastinger, Seewalchen	1960	6,92
5633	Starboot	Herbert	S. Witte, Italien	1960	6,92
5634	Hansajolle	Adanta	H. C. Volkmann, Bremen-Lesum	1961	5,85
5635	Hansajolle	Diana	Günther Smitz, Soest	1960	5,85
5636	Hansajolle	Safi	Franz Fiebrich, Berlin	1960	5,85
5637	Hansajolle	ORA	Otto Ramstetter, Starnberg	1960	5,85
5638	Hansajolle	Christine	Willi Foch, Friedrichshafen	1961	5,85
5639	Hansajolle	Cumulus	Dipl. Ing. Karl Heilmeier, München	1961	5,85
5640	Hansajolle	Kai-Kai	Dr. Ekkehard Klemm, München	1961	5,85
5641	Hansajolle	Triton	Käthe v. Linde, Ammerland	1961	5,85
5642	Finn-Dingi	Helios	A. von Tot, Alsmeer	1960	4,50
5643	Starboot	Puck IV	Gott Fischer, Gut Gülzow	1960	6,92
5644	Piratenjolle	Weser	Weser-Yacht-Club, Bremen	1961	5,00
5645	Piratenjolle	Wau	Tegeler Segel Club, Berlin-Tegel	1960	5,00
5646	Piratenjolle	Taufun	F. Umsätter, Unna-Königsborn	1961	5,00
5647	Piratenjolle	Klaar Kimming	Dr. Ina B. Johannessen, Hannover	1961	5,00
5648	Piratenjolle	Wege	Horst Osterhage, Mühlheim-Ruhr	1961	5,00
5649	Piratenjolle	Kabaus	Rolf Oertel, Hamburg	1961	5,00
5650	Piratenjolle	Rambina	F.J.G. Rumbi, Oberofen/Schweiz	1961	5,00
5651	Piratenjolle	Westenwind IV	Wolfgang Senland, Hamburg-Altona	1961	5,00
5652	Motorboot	Hafenamt 3, Bremen	Hafenbauamt, Bremen	1960	6,00
5653	Starboot o.S.	Holster	O. Lürssen, Bremen	1960	6,92
5654	Starboot o.S.	Musca III	Ottomar Lampe, Kiel	1960	6,92
5655	Finn-Dingi	Windjammer	W. van Noordt, Boskoop/Holland	1960	4,50
5656	7 KR Kielschweryacht	Schirocco	BMVtdg. Koblenz, Mstpkdo Bremerhaven	1961	11,74
5657	7 KR Kielschweryacht	Tomado	Mstpkdo Wilhelmshaven	1961	11,74
5658	7 KR Kielschweryacht	Pampero	Mstpkdo Borkum	1961	11,74
5659	7 KR Kielschweryacht	Borasco	Mstpkdo Bremerhaven	1961	11,74
5660	7 KR Kielschweryacht	Samun	Mstpkdo Cuxhaven	1961	11,74
5661	Stählerne 11 m Motoryacht	Alkor II	A. Roggemann, Bremen	1961	11,00
5662	Drachenboot	Passat VI	Alfons Cotta, Augsburg	1961	8,85
5663	Starboot	ohne Namen	Nicolai v. Stempel, Hamburg	1961	6,92
5664	7 KR Kielyacht	Gustel XV	Th. Thomsen, Kiel	1961	11,62
5665	Starboot [Typ 01]	Bellatrix X	Bruno Splieth, Kiel	1961	6,92
5666	Drachenboot	Teufelchen III	Walter Engelhard, München	1961	8,85
5667	Concordia 14	Fantasy Marion	Mr. S. Prencbe Porter	1961	12,14
5668	Concordia 14	Aeolus, Hyannisport	Mr. McKelvy	1961	12,14
5669	Drachenboot	Balazzo VIII	Spangenberg-Werke Hamburg	1961	8,85
5670	2,7 m Beiboot, Segel	für Bau 5602	Bornh. Busch, Berlin	1961	2,70



Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
5671	2,7 m Beiboot, Segel	Angelika-Maria	Dr. Dr. Kurt Hemmerich, München	1961	2,70
5672	2,7 m Beiboot, ohne Segel	ohne Namen	Nodd. Seekabelwerke Nordenham	1961	2,70
5673	2,7 m Seiboot, ohne Segel	ohne Namen	Husumer Schiffsverft, Husum	1961	2,70
5674	7 KR Kielschweryacht	Do Do II	Peter Kotthaus, Reichenbach	1961	11,74
5675	Drachenboot	Clivia III	Erich Herrmann, Lindau	1961	8,85
5676	5 KR Yacht Typ 60	Maski	Dr. med. Claus Asbeck, Hamburg	1961	7,40
5677	Starboot	Munx I	Dr. Heinz Bäcker, Frankfurt	1961	6,92
5678	37 KL Kielschweryacht	Thunderhead	Paul Hoffmann, USA	1961	14,86
5679	7 KR Kielyacht	Pelikan	Dr. H Colignon, Ascona	1961	11,62
5680	Drachenboot	Grille II	Dipl. Ing. Mar Gückert, Nürnberg	1961	8,85
5681	Drachenboot	Teck 3	Klaus H. Scheufelen, Oberlenningen	1961	8,85
5682	10 m Motorboot	Litorina Sky, Hisdorf	Klaus Lindig, Leverkusen	1961	10,00
5683	Finn-Dingi	The Scarlet Pimpernell	M. E. Kendjian jr., Amsterdam	1961	4,50
5684	Piratenjolle	Prinzesschen	Volkert Pein, Hbrg. Finkenw.	1961	5,00
5685	Piratenjolle	Shanty S. V. Leer	Martin Jansen, Leer	1961	5,00
5686	Piratenjolle	Noli me Tangere	Claus Dieter Petersen, Schiesw.	1961	5,00
5687	Piratenjolle	Heik	Heiko Krick, Ludwigshafen	1961	5,00
5688	Piratenjolle	Möwe II	Kerl Osterwalder, St. Gallen / Schweiz	1961	5,00
5689	Piratenjolle	Contra II	G. Ihms, Schleswig	1961	5,00
5690	Piratenjolle	Tollpatsch	Eberhardt Zilossen, Essen	1961	5,00
5691	Piratenjolle	Regine	Dipl. Ing. Jochen Hebestreit, München	1961	5,00
5692	Klasse B	ohne Namen	M.E.G. Jameson	1961	4,25
5693	Klasse B	ohne Namen	M.E.G. Jameson	1961	4,25
5694	Klasse B	für Lürssen Bau Nr. 32	Fa. Lürssen Werft, Bremen	1961	4,25
5695	Hansajolle	Ronny II	Dr. Rudolf Stockmeyer, München	1961	5,85
5696	Hansajolle	Kreuzweis	Jürgen Franko, München	1961	5,85
5697	Hansajolle	Laetitia II	Klaus Brandt, Braunschweig	1961	5,85
5698	Hansajolle	Christa VII	Anton Gerstl, München	1961	5,85
5699	Hansajolle	Antje	Willibald Strobl, Augsburg	1961	5,85
5700	Hansajolle	Moby	Heimat Klausenberg, München	1961	5,85
5701	Hansajolle	Aeolus	Dr. G. Ratnert, Dortmund	1961	5,85
5702	Hansajolle	Racker XI	Ernst Winter, Berlin	1961	5,85
5703	Starboot	Beatrice I	E. Pescoller, München	1961	6,92
5704	Starboot	Basilisco	Capt. Franco de Denarc, Italla	1961	6,92
5705	Drachenboot	Sphinx II	Reederei Egon Oldendod, Lübeck	1961	8,85
5706	Starboot	Petrae	Dr. Peter Hansom,	1961	6,92
5707	11 m Motorboot	Ägir	E. Nebelthau, Bremen	1961	11,00
5708	Drachenboot	Theds	Dr. J. Riedener, Rohrschach, Schweiz	1961	8,85
5709	Drachenboot	Moritz	Nordd. Regatta Ver. Hamburg	1961	8,85
5710	Starboot	Chessie II	A. de Champs, Stockholm	1961	6,92
5711	5 KR Yacht	Aldebaran	Günter Albrecht, Bremen	1961	7,64
5712	Starboot	Goggolori IV	Peter Schmidt, München	1961	6,92
5713	Drachenboot	Allegro II	Mr. S. Roseman, Montreal	1961	8,85
5714	Niedersachsenjolle	Damm-Glanker	Helmut Meichle	1961	6,70
5715	Niedersachsenjolle	Axolotl	Ernst W. Hoff, Köln	1961	6,70
5716	Niedersachsenjolle	Stromer	Hermann Tanzen, Wasserburg	1962	6,70
5717	Concordia	Armata	Morau D. Brown, USA	1961	12,50
5718	Drachenboot	Sandoola	R. H. Stevenson, England	1961	8,85
5719	Concordia	John Galt	Mr. Bruce Barnad	1961	12,14
5720	Concordia	Janie	Mr. Clifton Phalen, USA	1961	12,14
5721	30 qm Binnenklasse	Bijou	Bareliisa AG, Zürich, Schweiz	1961	9,00
5722	Olympiajolle	Juwel	Kurt Schutz, Berlin-Tegel	1961	5,00
5723	Starboot	Bobo	Dieter Monhein, Aachen	1961	6,92
5724	Drachenboot	Osfland	Helmut Siebe, München	1961	8,85
5725	Starboot	Tom Kyle VIII	Hans-Joachim Schnittger, Kiel	1961	6,92
5726	Starboot	Sia V	Louise Flach Porsche, Salzburg	1961	6,92
5727	Piratenjolle	Olala	Max Wehowsky, Hamburg-Altona	1961	5,00
5728	Piratenjolle	Jängäve	Ove Simonsen, Hamburg	1961	5,00
5729	Piratenjolle	Sonnyboy II	K. H. Rennert, Bremen	1961	5,00
5730	Piratenjolle	Möwe	Hellmuth Mayer, Dortmund	1961	5,00
5731	Piratenjolle	Du	Paul Jacobs, Berlin	1961	5,00
5732	Piratenjolle	Fanette	Deutsche Philips GmbH, Aachen	1961	5,00
5733	Piratenjolle	Jeanette	Deutsche Philips GmbH, Aachen	1961	5,00
5734	Piratenjolle	ohne Namen	Eickhoff, Syke	1961	5,00
5735	Starboot	Stromer IV	Dr. F. Münstermann, Düsseldorf	1961	6,92
5736	Starboot	Carina	Jörn Dahlmann, Kiel	1961	6,92
5737	Finn-Dingi	Sirius	D. R. v. d. Heuvel, Amsterdam	1961	4,50
5738	Drachenboot	Stokpaardje	Doedijns, Den Haag, Holland	1962	8,85
5739	Drachenboot	Die schöne Lau	Ing. Rolf Woernle, Stuttgart	1962	8,85
5740	Finn-Dingi	Mon Ami	J. van Maanen, Aalsmeer	1961	4,50
5741	Drachenboot	Katrin II	Hans Willig, Gräfelting	1961	8,85
5742	Finn-Dingi	Fantoom	A. W. Hendrikse, Holland	1961	4,50
5743	Starboot	Sabine III	Fritz Esterer, Altötting	1961	6,92
5744	Drachenboot	Mumm VII	H. B. Hildebrand, Berlin	1961	8,85
5745	Starboot	IL Maramao VI	Ing. Raoul Pracchi, Italien	1962	6,92
5746	Piratenjolle	Nijo II	Dr. Kaiser, Hamburg	1961	5,00
5747	Piratenjolle	Scalar	Hartwig Hildebrand, Bremen	1961	5,00
5748	Piratenjolle	ohne Namen	Alfred Feykes, Duisburg	1961	5,00
5749	Piratenjolle	Hellas	K. Bräutigam, Duisburg	1961	5,00
5750	Piratenjolle	Almut	Akademischer Seglerverein, Hannover	1961	5,00
5751	Piratenjolle	Gil II	Ulrich Thiede, Hamburg	1962	5,00

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
5752	Piratenjolle	Lausbub	Robert Lüschen, Emden	1962	5,00
5753	Piratenjolle	Pützchen	Dr. T. Gordes, Hamburg	1962	5,00
5754	Drachenboot	Mirage	Hibbs, Sydney [Australien]	1961	8,85
5755	Kielschweryawl	Katuna	Gilbert Vemy, USA	1962	22,20
5756	Drachenboot	Kobold XX	Dietrich Fischer, Gut Gützow	1962	8,85
5757	Finn-Dingi	Cirrus V	v. Balkam, Holland	1961	4,50
5758	Hansajolle	Grille	Dr. Ludwig Menge, Essen	1961	5,85
5759	Hansajolle	Äolus	Beate Geyer, Fürstenfeldbruck	1961	5,85
5760	Hansajolle	Diana	Gerhard Veltmann, Hagen	1961	5,85
5761	Hansajolle	Stutzli III	Alfons Stock, München	1962	5,85
5762	Hansajolle	Robby	Reinhard Führbeck, München	1962	5,85
5763	Hansajolle	Argo II	Gerd Howar, Soest [Wesf.]	1962	5,85
5764	Hansajolle	Eva II	Heinrich Wegener, Münster	1962	5,85
5765	Hansajolle	Ducky II	H. Schmidt, Richterswil, Schweiz	1962	5,85
5766	Drachenboot	Melewis	Fritz Otto Lürssen, Bremen	1961	8,85
5767	Ketsch m. Hilfsmotor	Gael Toulon	Robert Fieviet, Paris	1962	23,16
5768	Concordia	ohne Namen	Concordia Comp. Inc.	1962	12,14
5769	Concordia	ohne Namen	Saul Warshaw	1962	12,14
5770	Concordia	ohne Namen	Concordia Comp. Inc.	1962	12,14
5771	Yawl mit Hilfsmotor	Windalier	Edwin Singer, Corpus Christi	1962	17,76
5772	Olympiajolle	Teufelchen	Werner Thiel, Berlin	1962	5,00
5773	Drachenboot	ohne Namen	Karl Walter Schmidt, Düsseldorf	1962	8,85
5774	Drachenboot	Muck V	Hans Schippmann, Kiel	1962	8,85
5775	7 KR Kielyacht	Pille VI	Dr. Hans Carl Rüdel, Kiel	1962	11,62
5776	7 KR Kielschweryacht	Bandicoot	John Cochran Jr., Centre Island	1962	11,74
5777	Piratenjolle	Jean	Fr. Wilh. Schröder, Sudern	1962	5,00
5778	Piratenjolle	Zephyros	Rudi Langhans, Bremen	1962	5,00
5779	Piratenjolle	Kiebitz	Friedr. Brettschneider, Bremen	1962	5,00
5780	Piratenjolle	Brazzer	Jürgen Krogmann, Hamburg	1962	5,00
5781	Piratenjolle	Scheel	Niels Schlieker, Hannover	1962	5,00
5782	Piratenjolle	Taxit	Hans-Jürgen Müller, Hamburg	1962	5,00
5783	Piratenjolle	Muck II	Jens-Uwe Kraeber, Hamburg	1962	5,00
5784	Piratenjolle	Lilo	F. Wens, Hagen-Holthausen	1962	5,00
5785	5,5 KR Kielyacht	Sturmvogel VI	Wolf Thies, Eckernförde	1962	9,04
5786	Starboot	Roulette II	Lars Bierkander, Göteborg	1962	6,92
5787	Drachenboot	Thalata	Hans Faßbender, Berlin	1962	8,85
5788	Drachenboot	My Lady	Dr. W. Simon, Kiel	1962	8,85
5789	Starboot	Muska IV	Ottomar Lampe, Kiel	1962	6,92
5790	Starboot	Paka IX	Fm. v. Stillfried Bruno, Starnberg	1962	6,92
5791	Starboot	Puck V	Fischer	1962	6,92
5792	Starboot	Bellatrix XI	Bruno Spileth, Kiel	1962	6,92
5793	Olympiajolle	Bärbel	Werner Stecker, Essen	1962	8,85
5794	Drachenboot	Argo III	Walter Lambion, Wetterburg	1962	8,85
5795	Drachenboot	Ihmes	E. Hammerstein, Haan	1962	8,85
5796	Drachenboot	Cirrus	Alo Schaefer, Augsburg	1962	8,85
5797	Drachenboot	Milady	Dr. Diebisch, Hamburg	1962	8,85
5798	Starboot	Cocotte	Dr. med. Gerhard Schwartz, Saarbrücke	1962	6,92
5799	Finnjolle	Pepperde	N. P. Venekamp, Leeuwarden	1962	8,85
5800	Drachenboot	Fasciata	Ralf Minthe	1962	8,85
5801	Drachenboot	Spätzle	Peter Zwingenberger, Mühlheim	1962	8,85
5802	Hansajolle	Fury	Gerhard Hühns, Bremen	1962	5,85
5803	Hansajolle	Skandy	Kurt Günzel, Hannover	1962	5,85
5804	Hansajolle	Koralle	Otto Mayer, Augsburg	1962	5,85
5805	Hansajolle	Moby Dick	Dipl. Ing. Th. Weber, Duisburg	1962	5,85
5806	Hansajolle	Ulrike	Werner Schramm, München	1962	5,85
5807	Hansajolle	Fletenkieker II	Hans H. Holz, Dortmund	1962	5,85
5808	Hansajolle	Jeanette	Dr. Ferd. Mooser, München	1962	5,85
5809	Hansajolle	Pascha	Hans Gorille, Augsburg	1962	5,85
5810	Starboot	Korsar III	Prof. N. Knobloch, Pürtschach	1962	6,92
5811	Starboot	Desiree III	Angelo Marino, Neapel	1961	6,92
5812	Starboot	Squid II	Peter Tallberg, Helsinki	1962	6,92
5813	Starboot	Twist	C.J. Tallberg, Helsinki	1962	6,92
5814	Starboot	Astir	Christian Sundmann, Finnl.	1962	6,92
5815	Drachenboot	Passat	Heinrich Stender, Düsseldorf	1962	8,85
5816	Starboot	Antonia	Hanno von Komnitz, München	1962	6,92
5817	Starboot	Poseidon IV	Hans Ram, München	1962	6,92
5818	Starboot	Petrea VI	Dr. Peter Hansohm, Oldenburg	1962	6,92
5819	6 KR Kielyacht	Aldebaran	Günter Albrecht, Bremen	1962	10,00
5820	Starboot	Holster	Fritz Otto Lürssen, Bremen	1962	6,92
5821	Starboot	Clambambes	Jürgen Adloff, Backnang	1962	6,92
5822	Drachenboot	Kiebitz	Michael Huber, München	1962	8,85
5823	Starboot	Carina	Rudolf Lange, Hohenmühle	1962	6,92
5824	Motorsegler Stahl	Kay	Svens Frisell, France	1962	17,40
5825	Piratenjolle	Dina I	Dr. Günter Schoene, Neheim	1962	5,00
5826	Piratenjolle	Spatz	Norbert Frank, Ludwigshafen	1962	5,00
5827	Piratenjolle	Vela	Henning Knütel, Hamburg	1962	5,00
5828	Piratenjolle	Pützchen	A. Fuest, Dortmund	1962	5,00
5829	Piratenjolle	ohne Namen	Institut für Leibbesübungen der Techn.	1962	5,00
5830	Piratenjolle	ohne Namen	Auswärtiges Amt, Bonn	1962	5,00
5831	Piratenjolle	Hein Mück	Wilhelmshavener Segelclub, Wilhelmshaven	1962	5,00
5832	Piratenjolle	Jan Langsam	Uwe Böbling, Hamburg	1962	5,00

BAUNUMMERNBUCH

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA	Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
5833	Hansajolle	Bummerl	Dr. mod. Otto Stauber, München	1962	5,85	5914	Hansajolle	Kranich	Georg Kaspar, Gräfeling	1963	5,85
5834	Hansajolle	Comtesse	Dellvig, Hamm, Westfalen	1962	5,85	5915	Hansajolle	ohne Namen	Rolf Iwe, München-Solln	1963	5,85
5835	Hansajolle	Fresekind	Hans Glück, München	1962	5,85	5916	Hansajolle	Dubrow	Kurt Gieseke, Berlin	1963	5,85
5836	Hansajolle	Maxi V	Max Herrmann, München	1962	5,85	5917	Hansajolle	Skalar	Franz Tecklenburg, Bremen	1963	5,85
5837	Hansajolle	Abromeit V	Heinz Pezzer, Dortmund	1962	5,85	5918	Hansajolle	Ulli	Friedr Georg Riginius, München	1963	5,85
5838	Hansajolle	Pony	Dr. Ing. H. Schلودer, Mün.	1963	5,85	5919	Hansajolle	Tascialo	Werner E. Schmidt, München	1963	5,85
5839	Hansajolle	Maria-Magdalena	W. Plepenstock Hager/Wesff.	1962	5,85	5920	Hansajolle	Ohahi	Dr. Herbert Schneider, Starnberg	1963	5,85
5840	Hansajolle	Abraxas	Heinz Hilburg, Frondenberg	1963	5,85	5921	Hansajolle	Robbe	Reinhard Fühdebeck, München	1963	5,85
5841	Niedersachsenjolle	Lamploon	Dr. W. Schmedding, Leverkusen	1962	6,70	5922	Hansajolle	Daddeldu III	Hans J. Heins, Bremen	1963	5,85
5842	Niedersachsenjolle	Galatea	Erwin König, München	1962	6,70	5923	Hansajolle	Onkel Nu	Reinhold Tigals, Wuppertal	1963	5,85
5843	Niedersachsenjolle	Mimiche	Dipl. Ing. Hans H. Appelstrath, Mühlh.	1962	6,70	5924	Hansajolle	Petede V	Fritz Puhimann, Berlin	1963	5,85
5844	Drachenboot	Humba VI	Dr. Kadelbach, Berlin	1962	8,85	5925	Hansajolle	Maharani III	Dr. med. Schulemann, Hannover	1963	5,85
5845	Starboot	Alcor	Circola Della Vela, Italien	1962	6,92	5926	Hansajolle	Behama	Bernhard Heinrichsmeier, Uppstadt	1963	5,85
5846	41' WL-Kielschwert-Ketsch	Skywave	Paul R. Bartlett, USA	1963	17,41	5927	Hansajolle	Dwarsdriewer	Henri Hilfe, Steinhude	1963	5,85
5847	80' WL Ketsch	Tiziana	Intra' SA Companie	1963	35,58	5928	Hansajolle	Hanne	Wolfg. Hornig, Heiligenkirchen	1963	5,85
5848	Drachenboot	Quatsch	E. O. Ahlers, Hamburg	1963	8,85	5929	Hansajolle	Nuni	Dipl. Ing. Heinz Nohe, München	1963	5,85
5849	Concordia	ohne Namen	Mr. Morris jr.	1962	12,50	5930	Niedersachsenjolle	Astrid	Hermann Lehmann, Kirchweye	1963	6,61
5850	Piratenjolle	Troll III	Klaus D. Wilke, Altwittenbek	1962	5,00	5931	Niedersachsenjolle	Bärchen II	Dr. Hermann Loeck, Hamburg	1963	6,61
5851	Piratenjolle	Stups	Heinz Carolus, Kiel	1962	5,00	5932	Niedersachsenjolle	Alte Liebe	Günter Lotze, Wilhelmshaven	1963	6,61
5852	Piratenjolle	Sorpe	Edith Hübner, Lüdenscheid	1962	5,00	5933	Niedersachsenjolle	Adane II	Dipl. Ing. A Bühm, Frondenberg	1963	6,61
5853	Piratenjolle	Yago	Jürgen Nordhausen, Hamburg	1962	5,00	5934	Piratenjolle	Franz Funk	Wassersportgemeinschaft Rumein-Kalden	1963	5,00
5854	Piratenjolle	Ariadne	Siegfried Jackowsky, Ludwigshaven	1962	5,00	5935	Piratenjolle	Bora	Institut für Leibesübungen, Aachen	1963	5,00
5855	Piratenjolle	Acapulco	Sieg K. G. Ingenieurvertrg., Minden	1962	5,00	5936	Piratenjolle	Schluckauf II	Hannelore Schutz, Hamburg	1963	5,00
5856	Piratenjolle	Lumme	Paul Ostermann, Neheim-Hüsten	1962	5,00	5937	Piratenjolle	Toopperl	Wassersportgemeinschaft Rumein-Kalden	1963	5,00
5857	Piratenjolle	Charly	Hans-Werner Schake, Dortmund	1962	5,00	5938	Piratenjolle	Ingrid	Helmut Dallmer, Weheim-Hüsten	1963	5,00
5858	Conc. Beiboot	ohne Namen	Concordia Company	1962	2,63	5939	Piratenjolle	Jop-Dooly	Josef Pankoter, Berg	1963	5,00
5859	Conc. Beiboot	ohne Namen	Concordia Company	1962	2,63	5940	Piratenjolle	Strolch	Dr. Hans Brockhaus, Pieüenberg	1963	5,00
5860	Conc. Beiboot	ohne Namen	Concordia Company	1962	2,63	5941	Piratenjolle	Drei Mädél	Seggermann i. F. Meyerdierrcs, Bremen	1963	5,00
5861	Conc. Beiboot m. Segel	ohne Namen	Concordia Company	1962	2,63	5942	Piratenjolle	s. c. u.	Detlef Diffner, Hamburg	1963	5,00
5862	Arbeitsponton	ohne Namen	Tiefbauamt Hannover	1962	8,00	5943	Piratenjolle	Corsica	Helmut Chelius, Kùln	1963	5,00
5863	Arbeitsponton	ohne Namen	Tiefbauamt Hannover	1962	8,00	5944	Piratenjolle	Rasmus	Werner Beck, Rheinhausen	1963	5,00
5864	Seilfähre	ohne Namen	Ruhrorter Schiffswerft Duisburg	1962	16,00	5945	Piratenjolle	ohne Namen	Walter Muhs, Schleswig	1963	5,00
5865	Seilfähre	ohne Namen	Ruhrorter Schiffswerft Duisburg	1962	16,00	5946	Piratenjolle	Gouse	Eiko Naumann, Emden	1963	5,00
5866	Motorfähre	ohne Namen	Ruhrorter Schiffswerft Duisburg	1962	25,00	5947	Piratenjolle	Piranha	Eilert Schröder, Emden	1963	5,00
5867	Motorfähre	ohne Namen	Ruhrorter Schiffswerft Duisburg	1962	25,00	5948	Piratenjolle	Misaba	Heins Krosch, Köln	1963	5,00
5868	Motorfähre	ohne Namen	Ruhrorter Schiffswerft Duisburg	1962	25,00	5949	Piratenjolle	Powers Life	U. Rùther, Menden/Sauerland	1963	5,00
5869	Motorfähre	ohne Namen	Ruhrorter Schiffswerft Duisburg	1962	25,00	5950	7 KR Kielyacht	Rebecca	Walter Maler, Bremen	1964	11,76
5870	Seenot-Rettungskreuzer	Georg Breusing	DGzRS	1962	26,66	5951	Tourenyacht	Jucunda VI	Ottomar Lampe, Kiel	1963	14,80
5871	Starboot	Gertrud	Horst Nikelsky, Untorf	1962	6,92	5952	Drachenboot	Agjata	Hans Heuser, Köln	1963	8,85
5872	Motorfähre	ohne Namen	Ruhrorter Schiffswerft Duisburg	1962	18,00	5953	Drachenboot	Namretso	Dieter Ostermann, Bochum	1963	8,85
5873	Drachenboot	Fee III	E. Hasselbach, Hamburg	1963	8,85	5954	Starboot	ohne Namen	Hans Gùtz, Ingolstadt/Donau	1963	6,92
5874	Starboot	Fortuna II	Henning Risom, Kiel	1963	6,92	5955	Concordia	Whisper	Frederic R. Pratt	1963	12,49
5875	Piratenjolle	Adele	Jürgen Hennings, Bad Zwischenahn	1962	5,00	5956	Starboot	Acamar	Ministera della Difesa-Marino, Rom	1963	6,92
5876	Piratenjolle	Schlurre	J. M. Richter, Kiel	1963	5,00	5957	Starboot	Alamar	Ministera della Difesa-Marino, Rom	1963	6,92
5877	Piratenjolle	Seute Deern	Hans Hartmann, Saarbrücken	1963	5,00	5958	Cutteryacht	Angantyr	James W. Crawford jun.	1964	18,47
5878	Piratenjolle	Mistral V	F Hüger, Hohlrarf/Lauenburg	1962	5,00	5959	Drachenboot	Joyrena	J. F Roy Mitchell, Peterborough	1963	8,85
5879	Piratenjolle	Wuppsteert II	Ulrich Lamker, Emden	1963	5,00	5960	Drachenboot	Shanty IV	Haris-Ditmar Wagner, München	1963	8,85
5880	Piratenjolle	Alka I	Rudolf Karstadt, Essen	1963	5,00	5961	Starboot	Bellatrix XII	Bruno Splieth, Kiel	1963	6,92
5881	Piratenjolle	Schuss	Heiko Krick, Ludwigshafen	1962	5,00	5962	Starboot	Blasi	Hans Prochter, Diessen	1963	6,92
5882	Piratenjolle	Wotan	Achim Kütter, Stockum	1963	5,00	5963	Starboot	Kristian	Dr. jur. Eberh. Mielke, München	1963	6,92
5883	Tochterboot für Bau Nr. 5870	Engelke up de Muer	DGzRS	1963	8,50	5964	Drachenboot	Adios	Bruce M. Gameron, New York	1963	8,85
5884	Starboot	ohne Namen	Rudolf Dehmlow, Hirschegg	1963	6,92	5965	0-Jolle	Mary Lou II	Paul Salmen, Menden	1963	5,00
5885	Starboot	Alnilan	Klaus Zistl, Tutzing	1963	6,92	5966	Starboot	Schildhorn II	Dr. Henning v. Siemens, München	1963	6,92
5886	Drachenboot	Elf	Dipl. Ing. R. v. Linde, Gräfelfing	1963	8,85	5967	Starboot	Stasi	Max Asam, München	1963	6,92
5887	Drachenboot	Maka	Paul W. H. Fischer, Hamburg	1962	8,85	5968	Starboot	Munx II	Dr. Heinz Bäcker, Frankfurt/M.	1963	6,92
5888	Drachenboot	Jans Rival	Nie. Worp., Amsterdam	1963	8,85	5969	Starboot	Tobi	Niko Jürgensen, Westerholt	1964	6,92
5889	Drachenboot	Pitt IV	Dr. med. E. Krelhaus, Essen	1963	8,85	5970	Starboot	Nina	Kommerzialrat Alfred, Nemetschke sen.	1963	6,92
5890	Arbeitsboot	ohne Namen	Abeking + Rasmussen	1963	4,65	5971	Niedersachsenjolle 22 qm	Milljöh	G. Koslicki, München	1963	6,67
5891	Starboot	Susi	Karl H. Laubmann, Holz-Süd	1963	6,92	5972	Niedersachsenjolle 22 qm	ohne Namen	Ferdinand Schlammerl, München	1963	6,67
5892	Passagier- und Wagenfähre	Iwta Bacca	Forrostaal, Essen	1963	36,57	5973	Con. Beiboot m. Segel	ohne Namen	für Bau 5900	1963	2,63
5893	Passagier- und Wagenfähre	Iwta Comilla	Ferrostaal, Essen	1963	36,57	5974	Con. Beiboot m. Segel	ohne Namen	Concordia Comp.	1963	2,63
5894	Passagier- und Wagenfähre	Iwta Faddpur	Ferrostaal, Essen	1964	36,57	5975	Starboot	Skyline II	Hans Then, Unterschondorf	1963	6,92
5895	16 KR Kielyacht	Germania VI	Krupp v. Bohlen & Halbach, Essen	1963	22,12	5976	Starboot	Diabolo	Hans Günter Broege, Kiel	1963	6,92
5896	2,3 m Beiboot	Kay	für Bau Nr. 5824	1962	2,30	5977	Concordia	Raton Oster-Bay	Richard F. Coons	1963	12,49
5897	Finnjolle	ohne Namen	Harry Claas H. Holland	1963	4,50	5978	Drachenboot	Gazelle	N. J. Hibbs, Australia	1963	8,85
5898	Motorfähre	ohne Namen	Ruhroder Schiffswerft, Duisburg	1962	18,00	5979	Starboot	Vega II	Club Nautico Napoli, Italien	1963	6,92
5899	Finnjolle	Factotum	Hans Plesker, Düsseldorf	1962	4,50	5980	Beiboot m. Segel	ohne Namen	für Bau 5847	1963	4,34
5900	Concordia	Eden	David E. Pusten	1963	12,49	5981	Starboot	Triton	Bernhard Frey, München	1963	6,92
5901	Starboot	Pik As	Baron Nicolei v. Stempel, Hamburg	1963	6,92	5982	Drachenboot	Free Spirit	Allert Warners, Amsterdam	1963	8,85
5902	Drachenboot	Chaton Cheri	Dr. Dr. Kurt Hemmerich, München	1963	8,85	5983	Drachenboot	Aquilo	Maurte H. van Horn, Rochester	1963	8,85
5903	Drachenboot	Carola IV	Konsul Kurt Linnebach, Müncnen	1963	8,85	5984	Starboot	Immerdabei	Hanno von Kernitz, München	1963	6,92
5904	Drachenboot	Dreizehn	Waldeemar Dukek, München	1963	8,85	5985	Arbeitsponton	ohne Namen	Bauverwaltung Göttingen	1964	4,00
5905	Drachenboot	Holland	Dr. 1. 1. De Jongh, Yeendam	1963	8,85	5986	Arbeitsponton	ohne Namen	Tiefbauamt Hannover	1963	8,00
5906	Drachenboot	Spinx III	Klaus OldeMorff, Lübeck	1963	8,85	5987	Arbeitsponton	ohne Namen	Tielbauamt Hannover	1963	8,00
5907	Drachenboot	Rheinland	Schuniacher, Oberhausen	1963	8,85	5988	Piratenjolle	Tünnes	Kölnher Segler- & Motoryacht-Club, Köln	1963	5,00
5908	Starboot	Erzsebet	Jonas Molnar, Horen/Düren	1963	6,92	5989	Piratenjolle	Schäl	Kölnher Segler- & Motoryacht-Club, Köln	1963	5,00
5909	Starboot	Mizar	Heinz Lambock, Essen	1963	6,92	5990	Piratenjolle	Bofke	Detmar Hey, Bückeburg	1963	5,00
5910	Starboot	Tom Kyle IX	Hans-Joachim Schnittger, Kiel	1963	6,92	5991	Piratenjolle	Hilla	Josef Frohnappel, Lützel Sachsen	1963	5,00
5911	Starboot	Clou IV	Dipl. Ing. F Stein, Düsseldorf	1963	6,92	5992	Piratenjolle	Marion	Friedhelm Ostkamp, Moors	1964	5,00
5912	Starboot	Palitz II	Hans Dieter v. Flotow, München	1963	6,92	5993	Piratenjolle	ohne Namen	Segelclub Offenbach	1964	5,00
5913	Starboot	Tappalatta II O.N.S	Bertil Stenlund Boras, Schweden	1963	6,92	5994	Piratenjolle	Sumpfhuhn	Horst Ballenberger, Frankfurt/M.	1964	5,00



Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
5995	Piratenjolle	Alte Liebe II	Hans-Jürgen Borchers, Viernheim	1964	5,00
5996	Drachenboot	Armes Evchen II	Dr. Werner Schmid, Ulm	1964	8,85
5997	Drachenboot	Mariela	Cad Satodus, München	1964	8,85
5998	Drachenboot	Allo	Hannes Marker, Garmisch-Partenkirchen	1964	8,85
5999	2,28 m Bateka	ohne Namen	für Germania VI	1964	2,28
6000	Kielschweryacht	Kahili	Frank W. Zurn of Erie, Pennsylvania	1964	15,24
6001	Hansajolle	Elwa	Walter Scholl, Soest	1964	5,85
6002	Hansajolle	Biene	Hans-Reinhold Jürgenliemk, Herford	1964	5,85
6003	Hansajolle	Gloria	Bodo Nelderf, Wunstorf	1964	5,85
6004	Hansajolle	Helios	Dipl. Ing. Dieter Walz, Stuttgart	1964	5,85
6005	Hansajolle	Tolle Jolle	Eberhard Stark & Söhne, Soest	1964	5,85
6006	Hansajolle	Coronina	Dr. Heinz Krünke, Kettwig/Ruhr	1964	5,85
6007	Hansajolle	Tina	Klaus Peters, Arnsberg	1964	5,85
6008	Hansajolle	Fair Play	Dr. Klaus F Vaterrodt, Düsseldorf	1964	5,85
6009	Hansajolle	Sagitta	Josef Heun, Köln	1964	5,85
6010	Hansajolle	Alte Liebe	Dipl. Ing. Gerd Schamhorst, Essen	1964	5,85
6011	Hansajolle	Vagant	Friedrich Klee, Soest	1964	5,85
6012	Hansajolle	Schnuppe II	Heinz Siebert, Gutweilen	1964	5,85
6013	Hansajolle	Sindbad	Fritz Bergmaler, Percha	1964	5,85
6014	Hansajolle	ohne Namen	Willi Selfert, Schongau/Lech	1964	5,85
6015	Hansajolle	Anno	Emil Scharat, Starnberg	1964	5,85
6016	Hansajolle	Don Quixote	Hans Angermeier, München	1964	5,85
6017	Motorjacht	ohne Namen	Harald Löffler, Hamburg	1964	13,00
6018	Drachenboot	Hobby	Helmut Sieger, Hol/Saale	1964	8,85
6019	Drachenboot	Muh IV	Heinrich Eckel, München	1964	8,85
6020	Drachenboot	Tom V	Robert Stahmer, Thaihausen	1964	8,85
6021	Drachenboot	Neuni	Dip. Ing. H. W. Braun, München	1964	8,85
6022	Drachenboot	Alibaba II	Dipl. Volkswirt W. Gretter, Ravensburg	1964	8,85
6023	Drachenboot	Mistral	Hans Huber, München	1964	8,85
6024	Drachenboot	Karma XIII	Alexander Jorissen, Häsel	1964	8,85
6025	Drachenboot	Windspiel	B. Mößbauer, München	1964	8,85
6026	Motorschiff	Pittj	Gustav Hennig & Co., Essen	1964	15,00
6027	Drachenboot	Grille II	Ludwig Menge, Essen	1964	8,85
6028	Drachenboot	Quatsch	G. O. Ahlers, Hamburg	1964	8,85
6029	Drachenboot	Fino III	Werner Oft, Köln	1964	8,85
6030	Drachenboot	Jack I	Hans Lehner, München	1964	8,85
6031	Fährponten	I. W. T. A.	Movable Ferry Terminals	1964	27,67
6032	Fährponten	I. W. T. A.	Movable Ferry Terminals	1964	27,67
6033	Fährponten	I. W. T. A.	Movable Ferry Terminals	1964	27,67
6034	Fährponten	I. W. T. A.	Movable Ferry Terminals	1964	27,67
6035	Fährponten	I. W. T. A.	Movable Ferry Terminals	1964	27,67
6036	Fährponten	I. W. T. A.	Movable Ferry Terminals	1964	27,67
6037	Fährponten	I. W. T. A.	Movable Ferry Terminals	1964	27,67
6038	Starboot	Escargot	C. J. Taliberg, Helsinki	1964	6,92
6039	Starboot	Il Maramao VII	R. Pracchi, Milano, Italien	1964	6,92
6040	Starboot	Panik	S. A. Hanson, Göteborg/Schw.	1964	6,92
6041	Starboot	Cadna II	Jörn Dahlmann, Kiel	1964	6,92
6042	Starboot	Ingrid V	Wilhelm Meissner, München	1964	6,92
6043	Starboot	Alnilam	Dipl. Kfm. Klaus Zistl, München	1964	6,92
6044	Niedersachsenjolle	Gertrud II	Horst Nikelsky, Untorf	1964	6,70
6045	Niedersachsenjolle 22 qm	Christine	Willi Froch, Friedrichshafen	1964	6,70
6046	Piratenjolle	Filou	Helmut Wolff, Hannover	1964	5,00
6047	Piratenjolle	Hanne	Horst Noll, Worms	1964	5,00
6048	Piratenjolle	Alter Knochen	H. Münstermann, Neubeckum	1964	5,00
6049	Piratenjolle	Mückebein	Edwin Reith & Co., Hamburg	1964	5,00
6050	Piratenjolle	Alk	Yachtclub Sorpesee e. V., Neheim	1964	5,00
6051	Piratenjolle	Gröbaz	Wassersportverein Baldeney	1964	5,00
6052	Piratenjolle	Tolle Bomberg	Segelcl. Münster e.V., Münster	1964	5,00
6053	Piratenjolle	Navetta	Dr. med. dent. Tschahl, München	1964	5,00
6054	2,7 m Beiboot o. Segel	Neptun	Hans Koch, Göggingen	1964	2,70
6055	2,7 m Beiboot o. Segel	Passat VI	Alphons Costa, Augsburg	1964	2,70
6056	2,7 m Beiboot m. Segel	Lachs II	Henry Nannen, Hamburg	1964	2,70
6057	36 WL Sloop	Avenir	Pauline S. Goltra, USA	1965	16,50
6058	Drachenboot	ohne Namen	E. Konrowski & Co., Hamburg	1963	8,85
6059	Drachenboot	ohne Namen	E. Konrowski & Co., Hamburg	1963	8,85
6060	Drachenboot	Dinschoda	Schwankner & Storr, München	1964	8,85
6061	Drachenboot	Dussel	Werner Schalbruch, Düsseldorf	1964	8,85
6062	Drachenboot	Mari-Ann II	Dipl. Ing. Hans Grünzig, Aachen	1964	8,85
6063	Drachenboot	Sindbad II	Fritz Ziesenis, München	1964	8,85
6064	Drachenboot	Calypto II	Lothar Stier, Augsburg	1964	8,85
6065	Starboot	Bellatrix VIII	Bruno Splieth, Kiel	1964	6,92
6066	7 KR Kielyacht	Lagune II	Dr. W Baumgarten, Bremerh.	1964	11,76
6067	Concordia	Connamara	Mr. Fred J. Foley jr.	1964	12,50
6068	7,5 KR Kielyacht	Struntje IV	Dr. med. Havemann, Lünebg.	1964	12,25
6069	Catamaran	Margau	Mr. Smith und Mr. Loveless, Kansas	1964	15,73
6070	7 m Kielschweryawl	Alamak	Hans Jürgen Blohm, Hamburg	1965	10,00
6071	36 WL Yawl	Geronimo	James H. Grove, St. Louis	1965	16,50
6072	Concordia	ohne Namen	Concordia Company, Inc.	1964	12,00
6073	7,5 m WL Yawl	Sylvia IV	Friedrich Deckel, München	1964	10,00
6074	Drachenboot	Tano	Wilhelm Gmünder, Schweiz	1964	8,85
6075	Binnen-Minensuchboot	Holnis	BWB, Koblenz	1966	36,90

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
6076	Piratenjolle	Ariadne II	Gerd Budden, Bremen	1966	5,00
6077	Piratenjolle	Baltia	K.A.V. Balda, Kiel	1966	5,00
6078	Piratenjolle	Schrupp	Wilhelmshavener Segelclub	1966	5,00
6079	Piratenjolle	Vim II	Gerd. J. Bose, Bremen	1966	5,00
6080	Piratenjolle	Spatz	Fa. A. Kiel, Wunstorf	1966	5,00
6081	Piratenjolle	Seeschwalbe	H. W. Bamberger, Herdecke	1966	5,00
6082	Piratenjolle	Ackermann	Franz-Josef Tusch, Neubeckum	1966	5,00
6083	Piratenjolle	Herrgöttle	Deutsch. Hochseesportverband Hansa	1966	5,00
6084	Starboot	Hansi	Hans Vogt, München	1964	6,92
6085	Starboot	Gancer	Bund Deutscher Segler, Berlin	1964	6,92
6086	Starboot	Petra	Hans Wimmer, Pfarrkirchen	1964	6,92
6087	Starboot	Spigg	Ministero della Ditesa-Marina, Rom	1964	6,92
6088	Drachenboot	ohne Namen		1964	2,63
6089	Concordia	Madrigal	Robert P. Bass jr.	1964	12,50
6090	Olympiajolle	Fidelitas	Fritz Kohlen, Menden	1964	5,00
6091	2,7 m Beiboot	Little Lady	Frau Schake, Dortmund	1964	2,70
6092	2,7 m Beiboot mit Segel	Vina III	Th. Baron von der Brügggen, Bremen	1965	2,70
6093	2,7 m Beiboot mit Segel	Winnetou I	Horst Wendland, Berlin	1964	2,70
6094	Starboot	Sido	Ministero della Ditesa-Marina, Rom	1964	6,92
6095	Starboot	Artimex	Aristide Briand, Bukarest	1964	6,92
6096	Drachenboot	Wolfra	Klaus Schlig, Essen	1964	8,85
6097	Olympiajolle	Caesar	A. Passmann, Essen	1964	5,00
6098	Piratenjolle	Charly	H. Gausmann, Düsseldorf	1964	5,00
6099	Piratenjolle	Fiete	Heinz Brand, Oldenburg	1965	5,00
6100	Piratenjolle	Jena	Institut f. Leibesüb., Hannover	1965	5,00
6101	Piratenjolle	Rostock	Institut f. Leibesüb., Hannover	1965	5,00
6102	Piratenjolle	Erika	Rudolf Hausherr, Sprockhövel	1964	5,00
6103	Piratenjolle	Ravello	Gisela Rangen, Br.-Lesum	1965	5,00
6104	Piratenjolle	Räuber	Dietrich Drewnick, Ennepetal	1965	5,00
6105	Piratenjolle	E.V.E.	Th. Münchmeyer, Völlingh.	1965	5,00
6106	Piratenjolle	Fridolin	Dr. mod. derit. Mauá, Hann.	1965	5,00
6107	Piratenjolle	Pumpnickel	Yachtclub Mühnesee, Soest	1965	5,00
6108	Piratenjolle	Condor	Dipl. Ing. H. Schnurr, Wessel.	1965	5,00
6109	Piratenjolle	Toepper V	Wassersportgem., Rumein	1965	5,00
6110	Piratenjolle	Bèbè Trois	Klaus Chelius, Euskirchen	1965	5,00
6111	Piratenjolle	Fairness	Fritz Franken, Emden	1965	5,00
6112	Piratenjolle	Ausbus V	Robert Lüsener, Emden	1965	5,00
6113	Piratenjolle	Argus	Herben Nagengast, Vegesack	1965	5,00
6114	Hansajolle	Troll	Verlag Hans Carl KG, Nürnberg	1965	5,85
6115	Hansajolle	S.R.Y.C.	H. R. Huntängton, Franklin C.	1965	5,85
6116	Hansajolle	S.R.Y.C.	F. R. Pratt, Franklin County	1965	5,85
6117	Hansajolle	Schampi	Wemer Krüger, Essen	1965	5,85
6118	Hansajolle	Wal-Hoo	H. Hintermeyer, Stuttgart	1965	5,85
6119	Hansajolle	Tabu	Heinz Take, Soest	1965	5,85
6120	Hansajolle	Igel III	Isselhorst, Oberhausen	1965	5,85
6121	Hansajolle	Strolch	Dr. med. R. Mühlbauer, Starnberg	1965	5,85
6122	13 m Motorjacht	ohne Namen	Im Bau	1965	13,14
6123	Starboot	Cerito II	Dr. Brendson, Rom	1965	6,92
6124	Starboot	Seeteufel II	Klaus Strobel, München	1965	6,92
6125	Starboot	Pitt V	Dr. med. Krethaus, Essen	1965	6,92
6126	Starboot	Raju IV	Ulrich Pieschei, Berlin	1964	6,92
6127	Starboot	Delphin	Rudolf Lange, Hüherlmühle	1964	6,92
6128	Starboot	N.J.K.	H. R. Zachariassen, Finnland	1964	6,92
6129	Starboot	Cisa IV	Ernst Schneider, Augsburg	1964	6,92
6130	Starboot	El Cid II	Peter Schaefer, Göggingen	1964	6,92
6131	Drachenboot	Beatrice III	Erwin Pescoller, München	1964	8,85
6132	Drachenboot	Gorgo	Dr. K. H. Wacker, München	1964	8,85
6133	Drachenboot	Radtschläger	Heirich Stender, Düsseldorf	1964	8,85
6134	Drachenboot	Fühn	K. R. Baumgartner, München	1964	8,85
6135	Drachenboot	Bilotite	Dr. med. dent. Raidl, München	1964	8,85
6136	Drachenboot	Cara IV	Hans Heuser, Köln	1964	8,85
6137	Drachenboot	Tarnara	Bruno Splieth, Kiel	1964	8,85
6138	Drachenboot	Mistral	Heinz Küpper, Stuttgart	1964	8,85
6139	8 m WL Kielyacht	Annabell	Eberhard Lüsich, Bronn	1964	11,62
6140	Forschungsschiff	Condor	Jürgen Baginski, Soden	1964	26,66
6141	9,25 m WL Kielyacht	Satan VIII	Carl Jürgen Illies, Hamburg	1964	13,20
6142	7 m WL Kielyacht	Swala V	Waldemar von Froreich, Berlin	1964	10,00
6143	Olympiajolle	Isidor	Dipl.-Ing. Oberthur, Monschau	1964	5,00
6144	Olympiajolle	Vanadis	Reinhard Dell, Düsseldorf	1964	5,00
6145	Olympiajolle	Optimist	Fritz Clossen, Düsseldorf	1964	5,00
6146	Olympiajolle	Mica	Wolfram Störing, Bremen	1965	5,00
6147	Olympiajolle	Cornae	Hartmut Kircher, Haarenstroth	1965	5,00
6148	Olympiajolle	El Chico	Robert Stalleicken, Rostrup	1965	5,00
6149	Drachenboot	Leri V	Dr. Hans W. Keihl, Bad Soden	1965	8,85
6150	Drachenboot	Margu	Dr. Wolfram Diebitsch, Hambg.	1965	8,85
6151	Drachenboot	Ingold	H. M. Ummer, Ingolstadt	1965	8,85
6152	Drachenboot	Bärbel	Kurt Henning, München	1965	8,85
6153	Drachenboot	Caravelle	Alfons Zenger, München	1965	8,85
6154	Drachenboot	Cheerio	Otto Junkermann, Kaiserslautern	1965	8,85
6155	Kielboot-2 Mann	Champion		1965	6,66
6156	Concordia	ohne Namen	Mr. William E. Cock, USA	1965	12,14

BAUNUMMERNBUCH

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA	Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
6157	Niedersachsenjolle	Silke	Hartmut Jung, München	1965	6,67	6238	Piratenjolle	Yogi	Dr. med. A. Dittmann, Olpe	1966	5,00
6158	Niedersachsenjolle	Senta II	Dr Haupt, Ebingen	1965	6,67	6239	Piratenjolle	Oxeia	Minifus-Apotheke, Mainz	1966	5,00
6159	Niedersachsenjolle	Orplid	Walter Uese, Berlin	1965	6,67	6240	Piratenjolle	Ventus	Christian Dietrichs, Bremen	1966	5,00
6160	Starboot	Ragazza III	Cad-Helmut Laubmann	1965	6,92	6241	Piratenjolle	Migo	Gottfried J. Anspach., Wiesb.	1966	5,00
6161	Starboot	Prinzesschen	H. E. Patschneider, Wuppertal	1965	6,92	6242	Piratenjolle	Neptun	H. Eberhard Römberg, Soest	1966	5,00
6162	Starboot	Paka X	Freiherr Bruno v. Stallfried, Niederp.	1965	6,92	6243	Prahm	ohne Namen	Tiefbauamt, Hildesheim	1965	5,16
6163	Starboot	Festina	Max Knümschild, München	1965	6,92	6244	Concordia	Irene	William C. Thurn, Californien	1965	12,14
6164	Starboot	QuetralcoatI	Blwi Reich, München	1965	6,92	6245	37 WL-Alu-Yawl	Hilaria	Hugh Schaddelee, USA	1965	16,16
6165	Starboot	Zwentebold	Zahnarzt H. F. Schott, München	1965	6,92	6246	9,0 m Motorsegler	Fahrland	Dr. B. Boyschlag, Keitum/Sylt	1965	11,47
6166	Drachenboot	Windekind	S. F. M. Bakker, Amsterdam	1965	8,85	6247	Starboot	Bellatrix	Bruno Splieth, Kiel	1965	6,92
6167	Drachenboot	Jabberwock	W. E. Hobson, Palrrier	1966	8,85	6248	Starboot	Gratia	Dr. H. J. Finkeidel, Wuppertal	1965	6,92
6168	Drachenboot	Anja II	Dr. Karl, Braunschweig	1966	8,85	6249	Starboot	Pimm	Walter v. Hütschler, Brasilien	1965	6,92
6169	Concordia	ohne Namen	Concordia Comp. Inc.	1965	12,14	6250	Starboot	Werbellin	Dipl.-Kfm. W. Weikow, Berlin	1967	6,92
6170	Seerettungs-Kreuzer KRS	Adolph Bermppohl	DGzRS	1965	26,66	6251	Starboot	Vege sack	Marineschule d. türk. Kriegsmarine	1967	6,92
6171	Tochterboot	Vege sack	DGzRS	1965	8,50	6252	Starboot	Bora	Werner Lambeck, Essen	1968	6,92
6172	Motorjacht	The A and Eagie Tampa	Anheuser Busch, Inc., Florida	1966	36,38	6253	Starboot	Ursee Minoris	Ministero della Difesa, Roma	1968	6,92
6173	7 m WL Kielyacht	Marianne	Husted-Andersen, Heiligenhaf.	1965	10,00	6254	Starboot	Ursee Majoris	Ministero della Difesa, Roma	1968	6,92
6174	Starboot	Astir II	Christian Sundmann, Helsinki	1966	6,92	6255	Starboot	Zuben	Ministero della Difesa, Roma	1967	6,92
6175	Starboot	Schildhorn III	Dr. Henning v. Siemens, München	1966	6,92	6256	Starboot	Tobi III	Niko Jürgensen, Westerholt	1967	6,92
6176	Starboot	Algol	Kapitän Carlo Merdi, La Spezia	1966	6,92	6257	Starboot	Tucana	Dirk Thomsen, Kiel	1967	6,92
6177	Starboot	Evi	Ing. Karl Bock, München	1965	6,92	6258	3 m Beiboot	f. Bau 6203	Dr. Rudolf Hell, Kiel	1967	3,00
6178	Starboot	Marilou	Fritz Schrepter, München	1965	6,92	6259	7,0 m WL Kielyacht	Albireo	Eduard Dirks, Bremen	1967	10,00
6179	Starboot	Faszination	Angelo Marino, Napoll	1965	6,92	6260	L-M Rettungsboot	ohne Namen	Stadtwerke, Hannover	1966	4,00
6180	Bateka	Susann	Dr. Hayemann, Lüneburg	1965	2,28	6261	Piratenjolle	Qutsch	Claus Wiedbrauck, Ruppertent.	1966	5,00
6181	Piratenjolle	Molly Brown	Olaf Oehl, Bad Zwischenahn	1965	5,00	6262	Piratenjolle	Hobby II	Josef Rasch, Salzgitter	1967	5,00
6182	Piratenjolle	Stift	Frankfurter Yachtclub, Frankfurt	1965	5,00	6263	Piratenjolle	Atta	Yacht-u. Ruderclub Atten e.V., Atten	1967	5,00
6183	Piratenjolle	Ulli	Heinz Gaschütz, Gönne	1965	5,00	6264	Piratenjolle	Myflower	Düsseldorfer Segelclub	1968	5,00
6184	Piratenjolle	Faidan	Ulrich Lümker, Emden	1966	5,00	6265	Piratenjolle	Mückebein	Reich, Hamburg	1968	5,00
6185	Piratenjolle	Bumsi	Dr. H. Wohlgenut, Wuppertal	1966	5,00	6266	Piratenjolle	Anke	V.-D. Udemann, Bad Harzbg.	1968	5,00
6186	Piratenjolle	Vagant	Johann Berends, Bremen	1966	5,00	6267	Piratenjolle	Shanty	Segelklub Münster, Münster	1968	5,00
6187	Piratenjolle	Illuk	Erwin Kuhlmann, Bremen	1966	5,00	6268	Piratenjolle	Seefahrer	Wolfgang Hehmsoth, Bremen	1967	5,00
6188	Piratenjolle	Urania	Dr. M. Dahmer, Olpe	1966	5,00	6269	3,0 m Beiboot	ohne Namen	f. Bau 6234	1967	3,00
6189	7,5 m Kielyacht	Malabar	Dieter Timm, Hamburg	1966	10,58	6270	11 m WL-Kielyacht	Rubin	H.-O. Schümann, Hamburg	1967	15,75
6190	6,5 m Kielschweryacht	Doofe Nuss	Herrm. Irie, Kaan-Marienborn	1966	9,00	6271	LM Yawl	Kim	William L. Rudkin, USA	1967	16,72
6191	Concordia	Bequia	H. Radison, Taylor, Irland	1965	12,49	6272	Drachenboot	Old Vic III	Victor Lambrecht, Belgien	1967	8,85
6192	Tragflügelboot	Dolphin	Blohm & Voss, Hamburg	1966	22,79	6273	Drachenboot	ohne Namen	Albert Bscher, München	1971	8,85
6193	Drachenboot	Chicafair	Dr. Dieter Moojer, Hamburg	1966	8,85	6274	Drachenboot	ohne Namen	Albert Bscher, München	1971	8,85
6194	Drachenboot	Quatsch	Ahlers, Hamburg	1966	8,85	6275	Drachenboot	ohne Namen	nicht fertig gebaut	1971	8,85
6195	Drachenboot	Traum IV	Heiner Hedlicke, Kiel	1966	8,85	6276	Drachenboot	ohne Namen	nicht fertig gebaut	1971	8,85
6196	Drachenboot	Pik As	N. V. Stempel, Hamburg	1966	8,85	6277	Drachenboot	ohne Namen	nicht fertig gebaut	1971	8,85
6197	Drachenboot	Christa II	Dipl. Ing. E. Untiedt, Jettingen/Bayern	1966	8,85	6278	Drachenboot	ohne Namen	nicht fertig gebaut	1971	8,85
6198	Drachenboot	Ägina	Leo Lehmeier, München	1966	8,85	6279	Drachenboot	ohne Namen	nicht fertig gebaut	1971	8,85
6199	Drachenboot	Senta III	Claus Fritz Böger, Hamburg	1966	8,85	6280	Hansajolle	Bimbo IV	T. Schmidt-Rauch, München	1968	5,85
6200	Drachenboot	Tamara	Bruno Spfleth, Kiel	1966	8,85	6281	Hansajolle	Lori	Roman Fotschele, München	1968	5,85
6201	2,7 m Beiboot o. S.	Ballerine II	Rohrt Langlois, Quebec	1966	2,70	6282	Hansajolle	Tabu	Heinz Take, Sont	1968	5,85
6202	Seemotorboot	Solthörn	Wasser + Schifffahrtsdir. Brom.	1967	33,00	6283	Hansajolle	Storn	Dr. Halse, München	1968	5,85
6203	16 m WL Motorsegler	Bavaria	Dr. Ing. Rudolf Hell, Kiel	1966	20,80	6284	Hansajolle	Libertas IV	Jürgen Warschkow, Essen	1967	5,85
6204	7,5 m WL Kielyacht	Indigo	A & R, Lemwerder	1966	10,58	6285	Hansajolle	Böppchen	Prof. Dr. H. Sudhof	1967	5,85
6205	21,3 m WL Motorsegler	Seaprince	John Conroy, Canada	1966	25,26	6286	Motor-Schlepper	Production	Transport-Ministerium der Rep. Guinea	1967	26,56
6206	2,7 m Beiboot m. S.	Katharina	Hans Jürgen Klemmt, Berlin	1966	2,70	6287	Motor-Schlepper	8. Novembre	Transport-Ministerium der Rep. Guinea	1967	26,56
6207	2,7 m Beiboot m. S.	Alte Liebe jun.	Günter Lotze, Wilhelmshaven	1966	2,70	6288	Eintonner stähl. Kielyacht	Optimist	Georg Kühler, München	1967	11,41
6208	2,7 m Beiboot m. S.	Merou	Kurt Gestrich, Berlin	1966	2,70	6289	65' WL LM-Ketsch	Ondine	S. A. Lorig	1968	22,40
6209	2,7 m Beiboot	Kim	William L. Rudkin, USA	1966	2,70	6290	2,7 m Beiboot	ohne Namen	Kenneth de Meuse, USA	1968	2,70
6210	Starboot	Antares	Carlo Lapanie, Napoli	1966	6,92	6291	2,7 m Beiboot	ohne Namen	Heinr. Gotthard, Bremen	1968	2,70
6211	Starboot	Jitschi	Dr. Karlheinz Wagner, München	1966	6,92	6292	Piratenjolle	Hick	Segel-Club Aggersee, Mainerzhagen	1969	5,00
6212	Starboot	Hansi II	Hans Vogt, München	1966	6,92	6293	Piratenjolle	Möitenort	Hochschulinst. f. Leibesüb., Kiel	1969	5,00
6213	Starboot	Bellatrix	Agostino Straulino, Livorno	1966	6,92	6294	Piratenjolle	Mohkebraddmor	Aachener Boots-Club e.V., Aachen	1970	5,00
6214	Starboot	Hero	Uwe v. Beiau, Hamburg	1966	6,92	6295	Piratenjolle	Porzer Yacht-Club e.V., Köln	1968	5,00	
6215	Starboot	Goggolori	Peter u. Rainer Schmidt, Mün.	1966	6,92	6296	47 WL. LM-Ketsch	Rewa	William S. Stocks	1968	19,83
6216	Starboot	Raju V	Ulrich Pieschel, Berlin	1966	6,92	6297	33-4'WL. LM-Ketsch	Branta	Harrey Picker	1968	13,61
6217	Starboot	Clambambes	Dr. Peter Adolt, Backnang	1966	6,92	6298	65'WL-Ketsch	Blackfin	Kenneth de Meuse	1968	22,40
6218	Motorbeiboot	Seaprince	John Conroy	1966	4,57	6299	Segeljolle Werder	ohne Namen	A & R, Lemwerder	1968	3,80
6219	Hansajolle	Sherry	Ties Neelsen, Kiel	1966	5,85	6300	Segeljolle Werder	Wiking	Erwin Doerk	1968	3,80
6220	Hansajolle	Moby-Dick II	Dr. Heinz Fortwängler, Triberg	1966	5,85	6301	Eintonner-Kielyacht	Alpha Tauri	Josef Menke, Glücksburg	1968	11,42
6221	Hansajolle	Wonne	Dipl. Ing. O. Reimann, Hann.	1966	5,85	6302	Eintonner-Kielyacht	Mex	Dipl.-Ing. C. Kehner, Idstein	1968	11,42
6222	Hansajolle	Ilsebill	Alfred Tschuck, Essen	1966	5,85	6303	45'5 WL-Sloop	Iorana	Wolfgang Denzel, Wien	1969	19,22
6223	Hansajolle	Rubikon	Georg Pflanz, Essen	1966	5,85	6304	2,7 m Beiboot	ohne Namen	Helmut Schröder, Blumenthal	1970	2,70
6224	Hansajolle	Jill V	Rolf Kropp, Berlin	1966	5,85	6305	2,7 m Beiboot	ohne Namen	Fritz Brüning, Lemwerder	1970	2,70
6225	Hansajolle	Condor	Dipl. Ing. H. Schnurr, Köln	1966	5,85	6306	Segeljacht Typ Rabbit	Ree	Hans Redlfsen, Satrup	1968	12,68
6226	Hansajolle	Anneliese	Ernst Kühneke, Lübeck	1966	5,85	6307	47' WL-Ketsch	Torea	Wolfgang Schoenbom	1968	17,53
6227	6,5 m WL Kielschweryacht	Lewahe	Herrn. Lehmann, Kirchweye	1966	9,00	6308	17,8 m Motoryacht	Salmagundi III	F. E. Fachon, Brüssel	1968	17,80
6228	Concordia	ohne Namen	Concordia Co., USA	1966	12,14	6309	Segeljacht Typ Rabbit	Klar Kimming	Johann A. Anthon, Flensburg	1968	12,68
6229	36' WL-Alu-Yawl	Dorie	Mr. Stanley Tannenbaum	1966	16,49	6310	Tochterboot f. Rkr.	ohne Namen	Cantlere Navale Pollegriano, Napoli	1968	8,50
6230	Motor-Schlepper	Anggada I	Kremer/Ferrostahl, Indonesien	1967	26,56	6311	Segeljacht Typ Rabbit	Indigo	A & R, Lemwerder	1968	12,68
6231	Motor-Schlepper	Anggada II	Kremer/Ferrostahl, Indonesien	1967	26,56	6312	Eintonner-Kielyacht	Kerkyra II	Marina Bulgad, Roma	1968	11,07
6232	Motor-Schlepper	Anggada IV	Kremer/Ferrostahl, Indonesien	1967	26,56	6313	Schnell. Seenotrettungsboot	H. J. Kratschke	DGzRS, Bremen	1969	18,90
6233	Motor-Schlepper	Anggada VII	Kremer/Ferrostahl, Indonesien	1967	26,56	6314	Schnell. Seenotrettungsboot	Günter Kuchenbäcker	DGzRS, Bremen	1969	18,90
6234	50' WL-Alu-Ketsch	Jubilee III	Frank Wetherill, USA	1967	22,29	6315	LM-Tochterboot	Ludje	DGzRS, Bremen	1969	5,48
6235	Piratenjolle	Fair Play	F. Müller, Düsseldorf	1967	5,00	6316	LM-Tochterboot	Markus	DGzRS, Bremen	1969	5,48
6236	Piratenjolle	Mein Traum	Johann Thölken, Bremen	1966	5,00	6317	Olympiajolle	Ariadne V	Dirk S. Budden, Magen	1968	5,00
6237	Piratenjolle	Dimple	Wilhelm Kraatwig jun.	1966	5,00	6318	Olympiajolle	ohne Namen	S. Gigenast, Lemwerder	1968	5,00



Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
6319	Segelyacht Typ Rabbit	Joja	Dr.-Ing.V. Behrendt, Hamburg	1969	12,68
6320	Eintonner-Kielyacht	Apecest	Herbert Alsen, Hamburg	1969	11,42
6321	119'-Schubschlepper	ohne Namen	EGS-IWTB, Burma	1969	36,27
6322	119'-Schubschlepper	ohne Namen	EGS-IWTB, Burma	1969	36,27
6323	119'-Schubschlepper	ohne Namen	EGS-IWTB, Burma	1969	36,27
6324	119'-Schubschlepper	ohne Namen	EGS-IWTB, Burma	1969	36,27
6325	22' R0RC-Yacht	Typhoon	L. Rosselot B., Chile	1969	11,42
6326	Schooner-Yacht	Aiglon	Antoine Cloetta, Schweiz	1970	38,10
6327	Hansajolle	Miramar	Dr. W. Treuleben, Grünwald	1969	5,85
6328	Hansajolle	Mücke II	Werner Blümer, Duisburg	1969	5,85
6329	Hansajolle	ohne Namen	Dr. Erich Mentler, Dortmund	1969	5,85
6330	59' WL-Alu-Yawl	Baccara	George Coumantaros, N.Y.	1969	22,52
6331	Fischereischutzboot	Zohreh	IIN SNDI, Teheran	1970	28,95
6332	Fischereischutzboot	Gohar	IIN SNDI, Teheran	1971	28,95
6333	Fischereischutzboot	Shapar	IIN SNDI, Teheran	1971	28,95
6334	41'8 Kielyacht [Sloop]	Pleione, Marblehead	Arthur J. Sonhy, New York	1970	17,96
6335	SM-Boot	Aratu	Konsortium Ferrostaal, Otto Wolff Köln	1970	47,20
6336	SM-Boot	Anatomirim	Konsortium Ferrostaal, Otto Wolff Köln	1971	47,20
6337	8,25 m WL-Kielyacht	Stromer DYC	Dr. Franz Münstermann, 4 Düsseldorf	1969	11,42
6338	120'-Motoryacht	Claybeth	E. Clayton Grasgras	1971	36,98
6339	41,15 m Motoryacht	Shark	Shipping Management, S.A.M. Monte Car		43,00
6340	Kielyacht [Rabbit II]	Christine SVK KYC	Klaus-Dieter Flick, Preetz	1971	
6341	13 m Motorsegler [Transit]	Nordlys	Falk Müller, Tauberbischofsheim	1971	13,30
6342	SM-Boot	Atalaia	Konsortium Ferrostaal, Otto Wolff, Köln	1971	
6343	SM-Boot	Aracatuba	Konsortium Ferrostaal, Otto Wolff, Köln	1972	47,20
6344	60'-Alu-Sloop	Gitana V	Baron Edmond de Rothschild, Paris	1971	18,52
6345	43' Ketsch	Thule	Rear Adm. C.A. Curtze, USA	1971	13,11
6346	12,1 m CWL LM-Sloop	Windliese	Konsul P. H. Entz von Zerssen, Rends	1971	15,05
6347	16,46 m LVA-Kunstst.-SL	Asta	Bundesamt f. Wehrtechnik u. Besch.	1971	16,46
6348	20,57 m LÜR Alu-Motorsog	Palawan, Antigua	Thomas J. Watson Jr.,	1972	20,57
6349	9,2 m LM-Sloop	Gretel	Fritz Papke, Bremen	1972	9,20
6350	93' Motoryacht	Kalamoun	John C. Angeli, USA	1972	28,41
6351	40 t Fähre	Bonn	Gawl, Frankfurt	1972	25,00
6352	Schnellastfähre Berne-Farge	Stedingen	Schnellastf. Berne-Farge GmbH, Bremen	1972	43,20
6353	Halbtonner	Hobbytry NRV	H.-E. Reith, Hamburg	1972	9,15
6354	Eintonner	Hydra LNI	Hydra-Syndicat	1972	11,29
6355	Fischereischutzboot	N.N.S Yola	Federal Ministry of Defense, Lagos/Ni	1973	29,00
6356	Fischereischutzboot	N.N.S Argungu	Federal Ministry of Defense, Lagos/Ni	1971	29,00
6357	SM-Boot	Abrolhos	Konsortium Ferrostaal, Essen Otto Wolff, Köln	1975	47,20
6358	SM-Boot	Albardao	Konsortium Ferrostaal, Essen Otto Wolff, Köln	1975	47,20
6359	Hydrographisches Forschungsschiff	Gabriela	INDC Caracas, Venezuela	1973	27,10
6360	Hydrographisches Forschungsschiff	Lely	INDC Caracas, Venezuela	1973	27,10
6361	Motorbeiboot 6350	Tender To Kalamoun	Jon C. Angeli, USA	1973	5,26
6362	14 m Sloop		Fritz Fechner, Zeisertsweller	1973	13,32
6363	Research Vessel	S to S	Nautical Investment Comp., Inc.,	1975	45,45
6364	14 m Sloop	Christine	Klaus Dieter Flick, Preetz-Schnellhorn	1975	14,00
6365	Fischereischutzboot	NNS Brass	Federal Ministry of Defense, Lagos/Ni	1975	29,00
6366	Fischereischutzboot	NNS Epe	Federal Ministry of Defense, Lagos/Ni	1976	29,00
6367	Selbstfahrender Feuerlöschponton	Bremen 2	Feuerwehr, Bremen	1975	22,00
6368	16,9 m Motoryacht	Eleven One	John C. Angeli, Dunblaine, USA	1976	19,97
6369	16,9 m Motoryacht	Shikari	John C. Angeli, Dunblaine, USA	1976	16,97
6370	Küstenwachtboot Typ SAR 33	J61	Türk. Küstenwache, Ankara	1977	33,00
6371	Landungsboot	Parastou	Roter Löwe, Teheran, Iran	1976	8,50
6372	13 m LM-Segelyacht	SMFIX Dry	Herr Heins, Bremen	1978	13,02
6373	Unterwasserforschungsschiff	R.V. 1	Sandock Austral LTD, Durban	1980	48,10
6374	Unterwasserforschungsschiff	R.V.2	Sandock Austral LTD, Durban	1980	48,10
6375	13 m LM-Segelyacht	Lumme	Herr Plump, Bremen	1978	13,02
6376	Zollboot	BC 4002	Lürssen, Indonesien	1980	28,00
6377	Zollboot	BC 4003	Lürssen, Indonesien	1980	28,00
6378	36 m LM-Segelyacht	Jagare	Capricio S.A., Panama	1981	36,50
6379	Beiboot		Karstadt	1980	2,40
6380	Beiboot		Karstadt	1980	2,40
6381	14 Holz-Segelyacht	Barbarella	H.J. Glahr, Bremen	1981	11,38
6382	Beiboot		Karstadt	1981	2,40
6383	Beiboot		Karstadt	1981	2,40
6384	Beiboot		Karstadt	1981	2,40
6385	Beiboot		Karstadt	1981	2,40
6386	Beiboot		Karstadt	1981	2,40
6387	Beiboot		Karstadt	1981	2,40
6388	Beiboot		Karstadt	1981	2,40
6389	Beiboot		Karstadt	1981	2,40
6390	4 m Flachboot		Horst Wendlandt	1981	4,00
6391	4 m Flachboot		Horst Wendlandt	1981	4,00
6392	24,4 LM-Segelyacht	Mephisto	Dahm, Düsseldorf	1982	24,44
6393	18 m AL-Motorsegler	Palawan	Th. J. Watson Jr., USA	1984	18,21
6394	8,5 m Mot.-Kutter		Landerziehungsheim KARBY/Rendsb. I ECK	1984	8,50
6395	39 m Motoryacht	Dale R II	The Dale R. Corp. [B. Frey] Chicago, Ill. USA	1985	38,59
6396	Seenotkreuzer	Minden	DGzRS, Bremen	1985	23,30
6397	Tochterboot	Margarete	DGzRS, Bremen	1985	6,90
6398	Seenotkreuzer	Vormann Leiss	DGzRS, Bremen	1985	23,30
6399	Tochterboot	Erika	DGzRS, Bremen	1985	6,90

Bau-Nr.	Bezeichnung	Name	Name und Adresse des Besitzers	Baujahr	LÜA
6400	10 m LM-Segelyacht	Vita	Kurt Reinke, Bremen	1984	10,00
6401	69' LM Kielschw.-SY	Carom	Mr. Roaman, New York	1985	20,73
6402	110' Motoryacht	Silver Shalis		1985	39,50
6403	26,2 m Patrol.-Boot	Al Jubail	Ministry of Interior, Saudi Ara.	1987	26,20
6404	26,2 m Patrol.-Boot	Salwa	Ministry of Interlor, Saudi Ara.	1987	26,20
6405	35,5 m Alu Sloop	Extra-Beat	Gardouche Ltd., Island Gardouche Ltd. Jersey Channel Isla	1988	35,80
6406	UWTG	Narwal	BMVG	1990	
6407	138 ft klass. Segelyacht	Hetairos	n.n.	1992	42,84
6408	36m Alu Sloop	Arayan	n.n.	1992	34,50
6409	36 m Alu Ketsch	Globana	n.n.	1994	36,00
6410	52 m Motoryacht	Sea Jewel	n.n.	1996	52,00
6411	SM 343	Hameln	MBB/BWB	1988	54,30
6412	SM 343	Überherrn	MBB/BWB	1988	54,30
6413	SM 343	Laboe	MBB/BWB	1988	54,30
6414	SM 343	Pegnitz	MBB/BWB	1989	54,30
6415	SM 343	Kulmbach	MBB/BWB	1989	54,30
6416	SM 343	Siegburg	MBB/BWB	1989	54,30
6417	SM 343	Ensdorf	MBB/BWB	1989	54,30
6418	SM 343	Passau	MBB/BWB	1990	54,30
6419	SM 343	Herten	MBB/BWB	1989	54,30
6420	SM 343	Auerbach/Oberfalz	MBB/BWB	1990	54,30
6421	MP0V		Chinese. Petroleum Corp. [CPC] Taipei	1990	49,90
6422	MP0V		Chinese. Petroleum Corp. [CPC] Taipei	1990	49,90
6423	MP0V		Chinese. Petroleum Corp. [CPC] Taipei	1991	49,90
6424	MP0V		Chinese. Petroleum Corp. [CPC] Taipei	1991	49,90
6425	188' Motor Yacht	Ultima III	n.n.	1998	57,30
6426	52 m Motor Yacht	Airwaves	n.n.	1999	52,00
6427	25m SWATH Lotsentender	Döse	WSD/Paso/Wiking	1999	25,40
6428	25m SWATH Lotsentender	Duhnen	WSD/Paso/Wiking	1999	25,40
6429	50m SWATH Lotsenstationsschiff	Elbe	WSD/Paso/Wiking	2000	49,10
6430	57,3 m Motor Yacht	Exellence III	n.n.	2001	57,30
6431	MJ 332	Frankenthal	MBB/BWB	1992	54,50
6432	MJ 332	Weiden	MBB/BWB	1992	54,50
6433	MJ 332	Rottweil	MBB/BWB	1992	54,50
6434	MJ 332	Bad Bevensen	MBB/BWB	1993	54,50
6435	MJ 332	Bad Rappenau	MBB/BWB	1993	54,50
6436	MJ 332	Grömitz	MBB/BWB	1993	54,50
6437	MJ 332	Datteln	MBB/BWB	1994	54,50
6438	MJ 332	Dillingen	MBB/BWB	1994	54,50
6439	MJ 332	Homburg	MBB/BWB	1994	54,50
6440	MJ 332	Sulzbach-Rosenberg	MBB/BWB	1995	54,50
6441	Brigantine	Neptun Baroness	NSB	1995	55,50
6442	Brigantine	Neptun Princess	NSB	1995	55,50
6443	Katamaran Elbe City Jet	Hansepfel	Heinrich	1996	27,50
6444	MJ 332	Fulda	MBB/BWB	1998	54,50
6445	MJ 332	Weilheim	MBB/BWB	1998	54,50
6446	VSV 15 Kasko		Schnellboot für FLW	1998	16,04
6447	VSV 15 Kasko		Schnellboot für FLW	1998	16,04
6448	VSV 15 Kasko		Schnellboot für FLW	1998	16,04
6449	VSV 15 Kasko		Schnellboot für FLW	1998	16,04
6450	VSV 15 Kasko		Schnellboot für FLW	1998	16,04
6451	VSV 15 Kasko		Schnellboot für FLW	1998	16,04
6452	VSV 15 Kasko		Schnellboot für FLW	1998	16,04
6453	VSV 15 Kasko		Schnellboot für FLW	1998	16,04
6454	VSV 15 Kasko		Schnellboot für FLW	1998	16,04
6455	VSV 15 Kasko		Schnellboot für FLW	1999	16,04
6456	140' Segelyacht	Alithia	n.n.	2002	38,11
6457	66 m Bundesgrenzschutz	Bad Bramstedt	Bundesministerium des Inneren	2002	65,90
6458	66 m Bundesgrenzschutz	Bayreuth	Bundesministerium des Inneren	2003	65,90
6459	66 m Bundesgrenzschutz	Eschwege	Bundesministerium des Inneren	2003	65,90
6460	MHV 54	TCG Alanya	SSM Türkei	2005	54,46
6461	MHV 54	TCG Ayvalik	SSM Türkei	2007	54,46
6462	MHV 54	TCG Anamur	SSM Türkei	2008	54,46
6463	188' Motor Yacht	Zenobia	n.n.	2002	57,90
6464	190' Motor Yacht	Kwikumat	n.n.	2003	57,90
6465	44,9 m Motor Yacht	Bravado	n.n.	2004	44,90
6466	45,6 m Motor Yacht	My Little Violet	n.n.	2006	45,60
6467	Seepferd S	Explorer		2004	25,40
6468	Lotsentender	Wangeroog	Bundesministerium f. Verkehr, Bau & Stadtentwkl.	2004	25,40
6469	25 m SWATH Pilot Tender	Cetus	Niederlands Loodswezen B.V.	2005	25,65
6470	25 m SWATH Pilot Tender	Perseus	Niederlands Loodswezen B.V.	2006	25,65
6475	68m Motor Yacht	AVIVA	n.n.	2007	68,00
6477	58 m Motor Yacht	Lady Sheridan	n.n.	2006	57,90
6478	78 m Motor Yacht	Eminenc	n.n.	2008	78,43
6479	78 m Motor Yacht	C2	n.n.	2008	78,43
6480	40m SWATH Expedition Yacht	Silver Cloud	n.n.	2008	40,50
6481	60m Motor Yacht	Elandess	n.n.	2009	60,00

