



# Spucht III

TYPKLASSE: FAHRTENKREUZER



## Angebots-expose

**Baujahr: 1928**

**Renovierung: Mai 1992 — Juli 1993**



## VERKAUF EINES SCHIFFS DER TRADITIONSKLASSE

- „Familienschiff“ genügend Platz für 4 Personen
- guter Zustand
- Regattagewinner
- Yanmar Diesel und jede Menge Zubehör
- Historische Dokumentation (Originalliteratur 1963 / 1940)

## Geschichte des Schiffs

### SPUCHT III

Erster Eigner: Rudolf Ude, Segelvereinigung Niederelbe

- 24.07.32 Nordseetörn von Hamburg - Helgoland - Bergen - Aberdeen -  
Edinburgh - Hamburg
- Mai 33 Londonfahrt
- Juli 33 Einhandfahrt nach Norwegen
- 19.09.33 Mittelmeerfahrt von Hamburg - Dover - Lissabon - Madeira -  
bis Gibraltar - Balearen - Genua - Monaco - Antibes -  
13.06.35 Mallorca - Ibiza - Sardinien - Rom - Neapel - Ithaka -  
Piräus - Malta - Tunis - Palma - Gibraltar - Malaga -  
Portugal - Hamburg = 9.500 Seemeilen

Anschließend Verleihung der "Goldenen Ankerplakette" des D.S.V.

Ude wollte mit dem "SPUCHT III" auch noch nach Amerika segeln, ver-  
starb jedoch am 31.07.1935 in Hamburg.

Danach gehörte das Schiff seiner Schwester Inge Ude, ebenfalls in  
der Segelvereinigung Niederelbe. Es war im dortigen Yachtregister  
eingetragen. Frau Ude stellte das Schiff dem Charterer Herbert Kunze,  
Gosselerstr. 77 in Hamburg zur Verfügung.

Überführung an den Ammersee ca. 1952 (langer Klüverbaum und Holz-  
Seereeling).

Umbau auf kurzen Klüverbaum und Instandsetzung durch H. Nebel, Dock-  
wart im ASC. Eigner damals Dr. Bärlocher.

Ab ca. 1956 Eigner Dr. Otto Sedelmaier, Landsberg. Damals hatte  
das Schiff keinen Motor.

Ab ca. 1956 Eigner H. Hoffmann. Das Schiff wurde mit Kunststoff über-  
zogen, erhielt einen Gota-Motor (6 PS) der Fa. Wrede, Hamburg,  
eine Seereeling und Elektroinstallation.

So um 1973 stand der SPUCHT III in der Bootswerft Ringmeier in  
Diessen zur Versteigerung an und wurde von U. Seidel und S. Weichsel-  
baum ersteigert.

Danach wechselte der Spucht III noch öfters den Besitzer.

Es waren dies

- Helge Fesser (Maurerhansel), Miteigner von Seidl und Weichselbaum  
bis ca. 1975
- Thomas Borbein und Georg Rabe, Diessen, bis ca. 1978
- Eekhard Lüps, Utring, bis 1984.

Beim letzten Eigner sank das Schiff (ohne Sturmeinwirkung) im  
Uttinger Bojenfeld auf Grund.

## Geschichte des Schiffs

Die Bergung des SPUCHT III geschah dann durch die Wassersportabteilung des TSV Utting.  
Die dabei entstandenen Unkosten führten zum Besitzwechsel auf den TSV Utting. Bei Reparaturarbeiten am Einbaumotor durch H. Schweiger sen. explodierte der Motor. Er wurde daraufhin ausgebaut. H. Schweiger kam mit dem Schrecken davon.

1990 befand sich SPUCHT III in einem so schlechten Zustand (der Kiel drohte wegzubrechen), daß das Schiff von dem damaligen Vorsitzenden der Wassersportabteilung, Wolfgang Schroeren, gesperrt wurde.  
Eine Instandsetzung von Seiten des Vereins war nicht möglich, da sich die anfallenden Reparaturkosten auf ca. 50.000,- DM belaufen würden.

Mit Schreiben des TSV Utting vom 12.11.1991 wurde der Fahrtkreuzer SPUCHT III kostenlos zur weiteren Nutzung an Friedrich Fromme übergeben.

Von Mai 1992 - Juli 1993 erfolgte der Neuaufbau durch Friedrich Fromme. Stapellauf 31.07.1993.

### Regattaerfolge

Münchner Woche 1994	Endergebnis Platz 27 Gruppe 2
Münchner Woche 1995	Tutzinger Triangl Platz 40 Gruppe 2
	Goldpokal Platz 21 Gruppe 2
	Vidi-Pokal Platz 12 Gruppe 2
Münchner Woche 1996	Endergebnis Platz 13 Gruppe 2
24-Stunden-Regatta	Platz 3 Gruppe 11

Bedingt durch die Erkrankung von Friedrich Fromme wurde der Fahrtkreuzer "SPUCHT III" am 02.04.2000 an Hans Schütz, Bayreuth, verkauft.

### Aus dem Buch > Kleine Ostfriesenschule <

**Was ist ein Spucht ?  
Ein Schwächling, schwacher, schwächtiger,  
hagerer, abgemagerter Mensch.  
Stinkstiefel, streitsüchtig.**

## Geschichte des Schiffs

\*) Mai 1992 - Juli 1993  
Wiederaufbau an Hand der  
alten Formen

### Angaben zum Schiff

Schiffsname: SPUCHT III

Typ/Klasse: Fahrtkreuzer Baujahr 1928 \*) Segelnummer -

Konstrukteur: \_\_\_\_\_

Bauwerft/-ort: Baujahr 1928 in einer Werft bei oder in Kiel

Baumaterial Rumpf: Unterwasserschiff Eiche, ab Wasserlinie Mahagoni  
(Holzsorten, Stahl, etc.)

Baumaterial Deck: Mahagoni, Eiche  
(Holzsorten, Stahl, etc.)

Baumaterial Aufbauten: Mahagoni

Baumaterial Mast: Spruce

Bauweise: Karweel  
(Karweel, Klinder, Komposit, S-Spann, Rundspann, Knickspann, etc.)

Art der Takelung: Kuttergetakelt  
(3-4-7-8, Top, Yawl, etc.)

Segelfläche am Wind: 30 qm Spinnaker - qm

Länge über alles: 8,50 m, über Deck: 7,05 m, Wasserlinie CWL: 7,05 m

Verdrängung: 3 t, Breite: 2,20 m, Tiefgang: 1,30 m, Schwerts ~~Ja~~/Nein

Vermessen als: \_\_\_\_\_ Yardstick: 128

Liegeplatz/Verein: Urring a. A.

### Umfangreiches Zubehör:

- Ganzpersenning
- Trailer
- Eine Seemannskiste voller Ersatzteile und weiterem Zubehör (teils historisch)
- Beiboot: Babyfun
- Echolot
- Blaupunkttradio mit Kasettenteil
- Chemietoilette

## Aussenschiff — Lagerung



Das Schiff überwintert in einer abgeschlossenen Scheune nahe dem Ammersee.

Der Trailer ist für dieses Schiff speziell gefertigt — Maulanhängerkuppelung



Seite 6

## Aussenschiff



Oben: Spucht an Boje  
Unten Links: Kutterbetakelung  
Unten rechts: Blick von der Pflicht



## Aussenschiff



Oben: Zugang Kajüte—Schlaf- und Sitzmöglichkeiten—kann zu einer Fläche im Handumdrehen umgebaut werden

Links oben/unten: zum Transport umgelegter Mast - Detail Masthalterung

Rechts oben/unten: Heck



## Aussenschiff



## Aussenschiff



Original historische Messingwischen  
und weitere historische Details



## Aussenschiff



## Innenschiff



Kajüte mit Platz für 4—viele Ablagemöglichkeiten—nützliche Elektronik



## Innenschiff



Kajüte innen:  
Masthalter  
Plaketten der Gewinne Traditionsklassenrennen Starnbergersee  
Decke  
Stauraum



## Aussenschiff



Stauraum Anker / Ankerkette  
Historische Klampen vor Mast für Vorsegel



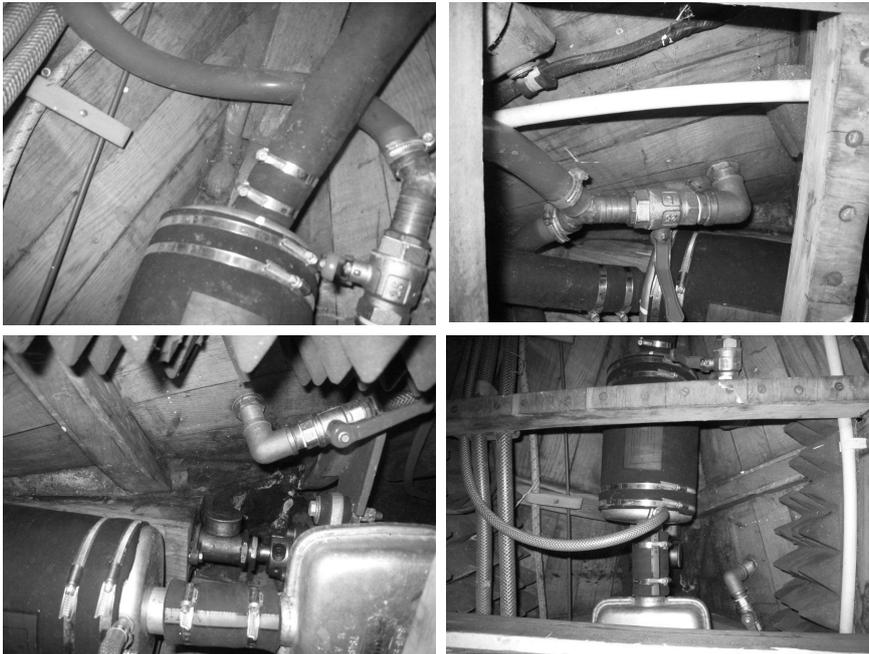
## Innenschiff



Oben links: Blick in die Bilge—Stauraum für Badeleiter  
Oben rechts: Bilge mit Bilgenpumpe  
Unten rechts/links: Blick auf Innenseite Rumpf



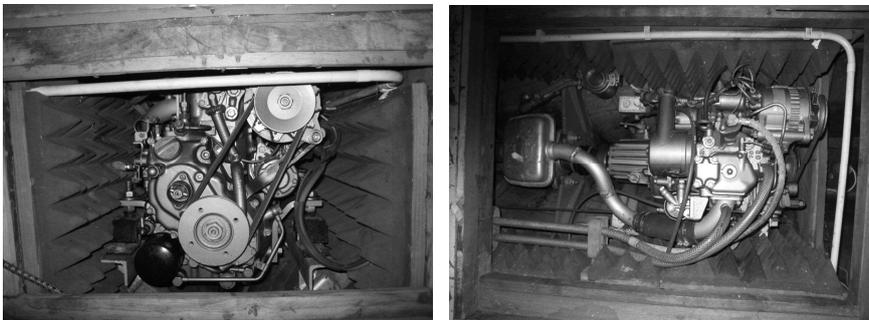
## Aussenschiff



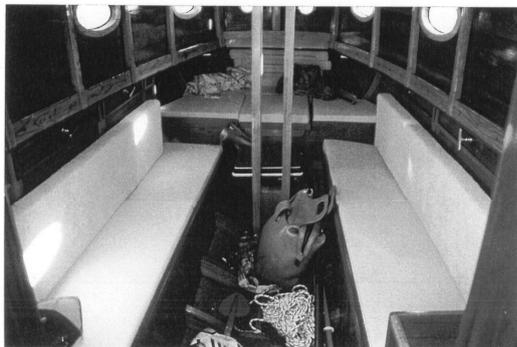
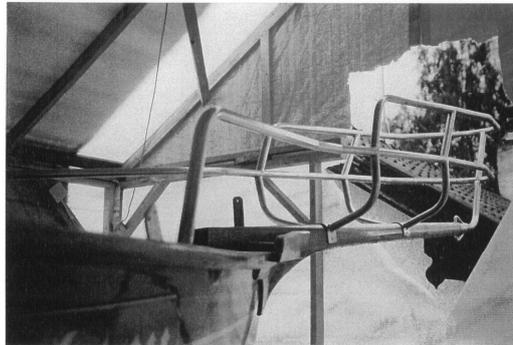
Oben links: Auspuff—Schalldämpfer

Oben rechts: Wasserablaufsystem (für den Fall der Fälle)

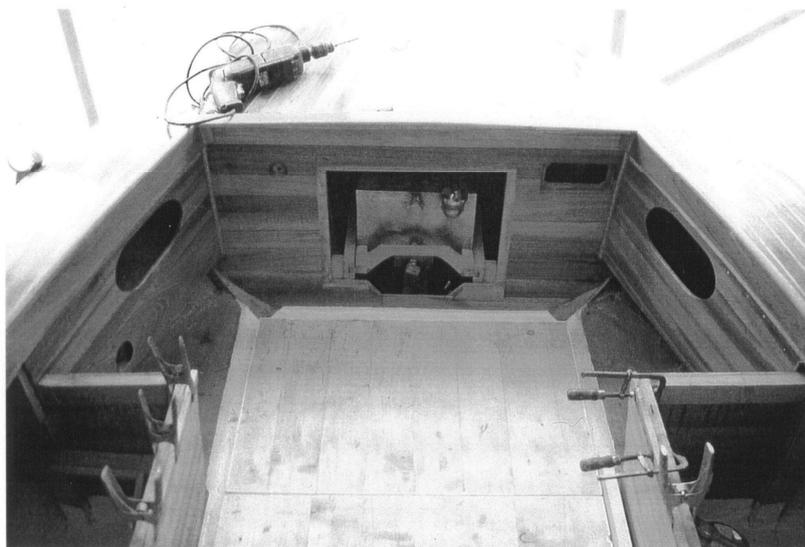
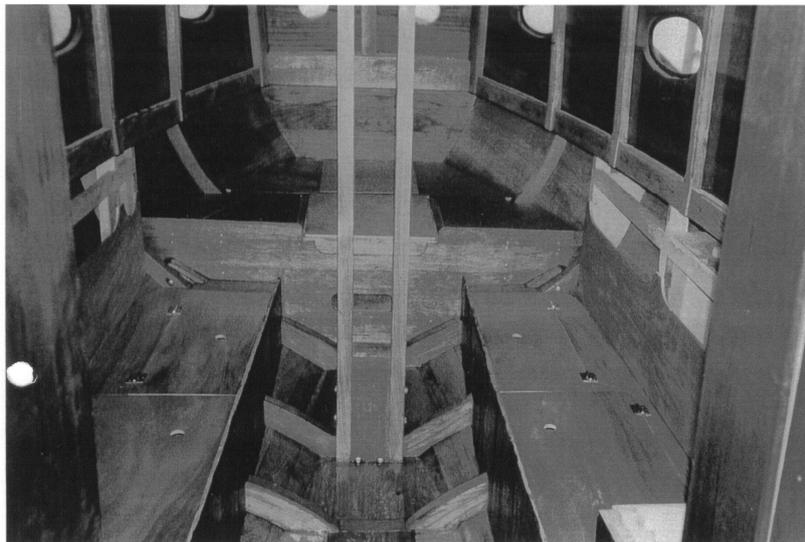
Unten rechts/links: Blick auf Yanmar Diesel 9PS —sehr gut schallgedämpft



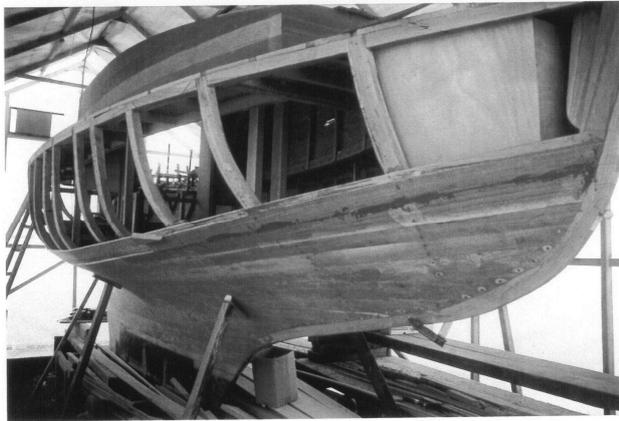
## Impressionen



## Impressionen



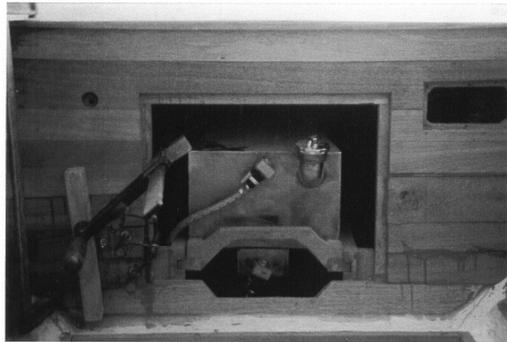
## Impressionen



## Impressionen



## V4 Edeltank—21 Liter

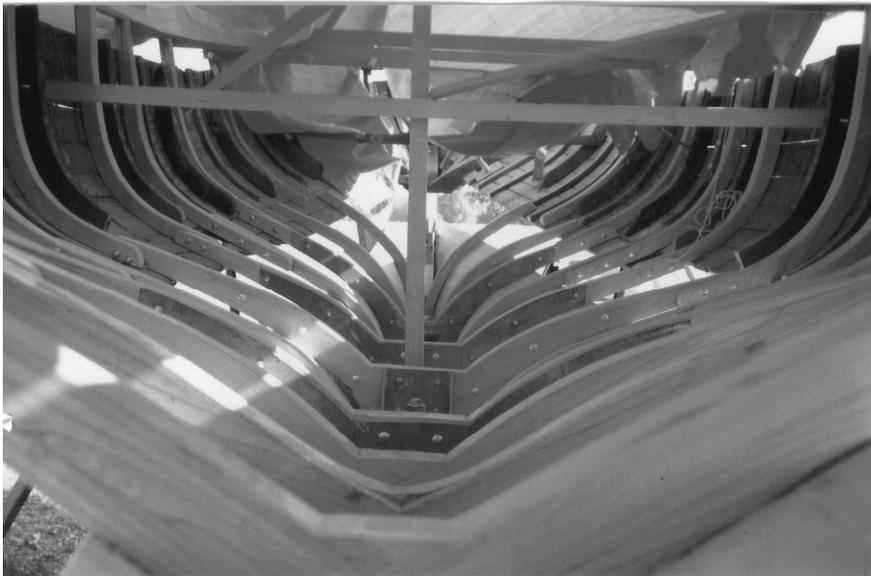


V 4 - Edeltank, Fassungsvermögen 21 Liter

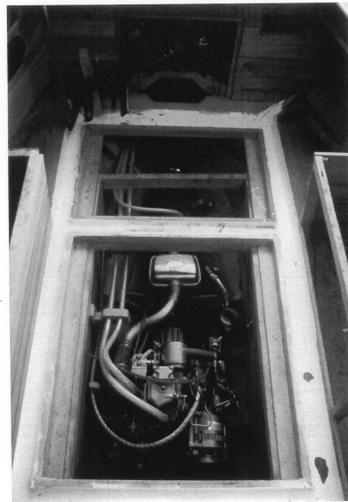
## Renovierung



## Renovierung



## Dieselmotor



Janmar Dieselmotor 9 PS

## Historische Dokumentation

### Widmung

Wie „ships that pass in the night — —“, so ist Rudolf Ube durch die deutsche Seglerwelt gegangen.

Er wurde abgerufen zur großen Flotte — eigentlich schon am Anfang seiner Laufbahn. Denn wie viel hatte er seiner Generation noch zu geben, er, der wie kein anderer deutscher Segler bestrebt und berufen war, die Geheimnisse des großen Elementes zu ergründen. Nicht nur ein hervorragender Seemann, der wohl wußte, daß die See den schlägt, der sie gering achtet, sondern auch ein Mann mit großer dichterischer Begabung, der in leuchtenden Farben die Größe und Schönheit des ewigen Meeres seinen Mitmenschen vermitteln konnte.

Wenn Ube infolge der Not unserer Zeit sein sportliches Programm nur stückweise und oft nur nach dürftiger Vorbereitung ausführen mußte, so wird keiner von uns Alt-Erfahrenen darum Kritik üben — und seine Nachfolger werden es leichter haben.

Für die deutsche Seglerwelt soll sein Buch nicht nur ein Gedenkstein sein für einen Vorkämpfer des deutschen Hochseesports, oder nur Lektüre für müßige Stunden — sondern vor allem ein Lehrbuch, geschrieben von einem Wissenden. Sein Geist wird noch lange unter uns leben, lange nachdem er hinaussegelte, dorthin, wo —

„— darkness again and silence“.

Dithmarschen, Mai 1936.

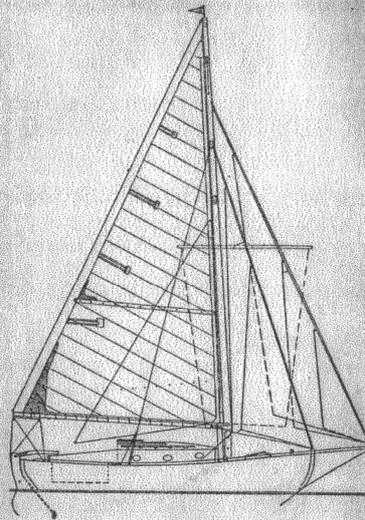
Schlumbaeh,  
„Stoertebeker“.

## Historische Dokumentation

Außerordentlich gut vorbereitet dagegen waren die Fahrten des Hamburger Seglers Rudolf Ube. Ube war mit dem Wasser verwachsen wie kaum ein zweiter Mann. Sein ganzer Lebenszweck war Segeln. Er hatte in den letzten Jahren seines Lebens eigentlich nichts anderes getan. So segelte er im Jahre 1933 nach Norwegen und Schottland. Sein Segelboot „Spucht 3“ war ein 7 Meter langer Spihgatter mit 30 Quadratmeter Segelfläche. Teilweise allein, teilweise nur von seiner Schwester Inge begleitet, segelte er im Herbst 1933 ins Mittelmeer und kreuzte hier in allen Ecken herum. Bei einer stürmischen Seefahrt wurde seine Schwester Inge von einer See über Bord gewaschen. Mit Mühe und Not gelang es Rudolf, sie wieder an Bord zu ziehen.

Ube war ein tüchtiger Navigator. Wind, Wetter und Strömungen wusste er stets zu seinem Vorteil auszunutzen. Er scheute sich nicht, einen Umweg von 100 Seemeilen zu machen, wenn er damit einem Sturm aus dem Wege gehen konnte. Im Jahre 1935 musste er wegen der Devisensperre nach Deutschland zurückkehren. Am 31. Juli 1935 erlag der erst Vierundzwanzigjährige in Hamburg einer heimtückischen Krankheit. Der deutsche Segelsport und besonders die Seglervereinigung Niederelbe in Hamburg, der er mit

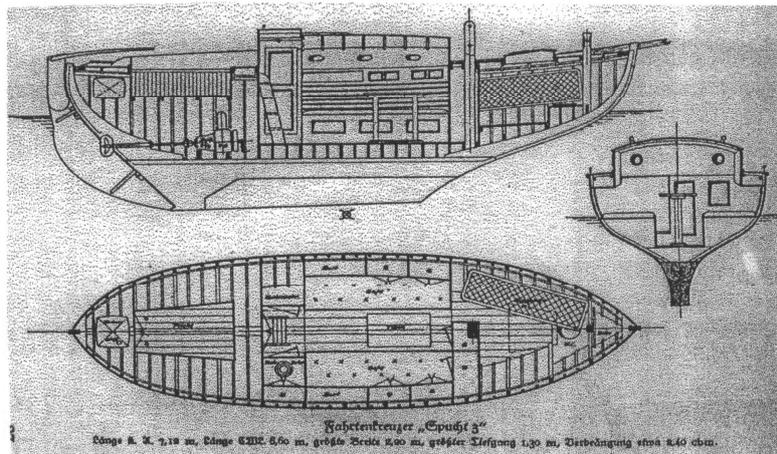
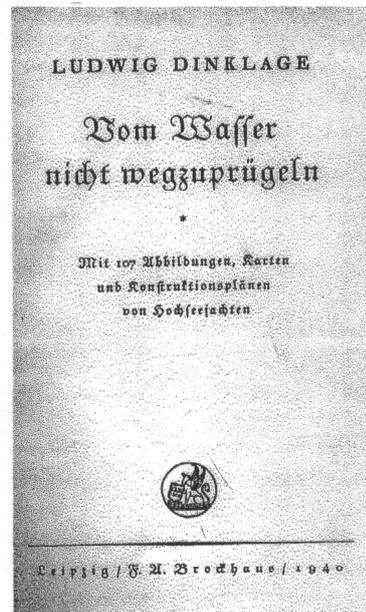
Leib und Seele angehörte, hat in ihm einen seiner besten Langfahrtssegler verloren.



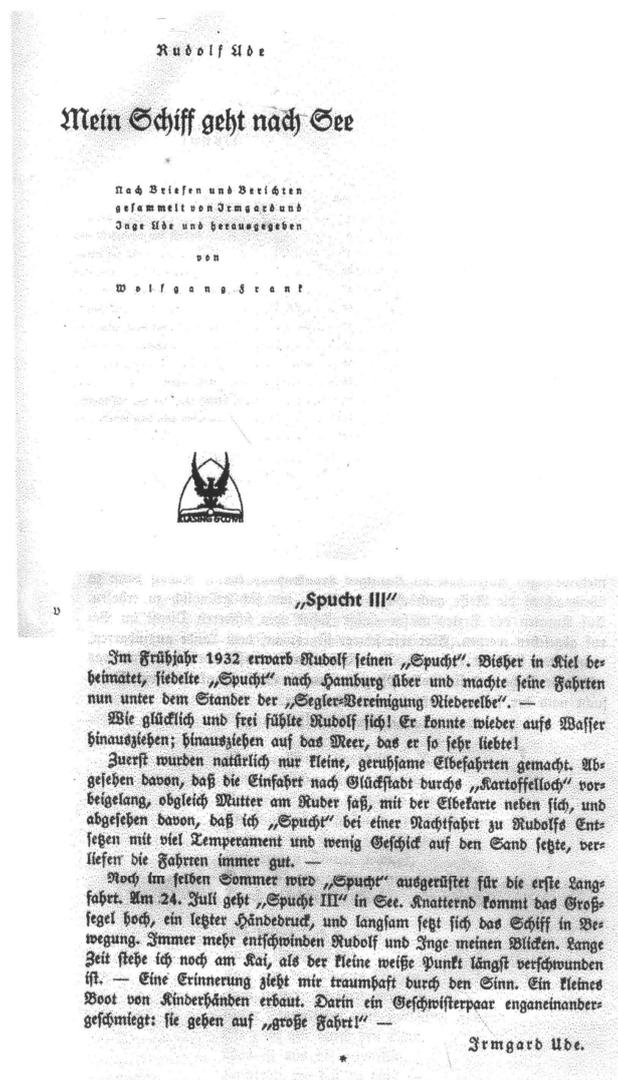
„Spucht 3“

Stoffsp. 21,50 m<sup>2</sup>, Mast 1 6,50 m<sup>2</sup>, Mittelk. 3,00 m<sup>2</sup>, An-Mast-Fläche 30,00 m<sup>2</sup>

## Historische Dokumentation



## Historische Dokumentation



## Historische Dokumentation

### Schiffsregister der Bayerischen Traditionsklassenflotte e.V.

#### Fahrtenkreuzer - ohne Segelnummer- "Spucht III"

Baujahr: 1928

<b>Bauwerft/-ort:</b>	in Kiel		
<b>Konstrukteur:</b>	unbekannt		
<b>Baumaterial Deck:</b>	Mahagoni, Eiche		
<b>Baumaterial Aufbauten:</b>	Mahagoni		
<b>Baumaterial Mast:</b>	Spruce		
<b>Baumaterial Rumpf:</b>	Unterwasserschiff Eiche, ab Wasselinie Mahagoni		
<b>Bauweise:</b>	Karweel		
<b>Art der Takelung:</b>	kuttergetakelt		
<b>Segelfläche am Wind:</b>	30,00 qm		
<b>Spinnaker:</b>	--- qm		
<b>Länge über alles:</b>	8,50 m	<b>Schwert:</b>	<input type="checkbox"/>
<b>Länge Wasserrinie CWL:</b>	7,05 m	<b>Konzentrierter Lateralplan:</b>	<input type="checkbox"/>
<b>Breite:</b>	2,20 m	<b>Langkiel:</b>	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>Tiefgang:</b>	1,30 m		
<b>Verdrängung:</b>	3,00 t		
<b>Revier:</b>	Ammersee		
<b>Eigner:</b>	Hans Schütze, Bayreuth		

Erster Eigner Rudolf Ude, SV Niederelbe, anschließend weiter im Besitz der Familie Ude. Überführung an den Ammersee ca. 1952 durch den neuen Eigner, Dr. Bärlocher; damals mit langem Klüverbaum und Holz-Seereeling. Umbau auf kurzen Klüverbaum und Instandsetzung durch Herrn Nebel, Dockwart im ASC. Ab ca. 1956 Eigner H. Hoffmann. Das Schiff wurde mit Kunststoff überzogen, erhielt einen 6-PS-Motor, eine Seereeling und Elektro-Installation.

Herr Friedel Fromme der dann das Schiff unter seine Fittiche nahm und 1992-93 vollständig restaurierte. Im Jahre 2000 Verkauf (krankheitshalber) an Herrn Schütze.

In seiner langen Geschichte kann die Yacht auf eine stolze Törn-Liste zurückblicken:

Juli 1932: Nordseetörn Hamburg-Helgoland-Bergen-Aberdeen-Edinburgh-Hamburg  
 Mai 1933: Londonfahrt  
 Juli 1933: Einhandfahrt nach Norwegen  
 Sept. 1933 bis Juni 1935: Hamburg-Dover-Lissabon-Madeira-Gibraltar-Balearen-Genoa-Monaco-Antibes-Sardinien-Italien-Ithaka-Piräus-Malta-Tunis-Palma-Gibraltar-Málaga-Portugal-Hamburg mit 9.500 Seemeilen.  
 Anschließend Verleihung der „**Goldenen Ankerplakette**“ des DSV.  
 Nach der Resauration Münchener Woche 1994 Platz 27 (Gruppe 2) und 1996 Platz 13 (Gruppe 2). Ebenfalls 1996 24-Stunden-Regatta Platz 3 (Gruppe 2)