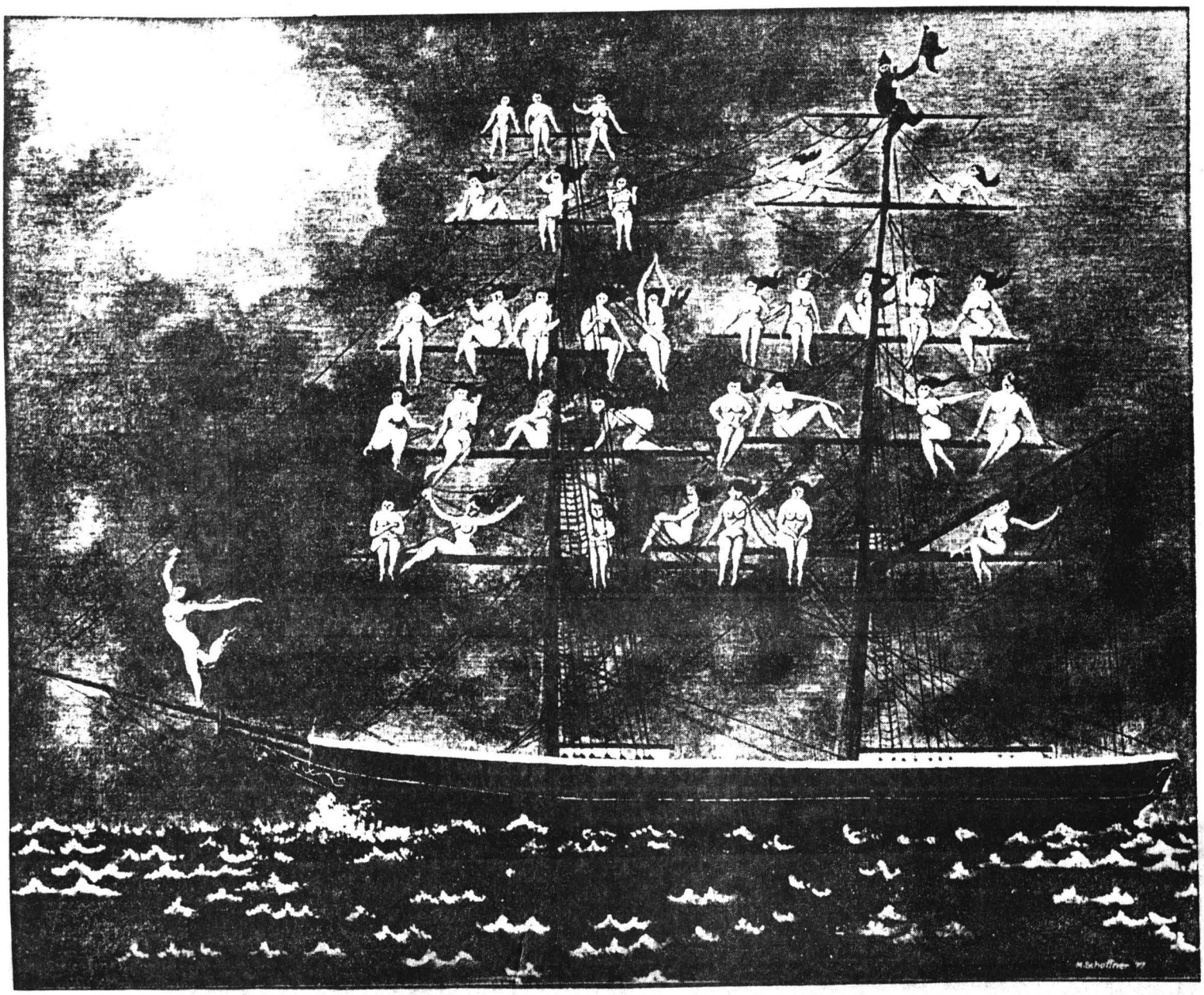
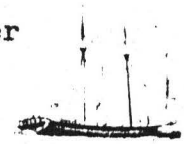
PIEKFALL

Mitteilungsblatt der Freunde des Gaffelriggs - Oktober 1978 (Nr. 15)



Das Titelbild wurde von der Malerin Maren Warncke-Schaffner gemalt und heißt " Vollschiff " .



P I E K F A L L Das Mitteilungsblatt der Freunde des Gaffelriggs

Nr. 15, 6. Jahrgang

Redaktion : Wolfram Stumpf, Dammducht 17, 2211 Wewelsfleth
Tel. 04829 / 279

und : Michael Boldt, Schulstr. 44, 2209 Borsfleth
Tel. 04824 / 547

Das P I E K F A L L erhält, wer Mitglied der "Freunde des Gaffelriggs" ist und seinen Beitrag von 10 DM bezahlt hat.

Der Beitrag ist zu überweisen an :

P I E K F A L L , Kontonr. 4262945, A D C A ,Bremen

Termin für das diesjährige Herbsttreffen : Glückstadt, 4. November

Der Termin liegt diesmal so spät, weil der Glückstädter Binnenhafen wegen Bauarbeiten erst ab Mitte Oktober zu benutzen ist und danach in Hamburg die Bootsausstellung, an der einige Mitglieder aktiv teilnehmen.

Hinweis : In der " Yacht " , Nr 18 steht ein interessanter Artikel über den Pfahlewer, den sich Werner Ehmke bauen läßt

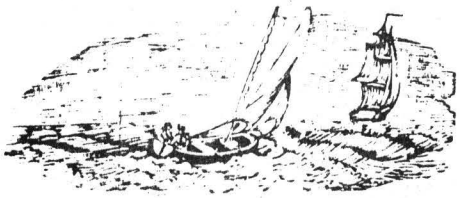
und In der " Yacht " Nr. 20 ist ein ausführlicher Beitrag von Joachim Kaiser über die " OP SAIL 1978 "

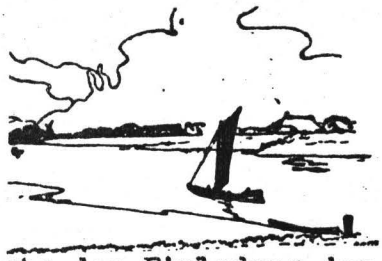
Liebe Freunde des Gaffelriggs !

Eigentlich sollte schon im Sommer ein P I E K F A L L erscheinen, doch widrige Umstände verhinderten das. Einen Teil der Beiträge, die dafür schon vorlagen, werden wir in diese Ausgabe übernehmen. Es kann daher sein, daß Einiges nicht mehr ganz aktuell ist. Dafür wird diese Nummer umfangreicher, zumal für unsere Gaffelflotte ein ereignisreiches Jahr war und es viel zu berichten gibt, Leider wurden uns wieder sehr wenige Beiträge zugesandt, aus denen wir etwas über die Segeltaten der Gaffelfreunde und über den Stand von Neu- und Umbauten erfahren könnten.

ERÖFFNUNG DES MUSEUMSHAFENS

Im Frühjahr fand die Gemüseregatte von Glückstadt nach Övelgönne zur Eröffnung des Museumshafens statt. Nach harten Kämpfen an der Kreuz erwiesen sich unsere dänischen Gäste als besonders schnelle Segler. Die herangesegelten Waren: Obst, Gemüse, Fisch und Störkringel fanden reißenden Absatz, trotz Regenwetters und der knappen Zeit, die nach der Ankunft der Schiffe noch blieb. Die " Johanna " wurde der Öffentlichkeit vorgestellt und " Anna-Lisa von Wilster " konnte man zum erstenmal unter vollen Segeln sehen.
Die abschließende Segelparade ging diesmal an den Landungsbrücken vorbei, da gleichzeitig Hafenfest war. Für ein gemeinsames Programm außer der Regatta und der Parade fehlte wohl die Zeit.Vielleicht wurde dadurch der Anschein erweckt, es handele sich mehr um die Selbstdar - stellung einer Gruppe innerhalb der Vereinigung als um die Begegnung der Freunde des Gaffelriggs.





DAS TREFFEN IN OSLO

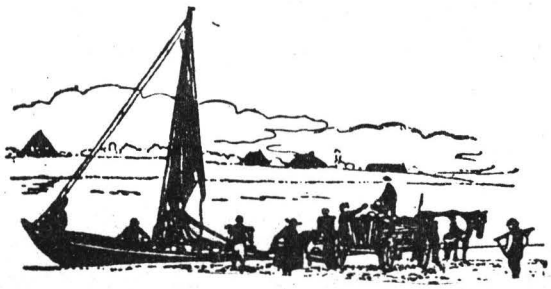
Eine beachtliche Anzahl von unseren Schiffen folgte der Einladung des Colin - Archer- Clubs nach Norwegen zur OP SAIL. Die größeren segelten von Göteburg an "außen herum", wir kleineren folgten unseren norwegischen Freunden "innen" durch das herrliche Schärenrevier unter der fürsorglichen Obhut des legendären " Colin Archer " und einiger seiner Verwandten (ehemalige Rettungsketschen, Lotsenbooten u. a.)Es war ein erregender Weg durch die Schärenlandschaft, den die Leute Vom " SEILSKOYTECLUBBEN COLIN ARCHER " uns führten .Geruhsam von einem Naturhafen zum anderen segeln, gemütlich in Riesenpäckchen ankern, klönen mit Dänen, Schweden Norwegern und Deutschen, Veteranen begucken von innen und außen und alles bei schönstem Wetter viele Tage lang; wer wünscht sich das nicht?
Die Norweger, allesamt liebenswerte Leute, gaben sich große Mühe mit uns und wir wurden beinahe unmerklich in die Kniffe des Segelns im Felsenrevier eingeweiht. So war auch für uns der Höhepunkt des Treffens nicht die Parade im Oslofjord, sondern das deftige Fest am letzten Tag in Hovedøya im Clubhaus, wo unsere Schiffe reich mit Preisen versehen worden sind, z.B. die kleine " Baalje " aus Berlin wurde zum " most charming ship " gekürt, " Fortuna " erreichte Platz 5 in der Wertung der bestrestaurierten Schiffe und die " Catarina " Platz 1,und sie erhielt dafür die begehrte Trophäe, das " Harpunlog ".

Wir danken den Norwegern recht herzlich für ihre Gastfreundschaft und die viele Mühe, die sie sich mit diesem Treffen gegeben haben. Wir hoffen, daß die neugeknüpften Kontakte auch in Zukunft nicht abbrechen mögen.

Rede von Svein Molaug, Direktor des 'Norsk Sjöfartsmuseum' in Oslo, anläßlich der Preisverleihung auf dem Veteranenschifftreffen in Oslo (18.August 1978):

"Wir leben im Jahre 1978 und befinden uns in einem Abschnitt der Geschichte, der von technischem Fortschritt beherrscht wird. Elektrizität, Kernenergie, neue Maschinen, Autos, Flugzeuge, das Fernsehen und Millionen von Gebrauchsartikeln haben unsere menschliche Existenz verändert. Die einzige Sache, die sich bis heute nicht verändert hat, ist der menschliche Verstand. Die technische Entwicklung ist so enorm, daß sie die menschliche Existenz zu beherrschen und zu bestimmen droht. Der Einzelne lädt die Gefahr auf sich, in einer Einförmigkeit zu ertrinken, die von der Technik gesteuert wird.
Es ist notwendig, den Freiraum für jeden einzelnen zu verteidigen und der Uniformität entgegenzuwirken. Um von dem Strudel des 'Zeitgemäßen' nicht ergriffen und fortgerissen zu werden, müssen wir ~~xxx~~ eine feste Basis zu finden versuchen, und sogar in ~~dex~~ vergangenen Epochen müssen wir nachsuchen, um Waffen zu finden, mit denen sich unsere seelische Freiheit verteidigen läßt. . Wie ein Sportler, der einen Weitsprung machen möchte und dafür eine bestimmte Strecke benötigt, um Anlauf zu nehmen, müssen wir ~~einen Blick~~ unseren Blick auf die Vergangenheit richten, um einen Weg in die Zukunft zu finden.-
Es ist ein Abenteuer gewesen, all die verschiedenen Boote hier versammelt liegen zu sehen. Jedes unter ihnen stellt einen Protest gegen die Uniformität dar. Jedes unter ihnen zeugt von dem Willen zur Individualität. Wer sich um Boote wie diese kümmert, beweist damit, daß er nicht mit dem Strom schwimmt; er steuert sich und sein Leben selbst. Diese Boote sind wichtig, weil man an ihnen ablesen kann, wie ergänzungsbedürftig die moderne Technik ist angesichts der langen Erfahrungen unserer Vorfahren. Mit Nostalgie hat das sehr wenig zu tun. Es geht hier darum, unsere Lebensweise wieder zu bereichern und zu uns selbst zurückzufinden auf unserem Weg in die Zukunft."

(Aus dem Englischen teilweise etwas frei übersetzt von Joachim K.)



GAFFELTRÄCHTIGER KÜSTENKLATSCH

Alphabetisch geordnet und zu Papier gebracht von zwei einsamen Initiativ-Trägern im Beisein einer Flasche Bittern, die aber nur bis T wie Thule durchhielt...

ARVON, der kleine hölzerne englische Kutter, liegt immer noch in Allermöhe auf dem Trocknen. Seit mehreren Jahren kommt Eigner Henning Bergmann bei schönem Wetter raus und klopft noch ein paar alte Teile der Inneneinrichtung oder des morschen Achterstevens in Stücke. Seit Gaffelfreund Holger Lange Miteigner ist, sind zum ersten Mal seit Jahren auch Teile neu eingebaut worden: Der neue Motor steht jedenfalls schon mal im Schiff. Nach vorsichtigen Schätzungen wird der Kutter zum Herbsttreffen 1987 fertig sein...

ACTIV heißt das größenwahnsinnigste Projekt, das zur Zeit in Gaffelkreisen angepackt wird. Es handelt sich hier um ein hölzernes Frachtschiff von über 35 m Länge, das Ring-Andersen in Svendborg 1952 gebaut hat. Volkwin Marg kaufte den fantastisch erhaltenen Riesen-Rumpf für vergleichsweise wenig Geld und hat Michael Kiersgaard und seiner Werft in Troense grünes Licht gegeben zum Baubeginn. Zielvorstellung: Ein Dreimasttoppsegelschoner...Siehe auch MARIE.

ANNA von Otterndorf, ehemals Beidenfleth. Der schöne Ewer, 1910 bei Junge in Wewelsfleth gebaut und 1976 von Gaffelfreund Uwe Kröncke angekauft und wieder verkürzt, macht gewaltige Fortschritte. Kürzlich wurden zum ersten Mal die Masten gestellt. Auch die Schwerter sind fertig und der Innenausbau. Die ANNA soll Flachs-Segel bekommen; mit dem Segeln aber wird es dieses Jahr wohl nichts mehr.

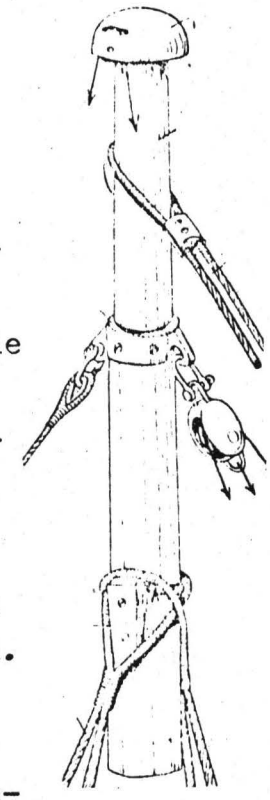
ANNA LIESA von Wilster sieht einem neuen Heimathafen entgegen: Eigner Jürgen Klette wird versetzt nach Flensburg. So wird ein Elbewer zum Ostsee-Ewer... In diesem Frühjahr erhielt die ANNA LIESA für teures Geld einen Satz neuer Dacron-Segel von Hinsch in Glückstadt. ANNA LIESA nimmt teil am Windjammertreffen in Oslo.

ALVEKONGEN, der Colin Archer-Neubau von Horst und Renate Richter, hat sein "Einjähriges" gemacht (bis jetzt 1 Jahr Bauzeit). Einige Planken sind schon fest, das Deck ist begehbar und Meister Bieritz setzt zum Finale an.

DELPHIN, die letzte hölzerne Torfmutte aus Ostfriesland, steht demnächst auch zum Verkauf. Eigner Wolfgang Friederichsen hat in der CATARINA eine neue, teure Freundin gefunden, neben deren Schönheit der biedere, liebenswerte DELPHIN etwas verblaßt. Vielleicht sollte man mit Verkaufsgesprächen so lange warten, bis W.F. sich von Jochen Behrens' Werft-Rechnungen erholt hat und gerade nicht so dringend Geld braucht...
Telefon Friederichsen: 33 97 91 (o4o).

EDEN, Jan Rohdes Besan-Ewer (Baujahr 1898 auf der kürzlich pleite gegangenen Kremer-Werft), hat nun auch schon die Masten oben. Jan hat das Schiff hinter seinem Häuschen in Hammerbrook liegen und steckt seit Jahren seine gesamte Freizeit in das Schiff. Bis zur ersten Fahrt wird wohl noch einige Zeit vergehen.

EMANUEL von Borsfleth heißt der neue Elbkutter von Werner Kokemüller. Der 7,4 m lange hölzerne Rumpf wurde vor zwei Jahren bei Ebsen in Brunsbüttel gebaut. Werner ist der zweite Eigner und hat den hüschen, zwei Drittel offenen Kutter kürzlich in Allermöhe mit Mast, ~~und~~ Spieren und Beschlägen versehen. EMANUEL erhält eine Luggertakelung, wie sie für Elbfischerboote dieser Größe üblich gewesen ist. Die Segel werden gerade bei Hinsch in Glückstadt aus Flachs genäht. Die TIMPE TE, Werners voriges Schiff, ist in Gaffelkreisen geblieben: Werner v. Ribbek ist der glückliche neue Eigner.



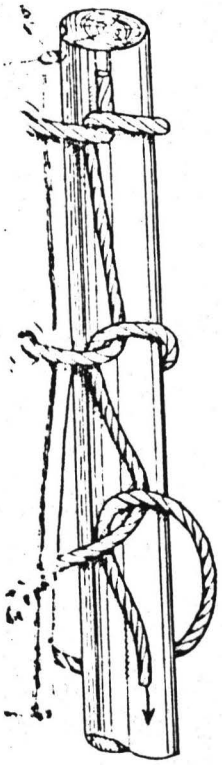
ELFRIEDE war einmal einer der wenigen erhaltenen stählernen Giek-Ewer zwischen vielen Besan-Ewern. Doch ihr Eigner Max Horst Wunder aus Haseldorf war unzufrieden mit der Einmastigkeit seines Schiffes. Außerdem hatte er viele Segel und Spieren geschenkt bekommen, die er alle verwenden

wollte. Drum entschloß er sich zu der Wahnsinnstat, einen der letzten unverlängerten Ewer zu verlängern, was Jonny Eimers auf seinem wüsten Wischhafener Werftplatz auch promt ausführte. Wat den Eenen sien Uhl, dat is den Annern sien Nachtigall...

FORELLE, Gaffelkutter von der Stör, scheint auf häufigen Besitzerwechsel programmiert zu sein. In unsere Kreise kam sie unter Jürgen Klette, ging dann an Ulla und Wolfram Stumpf und blieb einige Jahre bei Schiffszimmermann Henry Steckmeister. Was ihr in letzterem Falle zweifellos gutgetan hat, denn Henry tat wirklich etwas an ihrem nicht mehr ganz jungen Rumpf. Nun wird die FORELLE für Sage und Schreibe 5o ooo Mark weiterverkauft... Henry kauft sich eine kleine Tjalk neueren Baudatums.

FRIEDA ist der Name eines Kutters mit dunkler Vergangenheit und abenteuerlichen Vorgängen in der Gegenwart. Vom Typ her ist sie ein dänischer Fischkutter vom Typ Hai, wahrscheinlich in den 20er Jahren gebaut irgendwo am Kattegat. Zuletzt soll sie in Hadersleben beheimatet gewesen sein. Dann lag sie lange an der Werft Sack in Beidenfleth. Sack ging Pleite und FRIEDA lag nach einer Sturmflut mit 9o° Schlagseite im Priel. Irgendjemand hatte dann nochmal Mut, machte sie flott, verlor den Mut und verkaufte. Nächster und jetziger Eigner ist Rainer Ullrich aus Hamburg, der vor zwei Jahren ganz unbedarft zu basteln anfing an dem angegangenen Schiff. Dann kam die Überzeugung, daß nur von Grund auf etwas gemacht werden kann, und Ulli kam zu Muche nach Allermöhe. Dort wurde der Kutter erstmal gründlich auseinandergenommen, wie das so Werftgewohnheit ist. Als die neuen Spanten und Decksbalken drin waren, kam das Malheuer: Muche lief der Schiffszimmermann weg und die Arbeit kam zum Erliegen. Ulli machte sich wieder auf die Werften-Suche und fand bei Ebsen in Brunsbüttel ein offenes Ohr. Es begann ein ungewöhnliches Abenteuer: Ebsen kam mit drei Leuten nach Allermöhe, beschmierte den offenen Rumpf mit Teermasse, nagelte die fehlenden Planken mit Sperrholz zu und bespannte den gesamten Schiffskörper mit einen dicken Plastikplane. Darauf wurden dann wieder jede Menge Latten genagelt und der so 'überzogene' Kutter zu Wasser gebracht - er war fast dicht. Das

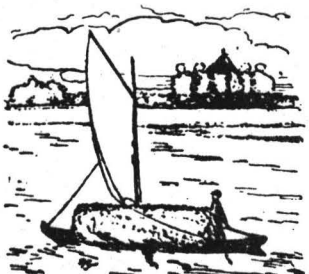
ganze sah aus wie ein Objekt des schrägen Künstlers, der immer alle möglichen Sachen in Plastikplanen einwickelt...Mit der Barkasse MARTHA von Borsfleth, Eigner die Gaffelfreunde Harms und Boldt, wurde die FRIEDA kürzlich abgeschleppt und kam tatsächlich heil bei Ebsen an, wo sie jetzt auf Slip liegt. Das 14 Meter lange, ganz aus Eiche gebaute einmastige Schiff verspricht ein besonders schönes Gaffelschiff zu werden...



GERDIE war der letzte Name einer schönen kleinen Tjalk, die während der letzten Jahre im Hamburger Hafen als rostige Schute diente. Nun konnte Michael Thönessen den leeren Rumpf für 5oo Mark kaufen - kein Grund zum Jubeln, denn bis der wrackähnliche Schiffskörper FORTUNA-ähnlich (oder wahrscheinlich schöner) ist, werden zigtausende hineinfließen müssen. Baudaten sind bisher nicht bekannt. Vom Typ her handelt es sich wahrscheinlich um eine Boltjalk; sie hat einen Kiel, hatte trotzdem Seitenschwerter und ist aus Thomas-Eisen o.ä. gebaut. Liegeplatz:Museumshafen Oevelgönne (wenn die FORTUNA nicht daneben liegt, könnte man meinen, der Rumpf sei für die Abwrackwerft bestimmt).

HEIMKEHR von Cuxhaven, der stählerne Besanewer von 19o8 (siehe PIEKFALL Nr.12), steht immer noch zum Verkauf. Eigner Mews will etwa 16 ooo Mark haben und hat sich aufs Warten verlegt. Die HEIMKEHR ex SIRENE ist etwas problematisch verlängert, hat achtern eine Beule im Boden, ist äußerlich sehr verrostet, jedoch gesund in der Außenhaut. Gute Maschine etc. Trotz Preis und Zustand kein uninteressantes Schiff. Originalmaß: 19,3 x 5,o3 m.

LETHE von Wewelsfleth, neu erbauter Elbkutter (Hatecke in Freiburg), segelt dieses Jahr ebenfalls nach Norden. Ulla und Wolfram wollen bei gutem Wetter, nach Göteborg und Oslo ~~zu~~ kommen, haben sich darauf aber nicht festgelegt.

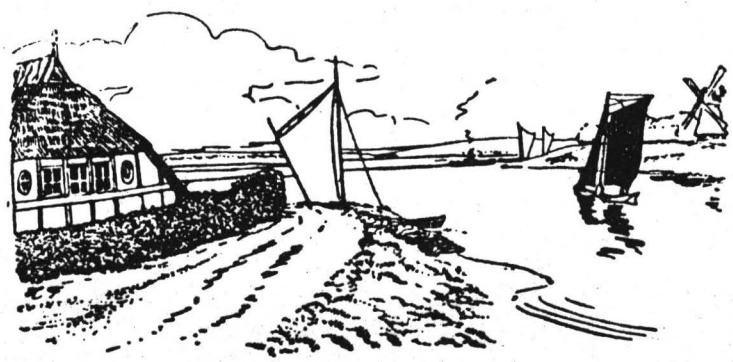


MARGARETHA, altbekanntes Schiff in Gaffelkreisen, macht ein trauriges Gesicht. Unter Gaffelfreund Helmut Lancker fuhr der Kutter mit der Zahnlücke BB vorn in der Schanz noch munter auf der Elbe umher. Seit Helmut das Schiff gegen die AUGUSTE (stählerner Giek-Ewer mit Holzboden) eintauschte, liegt die MARGARETHA auf in der Doven Elbe bei Allermöhe. Eigner Karl Heinz Bölter hat seine Umbauvorhaben aufgegeben und den Kutter mehrfach vergeblich für 8ooo Mark annonciert. Was das Schiff bräuchte wäre ein betuchter Liebhaber mit echten Restaurierungs-Ambitionen. Wie schön dieser alte Elbfischkutter wieder werden könnte, sieht man an den Modellen der Fischerei-Abteilung im Altonaer Museum. So bös sie jetzt aussieht - es wäre jammerschade, wenn dieses fast 8o Jahre alte Holzschiff ganz vor die Hunde ginge!
Telefon Bölter o4153/51 961.

Telefon Mews: o4721/22132 (HEIMKEHR)

MARIE von Altona, die schöne Ostsee-Galeas von 1898, steht zum Verkauf. Grund: Volkwin Marg will sich vergrößern (siehe auch ACTIV). Trotz des ansehnlichen Preises sind Interessenten vorhanden, unter anderem aus Dänemark(wo das Schiff ja eigentlich auch hingehört). Schön wäre es trotzdem, wenn MARIE in Oevelgönne bliebe!

MIDTOY, der norwegische Fischkutter mit dem turmhohen Glühkopfmotor, ist verkauft. Voreigner Jo Kähne hält Ausschau nach einen neuen Schiff.



MOEWE, der stählerne Besan-Ewer von Bernd Alm, macht große Fortschritte. Der 1907 gebaute Lägerdorfer Ewer, einst verlängert und nun wieder verkürzt genau auf's alte Maß, hat eine neue Maschine und bald auch ihre neuen Masten stehen. Bernd Alm, von Beruf Holzschnitzer, steckt zusammen mit seiner engagierten Frau viel Liebe in den schönen alten Rumpf. Das Ergebnis wird sicherlich ein besonders gelungener Ewer sein!

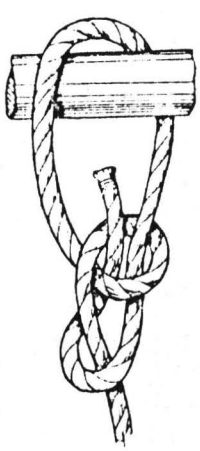
Eine der Größten aller Zeiten
Die neueste Attraktion im Bremerhavener Schiffahrtsmuseum ist diese Nachbildung einer der größten Galionsfiguren aller Zeiten. Sie zeigt das Brustbild des Bremerhavener Schiffsbauers Rickmer Clasen Rickmers. Einer der ganz wenigen Galionsfigurenschnitzer unserer Zeit, der Tangstedter Bernd Alm, hat sie geschaffen. Funkbild: dpa

PAULINE heißt eine besonders schöne alte Dame, die dringend einen Gaffel-Interessenten sucht. Es handelt sich um eine stählerne Groninger Ostsee-Tjalk, die um 1900 gebaut wurde. Sie hat eine zauberhafte Form, einen durchgehenden Kiel, hat nie einen Motor eingebaut bekommen. Zuletzt in der Wilhelmshavener Gegend als Schute eingesetzt, war sie bis 1969 in Fahrt und leidlich in Schuß. Ein Bastler, der dann ihr Besitzer wurde, hat bereits aufgegeben, ein Hamburger Interessent, der schon den Zuschlag gegeben hatte, möchte jetzt auch wieder zurücktreten. Der Kaufpreis ist das Geringste: 3000 Mark. Während der Rumpf noch gut ist (dünnste Stelle 4,5 mm), sind Deck und Schanzkleid angegangen. Die Tjalk liegt noch in Wilhelmshaven, muß dort demnächst aber weg. Abmessungen: 23 x 5 m, 1,40 m Tiefgang. Kontakt: U.C.Steffen 040/390 99 55.

ROSINANTE hieß ursprünglich das Pferd von Don Quichotte, jetzt trägt eine Ijselaak diesen Namen. Gaffelfreund Ilo v. Walterhausen hat das Schiff vor langen Jahren als Hausboot gekauft, bis ihn beim Anblick wohlrestaurierter Gaffelschiffe die Unrast packte und er nach Allermöhe kam. Dort wurde das Schiff seines haushohen Aufbaus beraubt und Stück für Stück rekonstruiert, erst mit Werfthilfe, dann in Eigenarbeit. Der Mast stammt vom Logger TRYVASSON, wo er zu klein war, die Lukenbretter von der ANNA Kröncke. Die Segel liegen fertig in Hals beim Segelmacher, Seitenschwerter und Ruder hingegen fehlen noch. Ilo hofft, in diesem Herbst die ersten Schläge auf der Elbe zu kreuzen.

SOLVANG ist am Nordkap zu Hause, wurde vom Amerikaner Joseph Kellau nach Deutschland gebracht und in Friedrichskoog zum Segler umgebaut. Joseph mit Freundin Tony und Freund Kurt wollten nach Los Angeles segeln, hatten wegen Seekrankheit aber in Falmouth die Nase voll. Jetzt ist die SOLVANG zurück und liegt in Rudköbing / Langeland. Sie steht zum Verkauf; gedacht ist an runde 1oo ooo Mark (!). Mit der Zeit wird sie sicherlich billiger werden; kein uninteressantes Schiff!

THULE wird der Name des neusten und zugleich ältesten Schiffes unserer Flotte sein: So will Werner Ehmke seinen Pfahlewer taufen. Der Ewer wird bei Dawartz in Tönning einem Modell aus dem Jahre 1764 nachgebaut aus Eichenholz. Man darf gespannt sein auf das Ergebnis...Weitere Angaben in der Einlandung zum Stapellauf-Herbsttreffen in Tönning und in einer der kommenden Ausgaben der YACHT.

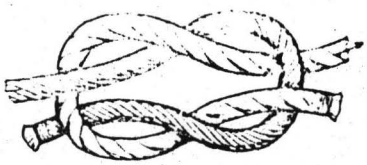


VALDIVIA gibt es nicht mehr. Eigner Uwe Kutzner hat die Sinnlosigkeit eingesehen, den 1868 gebauten und dreiviertel kaputten Schoner-Rumpf zu restaurieren. Im Frühsommer wurden die letzten brauchbaren Teile demontiert und die Reste in Friedrichskoog verbrannt. Doch die Geschichte ist nicht zu Ende: Uwe ist mittlerweile ausgewandert nach Troense, wo er mit Michael Kiersgaards Hilfe die VANADIS, wie der Schoner früher

in Schweden geheißen hatte, völlig neu bauen will. Nur der Gußeiserne Kiel und die Bodenwrangen aus dem alten Rumpf werden wieder verwendet. Uwe rechnet schlimmstenfalls mit 1o Jahren Bauzeit...

Ein hölzerner Botter entsteht zur Zeit auf der Holzschiffwerft von Bültjer in Ditzum. Auftraggeber ist ein Holländer.

DIE VERÄNDERUNG bleibt ihrem Namen treu. Joachim Kaiser hat die Schriftstellerei vorläufig an den Nagel gehängt und betätigt sich seit dem Winter als Schmied. Mit Beschlägen für JOHANNA, CATARINA, ROSINANTE, EMANUEL etc. war er so beschäftigt, daß sein eigener Ewer erst im Frühsommer drankam. Diesjährige Arbeiten: Grundüberholung der alten Maschine, neues Holzdeck übers ganze Schiff, achtern ein hölzerner flacher Aufbau, hölzerne Poller, neue schmiedeeiserne Heckreling, neuer Großmast, Großwanten mit Juffern, neues Toppsegel etc. Noch eben und eben zum Ende des Hamburger 'Altervergnügens' wurde VERÄNDERUNG halbwegs fertig, und es wurden dann in anderthalb Tagen von Bord aus zehn Zentner Kirschen und ein halber Zentner Schmalzbrote verkauft. Jetzt treibt sich der kleine Ewer in nördlichen Gewässern herum. Joachim ist der Meinung, erstmal genug gearbeitet zu haben und will erst im Herbst aus Norwegen zurück nach Allermöhe kommen.

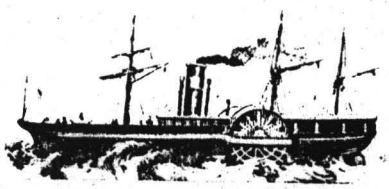


Z U V E R K A U F E N

HANOMAG - Schiffsdiesel, 36 PS (26 kW), 900 Upm, angeflanschtes Sonthofengetriebe, Welle und Propeller, VHB 2500.- DM

Hans Werner Tilge
Alter Weg 6
2168 Drochtersen 3

Tel.: 04143/5411



A n g e b o t

1. Rigg für kleineren Kutter: MAST/9.2om, BAUM/6.5om, GAFFEL/4.5om, einschl. passender WANTEN, JUFFERN, BLÖCKE, VORSEGEL;
2. ältere Schiffsuhr von norddt.Küstensegler, Messing, 22 cm Ø abzugeben;
3. STOCKANKER/3o kg gegen Stockanker/15 - max.2o kg zu tauschen gesucht;

Telefon 04824 - 4o6 Werner Kokemüller,Borsfleth

ZU VERKAUFEN:

M O T O R J O L L E "G A U S S"

6,60 m x 2,40m

20 PS MWM-Diesel

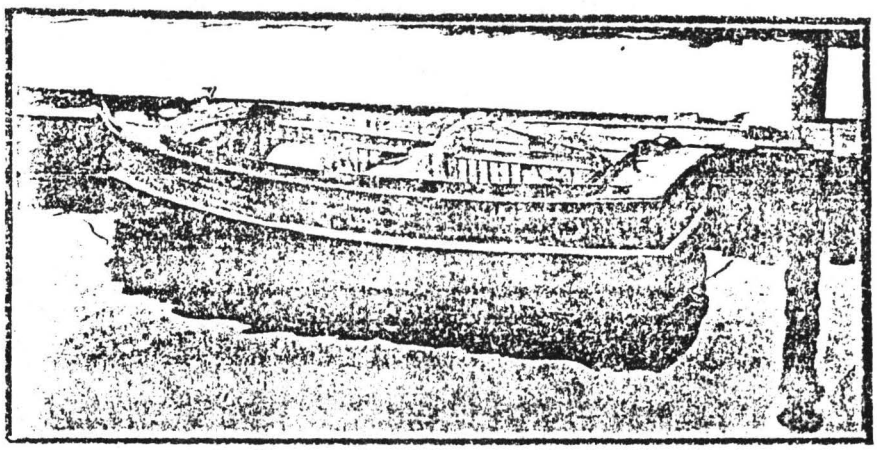
Radsteuerung

Eiche, geklinkert

Preis: 7650.---

Michael Thönnessen
040/880 73 77

Rainer Thönnessen
040/880 35 08
040/334 12 44 tgs.



Die Motorjolle ist für das Forschungsschiff "Gauss" des Deutschen Hydrographischen Institutes als Rettungs- und Begleitboot im Jahre 1956 von der Haseldorfer Bootswerft Schwartz gebaut worden. Baumaterial: Eiche geklinkert auf Eichenspanten. Der Rumpf ist winterüberholt und über Wasser naturlackiert (Sikkens) und unter Wasser mit Antifouling gestrichen (Sikkens). Antrieb: 2-Zylinder MWM-Dieselmotor mit 20 PS bei 1250 U/min und einem Renk-Wendegetriebe. Ausrüstung: Leinen, Original-Auftriebskörper, DHI-Lampen, Wriggriemen, elektrische Lenzpumpe, großer Bugfender, Rundumfender, komplettes Krangeschirr, Maschinenunterlagen und -ersatzteile, usw.

Z U V E R K A U F E N

Holländische Plattbodenyacht ("Fries-Yacht"),
LüA 6,00 m - über Deck 5,20 m
BüA 2,50 m - über Deck 2,35 m
Tiefgang 30/90,
22 qm,
nach 200 Jahre altem Originalriss 1974 in Friesland gebaut,
Eiche, gewachsene Spanten, 5 PS Marstal-Einbaumotor (Viertakt),
vorschriftsmäßige E-Beleuchtung,
1 Satz braune Diolensegel,
1 Satz weiße Makosegel (neu),
Liegeplatz z.Zt. Munkmarsch/Sylt,

DM 25.500,--,

Tandemtrailer (Techau) mit Sliphydraulik DM 3.500,--.

Anfragen an Dr. H.-J. Hauke, Telefon 24 73 23,
werktags 11.30 - 12.30 Uhr (Frau Wettern).

Lecksieikon (Leck-Silikon)
Ein Lasterikon von Fried Hamel

Abfallen Abfall tätigen, z.B. Plastikboote nach dem ersten Törn in Müllschuten werfen

Ablenkung Deviation, besonders stark, sobald hübsche Mädchen mitgenommen werden

Absegeln Pricken überfahren

Anstecken eines Endes, nur zu empfehlen bei hoher Versicherung und günstiger Windrichtung

Anluveb Gegenteil von "able-en"

able-en Schreibfehler, statt ablegen

Ablegen Gegenteil von anlegen, z.B. sich, mit Motorbootkapitänen

Ausweichpflicht besteht grundsätzlich nur für Kleinere und Schwächere. Yacht-Elite überlasse überhaupt das Segeln vorteilhafterweise der Elektronik und bediene sich als Sichtschutz einer Genua

Beiliegen Gemütliches Beisammensein in der Koje bei Sturm, am besten im Hafen

Belegen für Segelnachwuchs sorgen

Belegnagel obszöner Ausdruck

Beschichten gehört zu den makaberen Geschichten

Beschlag Gut beschlagen zu sein, nach aussen elegant verchromt, eine Hauptforderung unserer Zeit. Sehr reichhaltiges Angebot

Besteck nautisches, um ein zähes Fahlsteak zu zerkleinern

Bootsmesse Fürbitte um Verschonung vor Bootsüberflutung

Bugspriet Alkoholversteck im Kettenkasten

Dampfer Gesichtetes Motorboot, nach Benzinhahnleck und Zigarettenkippe

Dichtung Veraltetes künstlerisches Mittel gegen Leckage. Empfehlenswertes Fabrikat der Firma "Lürick"

Fall Unter vielen Fällen gibt es auch den Fall vom Ende eines Falles, das in diesem Fall nicht Ende genannt wird. Ein reines Fall heisst Reinfall oder Wasserfall. (Vorsicht bei Rhein und Elbe!)

Fender Eintreiber von Steuerschulden

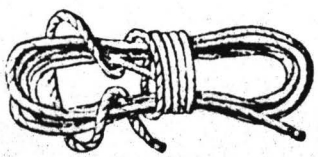
Festmacher Ein "Anmacher" mit festen Absichten

Fock Seemannsdichter

Gaffel Moderner Spaziergänger, alten Segler betrachtend

Glasen halbstündlich, verträgt nur ein alkoholisch voll durchtränierter Sportbootfahrer

Halsen Köpfen mittels Grossbaum



Jungfer veraltet. Auf Yachten kaum noch zu finden.

Katamaran Aufspaltung eines Schiffsrumpfes in 2 gleiche Teile zum Zweck, schneller ans Ende zu gelangen

Kentern a) gewolltes, aus Übungszwecken,
b) ungewolltes
b unterscheidet sich von a dadurch, dass es natürlich gewollt war

Klinkerbauweise Nach Stahlbetonschiffen kommt man im Zuge der nostalgischen Welle wieder zurück auf den altbewährten Ziegelstein.

Krängung Beleidigung eines ehrenwerten Seglers durch sehr windige Geschichten

Kreuzschlag Alte Züchtigungsmethode des niederen Schiffsvolkes

Leck Schwer heilbare Trunksucht

Lenzen Ausschlagen der Spieren beim ersten Ansegeln im Frühjahr, nach Verwendung von zu jungem Holz

Marina Mittel zur radikalen Austreibung von Segelambitionen

Mastspur Farbbeschädigung an zu tiefen Brücken, Kühlbrand bewirkend

Mastschuh Fussbekleidung für überernährten Yachteigner

Nationale Klasse Standesbewusstsein aus kaiserlicher Zeit

Patentreff Treffen zur Patenschaftsübernahme der Yacht eines alten Onkels

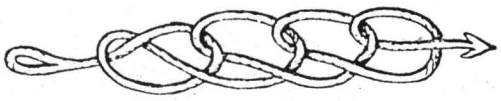
Regatta Ergatterne von grösstem Glanzmetall eigentümlicher Geschmacksrichtung für Mutters Vitrine, unter Anwendung noch erlaubter Protestaktionen

Rotsignal Anzeichen für frisch bestandenen amtlichen Sportboot-Führerschein

Rücksicht Nostalgische Albernheit. Vergleiche dagegen die vorausschauenden, vielversprechenden Angebote der Industrie

Schwert auf Jollen, die ja meist von Jugendlichen gesegelt werden, zur Verhinderung nächtlicher Übergriffe. Pflege unseres mythologischen Erbgutes tut hier wieder bitter nooth

Slip Bekleidungsstück



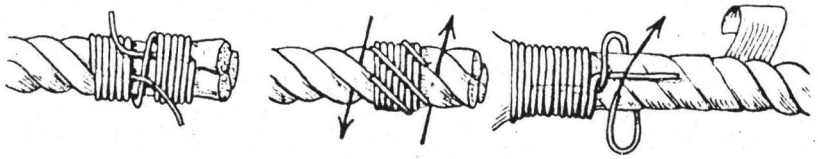
Slippen selbiges entfernen

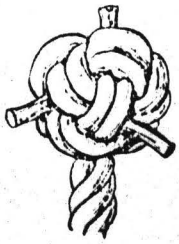
Sliphaken wird selten benötigt

Seekrankheit gefährlicher Wahnsinn. Besondere Anfälligkeit bei Jungens. Werden reifere Männer davon befallen, kann die Krankheit chronisch werden. Ganze Familien haben dann lebenslang darunter zu leiden.

Seele Früher, innerer Bestandteil von Tauwerk. Wird heute im aufgeklärten Zeitalter nicht mehr verlangt

Spinnaker Weites, unbebautes Feld oder Acker, auf dem sich Spinner austoben können





Steuerbord Abteilung beim Finanzamt

Takt 2- und 4-Takter
Bei kleineren, besonders bei Selbstbaubooten ist der Motortakt oft deutlich wahrnehmbar.
Bei monströsen Luxusyachten ist oft von Takt kaum noch etwas zu verspüren

Talje Nach der wenig ansprechenden Tropfenform baut man jetzt Yachten mit einer erotisch reizvollen Einschnürung in Schiffsbauchmitte

Trapez Turngerät aus dem Schaugewerbe, an denen Clowns Aufsehen erregen wollen

Verdrängung Psychologische Leugnung der Kosten grosser Boote

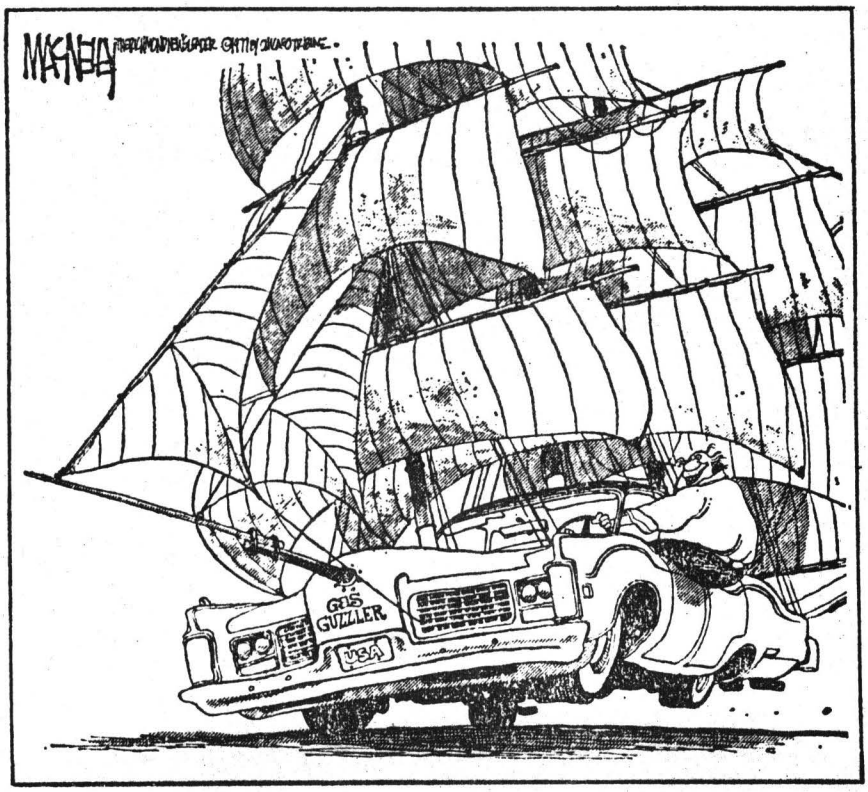
Vor-dem-Winde segeln, ... kann es naturgemäss überhauptnicht geben. Man kann immer nur bei(m) Wind segeln

Wenden Die Kunst, während des Segelns den Kiel nach oben zu bekommen

Wetterbericht regelmässig hören: systematische Übung, das eigene Wetterempfinden abzutöten

"Die Yacht" Papierschiffchen mit relativem Tiefgang

Zuguterletzt: Ree Althochdeutsch: Rhe
Neudeutsch: Reh
Yachtgares Wild. Aufforderung für friedfertige Segler, in den Wind zu schiessen



Die "MARIA" im Deutschen Museum

Einer der letzten hölzernen Ever hat seinen Liegeplatz an der Isar. Gemeint ist der Finkenwerder Besanever " HF 31 - MARIA", der eine der ganz großen Attraktionen des Deutschen Museums in München ist.

Das Schiff wurde im Auftrag von August Bahde im Jahre 1880 für rund 7.000 Mark in Cranz, vermutlich bei Sietas, erbaut. Bereits 1882, in der Nacht vom 14. auf 15. Januar, sank der Ever mit Bahde und seinen beiden Söhnen auf ungeklärte Weise in der Elbmündung. Vielleicht hatten sich die drei -auf auflaufendes Wasser wartend- in ihre Kojen im Vorschiff gelegt und konnten dann nicht mehr rechtzeitig ins Freie gelangen.

Die Hamburger Nachrichten vom 19. Januar 1882 melden, daß der Ever von einem Taucher namens Harmsdorf gehoben wurde; Die Leichen der drei "wurden in der Kajüte vorgefunden und zur Beerdigung freigegeben".

Die glücklose Maria sank ein zweites Mal - in der Stör. Dort wurde sie nach jahrelangem Liegen halb unter Wasser 1956 vom Leiter der Schiffahrtsabteilung des Deutschen Museums entdeckt und für 4.500.-- DM gekauft-

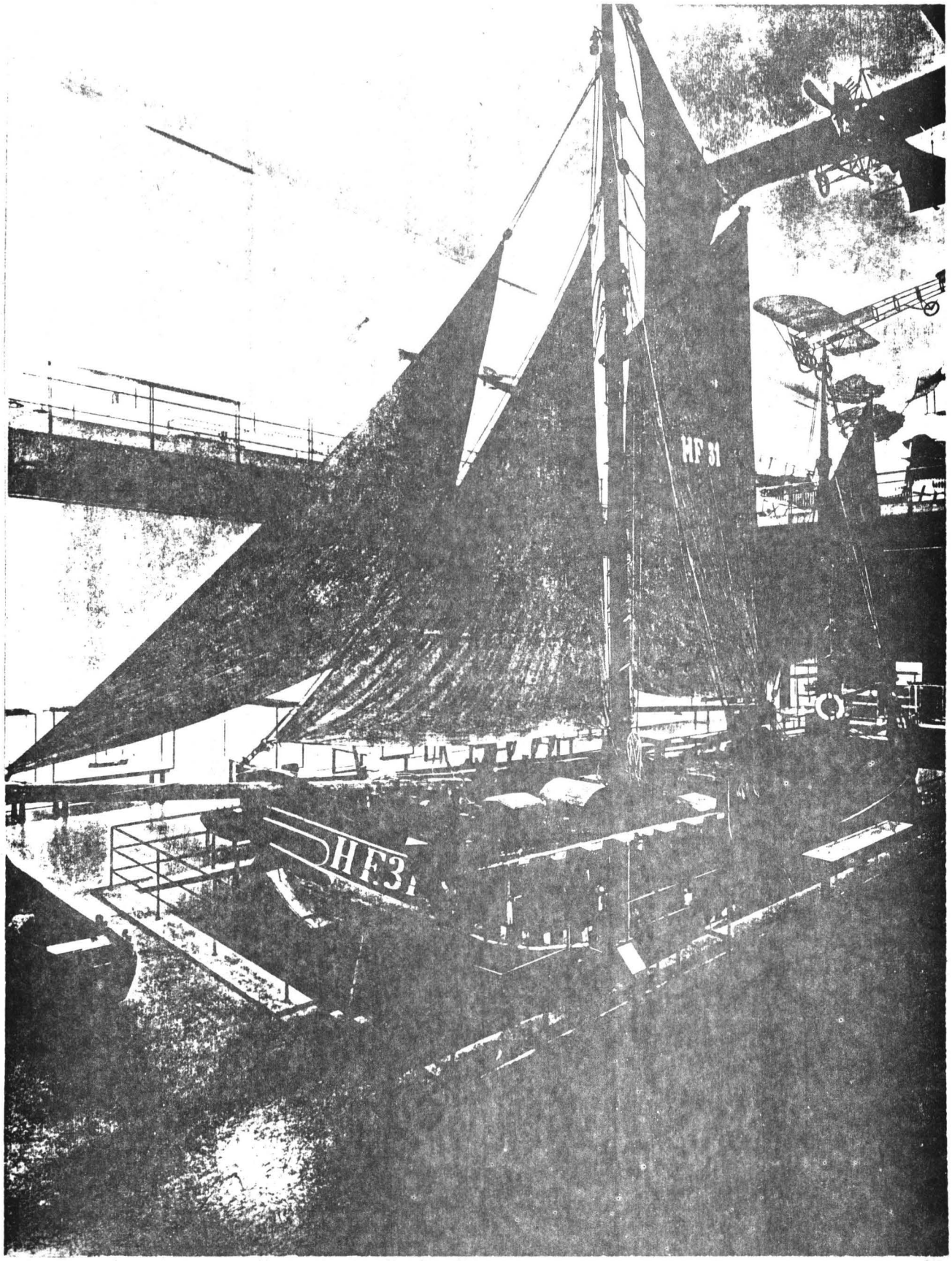
Der Ever wurde gehoben, in einzelne Teile zersägt und auf Eisenbahnwaggons und Tiefladern nach München gebracht.

Das Schiff wurde restauriert und liegt heute unter voller Besegelung in der großen Schiffs- und Flugzeughalle gleich hinter dem Haupteingang des Museums.

Die Backbordseite wurde aufgeschnitten, so daß sowohl der Aufbau des Rumpfes wie auch die liebevoll wiederhergestellte Inneneinrichtung aus der Nähe betrachtet werden können.

Also: Gaffelfreund kommst Du nach München.....

Werner von Ribbeck



(Photo Deutsches Museum München)
Blick in die Halle der Abteilung Schiffahrt
Fischer-Ewer der Niederelbe, 1880

Für Schiffe mit Deck. Formular A.

Deutsches Reich.

Schiffsgattung:	Namen des Schiffes:	Unterscheidungs-Signal:	Nationalität:
Segelschiff (Hochseefischerfahrzeug)	„Maria" (HF 34)	RTJP	Deutsch.
			Heimathshafen: Finkenwärder.

Schiffs-Messbrief.

Schiffsbeschreibung.

Erbauer: Unbekannt.	Beschaffenheit des obersten Decks: In einer Flucht.	Wegerung: Boden vollgewegert.
Erbauungsjahr: 1880.	Anzahl der wasserdichten Querschotte unter und über dem Vermessungsdeck: —	Form des Bugs: Ueberfallend.
Erbauungsort: Cranz.	Anzahl der Wasserballastbehälter mit Ladeluken: —	Form des Hecks: platt.
Baumaterial: Holz.		Anzahl der Schornsteine: —
Bauart: Gewöhnliches Spantensystem.		Anzahl der Masten: 2.
Anzahl der Decks: 1.		Takelung: Besahn-Ever.

Identitäts-Maasse.

1. Die **Länge des Schiffes** zwischen der hinteren Fläche des Vorderstevens bis zur hinteren Fläche des Hinterstevens (bei Schiffen mit Patentruder bis zur Mitte des Ruderherzens) auf dem obersten festen Deck beträgt . . . 18,09 m
2. Die **grösste Breite des Schiffes** zwischen den Aussenflächen der Aussenbordsbekleidungen oder der Berghölzer beträgt . . . . . 5,98 m
3. Die **Tiefe des Schiffsraumes** zwischen der Unterkante des obersten festen Decks und der Oberkante der Bodenwrangen neben dem Kielschwein, bezw. der oberen Fläche des inneren eisernen Doppelbodens, wo ein solcher vorhanden ist, in der Mitte der nach 1 ermittelten Länge beträgt . . . . . 1,84 m
4. Die **grösste Länge des Maschinenraumes** einschliesslich der etwa vorhandenen festen Kohlenbehälter zwischen den diese Räume begrenzenden von Bord zu Bord reichenden Schotten beträgt . . . . — m

Vermessungs-Ergebnisse.

Brutto-Raumgehalt.	cbm	Abzüge.	cbm
1. Raum unter dem Vermessungsdeck . . .	100,480	I. Hinsichtlich der Räume für Treibkraft:	
2. Raum zwischen dem Vermessungsdeck und dem darüber befindlichen Deck		1. % des Brutto-Raumgehaltes . .	—
3. Raum zwischen dem 1. und 2. Deck über dem Vermessungsdeck		2. Maschinenraum nach Vermessung + %	—
4. Quarterdeck-Kajüte oder Achterdeck-Hütte (Poop)		II. Mannschafts- und Navigirungsräume:	
5. Back		1. Räume für Seeleute, Heizer, Deckoffiziere, Köche, Aufwärter etc. . . .	3,676
6. Räume unter dem Brückendeck		2. Räume für Offiziere, Maschinisten etc. .	
7. Halbdeck		3. Ruderhäuser, Kartenhaus etc.	
8. Sonstige Räume		4. Segelraum	2,543
9. Der in Anrechnung zu bringende Inhalt der Ladeluken	1,244	5. Bootsmannsvorräthe	1,922
		III. Räume für den Schiffsführer	21,727
Brutto-Raumgehalt	101,724	Summe der Abzüge	29,868

	cbm	Reg.-Tons.
Brutto-Raumgehalt . .	101,724	35,909
Abzüge	29,868	10,543
Netto-Raumgehalt . . .	71,856	25,366

Schlussergebniss der Vermessung:	cbm	Reg.-Tons.
Brutto-Raumgehalt . .	101,7	35,91
Netto-Raumgehalt . . .	71,9	25,37

Ueber die vorstehende nach der Schiffsvermessungs-Ordnung vom 1ten März 1895 von der Vermessungsbehörde zu Hamburg am 28ten April 1902 beendete Vermessung nach dem vollständigen Verfahren wird dieser Messbrief ausgefertigt.

Hamburg, den 2ten Mai 1902.

(L. S.) Die Deputation für Handel und Schiffahrt

gez. J. A. Siemsen Dr.

Schiffergilde in Bremerhaven gegründet.

Mit dem Ziel, bei der Wiederherstellung und Infahrthaltung traditioneller Segelschiffe und anderer historischer Wasserfahrzeuge fördernd mitzuwirken, konstituierte sich am 9.1.78 die Schiffergilde Bremerhaven.

Die Schiffergilde ist ein eingetragener Verein, die Gründer sind Persönlichkeiten aus Bremerhavens Politik und Wirtschaft. Der Vorsitzende ist der zukünftige Oberbürgermeister von Bremerhaven, Werner Lenz, für schiffahrtsgeschichtliche Belange ist der Direktor des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Gert Schlechtriem zuständig. Das Ressort Seemannschaft und Schiffssicherheit übernahm Schiffsbildhauer Bernd Alm.

Als erstes Schiff hat man den 1903 auf Finkenwerder gebauten Fischkutter "Astarte" für 41 000.-DM angekauft. Ein Geschenk der Stadt Bremerhaven. Dieses Schiff ist bis auf die Deckaufbauten, Masten und das schwere Fanggeschirr so ziemlich unverändert geblieben. Seit 1950 gehörte der Kutter zwei Wilhelmshavener Seefischern, sein Zustand ist gut. Zur Zeit liegt die "Astarte" bei Hapag-Lloyd in Bremerhaven in der Werft und erhält dort bis Pfingsten 78 ein neues Rigg mit zwei neuen Masten, einen neuen Klüverbaum, neue Segel und eine neue Maschine. Der Kutter soll bereits nach diesen Arbeiten Infahrtgenommen werden und auch an der "Operation Sail 78" in Oslo teilnehmen.
Als weiteres Schiff möchte man den wahrscheinlich letzten bekannten Weserkahn aus Dänemark zurück an die Weser holen.

Willkommen in der Gilde sind natürlich besonders Eigner interessanter Segler, für die wird man in absehbarer Zeit auch Liegeplätze zur Verfügung stellen können. Diese sollen im Rahmen des geplanten Museumspark-Projekts geschaffen werden. Die Stadt Bremerhaven will aus der heutigen schmalen Wasserrinne des Alten Hafens (Museumshafen) einen "Binnensee im innerstädtischen Bereich" schaffen, auf dem Eignern historischer Segelschiffe ein Liegeplatz angeboten werden soll.

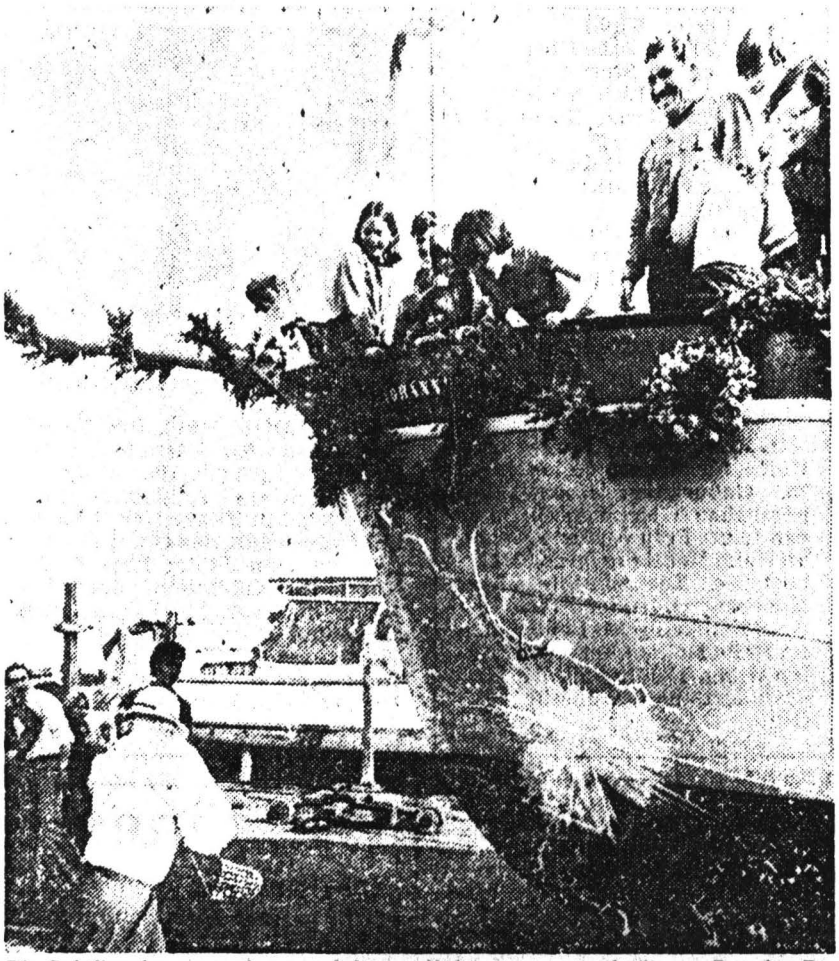
Das weitere Ziel der Schiffergilde ist das Ausrichten einer alljährlichen Oldtimer - Regatta. Gedacht ist an die Route Bremerhaven nach Grimsby, englische Ostküste und retour. Grimsby ist die Partnerstadt von Bremerhaven. Erstmalig soll die Regatta der alten Segler 1979 gesegelt werden, man hofft auf internationale Beteiligung.

Unverkennbar bei der ganzen Angelegenheit ist der Werbezweck für die Stadt Bremerhaven; bekanntlich aber heiligt der Zweck die Mittel. Dieser Zweck sind vielleicht eine stattliche Anzahl schöner, alter Segler vor der angemessenen Kulisse einer alten Seestadt.

W.H.Koch

Der alte Steuermann kam

Besan-Ewer für den Museumshafen lief vom Stapel



Die Sektflasche, geworfen von Johanna Heinemann, zerschellte am Bug des Besan-Ewers »Johanna«. foto: us

ALLERMÖHE (rea). Gut 50 Jahre Seefahrtsgeschichte wurden auf der Allermöher Werft vom Stapel gelassen. In vierjähriger mühevoller Kleinarbeit restaurierten die Arbeiter der Werft im Auftrag des Hamburger Verlages »Chronik der Seefahrt« den 1903 gebauten Besanewer. Die Ehefrau des Verlegers Egon Heinemann taufte das Schiff auf ihren Vornamen »Johanna«.

Aus welchem Grund läßt ein Verleger ein altes Schiff wieder herstellen? Egon Heinemann: »Wir geben viele Bücher über die Segelschifffahrt heraus. Ich wollte mit diesem Stapellauf zeigen, daß wir nicht nur in der Theorie die Geschichte der alten Segler unterstützen.«

Mit Bier und Wein vom Faß, Erbsensuppe aus der Gulaschkanone und einer Kapelle wurde das Ereignis zünftig gefeiert. Als Ehrengast des Stapellaufs konnte das Ehepaar Heinemann den Sohn eines der früheren Besitzer des Schiffes Klaus Wehlen (81) begrüßen. Er war mit seiner Frau aus Stade gekommen, um an der Feier teilzunehmen. 30 Jahre war der Besanewer im Besitz der Familie Wehlen gewesen. Damals hieß er noch »Hertha«. Klaus Wehlen fuhr bei seinem Vater als Steuermann.

Die Geschichte des Schiffes begann 1902. Der Elbschiffer H. Vöge aus Barnkrug gab dem Elmshorner Schiffbauer Johannes Thormählen den Auftrag, einen stählernen Ewer mit Holzboden zu bauen. Grund dieser kombinierten Bauweise waren die Anfangsschwierigkeiten in der Eisenverarbeitung auf den kleinen Werften. Vöge taufte den Segler auf den Namen »Hertha«. Die »Hertha« hatte damals zwei Mann Besatzung.

Bereits neun Jahre später verkaufte er den Ewer für 6000 Mark an einen Stader Schiffer. 1918 wechselte der Segler erneut den Besitzer. Dieser Schiffer ließ 1928 einen Glühkopfmotor einbauen. Mit 28 PS und beträchtlichem Lärm schipperte die »Hertha« damals über die Elbe.

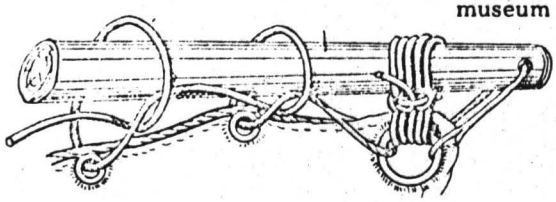
In der 50er und 60er Jahren wurde der Ewer mehrfach verkauft und auf den Namen »Ingeborg« umgetauft.

Als 1962 die große Sturmflut an dem inzwischen unwirtschaftlichen Schiff erheblichen Schaden anrichtete, wurde es als Werftprahm nach Glückstadt verkauft. Dort lag die »Ingeborg« zwölf Jahre und wurde dann 1974 von Egon Heinemann entdeckt.

Die Restaurierungsarbeiten umfaßten nicht nur die Wiederherstellung des hölzernen Bodens, der Eisenbeplattung, Luken und Decksaufbauten, sondern auch die Neuanfertigung der Masten, Seitenschwerter, Segel und Takelage. Alles wurde in Handarbeit gefertigt. An dem Schiff ist kein Stück Kunststoff, nur Holz und Metall.

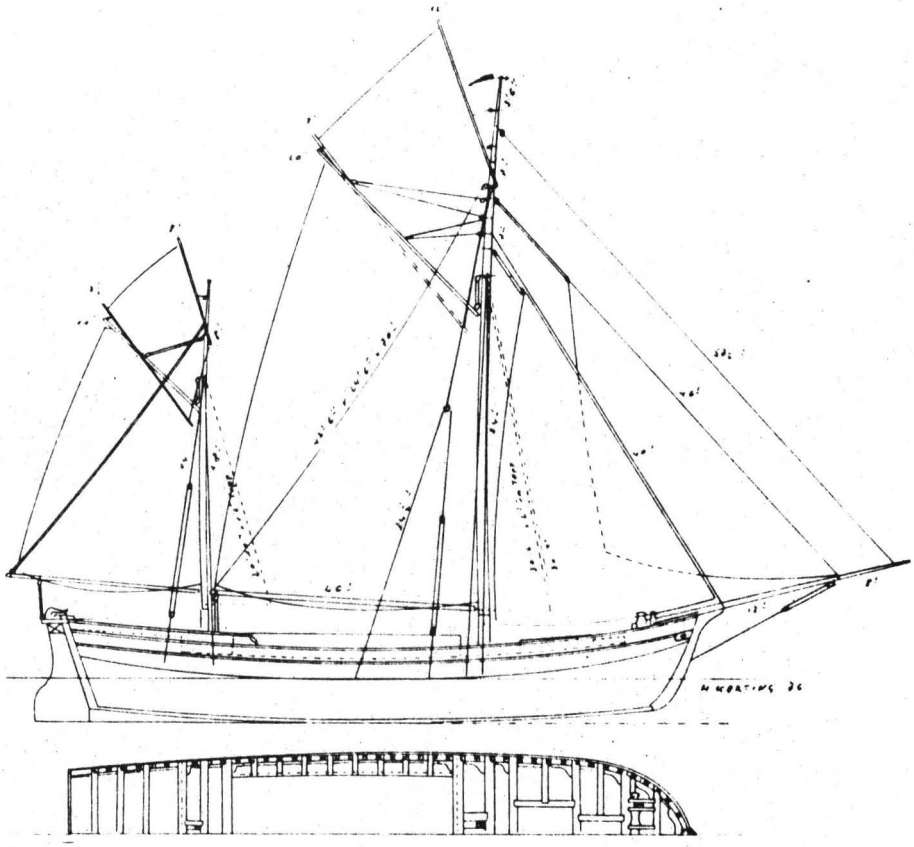
Der Besanewer ist 18,54 Meter lang, 4,53 Meter breit. Die Ladefähigkeit beträgt 64 Tonnen, die Segelfläche 162 Quadratmeter. Der Motor ist ein Zwei-Zylinder-HMG Glühkopf mit 28 PS.

Vom 6. Mai an, wenn der »Museumshafen Oevelgönne« mit einem Segelschifftreffen seinen Betrieb wiederaufnimmt, kann die »Johanna« dort regelmäßig besichtigt werden. Der alte Laderaum wurde eigens dafür als kleines Schiffahrtsmuseum ausgebaut.

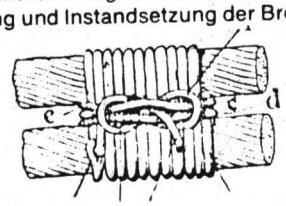


„Hermann“
der letzte hölzerne Frachtewer

Nun ist er also heimgekehrt: „Hermann“, der allerletzte hölzerne Frachtewer des Störgebietes! Noch in der Zeit vor dem ersten Weltkrieg bevölkerten diese Schiffe zu Hunderten die Unterelbe und prägten deren Gesicht. Längst schon wähnte man sie völlig ausgestorben. Die Rede ist hier von hölzernen Ewern, denn eiserne gibt es aus jenen Jahren noch eine ganze Reihe, wenngleich auch deren Zahl in neuester Zeit in beängstigender Weise abnimmt.
„Was ist denn nun eigentlich so Besonderes dran, an eurem Hermann?“, wird angesichts dieses doch recht kleinen und unauffälligen



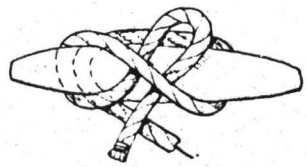
Fahrzeuges sich wohl mancher Betrachter fragen. Dem kann man entgegenhalten, daß auch an den Schiffen der Nordmänner oder an der berühmten Bremer Kogge nicht viel „dran“ ist. Und dennoch werden sie mit enormem Kostenaufwand geborgen und erhalten. Allesamt nämlich stellen sie wichtige Meilensteine in der Entwicklung europäischen Holzschiffbaus dar. Im Unterschied zu den beiden berühmteren Fahrzeugtypen hat unser Ewer allerdings den „Nachteil“, wesentlich jünger zu sein. Dafür war er aber auch wesentlich billiger. Während nämlich die Bergung und Instandsetzung der Bremer



Kogge über 10 Millionen DM verschlingen wird und die Kosten für die Hebung eines Wikingerschiffes aus dem Haddebyer Noor nicht weniger als 1,5 Mill. DM betragen werden, haben wir für Kauf und Restaurierung des „Hermann“ rund 75 000 DM ausgegeben. Das ist sicher keine Kleinigkeit, zumal anfangs gar kein Geld vorhanden war, doch mutet diese Summe angesichts jener astronomischen Zahlen geradezu lächerlich gering an. Geradezu kurios ist die Tatsache, daß inzwischen eine ganze Reihe von Museen über Original-Wikingerschiffe verfügt, daß man einen Frachtewer hingegen überall vergebens suchen wird. Lediglich das dänische Fischereimuseum in Esbjerg besitzt einen kleinen Ewer von der Insel Fanö. Und im Deutschen Museum in München kann man noch einen der letzten Finkenwerder Fischewer im Original bewundern. Dieses Schiff in München übrigens gilt als besonderes Prunkstück der an sensationellen Ausstellungsobjekten gewiß nicht armen Sammlung und ist Ziel vieler Schiffahrtsexperten aus aller Welt.
Somit können wir in Itzehoe mit berechtigtem Stolz auf dieses kleine Schiff blicken, denn es stellt in seiner Einmaligkeit ein Schiffbaudokument allerersten Ranges dar. Der Ewer der Niederelbe gehörte zu einer Schiffsgattung, die schon im früheren Mittelalter entstand. Sie stehen am Ende einer jahrhundertelangen Entwicklung und stellen das Ergebnis der Erfahrungen ungezählter Schiffer- und Schiffbauergenerationen dar. Sie waren die letzten reinen Frachtsegelschiffe, die in Deutschland aus Holz gebaut wurden.

„Als schon Dampfschiffe von 10 000 BRT die Weltmeere befuhren, als Unterseeboote und Luftschiffe neue Sphären erschlossen, als es in den Städten längst Elektrizität, Stadtgas und Telefone gab, entstanden auf kleinen Werften an der Niederelbe die letzten hölzernen Ewer, die nur mit Windkraft und zwei Mann Besatzung ihre 50 Tonnen Last fortbewegten“ (Joachim Kaiser in DIE YACHT 18/77). Nach Einführung des Eisenschiffbaus auch auf den Kleinschiffswerften ging der Neubau hölzerner Ewer naturgemäß schnell zurück. So wurde auf den Wewelsflether Werften während der Jahre 1900 bis 1909 die stattliche Anzahl von 49 eisernen

Ewern abgeliefert, während in der gleichen Zeit lediglich 9 hölzerne gezimmert wurden, davon der letzte bereits 1905! Und ausgerechnet dieses zuletzt gebaute Schiff ist unser „Hermann“, der nach einem arbeitsreichen und wechselvollen Leben vor gut zwei Jahren in einem stillen Hafenarm Amsterdams wiederentdeckt wurde. Als heruntergekommene Hulk, mehr einem Wrack ähnelnd, lag „Hermann“ hier nach einem mißglückten Umbau und dämmerte seinem nicht mehr fern scheinenden Ende entgegen. Nach langem Zögern und gründlicher Beschäftigung mit der ihm bislang unbekannten Materie entschloß sich der Heimatverband des Kreises Steinburg dann im Dezember 1976, den Ewer aufzukaufen und zurück an die Stör zu bringen. Die benötig-



Im September „Schlewig-Holstein-Tag" mit Riesenprogramm:

Im Zeichen von „Hermann"

ten Geldmittel konnten durch Spendenaufrufe und durch eine Vielzahl verschickter „Bettelbriefe" mühsam zusammengekratzt werden. Um die Kosten nicht in unrealistische Höhe klettern zu lassen, war ohnehin vorgesehen, das Schiff nicht wieder in Fa rt zu setzen, sondern inmitten Itzehoes eh n-voll auf dem Trockenen aufzusetzen, als Denkmal heimischer Schiffbaukunst und zur Erinnerung an die einst blühende Schiffahrt der Stadt. Nachdem sich auch noch der Itzehoer Reeder Voss bereit erklärt hatte, mit einem seiner Schiffe den Transport zu übernehmen, konnte „Hermann" im Mai 1977 in seine alte Heimat zurückgeholt werden. Seitdem wurde der inzwischen 73 Jahre alte Schiffsgreis auf der Werft von Günther Pehrs in Glückstadt fachmännisch und liebevoll restauriert. Über den Fortgang dieser Arbeiten ist laufend in der Lokalpresse berichtet worden.

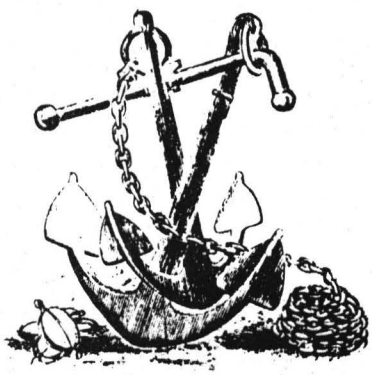
Wenngleich die Rekonstruktion noch nicht abgeschlossen werden konnte, sollte das Schiff nun den Einwohnern nicht länger vorenthalten werden. Wir hoffen, die restlichen Arbeiten auch ohne allzu große Umstände „vor Ort" fertigstellen zu können. Die Standortfrage ist ebenfalls noch nicht völlig gelöst; der jetzige Standplatz ist jedenfalls noch nicht der endgültige. Geplant ist, das Schiff im Bereich der neuen Grünanlagen im ehemaligen östlichen Störarm aufzustellen. Allerdings ist es hier den zerstörerischen Einflüssen der Witterung schutzlos preisgegeben. Die Wechselwirkung von Wind und Wetter, Sonne und Regen, Schnee und Eis, auch der sich auf Deck ablagernde Schmutz zusammen mit dem im Herbst anfallenden Laub ergeben Einflüsse, deren negative Wirkung auf den Schiffskörper nur durch sorgfältigste Pflege unter Kontrolle gehalten werden können. Wirklich geschützt würde ein solches Objekt nur unter einem dichten Dach stehen.

Man sollte einmal prüfen, ob es nicht möglich ist, den Ewer in der geplanten Stadthalle mit unterzubringen. Angesichts des historischen Wertes des Schiffes wäre eine solche Lösung wohl die begrüßenswerteste. Vom wirtschaftlichen Standpunkt, der bei einem solchen Objekt jedoch nicht allein entscheidend sein darf, wäre es vielleicht sogar auf die Dauer die günstigste, da die ständigen personalintensiven Unterhaltskosten für die Pflege des Schiffes entfallen würden.

Und Itzehoe wäre schließlich – siehe München – um eine wirkliche Attraktion reicher!

Itzehoe (lo). Der längste Tag dieses Jahres ist der „Schleswig-Holstein-Tag"; er dauert drei Tage: vom 8. bis zum 10. Sepember. Die vielen Veranstaltungen des umfangreichen Programms stehen im Zeichen des heimgeholten Stör-Ewers „Hermann".

Eine Darstellung des Ewers, eine Arbeit von Hermann Degkwitz, Hohenfelde, symbolisiert die Festtage: auf Plakaten und Abzeichen, in einer Festschrift, auf Postkarten und einem Sonderstempel der Post; als Lithographie wird „Hermann" in einer limitierten Auflage von 500 Exemplaren zu haben sein.



Lebenslauf des Besanewers „Hermann"

1905 Stapellauf bei Claus Witt, Wewelsfleth.
Abmessungen: 16,10 × 4,30 × 1,40 Meter, 24,7 BRT, 56 t Tragfähigkeit
Eigner: Joh. Jacob Böge, Neuenkirchen/Stör

1914 neuer Eigner: Otto Simon Witt, Neuenkirchen

1914 neuer Eigner: Christian Marius Matzen, Ekensund
(1923 Einbau der ersten Hilfsmaschine von 18 PS)

1933 neuer Eigner: Valdemar Jensen, Struer, später Skive (Limfjord)
(1943 Einbau eines neuen Hilfsmotors von 35 PS, Besanmast entfernt)

1959 neuer Eigner: Theodor Bertias Hansen, Bogö (bei Seeland)

1968 neuer Eigner: Henning Christensen, Nysted (Lolland)
(Umbau zum Steinfischerfahrzeug)

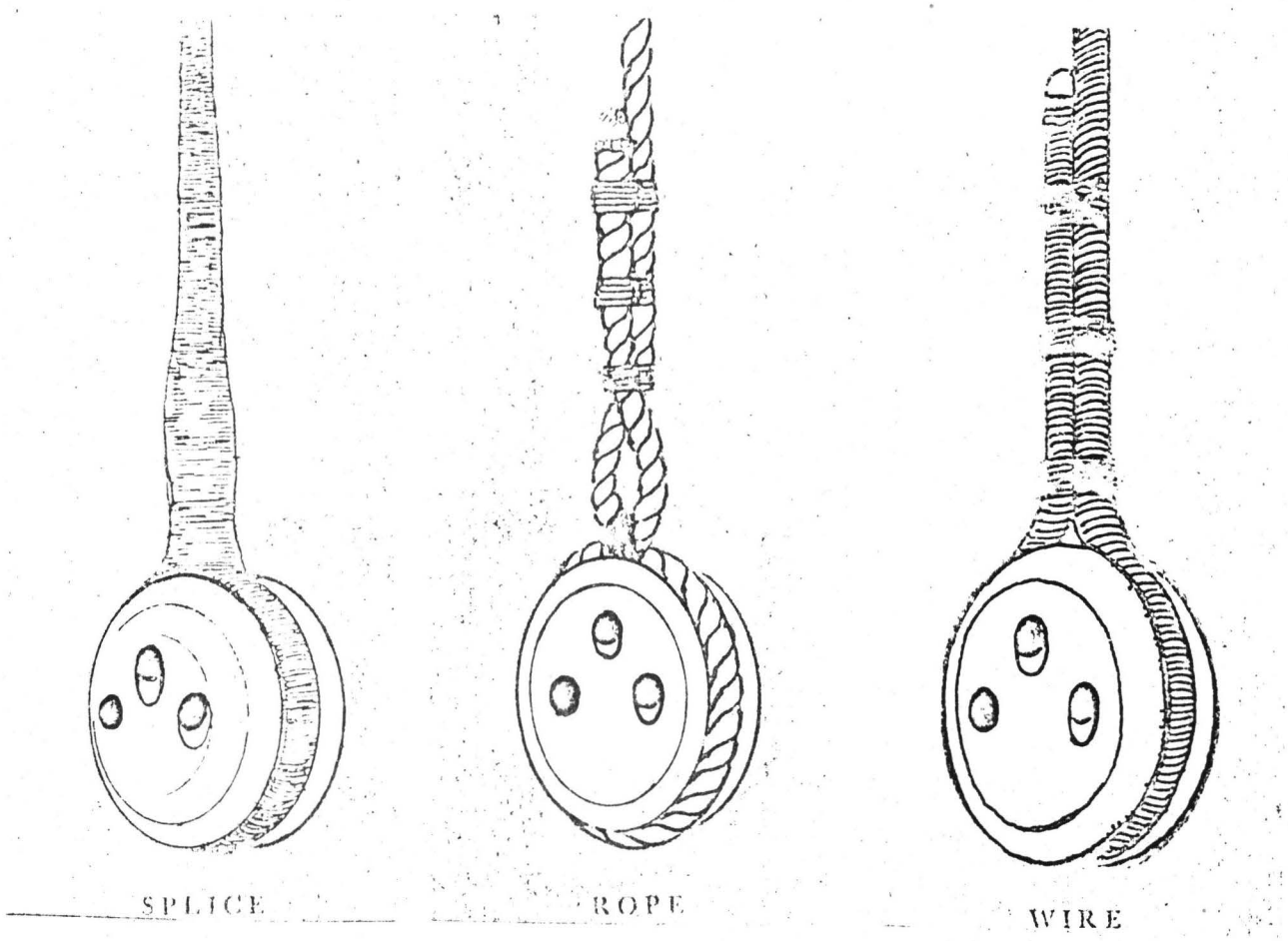
1974 neuer Eigner: Jörn Lentz, Amsterdam
(Entfernung fast sämtlicher Einrichtungen inkl. der Maschine, Umbau zum „Lustfahrzeug", jedoch vorzeitig abgebrochen)

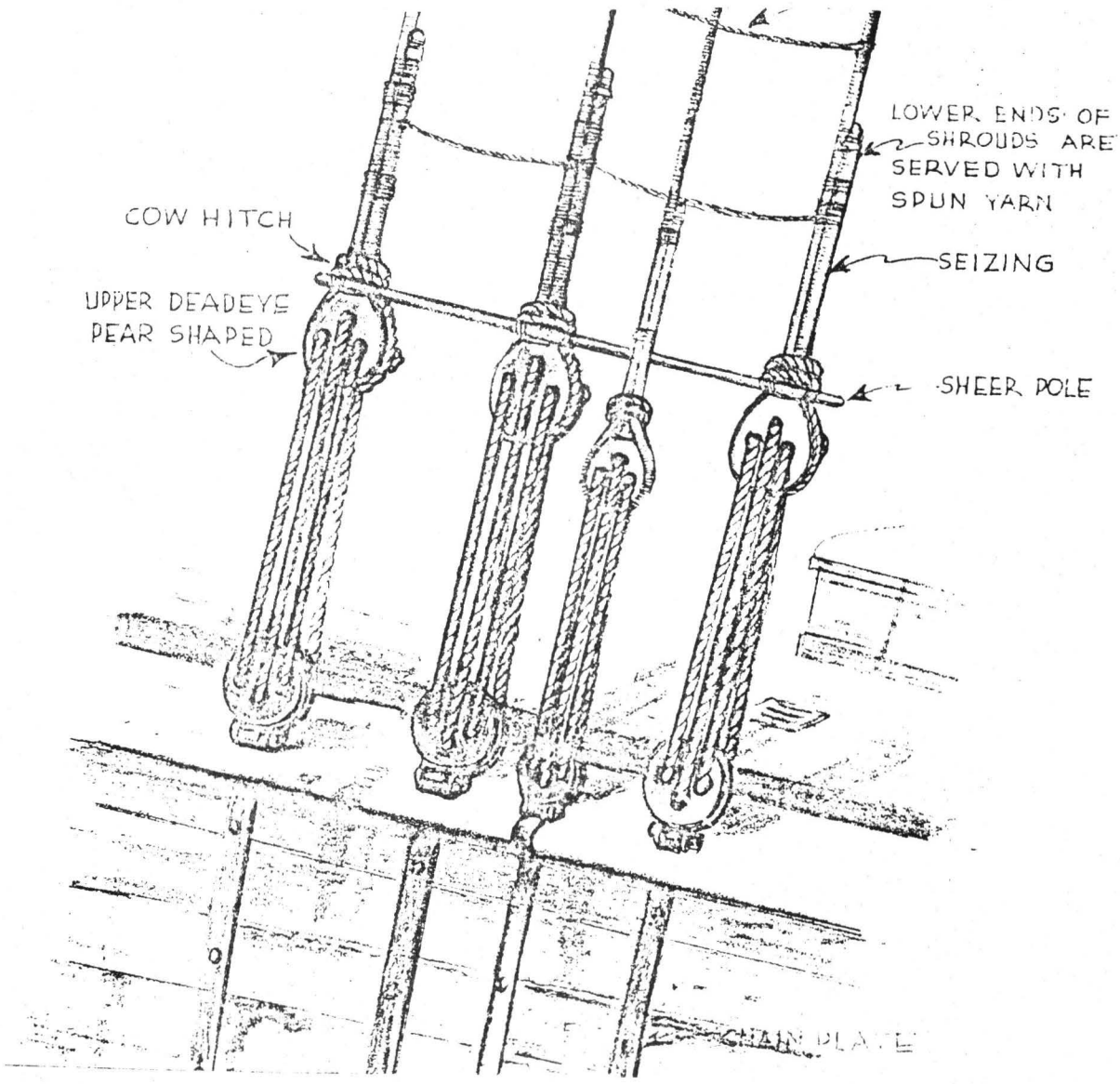
1975/76 in Amsterdam aufgelegt

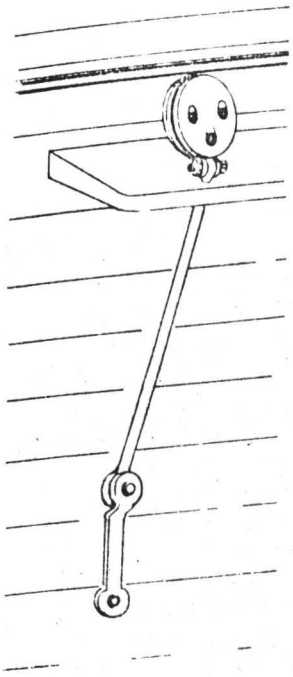
1977 Ankauf durch den Heimatverband des Kreises Steinburg, Überführung nach Glückstadt, hier Rekonstruktion

1978 Aufstellung in Itzehoe

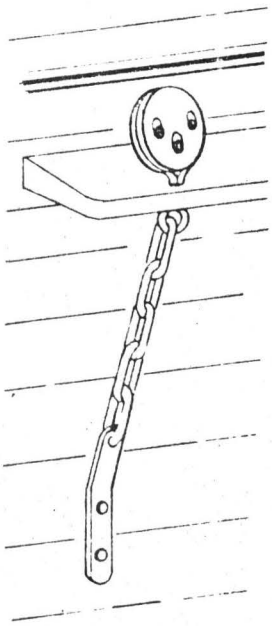
Letzte Folge unserer Serie über Juffern!



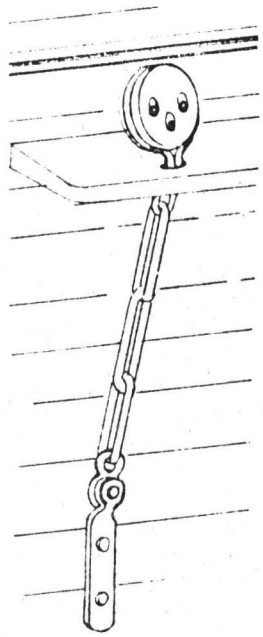




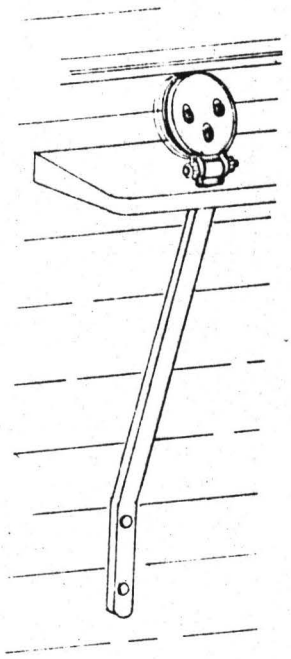
Iron rod



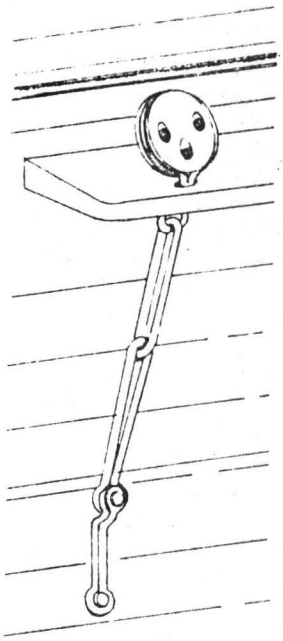
Short chain



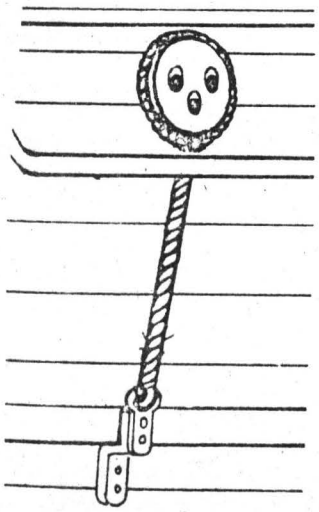
Long chain



Flat iron

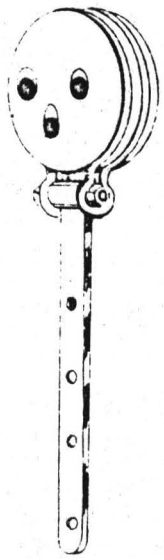


Long loop



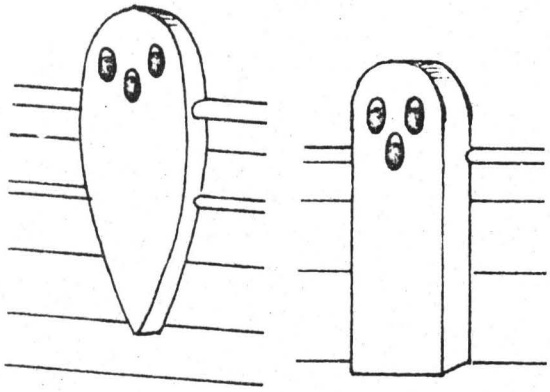
Rope chain plate

Single iron strap



Double iron strap

TYPES OF STRAPS AND CHAIN PLATES



West Indies deadeye-chain plate combination

Hamburger plant neuen Flughafen

DIETER F. HERTEL, **Cuxhaven**

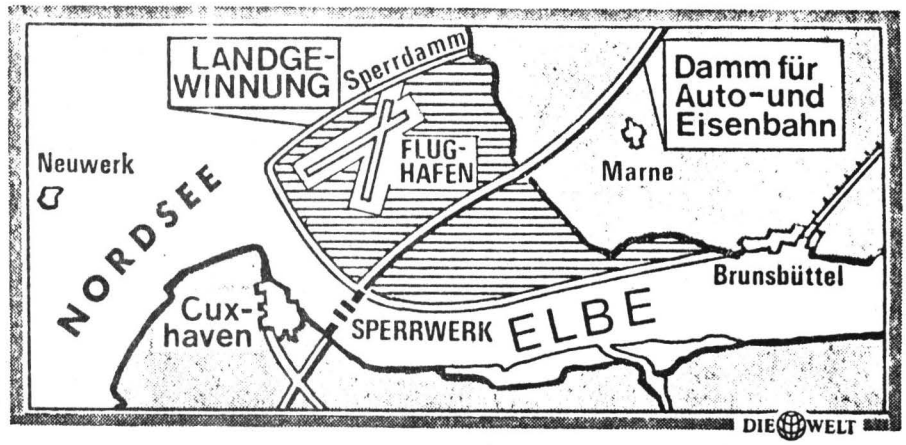
Sicherheit für Millionen Menschen, Arbeitsplätze für Zehntausende, einen auch nachts nutzbaren Interkontinentalflughafen — das alles verspricht die Elbe-Forschungsgemeinschaft e. V. (EFG) des Hamburger Architekten Manfred Laudenbach. Und das ohne zusätzliche Belastung des Steuerzahlers. Einzige Voraussetzung: Das von der EFG geforderte Sturmflutsperrwerk für die Elbe müsse gebaut werden.

Die EFG schlägt vor, quer durch den bei Cuxhaven 16 Kilometer breiten Mündungstricher der Elbe, der bei Stürmen aus West und Nordwest Sturmfluten stark begünstigt, einen Damm zu bauen.

Im Fahrwasserbereich soll dieser östlich von Cuxhaven auf das niedersächsische Ufer treffende Damm zwei Öffnungen von je 450 bis 500 Meter Breite erhalten, die bei Sturmfluten mit hydraulisch zu betätigenden Verschlüssen abgesperrt werden können.

Ein so großes Sperrwerk beeinträchtigt nach Auffassung der EFG die normale Tidenbewegung nicht. Da es außerhalb des Versandungsbereichs der Elbe (Brunsbüttel/Schulau) liege, sei auch eine ungehinderte Funktion der Verschlüsse gewährleistet.

Über dem sturmflutfreien Damm soll eine Straßen- und Schienenverbindung der beiden Elbufer geschaffen werden. Im Sperrwerksbereich, so schlägt die EFG vor, sollen diese beiden Verkehrsadern durch einen Unterwassertunnel geleitet werden.



Parallel zum Sperrwerkbau schlägt die EFG die Einpolderung des gesamten Medemsandes vor. Dadurch könnten rund 15 000 Hektar Neuland gewonnen werden: Für Freizeit- und Erholungsgebiete, für Naturschutzgebiete und Industrieflächen, möglicherweise sogar als Tiefwasserhafen, weil sich die Fahrwasserrinne der Außenelbe bis zum Medemsand auf 20 Meter unter Tideniedrigwasser vertiefen lasse.

Für Sperrwerkbau und Einpolderung veranschlagt die Forschungsgemeinschaft Kosten in Höhe von 1,5 bis 1,6 Millionen Mark. Durch Kosteneinsparungen beim Sturmflutschutz oberhalb des Sperrwerks und durch die Nutzung des Neulandes ließe sich das Projekt, so meinen die Initiatoren, ohne zusätzliche Belastungen für den Steuerzahler finanzieren.

Eventuell könnte auf dem Neuland auch ein Großflughafen für Norddeutschland und Südskandinavien gebaut werden. Ihm müßte — im Gegensatz zum Projekt Kaltenkirchen — kein Landschaftsschutzgebiet geopfert werden. Weil es keine Anwohner gibt, wäre auch ein Nachtflugverbot überflüssig.

Das Hamburger Amt Strom- und Hafenbau hält die Vorteile eines Sturmflutsperrwerks bisher noch nicht für ausreichend erwiesen. In einem von Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein in Auftrag gegebenen Forschungsprojekt sollen Wirksamkeit und Probleme eines Sperrwerkbaus geprüft werden.

Das Hauptargument der EFG ist kaum zu widerlegen: Seit Jahrhunderten sei ein Ansteigen der Sturmfluthöhen zu beobachten — aus welchen Gründen auch immer. Es sei nicht auszuschließen, daß irgendwann einmal eine Flutwelle auf Hamburg zuläuft, die alle Deiche und Sturmflutschutzwände einfach überrollt. Dann sei die Katastrophe da.

Andererseits kann die EFG nicht darlegen, wie das Funktionieren der riesigen Sperrwerktore — höher und länger als der größte Riesentanker — auch unter den widrigsten Wetterumständen sichergestellt werden soll.

Fische verkrüppeln und radioaktive Stoffe schwimmen im Golfstrom

„Niederelbe Zeitung" 7.4.78

Von unserem Korrespondenten Harro H. Müller

Hamburg. Nach der Tanker-Katastrophe vor der bretonischen Küste ist ein weiterer Küstenstrich zu jahrelangem Siechtum verurteilt. Unentdeckt in der Nordsee dahindümpelnde Ölflecken summieren sich zur unkalkulierbaren „schleichenden" Ölpest. Die Folgen tragen die schwächsten Glieder der Lebensgemeinschaft, Meerestiere vom Plankton über den Seehund bis zum Seevogel mit hoffnungslos verkleistertem Gefieder, aber auch empörte Strandwanderer auf Schuh- und nackten Sohlen.

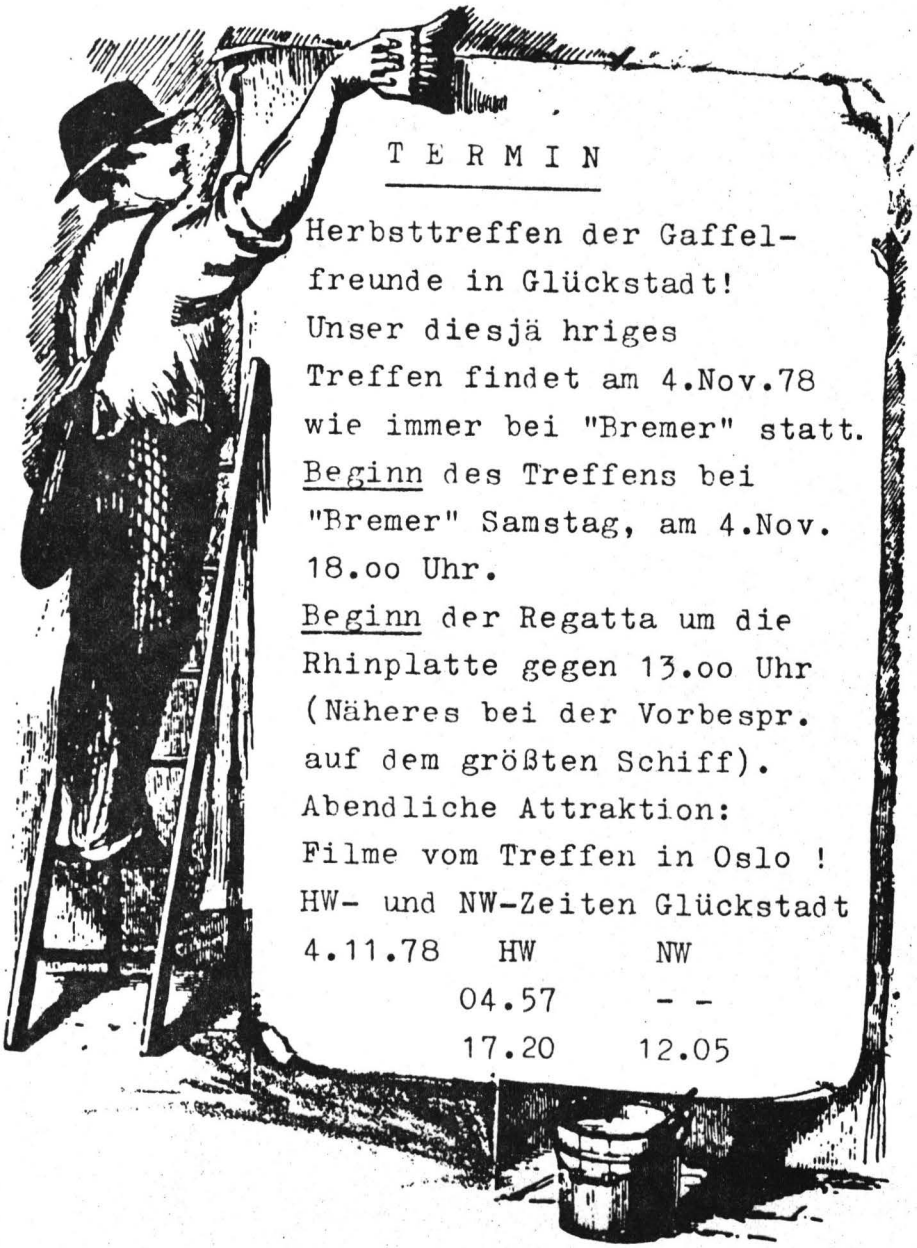
Doch die Ölpest ist nur augenfälligstes Beispiel und gerade die Spitze des Müllberges, der die Meere und damit einen Eckpfeiler der menschlichen Nahrungs- und Erholungsquellen bedroht. In der Bundesrepublik wird deshalb ein umfassendes Programm zur Überwachung der Meeresverschmutzung entwickelt. An 23 Stellen in der Deutschen Bucht sowie an 18 Punkten der Ostsee überprüft das Deutsche Hydrographische Institut (DHI) in Hamburg regelmäßig das Seewasser auf den Gehalt an Industrieabfällen, Schwermetallen, Pestiziden und Radioaktivität.

Diese Forschung, die einmal in ein Frühwarnsystem münden soll, wird immer wichtiger, da ein Großteil der an Land produzierten Schadstoffe über Luft, Niederschläge oder Flüsse letztlich ins Meer gelangen. Ein Schlaglicht auf die Situation wirft die Abwasserlast, die Weser und Elbe ins Meer ergießen: unter anderem täglich rund 35 Tonnen Phosphor und 280 Tonnen gebundener Stickstoff. Diese Pflanzennährstoffe — in natürlicher Dosis Lebenselexier der maritimen Nahrungskette — lösen in geballter Ladung Sauerstoffmangel und damit folgende Fischsterben aus. Besonders kritisch, so DHI-Ergebnisse, stellt sich die Belastung in der Deutschen Bucht vom Jadebusen bis zur Halbinsel Eiderstedt und in Ostsee-Förden dar.

Zur Ermittlung der Meeresverschmutzung setzt das DHI die Forschungsschiffe „Gauss", „Meteor" und „Komet" ein. Sie entnehmen auf ihren Fahrten Wasser- und Sedimentproben, prüfen Salzgehalt, Trübung, Temperatur und Strömung. Speziell biologische Werte sammeln die Bundesforschungsanstalt für Fischerei in Hamburg und das Institut für Meeresforschung in Bremerhaven. Weitere Ergebnisse steuern das ozeanographische Datenzentrum und das Seewetteramt bei. Geprüft wird zudem ein Fernerkennungssystem mit Satelliten und Flugzeugen vor allem auch im Blick auf die Ölpest.

Chlorierte Kohlenwasserstoffe wie Lindan und DDT, aber auch PCB-Weichmacher für Kunststoffe, Bohr- und Hydraulikflüssigkeit sowie Schwermetalle belasten Nord- und Ostsee bereits stark. Von Fischen aufgenommen und an die Endglieder der Nahrungskette weitergegeben, erreicht die Belastung der Tiere teilweise das Mehrhundertfache der für Nahrungsmittel zugelassenen Höchstmengen. Bei Feuerschiff „Elbe 1", wo Klärschlamm aus Hamburg, und zwölf Seemeilen nordwestlich Helgoland, wo Abfallösungen der Titandioxid-Produktion in der See deponiert werden, weisen etwa Hering, Kabeljau und Makrele zunehmend Verkrüppelungen und Hautkrankheiten auf.

Einen festen Platz hat die Analyse des Meerwassers auf Radioaktivität eingenommen. So steht mittlerweile fest, daß nach Beendigung der Atombombentests in der Atmosphäre die Radioaktivität seit 1970 zwar noch ungefährlich, aber stetig zugenommen hat. Die Spaltprodukte stammen vor allem aus den Wiederaufbereitungsanlagen La Hague bei Cherbourg, Windscale an der Irischen See und Dounreay in Nordschottland. Das DHI wies nach, daß etwa Caesium 137, vom Golfstrom getragen, die Strecke von Cherbourg in deutsche Küstengewässer in 15 Monaten zurücklegt.



T E R M I N

Herbsttreffen der Gaffelfreunde in Glückstadt!
Unser diesjä hriges Treffen findet am 4.Nov.78 wie immer bei "Bremer" statt.
Beginn des Treffens bei "Bremer" Samstag, am 4.Nov. 18.oo Uhr.
Beginn der Regatta um die Rhinplatte gegen 13.oo Uhr (Näheres bei der Vorbespr. auf dem größten Schiff).
Abendliche Attraktion:
Filme vom Treffen in Oslo !
HW- und NW-Zeiten Glückstadt

4.11.78	HW	NW
	04.57	- -
	17.20	12.05

Axel Strothmann
2341 Wittkiel
Mühle

Betrifft:Museumshafen an der Schlei

Nach dem doch beachtlichen Aufbau des Museumshafens Oevelgönne ist uns hier an der Schlei der Gedanke gekommen ein ähnliches Projekt zu initiieren.

In naher Zukunft soll in Kappeln eine neue flache Brücke gebaut werden,die die sehr reparaturanfällige Drehbrücke ersetzen soll. Dabei wird ein kleines Hafenbecken entstehen,das für einen Museumshafen ideale Verhältnisse böte.

Erste informelle Gespräche mit Stadtvertretern Kappelns haben gezeigt,daß man einem solchen Unternehmen wohlwollend gegenübersteht, sofern es die Stadt nichts kostet.

Kappeln hat mit erheblichem finanziellen Aufwand im vergangenen Jahr die vermutlich höchstgelegene Windmühle Schleswig-Holstein restauriert und soeben wurde die Restaurierung des letzten europäischen Heringszauns abgeschlossen.Ein Hafen für original restaurierte Boote und Schiffe vor der Kulisse der alten Schleistadt wäre da sicher ein Gewinn.

Unsere Planungen sehen nun in absehbarer Zeit die Gründung eines entsprechenden Vereins vor,der von der Satzung her dem in Oevelgönne gleichen soll.Wir wollen versuchen,besonders die kleineren Schiffstypen,Schleikähne etc.in diesem Projekt zu erfassen.

Es wäre aber wünschenswert,wenn sich Eigner größerer Schiffe fänden, die ihr Schiff eventuell nach Kappeln legen würden und sich am Aufbau von Verein und Hafen beteiligen wollen.

Ich werde zu gegebener Zeit genauere Angaben im Piekfall machen, bitte aber schon jetzt interessierte Schiffseigner und andere Interessenten,sich mit mir in Verbindung zu setzen.

Um für dieses Projekt das notwendige Interesse wecken zu können und um für die vernachlässigten Ostseeanrainer unserer IG ein jährliches Treffen zu ermöglichen schlage ich vor,jährlich einmal ein Treffen in der Schlei zu veranstalten.Als Termin böte sich das vorletzte Wochenende der Sommerferien an,da dann die meisten Schiffe,sofern sie Urlaub auf der Ostsee gemacht haben auf ihrer Rückreise an dem Treffen teilnehmen könnten.Dies wäre zugleich die beste Gelegenheit eine Teilnahme auch unserer dänischen Freunde zu erreichen,die an einem solchen Treffen großes Interesse haben.