PIEKFALL

Mitteilungsblatt der Freunde des Gaffelriggs – Januar 1979 (Nr. 16)

Er war auf unserem Herbsttreffen nicht dabei,
der Zeichner Andreas Laursen aus Dänemark, aber er hat die Stimmung
doch gut getroffen ... Ansonsten ist die Stimmung nicht nur durchweg gut
in diesem Heft. Es geht um Organisationsprobleme, um PIEKFALL, Kasse und
Gaffeltreffen – Berichte über die Herbstmanöver unserer Flotte. –
Alle möglichen Institutionen möchten ihre Veranstaltungen
mit ein paar Gaffelseglern verschönern (milde gesagt), – es erscheint ab jetzt
ein Fortsetzungsroman über das Thema, wie man als »Selbstbauer«
einen Vollholz-Mast herstellt, sowie Satirisches & Ernstgemeintes
über Menschen & Schiffe.

Titelseite: Die Zeichnung stammt aus dem Buch
»Segelschiffe der Ostsee«, Federzeichnungen von Andreas Laursen.
Verlag Egon Heinemann, 24,80 DM.

PIEKFALL

Das Mitteilungsblatt der Freunde des Gaffelriggs
Nr. 16 – 7. Jahrgang

Redaktion:
Wolfram Stumpf, Dammducht 17, 2211 Wewelsfleth
Tel. 04829/279
Michael Boldt, Schulstraße 44, 2209 Borsfleth
Tel. 04824/547
Friedemann Bell, Am Deich 20, 2208 Engelbrechtsche Wildnis
Tel. 04124/5551

Das PIEKFALL erhält, wer Mitglied der »Freunde des Gaffelriggs« ist
und seinen Beitrag von 20,– DM bezahlt hat.
Der Beitrag ist zu überweisen an:
PIEKFALL – Konto-Nr. 4262945 – ADCA Bremen

WAS DIE GAFFELSCHIFFE ANGEHT –

so war das letzte Jahr doch recht bemerkenswert: Es gab diverse Stapelläufe (erste und zweite), in allen möglichen Hafenbecken wurde fleißig restauriert und renoviert, um- und ausgebaut. Am Treffen in Oslo nahm eine bemerkenswerte Anzahl schöner Schiffe teil und wurde auf internationaler Bühne ausgezeichnet.

Den »Freunden des Gaffelriggs« und dem PIEKFALL dagegen ging es im letzten Jahr herzlich schlecht. Während an den Schiffen gearbeitet wurde wie noch nie, erlahmte die Organisation und Mitarbeit innerhalb unserer Vereinigung derart, daß das PIEKFALL nur zweimal erschien. Seine Herstellung und Anfüllung mit lesbaren Texten sowie auch die Organisation der Treffen wurde stillschweigend dem kleinen Häufchen aktiver Leute überlassen, von dem man schon gewohnt ist, daß sie den Laden schmeißen. Andererseits wird halblaut darüber gemuffelt, daß von diesen Leuten immer nur über die gleiche Art von Themen bzw. Schiffen berichtet wird. Von den Leuten aber, die über die Vernachlässigung der sie interessierenden Themen maulen, sind leider bisher keine Beiträge eingetroffen. Womit die bisherigen Aktivisten einmal ihren Unmut zu Papier gebracht hätten! –

Wo die untere Grenze an wirklich nötiger Organisation liegt, haben wir ja nun empirisch festgestellt. Deshalb sei angeregt, auf dem bevorstehenden Wintertreffen (siehe letzte Seite) bei der fälligen Neuverteilung der »Ämter« sachte mal etwas mehr Arbeit und Aufgaben unters Volk zu streuen. Über das ohnehin Notwendige hinaus seien hier auch einige Funktionen als Neuerungen vorgeschlagen:

1. Das PIEKFALL sucht neue Redakteure für mindestens 1 Jahr. Zwei Leute sollten es schon sein – sie könnten sich Redaktion, Herstellung und Postvertrieb untereinander aufteilen.
2. Die Kasse braucht einen neuen Verwalter und Schuldeneintreiber. Neben der üblichen Kassen- und Buchführung sollte es zu seinen Aufgaben gehören, einmal im Jahr fertig bedruckte Zahlkarten ins PIEKFALL mit einzuheften zwecks Verbesserung der überaus mangelhaften Zahlungsmoral.
3. 1–2 Leute sollten von der »Vollversammlung« damit beauftragt werden, künftig unsere Pfingst-, Herbst- und Wintertreffen zu planen, vorzubereiten und zu organisieren.
4. Jemand sollte sich mit der Herstellung einer kompletten Mitglieder- und Schiffsliste befassen zwecks baldmöglichen Abdrucks im PIEKFALL. Werner Ehmke hat sich bereits anerboten, dieser »Jemand« zu sein.
5. Unser Wunschtraum: Eine Art »Sekretär« oder »Geschäftsführer«, der Informationsmaterial an Interessenten verschickt, neue Mitglieder einweist und Kontakte herstellt, briefliche Anfragen allgemeiner Natur selbst beant-

und Kontakte herstellt, briefliche Anfragen allgemeiner Natur selbst beant-wortet und Spezielles weiterleitet an die Spezialisten etc. Eigentlich eine ganz reizvolle Aufgabe – ob sich dafür jemand findet, möglichst im Raum Hamburg?!

Noch etwas zu diesem PIEKFALL bzw. erst einmal zu der letzten Ausgabe – die hat Uwe Kröncke dank seiner weitreichenden Beziehungen noch umsonst für uns drucken können. Fällige Bemerkungen über die Druckqualität kollidieren mit dem Sprichwort über den geschenkten Gaul. Vieles lag auch an den Vorlagen. So wurde zum Beispiel angeregt, unserem Mitglied Fried Hammer auf Gaffelkosten ein neues Farbband für seine alte Schreibmaschine zu stiften, damit sein hintersinniges Lecksiekon–Lästerkon künftig nicht nur von Hieroglyphen-Forschern entziffert werden kann.

Von dieser Ausgabe an wird es uns möglich sein, wesentlich bessere Druckergebnisse zu erzielen und künftig auch in beschränktem Umfang Fotos zu veröffentlichen. Dies verdanken wir zwei Mitgliedern: Friedemann Bell hilft uns mit der Herstellung fertiger Druckvorlagen und will auch künftig einzelne Texte und Schriftzüge für uns »richtig« absetzen. Und das (zunächst) umsonst…
Den Druck und die Herstellung gerasterter Abbildungen nimmt ab jetzt Dietmar Schmidt in seine breiten Hände. Friedemann und Dietmar haben wir zu danken für ihre aktive, Dietmars wohlgesinntem Chef für seine passive Unterstützung. Jetzt fehlen nur noch die Text-Beiträge…

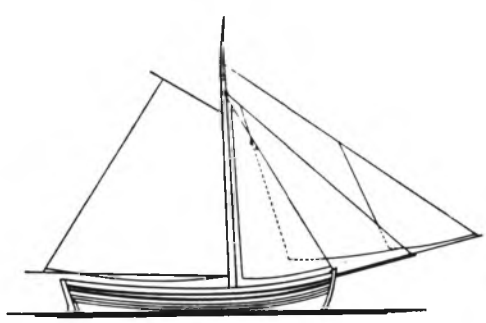
Ganz umsonst können wir das ganze natürlich nicht haben; Papier und Umschläge kosten schließlich auch noch etwas, und die Post hat ja auch mal wieder zugeschlagen. Geld wird das PIEKFALL auch zukünftig kosten, und wenn – was verdammt noch mal möglich sein sollte – vier Ausgaben pro Jahr erscheinen, so werden die ohnehin mageren Mitglieder-Einnahmen nicht mehr ausreichen. Ein geschickter Werbemann würde diese bevorstehende Beitragserhöhung folgendermaßen ankündigen:

»Wir können die erfreuliche Mitteilung machen, daß die Jahresbeiträge nicht – wie anfangs geplant – von 10 auf 40 Mark, sondern nur auf 20 Mark erhöht zu werden brauchen.«

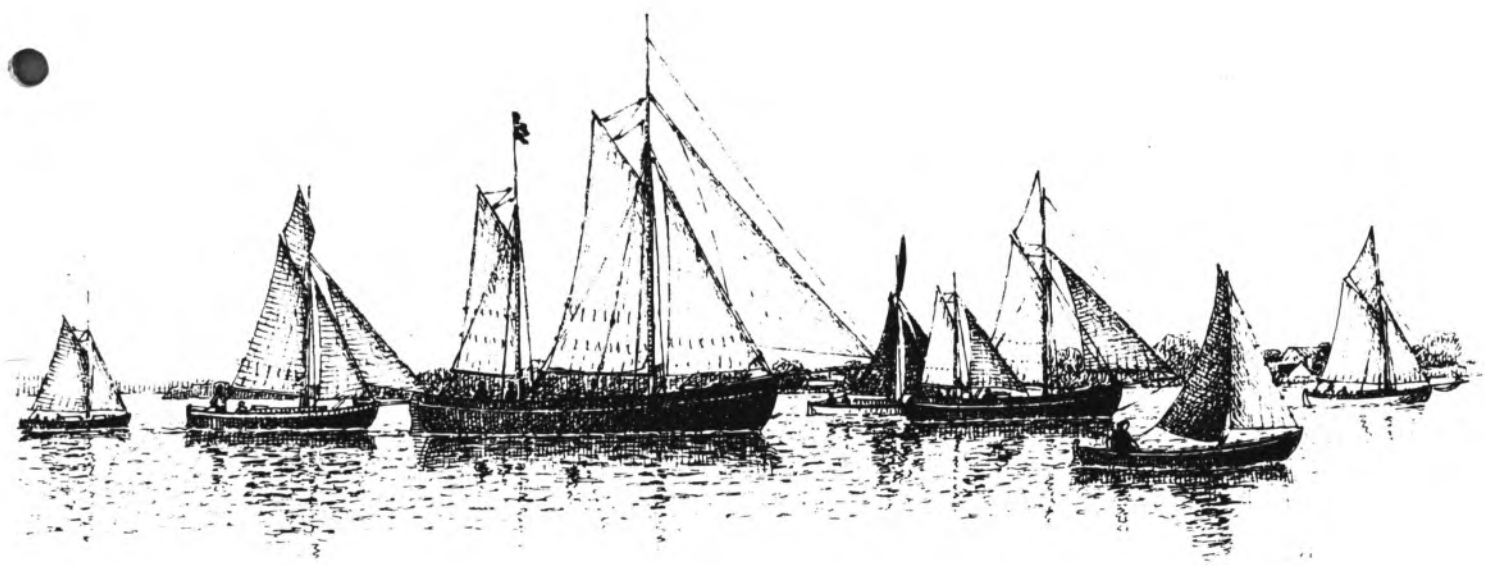
FÜNF JAHRE HERBST-TREFFEN IN GLÜCKSTADT

Richtig, seit fünf Jahren treffen wir uns im Herbst in Glückstadt.
Aber das erste Treffen der Gaffelsegler war am 29./30. September in Laboe.
Wer erinnert sich noch? DUENNA war der Star, MARIE hatte noch ein Steuerhaus, Horst Richter hatte noch die ERLKÖNIG, WAHKONDA war noch in den Händen von Volker Meier, Kurt Fleischfresser war noch Hafenmeister in Laboe mit seiner WOLLIN. An Bord der FORELLE erinnert noch eine Plakette an dieses Treffen.
Aber seit Oktober 1974 sind wir in Glückstadt – zu unserer Zufriedenheit und zur Zufriedenheit der Stadt. Hier in Glückstadt wurde auch 1975 von Joachim Kaiser der »Veränderungspreis« erstmals vergeben – aber dazu später mehr.
Wer war da?

ANNA BLUME aus HAMBURG
SONJA-CHARLOTTE aus HAMBURG
DÄDALUS aus HAMBURG
LETHE von WEWELSFLETH
EMMANUEL von BORSFLETH
DIE VERÄNDERUNG von HAMBURG
AURORA von ALTONA
DELPHIN von STADE
FORTUNA von ÖVELGÖNNE
ANNA-LISA von WILSTER
MARIE von ALTONA
DELPHIN von HAMBURG
GALATHEA von BUXTEHUDE
(frisch vom Stapellauf)
THULE von BREMEN
(frisch vom Stapellauf)
HELENE von HAMBURG
(mit Hochtakelung)
LUISE von BORSFLETH
TIMPE-TE von WEDEL
TRYGVASON von ALTONA
H-Jolle KATTEKÜL von BORSFLETH
Kutter KALLEMALLE von HAMBURG
(erstmals dabei mit Eigner G. Müller)
Schlepper MARTHA von BORSFLETH



Das Wetter hatte es mit uns gutgemeint und der Wind auch. Westsüdwestwind bescherte uns Kurse zum Anliegen. Und so gab es ein flottes Rennen, weg vom Start, teils vom Anker, teils fliegend, der eine gleich von Anbeginn im Vorteil, der andere zunächst achteraus. Mit gleichen Chancen hat das natürlich nichts zu tun, aber was bedeuten schon gleiche Chancen bei der bunten Zusammensetzung der Flotte? Und letzthin soll es ja ein Spaß sein! Also nicht zu ernst nehmen.
Diesmal hat es die AURORA geschafft, trotz schlechter Position am Start. Aber daß sie zu den Schnellsten zählt, war ja schon lange bekannt (2. Platz 1977). Zweite wurde die FORTUNA, dank Start noch vor der Startlinie? Dritte wurde die H-Jolle KATTEKÜL. Für diese Sieger gab es Plaketten aus dem Griffel von Volker Meier, und wer keine bekommen hat auf den folgenden Plätzen, dem sei der Tip gegeben, daß das letzte Schiff in der Regel auch eine bekommt, diesmal war's ANNA-LISA.
Die große Überraschung war aber der OSCHI-Preis, gegeben vom Eigner der OLIFANT von WEDEL (Reeder Woermann), dessen Schiff schon auf dem Trockenen stand, und der deshalb nicht kommen konnte. Der OLIFANT-SCHINKENPREIS sollte an das Fahrzeug fallen, dessen Alter, addiert mit dem Alter der gesamten Besatzung, die höchste Summe ergab. Über das Ergebnis



konnte es keinen Zweifel geben. Die MARIE (Baujahr 1898) mit ihrer zahlreichen Besatzung (wie immer) trug den Sieg davon. Es wäre gar nicht nötig gewesen, den Bordhund (1 Jahr) mitzuzählen. Mit weitem Abstand folgte die ANNA-LISA (ohne den Hund mitzuzählen, was aber bei erst 6 Monaten nicht geholfen hätte). Aber mit nach Altona kam der Schinken nicht, im Laufe des Sonntagvormittag wurde er an Deck der MARIE gemeinsam verdrückt.
Das Schinkenlob war allgemein. (Es gab sogar Stimmen, die dafür sprachen, das Treffen immer in den November zu legen, des OSCHI-Preises wegen!)
Und die anderen Preise?
Die begehrte LAMPE ging diesmal an den Ewerneubau GALATHEA von Buxtehude, noch nicht ganz fertig an Deck und Rigg, aber ein Schmuckstück unter Deck.
Erinnerungsplaketten gab es für die TRYGVASON für die weiteste Anreise (von der Ostsee), und für die MARIE, dem Schiff mit der schönsten Silhouette.
Der Motorschlepper der Vereinigung, die MARTHA von BORSFLETH, die den Pfahlewer-Neubau von Hanna und Werner Ehmke aus Tönning herangeschleppt hatte, erhielt eine Plakette als schönstes Schiff mit Maschine.
Nun zum VERÄNDERUNGSPREIS. Er ist wohl der begehrteste Preis bei uns, und darum abschließend dazu. Er fiel diesmal an die EMMANUEL von BORSFLETH, Monika und Werner Kokemüllers neuer, luggergetakelter Kutter. Daran soll es keine Kritik geben. Die Vergabepraxis war diesmal aber schlicht satzungswidrig. Joachim Kaiser hat seinerzeit die Vergabemodalitäten selbst bestimmt: die Mehrheit der anwesenden Eigner und ehemaligen Eigner bestimmt den Preisträger. Davon konnte diesmal ja wohl keine Rede sein.
Und bei einer Diskussion hätte es auch andere Vorschläge geben können.
Schließlich hätte man die Eigner der SONJA-CHARLOTTE für ihre Bemühungen um ein originales Schiff durch eine Diskussion ihres Schiffes bestimmt angespornt.
Also, beim nächsten Mal wieder nach den Regeln. Und dann wird es wohl spannend: die neuen Ewer ANNA (Uwe Kröhnke), MÖWE (Bernd Alm), der fertige Pfahlewer THULE, JOHANNA und CATHARINA.
Beim nächsten Mal im Herbst 1979 in Glückstadt!

J. Klette

SCHIFFERGILDE
BREMERHAVEN E.V.

20. Dezember 1978

Lieber Herr [redacted]!

Bernd Alm sagte mir, daß Sie an der Windjammerregatta und dem Windjammertreffen in Bremerhaven nicht teilnehmen wollen, weil Sie nichts mit Kriegsschiffen zu tun haben möchten. Ich kann Sie beruhigen, die Regatta und auch das Windjammertreffen haben nichts mit einer Flottenparade zu tun. Die Festwoche 79 vom 11. bis 15. Juli 1979 in Bremerhaven gliedert sich in zwei Teile:

1. Die 1. deutsche Bundesmarine (Brommymarine), die in Bremerhaven 1849 aufgestellt wurde und das Ergebnis der 48er Revolution war

   und

2. der Windjammerteil mit der ersten Regatta in der Nordsee und anschließendem Windjammertreffen in Bremerhaven.

Punkt 1 gehört mit zum historischen Selbstverständnis unserer Stadt. Es ist aber ganz natürlich, daß das Deutsche Schiffahrtsmuseum sich diesem Thema annimmt und daß die Bundesmarine bei der Aufarbeitung dieser großen Sonderausstellung mitarbeitet.
Bremerhaven gehört zu den Marinestandorten mit langer Tradition, und es gibt für uns in Bremerhaven sicherlich keinen Grund, diese Tradition heute zu leugnen, denn nach wie vor beherbergt unsere Stadt eine Marineschule.
Daß zu diesem Jubiläum natürlich auch Marineschiffe und Marineangehörige kommen, ist selbstverständlich.
Dieser Teil der Festwoche steht unter dem Motto "Marinegeburtstag". Wie Sie aus der Formulierung ersehen können, haben wir ihn bewußt locker aufgefaßt und wollen mit Sicherheit eine Flottenschau und Militärparade vermeiden. Es muß aber der Bogen gespannt werden können zwischen den Anfängen der ersten Bundesflotte des Deutschen Bundes und der Bundesmarine der heutigen Bundesrepublik.

Schiffergilde Bremerhaven e. V.
Van-Ronzelen-Straße 2 · 2850 Bremerhaven
Telefon (0471) 44502
Städtische Sparkasse Bremerhaven (BLZ 292 500 00) Konto-Nr. 111 9850
Vorsitzender: Werner Lenz · Schatzmeister: Walter Behrmann
Geschäftsführer: Hennig Goes

Ich hoffe sehr, daß Sie mit Ihren Freunden im Sommer an unserer Veranstaltung teilnehmen. Denn nach meiner Meinung geht es hier nicht nur darum, eine Regatta zu veranstalten und ein Treffen zu geben, an dem wir alle Spaß finden, sondern es geht auch darum, in der breiten Öffentlichkeit Zuneigung für alte Schiffe zu wecken und den Leuten draußen - und bei uns geht es hauptsächlich darum, im Juli Leute aus dem Binnenland - für unsere Arbeit zu interessieren und zu motivieren.

Oevelgönne und Bremerhaven sind zwar in ihrer Auffassung - wie man zum Ziel kommt - bisweilen unterschiedlicher Meinung. Das liegt aber auch wohl an der unterschiedlichen Struktur beider Vereine. Bei Ihnen gibt es ja nur Mitglieder, die ein Schiff besitzen; bei uns sind es global Leute, die irgendwie glauben, eine Beziehung zu Segelschiffen zu haben und die Vereinsidee fördern zu wollen. Daraus ergeben sich wohl hin und wieder unterschiedliche Auffassungen, wie man ein Ziel erreicht.

Grundsätzlich meine ich aber, daß wir einer Auffassung sind und daß wir uns in diesen Bereichen gegenseitig unterstützen sollten - und wenn das nur verbal ist.

In der Hoffnung, daß wir uns mit möglichst vielen Oevelgönnern im Sommer in Bremerhaven wiedersehen, zunächst herzliche Wünsche zu Weihnachten und ein gutes neues Jahr

Ihr

Hennig Goes

P.S. Ich schreibe Ihnen auf dieses Schiffergildebogen, weil der Magistrat der Seestadt Bremerhaven die Schiffergilde mit der Ausrichtung der Regatta und des Windjammerteils beauftragt hat.

11. Juli 1979: Auftakt zur Festwoche 1979 in der Seestadt Bremerhaven mit feierlicher Eröffnung der Sonderausstellung „130 Jahre Deutsche Bundesmarine" im Deutschen Schiffahrtsmuseum und Eröffnung des „Basar Maritim"

11. Juli 1979, 17.30 Uhr: Start zur Hochsee-Regatta um den Großen Preis und die Kogge der Seestadt Bremerhaven (125 sm ü. G.). Startschiff: Nordergründe Nord 53° 57' 06" N, 8° 12' 00" E; Kurs: Forschungsplattform Nordsee 54° 42' 0" N, 7° 10' 0" E; Amrum Bank West 54°37'54"N, 7°55'00"E; Steingrund Ost 54°14'00"N, 8° 05' 30" E; Ziel: Verbindungslinie Nordergründe Nord/Schlüsseltonne 53° 56' 18" N, 70° 54' 54" E (oder Sturm- oder Flautenbahn)

12. Juli 1979: Regatta auf See
Festwochen-Programm in Bremerhaven

13. Juli 1979: Eintreffen der Regatta-Teilnehmer an der Ziellinie Nordergründe Nord/Schlüsseltonne
Festwochen-Programm in Bremerhaven

14. Juli 1979: Marine-Geburtstag mit „Tag der Flotte in Bremerhaven
Einsegeln der Regatta-Teilnehmer nach Bremerhaven

14 Uhr: Windjammer-Parade auf der Weser vor Bremerhaven; Anlaufen der Liegeplätze im Museumshafen Alter Hafen

19 Uhr: Kapitäns-Empfang beim Oberbürgermeister der Seestadt Bremerhaven

20 Uhr: Internationale Bordparty im Festzelt des „Basar Maritim" aus Anlaß der Festwoche 1979 und Ehrung der Regatta-Sieger

22 Uhr: Höhenfeuerwerk über der Weser

15. Juli 1979: Tag des Wassersports
Musik-Festival

Der Magistrat der Seestadt Bremerhaven lädt

Gaffelschiffe

herzlichst ein zur
Festwoche 1979 mit Windjammer-Treffen und Hochsee-Regatta um den Großen Preis und die Kogge der Seestadt Bremerhaven
vom 11. bis 15. Juli 1979
aus Anlaß des 130. Gründungsjahres der ersten deutschen Bundesmarine.
Erstmals wird am 11. und 12. Juli 1979 in der Deutschen Bucht auf einem Kurs von 125 Seemeilen der Große Preis und die Kogge der Seestadt Bremerhaven als offenes Rennen ausgeschrieben.
1. Schiffe der Klasse B (STA)
2. Seegehende Oldtimer (ohne STA-Vermessung)
3. Yachten der Klassen 1 bis 3 (IOR)
Wir laden Sie zu dieser Regatta herzlichst ein.

Oberbürgermeister

Die Ausschreibungsunterlagen gehen Ihnen bis 15. Februar 1979 zu. Voranmeldungen bitte bis zum 15. März 1979.

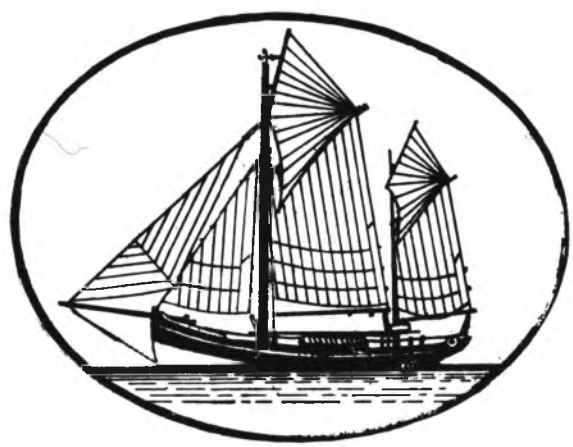
Und wer uns sonst noch gerne haben möchte . . .

Glückstadt feiert vom Donnerstag, 28. 6. bis Samstag, 1. 7. 1979 die sogenannte »Matjes-Woche« (die Heringe hierzu kommen allerdings nicht mehr von Glückstädter, sondern von Esbjerger Heringsloggern). Zu diesem Anlaß sind Gaffelschiffe im Binnenhafen erwünscht, evtl. auch Warenverkauf von Bord aus.

Und in **Brunsbüttel** wird auch irgendwann irgendwas gefeiert, wozu man sich ebenfalls gern Gaffelschiffe im Alten Hafen wünscht.
Wer wo wann hinsegelt, ist jedermanns eigene Sache. Beraten werden müßte nur, wie sich die »Freunde des Gaffelriggs« gegenüber Ansinnen dieser Art verhalten sollen. –

REITAN

gebaut 1898 für die Lotsen in Assens, die letzten zehn Jahre im Besitz von Wolf und Ingeborg Eggert, fand neue Eigner und blieb auf seinem alten Heimatrevier, der Flensburger Förde. Manfred Müller und Hermann Seebode haben schon eine Menge Arbeit in den Kutter gesteckt, von dem die Voreigner sich nur schweren Herzens trennten. Bundesdeutscher Alltagsstreß und des Skippers neuerworbene Segelschule am Bodensee ließen leider keine andere Möglichkeit.



Entwurf eines

Pfahlewers

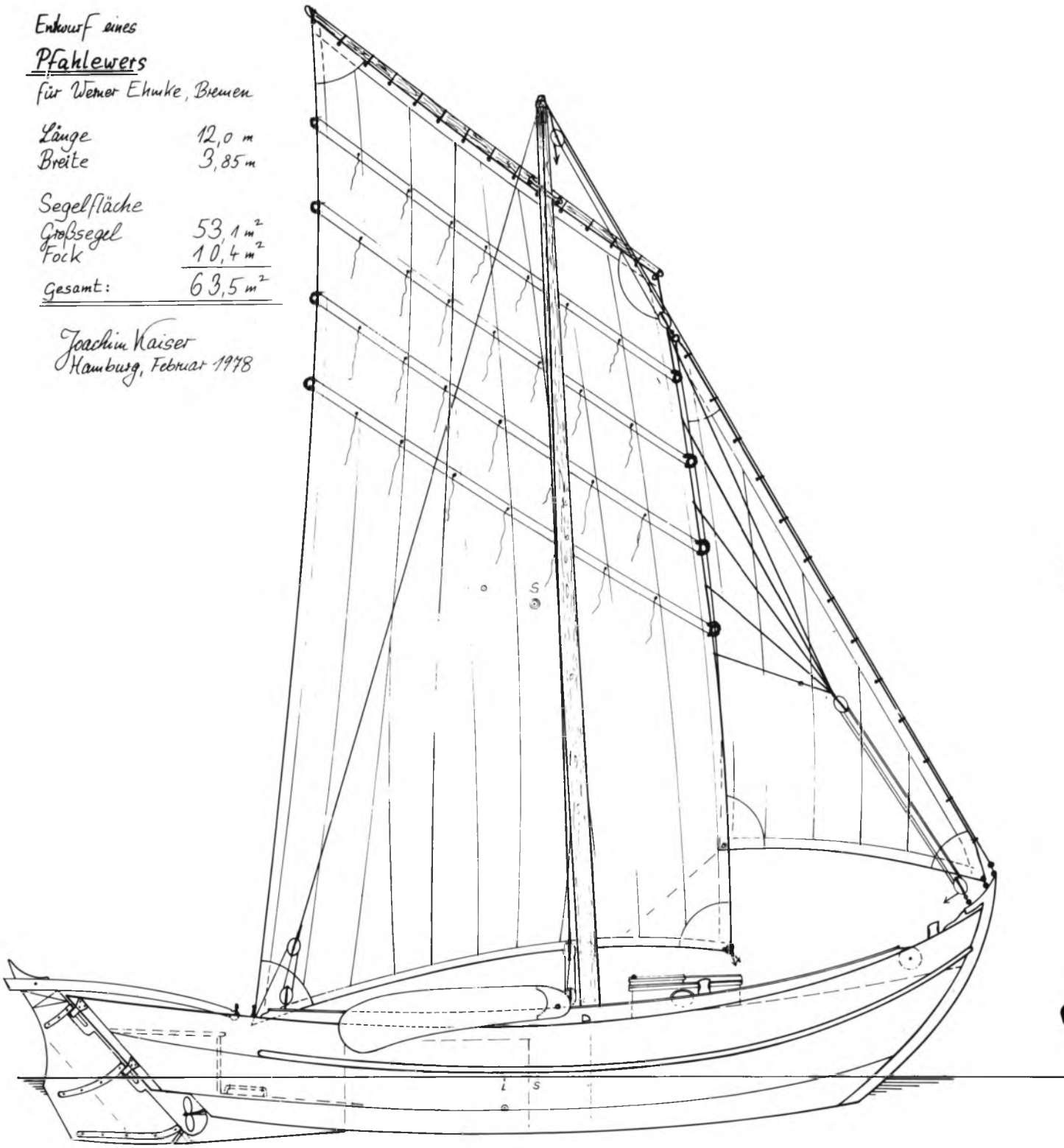
für Werner Ehmke, Bremen

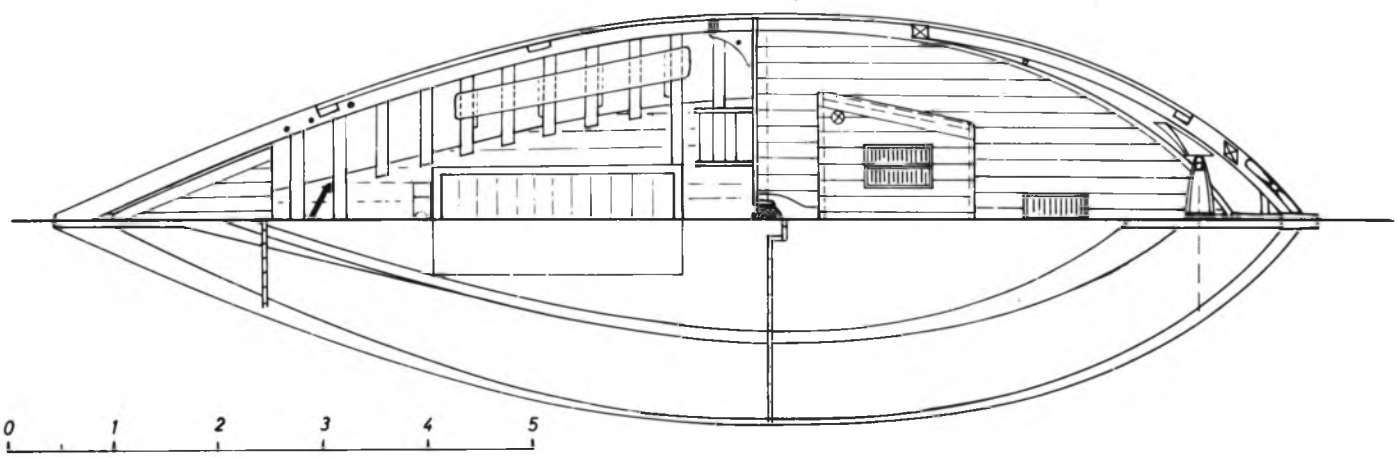
Länge	12,0 m
Breite	3,85 m

Segelfläche

Großsegel	53,1 m²
Fock	10,4 m²
Gesamt:	63,5 m²

Joachim Kaiser
Hamburg, Februar 1978





SKAGEN
SEJLMAGERI
DK-9990 Skagen.

JOE JØRGENSEN
VESTRE HAVN
TELEFON (08) 441451

Den 12.Januar 1979.

Kære Joachim Kaiser.

Vielen Dank für deinen Brief. Es wäre sehr gemüthlich, ob wir eine Zusammen-Arbeit betreffs Segeln und andere Sachen für alte Segel-schiffe etablieren können.
Ich werde dich zum Anfang ein Bischen von mir erzählen:
Bin dritter Generation ins Fach und habe mit Segeln zeit ich 7-8 Jahre alt war gearbeitet und ich bin jetzt 42 Jahre alt. Ich weis deshalb etwas vom Fach und dazu kenne ich sehr viele Segel-Leute überall in der Welt, die ich mit verschiedene Problemen geholfen habe - und wieder davon weis ich welche Probleme es gibt, wenn man fängt an einen Segelschiff aufzutakeln.
Von Duradon kann ich dich erzählen, dass ich von diesem Material seit 9 Jahren Segeln gemacht habe und seit dem ich dieses Tuch kennen gelernt habe, gab es nie mit den Segeln Schwierigkeiten. Zweimals bin ich persönlich in Scotland gewesen um von dem Tuch zu sprechen und nach meinen Wünsche kriegen wir jetzt Duradon in 3 verschiedene Stärke: 300 - 500 - und 700 Gr. Der Direktor vom Fabrik ist auch hier in Skagen bei mir mit dem Meister der Weberei zusammen gewesen , nur um von Duradon zu sprechen. Alles ist jetzt O.K. wenn man das Tuch kenne und weis wie es genäht und behandelt werdem muss.
Das Tauwerk für Leich-Tau wird hier in Dänemark gemacht und dabei bin ich Pate gewesen und kenne deswegen alles zur Vollkommenheit.
Nach und nach habe ich Segeln für meistens die grosse Segelschiffe aus Skandinavien gemacht - und auch für "Collin Archer" der du in Norwegen gesehen hast. Allein im Jahre 1978 habe ich 6000 m2 Duradon-Segeln aus dem Lande geschickt, aber selbstverständlich machen wir ja auch von anderen Material Segeln:Dacron, Baumwolle, Hanf - u.m. Ich kann dich erzählen, dass "FULTON" alle Segeln vom Baumwolle hat - von uns gemacht
Beigelegt sende ich eine Kopie von einem Brief der nach USA von Kronborg-Museum geschickt worden ist. Der Direktor vom Museum hat mich und meine Werkstatt empfohlen wenn es sich um Arbeit mit alten Schiffe dreht.
Ich habe hier in Dänemark mehrere Vorträge von Segeln, Takelung u.s.w. gehalten und diese waren immer zu grosser Freude die verschiedene Segel-Leute. Es dreht sich ja auch davon die viele Sachen, die für Schiffe notwendig sind. Gerade bin ich damit fertig geworden neue Segeln für das berühmte Schiff "MOONRAKER" zu machen. Dass Schiff ist nach Danemark verkauft geworden.

Preisliste - Fertige Segeln:
Aus DURADON, 300, 500, und 700 gr - pro m2 (weiss/rot) Dkr.110,-
einschl. Segel-Säckschen und rostfreie Drahtseil im Klüver.

Aus Dacron (weiss)	pro m2	Dkr.125,-
do (rot)	pro m2	Dkr.140,-
DURADON-Tuch, 63cm Breit	pro m (lauf.)	Dkr. 28,-
Persenning geschweisst	pro m2	Dkr. 20,-

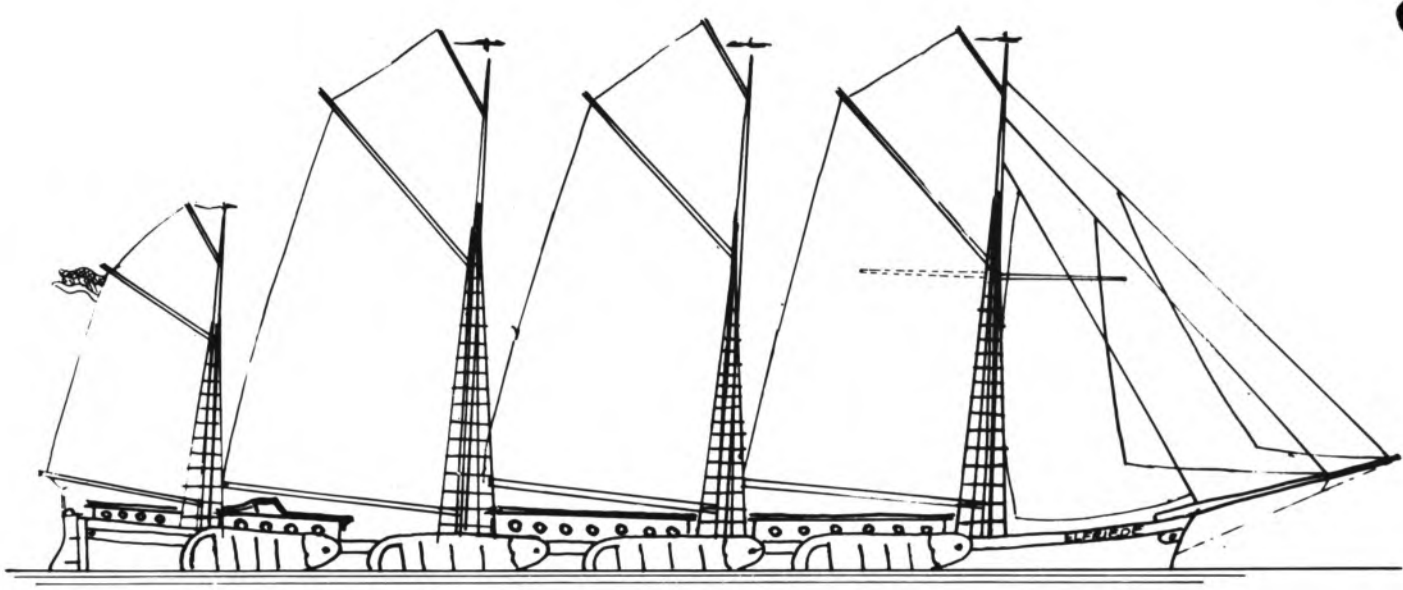
Alle Preise sind ab Skagen.

Ich habe dir separat Proben von Tuch und Tauwerk geschickt zusammen mit Prospekte und ich hoffe, dass sie gut eintreffen werden. Wenn ich nicht alle Frage geantwortet habe??, schreibe mir Bitte und ich werde versuchen es besser zu tun.

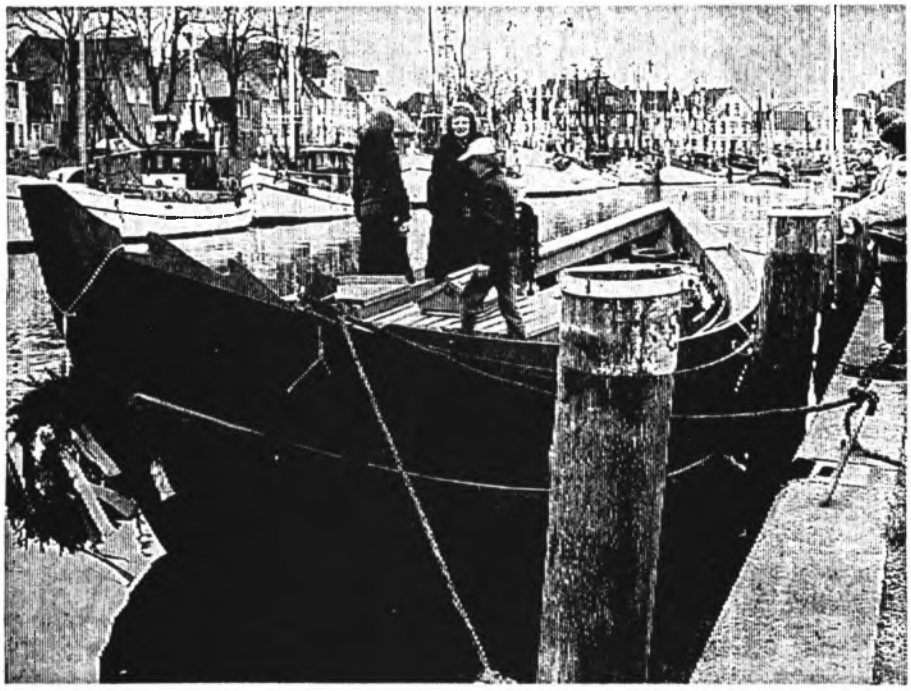
Viel Glück und viele freundliche Grüsse

GRÖSSENWAHN?

Gaffelfreund Max Horst Wunder ist seit 1976 Eigner des stählernen Ewers ELFRIEDE ex HANS HEINRICH. Das Schiff ist 1904 bei Jacobs in Moorrege gebaut worden, ist heute das älteste Schiff dieser Werft und einer der wenigen erhaltenen Giek-Ewer (= 1 Mast).
Weil Max Horst Wunder aber von alten Elbschiffern diverse Masten, Spieren und Segel geschenkt bekommen hat und ein Giek-Ewer seine Sehnsüchte nicht vollends stillen konnte, ließ er das Schiff 1978 bei Jonny Eimers in Wischhafen um 2 Meter verlängern. Zielprojekt: Ein Besan-Ewer.
Gaffelfreund Bernd Alm, Eigner des Besan-Ewers MOEWE und Verfasser der hier abgedruckten Zeichnung, hat 1977 dagegen sein (schon früh verlängertes) Schiff um 5 Meter verkürzen lassen, um es wieder originalgetreu herzurichten. Bernd Alm zufolge soll sich an der Elbe hartnäckig das Gerücht halten, der Eigner der ELFRIEDE habe weitere Masten, Segel, Schwerter etc. geschenkt bekommen und beabsichtige, seinen Ewer noch einmal um ein entsprechendes Stück zu verlängern.
Bernd Alm, der die Verkürzungsmaßnahmen an seinem Schiff heimlich bereut, hat sich Gedanken gemacht über das künftige Aussehen der ELFRIEDE und erstellte – unter Hinzuziehung genauester Unterlagen aus Middendorf und Szymanski – die hier erstmals veröffentlichte Zeichung. –



Pfahlewer in Tönning vom Stapel gelaufen

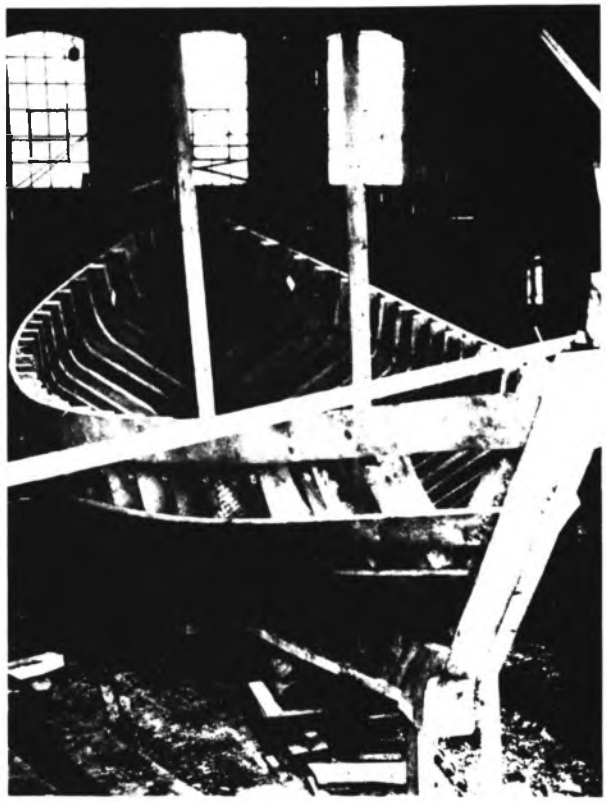


b. **Tönning.** Auf der Tönninger Schiffswerft konnte wieder einmal ein Stapellauf begangen werden. Unter Sirenengeheul der im Hafen liegenden Boote glitt der 293. Neubau der Dawartsschen Schiffswerft in das nasse Element. Es handelt sich hierbei um einen 12 m langen Pfahlewer, der im Auftrag eines Bremer Werbegrafikers gebaut wurde. Das Schiff hat seine Bezeichnung von dem einfachen langen Pfahlmast, der hier nach dem Stapellauf des Schiffes an Bord gebracht wird. Die „Thule", so heißt dieses Boot, das ganz aus Eichenholz gebaut wurde, ist ein flachbodiges Fischereifahrzeug, das um 1800 in Blankenese gebaut wurde und über gute Segeleigenschaften verfügte. Die „Thule" erhält ihre Ausrüstung in Hamburg und wird dann bei der Schiffergilde im alten Hafen beim Bremerhavener Schiffahrtsmuseum ihren Liegeplatz haben.

Auf der Tönninger Schiffswerft ist bereits wieder ein neues Schiff in Arbeit. Es handelt sich auch hierbei um ein Liebhaberschiff, nämlich um die Colin Archer, einen norwegischen Bootstyp, aus dem das Rettungsboot entwickelt wurde.

Unser Bild (oben) zeigt den Pfahlewer in seinem Element. Unten: Viele Männer waren nötig, um den langen Mast, der dem Schiff den Namen gab, an Bord zu bringen. Foto: Boysen

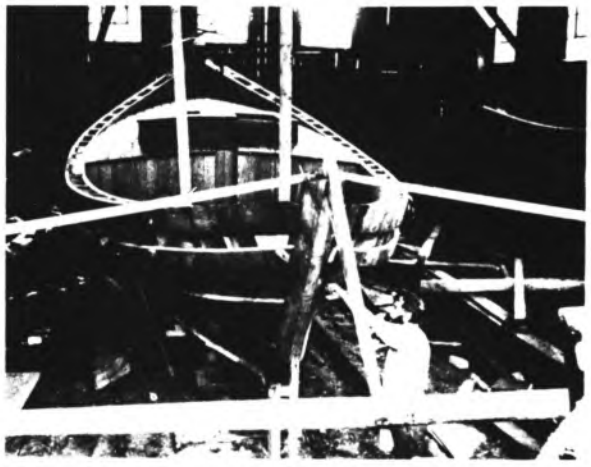
Der Pfahlewer-Neubau



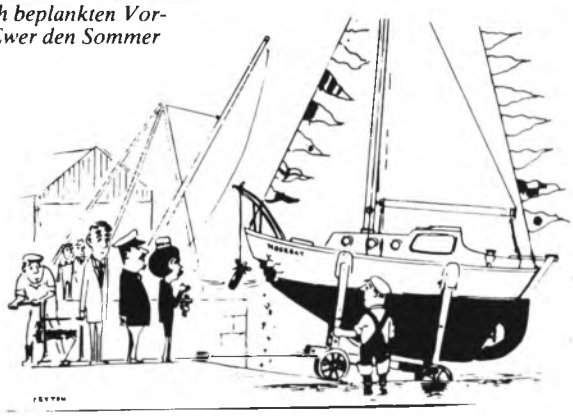
Der Pfahlewer im Rohbau, aufgenommen im März 1978. Allein mit seiner Frau brauchte Dawartz nur einige Wochen, um den Rohbau bis zu diesem Stadium zu erstellen.

Das Heck, an dem man die typisch eckige Spantform gut erkennt.

Der Auftraggeber beim Leinölen des frisch beplankten Vorschiffs. In diesem Baustadium bleibt der Ewer den Sommer über zum Austrocknen stehen.



Blick zum Vorschiff mit frisch verlegtem Deck und der flachen Fischerkajüte.



„Galatea von Buxtehude" – Sekunden nach dem geglückten Stapellauf. Der Besan-Ewer mit einer Länge über alles von gut 14 Metern fand den Beifall von 300 Stapellauf-Gästen auf dem Gelände des BWV-Hansa. Fotos: Tornow

300 kamen zum Stapellauf in den Buxtehuder Hafen

Besan-Ewer „Galatea" steht in alter Lastensegler-Tradition

Ewald Martens erfüllt sich mit einem Traumschiff einen Traum

Buxtehude (Tor). Das hat es im alten Hansehafen von Buxtehude schon seit 100 Jahren nicht mehr gegeben: Über 300 Menschen feierten den Stapellauf eines großen Segelschiffes. Der Besan-Ewer „Galatea von Buxtehude" ist seit Sonnabend das Prunkstück auf der Este. Schiffer, Konstrukteur und Erbauer in einer Person ist Ewald Martens (45). Der ehemals selbständige Bootsbauer verwirklichte sich mit der „Galatea" einen seit 20 Jahren gehegten Traum. Das alte Bootshaus des Buxtehuder Wassersportclubs BWV Hansa erlebte nach gelungener Taufe ein fröhliches Fest.

Ewer waren um die Jahrhundertwende auf der Unterelbe und ihren Nebenflüssen der häufigste Schiffstyp. Die kleinen flachgehenden Lastensegler, sie waren erst aus Holz, später aus Eisen gebaut, bestimmten noch in den 50er Jahren das Bild des Buxtehuder Hafens. Einige wenige Oldtimer sind nur gerettet worden. Der Ewer, auf dem der Vater von Ewald Martens einmal fuhr, liegt heute noch als zweckentfremdeter Anleger am Lühesand.

Ewald Martens hätte auch gern einen alten Ewer wieder auf Vordermann gebracht. Es fand sich aber kein geeigneter Rumpf. Der Entschluß, einen Neubau zu wagen, fiel im Familienrat. Ehefrau Ingrid Martens bestärkte ihren seefahrtbegeisterten Mann. Ohne sie, daß weiß auch der stolze Eigner der „Galatea", hätte das Projekt nicht verwirklicht werden können. Schließlich ist der Bau eines über 14 Meter langen (L. ü. a.) Seglers nicht nur ein finanzieller Kraftakt für eine Familie mit schmalem Budget. Die gesamte Freizeit von bald zwei Jahren stecken in dem Traumschiff.

Der Rumpf der „Galatea" wurde in der alten Werft von Jonny Reimers in Wischhafen gebaut. Nach der Überführung des eisernen Kolosses nach Buxtehude verwandelte sich zunächst eine Ecke, später, als die übrigen Boote des BWV Hansa im Wasser waren, das gesamte Hafengelände und das Bootshaus in eine Ewer-Werft.

Unterstützt von seinem tatkräftigen und fachkundigen Vetter Hannes Martens, auch ein gelernter Bootsbauer, und mit der Hilfe zahlloser Freunde und Bekannter wuchs aus dem Rumpf ein bildschöner Segler.

So gut wie alles ist handgefertigt: Ruder, Pinne und Seitenschwerter aus schwerer Eiche, die Masten und der Klüverbaum aus Fichte, das Deck aus Teak, der Innenausbau aus Kiefer und Eiche, die vielen Blöcke der Takelage aus Rüster; Hölzer aus der ganzen Welt sind in der „Galatea" verarbeitet.

Traditionelle seemännische Kunst brachte der Takler Eberhard „Ebby" Sander ein. Der Buxtehuder Junggeselle, der tagsüber das Segelschulschiff „Passat" in Travemünde mit einer neuen Takelage versieht, achtete bei der „Galatea" auf ein historisch einwandfreies Rigg.

Ausgerüstet ist der Besan-Ewer – er heißt so, weil sein zweiter, achterer Mast „Besan" genannt wird – mit einem starken Motor. Auf der Elbe und auf See aber sind 65 Quadratmeter Segelfläche der bessere Antrieb.

Eine der Meeresnymphen im Gefolge des Poseidon gab dem Ewer seinen Namen. Die „Galatea" soll den Seeleuten wohlgesinnt sein. Auf ihr Wohlwollen baut die Mannschaft schon während der Jungfernfahrt, die noch in dieser Woche beginnen soll.

Der Bau eines Steckmastes aus Vollholz

Entwurf und Bemaßung.

Form und Abmessung der Masten von verschiedenartigen Segelschiffstypen können sehr variieren, auch wenn die Abweichungen sich immer in bestimmten Grenzen halten. Neben typenbedingten Unterschiedlichkeiten spielt auch immer die besondere Zweckbestimmung und das Einsatzgebiet des einzelnen Schiffes eine Rolle. Schiffe, die überwiegend in windarmen Gebieten operieren, sind beispielsweise immer höher bemastet als Schwerwetterfahrzeuge; eine leichtgebaute Kutteryacht hat immer wesentlich leichtere Rundhölzer,als ein Fischerfahrzeug gleicher Größe, an dessen Mast die vollen Netzsäcke aus dem Wasser gehievt werden müssen. Extreme Stärken erreichen die Rundhölzer zum Beispiel bei den Rettungskuttern Colin Archers: Diese Schiffe dienten dazu, gegen ablandigen Sturm mit 3 - 4 Nordlandbooten im Schlepp aufzukreuzen bis unter den Schutz der Küste. Auch haben Flachbodenschiffe mit ihrer hohen Anfangsstabilität meist stärkere Masten als gleichgroße Kielschiffe, die weicher auf den Winddruck reagieren.

Während die Masthöhe letzlich von Schiff zu Schiff unterschiedlich ist, läßt sich über die Stärke schon Genaueres sagen. Man geht hier aus von der Schiffsbreite (b) und errechnet die größte Dicke des Großmastes (d) aus folgender einfacher Formel:(b x 6)* 1oo = d. In Worten: Man multipliziert die Schiffsbreite in Metern mit 6 und erhält die Maststärke in Zentimetern. Mehr als ein Richtwert ist diese Formel nicht; entsprechend den oben aufgeführten Anforderungen und Eigenschaften kann die Maststärke von diesem Formelwert abweichen. Bei den heute noch segelnden alten Schiffen, die ja alle nicht mehr 'arbeiten' unter authentischen Bedingungen, wird man diesen Wert kaum überschreiten, eher unterschreiten. So kann man für einen Klappmast, dessen Untermast pfahlförmig und fast ohne Laibung gebaut ist, vom Faktor 6 bis auf 5,5 hinuntergehen.

In welchem Verhältnis geringe Unterschiede der Durchmesser zu entsprechenden Differenzen der Querschnittsflächen (und damit der Bruchfestigkeit) stehen, sei hier an kurzen Beispielen gezeigt. Die Flächendifferenz zwischen einem 2o und einem 22-Zentimeter-Mast beträgt 66 cm^2, was wiederum einem Unterschied von 22 % entspricht. 66 cm^2 wäre die Querschnittsfläche eines Rundholzes von 9,2 cm Durchmesser.- Wenn ein Mast doppelt so stark - von der theoretischen Bruchfestigkeit her - sein soll wie z.B. der von 2o cm Durchmesser, so müßte er 28,3 cm dick sein (und nicht 4o cm). ($F= r^2 x\ 3,14$)

Bei der Bemaßung anderer Rundhölzer (Bäume, Gaffeln, Rahen) geht man von folgender Formel aus: Baumlänge in Metern x 2 - 2,2 = größter Durchmesser in Zentimetern. Da solche Rundhölzer üblicherweise eine stärkere Laibung haben als ein Pfahlmast, kann der Durchmesser an den Baumenden bis zu 3o % geringer sein. Für den Baum wählt man das stärkere Ende dabei zur Nock hin nach achtern, während die Gaffel ihr stärkeres Ende an der Klau hat.

Zuletzt hat noch die Güte und Sorte des Holzes Einfluß auf die Dickenmaße. Ein Fichtenmast sollte ruhig etwas dicker sein als ein Lärchen- oder Kiefernmast. Ist man dagegen in der glücklichen Lage, Pitch-Pine oder Oregon verarbeiten zu können, so können alle Dicken um 1o % geringer genommen werden gegenüber den üblichen Nadelhölzern.

Auswahl und Beschaffenheit des Holzes.

Die Wahl der Holzart wird sich fast immer nach den in der Nähe verfügbaren Sorten richten müssen, da der Transport einzelner langer Stämme über längere Strecken teurer werden kann als das Holz selbst. In Frage kommen in unseren Breiten für gewöhnlich Fichte, Tanne, Kiefer, Lärche, Douglasie. Hätte man all diese Sorten zur Auswahl, so wäre es schwer zu sagen, welches Holz man am besten nehmen sollte. Eine ebenmäßig gewachsene Lärche ist sicherlich ein sehr gutes Mastholz, ist in größeren Abmessungen jedoch nicht einfach zu bekommen. Japanische (schnellwachsende) Lärche soll man nicht nehmen, sondern nur europäische. Probleme gibt es mit manchen Lärchen wegen ihrer Neigung zum Drehwuchs - manche frisch verarbeiteten Stämme drehen sich beim Trocknen so weit auf, daß der Topp bis zu $2o^{o}$ aus der Schiffsmitte herauszeigen kann! Dies soll bei der Douglasie nicht so leicht passieren, deren Holz auch sonst gern genommen wird, besonders für extrem hohe Masten. Kiefernhölzer können untereinander recht unterschiedlich sein; eine gute Sorte ergibt jedenfalls einen sehr schönen Mast. Beim Tannenholz soll es gelegentlich Schwierigkeiten mit toten Knästen geben. Am einfachsten und billigsten zu bekommen ist das Fichtenholz, das in seiner Zähigkeit sogar manchem anderen Nadelholz überlegen und zudem xx eine der leichtesten Holzarten ist. Auf Grund ihres geringeren Harzgehalts ist die Fichte von geringerer Wetterbeständigkeit als die anderen Nadelhölzer, aber hier kommt es doch sehr auf den einzelnen Baum und auch auf die Pflege des neuen Mastes an. Mangelhafte Pflege und Behandlung besonders in den ersten zwei Jahren kann auch den besten Pitch-Pine-Mast frühzeitig ruinieren. Übrigens hat gerade Pitch-Pine als Holz

Der Bau eines Steckmastes aus Vollholz

von hervorragender Wetterbeständigkeit eine Tücke: Über längere Zeiträume reagiert es empfindlich auf Luftabschluß in Verbindung mit Feuchtigkeit und Druck sowie auf die Berührung mit unverzinktem Eisen. So sind alte Pitch-Pine-Masten für gewöhnlich im Mastkragen rundherum angegangen, können unter der Oberfläche zu faulen anfangen um Hackbolzen (Lümmelbeschläge!) herum, unter Bolzenplatten und breiten Beschlägen, während alle sichtbaren Partien noch im allerbesten Zustand sind.

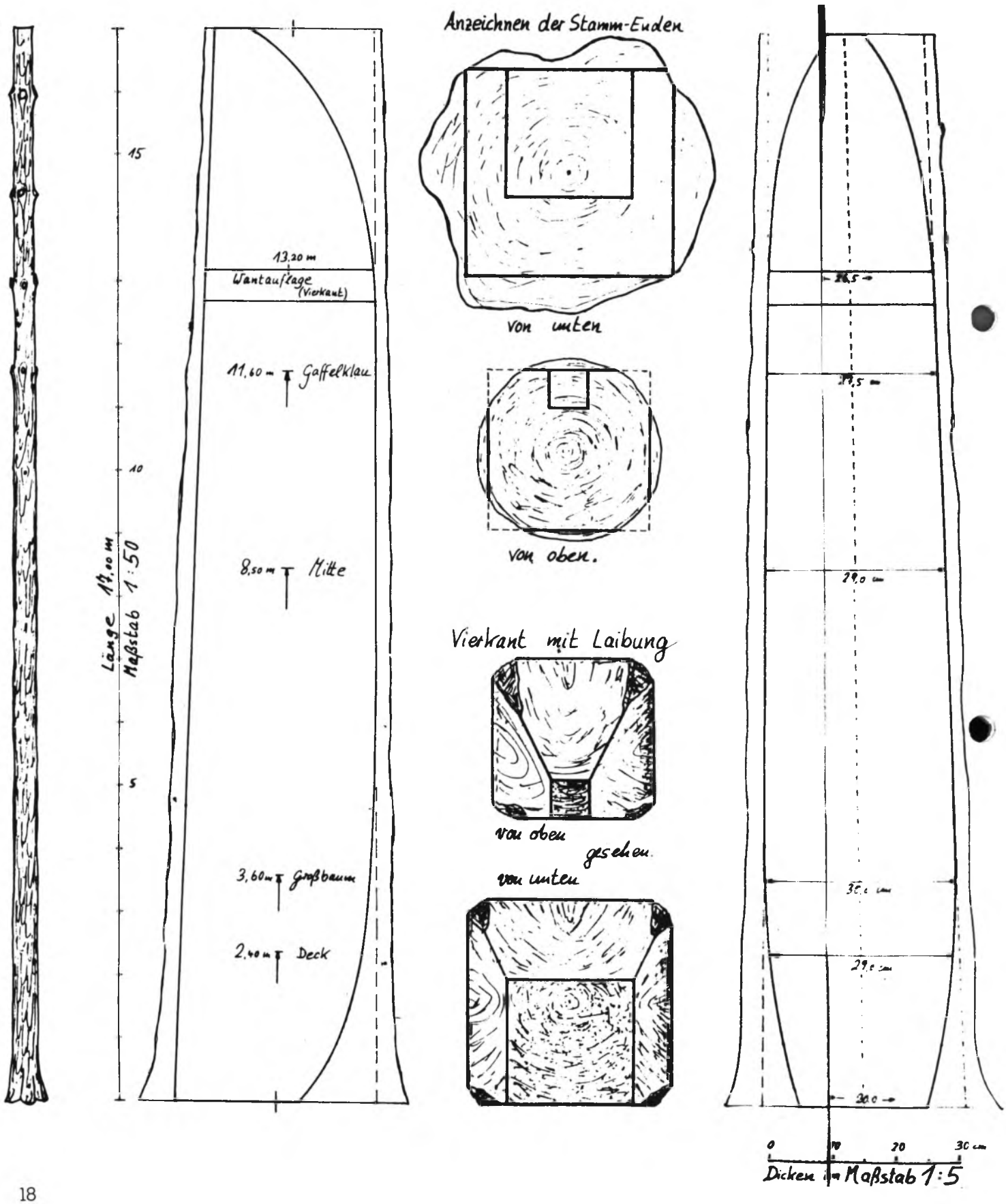
Wichtig bei der Auswahl eines Baumes ist vor allem der Grund, auf dem er wächst, sowie auch seine nähere Umgebung. Niemals soll man Bäume nehmen, die in sumpfigen, morastigen Gegenden gewachsen sind - jede Art von schnellem Wachstum wirkt sich nachteilig auf Elastizität und allgemeine Holzqualität aus. Schnellwachsende Bäume haben große Abstände zwischen den Jahresringen und sind besonders in Sumpfgegenden anfällig für Stammfäulnis und Baumkrankheiten. Je langsamer ein Baum gewachsen ist, desto besser ist sein Holz. Deshalb sollten man seinen Mast aus einem Wald mit steinigem oder lehmigem Untergrund holen. Die Holländer zum Beispiel, auf deren durchfeuchteten Böden keine vernünftigen Hölzer wachsen können, bevorzugen als Importware Tannen und Kiefern aus Norwegen oder dem Spessart; nordische Fichte mit ihren engstehenden Jahresringen zählt zu den besten Hölzern für einen Mast.

Einfluß auf den Wuchs hat auch die nähere Umgebung des Baumes. An steilen Hänge neigen die meisten Bäume zum Krummwerden, was übringes auch an Waldrändern vorkommen kann. Die schlankesten, ebenmäßigsten Bäume findet man stets mitten im Forst zwischen annähernd gleichhohen Bäumen. Einzeln stehende oder alles überragende Bäume sollen außerdem anfälliger sein für Drehwuchs, den man bei vielen Baumsorten am Rindenverlkauf erkennen kann. In jedem Falle sollte man das Aussuchen nicht ohne einen erfahrenen Holzarbeiter oder Förster vornehmen, der sich mit seinen speziellen Baumsorten besser auskennt. Man wird zuerst auf der Suche nach geradem Wuchs und ausreichendem Fuß-Durchmesser sein. Ob ein Baum etwas krumm ist, merkt man sofort, wenn man den Kopf an die Rinde legt und am Stamm entlang peilt (was auch später bei der Bearbeitung die beste Kontrolle ist). Zur Feststellung der Höhe bedienen sich viele Förster eines Winkelmeßgeräts, das wie ein einfacher Sextant arbeitet. Schwieriger zu beurteilen ist es meist, ob ein Stamm, der ausreichende Länge und am Fuß genügende Stärke aufweist, auch oben im Bereich des zukünftigen Topps genügend 'Fleisch' hat. Gerade an dieser Stelle werden aber die meisten Fehler gemacht. Laien neigen ohnehin dazu, Masttoppen zu dünn arbeiten zu wollen, und andererseits sind viele Bäume auch ganz entsprechend gewachsen, so daß man nach ihrem Kauf keine anderen Möglichkeiten mehr hat. Ebenso verkehrt ist das andere Extrem - nämlich aus lauter Angst einen viel zu dicken Stamm kaufen zu wollen. Die meisten Nadelhölzer - und besonder die Fichte - haben dicht unter der Rinde ihre größteZähigkeit, während das Kernholz relativ leicht bricht. Man würde also das Beste herunterhobeln von einem viel zu dicken Stamm. Gerade wenn man einen Klappmast bauen will, der unten in einen Vierkant mündet, ist man immer versucht, einen viel zu dicken Stamm zu wählen, in dem der Vierkant noch voll enthalten ist. Im Interesse eines elastischeren Mastes und einer einfacheren Bearbeitung sollte man jedoch lieber einen geringeren Durchmesser wählen und die fehlenden Ecken des Vierkants später aufleimen. In jedem Falle ist immer der Stamm der beste, vom dem am wenigsten heruntergenommen werden muß. Zu achten ist auch darauf, ob der Stamm wirklich rund ist (außer ganz unten am Fuß). Liegt bei dem zukünftigen Mast der Kern nicht richtig in der Mitte, so kann es beim allmählichen Auftrocknen böse Verformungen geben. Auch sollte man - der vielen Knäste wegen - mit dem zukünftigen Topp nicht zu weit in die Krone des Baumes hineingeraten.

Viel geredet hat man schon über den besten Zeitpunkt zum Fällen des Baumes. So ist von winterlichen Vollmond-Nächten die Rede, oft heißt es auch, geschlagen werden sollte nach dem zweiten Frost bei Wintereinbruch. Richtig ist sicher, daß die Monate November bis Ende Februar sehr günstig sind, weil dann alle Säfte im Baum zur Ruhe gekommen sind. Doch man weiß auch von Sommer-geschlagenen Bäumen, an denen nichts Nachteiliges beobachtet wurde. Früher, als die Leute mehr Zeit hatten und weiter voraussahen, hat man oft den ausgewählten Stamm zum Absterben gebracht, ohne ihn zu fällen, und ließ ihn bis zu zwei Jahre im Wald stehen zum Austrocknen. Man erreichte dies, indem man gut über dem Boden einen breiten Streifen Rinde rund um den Stamm entfernte, oft auch zusätzlich einen Streifen unter der Krone, womit der Saft-Transport zum Erliegen kommt.- Erwähnt sei hier noch eine in Vergessenheit geratene Methode, den Harzgehalt eines Baumes vorm Fällen erheblich zu erhöhen. Die Bäume, aus denen die Wikinger ihre noch heute erhaltenen hölzernen Stabkirchen bauten, wurden ein Jahr vorm Fällen so weit entastet, daß nur ganz oben noch ein kleines Tannebäumchen ('Pinsel') stehen blieb. Dieses hielt den Baum eben und eben noch am Leben, und innerhalb eines Jahres setzte sich im Stamm eine bedeutende Menge an Harz ab. Über neuere Versuche mit dieser alten Methode ist mir nichts bekannt; es wäre ja hochinteressant zu erfahren, ob man auf diese Weise die Qualität seines zukünftigen Mastes verbessern kann.

Fortsetzung folgt

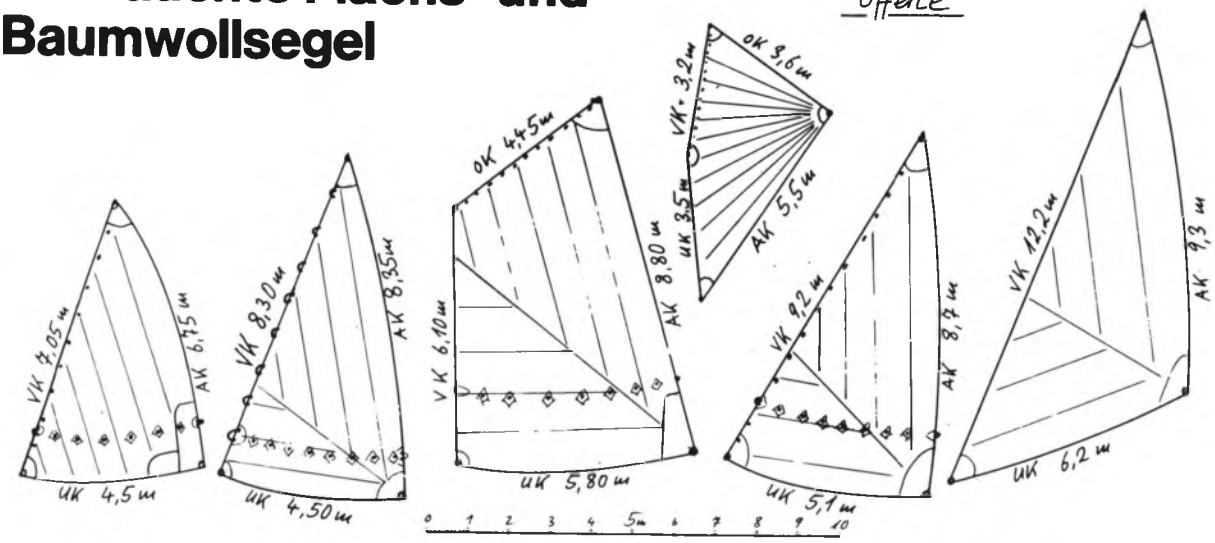
Der Bau eines Steckmastes aus Vollholz



OFFERTE:

Gebrauchte Flachs- und Baumwollsegel

Offerte



Alte Stagfock, geloht. Schwere Verarbeitung, nicht mehr ganz neu... Als Sturmsegel für kleine Schiffe. 6o Mark

Neuwertige Stagfock 17,5 m², geloht. Museumsreife Verarbeitung, tadelloser Zustand. 38o Mark. Kern 3 Delius, Segelmacher Külper, Finkenwerder. (Flachs)

Gut erhaltenes Großsegel 36 m², ~~getrkt.~~ Flachs; Segelmacher Jansen &Barg, Altona. Solide und gute Verarbeitung. 55o Mark.

Strahlentoppsegel ca. 1o m²,geloht. Schadhaft am Schothorn, jedoch reparabel. 5o Mark.

Ältere Stagfock, 22 m², Flachs. 'Trade Mark LLOYD EXTRA, 42,5! Rottstellen am Achterliek, reparabel. 8o Mark.

Leichter Klüver, Jager oder Fliegen, 28 m², fliegend zu fahren. Geloht. Ganz leichtes Flachstuch. Tadelloses Leichtwettersegel,42o Mark.

Diese Segel sind Kommissionsverkäufe ohne Aufschlag!

Zur Weitergabe: 1 Paar abgelegte Seitenschwerter. Bis 1973 auf FORTUNA, 1974-75 auf VERÄNDERUNG. Maße: 2,43 x 1,25 x o,o5 Meter. Fichtenholz, im Zustand gut. Form und Verarbeitung nicht ganz richtig. 'Schutzgebühr': 5o Mark.

1 Gaffel mit hölzerner Klau, insgesamt 3,7o m lang. Fichte, Klau aus Eiche für 14-16 cm Mast. Mit allen Beschlägen (verzinkt) und Hahnenkamm (f.Nockbändsel). 1oo Mark.

1 Klüverbaum für 2 Vorsegel, 4,2o m lang und 14 cm stark. Mit Rolle bei 2,5 m (von hinten gemessen) und Beschlägen. Man kann ihn auch absägen und für ein Vorsegel benutzen - dann 2,7 m Länge. 7o Mark.

1 alter Großbaum eines Giek-Ewers mit allen Original-Beschlägen. Meiner Ansicht nach etwas schwach für die Länge - 7,6 m lang und nur 12 cm stark. Wäre ja auch verkürzbar...1oo Mark.

Lagerplatz aller Segel und Teile: Werft Allermöhe. Telefon J.K. o4o/ 24 97 44.

Joachim.

Auch das muß eine Selbstverständlichkeit auf allen deutschen Schiffen werden

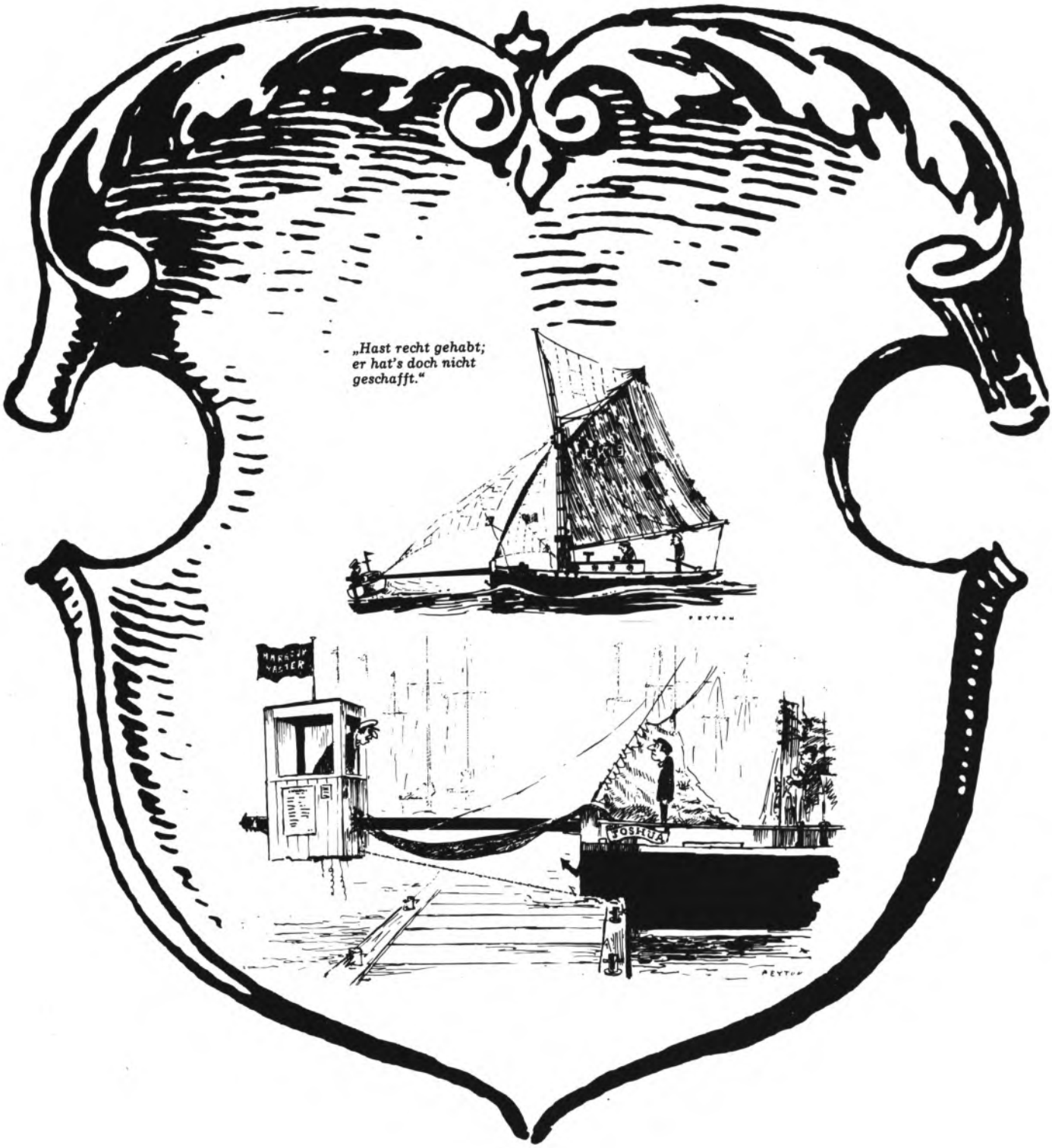
Wußten Sie schon ...

daß Stahlschiffe am leichtesten und daher am schnellsten sind, wenn sie schon sehr dünngerostet sind?

warum Holland so ein waldarmes Land ist? – Weil unser alter Kaiser Wilhelm dort im Exil seine Frustrationen täglich mit dem Abhacken mehrerer Bäume kompensierte. –

daß die niedersächsische Fraktion der Gaffelsegler sich seit letztem Weihnachten »Fleunde des Gaffelliggs« schreibt?

Hommage à Volker Meier...



Er war auf unserem **Herbsttreffen** durch weg gut dabei,

(milde gesagt),

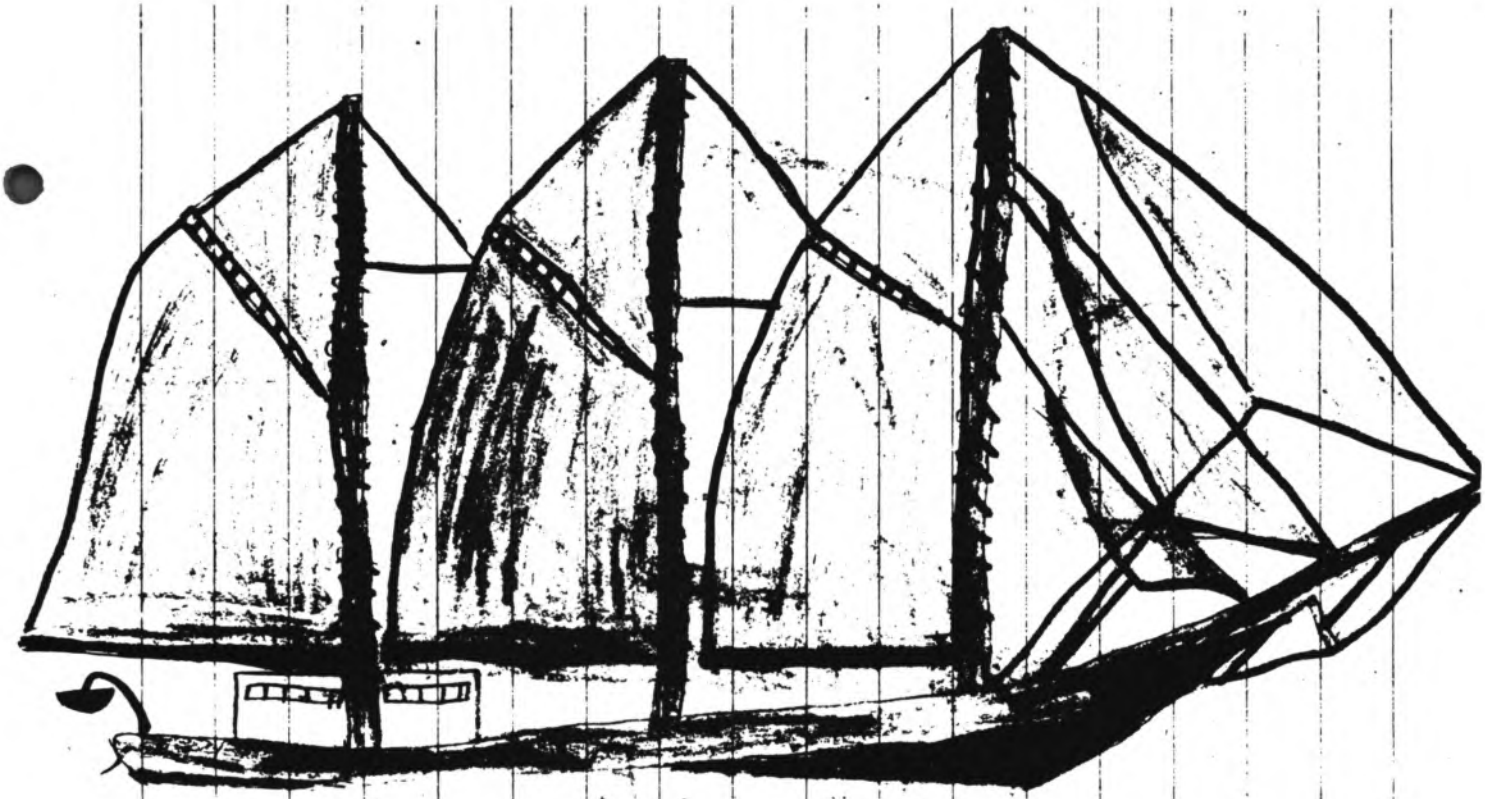
Heft: 1

Fach: Heimatkunde

Name: Joachim Kaiser

Klasse: 3b Schuljahr: 1957

PFAHLEWER



DREIMASTSCHORNER

. . . wenigstens **ein** Aktiver!

Voerde, 8.1.79

Lieber ~~Wolfram~~ Wolfram Stumpf!

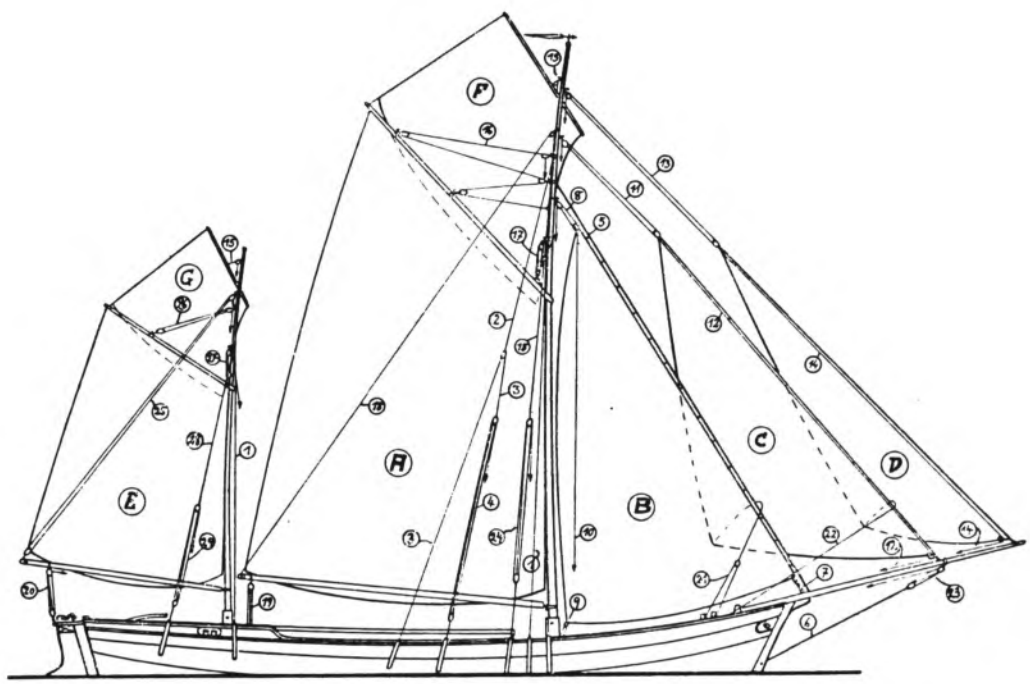
Ich kündige hiermit meine Mitgliedschaft den Freunden des Gaffelriggs. Ich habe festgestellt, daß mich das Wort 'Besan-Ewer' nicht anmacht. Mit gleicher Post überweise ich für vernachlässigte Beiträge 20,-DM, in der Hoffnung, meine Rückstände damit bezahlt zu haben wo nicht, bitte ich um Nachforderung.
Viel Erfolg für Eure Idee, herzliche Grüße an die Freunde:

Hans Bottermann

Gesuch:

Die Freunde der Schweinezucht Dithmarschen suchen einen

BESAM-EWER



Neben alten Schiffen

gibt es in unserer Vereinigung auch Mitglieder älteren Baudatums.
Am 11. Januar 1909 zum Beispiel ist Herbert Lührs vom Stapel gelaufen, und damals hat niemand ahnen können, daß er einmal in seinem Privatmuseum »Oevelgönner Seekiste« so nette Lügengeschichten erzählen würde...
Sein 70ster Geburtstag im eingeschneiten Oevelgönne wurde im Freundeskreis gehörig gefeiert; ein paar Gaffelfreunde waren auch dabei.
Viel Glück und Gesundheit, Herbert Lührs, für die nächsten Jahrzehnte!

(Wer noch nicht da war: Geöffnet Sonnabend–Sonntag 11–18 Uhr oder nach Vereinbarung.
Oevelgönne 61, 2 HH 52, Tel. 880 93 27)

Guter Nebenverdienst

sonntags vormittags!

Für eine propagandistische Verkaufstätigkeit sucht

PIEKFALL **am SONNTAG** (PAMS)

im Großraum Hamburg und Norderstedt
einige Damen und Herren. Interessenten sollten motorisiert, telefonisch erreichbar und nicht unter 25 Jahre alt sein.

Wir bieten den Freunden des Gaffelriggs an:

DECOLAY

Decksabdichtung auf Kautschukbasis, für jeden Untergrund geeignet, überbrückt Risse bis 7 mm, ltr. 13,75 DM – wir hatten jahrelang auch REITAN's Rumpf damit gestrichen und waren sehr zufrieden.

POLLUX

Marinegläser 7 x 50 IF, hervorragende Fernsicht, für PIEKFALL-Leser 197,50 DM (inkl. MwSt.), weit unter Ladenpreis.

YACHT-SERVICE EGGERT GMBH
Schulweg 18, 2000 Hamburg 19

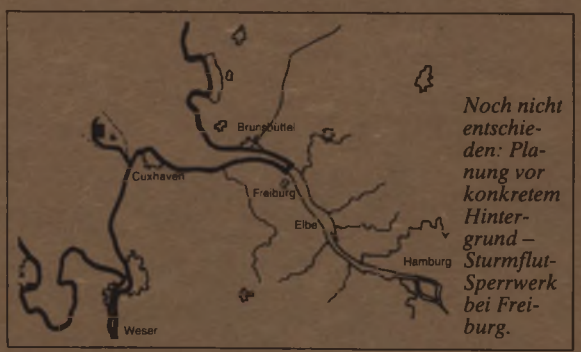
Angebot!

Rigg für kleineren Kutter: **Mast** 9,20 m, **Baum 6,50 m, Gaffel** 4,50 m einschl. passender **Wanten, Juffern, Blöcken** und **Vorsegel.**
Telefon 04824/406,
Werner Kokemüller, Borsfleth

Einer unbestätigten Meldung zufolge hat die Kulturbehörde einen Abwrackfonds für Plastikyachten eingerichtet, um das norddeutsche Landschaftsbild vor weiterer Überfremdung zu bewahren. Hier eins der ersten Schiffe bei der Beseitigung – mit den Wracks soll dann der Yachthafen in Wedel aufgefüllt werden. (dpa)

GRÖSSENWAHN?

Elbabdämmung östlich von Cuxhaven. Private Utopie?



Noch nicht entschieden: Planung vor konkretem Hintergrund – Sturmflut-Sperrwerk bei Freiburg.

»Bericht zur Borsflether Segelschiffahrt« 1830–1936

Paperback – 60 Seiten – broschürt.
In Kürze zu haben bei
Werner Kokemüller, Borsfleth, Tel. 04824/406

ANGEBOT:

Mast (8 m lang), neu, gewachsen und gehobelt, mit Wanten und Spannern.
Preis 650,– DM
Innenborder, Volvo Penta, **500,– DM.**
Verkauft: Streland, Telefon 040/43 38 72

Verschiedenes

Wasserfahrzeuge Wassersport

Suche für meine 11 m-SY gebr. Ausrüstung Beschläge. Blei, Segel, Lot, Log, Wind, Anker, Kleinkram usw.. 45 07 06

IHR TRAUMURLAUB AUF EINEM OLDTIMER IM MITTELMEER MIT UND OHNE SKIPPER

Die schönsten Gaffelkutter von 8 bis 14 m, 4 bis 10 Betten, kompl. eingerichtet, Segel, starke Dieselmotoren. Katalog anfordern:
OLDTIMER-YACHTCLUB
8132 Tutzing, Bräuhaus 11
Tel. 08158–1049. FS 0526423

Ehepaar mit 13-m-Oldtimer bietet Karibiktörns Wi. 78/79, Atlantiküberquerung Mai 79, 2–4 Gäste, 400,– DM Pers./Wo. Tel. (04221) 13711. Chiffre 1425/78.

Suche seefeste Partnerin (bis 50/165). Ab Mai 78 1 bis 2 Jahre Mittelmeer, später Ind. Ozean. Chiffre 2065/77.

Dän. Krabbenkutter Oldtimer — Klinker

9,60 x 3,90 x 1,09, 60 PS Diesel mit Gaffelbesegelung, 6 Kojenplätze und viel Zubehör. DM 24 000,—. Tel. 06 31 / 5 43 27.

Retten Sie kostbare Freizeit
SCHIPKLIN
reinigt im Handumdrehen
Polyester-Boote werden wie neu: verdünnte Lösung auftragen, einwirken lassen, abspritzen – fertig!
Neu: 1-l-Flasche 11.80
3-l-Kan. = 24.– 5-l-Kan. = 35.–
per N. N. durch Dr. Schulz + Sohn OHG
4000 Düsseldorf 1, Pf. 7608, Tel. 0211-780379

Wir bedrucken
T-Shirts
nach Ihren Vorlagen oder machen gerne Motivvorschläge.
Marianne Aufenacker, Textilien
Landwehrstr. 5, 8000 München 2
Telefon 0 89 / 59 73 79
Telex 524509

EINHANDSEGLER, 43/183, des Alleinseins müde, sucht Partnerin (sdl.). Bildzuschr. Chiffre 2047/77.

Bildschöner Oldtimer, 17,5 x 5,2 x 1,8 m, Eiche auf Eiche, Teakdeck, Gardner Diesel, 7 Kn., Diesel 2000 l, H.K-Druckwasser 1200 l, WC, Dusche, Heizung, 2fl. Kocher, Kühlschrank, Kompaß, Echolot, Autopilot, Sailor VHF, Beiboot, Rettungsinsel, 4 Anker, E-Ankerwinsch, 150 m² Dacron-Segel. Vorzüglich gepflegt. Preisidee 220 000,— DM. J. Hendriksen, Box 235, 4800 Nykøbing F — Dänemark, Telefon 004 53 — 85 42 00.

Segel- und Motoryachten der Spitzenklasse aus GFK in Asien im Handauflegeverfahren unter Lloyds Aufsicht gebaut. Serienmäßig Teakstabdeck und Innenausbau in Burma-Teak. – Eigene Bauüberwachung – Service und Hafenplätze – Finanzierung – Günstige Preise durch Direktimport.
– Second Hand Yachtprogramm –
MEDITERRANEO YACHTVERMITTLUNG GmbH
Parsifalstr. 8, 8500 Nürnberg, Tel. 0911 / 468090

Einladung zum WINTERTREFFEN DER GAFFELFREUNDE

am Sonnabend, dem 10. Februar 79
um 19.00 Uhr.

Diesmal sind wir zu Gast im »Museum für Hamburgische Geschichte«, wo man uns seitens der Direktion (tiefer Diener!) die »Kaufmannsdiele« zur Verfügung gestellt hat. Dieser schöne alt-hamburgische Raum faßt max. 120 Leute. Wir sind dort ganz unter uns und organisieren Filmvorführungen, Ausschank etc. selbst. Zu Essen gibt's nur Schmalzbrote, dazu wahlweise Faßbier oder Selter. Wer nur Schampus säuft, möchte ihn sich gefälligst selbst mitbringen. Diesmal soll es nicht immer nur Filme und Fotos von den gleichen fünf Schiffen geben: Alle Eigner von im Ausbau befindlichen, bisher unbekannten oder neu hinzugekommenen Gaffelschiffen sind aufgefordert, Bildwerke gleich welcher Natur mitzubringen. Vorführgeräte sind vorhanden.
Adresse: Museum für Hamburgische Geschichte, Holstenwall 24, 2000 Hamburg 24 (schräg gegenüber von unserem bisherigen Versammlungsort).

MOTORSEGLER/OLDTIMER, 18 x 5 x 2 m gebaut: 1922/34 Lastensegler / umgebaut 1976/78, Mot., Getr., Wellenanl., neu eingebaut, Merc. 102 PS, 80 m² neue Besegelung, 3 Doppelk. in 3 Räumen, 2 Kühlsch., 750 l Diesel, 1500 l Trinkwasser mit elektr. Druckanl., 220 V Generator, Unterwasseranstrich gerade neu, Kauf und Umbaukosten DM 160 000,–. Wegen Krankheit für DM 130 000,–.
Tel.: 040 / 32 55 32 bis 18.00, ab 19.00 040 / 6 56 48 79

AMTL. SPORTBOOTFÜHRERSCHEIN
u. Binnenführerschein zusammen in 7 Tagen in einer Abschlußprüfung. Erstklassige Ausbildung in astron. und terrest. Navigation für Sportsee- und Sporthochseeschiffer, alle DSV-Scheine, Meilenbestätigung auf Oldtimer „Dagny".
Preis DM 550,– pro Person und Woche incl. Verpflegung. Gruppen Preisnachlaß.
Kapitän Kurt Parnemann
Neue Str. 1b, 4550 Bramsche, Tel. 0 54 61 / 32 55

Wir suchen einen Mann, der selbst weiß, wo's lang geht.

»Morgen hole ich mir 'nen neuen Kleinkredit!«

Gesundheitspflege

44 71 38 – Grindelallee – 33j. Hostеß
Hostеß, nur Wochenende, T. 21 30 06
30j. Hostеß ab 12 Uhr. Tel. 410 30 20
Blondes, frz. Mod. – 45 84 75
19j. Modell, dunkelhaarig, v. 9–20 Uhr, Barmbek, Tel. 29 60 71
Modell, 22 J., Tel. 653 48 36

Schweden-Mod. 20 46 97

39 75 13
jg. schwarzh. Mod. tägl.

2xwö. 2 St
1xwö. 3 S
Arabis
1xwö. 3 St
Finnis
1xwö. 2 St
Italien
1xwö. 2 St
Neugri
1xwö. 2 St
Nieder
1xwö. 3 St
Norwe
1xwö. 2 St
Russis
1xwö. 2 St
Deutsc
Intens. tg
Intens. tg
2xwö. 2St

Menschlich gesehen

Jungfrau, 24. 8.–23. 9.: Ihre Fähigkeit, andere richtig einzuschätzen, hilft Ihnen am Sonntag, sich entsprechend zu verhalten. Offenheit zahlt sich aus. Während Sie die Meinung anderer auf ihre Verwendbarkeit hin prüfen, könnten Ihnen Einsichten kommen, die Ihr Lebensbild ändern.

Ihr Traumurlaub auf einem echten Oldtimer im Mittelmeer:
Fotos von links nach rechts:
Gaffelkutter, 14 x 3,60, 10 Betten, WC, Pantry, 115-PS-Diesel
Gaffelkutter, 12 x 4,80, 12 Betten, WC, Pantry, 95-PS-Diesel
Gaffelkutter, 10 x 3,20, 6 Betten, WC, Pantry, 45-PS-Diesel
Motorkutter, 7,50 x 2,70, 4 Betten, WC, Pantry, 22-PS-Diesel
Kompl. Segel u. Einricht., Liegeplatz nördl. Adria.
Unterlagen anfordern: OLDTIMER-YACHT-CLUB, 8132 Tutzing, Bräuhausstr. 11, Tel. 0 81 58 / 10 49