A

# PIEKFALL

Mitteilungsblatt der Freunde des Gaffelriggs – April 1979 (Nr. 17)

## Komm auf die Gaffel, Luise!

PIEKFALL
Das Mitteilungsblatt der Freunde des Gaffelriggs
Nr.17 - 7.Jahrgang

Zwei Adressen müssen nun neu notiert werden:
Materialien und Artikel für das Pikfall werden jetzt an
UWE KRÖNCKE
FINKENWERDER WESTERDEICH 16
2103 HAMBURG 95 gesandt.
Informationen für die Freunde des Gaffelrigg, Anfragen von neuen Interessenten an unsere Vereinigung, Berichte und Vorschläge der Fahrtenausschüsse und der ganze "organisatorische Kram", darum kümmere ich mich:
BERND PESCHKA
SEMPERSTRASSE 60
2000 HAMBURG 60
Und um den ganzen Laden am Laufen zu halten, benötigen wir die Mitarbeit jedes einzelnen. Außer der Arbeit aber auch noch etwas Geld von jedem. Ein Teil der Mitglieder bezahlte die 20,-DM für 1979 schon auf dem Wintertreffen im Museum für Hamburger Geschichte. Die, die 1979 noch nicht bezahlt haben, sehen auf ihrem Briefumschlag ein großes rotes Kreuz neben der Adresse. Alle diejenigen, die auch 1977 und 1978 nicht einzahlten, erblicken an der selben Stelle sogar zwei rote Kreuze. Bitte überweist das Geld bis ENDE JUNI auf das Konto der
FREUNDE DES GAFFELRIGGS
Verbandssparkasse Wilster 104/056466
da wir die Empfänger, die schon Jahre umsonst das Pikfall erhalten haben, aus der Liste der Freunde streichen.
Das ist zwar hart, geht aber finanziell nicht anders zu machen.
Die letzte Bitte noch, Adressenänderungen sollten unbedingt für uns bekannt gemacht werden, um das Pikfall an die richtige Adresse senden zu können.

Die Redaktion

Impressum
Sekretär : Bernd Peschka Semperstr. 60, 2000 Hamburg 60
Redaktion : Uwe Kröncke Finkenwerder Westerdeich 16, 2103 Hamburg 95
Finanzen : Ulla Stumpf Dammducht 17, 2211 Wewelsfleth
Druck : Eigendruck
Organisation der Treffen:
Elbe: V. Meier, B. Peschka
Ostsee: Axel Strothmann , Uwe Griem
Nordsee: Hermann Draht

# Kaiserliche Ansprache

## zum WINTERTREFFEN

Als wir uns 1973 zusammengefunden haben, waren wir noch'einsame Rufer in der Wüste' -oder aus anderem Gesichtswinkel gesehen - ein Haufen harmloser Spinner. Andere Leute mögen über uns gedacht haben: "Die müssen ja selbst wissen, für was sie arbeiten und ihr Geld ausgeben!" Nun - die meisten von uns wußten es.

Inzwischen hat sich die Szenerie verändert, teilweise bedingt durch unsere Aktivitäten. Zwar haben wir als "Freunde des Gaffelriggs" kaum etwas unternommen, um in der Öffentlichkeit für unsere Schiffe, unsere Treffen und unsere Ziele Werbung zu treiben. Trotzdem passiert unabhängig von unserer Vereinigung mehr und mehr auf dem Sektor der traditionellen Schiffe, was unter anderem ein Zeichen dafür ist, daß wir nicht mehr so einsam in der Plastik-Wüste stehen wie noch vor wenigen Jahren. Die Frage, die sich mir seit einiger Zeit stellt, ist die, ob wir auch laut genug gerufen haben in dieser Wüste. Denn wenn man sich ansieht, was um uns herum vorgeht mit manchem alten Schiffen, kann man doch gelegentlich heftig erschrecken.

Da bietet eine ganze Reihe von Maklern unermüdlich sogenannte "Oldtimer" aus Skandinavien oder sonstwoher an - mit mindestens 100% Gewinn, versteht sich. Da werden kritikwürdige Plastik-Serienbauten mit dem zugkräftigen Namen eines berühmten alt-norwegischen Segelschiffskonstrukteurs unters Volk gebracht. Und was mir persönlich den heftigsten Ruck gegeben hat war kürzlich in vielen Tageszeitungen und auch als Anzeige in der YACHT zu lesen. Nun wurde der deutsche Bootsmarkt sogar für reif befunden, eine Werft mit der Serienproduktion sogenannter "Ewer-Yachten" zu ernähren. Daß so etwas kommen mußte, war abzusehen.

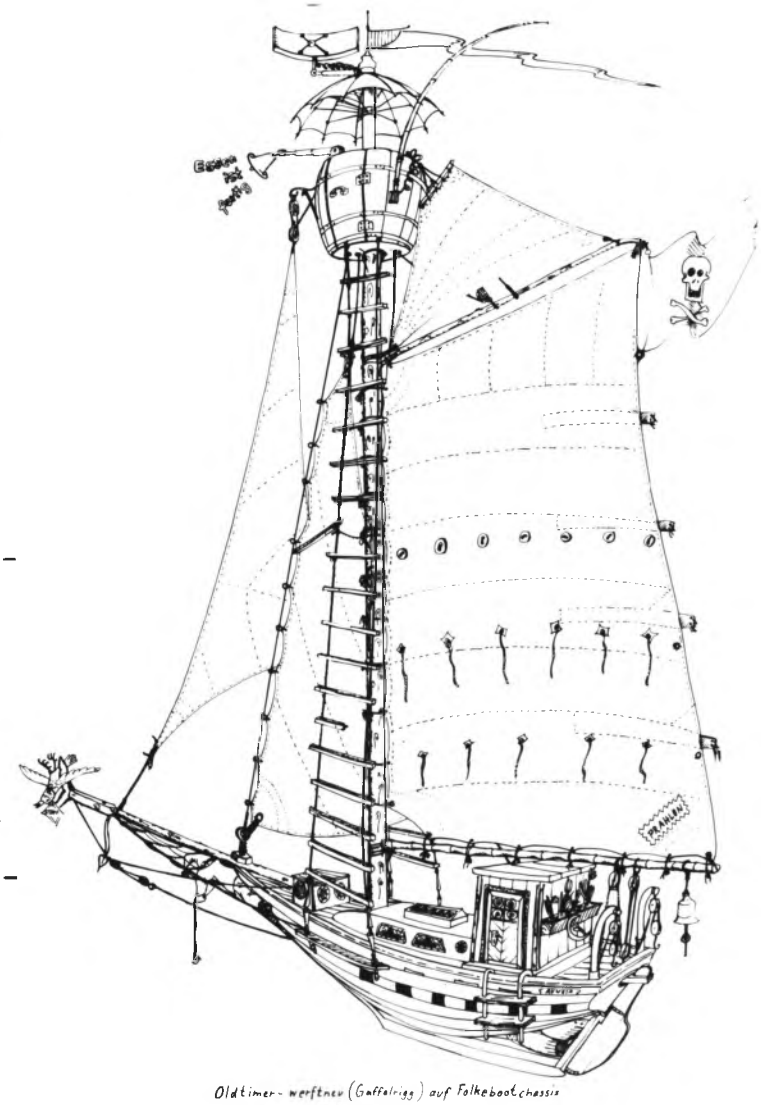
Die eben gehörte "Oldtimer-Verballhornung durch Werner Ehmke & Sohn wurde hier bereits von der Wirklichkeit überholt. Ein ernst gemeinter 7,5-m-Giek-Ewer mit Stehhöhe ist schlimmer, als es die bissigste Satire sein kann. Wenn man sieht, was heutzutage im Namen der Stehhöhe alles verbrochen wird, könnte man ohnehin den Tag verfluchen, an dem die Menschen mit dem aufrechten Gang begonnen haben...

Wenn unsere Bemühungen um die Erhaltung historischer Schiffstypen mit dem Modewort "Nostalgie" umrissen wird, so zeigt das deutlich, wie unbedarft diese unsere bemühungen häufig eingeschätzt werden. Das bräuchte uns nicht zu kratzen, wenn nicht unter den vielen Interessenten für traditionelle Schiffe ebenfalls ein hoher Anteil an wirklich unbedarften Leuten wäre. Aus verschwommen romantischen Motiven heraus landen solche Leute durch geschickte Werbung oder nur durch Zufälligkeiten bei irgendeinem schwimmenden Objekt und sind nach kurzer Zeit mit all den techni - schen und gestalterichen Problemen hilflos kommerziellen Ratgebern und Betrieben ausgeliefert, die sich rigoros über den historischen Charakter eines alten Schiffes hinwegsetzen und ihren Kunden davon überzeugen, daß er ja mit der Zeit gehen müßte, daß alle möglichen Kompromisse nun mal nötig seien etc.
Das Ergebnis: Ahnungslose Kutterkäufer lassen einen rotten Rumpf mit teuren Aufbauten, starken Maschinen und einer operettenhaften Takelage versehen. Von Werften, Handwerkern und Konstrukteuren ausgenommen, von uns Gaffelseglern ausgelacht, bleiben sie auf einem reparaturunwürdigen, möglicherweise unverkäuflichen Objekt sitzen. Oder Segler, die eigentlich nur mit einem schönen nicht nach Konfektionsware aussehenden auf Elbe und Watt herumschippern möchten, finden sich nach opferreichen Selbstbaujahren im Besitz eines Plastik-Colin-

Archers wieder, dessen Tiefgang ihnen genau diese Reviere verschließt. Andere haben vielleicht von Sturmreisen nach Island geträumt, und investieren, verführt durch übertriebene Schilderungen, in ein Flachbodenschiff, dessen Aktionsradius dicht hinter den dänischen Inseln zu Ende ist. Nun ist ein gut gemachtes Schiff, mit dem man nur aus prinzipiellen Erwägungen nicht zufrieden ist, immerhin noch verkäuflich. Aber eine der schlimmsten Vorstellungen ist es doch, sich für immenses Geld einen - wie es so schön heißt - Neubau nach traditionellen Linien erstellen zu lassen im Vertrauen auf die guten Fähigkeiten von Konstrukteur und Werft, und dann nach spätestens nach zwei Jahren einsehen zu müssen, daß man sich einen Bastard eingehandelt hat.

Ein altes Schiff restaurieren, einen Rumpf umbauen, sich ein Schiff neu bauen zu lassen ist nebenbei ein Bewußtseinsprozeß. Man geht mit einem ganz anderen Kenntnisstand daraus hervor, ist oft noch im höheren Maße bereichert, als man finanziell verarmt ist. Je mehr Leute diesen Prozeß durchlaufen oder auch nur mitverfolgen, nachvollziehen, desto höher entwickelt sich der allgemeine Kenntnisstand über traditionelle Schiffe auch in der Öffentlichkeit. Nach Jahren harter Arbeit und finanzieller Opfer aber mit einem Projekt dazustehen, daß nur noch mitleidig belächelt werden kann, dürfte die bitterste aller Lehren sein, die man aus einem alten Schiff ziehen kann.

Als wir 1973 die "Freunde des Gaffelriggs" gründeten, waren wir alle selbst noch sehr unbedarft. Sechs Jahre später ist in diesem Kreis schon soviel zum Teil hochspezialisiertes Wissen versammelt wie sonst nirgendwo in Deutschland. Und meist fehlen den anderen, deren Produkte wir belächeln, kritisieren oder gar beschimpfen, genau diese unsere Erfahrungen und Erkenntnisse. Meine Meinung ist, daß wir einen Teil unserer Energie darauf verwenden müssen, Einfluß zu nehmen auf die Kitsch-Oldtimer- und Nostalgiewelle. Ich verstehe unseren Vorsprung an Wissen und Erfahrung auch als Verpflichtung gegenüber denjenigen, die noch mit unscharfen, verschwommenen Wünschen in die gleiche Richtung segeln wollen wie wir. Wir müssen mehr Öfentlichkeitsarbeit machen und bereit sein zu Beratung und Gespräch. Niemand außer den Mitgliedern unseres Kreises wird sonst verhindern können, daß es in den nächsten Jahren immer wieder zu hunderttausend-Marks-Mißverständnissen kommt, die noch jahrzehntelang unsere Reviere bevölkern und vor allem uns selbst wieder ein Dorn im Auge sein werden.



Oldtimer-werftneu (Gaffelrigg) auf Folkebootchassis

**Giek-Ewer**

# Schichtwechsel

Satirische Dokumentation des Oldtimer -Entwurfs "Auweia" durch Werner Ehmke und seinem Sohn und anschließende Rede Joachim Kaisers, haben gelöste Heiterkeit bei allen Versammelten bestimmt nicht aufkommen lassen. Bei manchen eher eine bange Spannung, ob nicht um Gottes Willen das eigene Schiff in diesem oder jenem Detail zu deutlich wieder zu erkennen wäre! Widerspruch gegen die vortragenen und anerkannten Stilapostel der Vereinigung erfolgte nicht. Die Sache war zu heiß, wohl viele hatten "Dreck am Stecken". Warum haben wir an unseren Küsten in der Tat so viele Schwester-Schiffe von "Auweia"?

Die Bewegung zur Rettung historischer deutscher Frachtensegler, erst recht jene des Neubaus von traditionell geriggten, zünftig gebauten (nicht industriell gefertigten) und zum alleinigen Zwecke der Yachtsegelei (=Lustsegelei) betriebenen Schiffen ist in Deutschland viel zu jung.

Unsere europäischen Nachbarn verfügen über einen vergleichsweise größeren Schatz an allgemein gehegten und gepflegten Anschauungsmaterial, -auch auf dem Gebiet des Schiffbaus. Ebenso auf dem des zeitgenössischen Nachbaus oder Neubaus von "Traditionellen Fahrtenyachten", jener schöpferischen, schiffbaugeschichtlich ungebrochenen Weiterentwicklung von alten Bootstypen zu einer dem Zweck entsprechenden Form.

Schöne Beispiele dieser bewahrenden Form des Neubauens von Fahrtenyachten sind hier auf der Elbe die bekannte Botterjacht "WALROß" oder die neue Danske Jagt "OLIFANT", der bei Bieritz entstehende "Colin Archer" u.s.f, alles fremdländische Schiffstypen!

Warum will es uns aber hierzulande so schwer gelingen, dem ehemals meist verbreiteten Schiffstyp unserer Küste, dem Ewer, zu einer gleichen Wandlung zur Fahrtenyacht zu verhelfen?
Warum, beispielsweise, kann der alte Ewerschiffer Sönke Petersen von Hallig Oland in der neuen "GERTRUD" von Mühlenberg (9 m lang) einen Ewer nicht wiedererkennen? Oder wieso setzt ein Bremerhavener Unternehmen in seinem Entwurf einer neuen Ewerjacht, auf einen plumpen, plattbodigen Rumpf mit einigen ver - rückten Merkmalen des Frachtewers und einigen anderen des Fischerewers eine so scheußliche Kajüte mit Dog house, wie die Faust aufs Auge? Oder muß man denn nicht sehr enttäuscht sein, wenn man bei Sietas/Grünendeich den neuen 11m langen ewerähnlichen Rumpf mit seinem fast dschunkenartig hoch ansteigenden Quarterdeck erblickt? (Auweia II)

Der Grund für solchen Stilverfall liegt ganz allgemein in dem Verlust gewisser Kenntnisse und Fähigkeiten bei vielen Boots- und Schiffbauern, die sich auf die neuen Bedürfnisse des Industriezeitalters umgestellt haben. Im Besonderen aber sind unsere Schwierigkeiten beim Ewer-Neubau meines Erachtens mit-verschuldet, mit-verursacht durch unsere eigenen Mitglieder der "Gaffelfreunde" und des Museumshafens! Diese haben sich,- soweit sie die Arbeit nicht ausschließlich dem J. Kaiser überlassen haben - um das zwar vordringlich notwendige Auffinden, Erhalten und In-Fahrt-setzen der letzten originalen Ewer gekümmert. Sie alle haben bislang zu wenig in Wort und abgesehen von Ehmkes und Kaisers Arbeit am Pfahlewer, zu wenig in der Tat eine Neubautätigkeit bei Giek-, Besan - oder Fischerewern vorangetrieben, unterstützt oder im Einzelfalle, wenn es nötig wurde, korrigiert.

Besanewer "Galathea von Buxtehude", Eigner Martens, nach dem Stapellauf im September 78.
In dem Gesamtcharakter ist dieser Neubau ein gelungener Kompromiß zwischen Ewer und Jacht. Für einen "richtigen kleinen Ewer" sind die Wasserlinien zu scharf.

Die "Gertrud von Mühlenberg", Eigner Stein aus Hamburg, ist eine sehr schön, sehr gut und teuer gebaute Jacht. Die Rumpflinien entsprechen der guten Tradition im frühen Ewerbau. Was ist es aber, das diesem grundsoliden Schiffchen den peinlichen Charakter eines teuren Spielzeugs vermittelt?

Selbst im Övelgönner Museumshafen hat man von den bekannten und einflußreichen Mitgliedern bis zum letzten Jahr nur Abfälliges zum Thema Ewer zu hören bekommen. Pfahlewer ausgenommen. Der stammt ja wohl schließlich auch aus Blankenese!
Der Ewer, auch in seiner neuen Gestalt als Fahrtenjacht, ist jedoch unbestreitbar das ideale Schiff des "kleinen Mannes", also des realistisch planenden und kalkulierenden Gaffelfreundes, der mit Weib und Kind und Hund und Katz bequeme, erholsame Reisen auf unseren Tidengewässern unternehemen will!
Ein Ewer ist aber gleichzeitig seetüchtig genug für jede weitgespannte Küstenfahrt im Sommerurlaub.
Der Ewer als typengeschichtlich heimisches, dem Revier vollkommen angepaßtes und handiges Fahrtenschiff soll in seiner neuen Gestalt als "Traditionelle Jacht" in stärkstem Maße beachtet und gefördert werden!
Die Ewerneubauten müssen aber darüber hinaus unbedingt unter fachkundiger Aufsicht entworfen und durchgeführt werden, damit solche Karikaturen, wie die aus Bremerhaven und solche verkitschten Schiffe, wie die von Wischhafen in den nächsten Jahren nicht massenhaft unsere Flotte verhunzen, ja die Ziele unserer Vereinigung ins Gegenteil verkehren.
Solche windschiefen Ewer-Neubauten werden weiterhin entworfen und verwirklicht werden, es sei denn, unsere in den Fragen der Schiffsästhetik voraussegelnden Freunde beginnen, ihre eigenen Fehler, die sie als "Lehrer" oder mindestens als Sachkundige begangen haben über Bord werfen. Diese groben Fehler waren und sind immer noch: Zu wenig konstruktive Belehrung, zu häufig brüskierende, besserwisserische Haltung ; sich oft nur an einzelne mißratene Details hängende und verächtlich machende Kritik; zu pauschale Ablehnung gleich des ganzen Schiffs - mitsamt Eigner, natürlich! Aber gerade die Eigner mißlungener Schiffe dürfen nicht aufgegeben werden, bei aller Kritik in der Sache selbst. Da braucht man doch wahrlich kein Blatt vor den Mund zu nehmen! Im Gegenteil. Man kann offen und ehrlich reden, Wissen weitergeben oder Kritik einstekken, ohne sich zu verfeinden. Dies war ja bisher leider immer der Fall, es war für beide Seiten gleichermaßen dumm. Streit sollte fruchtbar sein. Es darf ganz einfach keiner unter uns vergessen, in seiner Kritik z.B. an den glatten Stilbrüchen und am aufgesetzten Kitsch, auch hervorzuheben die Tendenzen der Stilverbesserung bei den diskutierten Neubauten und Umbauten. So erreichen wir viel mehr.

"Piekfall" sollte dem ausdrücklichen Wunsch der Winterversammlung entsprechend, verstärkt bautechnische Artikel, also auch auf die Baupräxis bezogene Berichte aller Art abdrucken. Dazu brauchen wir vor allem von jedem Mitglied laufend Kurzinformationen über alles und jedes. Postkarte genügt.
Fotos bitte schicken, die wir hier gleich aufrastern können.
Mitgliederlisten mit Anschriften und Telefon, sowie die Angabe spezieller Erfahrungs-Berich e sollen jedem Mitglied zugänglich gemacht werden.
"Piekfall" sollte auch öfter gedruckt werden. Es müssen bald schon Mittel und Wege gefunden werden, den Einfluß, vor allem die konkreten Erfahrungen der Aktiven unter den Freunden des Gaffelriggs über unseren Küstenbereich hinaus, zu vermitteln.
Wir alle wollen auf immer stärker kanalisierten, industriealisierten Binnen - und Küstengewässern weniger Ölpest - mehr Kultur. Was dieser fremd gewordene Begriff für uns konkret bedeutet, muß in ständigem Diskussion und Erfahrungsbericht ganz einfach erlernt werden.
Ob die neue Redaktion von "Piekfall" solchen Aufgaben gewachsen ist, wird sie unter Beweis zu stellen haben. Fleiß ist dazu die Mindestforderung, Leidenschaft die höchste. Fachkenntnis ist die erste Voraussetzung Eitelkeit die letzte.

D. Schmidt

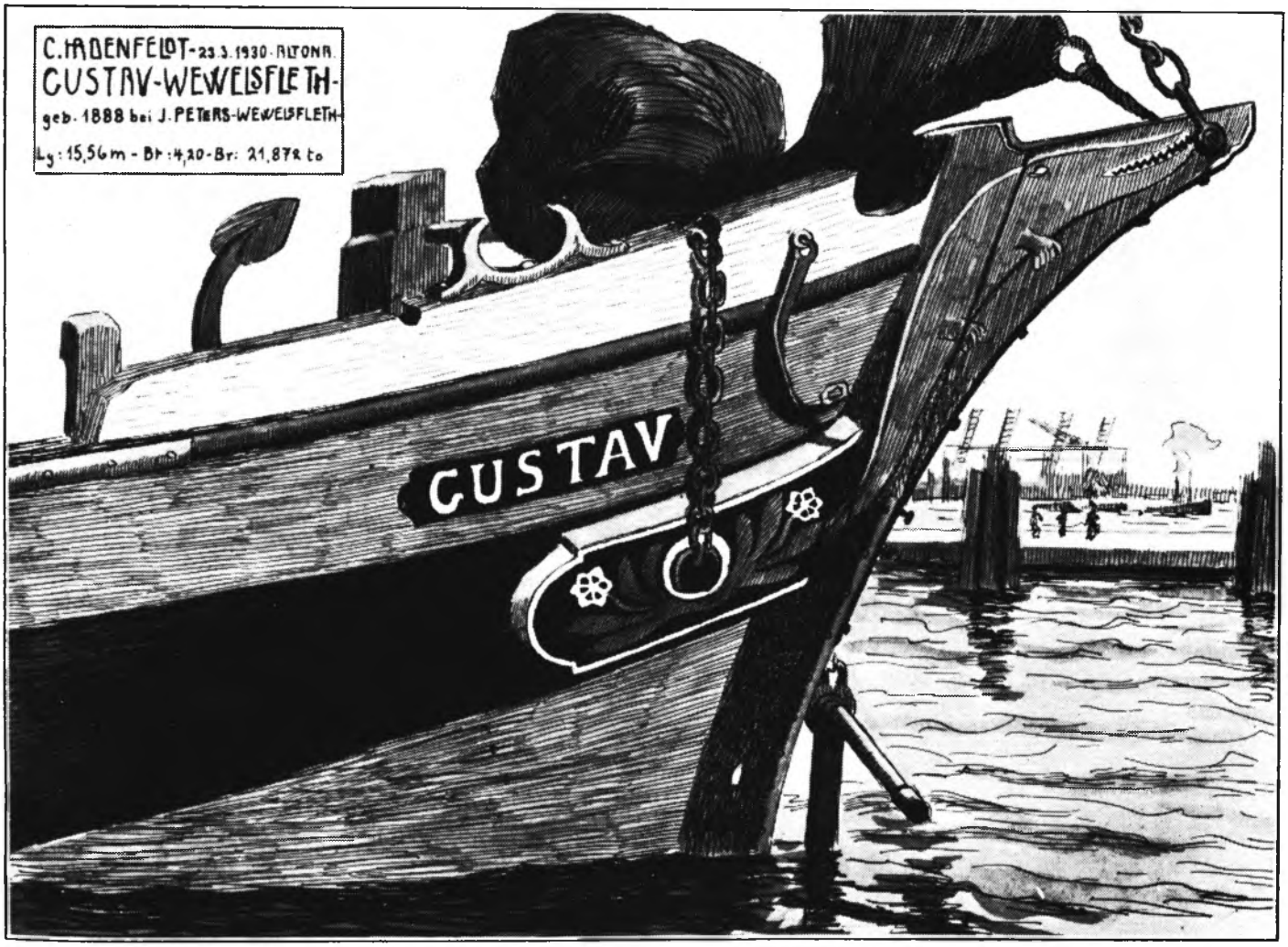
# SEEKRANK

Lieber Weko!

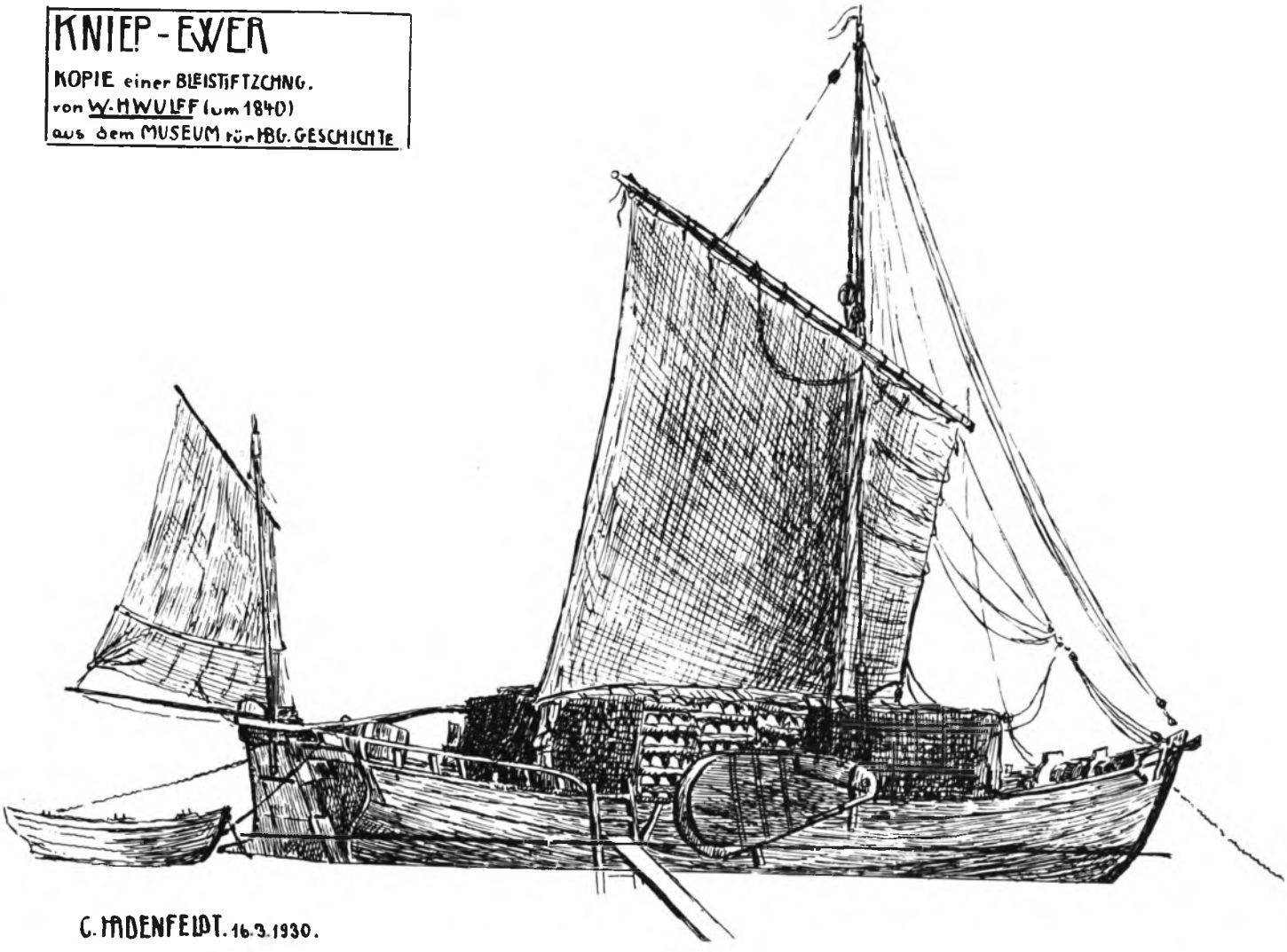
Ja, das Wintertreffen liegt hinter uns. Warum fehltest du? Mit einwenig Haarpflege wärest du hier durchaus "am Ball" gewesen. Kein unpersönlicher Kegelsaal mehr mit muffigen Kellnern, sondern elitäre Gediegenheit eines sehr gepflegten Museums. Hättest dir fast einbilden können, selber ein ehrenwerter Hamburger Kaufmann zu sein. Die vorsichtige Frage eines Freundes, der gerade unter dem Haken mit schwerer Eisenkugel an der Decke, sass, ob dieses alte Heissgeschirr auch fest sei, wurde ihm von einem Herrn des Museums mit "ja ja" versichert. Protokollgemäss folgten Begrüssung, Dank, Glückwunsch und wieder Dank und dann die Abschlussworte "Rauchen verboten", was mit stürmischem Beifall der Nichtraucher quittiert wurde, während die Raucher etwas ernüchtert ihren Knösel in der Schifferhose verschwinden liessen oder heimlich irgendwo einen Zug riskierten. Neben dem berechtigten Wunsch nach Feuersicherheit, dürfte man dies aber auch als erfreuliche Bemühung werten, dieser fatalen Rauschgiftsucht energisch entgegenzutreten. Die allgemeine Stimmung wurde auch gleich wesentlich nüchterner und der Dunstglocke verschwommen-romantischer Nostalgie enthoben. Eine Darstellung unseres bewahrten Freundes aus Bremen, wie man unseren ehrlich-zeitgemässen Ansprüchen an Lebensqualität ein künstlerisch stilvolles Äusseres verschaffen könne, also schlicht gesagt, wie man einer bequemen, schnellen und sicheren Yacht ein seebärmässiges Aussehen verleiht, welches doch unserem volkseigenen Empfinden für Gemütlichkeit entspricht, erschien mir allerdings einwenig überzogen. Schliesslich ist doch die stete Forderung nach Stehhöhe Ausdruck des Deutschen, der nach Jahren der Erniedrigung endlich wieder sein Haupt stolz erheben darf, als Sinnzeichen unseres Forschergeistes und unserer technischen und geistigen Errungenschaften, die wir doch schliesslich nur unserer Industrie verdanken. Oder kannst du mir ein Land nennen, das mehr Atomkraftwerke exportiert als wir?... Das gehört nicht hier her? Gut. Also lassen wir das.

Organisationsfragen wurden schnell erledigt, bzw. abgeblockt. Volker wagte jedoch noch den Einwurf, über die 1oo %ige Beitragserhöhung, wenigstens pro forma, einmal demokratisch abzustimmen. Erfreulicherweise zeigten wir uns aber als "Ein Volk, Ein-mütig reich, Ein Für-sprecher" . Was bedeuten in unserem Inflationsgehirn auch schon 1o Mark? "Eine achtel Zigarette weniger", hat ein Nichtraucher ausgerechnet. Schliesslich sollte das Piekfall doch auch stets in einer aufwendigen Type gesetzt

werden, die man mit gutem Gewissen auch Industiellen aus der Yachtbranche vorlegen kann. Nur mit echter Werbung werden wir endlich gesellschaftsfähig werden. Und nun noch ein trauriges Vorkommnis: Eine absolut ehrenwerte Einladung zur Regatta Bremerhafen, mausgraue Bundesmarine als Hintergrund, schöne, braune Segel als Kulisse... wer könnte da überhaupt widerstehen? Aber, du wirst es nicht für möglich halten: Proteste! Na, um es kurz zu machen und keine Namen zu nennen: Erhebt sich hier nicht der Verdacht, dass da gewisse linke Elemente am Werke sind, die auch unter uns ihre dunklen Machenschaften ... also, sowas haben wir gerne!- Gottlob wurde die weitere Diskussion hierüber, die womöglich die Geschlossenheit unseres ganzen Vereins gefährdet hätte, durch einen unserer Freunde abgewürgt, indem er schon unruhig an einer grossen Tonfilmspule über "Treffen Oslo" herumhantierte, während eine bildschöne, junge Dame den Lautsprecher auf den 17.Jhd.-Schrank hinaufreckte. Ein erfreulicher Anblick nach solch düsteren Visionen von vorhin. Manequin-schlank, in hautnahen Strechies, creme-farben und äusserst geschmackvoll zum formbetont nussbraunen Pulli und zu dem aschblonden Haar, das sich dezent um




**Lägerdorfer Ever „Gustav“, gebaut 1888 (Elbe bei Altona)**




jugendlich-rassige Schläfen formierte . Während ihre kultivierten Finger lässig in der elfenbein-farbenen Muschelkette spielten, überrauschte uns, akustisch nicht ganz ausgewogen, eine von tiefem Seelenleben zeugende Herrenstimme, die uns die einmalige Schönheit der nordischen Klippen und das Segelsetzten auf einem stilvoll sauberen,hollandischen Neubau beibrachte. Durch didaktische Meisterschaft, musikalisch von Grieg-schem Heroismus untermalt, erlebten wir mit Hilfe von Kodak oder Agfa eine Stunde lang eine Farbendusche, wie sie prächtiger überhaupt nicht denkbar ist. Mächtiger Applaus dankte auch für diese Art der Darbietung von Segelerlebnis, und es blieb nur noch etwas Zeit für Colin Archers Wiederauferstehung mit Spanten von der Dicke und Kraft einer "Blut-und-Boden" - Fruchtbarkeitsgöttin aus gewachsenem Holz. Nach der Brandung dieser folkloristischen Mammutwogen ging das übrige Kleingemüse, das evt. noch auf der Darbietungsrampe herumspaddeln wollte, zum Glück unter. Wo kamen wir sonst auch hin! Schöner und noch grossartiger kann's ja niemand mehr bieten. Sicher standen vielen Zuhörern Tranen in den wasserbegeisterten Augen. Unser freunlicher Gastgeber, der wohl schon lange

wie auf Kohlen gesessen haben mochte,(wer kann's ihm verdenken!) erhob sich schnell und dankte eilig für die Darbietungen, um wohl einer Weiterung vorzubeugen.
Das Fassbier war wirklich gut. Ich trank ein Glas trotz Krebsgefahr. Und das Schmalzbrot war hoffentlich von einem Schwein, das seine Antibiotika nicht aus einer Plastikschale vernaschte, sondern aus einem eichenen Flachbodentrog in Elbewerform.
Der freundliche Portier lächelte gütig hinter mir her. Seine Nachsicht mochte besagen: "Zuende?- na, Gott sei's gelob t !"

Dein Fried

Antwort

Lieber Fried! - sei mir nicht böse. Aber ehrlich, ne kleine Meise hast du schon. Die Vergreisung nimmt bei jedem Menschen so ihre eigne Form an. Was du da als Humoreske oder Glosse glaubst, ist doch in Wahrheit nur Neid oder erstarrte Resignation. Mit Sarkasmus kommst du über dein eignes Unvermögen, die Dinge einfach, wahr und lebendig zu gestalten, nicht hinweg. Meckrige Greise werden aber nirgendwo gebraucht. Andere Menschen wollen eben nicht auf halbverfaultem Gerümpel, wie du, sondern auf gesunder Solidität etwas aufbauen, was deine kurzen,haarlosen Lebensjahre noch überdauern soll. Schnallst du das nicht? Oder geht das nicht mehr durch dein Gebiss? Anstatt an deinem Haus und Gemüse herumzupulen,hättest du mit deiner "Panele" mit nach Oslo segeln sollen. Ein bisschen Einsatz deines Lebens hätte dir auch mit 65 noch gutgetan. Hättest beweisen können, dass sie wirklich so seetüchtig ist, wie du das glaubst oder es dir selber vormachst. Hättest vielleicht sogar einen Preis bekommen, sagen wir, für das kleinste und unbedeutendste Boot -- falls du angekommen wärest. Wärest vielleicht aufgrund deiner Navigationskenntnisse auch in der DDR gelandet. Einerlei. Es wäre besser, als nun dein Boot verkaufen zu wollen. Zu verschleudern, was du in mühevollen Jahren zusammengestümpert hast, als Kreuz für deine ganze Familie. Malen willst du wieder, und am Wasser? Warum tatest du's nicht schon längst vom Boot aus? Immer deine Ausreden: "Hier kann ich nicht ankern, hier ist ein Stack, hier liegen Kabel, hier kommen wir auf Legerwall, hier rollen wir wie in der Waschmaschine, hier kann man nicht trockenfallen, hier stinkt's nach Industrie, hier verpassen wir die Tide, erst müssen wir reffen, jetzt müssen wir wenden, erst müssen wir Lichter setzen, da kommen

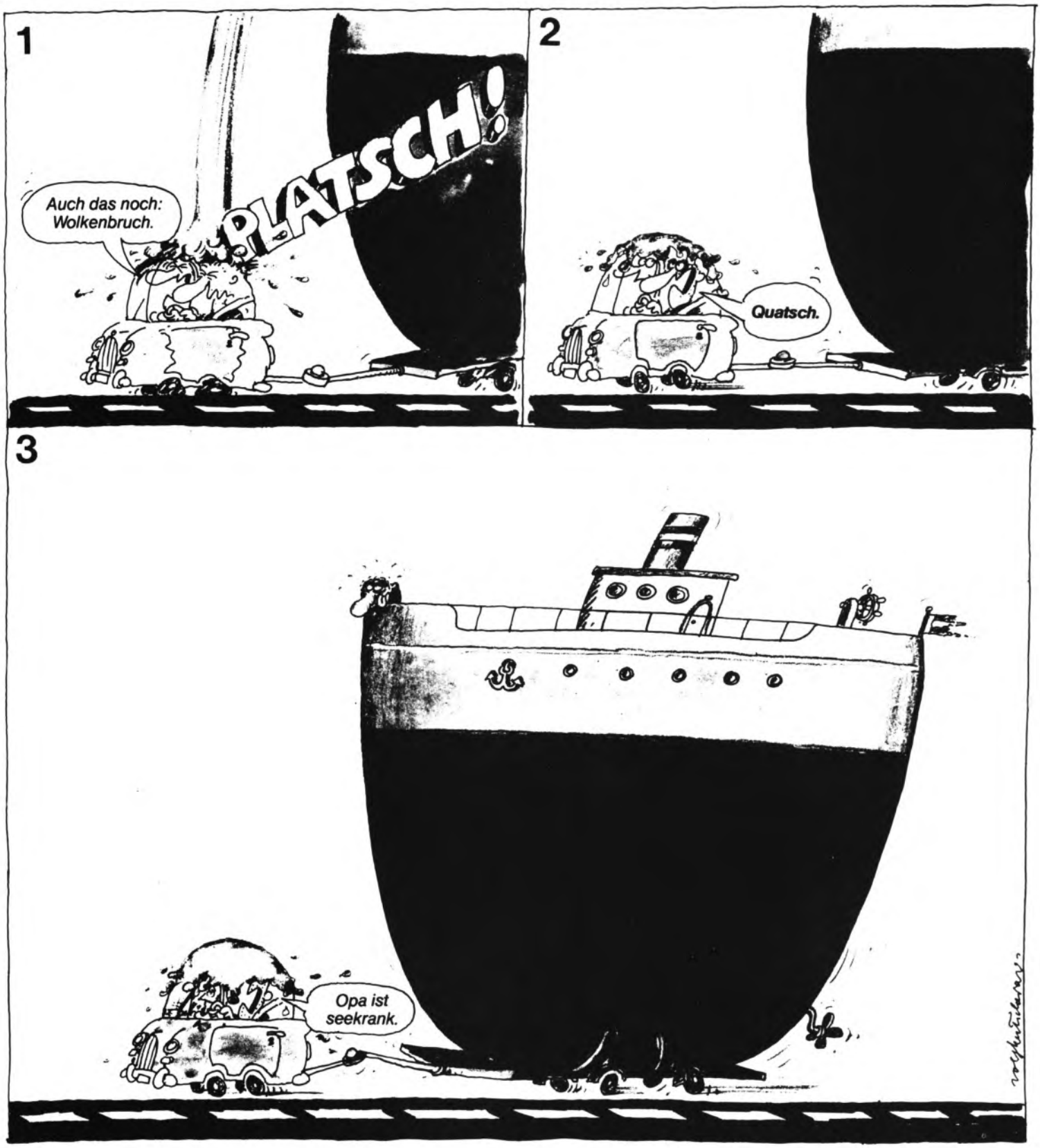
zwei grosse Pötte, jetzt muss ich nachtanken, nun muss ich aufklaren, dann muss ich Wasser holen, gleich wird es regnen, jetzt bin ich zu müde."

Nein, mein Lieber, du kannst mir nichts mehr vormachen.

Wer segeln will, der segelt. Auch als Maler.

Und wer malen will, der malt. Auch als Segler.

Dein Freund, dein Spiegel.



MUSEUMSHAFEN OEVELGOENNE e.V.

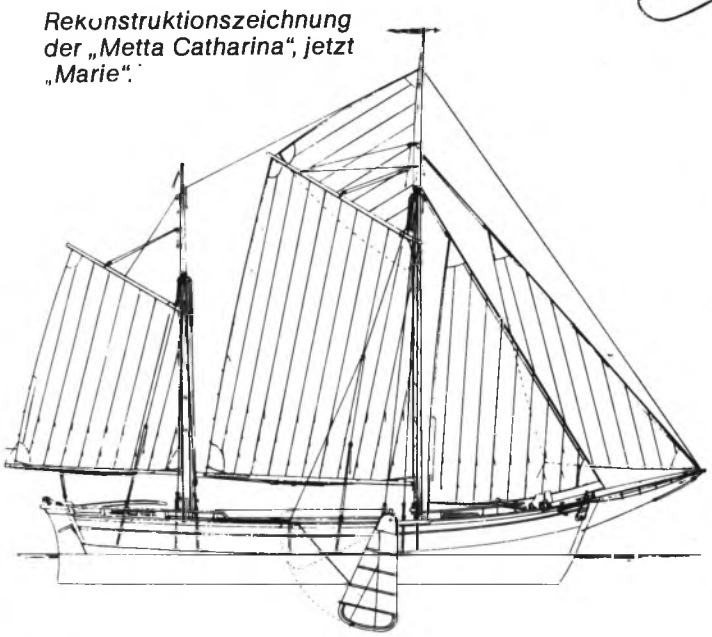
VEREINIGUNG ZUR ERHALTUNG SEGELNDER BERUFSFAHRZEUGE

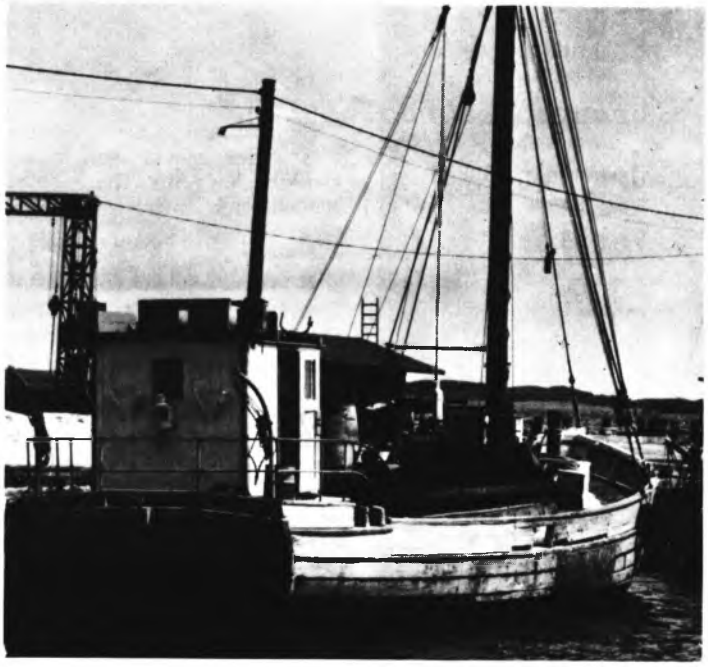
Neuheiten von der Küste: LETZTER HÖLZERNER FRACHT-EWER ZUM VERKAUF

Seit einigen Jahren hat der Museumshafen das Vorkaufsrecht für die MARIE von Nakskov. Jetzt steht der Ewer zum Verkauf, und der Museumshafen hat kein Geld. Da es aber unbedingt gelingen sollte, dieses Schiff nach Deutschland zurückzuholen, werden alle Freunde historischer Segelschiffe hiermit aufgefordert, sich dazu ein paar passende Gedanken zu machen. Entweder müßten Spender für den Museumshafen gefunden werden, oder man findet einen privaten Eigner, der mit unserer Hilfe selbst im Stande ist, den Ewer zurückzuholen und zu restaurieren. Auch unsere großen Museen sollten wieder einmal angesprochen werden, deren bedauernden Absagen allerdings so gut wie sicher sind. Ein entsprechender Aufruf erscheint demnächst in der YACHT. Wer immer dieses Schiff retten wird - wir werden ihm gern dabei helfen!

Joachim Kaiser

*Rekonstruktionszeichnung der „Metta Catharina", jetzt „Marie".*





Sehr geehrter Herr Kaiser.

Strynø, 13. Februar 1979

Hiermit teile ich Ihnen mit, dass "Marie" jetzt zum Verkauf ist und Ende April oder Anfang Mai nach Verabredung im Hafen von Strynö zum Preis von 170.000 D.Kr. (schreibe einhundertsiebzigtausend) bar abgeholt werden kann.

Carl Schoonmann

2 Hamburg 52 · Oevelgoenne 42 · Telefon 040/880 73 77
Dresdner Bank, Konto 42 95158, BLZ 200 800 00 · PSch.-Konto Hmb 331819-204, BLZ 200 100 20

# Schiffs - Daten

In Fahrt 1975 1976 1977 1978

| | Beim Bau | OWSE | Zuletzt |
|---|---|---|---|
| Schiffsart | Hölzerner Besan-Ewer | | |
| Name | METTA CATHARINA | | MARIE Stf. 142 |
| Heimathafen | Haseldorf (?) | | Nakskov/Strynö |
| Eigner mit Anschrift | | Carsten Christiansen Nakskov (seit 192o) | Karl Kroman Strynö/Rudköbing (Insel südl.Fünen) Seit 1954 |
| Länge | 15,14 m (über Deck) | 16,18 m | 16,9o m (über Alles) |
| Breite | 4,55 m | 4,61 m | 4,9o m |
| Raumtiefe/ Seitenhöhe / Tiefgang | 1,62 m (Seitenhöhe) | 1,38 m (Registermaß) | 1,3o m (Raumtiefe) (Eigene Messung) |
| Vermessung (t/m³/BRT) | | 25 BRT | |
| Maschine (Hersteller, Baujahr, Leistung) | | | 6 Zylinder Perkins 11o PS, E-Start 1969 eingebaut. |

| | |
|---|---|
| Bauort | Haseldorf |
| Werft | Detlev Schwartz |
| Baujahr | 19o4 |
| Ursprüngliche Takelung | Besan-Ewer |
| Ursprüngliches Fahrtgebiet | Elbe |

Verbleib: Seit 192o in Dänemark, zuerst als Frachtschiff, dann als Steinfischer. Der Ewer baggert im Inselgebiet südlich von Fünen flache Häfen aus und löst die dortigen Fähren während deren Werftzeiten ab.

Veränderungen nach dem Bau: 1957 wurde der Ewer, der bis dahin noch Rigg und Seitensbhwerter führte, auf einer dänischen Werft neu aufgezimmert und modernisiert. Kistluke weg und Logis vergrößert, Spill weg, neue Schanz, St.Haus

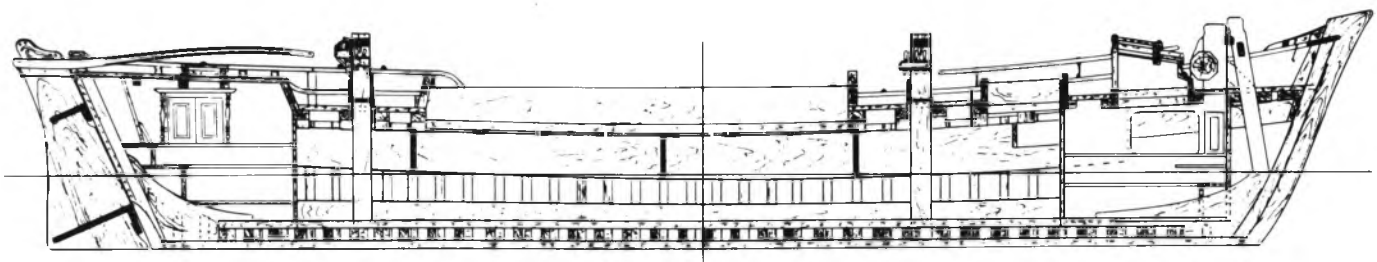
Was ist an Deck noch original: Kummings und Giebel der Großluke, Quarterdeck (tlw.). Pallpfosten, Reste der alten Achterkajüten-Einrichtung.

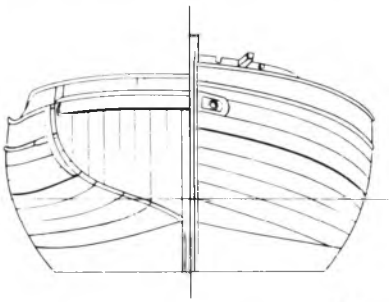
Herkunft dieser Angaben: Eigner, selbst, O.Kure, 'Danske Badtyper'

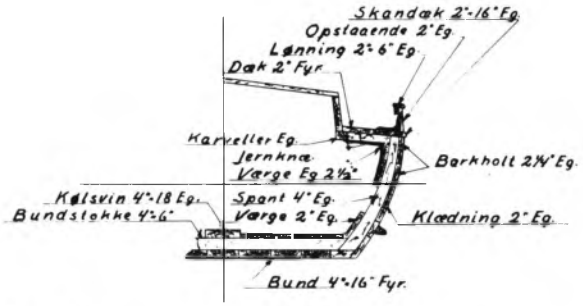
Es sind weitere Unterlagen vorhanden bei: """ S.116/117
YACHT 12/76
'Segler im Gezeitenstrom' Seite 144-145.

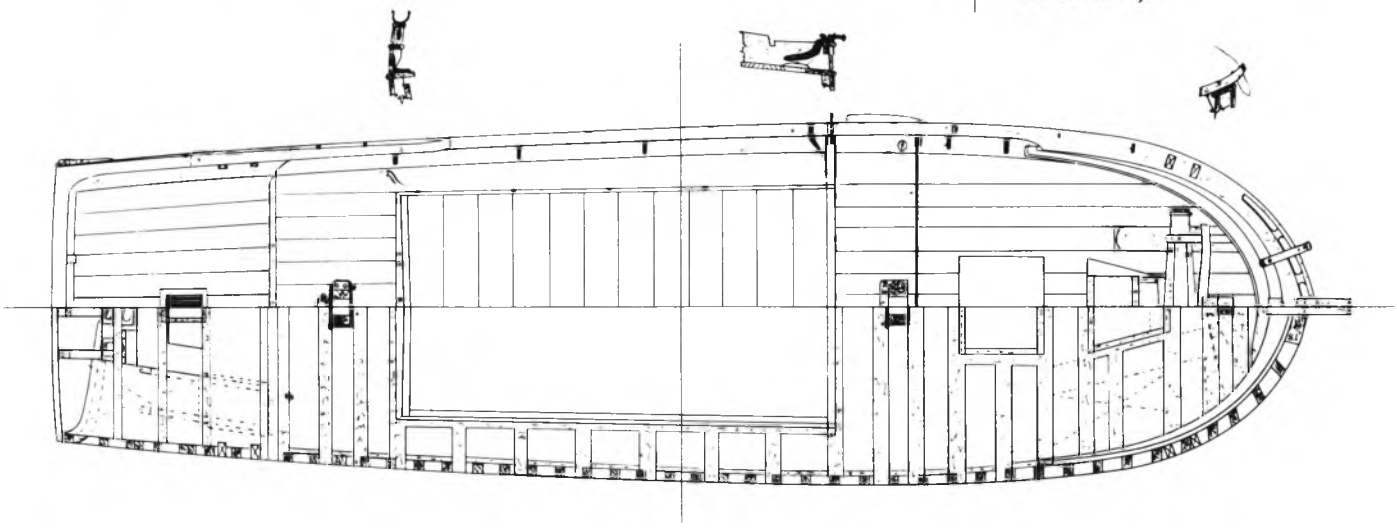
Eigene Unterlagen: Rumpf- und Detailvermessung.
25 eigene Aufnahmen des ganzen Schiffes beim Liegen, Laden und in Fahrt sowie Detail-Aufnahmen.

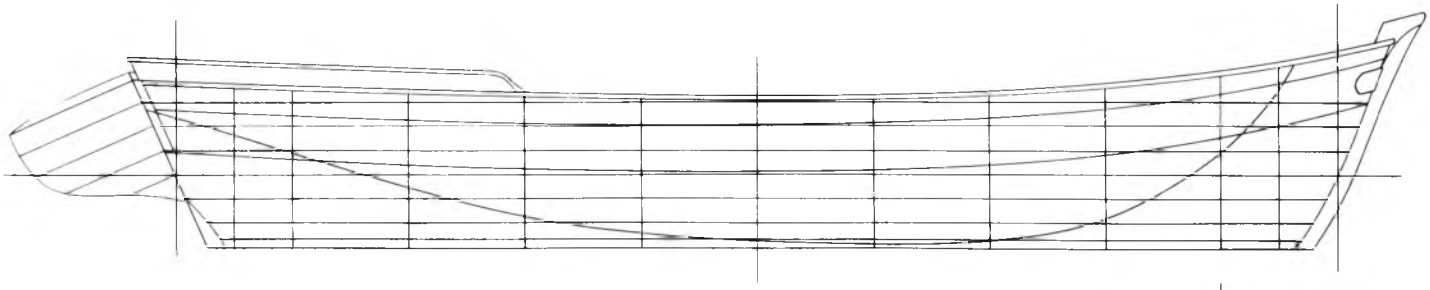
Joachim Kaiser
Tel. 737 35 83
205 Hamburg 80
Ochsenwerder Elbdeich 217

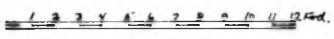


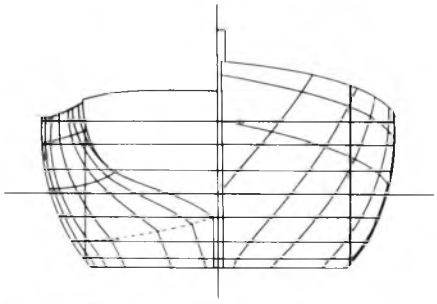


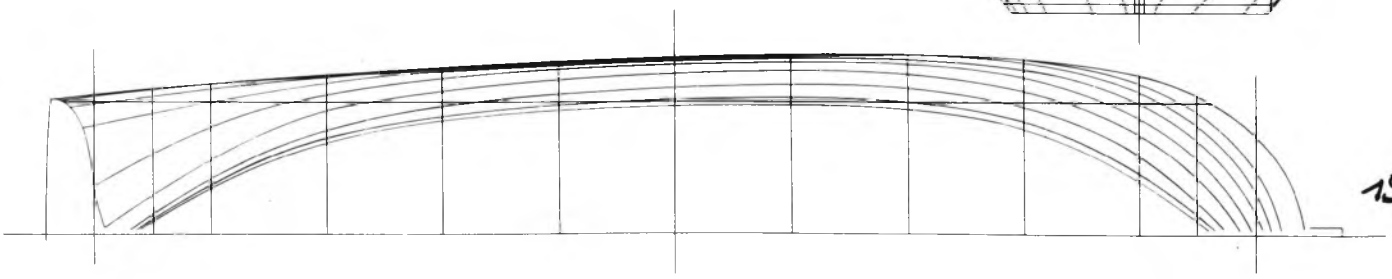

Skandæk 2"-16" Eg.
Opstaaende 2" Eg.
Lønning 2"-6" Eg.
Dæk 2" Fyr.
Karveller Eg.
Jernknæ
Værge Eg 2½"
Barkholt 2¼" Eg.
Kølsvin 4"-18 Eg.
Bundslokke 4"-6"
Spant 4" Eg.
Værge 2" Eg.
Klædning 2" Eg.
Bund 4"-16" Fyr.






1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 Fod.





MARIE von Nakskov
==========

Der letzte erhaltene Fracht-Ewer deutscher Herkunft, der noch aktiv in Fahrt ist, läuft in der dänischen "Südsee" seit 1954 als Steinfischerfahrzeug. Der jetzige Eigner ist noch ein paar Jahre älter als das nun 71 Jahre alte Schiff. Während aber der Eigner, der nachlassenden Kräfte wegen, allmählich an den Ruhestand denkt, befindet sich der Ewer in einem ungewöhnlich guten Zustand und kann bei guter Pflege ohne weiteres noch mehrere Jahrzehnte überstehen.
Wahrscheinlich ist MARIE schon ziemlich früh auf die Ostsee gekommen, und schon das jahrzehntelange Fahren in klarem Salzwasser wird eine gute Konservierung des Rumpfes bewirkt haben. Zum anderen fand dieses Schiff im südlichen Dänemark Umwelt- und Wirtschaftsbedingungen vor, unter denen ein Schiff dieser Größe und Bauart noch bis heute wirtschaftlich arbeiten konnte, so daß sich seine Pflege und Erhaltung lohnte.
Soweit ich den nur dänisch sprechenden Eigner verstehen konnte, war der Ewer bis 1957 als Frachtsegler weitgehend intakt, nur daß eben eine Maschine eingebaut worden war. Dann wurde das Fahrzeug auf einer dänischen Werft neu aufgezimmert und von seinen Deckseinrichtungen her verändert, weil es zur Steinfischerei hergerichtet werden sollte. Dabei verschwanden die Mastkoker und Masten, die Seitenschwerter mit allen dazugehörigen Vorrichtungen, der durchgehende vordere Lukengiebel, auf dem die Schwerthaken saßen, wurde bis auf Lukenbreite zurückgeschnitten und das Schanzkleid wurde erneuert samt allen Stützen.
Weiterhin wurde die Kistluke entfernt und der Logisaufbau vergrößert. In die alte Großluke, deren Kummings noch original erhalten sind, wurde ein bis auf die Bodenlager herunterreichender stählerner Kasten eingepaßt, der zur Aufnahme von Baggergut, Steinen oder auch zum Transport von Waren dient. Zwischen dem stählernen Lademast und der Großluke steht eine voluminöse Deckswinde, die von der Antriebsmaschine her gespeist wird. Über der Maschine steht das Steuerhaus; die alten Einrichtungen der Achterkajüte hat man zugunsten eines vergrößerten Logis entfernt.-
Obwohl der Ewer als Steinfischerfahrzeug in seinem jetzigen Revier noch jahrelang Arbeit finden könnte, ist der Eigner bereit, das Fahrzeug zur Restaurierung an deutsche Interessenten zu verkaufen. (47 222 DM)
Der geforderte Verkaufspreis beträgt 17o ooo dänische Kronen.

# Der Bau eines Steckmastes aus Vollholz

Bevor der Baum gefällt ist, läßt sich letzlich nur wenig darüber sagen, ob er wirklich fehlerfrei gewachsen ist. Erst beim Beschauen beider abgesägter Stammenden sieht man, ob er frei von Rot- oder Blaufäule ist, welche Tönung und wie starken Geruch das Holz hat (was Aufschluß über den Harzgehalt geben kann).
Ebensoviele Diskussionen wie über den richtigen Zeitpunkt zum Schlagen werden darüber geführt, was mit dem frisch geschlagenen Stamm am Besten zu machen sei. Früher schwörten viele darauf, die Masthölzer für etwa zwei Jahre ins Wasser zu legen, am liebsten in langsam strömendes Süßwasser. Damit wurde eine Ausspülen der grünen Säfte aus dem frischen Holz erzielt. Das diese Behandlung nützlich ist, bestreitet heute niemand; viele Schiffbauer meinen aber, daß sie nicht nötig sei. Wer aber so weit vorausplanen kann, sollte sich seine Rundhölzer so frühzeitig wie möglich besorgen und sie ablagern lassen, egal ob trocken oder naß. Läßt man seine Stämme schwimmen, so sollten sie nur gelegentlich gedreht werden. Bei der Trocken-Lagerung muß man schon etwas mehr Obacht geben: Der Stamm muß auf drei bis vier Böcken ohne Durchbiegung liegen, darf nicht der prallen Sonne ausgesetzt sein und auch nicht dem Wind, da er sonst beim Trocknen reißt. Im Schuppen oder hinterm Schuppen, abgedeckt von einer Plane oder Teerpappe, die unten ruhig offen sein kann, trocknet der Stamm am gleichmäßigsten aus. Die Rinde wird erst beim Beginn der Bearbeitung entfernt. Ebenso schädlich wie Temperatur- und Feuchtigkeits-Stürze ist das Liegen auf dem Boden. Dies ist das sicherste Mittel, Blaufäule in den Stamm zu bekommen.

## Das benötigte Werkzeug.

Zum Entfernen der Rinde braucht man einen Rindenhobel oder ein ähnliches Gerät; die locker sitzende Rinde abgelagerter Stämme läßt sich auch mit einem breiten Stecheisen abarbeiten.
Zum Glattmachen grober Aststümpfe und der Ausfaltungen am Fuß benötigt man eine scharfe, handige Bügelsäge (Schwedensäge). Mit ihr kann man auch die ersten groben Flächen herausarbeiten, indem man alle halbe Meter den Stamm bis gut vor die zukünftige Flache einsägt und dann mit einem starken Stechbeitel (Stemmeisen) oder einem Dechsel (s.u.) das Holz zwischen den Sägeschnitten abspaltet.
Einen starken Stechbeitel nebst (hölzernem) Beitelhammer hat man für alle möglichen Holzarbeiten ohnehin zur Hand. Dem weniger erfahrenen Selbstbauer sei geraten, die groben Vorarbeiten lieber hiermit durchzuführen und auf Dechsel oder Flachbeil zu verzichten. Der Dechsel ist eine Art Axt mit querstehender Schneide; er dient hauptsächlich zum Abputzen grober Unebenheiten, Schmiegen etc. Mit der scharfen Schneide hackt man ein Stück ins Holz (oder auch ins eigene Schienenbein) und bricht durch Drücken auf den langen Stiel einen Span heraus (oder den Stiel ab). Am Bequemsten arbeitet es sich mit dem Dechsel, wenn man das Werkstück unter sich zwischen den Beinen hat. Unkundige werden vor diesem Werkzeug gewarnt. Harmloser, aber heute ziemlich unbekannt ist das Flachbeil - eigentlich ein normales Beil, nur daß seine eine Seite ganz flach gearbeitet ist (am Heft). Mit dem Flachbeil lassen sich senkrecht stehende Flächen gut bearbeiten, wenn man über ihnen steht.
Heutzutage ist das wichtigste Werkzeug jedoch der elektrische Handhobel. Bei seinem Kauf sollte man nicht zu kleinlich sein und sich ein Gerät zulegen, das sich nicht auf halber Strecke auflöst in warmes Plastik. Empfehlenswert sind unter anderem die Hobel von 'Holz Her', Bosch, Makita und AEG. Ein Paar Reservemesser (HSS) sollte man dabei haben und - besonders wichtig - einen Ohrenschutz.
Für die Feinarbeit kann man einen Bandschleifer gut gebrauchen. Wer allerdings mit einer Flex (Winkelschleifer) gut umgehen kann, kommt mit Gummiteller und Schleifscheiben unteschiedlicher Körnung auch recht weit. Für die Nacharbeit würde dann ein Schwingschleifer genügen können.
Wichtigstes Meßwerkzeug ist das Dickenmaß. Dieses Gerät beschreibt man am besten als einen Stechzirkel mit nach innen gebogenen Schenkeln. Die Schenkel klappt man über der nachzumessenden Stelle des Stammes zusammen und mißt mit dem Zollstock zwischen den Spitzen des wieder abgezogenen 'Zirkels' die Dicke aus. Bei kleineren Durchmessern kann man auch eine große Schublehre benutzen; ansonsten aber ist das Dickenmaß unersetzlich und für diese Arbeit unentbehrlich.
Zum Anzeichnen und Kontrollieren schließlich ist eine feste dünne Schnur notwendig. Der klassische Schurschlag mit Kreide funktioniert beim Mastbau nicht richtig, da der Kreidestrich auf dem hellen, feuchten Holz schlecht sichtbar ist und keinen Bestand hat. Man kann statt dessen Zeichenkohle (Holzkohle) nehmen. Oder einen festen, dicken Filzstift bzw. Zimmermannsbleistift.

Vom Baumstamm zum Vierkantholz.

Nach dem Aufbocken und Entrinden wird der Mast von allen Seiten vorsichtig glatt gehobelt, bis alle gröberen Unebenheiten verschwunden sind. Anschließend macht man sich mit Auge und Schnur erst einmal ein Bild davon, wie der Stamm nun eigentlich ganz genau gewachsen ist - deutlicher gesagt: Wie krumm er wirklich ist und wo die einzelnen Krümmungen sitzen. So lange er nur in einer und nicht in mehreren Richtungen krumm ist, kann man sich solche 'Fehler' häufig sogar zu Nutze machen. Denn säulenhaft-symmetrisch werden eigentlich nur Stenge-Untermasten und Besanmasten gebaut, während Großmasten bei den Kleinfahrzeugen Mittel- und Nordeuropas überwiegend krumm geformt waren. Und zwar arbeitete man stets den Topp des Großmasts auf seiner Hinterseite ab, so daß der Mast ein nach vorne gebeugtes Aussehen erhielt. Da die oberste Mastpartie zur Hauptsache die starken Zugkräfte des Piekfalls auszufangen hatte, war dies die logische Form. Dieses nach vorne gebeugte Aussehen wurde nach und nach so zur Mode unter den kleinen Seglern, daß die Werftleute den Schiffern ihre Masten zuletzt gar nicht mehr krumm genug bauen konnten. Krumm waren die Steckmasten auch meist unter Deck; auch hier war meist die Hinterseite etwas heruntergearbeitet. Unter Deck jedoch hat man völlig freie Hand. Wichtig ist lediglich, daß der Stamm in der zukünftigen Querschiffsrichtung keine nennenswerten Krümmungen hat, da es später mit Sicherheit zu Verwerfungen kommt, wenn man diese abarbeitet. Längsschiff-Verwerfungen fallen bei der gebeugten Statur eines Großmastes entweder nicht auf oder verstärken sein charaktervolles Aussehen.

Hat man sich einmal entschieden, welche Seite einmal nach vorn zu stehen kommen soll, so bockt man den Mast auf mit dieser Seite nach oben und richtet ihn genau aus. Beim Anzeichnen der beiden Stamm-Enden geht man zunächst von einer rundherum symmetrischen Statur aus und versucht, oben und unten jeweils ein Quadrat anzuzeichnen, dessen Kantenlängen dem zukünftigen Mastdurchmesser entsprechen. Dabei sollte stets der Kern des Stammes auch im Mittelpunkt des Quadrats liegen. Da diese erste Figur noch keine Laibung enthält und das umzeichnete Quadrat des Mastdurchmessers mit seinen Ecken über den Stamm herausläuft, muß man hier seine Vorstellungskraft etwas zu Hilfe nehmen. So lange sich aber überhaupt noch vier möglicherweise recht schmale Flächen bei Zuhobeln dieser Vierkant-Säule ergeben würden, ist alles in Ordnung. An dieser Stelle kommt es nun oft zu Abweichungen von den ursprünglich vorgesehenen Maßen. Ist der Stamm doch etwas zu dünn - besonders im Topp - oder so unglücklich gekrümmt, daß man die vorgesehenen Durchmesser nicht erreichen kann, so heißt es nochmal gut überlegen. Doch solange man sich innerhalb der vorn genannten Toleranzgrenzen bewegt, braucht man wohl nicht gleich wieder in den Wald zu laufen. Voraussetzung ist natürlich eine wirklich gute Holzqualität. Ist der Mast andererseits in der Planung dünner, als es nach dem vorliegenden Stamm nötig ist, so sollte man ruhig ein paar Zentimeter mehr stehen lassen (wobei natürlich bedacht sein will, daß sich eine Überstärke auf Windwiderstand und Kopflastigkeit auswirkt...).

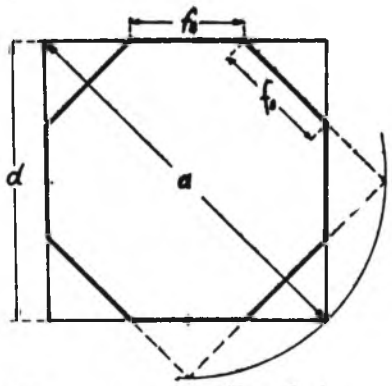
Hat man sich überzeugt, daß der Stamm so in etwa das hergiebt, was man vom ihm erwartet, so wird vorsichtig die erste Fläche angearbeitet. Unter häufigem Messen arbeitet man sich, immer wieder mit Schnur und Auge kontrollierend, bis an die schnurgerade Oberfläche heran (wir reden hier nicht von extrem krummen Masten). Dann wird der Mast um 18o° gedreht, so daß seine spätere Achterkante bearbeitet werden kann. Mit grobem Werkzeug und ohne genau auf den Millimeter zu achten wird jetzt diese Seite geputzt ohne Berücksichtigung der Laibung. So kann man nun auch mit den beiden übrigen Seiten verfahren, bevor man sich mit den Kurven befaßt, oder man arbeitet die Rückseite gleich zu auf ihre endgültige Laibung. Der ganze mittlere Teil des Mastes, der ungefähr dem Heiß der Gaffelklau entspricht, hat ohnehin keine Laibung, verjüngt sich also gleichmäßig und geringfügig, so daß hier auch mit der Schnur gearbeitet werden kann. Zum Herausarbeiten der Laibung entnimmt man in Abständen von o,5 - 1,o m die Dickenmaße aus dem Aufriß, zeichnet sie Seitlich an oder schlägt die Holzoberfläche entsprechend weit mit dem Stecheisen ein. Das Abarbeiten erfolgt nach Auge; wer unsicher ist, soll sich einer Straklatte bedienen, mit der Ungleichmäßigkeiten sogleich aufgedeckt werden können. Hat man erst die Rückseite heruntergearbeitet, so wird per Schnurschlag die Mitte markiert und nach beiden Seiten hin der Verlauf der Seitenflächen angezeichnet, auf der Vorder- und der Rückfläche. Diese werden ebenfalls heruntergearbeitet bis an den Strich und alle Flächen, die unbedingt rechtwinklig zueinander stehen müssen, fertig geschlichtet. Das Resultat ist nun ein (nicht überall vollkantiges) Vierkantholz mit Laibung.

Vom Kantholz zum Rundholz.

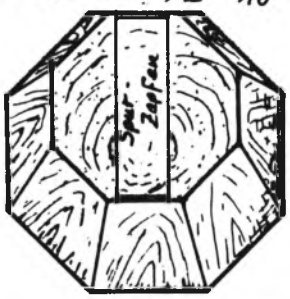
Als nächste Maßnahme muß man einen oder zwei der Mastböcke so umrüsten, daß der Mast auf seinen hohen Ecken oder später als Rund sicher liegen kann. Man erreicht dies zum Beispiel durch zwei gekreuzte Bretter oder durch einen Auflage-Balken mit V-förmigem Ausschnitt.- Doch bevor der Vierkant hochgekantet wird, beginnt ein langwieriges Anzeichnen. Zuallererst wird auf allen vier Flächen die Mittellinie markiert, auf den geraden mit Schnurschlag, auf den Seiten mit Schnur und Latte. Um vom Vierkant zum Achtkant zu kommen, trägt man nun an beliebig vielen Punkten aller vier Flächen ein Maß ab, das mit einer Faustformel im Kopf zu errechnen ist. Und zwar mißt man an dem Punkt, den man markieren will, per Dickenmaß den Mastdurchmesser 'd' (=Kantenlänge des Vierkants). Diesen in Zentimetern abgelesenen Wert nimmt man mal zwei und trägt ihn in Millimetern zu beiden Seiten der jeweiligen Mittellinie ab. Hat man dies auf allen vier Flächen getan und 'verbindet' die neuen Punkte untereinander durch abhobeln der Ecken, so erhält man mit hinreichender Genauigkeit ein regelmäßiges Achteck. Zweckmäßig ist es, alle vier Seiten nacheinander anzuzeichnen und die Linien gut sichtbar durchzustraken, so daß man hinterher ununterbrochen hobeln kann, ohne durch 'geistige Arbeit' zwischendurch abgelenkt zu werden. Beim Schlichten der Achtecksflächen sollte man nicht zu ungenau vorgehen und das Resultat hier und da kontrollieren - ob nämlich die Flächen rundherum gleich breit sind. Die Faustformeln, nach denen hier gearbeitet werden, haben nämlich die Tücke, auf die Richtigkeit der vorhandenen Flächen aufzubauen. Hat man schon ganz am Anfang Ungleichmäßigkeiten übersehen (falsche Winkel, unterschiedlich breite Flächen), so erzielt man hinterher - trotz Einhaltung der Regeln - nicht selten einen eiförmigen Mastquerschnitt.

Bau des Großmastes vom Besan-Ewer ANNA von OTTERNDORF

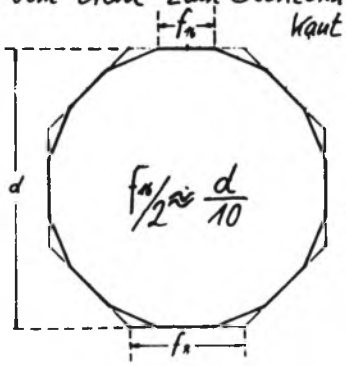
Vom Vierkant zum Achtkant.



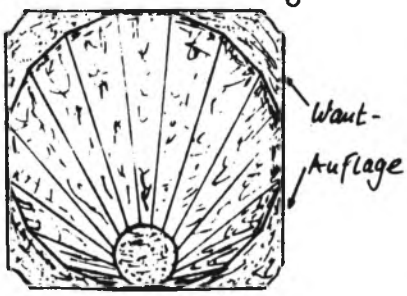

$f_8 = a - d$ oder $f_8/2 \approx \frac{2 \cdot d}{10}$

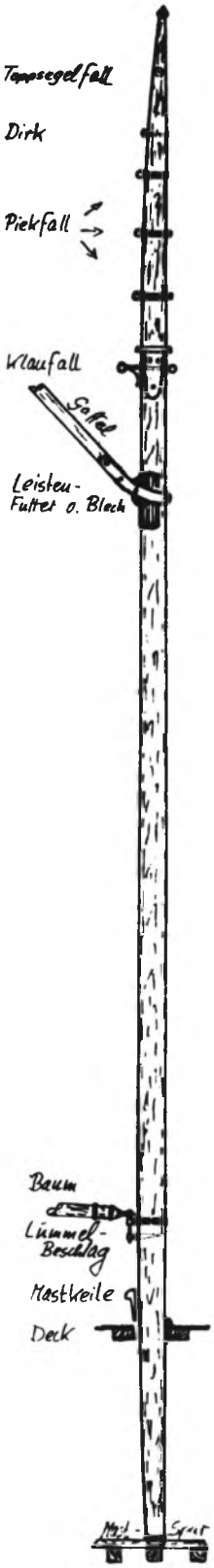



Vom Acht- zum Sechzehn-Kant.




Masttopp sechzehnkantig






Joachim Kaiser
Hamburg, Dez. 197.

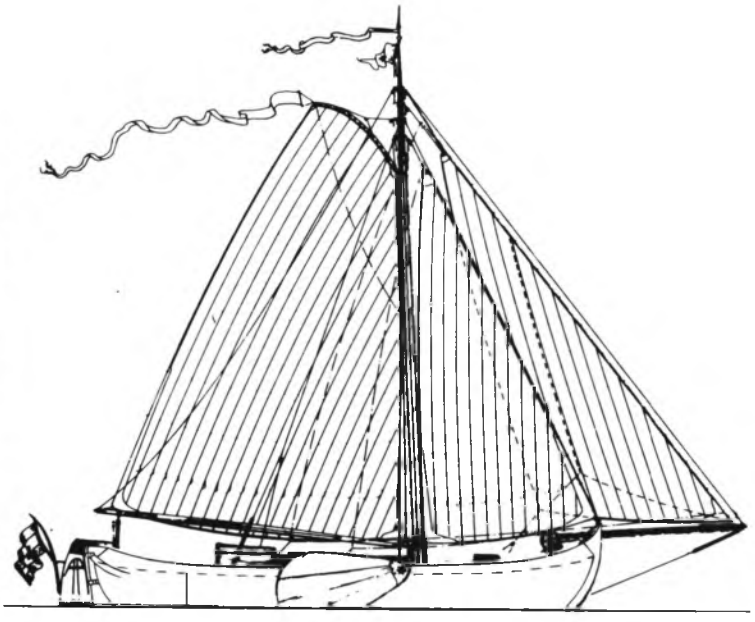
# Wir haben mit der Restaurierung der Tjalk »HOOP OP WELVAART« begonnen.

Als vor ca. 2 Jahren Joachim Kaiser mir erzählte, er habe eine kleine Tjalk ausfindig gemacht – ob das nicht das richtige Schiff für mich sei, habe ich zuerst abgewunken, Nach einigen Monaten haben wir uns das Schiff dann doch mal angesehen – ein ziemlich heruntergewirtschafteter und heruntergerosteter Rumpf, der bei einer Baufirma im Hamburger Hafen als Arbeits- und Müllschute eingesetzt war. Schlamm und Wasser standen ca. 20 cm hoch, verrottete Bodenbretter und einige Kubikmeter sonstiges Bauholz vermittelten keinen besonders erfreulichen Eindruck von dieser Tjalk. Trotzdem zeigten wir uns der Baufirma gegenüber kaufinteressiert und sicherten uns ein Vorkaufsrecht. Im April 1978 rief uns die Firma dann an und fragte, ob wir noch Interesse hätten, sie wollten ihre Müllschute gerne loswerden und ansonsten verschrotten. Zu einem sehr günstigen Preis wurde der Kaufvertrag zwischen der Baufirma und der neu gegründeten Eignergemeinschaft, bestehend aus Claudia Schnell, Thomas Schnell, Rainer Thönnessen und mir abgeschlossen: Ein rostiger Rumpf ohne Namen und ohne jegliche Angaben über Alter, Herkunft oder Vorgeschichte. Wir haben die Schute erstmal im Museumshafen festgemacht, haben den Boden und die Außenhaut genauer untersucht (mit Ultraschall) und uns über Werften und Umbaumöglichkeiten informiert.
Im Herbst haben wir den Rumpf zur Werft Sietas in Grünendeich an der Lühe geschleppt und dort die Erneuerung der zu dünnen Bodenplatten in Auftrag gegeben. Diese erste Arbeit hat Helmut Sietas zu unserer Zufriedenheit von der Qualität und auch vom Preis her erledigt, und schrittweise geht es jetzt weiter:
Die Erneuerung des größten Teils der Schanz und der Wallschienen im Bug und Heckbereich ist bereits in Auftrag gegeben, der Bau eines Roofs, z. T. ein neues Deck, Lukensülls für hölzerne Lukendeckel, Mastkoker und weitere kleinere Arbeiten sollen folgen.

Als Maschinenanlage sind **zwei** Mercedes OM 636 PKW-Dieselmotoren mit je 30 PS vorgesehen, die z. Zt. bei der Firma Hartwig in Hamburg (8% Rabatt für Gaffelfreunde) generalüberholt werden. Die Motoren werden wir mit neuen Marinisierungsteilen wie Getrieben, Wärmetauschern, Wasserpumpen usw. versehen, und wir wollen sie dann selber einbauen. Nach Beendigung aller Schweißarbeiten soll die Tjalk **gesandstrahlt und mit 2-Komponentenanstrichen gegen Rostfraß geschützt** werden.
Zwei Schwerter und ein neues Ruder wollen wir zusammen mit Joachim bauen. Über das genaue Aussehen des Riggs haben wir uns noch nicht geeinigt, auf jeden Fall kann der für eine Tjalk sehr breite Rumpf eine ganze Menge Segelfläche vertragen. Die Segel, Großsegel mit holländischer Gaffel, Fock und Klüver, wollen wir, wegen der guten Erfahrungen auf FORTUNA, MARIE, AURORA und und anderen Schiffen, auf jeden Fall aus Duradon nähen lassen. Aber das hat noch etwas Zeit.
Zwischenzeitlich hatten unsere und Joachims Nachforschungen in Holland über die Herkunft des Schiffes anhand der an den Schiffseiten je zweimal eingravierten Vermessungsnummer R 14063 N aus verschiedenen Quellen folgendes ergeben:

Länge: 13,08 m, Breite 3,61 m, Ladevermögen 31,7 t, gebaut 1833 auf der Werft Duyvendrijk in Lekkerkerk bei Rotterdam als Frachtsegelschiff für die holländische Binnenfahrt, vermutlich unter dem Namen »HOOP OP WELVAHRT« – dies ist auch der Name, den das Schiff in Zukunft wieder erhalten soll.

Michael Thönnessen



# Trygvason

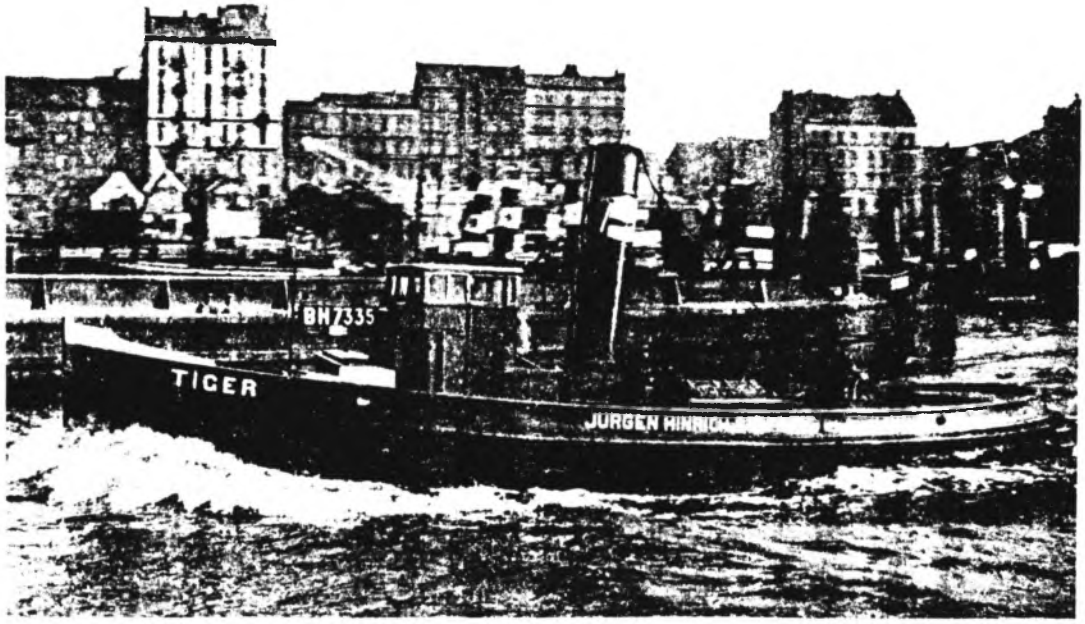
Sie ist ein Heringslogger, ähnlich denen aus Brixem, aber mit norwegischem Eigenbrödlertum. 1976 wurde sie von uns erworben und restauriert. Seither machen wir Urlaubstörns für Segelfreunde, die vom Gaffelvirus infiziert sind.
In der letzten Saison segelte Trygvason Richtung Bergen, und wir merkten, daß sie eine Dame mit Vergangenheit ist. Bekannt wie ein bunter Hund in ganz Westnorwegen. Man wußte sogar, daß der Heimathafen al to na bei Hamburg liegt. Trygvason hat in ihrer Jugend Makrelen, Hummer, Garnelen von Bergen aus nach Kristiansand, Schottland, Frankreich und Altona gefahren.
Über malerische Häfen der Westküste segelten wir vorbei an Haugesund in den Hardangerfjord bis Rosendal.
Hier lief die Trygvason 1907 als reines Segelschiff, ohne Maschine, vom Stapel. Zurück gabs guten Wind bis Bømlo, einer großen Außenschäre vor dem Hardangerfjord. Hier lebt der ehemalige Besitzer. Der Empfang war unvorbereitet - Journalisten, Inselrundfahrten und die Schiffsgeschichte folgten. Ein Fischer erzählte von der Zeit 1920, als er noch mit auf Fang nach Island segelte. Er ist grau geworden, aber die Gestalt ist noch die alte - groß, kräftig, Hände wie Schaufeln. Mit 17 Mann segelten sie auf Hering ins Nordmeer, 14 Tage hin, 2 Monate fischen und bei gutem Fang 16 Tage zurück, bis zur Schanz abgeladen. Ein Schnellsegler aus der Zeit, als man noch Segelschiffe bauen konnte.
Norwegen ist ein sehr vielseitiges Land. Zurück in Kristiansand mußten wir uns eingestehen, daß uns Südnorwegen doch mehr liegt. Die Fjorde sind nicht so tief, das Land ist etwas flacher, offener. Wir freuen uns schon jetzt wieder auf Lyngør, Lillesand, Svinør, Korshavn, Kragerø, Potør und all die anderen schönen Häfen und Ankerplätze.
Wer Lust hat, mitzusegeln, wendet sich an:

Wolfgang Möller
Iroldstieg 7
Telefon 81 30 37
2000 Hamburg 56

Thomas Czok

DAMPF IM GAFFELRIGG ?

Nachdem sich schon während des Herbsttreffens in Glückstadt ein maschinengetriebener Oldtimer zwischen Ewer,Kutter und Schoner gemogelt hatte,signalisiert nun ein noch dickerer Pott sein baldiges Aufkreuzen unter einer eindrucksvollen Rauchfahne: Der 191o gebaute Dampfschlepper TIGER ,der z.Zt.von freiwilligen Helfern des Museumshafens Oevelgönne restauriert wird, kann möglicherweise schon im kommenden Sommer wieder unter Dampf gesetzt werden.Wenn auch aus anderem Holz geschnitzt als seine segelführenden Altersgenossen, wird der TIGER wohl bald in ihrer Gesellschaft zu bestaunen sein.Dazu trägt nicht nur der Umstand bei,dass sich die TIGER-Besatzung ebenso an urwüchsigen Veteranen oder Neubauten unter Gaffelrigg begeistern kann,sondern auch,dass der TIGER für "originalgetreue" Schleppassistenz besonders geeignet ist.Ein gewaltiger Schlepphaken, dem 24o PS Dampf-Maschinenleistung den nötigen Anzug garantieren,wird spielend mit jedem Schleppauftrag fertig,ohne dass der optische Eindruck der geschleppten Segelveteranen beeinträchtigt wird.Das 38 BRT grosse Schiff mit seinem langen schwarzen Schornstein kreuzte bereits zu den fast vergessenen Zeiten durch die Wellen des Hafens und der Niederelbe,als deren Bild noch von zahllosen kleinen Berufssegelschiffen bestimmt wurde.
Sicher wird mancher Gaffelkapitän,dessen Schiff noch mit einer kleinen Hilfsmaschine ausgestattet ist,die Schlepptrosse des TIGER gerne übernehmen,um bei Ebbstrom und steifem Süd-Ost stilecht elbaufwärts geschippert zu werden.Sobald der TIGER nach Abschluss der restlichen Werftarbeiten seinen Liegeplatz im Museumshafen Oevelgönne aufgesucht hat,wird sich die TIGER-Crew freuen,auch Freunde des Gaffelriggs zu einer Besichtigung an Bord begrüssen zu dürfen.



## Noch'n Gaffeltreff

Alle Jahre wieder feiert Hamburg seinen Hafengeburtstag. In diesem Jahr den 79ozigsten. Der Museumshafen mischt dabei wieder mit (von wegen der Öffentlichkeitsarbeit). Im letzten Jahr war's ja ganz schön mit den vielen Gaffelgästen...wenn nur der Schwell nicht wäre. Wenn nun die Gaffelfreunde wieder herzlich zur Teilnahme eingeladen sind, so richtet sich diese Einladung vor allem an solche Schiffe, die schon mal einen Puff vertragen können, ohne daß die Eigner gleich mit dem Politur-Set anrücken.

Programm (sehr vorläufig):

Sonnabend, 5.Mai: Empfang der einlaufenden GORCH FOCK gegen 9 Uhr bei Blankenese durch unsere Schiffe. Begleitung bis zu ihrem Liegeplatz an den Landungsbrücken.

Sonntag, 6.Mai: An der Parade wollen wir nicht wieder teilnehmen zwischen Schlepperballett, Fastmokerregatta und 1ooo ADAC-Motoryachten. Wir denken daran, uns hinter die Überseebrücke zu legen und mitgebrachte Waren zu verkaufen. Bei ungünstigen Windverhältnissen wird der Dampfschlepper TIGER uns auf den Haken nehmen - er macht dann seine 2.Jungfernreise unter Dampf (sofern er fertig wird...).

Mit näheren Informationen sind wir gern dienlich!

museumshafen oevelgoenne e.v. vereinigung zur erhaltung segelnder berufsfahrzeuge hamburg 52 oevelgoenne 42

"P A N E L E "

steht zum Verkauf

solide umgebaut. Rettungsboot 6 x 2 x 0,75 4 fach beschichtet. Volle Wahrung des Holzcharakters
Ausgerüstet für kleine Küstenfahrt. Sehr viel Zubehör, pottdicht. Einbau-Motor 7 PS Benzin
Ideal für Einhand oder junges Paar mit Stilgefühl

Preis DM 10.000,-
(investiert an Material DM 15000,-

Fried Hammer, Tel 040 6034970

Wußten Sie schon...

daß Schiffe, die regelmäßig im Eis überwintern, mit den Jahren immer schärfere Wasserlinien bekommen?

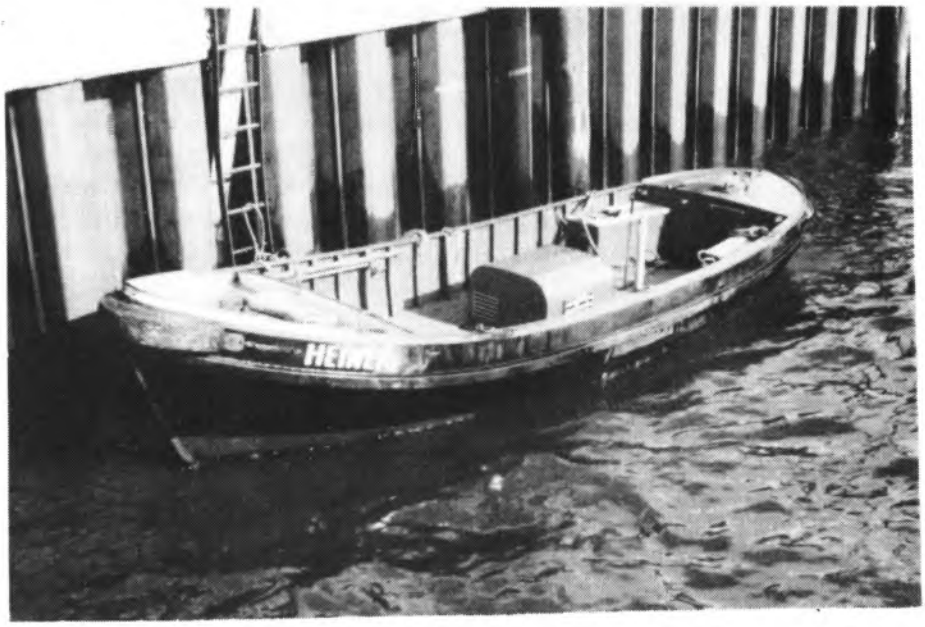
...daß die See-Berufsgenossenschaft für den Eigner eines alten Segelschiffs etwa das gleiche ist wie der Verfassungsschutz für einen linken Demokraten?

...daß für den Bau eines Holzschiffes, das 5o Jahre hält, ein kleines Eichenwäldchen draufgeht, das 25o Jahre wachsen muß? (Fazit: Naturfreunde sollten sich nur noch Stahlschiffe bauen lassen)

MUSEUMSHAFEN OEVELGOENNE e.V.

VEREINIGUNG ZUR ERHALTUNG SEGELNDER BERUFSFAHRZEUGE

## Schleppfahrten



Im Museumshafen Oevelgönne liegt ganzjährig unser Festmacherboot "HEIN" (7,00m x 2,20m, 25 PS Deutz-Diesel) und steht für Schleppfahrten im Bereich des Hamburger Hafens gegen Kostenerstattung zur Verfügung. (Den Dampfschlepper "TIGER", 38,07 BRT und 16,00m lang, haben wir noch mit ca 2 kn Fahrt durchs Wasser vorwärtsbewegt!)

Anfragen an: Michael Thönnessen, Tel:880 73 77
Oevelgönne 42, 2000 Hamburg 52

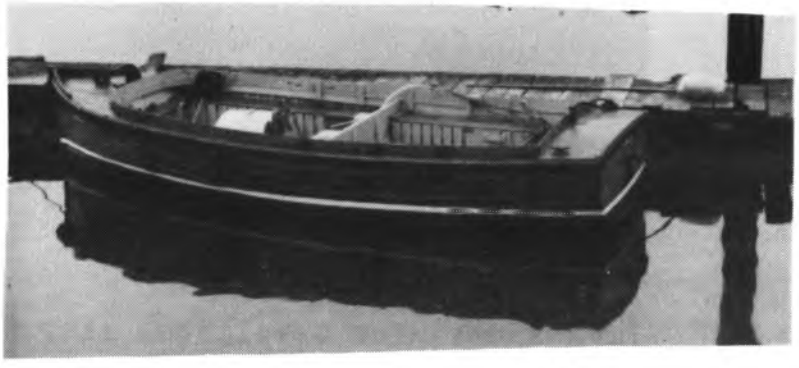
## Neues Mitglied, neuer Ewer

Wilhelm Kirsch ist von Beruf Hafenschipper mit Anstellung bei der HADAG. Als 1977 die Trommeln gerührt wurden zur Rettung des TIGERs, wurde er Mitglied im Museumshafen Oevelgönne. Bei der Restaurierung des Dampfschleppers kämpfte er stets in vorderster Front (wie in den meisten Vereinen war diese Front recht klein...). Durch seine Mitgliedschaft rückten die Segelschiffe immer mehr in seinen Gesichtskreis. Als nun auf der Werft von Lexau im Kohlenschiffhafen ein eiserner Ewer zum Verkauf angeboten wurde, war Wilhelm nicht zu bremsen und griff zu (übrigens: die Preise klettern ständig). Es handelt sich bei dem Ewer um die PERLE, die 19o7 bei Schedelgarn in Ütersen als Giek-Ewer gebaut wurde. Ehemals ein kleines Schiff von 5o Tonnen Ladevermögen, hat man sie später zweimal verlängert und einmal höhergebaut, so daß sie 115 Tonnen laden konnte. Ihr letzter Schiffer fuhr das nun 25 Meter lange Schiff ganz allein...Ganz allein steht auch Wilhelm vor seiner Neuerrungenschaft. Jetzt kriegt der Schneidbrenner wieder mal was zu tun - um das Schiff halbwegs wieder in die alte Facon zurückzubringen, müssen die vermutlich besten Stücke wieder herausgeschnitten werden...

Zu verkaufen: **O F F E N E S  M O T O R - A R B E I T S B O O T**

sehr gut geeignet zum Schleppen, Fischen, Verholen usw.
Länge 6,60m, Breite 2,40m, Tiefgang 0,70m, Verdrängung ca 3 t
Eiche geklinkert auf Eichenspanten, natur lackiert, gerader Steven und Spiegelheck, gebaut 1958 bei der Bootswerft Schwartz in Haseldorf/Elbe für das Deutsche Hydrographische Institut als Rettungs- und Motorarbeitsboot für das Fischereiforschungsschiff "Gauss".

Preis: DM 6000,- (VHB)



Anfragen und Verabredung zur Probefahrt:

Rainer Thönnessen
Telefon: 040/880 35 08

Emkendorfstr.10
2000 Hamburg 52

Antrieb: 2 Zylinder MWM-Diesel (Motorenwerke Mannheim), wassergekühlt, Typ KDW 415 Z mit 20 PS bei 1250 U/min, Elektrostart, Lichtmaschine und Schiffswendegetriebe Renk Typ WHF 11 untersetzt 2:1, Radsteuerung.
Ausrüstung: Festmacherleinen, Rumdumfender, Hand und Elektrolenzpumpe, Rettungsboot-Auftriebskörper, Positionslaternen, elektr. Horn, Wriggriemen, komplettes Krangeschirr, schriftliche Maschinenunterlagen und -ersatzteile, Akku 12 V 88 Ah, Notpinne, usw.
Liegeplatz z.Zt.: Bootsanlage Altonaer Segel-Club e.V. in Hamburg-Finkenwerder, Neßpriel im Neßkanal

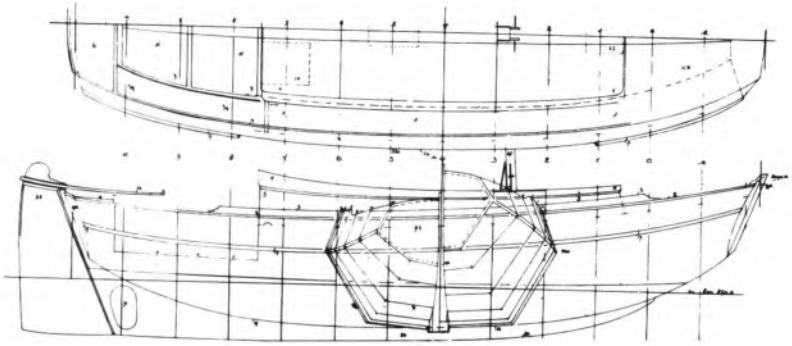
Anzeige

## Zeeschouw (holländisches Plattbodenschiff)

Nach Zeichnungen von Kersken Sr. (Holland) gebaut. Fertiggestellt 1975. Eine Saison 1976 gesegelt, dabei eine Reise nach Bornholm, Danzig und bis unter die südschwedische Küste unter anhaltend schwierigen Bedingungen (6 und 7 Windstärken) erfolgreich unternommen.
Seit 1977 aufgelegt in Hamburg-Lurup
Rumpf GL - Sperrholz mit GFK beschichtet. Plicht und Aufbauten Mahagoni. Einrichtung unter Deck Mahagoni. Teak- Stabdeck, ebenso das Kajütdach.

Seitenschwerter und der mit Schnitzwerk verzierte Ruderkopf aus Eiche. Spieren aus polnischer Kiefer. Segel (65m² Groß und Fock) aus weißem Dacron, bei Hinsch und Ruhland in Glückstadt genäht. 25 PS Renault - Couache Dieselmotor 2500 U/min. Alles stehende und laufende Gut praktisch wie neu. Das Schiff ist fix und fertig eingerichtet und ausgerüstet. Es kann an jedem Wochenende besichtigt werden.
Preis nach Höchstgebot.
Axel Kalkofen (bei Meyer)
Auering 18
2131 Ahausen / Eversen

Tel 04269 5796



**ZEESCHOUW**

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Lang O.A.<br>Lange U.A.<br>Length O.A.<br>Longueur totale | 10.00 metres | Lang W.L.<br>Lange W.L.<br>Length W.L.<br>Longueur L.D.F. | 8.20 metres | Breed O.A.<br>Breite U.A.<br>Beam O.A.<br>Largeur totale | 3.50 metres | Breed W.L.<br>Breite W.L.<br>Beam W.L.<br>Largeur L.D.F. | 2.75 metres | Diepgang<br>Tiefgang<br>Draft<br>Tirant d'Eau | 0.80 metres |

VERKAUF
aus Altersgründen des Eigners

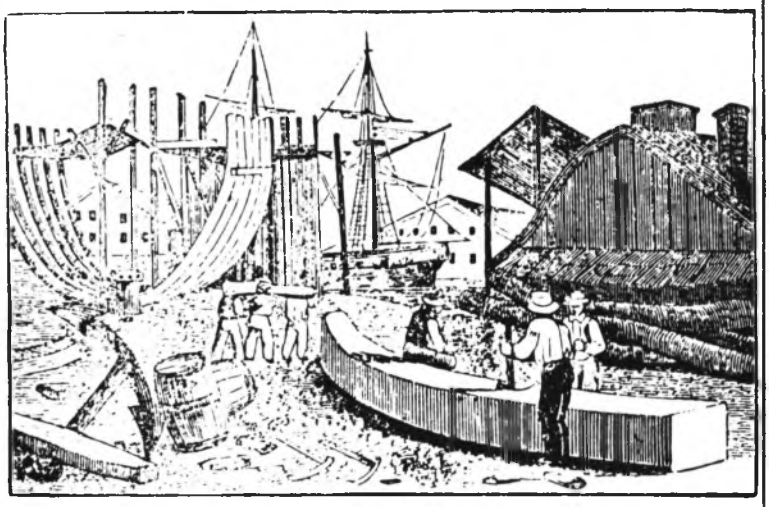
---

LEMSTERAAK aus Stahl
Holländisches Rundbodenschiff,
Bj. unbekannt, in den 50er Jahren vollständig neu aufgebaut.
Br. ca. 4,60 m
L. ca. 13,00 m
T. ca. 0,80 m

Motor Perkins 80 PS, 4-Zyl. mit Wendegetriebe,
ca. 140 qm Arbeitsbesegelung.
Extrem geräumiges Schiff mit gemütlicher Einrichtung. Guter Segler. 1977 Rumpf gesandstrahlt.
Verhandlungspreis 75.000 DM.
Liegeplatz: Fehmarn/Burgstaaken
Anfragen bitte an:
Horst Richter, Lindauer Str. 3
1000 Berlin 30, Tel. 24 17 74

Die Commission für Treffen und anschliessende Lustbarkeiten im Bereich der Niederelbe und angrenzender Watten lädt herzlich zu den folgenden Ereignissen ein:

26. Mai79 nach Friedrichskoog auf die Werft von Peter Bieritz zum Festlichen Stapellauf der ALVEKONGEN eines Colin Archer Neubaus.Horst und Renate hoffen auf zahlreichen Schiffsbesuch, Pils giebt es aus Eichenfässern Schnaps aus der Pulle, um eine dem grossen Ereigniss würdige,dekorative Garderobe wird gebeten.



Pfingsttreffen auf der Oste.

Am Sonnabend dem 2. Juni wollen wir uns in der Ostemündung treffen, dort ist um etwa 14Uhr NW, günstig für die elbab segelnden und für die von Cuxhafen und aus Friedrichskoog kommenden Schiffe auch.

In der Oste finden wir gute Ankerplätze bei der Tonne O/C (alte Bezeichnung), dort sollten wir uns treffen, um dann mit der letzten Flut gemeinsam Oste aufwärts zu segeln. Es ist geplant bei Itzwörden, (2. Osteknie nach Geversdorf) zu ankern und auf dem Vorland unter Weiden ein vierbeiniges Tier am Feuer zu rösten. Getränke sind heranzusegeln.

Pfingstsonntag soll nach Verabredung ein freundschaftliches gemeinsames Segeln,auf den besonderen Wunsch eines Flachbodenschippers ohne lästigen Regattastress, den Tag verschönen und der Ausnüchterung helfen.

Matjes und Gemüseregatta von Glückstadt nach Hamburg am 1.Juli 1979

Wir sollten mit unseren Schiffen, entweder schon Freitag Abend,sonst bis zum Morgenhochwasser am Sonnabend um 6Uhr 30 in Glückstadt eintreffen. Bis etwa halb 8Uhr können wir in den Innenhafen durchschleusen. Dort können wir den Tag über unsere herangesegelten Waren an die Schaulustigen vertreiben und die Regatta fracht für Hamburg in dekorativer Aktion an Bord nehmen.

Sonntag morgen gehen wir gemeinsam durch die Schleuse in den Aussen= hafen.
Start der Matjesregatta um 13Uhr.
Ziel Museumshafen Oevelgönne, dort Verkauf der herangesegelten Fracht an die nach Vitaminen und die be= rühmten durstfördernden Matjes hun= gernden hamburger Bürger.
Es besteht die Möglichkeit, ein Wo= chenende vorher, nach Glückstadt ge= segelte Schiffe, im Innenhafen sicher hinzulegen, auch der Museumshafen bietet seine Schwellreiche Wasser= fläche als Liegemöglichkeit für die Woche nach diesem Schnellsegeler= eigniss an.
Ein Schreiben des Bürgermeisters und das vorläufige Festprogramm zu Eurer Information.

So das wäre es, die Commission ver= abschiedet sich bis zum 26.5. in Friedrichskoog, nicht ohne ein glück= liches Rutschen über die schönen, dem Hafen vorgelagerten Sände zu wünschen.

STADT GLUCKSTADT
DER MAGISTRAT

DATUM UND ZEICHEN IHRES SCHREIBENS — UNSER ZEICHEN Zi/Ho — DATUM 15.Januar 1979

BETREFF Teilnahme an der Glückstädter Matjeswoche 1979

Sehr geehrter Herr Meier !

Anknüpfend an die Gespräche mit unserem Herrn Ziebell dürfen wir Sie und die Freunde des Gaffelriggs, die sich in der Vereinigung zur Erhaltung segelnder Berufsfahrzeuge zusammengefunden haben, zur aktiven Teilnahme an den Glückstädter Matjeswochen 1979 recht herzlich einladen.

Wir danken Ihnen für Ihre Bereitschaft, die Eigner der Gaffelriggs für dieses Vorhaben zu gewinnen. Die diesjährigen Matjeswochen werden in der Zeit vom 28.6. - einschl. 1.7.1979 eröffnet.

Wir übersenden Ihnen in der Anlage den Entwurf eines Programms der Matjeswochen 1979 zur gefl. Information. In dieses Programm möchten wir gern eine Regatta einer möglichst großen Anzahl von Gaffelseglern nach Hamburg einbauen und dies aus folgendem Grund:

Durch den Verlust der Glückstädter Heringsfischerei im Jahre 1976 und das Fehlen der direkten Anlandung des Herings haben die Glückstädter Matjeswochen eine wesentliche Attraktion eingebüßt. Es ist nunmehr unser Bemühen, dem diesjährigen Matjesfest durch eine Zusammenlegung mit weiteren traditionellen örtlichen Veranstaltungen (Schützenfest/Vogelschießen) und dem Aufleben alter Bräuche und Gepflogenheiten neue Aktivitäten zu geben.

Es ist auch Ihnen bekannt, daß nahezu über 3 Jahrhunderte Frischgemüse und Frühkartoffeln aus Glückstadt und den Rhingebieten mit Ewern elbaufwärts nach Hamburg gebracht wurden. Dies geschah noch bis zum Beginn des 2.Weltkrieges. Erst der zunehmende Lkw-Verkehr verdrängte die Beförderung der Produkte auf dem Wasserweg.
An diese Tradition möchten wir in diesem Jahr beginnend anknüpfen und eine möglichst eindrucksvolle Zahl von Gaffelriggs mit den genannten Produkten und einigen Kantjes Matjes beladen nach Hamburg entsenden. Über eine möglichst wirkungsvolle Anlandung in Hamburg müßte noch gesprochen werden. Voraussetzung ist jedoch, daß eine möglichst große Zahl von Schiffseignern Ihrer Vereinigung an diesem Unternehmen teilnehmen.

Wie zugesagt, fügen wir einen Gezeiten-Kalender für 1979 bei mit der Bitte um Ihre Vorschläge, welcher Tag der Matjeswoche und welcher Zeitpunkt Ihnen für den Beginn der Regatta auch im Hinblick auf die Ankunft in Hamburg geeignet erscheint.

Der Samstag würde uns sehr gut passen.

Wir bitten Sie, sehr geehrter Herr Meier, auf dem bevorstehenden Wintertreffen der Freunde des Gaffelriggs für unser Anliegen zu werben und hoffen auf ein positives Ergebnis.

Ihren Wunsch auf einen ständigen Liegeplatz für die Gaffelsegler im Glückstädter Binnenhafen haben wir bereits der Glückstädter Seglervereinigung weitergegeben und können Ihnen schon heute die grundsätzliche Bereitschaft der Seglervereinigung mitteilen, Ihnen einen geeigneten Liegeplatz zuzuweisen. Einzelheiten wären bei einem nächsten Besuch in Glückstadt noch zu vereinbaren.

Mit freundlichen Grüßen

( Dr.Bruhn )

P r o g r a m m
Matjeswochen 1979
vom 28.6. - 1.7.1979

28.6.1979 **Donnerstag** 16.00 Uhr
Eröffnung der Glückstädter Matjeswochen durch Festveranstaltung auf dem Marktplatz

29.6.1979 **Freitag**
125-jähriges Glückstädter Kindervogelschießen
nachmittags Festumzug durch die Stadt
anschließend Tanz im Festzelt auf dem Marktplatz

30.6.1979 **Sonnabend**
Schützenfest der Glückstädter Schützengilde
nachmittags Festumzug durch die Stadt
abends Königsproklamation im Zelt und gemeinsamer Vogelschießer-u.Schützenball im Festzelt

1.7.1979 **Sonntag**
nachmittags Tanz für die Jugend im Festzelt

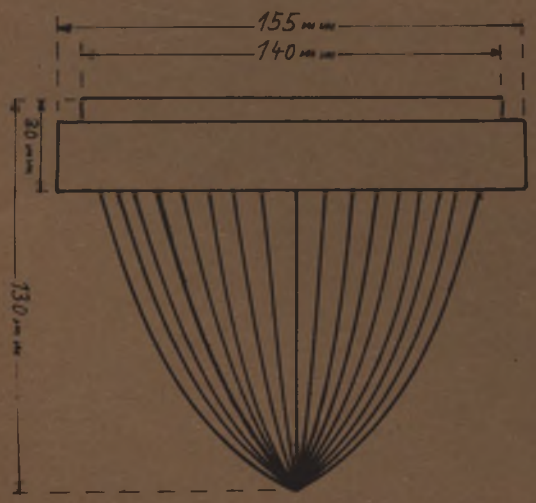
Das vorstehende Programm wird durch weitere Veranstaltungen ergänzt:
a) Kunstausstellung im Brockdorff-Palais
b) abendliche Vortragsveranstaltungen
c) offenes Singen der Glückstädter Chöre
d) abendl.Festkonzert im Brockdorff-Palais

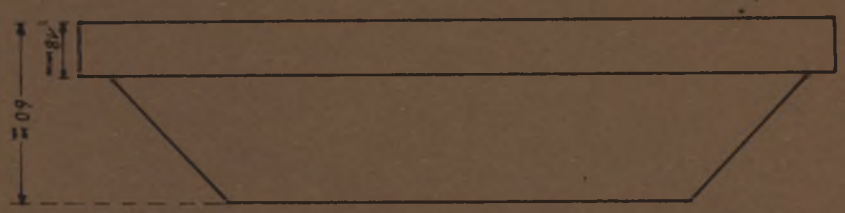
Es wird versucht, auch in diesen Tagen einen Flottenbesuch der Bundesmarine in Glückstadt zu arrangieren

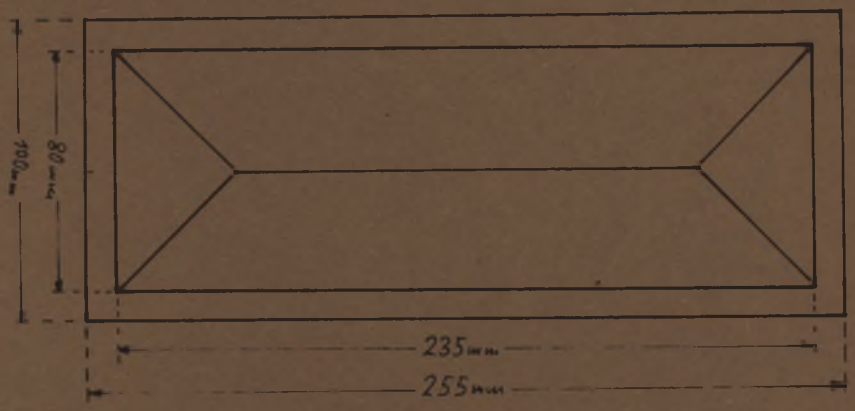
Sonnabend oder Sonntag Regatta der Freunde des Gaffelriggs von Glückstadt nach Hamburg.

OFFERTE:

Keine Weihnachtssterne, sondern ein Restposten unwahrscheinlich billiger Decks-Prismengläser wird hier für Gaffel-Schiffe feilgeboten: Pro Stück 12 Mark, egal welches Modell (es gibt nur diese 2!). Die zum Modell 'Zitronenpresse' gehörigen messingnen Rahmen können angefertigt werden.






Modell 'Zitronenpresse' ist zum Einbau in kräftige hölzerne Decks gedacht, in Schiffen mit überreichlicher Höhe oder an Stellen, wo keine Köpfe entlanggetragen werden. Die Flachprismen sind für Stahldecks und auch für Holzdecks bei Montage ohne Rahmen vorgesehen. Abdichtung mit Silikon-Kautschuk o.ä.

---

7 Wantenspanner für 12-14 mm Drahtseil. Verzinkt, offen, Spannweite von 44 bis 62 cm. Unten Haken, oben Ösen (ideal für Klappmasten). Zustand: Gut. Stück 6 Mark. Weiterhin diverse verschiedene, kleinere und größere Wantenspanner für'n Appel & 'n Ei.

---

Von den im vorigen PIEKFALL annoncierten Segeln sind noch das Großsegel und die Focks zu haben.

Joachim Kaiser
Tel. 737 35 83
205 Hamburg 80
Ochsenwerder Elbdeich 217

Rhin-Ever „Holsatia“, gebaut 1872
(Engelbrechtsche Wildnis am Herzhorner Rhin)

DIE GAFFELFREUNDE HABEN NACHWUCHS BEKOMMEN!

---

Henning Hille ist seit Januar stolzer Besitzer des Heckschiffs ex "NORDSTERN". Siehe J. Kaisers Buch "Segler in der Zeitenwende". Das Schiff ist in der Rubrik "Dokumentation" unter dem Namen "TAUCHER OTTAR HARMSTORF VI" verzeichnet.
Das Schiff liegt im Moment in HH im Travehafen und soll, nachdem es leergeräumt ist (diverse Eisenteile) zu Sietas, Grünendeich, gebracht werden, wo das Deck wieder in den ursprünglichen Zustand versetzt werden soll. Später soll das Schiff nach Lüneburg, wo der Besitzer in eigener Regie die restlichen Restaurierungsarbeiten übernehmen will.

Viel Spaß -