PIEKFALL

ARCHIV A

Mitteilungsblatt der Freunde des Gaffelriggs

Nr. 18

Ausgabe 2,3 und 4 '79

Ohne Rücksicht in die 80er Jahre

Die Jubelgazette – rechtzeitig zum Dekadenwechsel!

Inhalt

Geleitwort	1
Hafengeburtstag	2
Pingsten an de Oste - kritische Stimmen	4
Gemüseregatte	6
Briefe aus Glückstadt	8
Bremerhaven '79	10
Alvekongen	11
Frieda von Hadersleben	12
Herbsttreffen	14
Lästerkon	16
Museumshaven Flensburg	17
Gaffelskandal	18
Agia Paraskevi	20
Delphin	21
Siesta I	22
Neubau einer Eiderschnigge	23
Ein Brief an den Bundeskanzler	24
Namensfindung	25
Museumshafen Övelgönne - neue Mitglieder sind willkommen	26
Schiffsfragebogen	27/28
Anzeigen	ab 29
Veranstaltungen und Termine '80	37

ZUM GELEIT

PIEKFALL war unklar gekommen! Durch falsche Handhabung vielleicht, hoch oben im Topp gebrochen und dann auf Deck liegengeblieben. In Einzelteilen schließlich weggestaut in die Schubladen vom Schreibtisch unseres gemütlichen PIEKFALL-Kapitäns Uwe Kröncke, und war dort ein dreiviertel Jahr unbearbeitet in Schlummer gesunken, bis schließlich zwei aus der Besatzung sich des FALLES annahmen, nach einiger Überlegung die vielen losen Enden packten und hinüber zum Museumshafen Övelgönne schafften. Die zwei waren dann entschlossen, so gut es geht, so schnell es geht und ganz ohne Rücksicht auf irgendwelche Zeitungsmacher-Takelkünste, die PIEKFALL - Bruchstücke aneinander zu spleißen und endlich wieder einzuscheren.

Mit diesem zusammengeflickten PIEKFALL wollen sie das Schiff der Gaffelfreunde bis zum Wintertreffen 1980 segeln, auf dem das Thema besprochen und entschieden werden soll. Sie steuern bis dahin einen Kurs auf eigene Faust, mit Daumenpeilung, ohne Kapitän, doch mit der willkommenen Lotsenhilfe eines dritten aus der Gaffelsegel-Crew, dem Grafiker und WILD DUCK-Skipper Thomas.

Von anderen Gaffelfruenden war nur zu hören: "Ja, aber! Dies muß noch rein! Und das muß noch rein! Und der Termin für's Wintertreffen! Aaaaaber ich? Ich soll den Bericht noch schreiben? Dann laß uns lieber erst im nächsten Jahr das nächste Heft zusammenstellen....." usw.

Unter solchen Umständen, an wenigen Abenden zusammengebaut und ohne Vorbereitung improvisiert, wird die letzte Ausgabe der 70er Jahre sich vornehmlich auf einen Rückblick auf das Jahr 1979 beschränken.

Nicht zu denken ist unter solchen Umständen an die Verwirklichung des Wunsches vieler Gaffelfreunde, - besonders jener, die noch auf der Suche nach dem Traumschiff sind oder jener, die erst mitten in der Restaurierung ihres Schiffes stecken, - des Wunsches nach mehr Umbau- und praxisbezogenen Beiträgen. Neben den rein unterhaltsamen, rein geselligen Artikeln, welche allerdings jene Gaffelfreunde ganz besonders lieben, die halt alles haben und die sich halb totlachen können über die Korrespondenz unseres Fried Hammer mit sich selbst.

Unter solchen Umständen ist kaum zu denken an Beiträge schiffbauhistorischer Art (na ja: Zeitungsausschnitt über den Neubau der Eiderschnigge. Dank Gaffelfreund Steppat aus Husum.), an Beiträge sozial- und kulturgeschichtlicher Art, soweit sie auf den Schiffbau oder den behandelten Schiffstyp bezogen sind. Das wäre sowieso zu hoch? Zu akademisch? Für englische oder für niederländische Kleinzeitschriften der shiplovers ist dies aber eine Selbstverständlichkeit, Freunde!

Nicht zu denken auch an solche unseres Erachtens notwendigen Artikel für PIEKFALL, die wir vielleicht "schulmeisterlich" nennen können: Beiträge aus dem Grenzbereich zwischen Schiffsästhetik (Stil-Fragen) und Schiffbauhandwerk.

Einfach noch nicht zu denken an ein PIEKFALL, mehr als bloß ein gaffelgetakeltes Klatschblatt: Wie war's doch wieder einmal so schön gewesen! Und diesmal sogar mit echtem Gaffelskandal um die MARIE und um irgendeinen kleinen Hochstapler!

Was schrieb da einer in der Aprilausgabeunter dem Titel "Schichtwechsel"? " Ob die neue Redaktion den Aufgaben gewachsen.....wird sich zeigen".

Doch jetzt, ganz ohne Rücksicht, mit PIEKFALL in die 80er Jahre!

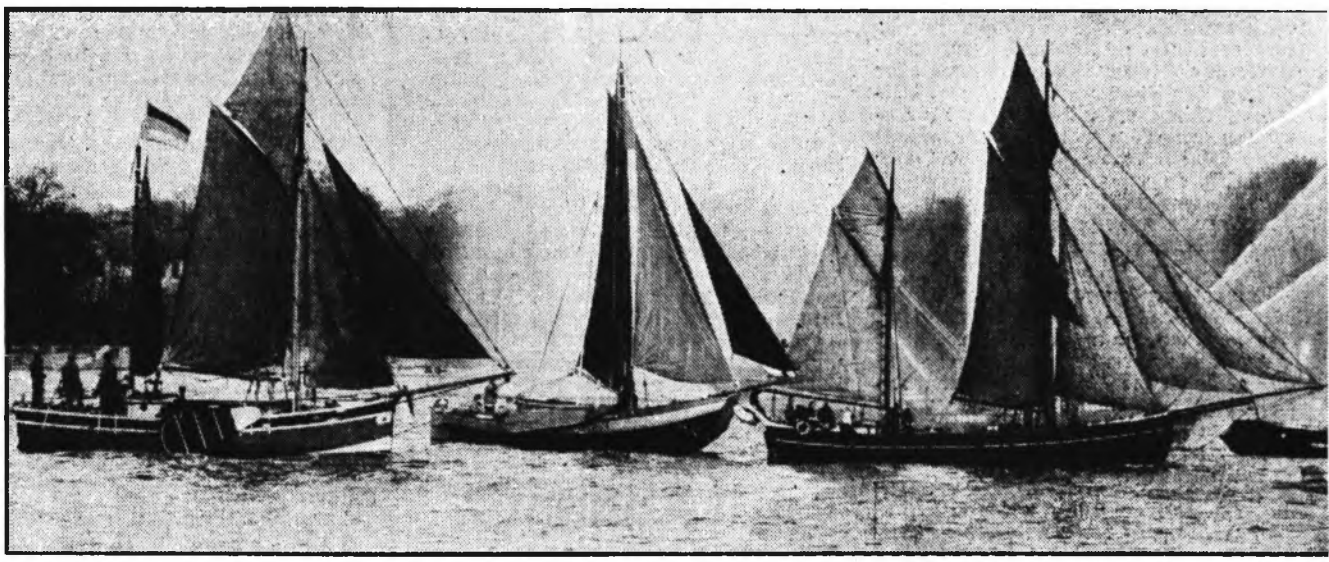
Michael
Dietmar
Thomas

Bis zum Wintertreffen der Freunde des Gaffelriggs ist die offizielle Anschrift der provisorischen PIEKFALL-Redaktion:

Thomas Kaiser
Schäferkampsallee 39
2000 Hamburg 6

040/410 22 26

Segel-Nostalgie auf der Elbe — eine



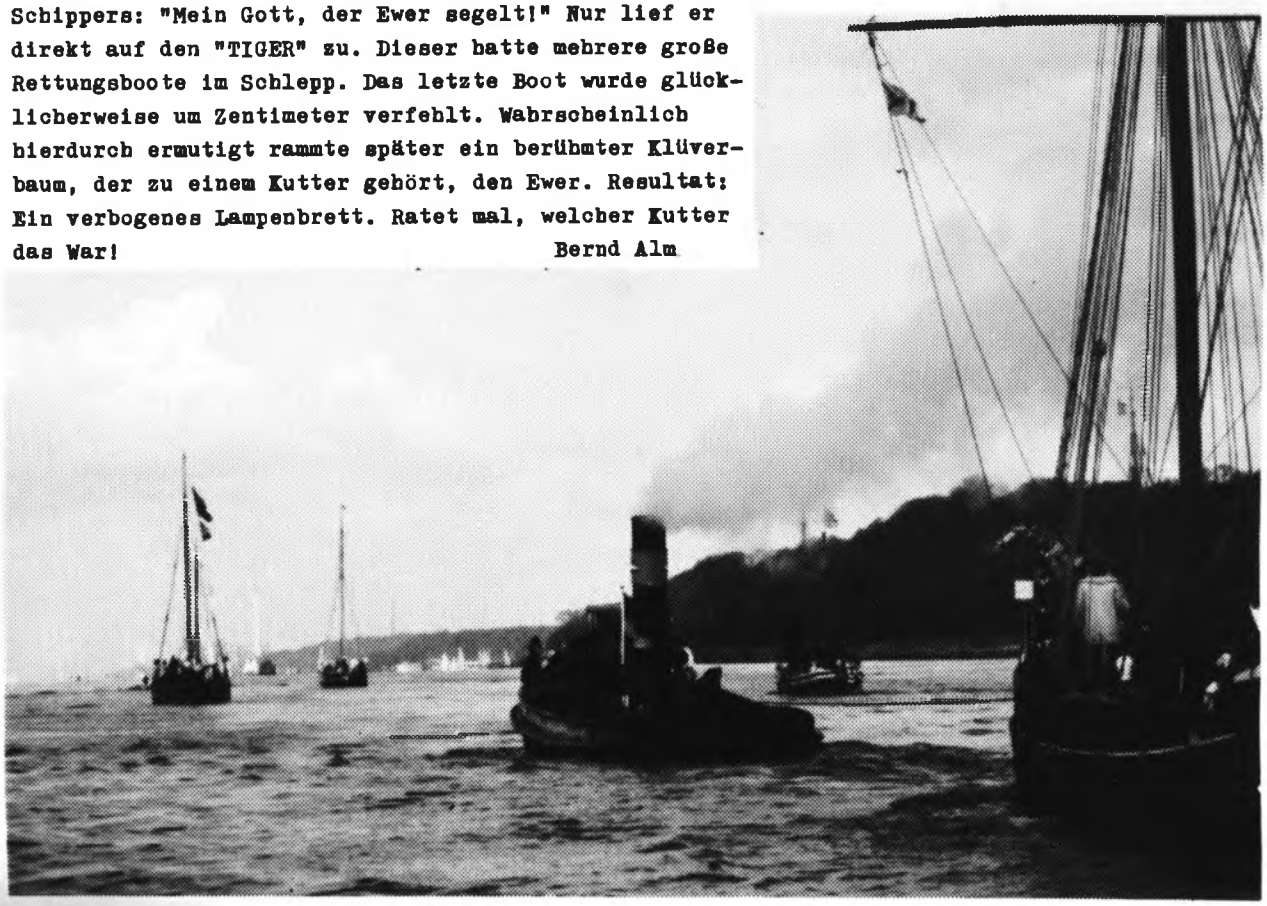
Hamburger Abendblatt Montag, 7. Mai 1979

Hamburger Hafengeburtstag 1979

Zum Hafengeburtstag waren Gäste aus Dänemark und die Hamburger Museumshafen-Flotte auf der Elbe zu sehen. Der Star jedoch war der Hafenschlepper "TIGER". Man merkte wie der Hafen sich verändert hat. Der Klang der Dampfpfeife des "TIGER" erinnerte an vergangene Zeiten und mancher stellte überrascht fest, daß er diesen Ton schon lange nicht mehr gehört hatte.-

Am Sonntag gab der "TIGER" ein Signal als Warnsignal: Bei gutem Wind und unter Vollzeug rauschte ein großer Ewer über die Elbe. Überraschter Ausruf des Ewer-Schippers: "Mein Gott, der Ewer segelt!" Nur lief er direkt auf den "TIGER" zu. Dieser hatte mehrere große Rettungsboote im Schlepp. Das letzte Boot wurde glücklicherweise um Zentimeter verfehlt. Wahrscheinlich hierdurch ermutigt rammte später ein berühmter Klüverbaum, der zu einem Kutter gehört, den Ewer. Resultat: Ein verbogenes Lampenbrett. Ratet mal, welcher Kutter das War!

Bernd Alm



Million Herzen schlugen höher

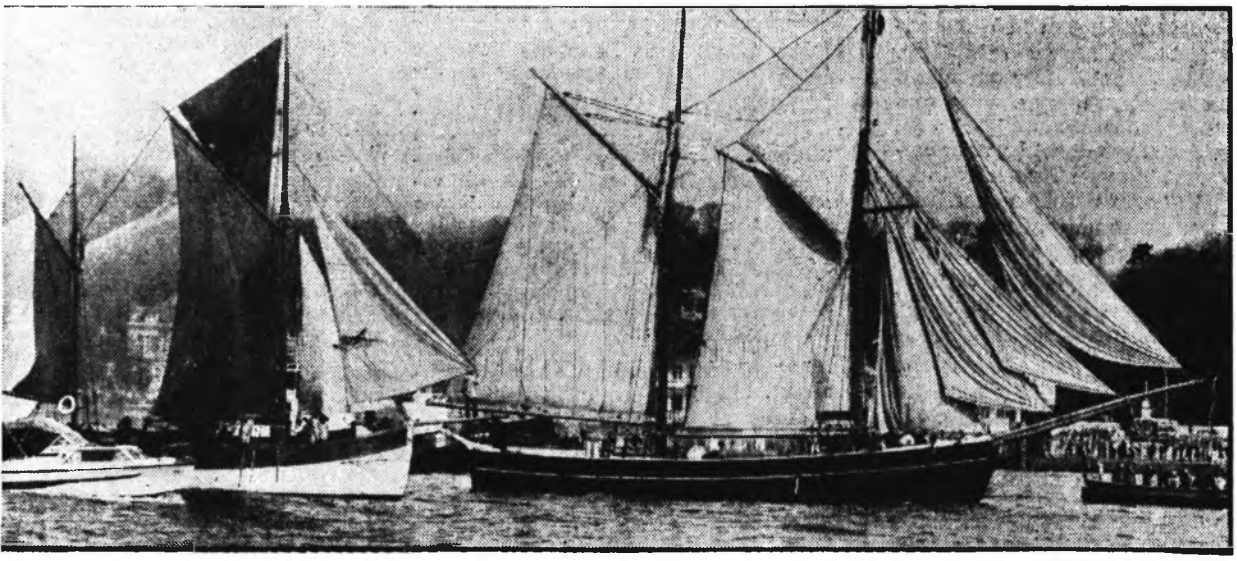


Foto: GUNNAR BRUMSHAGEN

Da ging so manchem alten Seebären das Herz über. Die Parade der Veteranen aus dem Museumshafen Övelgönne — welch ein Anblick!

PINGSTEN AN DE OSTE

Als Neuling in der Vereinigung "Freunde des Gaffelrigge" möchten wir, die Crew der "Ida ut Glückstadt", einmal folgendes zum Pfingsttreffen auf der Oste anführen:

Endlich war es an der Zeit, daß auch wir einmal mit Schiff und Besatzung an einem solchen Treffen teilhaben konnten. Wir waren alle sehr in Erwartung, was uns diese Tage auf der Oste für schöne Dinge bringen würden. Bestand doch endlich einmal die Gelegenheit all die Schiffe zu sehen und zu besuchen bzw. zu besichtigen und Tips und Erfahrungen mit anderen Gaffelfreunden auszutauschen.

Wir hatten uns alle sehr viel von diesem Treffen versprochen und mußten leider enttäuscht mit ansehen, was uns da geboten wurde.

Allein der Gedanke an die vertanen Möglichkeiten machte uns als neu hinzugekommene Freunde nachdenklich. Das Unglück auf der "Anna" trug noch ein wenig mehr dazu bei.

Trotzdem, so meinen wir, hätte es nicht so mies zu werden brauchen, wie es tatsächlich Pfingsten vonstatten ging. Der persönliche Kontakt, den wir uns erhofft hatten, blieb völlig unter dem Tisch. Die Idee ein vierbeiniges Tier im Apfelgarten zu rösten, Getränke heranzusegeln, und ein gemütliches Beisammensein zu organisieren war recht gut. Jedoch sah die Wirklichkeit leider so aus, daß man viel zu spät am Ziel eintraf (die letzten Schiffe trafen erst um 21.30 h ein) und kaum noch Lust hatte sich eine "Fährgelegenheit" zu suchen. Wer erst nach 23 Uhr dort im Apfelgarten hockte und selbst seinen Nebenmann nur als schemenhafte Gestalt sah, dem wird es wohl ähnlich ergangen sein wie uns.
Doch hätte man am darrauffolgenden Tag nur ein wenig mehr versucht zusammenzublei ben und nicht schon am Sonntagmorgen an einen erneuten Aufbruch gedacht, so wäre sicher noch einiges zu retten gewesen.

Aber man wollte ja unbedingt in die Wischhafener Nebenelbe um dort wieder zu ankern. Da es noch ein wenig briste, wurden dann Freunde, die mit Jollenkreuzern o.Ä. und Familie an Bord ebenfalls zur Oste gekommen waren, am Montag sich selbst überlassen. Keine sehr kameradschaftliche Art, wie wir finden.

Wir sind dann nach Geversdorf gegangen, enttäuscht von diesem Treffen, und haben uns dann die nähere Umgegend angesehen.

Und doch, was hätte dieses Treffen doch für schöne Stunden für uns alle bringen können. Bleibt nur zu hoffen, daß es mit der Organisation beim nächsten Mal besser klappt, und bei Programmänderung eine Einigkeit mit Rücksicht auf die kleineren Schiffe erreicht werden kann.

Peter Hecht

Als ich mir durchgelesen hatte, was der Peter Hecht über das Pfingsttreffen schreibt, da mußte ich ihm doch verdammt recht geben, obgleich ich ja auf Grund meines Unfalles an der Teilnahme verhindert war und das Geschehen nur vom Hörensagen mitbekam.

Am Pfingstsonntag war ich noch kurz an Bord der "ANNA" um zu besprechen, wie weitergesegelt werden sollte. Für mich war klar, daß die "ANNA" mit den anderen Schiffen zusammensegeln und auch zurück nach Hamburg sollte. Überrascht wurde ich durch den Anruf von Horst Richter aus Stadersand. Horst erklärte mir, daß er die anderen außer Sicht bekommen habe und daß die Schiffe in alle Richtungen gefahren seien. Horst brachte die "ANNA" dann sicher zurück nach Hamburg. Welch Glück, daß ich mit Horst und Renate erfahrene Segler an Bord hatte! Was wäre wohl gewesen, wenn....

Als über das Pfingsttreffen dann mal in kleinerem Krei gesprochen wurde, tauchte wieder das Wort von den Individualisten auf. Das ist ja auch ganz schön und gut, aber ich bin der Meinung, daß auch Individualisten zwe bis dreimal im Jahr Individualisten mit Gemeinschaftssinn sein könnten.

Uwe Krönck

Die Gemüse-Regatta

Dieser Bericht kommt jetzt direkt von der Szene. Klaus Ziebell machte die erste Regatta alter Gaffel-Segler mit Glückstädter Frühgemüse an Bord von Glückstadt nach Hamburg in den Museumshafen Oevelgönne auf der „Aurora von Altona" mit.

Zu den Attraktionen des „Matjes"-Programms gehörte in diesem Jahr unzweifelhaft der Besuch der Gaffelsegler des Museumshafens Oevelgönne. Am Sonntag sollte erstmals anläßlich der Matjeswochen die große Regatta mit Glückstädter Frühgemüse an Bord nach Hamburg gestartet werden. Über diese alte Tradition berichteten wir bereits.

Der Glückstädter Hafen bot ein malerisches und zugleich kontrastreiches Bild. Neben den drei modernen Marinebooten lagen 14 Oldtimer an der Pier. Zwölf Gaffelsegler, das wieder fahrtüchtig gemachte alte Feuerschiff „Elbe 3" und der letzte Dampfschlepper des Hamburger Hafens, die „Tiger".

Sonntag 11 Uhr. 90 Kisten Glückstädter Frühgemüse (Blumenkohl, Kohlrabi, Spitzkohl) werden vom Gemüsehändler Reimer Hauschild angeliefert und im Außenhafen an Bord der einzelnen Gaffelsegler genommen.

Sonntag 13 Uhr. Die Segler legen ab und nehmen nördlich des Glückstädter Hafens im Nebenfahrwasser ihre Startpositionen ein. Die Mole ist wiederum schwarz voller Menschen.

„Elbe 3" und „Tiger" geben das Startzeichen. Die Sirenen machen einen ohrenbetäubenden Lärm. Aber – herrlich!

Windstärke 6. Die Oldtimer liefern sich auf der Strecke spannende Positionskämpfe. Auf der Höhe Schwarztonnensand setzt die Danske-Jacht „Olifant" Toppsegel, Kreuzsegel und gewinnt mit schäumender Bugwelle zusehens an Vorsprung. Sie gibt ihn bis ins Ziel nicht mehr ab.

Die im Jahre 1884 gebaute Admiralsjacht „Wild Duck" und der holländische „Likedeeler" liefern sich ein erbittertes Rennen um den zweiten Platz. Eine halbe Meile vor der Hafeneinfahrt von Oevelgönne (Ziellinie) versucht die „Likedeeler" die „Wild Duck" backbord zu überholen und ihr den Wind aus den Segeln zu nehmen.

Es gelingt nicht ganz. Unter vollen Seegeln laufen beide Oldtimer in den Hafen ein und müssen ihre Segel bergen. Eine Bravourleistung.

Die ersten vier Plätze dieser Regatta belegten schließlich: 1. „Olifant" – Eigner und Skipper: Heinrich Woermann, Kaufmann und Reeder, Hamburg –, 2. „Wild Duck" – Eigner und Skipper: Thomas Kaiser, Hamburg –, 3. „Likedeeler" – Eigner und Skipper: Dieter Schmidt, Hamburg –, 4. „Aurora von Altona" – Eigner und Skipper: Volker Meier, Hamburg. Letzter war auch der erste, der im Glückstädter Hafen festmachte.

Mit fast einer halben Stunde Verspätung traf dann das übrige „Feld" ein. Jetzt begann der Verkauf des Glückstädter Frühgemüses auf der Landungsbrücke von Oevelgönne.

In geradezu marktschreierischer Manier und mit Unterstützung ihrer Schiffsglocken priesen die Skipper ihre Fracht den Besuchern des Museumshafens und den Fahrgästen der anlegenden Schiffe der Hadag an. Nach einer Stunde waren bereits 70 der insgesamt 90 Kisten an den Mann gebracht. Begeisterte Fragen: „Kommt ihr nächsten Sonntag wieder?" Das war ernst gemeint!

Der erste Preis für den Gewinner der Regatta – 50 Matjesfilets und eine Flasche Korn – wurde gleich auf der Pier von den Seglern unter großem Hallo verzehrt.

Zukünftiges

Fazit in Hamburg: Die Verantwortlichen in Oevelgönne sind sich darüber einig, daß so eine Regatta zur ständigen Einrichtung der Glückstädter Matjeswochen werden sollte. Bereits im nächsten Jahr würden sich bestimmt eine noch größere Anzahl von Gaffelseglern beteiligen. Kein Wunder – bei dem Erfolg und mit „Fortuna" im Bunde!

Fazit in Glückstadt: Es ist nicht zu leugnen: Die Matjeswochen 1979 sind rundherum ein Erfolg geworden. Selbst die Unken, die da riefen, müssen das bekennen. Und diejenigen, die für „Deutsch-dänische Wochen" sind, werden sich mit denjenigen, die weiterhin für die „Matjeswochen" sind, irgendwann einmal an einen Tisch setzen und das Thema ausdiskutieren.

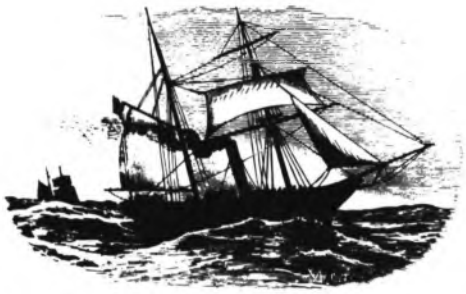
Ob so oder so – seit dem 22. März 1617 hat Glückstadt das Stadtrecht mit der Glücksgöttin Fortuna als Wappen. Und „Fortuna" wird's schon richten.

Gemüseregatta 1979

Spaziergänger, die sich trotz des stürmischen Wetters am Övelgönner Elbufer den Wind um die Nase wehen ließen, wurden mit einer seltenen Attraktion belohnt. Eine Flotte von neun historischen Seglern lief in den Museumshafen Övelgönne ein und verkaufte frisches Gemüse — so frisch, wie man es wohl in einer Stadt sonst kaum kaufen kann.

Die Kohlköpfe waren in knapp vier Stunden von der Blomschen Wildnis bei Glückstadt nach Hamburg gesegelt worden. Über drei Jahrhunderte waren Altona und Hamburg mit Kartoffeln und Gemüse aus den Gebieten an der Niederelbe durch Ewer versorgt worden. Diese Tradition haben die »Freunde des Gaffelriggs« und der »Museumshafen Övelgönne« zum Anlaß einer Regatta genommen.

Am Freitag und Sonnabend trafen die Gaffelsegler in Begleitung des alten Feuerschiffs Elbe 3 und des Dampfschleppers Tiger im Glücksstädter Binnenhafen ein — ein Querschnitt durch 100 Jahre Seefahrtsgeschichte. Am Sonntag wurde die Flotte in aller Frühe in den Vorhafen geschleust und durfte auf die frische Gemüsefracht warten. Das Wetter war wie an den Vortagen durchwachsen, Wind um 6 aus westlichen Richtungen, das ideale Wetter für eine schnelle Reise nach Hamburg-Altona. Ölbejackte Schaulustige verfolgten den Start von der Hafenmole aus. Um 13.45 passierte das Feld die Linie beim Museums-Feuerschiff Elbe 3,

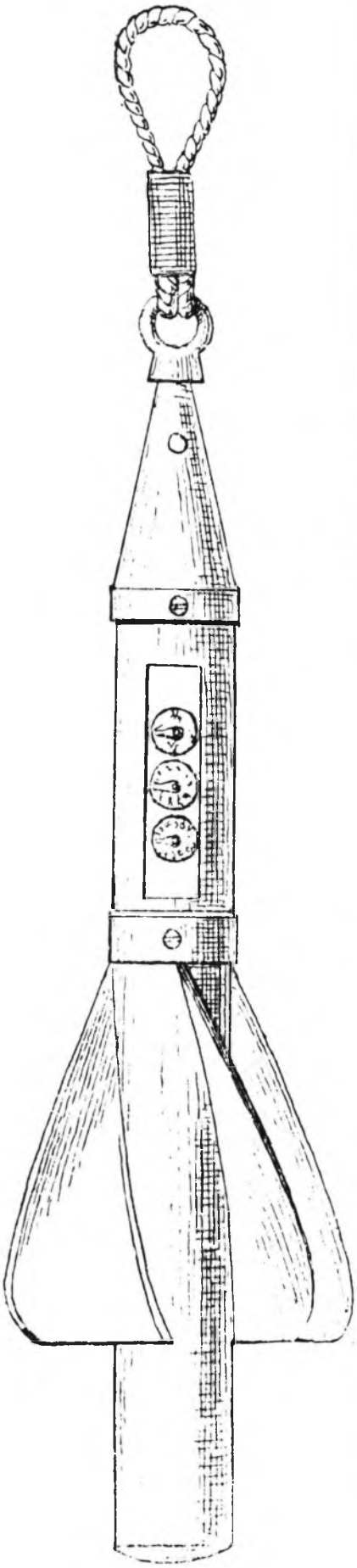


das sich ins Glückstädter Fahrwasser gelegt hatte. Bedingt durch die unterschiedlichsten Schiffstypen zog sich dann das Regattafeld in die Länge. Manche moderne Yacht mußte Fersengeld zahlen, denn vorm Wind sind die hölzernen Veteranen mit ihren gewaltigen Segelflächen im Vorteil. Höhe Stadersand hatten sich die »Olifant von Wedel«, die »Wild Duck«, die »Likedeeler« und die »Aurora von Altona« auf die vorderen Positionen gesegelt. Schließlich galt es, das Gemüse so früh wie möglich an den Käufer zu bringen — nicht zuletzt der Preise wegen.

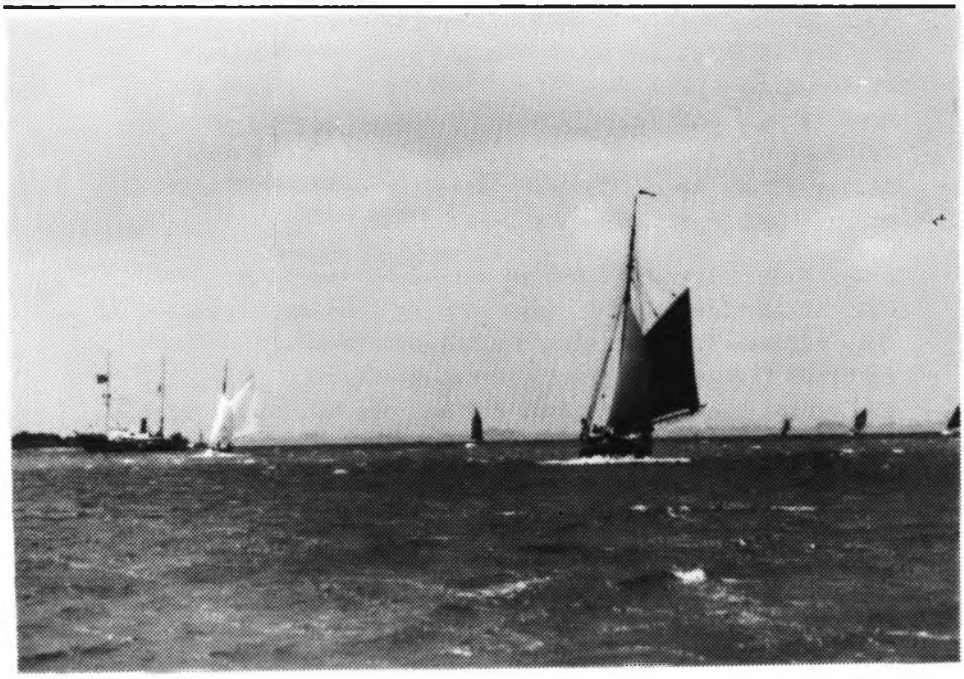
Außerdem winkten den Siegern begehrenswerte Trophäen: Ein Faß Matjes, Schiffsfarbe und Glückstädter Schnaps. Querab Blankenese hatte die »Olifant von Wedel« den Kampf für sich bereits entschieden. »Likedeeler« und »Wild Duck« lieferten sich nun ein hartes Finish um den zweiten Platz, auf den sich schließlich die »Wild Duck« um eine 95-jährige knappe Schiffslänge vorkämpfen konnte. Die übrigen Teilnehmer »Veränderung«, »Aurora,« »Galatea«, »Betty«, »Catarina« und ein Cat-Boot liefen kurz darauf ein, um ebenfalls das Gemüse abzusetzen.

Ein Wermutstropfen am Ende dieser gefeierten Veranstaltung: Der Erlös aus dem Gemüseverkauf mußte an die Stadt Glückstadt abgeführt werden. Die Teilnehmer waren sich einig, daß man das Geld dem Museumshafen hätte überlassen können, um es in die Rettung weiterer historischer Schiffe zu investieren.

Thomas Kaiser



Patentlog.



STADT GLÜCKSTADT
DER MAGISTRAT
- Wirtschaftsförderung -

POSTANSCHR. STADTVERWALTUNG POSTF. 1140 2208 GLÜCKSTADT

An den
Museumshafen Oevelgönne e.V.
Oevelgönne 42

2ooo Hamburg 52

Auskunft erteilt: | Zimmer
☎ Vorwahl 0 41 24 | ☎ Rufnummer 20 11 | Nebenstelle

DATUM UND ZEICHEN IHRES SCHREIBENS | UNSER ZEICHEN Zi/E | DATUM 11. Juli 1979

Betr.: Regatta der Gaffelsegler von Glückstadt nach Hamburg
am 1. Juli 1979

Sehr geehrte Herren!

Die Eröffnungsfeierlichkeiten der diesjährigen 12. Glückstädter Matjeswochen sind beendet und wir können zurückblickend feststellen, daß sie ein voller Erfolg waren.

Zu diesem Erfolg haben die Gaffelsegler mit Ihrem Erscheinen in Glückstadt und der durchgeführten Regatta nach Hamburg wesentlich beigetragen. Hierfür möchten wir Ihnen noch einmal recht herzlich danken.
Das farbenprächtige Bild im Glückstädter Hafen und der Start der Regatta, unterstützt durch das Feuerschiff "Elbe 3" und den Dampfschlepper "Tiger", haben doch ein lebhaftes und positives Echo bei der Glückstädter Bevölkerung hervorgerufen. Wir übersenden Ihnen einige Ausschnitte der Berichterstattung aus der "Norddeutschen Rundschau" zur gefälligen Kenntnisnahme.

Diese gelungene Bereicherung unserer diesjährigen Eröffnungsveranstaltungen hat uns den Entschluß fassen lassen, eine derartige Regatta alljährlich zur Eröffnung der Matjeswochen durchzuführen und zu einer ständigen Veranstaltung werden zu lassen.
Dieser Wunsch setzt jedoch voraus, daß wir mit der Teilnahme der Gaffelsegler auch zukünftig rechnen können.
Wir dürfen Ihnen aus diesem Grunde schon heute unsere Einladung zur Teilnahme an der Regatta "Glückstadt - Hamburg" für die nächstjährigen Matjeswochen vom 26. Juni bis 29. Juni 198o übermitteln mit der herzlichen Bitte, diese Einladung allen Freunden des Gaffelriggs schon jetzt weiterzugeben.

Bei dieser Gelegenheit wollen wir nicht verhehlen, daß die diesjährige Regatta, insbesondere ihre Vorbereitung, noch organisatorische Mängel aufwies, die aber bei rechtzeitiger Planung ausgeräumt werden können.
Wir dürfen Ihnen versichern, daß wir aus den Erfahrungen dieses Jahres gelernt haben und wir dem Besuch der Gaffelsegler zukünftig weit mehr Raum schenken werden und Ihre Anwesenheit in Glückstadt auch in eine Abendveranstaltung im Festzelt in geeigneter Form einbeziehen werden.

Auf unsere Zusicherung, den Wunsch der Gaffelsegler zur Erlangung eines Liegeplatzes im Glückstädter Binnenhafen zu unterstützen, werden wir in Kürze zurückkommen.

Mit freundlichen Grüßen

(Dr. Bruhn)
Bürgermeister

STADT GLÜCKSTADT
DER MAGISTRAT

POSTANSCHR.: STADTVERWALTUNG · POSTF. 1140 · 2208 GLÜCKSTADT

An
den Museumshafen Oevelgönne e.V.
Oevelgönne 42

2000 Hamburg 52

Auskunft erteilt: | Zimmer

☎ Vorwahl 0 41 24 | ☎ Rufnummer 20 11 | Nebenstelle

DATUM UND ZEICHEN IHRES SCHREIBENS | UNSER ZEICHEN Zi/Ho | DATUM 5.Dezember 1979

Betr.: Glückstädter Matjeswochen 1980;
hier: Regatta der Oldtimer

Sehr geehrter Herr Tönnissen !

Wir danken Ihnen für Ihre heutige telefonische Anfrage und teilen Ihnen gern mit, daß wir eine Teilnahme der Freunde des Gaffelriggs und die Durchführung einer Regatta von Glückstadt nach Hamburg wie im Vorjahr sehr begrüßen würden.

Wir dürfen sagen, daß wir diese Regatta schon als festen Programmpunkt in unsere Überlegungen für 1980 miteinbezogen haben, weil die vorjährige Regatta und das Erscheinen der Oldtimer in Glückstadt eine überaus positive Resonanz gefunden haben.

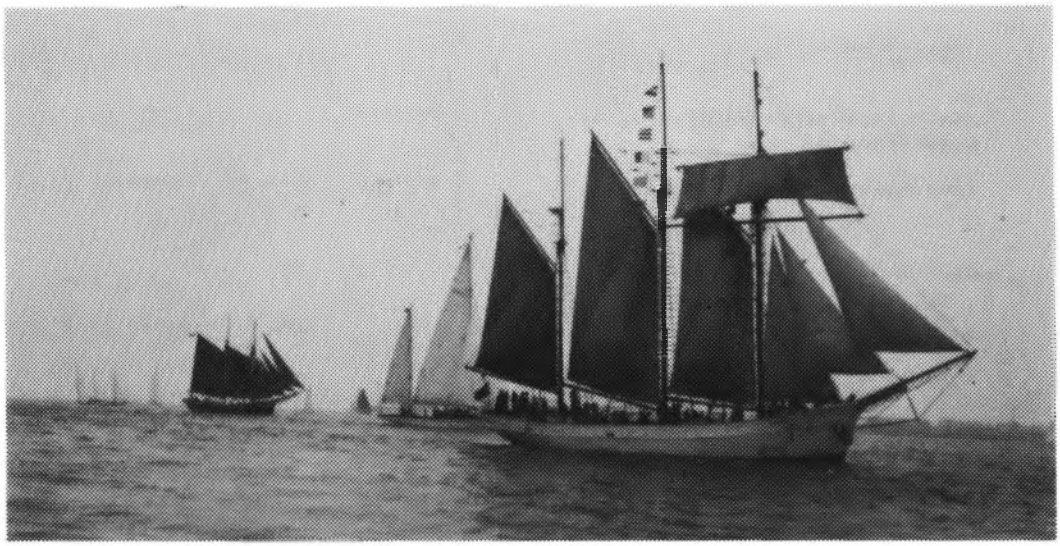
Die Matjeswochen 1980 werden in der Zeit vom 26.6. bis einschl. 29.8.1980 durchgeführt werden.
Wir wären Ihnen zu großem Dank verbunden, wenn Sie schon jetzt in den Mitteilungen an Ihre Freunde diesen Termin mit einer herzlichen Aufforderung zur Teilnahme ankündigen würden.

Den genauen Termin der Regatta wird unser Sachbearbeiter mit Ihnen noch telefonisch vereinbaren.

Mit freundlichen Grüßen
I.A.

Dienstgebäude: Glückstadt Am Markt 4 | Besuchszeiten: Montag bis Freitag 9 bis 12 Uhr | Konten der Stadtkasse: Sparkasse in Glückstadt Nr. 50024 Volksbank eG Glückstadt Nr. 325 074 Vereins- und Westbank Nr. 22/029 702 | Commerzbank Filiale Glückstadt Nr. 36/102 43 Verbandssparkasse Krempe Hauptzweigstelle Glückstadt Nr. 1/0100 69 Postscheckkonto Hamburg 114 44-205

Bremerhaven '79



WEDEL (go). Glück und Pech zugleich hatte der Wedeler Unternehmer und Segler Heinrich Woermann am Wochenende bei einer Hochseeregatta der Windjammer in der Deutschen Bucht. Als schnellstes Schiff holte sich die „Olifant von Wedel" den Ida-Ziegler-Preis. Die Freude währte nur kurz: wieder zurück an den Liegeplatz im Museumshafen der Seestadt Bremerhaven rammte ein anderer Oldtimer die Jacht des Wedelers und knickte die Rah.

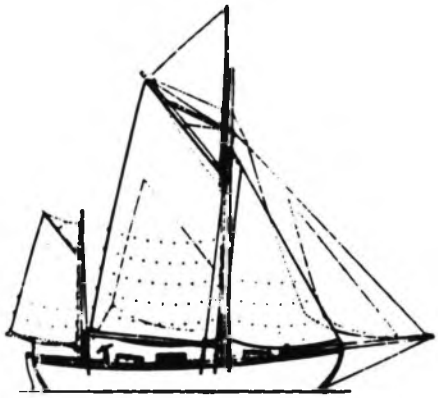
Über 20 historische Windjammer und eine große Zahl von Hochseejachten hatten sich anläßlich der Bremerhavener Festwochen im Alten Hafen vor dem Deutschen Schiffahrtsmuseum versammelt, um bei zwei Hochseeregatten in der Deutschen Bucht zu wetteifern. In der Flotte der schwimmenden Oldtimer, darunter Segler wie die 112 Jahre alte Museumsjacht „Grönland", der 76 Jahre alte ehemalige Schulauer Kutter „Astarte" oder die über 90 Jahre alte „Amphitrite" zählte die „Olifant von Wedel" weder zu den größten noch zu den ältesten Schiffen.

Die dänische Jacht Heinrich Woermanns wurde erst 1977 nach alten Konstruktionsplänen gebaut. Bei der Regatta rund um Helgoland erwies sie sich aber bei einer Konkurrenz von acht Oldtimern als das bei weitem schnellste Schiff. Schon gleich nach dem Start in der Wesermündung gingen Woermann und seine Wedeler Crew, Dr. Reinhard Stephani, Jens Brüning, Karin Kornrumpf und Frank Hückel, in Führung, gefolgt von der „Grönland".

Westlich Helgoland war die „Olifant „ dem übrigen Feld bereits 15 Seemeilen voraus, als die Regattaleitung wegen einsetzender Flaute Bahnverkürzung anordnete. Dadurch geriet die Wedeler Jacht zwar in eine ungünstigere Position, ersegelte sich aber mit der schnellsten Zeit doch noch den Sieg und als Wanderpreis eine Galionsfigur, den Ida-Ziegler-Preis. Die Trophäe wurde Woermann am Sonnabend bei einer internationalen Bordparty vom Oberbürgermeister der Seestadt und dem Vorsitzenden der Sail Training Association (STA), Sir Greville Howard, übergeben.

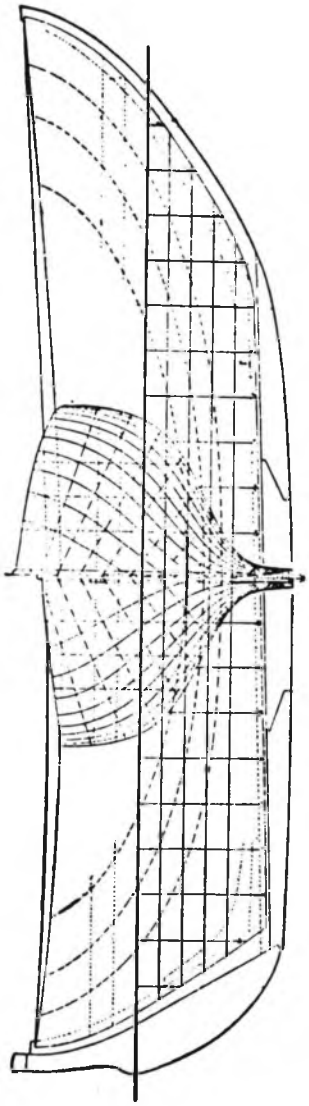
Pech hatten die Wedeler, als die gesamte Oldtimer-Flotte am Sonnabend den Museumshafen verlassen wollte, um zu einer großen Windjammer-Parade auf der Weser auszulaufen. Der Gaffelschoner „Albatros" rammte bei einem Wendemanöver die wesentlich kleinere Jacht der Wedeler und knickte die Rah, an der bislang weithin sichtbar die Wedeler Flagge mit dem Roland geweht hatte. Zwar nahm die „Olifant" noch an der Parade teil, eine im Anschluß an den Bremerhaven-Törn geplante Nordlandreise ist durch den Schaden allerdings in Frage gestellt.

Alvekongen



„Erlkönig" nach alten norwegischen Plänen

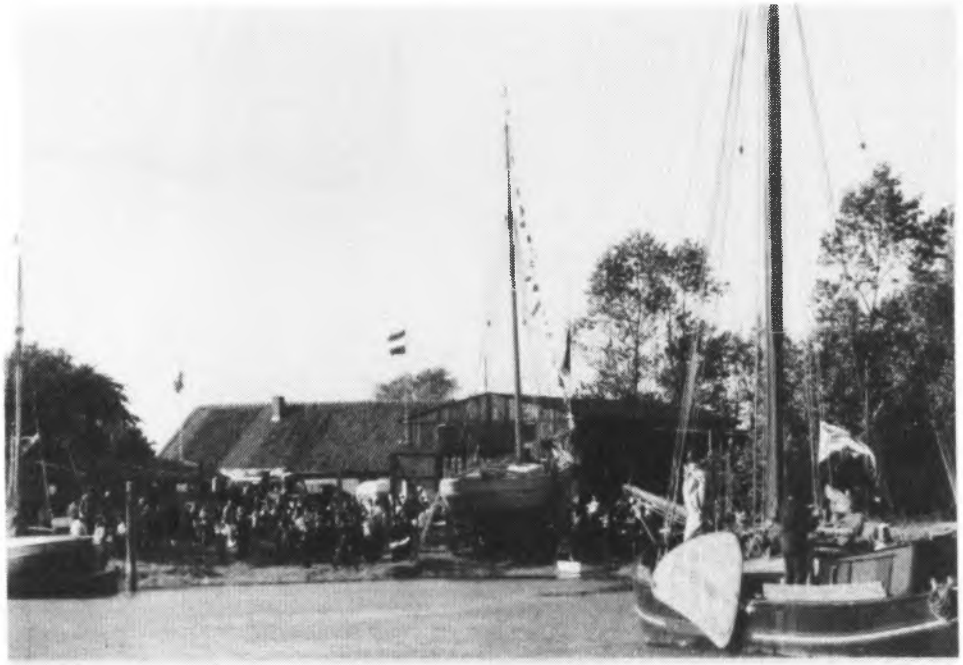
Auf den Namen „Alvekongen", zu deutsch „Erlkönig", taufte die Frau des Schiffseigners, Renate Richter, den Nachbau eines norwegischen Seglertyps, der auf der Bieritz-Werft nach Plänen aus dem Jahre 1896 gebaut wurde. Auf der Suche nach einem für ihn geeigneten Schiff war der Berliner Horst Richter in Norwegen, Holland und England unterwegs. In Friedrichskoog ließ er den Segler schließlich bauen. (sn)



Bange Frage: „Ist Wasser im Schiff?" – „Keine Sorge, es schwimmt!"

Nur mit Mühen ließ sich die „Alvekongen", jüngster Schiffsneubau der Bieritz-Werft in Friedrichskoog und für den Berliner Horst Richter bestimmt, zu Wasser bringen. Nach der Schiffstaufe rutschte der Segler, der mit einem Hilfsmotor ausgerüstet ist, auf dem Slippwagen ins Hafenbecken. Offenbar wegen zu niedrigen Wasserstandes schwamm der Segler jedoch nicht gleich auf, sondern mußte mit vereinten Kräften der Taufgesellschaft freigezogen werden. Fertiggestellt worden war das Schiff nach einem harten Endspurt in der letzten Woche. Richters erste Frage nach dem Stapellauf: „Ist Wasser im Schiff?" Keine Sorge, kein Wasser im Schiff – und es schwimmt. (Fotos: Steinhagen)

Frieda von Hadersleben



Das Fest des Jahres,

- auf jeden Fall für die Brunsbüttler - war der Stapellauf der "FRIEDA"! Am 22.September strahlten die Sonne und die Gesichter von wage geschätzten 500 Gästen. Unter den Klängen der Feuerwehrkapelle und inmitten emsigen Flohmarkttreibens kam der Haityp-Kutter, von Tante Ada aus Kiel auf den Namen "FRIEDA von Hadersleben" getauft, sanft und ohne Zögern in sein Element.

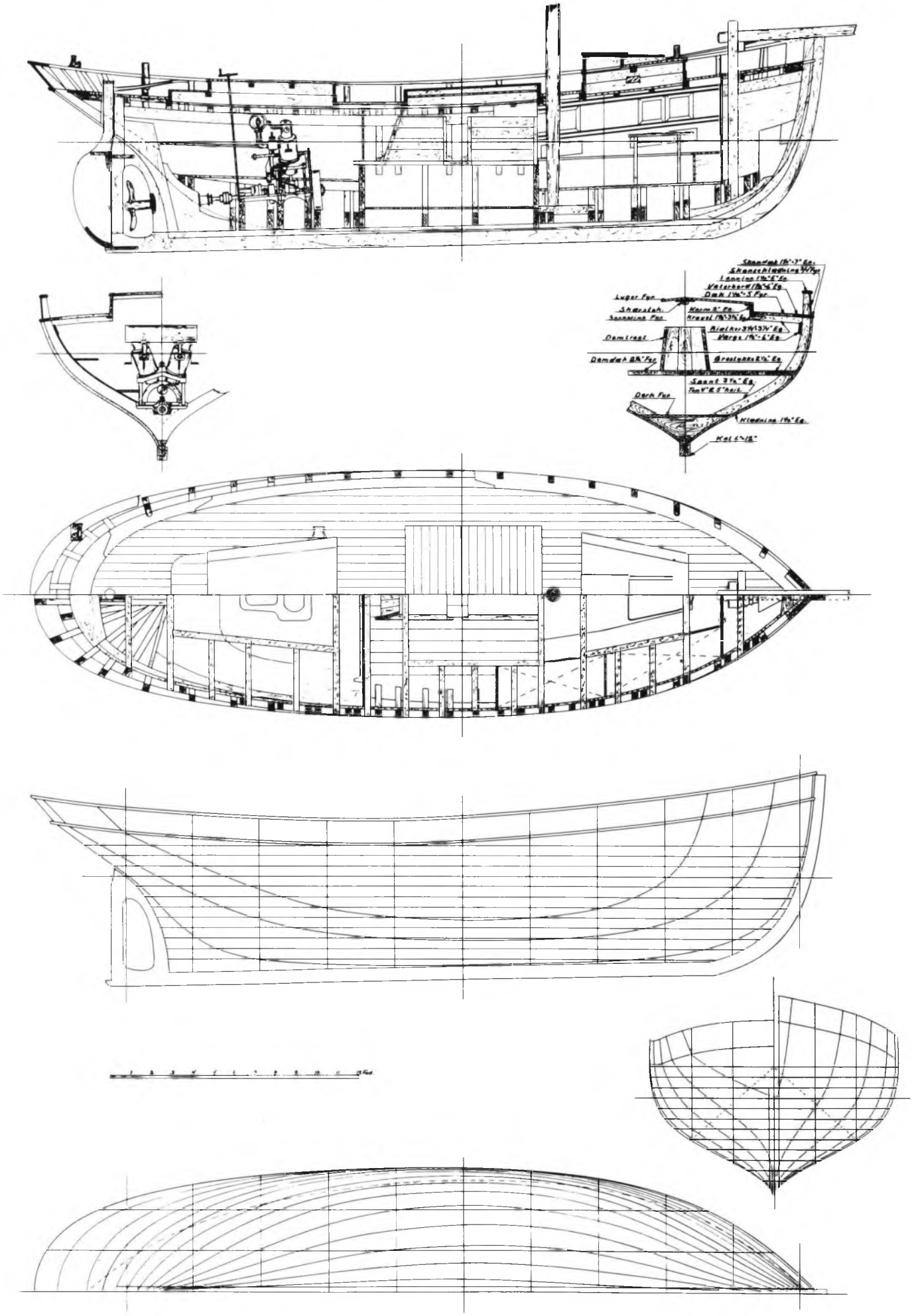
Neben Erbsensuppe aus der Gulaschkanone, Bratwurst und natürlich Hans Langes Rheder-Pils brachte die amerikanische Versteigerung noch mächtig Wind. Ulli als Auktionator auf der Dampfkiste peitschte die kleinsten Angebote zu beachtlichen Summen hoch. So wurde ein alter englischer Setzkasten zugunsten des Oevelgönner Museumshafens für DM 250.-- ersteigert.

Buddelschiffe, Schallplatten und Blöcke erzielten Traumpreise zugunsten der Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger. Zusammen mit dem Sammelschiffchen von der "OLIFANT" von H.Woermann wurden immerhin DM 340.-- erzielt!

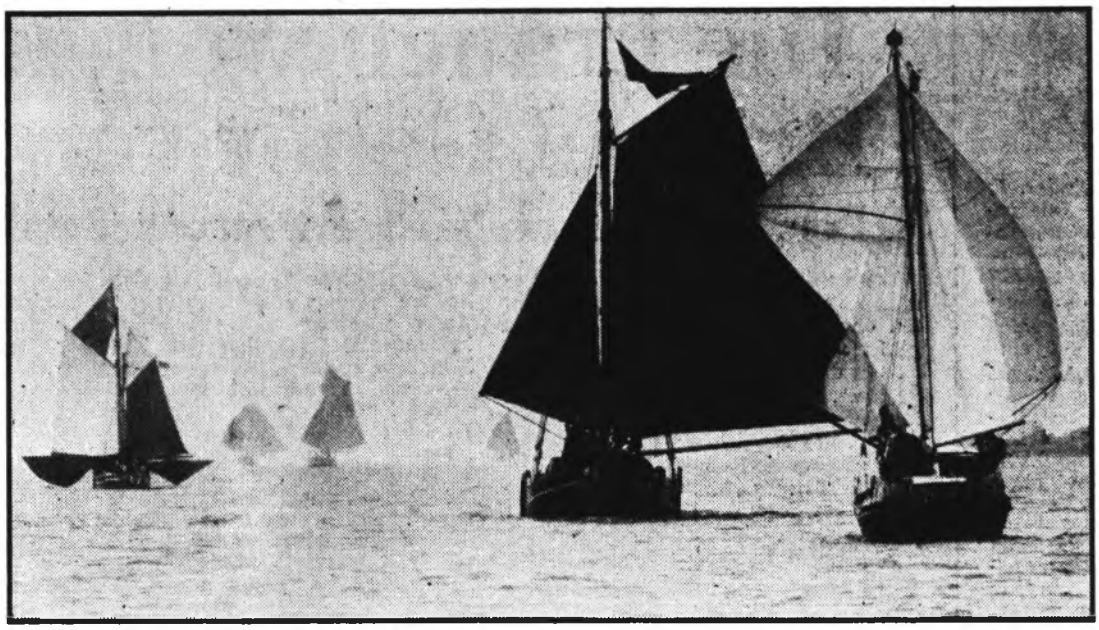
An dieser Stelle einen herzlichen Dank an alle, die geholfen haben, diese guten Ergebnisse zu erreichen.

"FRIEDA von Hadersleben" wird über die Wintermonate in Brunsbüttel mit den restlichen Beschlägen versehen. Die Segel sind von Joe Jörgensen in Skagen bereits fertig genäht. Inzwischen ist der Museumshafen Flensburg gegründet, wo "FRIEDA" ihren Heimathafen finden wird. Mit Spannung darf der Frühsommer erwartet werden, wenn der schöne Kutter seine erste Fahrt unter Segeln machen wird.

Die Linien der FRIEDA - dän. Fischkutter vom Typ 'Hai'

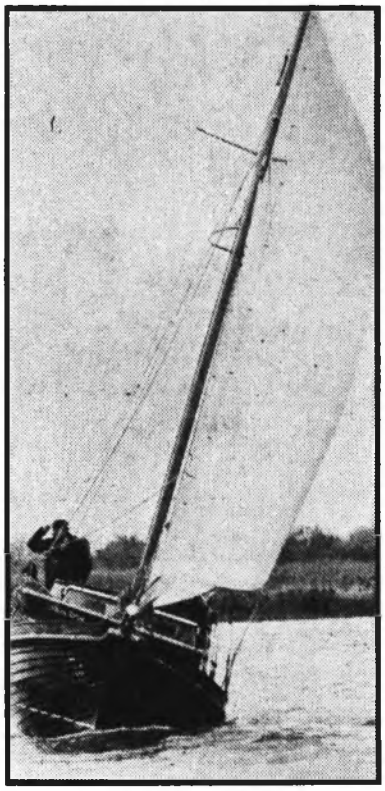


HERBSTTREFFEN



Mit „Wasser-Segeln" — auf dem Foto ganz links — versucht ein Regattateilnehmer das letzte bißchen Brise für seinen Oldtimer aufzufangen

Fotos: ACTION PHOTO SERVICE



Ein prüfender Blick nach Steuerbord: Die Konkurrenz schläft nicht . . .

Schönste: „Catarina"

Sie sprechen von ihrer Herbstregatta, aber sie machen sowieso nur eine im Jahr: das „Herbsttreffen der Freunde des Gaffelriggs". 13 Oldtimer, die meisten von ihnen Plattbodenschiffe („Skutjes"), sieben vom Museumshafen Övelgönne, die anderen aus Finkenwerder, Wedel, Kiel und Berlin, legten sich auf der Elbe vor Glückstadt mächtig ins Zeug. Den ersten Preis, einen Wander„pokal" in Gestalt einer Zinkbadewanne, errang der Architekt Volkwin Marg aus Altona mit seiner „Fortuna". Den „Oschi-Preis", einen Schinken, gewann die „Carmelan", Baujahr 1927, als Schiff mit der höchsten Punktzahl. Errechnet wird diese aus dem Alter des Schiffes und dem seiner Besatzung. Das älteste Schiff war auch das schönste: die „Catarina", Baujahr 1898. H.S.

Für den fälligen Grog einen Kessel Frischwasser

Das diesjährige Herbstrtreffen der Gaffelsegler war eigentlich fast schon ein Wintertreffen! Nach Glückstadt waren mit wenigen Ausnahmen praktisch nur noch die großen Schiffe gekommen. Die kleineren gaffelgetakelten Boote wohl schon in ihrem Winterlager - oder war es ihren Seglern Anfang November schon zu kalt? Es liefen am 3.November 1979 folgende Schiffe in Glückstadt ein:

Ketsch "ALVEKONGEN" - Horst und Renate Richter (Colin-Archer Neubau 1979 Peter Bieritz)

Kutter "AURORA" von Altona - Volker Meier

Smack "BETTY" - Joachim Käbne

Ketsch "CARMELAN" von Alt-Duvenstedt - H.Weibe (gebaut 1927, restauriert 1978-79)

Fischer-Ewer "CATARINA" - Wolfgang Friederichsen (gesegelt von Michael Thönnessen)

Mutte "DELPHIN" von Hamburg - W.Friederichsen (gesegelt von Knut Käbler)

Besanewer "DIE VERÄNDERUNG" - Joachim Kaiser

Ewer "EULE" von Waltershof - Bernd Schmiel (noch unter Motor, soll mal segeln)

Skutsje "FORTUNA" von Oevelgönne - Volkwin Marg/Hans-Gerhard Marg/Michael Thönnessen

Besanewer "GALATEA" von Buxtehude - E.Martens

Schouw "LIEKEDEELER" - Dietmar Schmidt

Besanewer "MOEWE" von Hamburg - Bernd Alm (noch unter Motor, Masten stehen schon)

Kutter "NIOBE" von Kaltehofe

Ewer "PERLE" (ex "KERSTIN") - Wilhelm Kirsch (noch unter Motor, hat noch Umbauten vor sich)

Aak "ROSINANTE" von Hamburg - Ilo Waltershausen

Ketsch "WAHKONDA" - Peter Harms

Mittags bei ruhigem und trockenem Wetter war die gemächliche Regatta "Rund Rhinplatte".

Bei "Bremer" am Abend, überfüllt, miese Beleuchtung, verwinkelt und ungesellig, kam es schließlich zur Preisverteilung:

Die Wanne erhielt die "FORTUNA", deren Crew alle möglichen Bei- und Wassersegel gesetzt hatte, als erstes Schiff im Ziel. Die "LIEKEDEELER", deren Besatzung schnelle und exakte Manöver fuhr, mußte schließlich auf den zweiten Platz zurück, schon hart bedrängt durch die schnelle "AURORA". Das ganze übrige Feld blieb, als der Strom kenterte, hoffnungslos unterhalb der Ziellinie im Glückstädter Fahrwasser hängen und mußte später unter Motor in den Hafen laufen.

Die Lampe (schönstes Schiff des Jahres) erhielt dieses Jahr die "CATARINA", der Altenwerder Fischer-Ewer von 1889, bei dessen Anblick Gaffelsegler ins Schwärmen kommen. Auch in Frage für die Lampe kamen die "ALVEKONGEN", die bei Bieritz in Friedrichskoog neu erbaute Colin-Archer Jacht und die kleine Smack "BETTY" aus Colchester - die Abstimmung brachte eine große Mehrheit für die "CATARINA".

Die KLÜSBACKE, der Veränderungspreis für das bestrestaurierte Schiff, ging an Ilo von Waltershausen und seine 1909 aus Stahl gebaute Ijsselaak "ROSINANTE".

Horst und Renate Richter erhielten eine Plakette für die längste Sommerreise ("ALVEKONGEN") und Klaus Willig und Klaus Freudenhammer als Charterer der "CARMELAN" mit ihrer Crew (insgesamt 414 Jahre) den "Oschi-Preis" (OLIFANT-Schinkenpreis) und eine Plakette für das imposanteste Schiff.

An die Redaktion des "Piekfall"

An meinem Artikel " seekrank " des letzten Piekfall hat sich leider mancher verschluckt. Verzeihung! Nicht alles blutig ernst nehmen! Nehm ich mich selber ja auch nicht. Daher die "Antwort", die ich gleich anschliessend mir selber gab.
Euer kabbelwasserprovozierender Freund Fried Hammer.

Und hier noch etwas mehr "Lästerkon", garantiert auch letzter Aufguss.

Abtrift Traurige Schattenseite der Liebe zu Wasser. Näheres unter § 218 der See-Str.-O.

abtreiben Ganz sicher treibt man mit der Ebbe ab.

auslaufendes Schiff Meist nur Tanker

Aussenborder Drunk sailor, als Gast auf einem Oldtimer, die gewohnte Reling missend.

B(e)rückenkopf Modesegelerin, die ihre Haartracht dem jeweiligen Bootstyp u.anderem Typ anpasst.

Beaufort Zu deutsch: "Schöne" Festung. Nicht jedermanns Sache, besonders, wenn einem etliche davon "bevor"-stehen. Daher verdeutscht: "bevor".

einlaufendes Schiff Holz-Ewer auf Helgen in Sommerhitze.

Gaffelrigg Trotz Gaffelrigg kein Gafieltick! Man beachte stets die Schreibweide.

Hohlmast vornehmlich auf Rennyachten, neuerdings auch Hohlparten, die an den sog.Hohlepunkten von Hohlköpfen (zwecks Gewichtersparnis) belegt werden,

Kielschwein gibt es keineswegs nur in der Landeshauptstadt.

Klaufall Ein solcher ist unter uns Gaffelfreunden glücklicherweise noch nicht vorgekommen.

laufendes Gut laufende Kosten und entschwindende Werte beim Besitz alter Segler.

Pfahlewer Auf Stack sitzender alter Ewer...for ever.

Positionslichter Auf Antrag einer Rechtspartei soll an sofort das Führen des roten Backbordlichtes verboten werden. Statt dessen ist ein blau-weiss schräg kariertes Licht zu setzen.

Schiffskatastrophen Liebe Bilder von Ertrinkenden und schönen Folterungen nach klassischer Marineart suchen gegen nostalgische Höchstpreise einige Freunde mit traditionsbewusstem Gafielblick.

Schlagseite Schlagzeilen(à la Bildzeitung) über die ganze Seite

Seemannschaft Dicker Knüppel von Piraten

Segelschein Segelnachweis zum Schein

Spring Kommando beim Hürdenlauf zwischen Vor- und Achterleine.

Wantenspanner Alter Seebär in der Takelage beim Überholmanöver einer modernen Yacht (Wolframs Erfindung)

Watt Auf Grossseglern, welche Tidengebiete anliefen, durfte lange Zeit über keine Elektrizität gehalten werden. Verstandlich. Denn Volt mal Ampere ergibt das gefürchtete Watt.

Zeising Wie jeder Mensch seinen Vogel, hat auch der Segler seinen Zeising. Manche haben sogar mehrere davon. Auch ich.

BRAVO!

Bürger kämpfen für Museumshafen

Flensburger Verein will sogar die Dalben in der Innenförde selbst bezahlen

Von **Anke Carstens-Richter**
Flensburg, 19. November

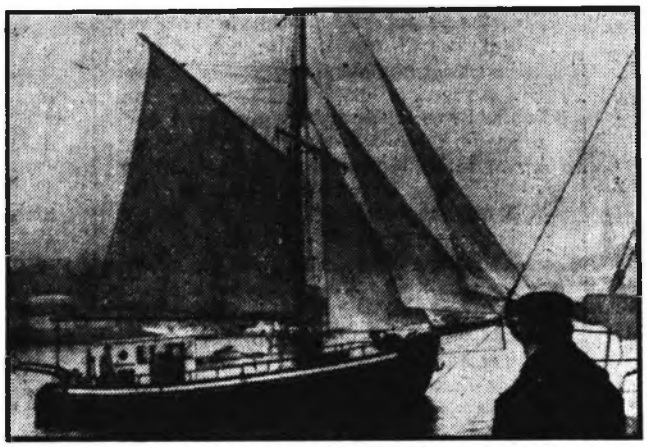
An die vielen alten Fotografien vom Ende des vorigen Jahrhunderts, die den Flensburger Hafen mit einer großen Zahl von Frachtenseglern zeigen, fühlten sich die Flensburger am vergangenen Sonnabend erinnert. An diesem Tage trafen sich die letzten schwimmenden Zeugen einer Vergangenheit, in der die Handelsgüter noch auf Segelschiffen transportiert wurden. Nicht viele sind erhalten geblieben.

Die Eigner der letzten, mit großer Mühe, Liebe, Geduld und Geld restaurierten Holz- oder Stahlschiffe haben gerade einen Verein gegründet, der es sich zum Ziel gesetzt hat, in Flensburg einen Museumshafen einzurichten. Vorsitzender des Vereins „Museumshafen Flensburg" ist Staatsanwalt Jürgen Klette (36), Eigner des stählernen Besan-Ewers „Anna-Lisa von Flensburg". Ebenso wie in den vorbildlichen Museumshäfen Övelgönne und Bremerhaven sollen dort Schiffe erhalten werden, die von kulturgeschichtlicher Bedeutung sind.

Alles, was der Verein von den Stadtvätern möchte, ist eine Wasserfläche der Innenförde, möglichst in der Nähe des alten Zollpackhauses, in dem ein Schiffahrtsmuseum eingerichtet werden soll. Die Kombination von Ausstellungsstücken aus der großen Zeit Flensburgs als einer der wichtigsten skandinavischen Handelsstädte in einem traditionsreichen Gebäude am Hafen, davor schwimmende Zeugen dieser Zeit im Wasser, das ist eine Vorstellung, die die Herzen engagierter Segler höher schlagen läßt. Jeder Flensburger und sicherlich auch jeder Tourist würde sich wohl ebenfalls daran erfreuen können.

Natürlich müßte in diesem Hafen auch der kohlebefeuerte Passagierdampfer „Alexandra" einen Liegeplatz bekommen, dem vom Direktor der „Stiftung deutsches Schiffahrtsmuseum" in Bremerhaven, Dr. Detlev Ellmers, gerade bestätigt wurde, daß es das letzte Schiff dieser Art in Deutschland sei.

Er machte in seinem Gutachten auch darauf aufmerksam, daß jährlich Milliardenbeträge für die Sanierung kulturgeschichtlich wertvoller Gebäude aufgewendet werden und daß die Notwendigkeit, solche Bauten zu erhalten, längst in das Bewußtsein der Bevölkerung eingedrungen sei. Daß Schiffe dieselbe kulturgeschichtliche Bedeutung für Hafenstädte haben, sei dagegen noch nicht bekannt.



Sie wurde 1895 auf Stapel gelegt: die „Dora Af Raa"

Damit das auch den Flensburgern klar wird, trafen sich all die Segelveteranen auf der Innenförde, deren Besitzer dem Verein angehören. Sie liegen sonst verstreut in verschiedenen Ekken des Hafens, an entlegenen Stellen der Förde oder sogar in Dänemark. Die „Frieda von Hadersleben" wurde ebenso wie die „Nordlys" und die „Tykke Venn" einst als Fischkutter gebaut. Die „Dora Af Raa" wurde 1895 als Zollkutter auf Stapel gelegt, und die „Anna-Lisa von Flensburg" beförderte Frachten in Nord- und Ostsee. Das größte Schiff ist der Dreimast-Topp-Segelschoner „Activ", dessen Restaurierung im kommenden Frühjahr abgeschlossen sein soll. Ältester Segler ist die dänische Jagt-Galeasse „Gulle", die 1887 gebaut wurde.

Damit diese Schiffe alle zusammen im Hafenbecken liegen können, müßten eigentlich nur einige Dalben eingerammt werden. Die Kosten dafür will der Verein sogar selbst aufbringen. Außerdem soll eine Jugendgruppe aufgebaut werden, um segelbegeisterten Jungen und Mädchen Gelegenheit zu geben, große und kleine Törns in der Ostsee mitzumachen. Dabei sollen sie gleichzeitig erfahren, wieviel Arbeit es macht, alte Schiffe zu erhalten.

PS: Wer diese Idee unterstützen will, kann dem VEREIN MUSEUMSHAFEN FLENSBURG e.V. als förderndes Mitglied (Jahresbeitrag für Erwachsene DM 50.-, für Jugendliche DM 30.-) beitreten.

Wer Lust hat oder mehr Informationen wünscht, wende sich an den Geschäftsführer: Martin Horn
Holstengang 8
2390 Flensburg

oder an den Vorsitzenden: Jür gen Klette
Dorfstr. 1
2395 Gremmerup

oder den 2.Vorsitzenden: Rainer Ullrich
Magdalenenstr.53
2000 Hamburg 13
Telefon:040/45 97 73

Würden Sie diesem Mann ein Schiff verkaufen?

Das Schicksal der "MARIE"

Eine kaufmännische Glanzleistung

Die "MARIE" von Altona, Galeasse von 1889, liegt in Bornholm und steht weiterhin zum Verkauf. Sie ist allerdings billiger geworden! Und das kam so:

Die Gaffelfreunde Gerhard Ibel und Volkwin Marg hatten nach vielen Verkaufsbemühungen und - gesprächen im Mai 1979 endlich einen Interessenten gefunden, der den Erwartungen der beiden Eigner am ehesten zu entsprechen schien. Es war dies Harald-Arne Heise aus Hamburg! (Sieht aus wie ein Zwillingsbruder von Raimund Harmstorff aus der "Seewolf"-Verfilmung.)

Das Schiff sollte im Laufe des Jahres gründlich renoviert werden, bei Joachim Behrens in Finkenwerder sollten 30.000 - 40.000.-- für Reparatur investiert werden, Heimathafen sollte der Museumshafen Oevelgönne bleiben, auf der "MARIE" sollten behinderte Kinder mitsegeln können und über Kaufpreis und Zahlungsbedingungen war man sich einig geworden.

Beim Pfingsttreffen 1979 in der Oste ist die "MARIE" an den neuen Eigner übergeben worden. Als schon bald erste Zweifel über die seemännischen Fähigkeiten des angeblich weitbefahrenen "Seewolfes" aufkeimten, ist das Schiff noch für 1979 von den alten Eignern vollkaskoversichert worden. Und wenigstens dies war weise!

Als im September 1979 der Zahlungstermin fällig war, übergab Heise das Schiff seinem Freund, dem Segellehrer Walter Zawallich aus Hamburg für eine Fahrt nach Polen - trotz des ausdrücklichen Verbots der alten Eigner!

Auf der Rückreise geriet das Schiff in der Nähe von Bornholm bei schwerem Wetter in Seenot. Plankennähte waren leckgesprungen und der Buganker, der von der wenig erfahrenen Besatzung nicht festgelascht worden war, zerstörte mehrere Plankengänge. Im Raum stand 1,50m hoch das Wasser, das gesamte Dieselöl ist aus der beschädigten Zuleitung zum Ofen ausgelaufen, die Inneneinrichtung wurde zerstört.

Die Maschine fiel durch einen abgesprungenen Keilriemen aus, die Pumpen schafften es nicht mehr, das Schiff länger zu halten und die Besatzung setzte Notsignale über Funk ab. Der Zerstörer Lütgens und der U-Boot-Begleiter "Hermes" der Bundesmarine, die in diesem Raum operierten, gaben nach ihrem Eintreffen Leeschutz und die entscheidene Hilfe beim Leerpumpen des alten Seglers.

Dem Segellehrer Zawallich muß zugute gehalten werden, daß er dabei das Angebot der Schiffsführung des Zerstörers, die "MARIE" zu verlassen und wegsacken zu lassen, nicht annahm, sondern auf einen weiteren Rettungsversuch durch die Pumpen des U-Boot-Begleiters beharrte. Die "MARIE" ist schließlich nach Gudjem auf Bornholm eingeschleppt worden.

Rumpf und Maschine werden jetzt instandgesetzt, der Innenausbau bleibt dem nächsten Käufer überlassen. PIEKFALL wird laufend über alle weiteren Abenteuer der "MARIE" auf kauf- und seemännischem Gebiet berichten. Denn verkauft ist sie noch lange nicht!

Kommentar der Betroffenen

Die alte Regel gilt offensichtlich auch bei den Freunden des Gaffelriggs: Wer den Schaden hat, braucht für den Spott nicht zu sorgen!

Aber den tragen wir souverän und gelassen, weil wir Opfer unseres gutgemeinten Vorhabens wurden, "MARIE" unter allen Umständen für den Museumshafen zu erhalten und für heimatliche Gewässer.

Hätten wir weniger gemuffelt, als privat eingeflogene Käufer aus Südfrankreich auftauchten oder uns leichteren Herzens einen Ruck gegeben, "MARIE" an den interessierten Sven Sand aus Dänemark zu geben (und damit zurück in ihren letzten Heimathafen Humlebaek), so hätten wir heute weniger Sorgen. Aber wir werden nicht aufgeben. "MARIE" ist uns zu sehr ans Herz gewachsen und darum tun wir jetzt, was man sonst selten beim Verkauf eines Schiffes zu tun pflegt.

Wir investieren in den Rumpf neue Planken und Spanten, alles wird heu kalfatet, die Maschine überholt. Nur das Rigg bleibt ohne große Maßnahmen, weil es keinen Schaden genommen hat.

Die Kajüte mittschiffs werden wir freilich wie zu alten Zeiten leer lassen wie einen Frachtraum, da kann der neue Eigner seine Phantasie und Baulust ausleben, so wie wir es vor 6 Jahren auch getan haben.

Gerhard Ibel und Volkwin Marg

"Agia Paraskevi" der Traum vom Schoner

Wir haben ein neues Schiff.Im Oktober auf einer Urlaubsreise in Rhodos entdeckt,haben wir ohne zu zögern gekauft,als uns ein bildschöner alter Stagsegelschoner (2o x 4,5o x 1,9o) angeboten wurde. Wie das so geht,wir haben vier lange Jahre große Sorgfalt und viel Geld auf die Erneuerung eines kleinen stählernen Kutters verwandt und waren es schon fast ein bißchen leid.Eigentlich haben wir,wie wohl viele von uns,von einem größeren Schiff geträumt,vielleicht ein Schoner.

Die Schwierigkeiten waren groß.Wir konnten das Schiff nicht segeln, es war Donnerstag und wir mußten Samstag zurück.Der Preis war angemessen,alles machte einen soliden Eindruck und die Liste der Ausrüstungsgegenstände war eindrucksvoll und schnell durchgescheckt.

Nun zum Schiff selbst.Es wurde 1935 in Samos gebaut und bis zum Weltkrieg ohne Maschine im Gemüse-und Olivenöltransport eingesetzt. Dann erhielt es einen Einzylinder-Glühkopfdiesel und wurde im Salzschmuggel verwendet.Im Krieg wurden die riesigen Lateinersegel und das übrige Rigg entfernt und das Schiff wurde in einer Höhle auf Spetsai versteckt...,wo es die Deutschen fanden,mit Maschinengewehren bestückten und als Patroullienboot einsetzten.Dann fiel es den Alliierten in die Hände,die damit Flüchtlinge nach Kreta brachten.

Nach dem Krieg fuhr es bis 1972 Frachten,wurde von einem Ozeanographen gekauft und zum Gaffelschoner umgebaut.Der segelte damit vier (!) Jahre im östlichen Mittelmeer.1976/77 wurde dann noch einmal sehr sorgfältig umgebaut und das Schiff erhielt einen 6 Zylinder Mercedes Diesel von 14o PS.

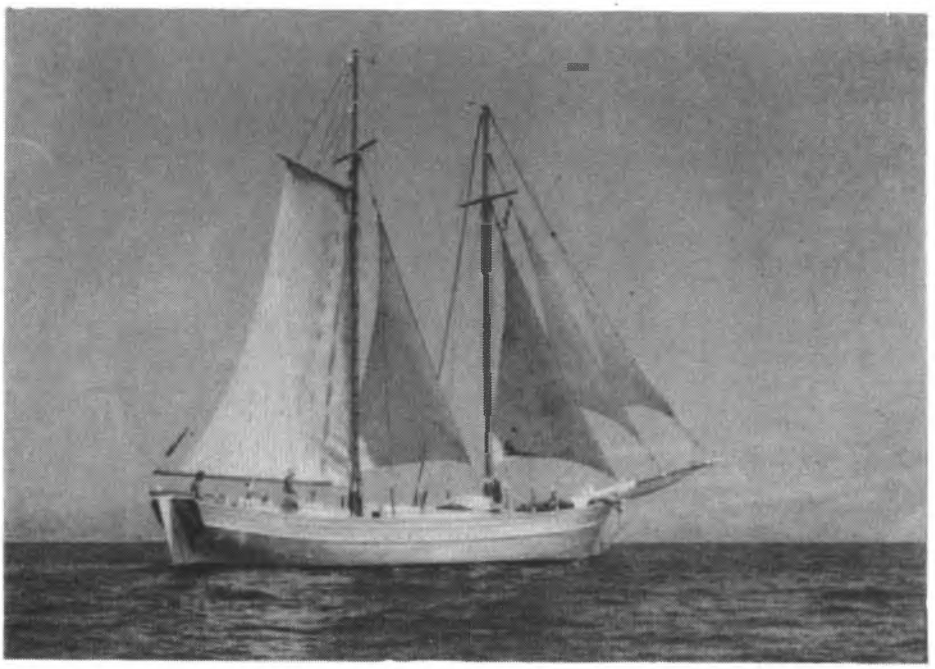
Die Amerikaner,die das Schiff bis zum Verkauf betreuten (auch noch gegen Bezahlung!) haben sich sehr an amerikanische Vorbilder gehalten und in Kleinigkeiten auch mal sehr pragmatisch gebaut.So werden die Wanten zwar mit Juffern gefahren,gespannt werden sie aber mit Spannern im Top.

Inzwischen haben wir auch gesegelt und das Schiff hat unsere Erwartungen noch übertroffen.

Unser altes Schiff konnte trotz des harten Winters inzwischen an einen alten Gaffelfreund verkauft werden,der es sicher noch in diesem Jahr fertig vorstellen wird.

Der Schoner soll noch ein Jahr im Mittelmeer bleiben und dann nach Hause segeln.

Axel Strothmann

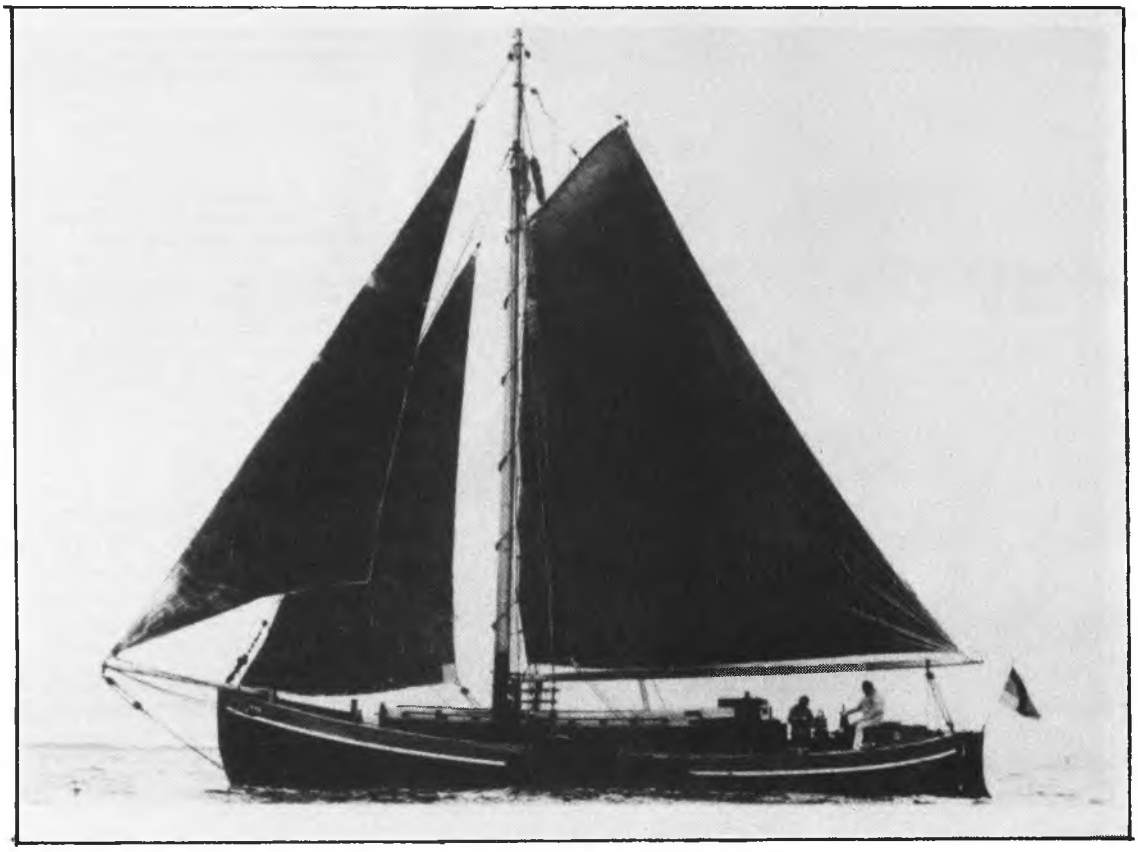


guten Händen

"DELPHIN" kommt in Schwung

Die ostfriesische Mutte "DELPHIN" von Hamburg (14,30m lang, 3,66m breit), gebaut 1932 aus Eichenholz bei der Werft Wiese in Westrhauderfehn, hat einen neuen Eigner! Das Schiff, von dessen Segeleigenschaften sich die Freunde des Gaffelriggs schon auf den Herbsttreffen 1978 und 1979 überzeugen konnten, ist als Stiftung in die Hände der Segler-Vereinigung Altona-Oevelgönne e.V. übergegangen.

Jürgen Schaper, der agile 1.Vorsitzende des Vereins, vielen Gaffelfreunden als hilfsbereiter Leiter des Hamburger Seeschiffsregisters gut bekannt, war schon lange Mitglied und Förderer des Museumshafens und möchte die "DELPHIN" jetzt zur Jugend- und Junioren-Segelausbildung einsetzen. Heimathafen bleibt der Museumshafen Oevelgönne und das Schiff soll weiterhin an den Schiffstreffen und Veranstaltungen teilnehmen. Dringend notwendige Überholungs- und Pflegearbeiten sollen jetzt von den Jugendlichen in Eigenarbeit durchgeführt werden. Vielleicht bahnt sich hier eine begrüßenswerte Kooperation an, bei der jugendliche Segler am Fahren und Erhalten der alten Schiffe begeistert werden können. Man darf sich freuen, daß die "DELPHIN" öfter auf der Elbe, der Nord- und Ostsee unterwegs sein wird!



Die "SIESTA I" wird restauriert

Das gab es schon häufiger: Die Ausbauarbeiten eines Schiffes sind abgeschlossen und plötzlich infiziert man sich am Gaffelvirus und alles beginnt von vorne. Klaus und Gunter Riese hatten den gesamten Innenausbau ihres Schiffes sehr sorgfältig fertiggestellt.
Es ist die als "CATHARINA" 1895 bei Ernst Niemann in Boizenburg gebaute "SIESTA I", die als stählerner Besanewer mit Holzboden in Fahrt gekommen ist. Es handelt sich um das älteste erhaltene in Deutschland gebaute Eisenschiff und ist einige Monate älter als das Schwesterschiff "EULE" (ex "MELPOMENE") von Bernd Schmiel.
Den Namen "SIESTA I" bekam sie vom früheren Eigner zusammen mit einem üblen Heck sowie Aufbauten, die lebhaft an die Hochbahn erinnern. Glücklicherweise gibt es den anfangs erwähnten Gaffelvirus. Erst sollte das Schiff auf der bewährten Ewer-Werft von Günter Muche in Allermöhe nur einen neuen Boden bekommen. Doch dann schlug der Virus zu!
Das Schiff wird vollkommen restauriert und soll auch den alten Namen "CATHARINA" wieder erhalten. Es ist sicher interessant, den Fortgang der Arbeit in Allermöhe zu verfolgen.

Nach den letzten Meldungen ist das Deckshaus schon gefallen und in den nächsten Tagen soll das Heck abgebrannt werden! Herzlichen Glückwunsch!

Werftfoto von 1895: Die CATHARINA von Münsterdorf war der erste von drei stählernen Lägerdorfer Ewern, die auf der Werft von Ernst Niemand in Boizenburg entstanden. Die Ähnlichkeit dieser frühen Stahl-Ewer mit den hölzernen war noch sehr groß.

Schiffswerft Darwatz in Tönning baut nach alten Rissen

Im September läuft eine Eiderschnigge vom Stapel

us. Tönning. Die Schiffe, die Erich Dawartz zusammen mit drei Angestellten auf seiner Werft am Tönninger Hafen baut, sind keine Serienproduktionen. Seit er seinen Betrieb vor einigen Jahren umstrukturierte, hat sich Dawartz auf den Bau von Schiffen nach alten Rissen spezialisiert. Außerdem rüstet er alte Fischkutter zu Motorseglern um. Im September wird eine Eiderschnigge vom Stapel laufen, mit deren Bau Dawartz im April dieses Jahres begonnen hat. Die letzte Schnigge, ein hölzernes Frachtschiff, verließ im Jahre 1890 — also vor rund neunzig Jahren — die Tönninger Werft.

Die Eiderschnigge — oft Bulle oder Eiderbulle, vereinzelt auch Ostsee-Ever genannt — war im letzten Jahrhundert die typische Kleinschiffsart der Eider, die zunächst den Namen „Holländer" hatte. In einem Arbeitsbuch der Werft Rohwer in Nübbel, einem Dorf an der Eider, beginnend im März 1823, kommt die Bezeichnung „Holländer" jedoch nicht mehr vor, wohl aber der Name Schnigge. Nach den Schiffsvermessungs-Protokollen sind in der Zeit von 1840 bis 1892 in Nübbel nicht weniger als 112 Schniggen vom Stapel gelaufen. Aber auch in anderen Orten Schleswig-Holsteins wurden im vergangenen Jahrhundert Schniggen gebaut: in Büdelsdorf bis 1877, in Eckernförde zwischen 1873 und 1897, in Tönning zwischen 1871 und 1890 und in Friedrichstadt zwischen 1893 und 1900. Sie hatten eine Länge von 14,5 bis 20 Metern, eine Breite von 3,5 bis 5,5 Metern, eine Raumtiefe von eineinviertel bis eindreiviertel und einen Raumgehalt von 15 bis 40 Brutto-Registertonnen. Schniggen hatten eine Besatzung von zwei bis vier Mann.

Schniggen sind breite, völlige, trotzdem gut aussehende Fahrzeuge, bestimmt, auf flachen Gewässern zu segeln. Dawartz: „Das ist ein langsamer Ackergaul, aber wenn er segelt, dann segelt er." Die Schnigge hat nicht nur gute Segeleigenschaften. Sie ist auch — obwohl für Binnengewässer konstruiert — durchaus hochseetüchtig. Früher — das weiß Dawartz — segelten Eiderschniggen aus Tönning bis nach England und Norwegen.

Wieviele Schniggen es in der Zeit vor 1864 gab, läßt sich nicht mehr ermitteln, denn in der schleswig-holsteinischen Schiffsliste von 1797 sind Rendsburg und die Eiderdörfer nicht verzeichnet. 1864 — das ist jedoch bekannt — gab es 119 Schniggen, von denen 114 an der Eider beheimatet waren. Um 1900 existierten noch 75, 1913 waren es noch 34. Während des Krieges wurden von den Hamburger Pionieren über die Eider zwei Schwimmbrücken bei Friedrichstadt und bei der Bargener Fähre gebaut, wofür etwa 12 Schniggen und einige Ever und Kuffen genommen wurden, deren feste Masten man absägte. Von diesen Schiffen ist keines wieder in Fahrt gesetzt worden; die Schiffer erhielten statt dessen iene Entschädigung. Diese und die meisten anderen Schniggen wurden nach 1918 allmählich zerschlagen. Die letzte Nübbeler Schnigge fand man 1933 in Kopenhagen. Sie diente dort seit vielen Jahren als Gemüseverkaufsstand.

Die Geschichte der Tönninger Schiffswerft, die heute den Namen ihres Besitzers trägt, reicht bis in das Jahr 1740 zurück. Damals hatte sie ihren Standort noch auf dem Gelände des heutigen Tonnenhofs des Wasser- und Schiffahrtsamtes. Erst 1800 etablierte sie sich am Tönninger Hafen. Erich Dawartz, dem die Werft heute gehört, erbte sie von seinem Vater, der das Unternehmen 1910 gekauft hatte.

Noch bis vor einigen Jahren wurden auf der Schiffswerft Dawartz vornehmlich Fischkutter und Motorboote gebaut. Heute, nach der Umstrukturierung des Betriebs, kommen nur noch rund zehn Prozent aller Aufträge von Fischern.

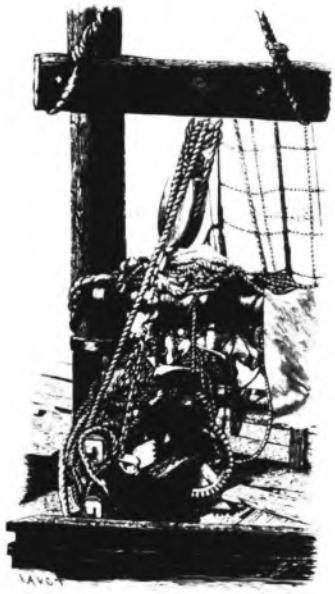
Es sind nicht etwa Neureiche, die bei Erich Dawartz ein Schiff nach alten Rissen bestellen, sondern — wie der Werftbesitzer sagt — „kleine Leute, Idealisten". So erklärt es sich, daß in Tönning auch kaum ein Schiff vom Stapel läuft, das bereits voll eingerichtet und ausgestattet ist. Um Geld zu sparen, machen die Auftraggeber viele Arbeiten in Eigenleistung. Das gilt auch für den Hamburger, der jetzt die Schnigge bestellte. Würde das Schiff fix und fertig abgeliefert werden, müßte er dafür rund 200 000 Mark hinblättern.

Hat sich auf den Bau von Schiffen nach alten Rissen spezialisiert: die Schiffswerft Dawartz in Tönning.

Dreizehn Meter lang ist die Eiderschnigge, die — massiv aus Holz gebaut — im September vom Stapel laufen soll.
Foto: Boysen

MUSEUMSHAFEN OEVELGOENNE e.V.

VEREINIGUNG ZUR ERHALTUNG SEGELNDER BERUFSFAHRZEUGE



An den Bundeskanzler
Herrn Helmut Schmidt
Bundeskanzleramt

Adenauer Allee 141

5300 B O N N

Sehr geehrter Herr Bundeskanzler,

wir wenden uns an Sie als Segler und Freund des Wassersports, genauso wie als Hamburger Bürger. Der Museumshafen Oevelgönne - als private Initiative - vor drei Jahren ins Leben gerufen, beschäftigt sich mit der Erhaltung segelnder Berufsfahrzeuge, die für die Entwicklung des norddeutschen Raumes, ganz besonders der Stadt Hamburg, von entscheidender Bedeutung gewesen sind. Alle Schiffe befinden sich in voll funktionsfähigem Zustand und sind original restauriert. Eine einmalige Ansammlung, die mit ideeller Unterstützung des Museums für Hamburgische Geschichte zusammengestellt wurde. Der Museumshafen hat sich mit ausschließlich privatem Einsatz der Mitglieder sowie mit großzügigen Spenden einiger engagierter Hamburger im wahrsten Sinne des Wortes "über Wasser gehalten".

Wir würden Ihnen gern etwas mehr von unseren Bemühungen zeigen und laden Sie deshalb sehr herzlich ein, an einem von Ihnen zu bestimmenden Wochenende auf einem unserer Schiffe für einige Stunden, oder auch länger, eine Ausfahrt zu machen. Wir haben Pläne und Wünsche, die wir Ihnen anläßlich dieser Fahrt dann erklären möchten. Bitte, lassen Sie uns wissen, ob wir uns auf Ihren Besuch einrichten dürfen.

Mit besten Grüßen

MUSEUMSHAFEN OEVELGÖNNE

W. Friederichsen

Hamburg, den 11.10.1979

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DER BUNDESKANZLER
DER PERSÖNLICHE REFERENT

5300 Bonn 1, den 12. November 1979
Postfach
Telefon 56 2008
oder 561 (Vermittlung)

An den
Museumshafen Oevelgoenne
Herrn W. Friederichsen
Oevelgoenne 42

2000 Hamburg 52

Sehr geehrter Herr Friederichsen,

im Auftrag des Bundeskanzlers danke ich Ihnen sehr für Ihren Brief vom 11. Oktober 1979 mit der Einladung auf eines Ihrer Schiffe. Leider kann der Bundeskanzler Ihrer Bitte nicht entsprechen, da seine Terminlage dies in den kommenden Monaten nicht zuläßt. Der Bundeskanzler wird aber über das Engagement und die Vorhaben des Museumshafens Oevelgoenne auf dem Laufenden gehalten.

Für Ihre weitere Arbeit wünscht der Kanzler Ihnen Erfolg und Ihren Mitgliedern viel Spaß beim Segeln.

Mit freundlichen Grüßen

(Dr. Uwe Bluhm)

DAS KOMITEE ZUR FINDUNG EINER NEUEN BEZEICHNUNG...

für gaffelgetakelte, restaurierte Gebrauchssegler hatte kürzlich seine erste, konstituierende Sitzung. Die Aufgabenstellung bestand darin, einen besseren Namen für unsere Schiffe zu finden als die mißliebige Bezeichnung 'Oldtimer', die immer so an Schnauferl erinnert. Finanziert wurde die Unternehmung von der 'Stiftung gegen die Amerikanisierung der deutschen Sprache'.
Der erste Vorschlag, nämlich die Bezeichnung 'Veteranenschiffe' einzuführen, fand keine ungeteilte Zustimmung. Das könne ja den Eindruck erwecken, als würden unsere Schiffe nur von Kriegsversehrten, Einbeinigen etc. gesegelt, so wurde argumentiert.
Ob dieser wenig konstruktiven Ablehnung stieg der Alkoholkonsum bei vielen der Komiteemitglieder sprunghaft an. Die meisten Gaffelsegler sind eben sehr sensibel...Leider sank daraufhin das Niveau der Vorschläge mehr und mehr ab. So kam beispielsweise die Anregung, das dämliche Wort doch einfach einzudeutschen, etwa in 'Oldtümer'. Als daraufhin aus einer Clique bedenklich alkoholisierter Mitglieder die ernsthafte Forderung kam, man solle unsere Schiffe von nun an 'Old Eimer' nennen, sah sich die Komiteeleitung genötigt, die Sitzung abzubrechen.
Eigentlich schade...Vielleicht sollte man das nächste Findungskomitee nur aus Antialkoholikern rekrutieren (falls es in unseren Kreisen überhaupt solche gibt). Konstruktive Neuerungsvorschläge werden von der Redaktion des PIEKFALLs und der Geschäftsstelle jederzeit gern entgegengenommen!

Liebe Gaffelfreunde!

Im 'Museumshafen Oevelgönne e.V.' ist man zu folgender Erkenntnis gekommen: Die Mitglieder unserer beiden Vereinigungen sitzen in ziemlich dem gleichen Boot, einem altertümlichen nämlich, und ziehen überdies noch mehr oder minder gemeinsam an einem der beiden Stränge, mit denen man eine Gaffel samt Segel am Mast eines schönen Schiffes emporzieht. Der Museumshafen hat sich mittlerweile mit Projekten eingelassen, bei denen man sich gern ein paar Mann mehr an den Fallen wünscht. Daher haben wir unsere Vereinigung geöffnet für fördernde Mitglieder und Aktivisten, die unsere Arbeit gern unterstützen wollen.

Neue Mitglieder aus dem Kreise der Gaffelfreunde sind uns ganz besonders willkommen!

Mit besten Grüßen

MUSEUMSHAFEN OEVELGÖNNE e.V.
VEREINIGUNG ZUR ERHALTUNG SEGELNDER BERUFSFAHRZEUGE

An alle Gaffelfreunde!

Dieses Anschreiben mit dem umseitigen Schiffsfragebogen ist schon mit getrennter Post an alle bekannten Schiffseigner gegangen. Wir möchten auch bisher nicht erreichte Schiffseigner bitten, uns zu helfen und alle anderen nochmals erinnern, unseren Fragebogen ausgefüllt zurückzusenden. Die geplante Schiffsliste soll nämlich, wie auf dem Wintertreffen 1979 verabredet, demnächst auch als Sondernummer des PIEKFALL erscheinen und damit allen Gaffelfreunden dienen!

Lieber Schiffseigner!

Nach dem Vorbild unserer Nachbarländer planen wir die Herausgabe einer Broschüre über in Deutschland in Fahrt befindliche alte Segelschiffe. Diese geplante Broschüre soll u.a. den Zweck haben, den Eignern im Umbau befindlicher Schiffe bei ihrer Arbeit zu helfen, indem ihnen Informationen über ähnliche Schiffsumbauten zugänglich gemacht werden.

Es sollen in der Schiffsliste erfasst werden:
- restaurierte bzw. umbebaute segelnde Berufsfahrzeuge und historisch interessante Yachten,
- in der Restaurierung oder im Umbau befindliche Schiffe,
- Neu- und Nachbauten von historisch interessanten Schiffs- und Bootstypen.

Gerne möchten wir auch Ihr Schiff in die Schiffsliste aufnehmen.

Dazu benötigen wir alle erreichbaren Daten und bitten Sie, unseren Schiffsfragebogen vollständig auszufüllen. Da wir zu den Daten auch gerne ein Foto unter Segeln und/oder einen Riß veröffentlichen wollen, bitten wir Sie uns Fotos (eventuell historische), Schiffsstempelabdruch(sofern vorhanden), Bauplan, Segelplan, Takelplan, Linienriß oder andere Dokumente der Geschichte des Schiffes zur Reproduktion zur Verfügung zu stellen. Solche Unterlagen werden wir nach der Reproduktion selbstverständlich sofort zurückgeben.

Wir bitten Sie um baldige Rücksendung des ausgefüllten Schiffsfragebogens und gegebenenfalls anderer Unterlagen an die Anschrift des Museumshafen Oevelgönne e.V.
Stichwort Schiffsliste
Oevelgönne 42 = 2000 Hamburg 52.

Mit freundlichen Grüßen
Museumshafen Oevelgönne

Michael Thönnessen

(Michael Thönnessen)

Oevelgönne 42 · 2000 Hamburg 52 · Telefon 040/880 73 77
Dresdner Bank, Konto 42 95158, BLZ 200 800 00 · PSch.-Konto Hmb 331819-204, BLZ 200 100 20

SCHIFFSFRAGEBOGEN

Bitte bald zurücksenden an:

VEREINIGUNG ZUR ERHALTUNG SEGELNDER BERUFSFAHRZEUGE
MUSEUMSHAFEN OEVELGÖNNE e.V.
Oevelgönne 42 2000 Hamburg 52 Tel: 040/880 73 77

Name des Schiffes: Heimathafen:

Unterscheidungssignal: Staatszugehörigkeit: ständiger Liegeplatz im Sommer/im Winter:

Eigner: Telefon:

Anschrift:

Schiffsgattung: Takelung: Segelfläche am Wind: m^2

Besegelung: (Zahl+Art d.Segel)

Ort+Jahr der Erbauung: Name+Anschrift der Erbauer: Bau Nr.:

Baumaterial: Klassifikation:

Art der Antriebsanlage: Hersteller:

Typ: Leistung PS= kw

Hilfsmotoren:

Länge Rumpf: m Gesamtlänge: m Länge CWL: m größte Breite: m Raumtiefe: m Tiefgang: m

Bruttoraumgehalt: BRT m^3 Nettoraumgehalt: NRT m^3

Tragfähigkeit: Deplacement: (Wasserverdr.)

Verwendung des Schiffes: Besatzung:

Ausrüstung (z.B.UKW,RADAR)

Umbau bzw.Restaurierung von/bis: Werftarbeit/ Eigenarbeit:

Art und Umfang der Arbeiten:

am Rumpf

an den Aufbauten:

an Rigg+Segeln

am Innenausbau:

an der Maschine:

benutzte Pläne,Unterlagen,Bücher usw.:

Vorbesitzer von/bis: Name des Schiffes: Name des Eigners: Verwendung/Fahrtgebiet/Umbauten/Maße:

Bemerkungen:

Unterlagen,Literatur, Schiffsstempel,Fotos:

Wissenswerte Angaben, die im Fragebogen nicht unterzubringen sind, bitte auf einem Extrabogen mitteilen!

WR 167 TWEE GEBROEDERS
type: Wieringer-aak
Bouwjaar: 1912
werf: Wijbrands te Hindeloopen
funktie: vissersschip, als zodanig dienst gedaan te Den Oever tot rond 1962
lengte: 11,50 m
breedte: 4,40 m
diepgang: 0,70 m
tuigage: grootzeil, fok, kluiver en diverse bijzeilen
hulpmotor: 40 pk Mercedes

ZUM VERKAUF

Wierigeraak TWEE GEBROEDERS WR 167
Das Schiff gehörte bislang einer holländischen Eignergemeinschaft und wurde im holländischen und deutschen Watt privat genutzt und verchartert. Wegen vielerlei beruflicher und privater Gründe will sich die Eignergemeinschaft jetzt auflösen und das Schiff verkaufen. Der jetzige Pflegezustand soll recht gut sein: Seit 1972 ist die Aak jedes Jahr auf der bekannten ostfriesischen Holzschiffwerft Bültjer in Ditzum gepflegt und ausgebessert worden. Dort kann man sich auch Auskünfte über den baulichen Zustand etc geben lassen (Bültjer tel. o49o2 / 229).
Das Schiff wird nur an einen Liebhaber weitergegeben, der an der ursprünglichen Gestalt des alten Fischerfahrzeugs nichts verändert und es gut zu pflegen im Stande ist. An uns haben sich die Eigner u.a. deshalb gewandt, weil sie meinen, daß ein 'guter Deutscher für das Schiff besser ist als ein schlechter Holländer' (dort wird die Aak demnächst natürlich auch annonciert).
Kontaktmann: Fits Loomejer (Miteigner, spricht deutsch)
Norderbinnensingel 8o
9712 XH Groningen
Tel: oo315o / 13o 147
Verkaufspreis: 75 ooo Mark.

Ich habe eine große Bitte:
Ich möchte gerne von allen Gaffelschiffen unserer Vereinigung Hinterglasbilder malen und benötige dazu Fotos, möglichst DIN A 4 Format (werden zurückgegeben). Wer die Bilder auf dem letzten Treffen in Hamburg gesehen hat, kann sich vorstellen, daß dies eine gute Möglichkeit ist, unsere Schiffe einem breiten Puklikum vorzustellen.
Meine Adresse: 2341 Wittkiel Mühle

Axel Strothmann

Kurt Fleischfresser
Bergfriede 3
2304 Laboe
Telf.: 04343/340

,den 5.Mai 1979

Herrn
Uwe Kröncke
Finkenwerder Westerdeich 16
2103 Hamburg 95

Sehr geehrter Gaffelfreund!
Ich bitte Sie in der nächsten Ausgabe von Piekfall bekannt zugeben, das ich nun meine "Wollin" verkaufe. Ich werde nun Bald 70 Jahre und habe auch mit Räuma zutun. Es ist mir zuviel Arbeit da ich alles alleine mache.
Der Preis ist Vhs.

Mit besten Grüßen

Kurt Fleischfresser

Horst Egon Busche
Friederun Busche

2301 Mönkeberg,
den 22.10.1979
Schnoorteich 38

An
das Museum für Schiffahrt
in Oevelgönne

2000 Hamburg-Oevelgönne

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir besitzen einen Dän. Fahrtensegler (Langkieler 7,54m x 2,50m x 1,46m) vom Typ Hansen Spitzgatter, Baujahr 1937 (Originalriß und Certifikate liegen vor) sehr gut erhalten. Besteht bei Ihnen Interesse für diesen Oldtimer oder können Sie Personen benennen, die ein Schiff in dieser Art kaufen möchten?

Hochachtungsvoll

Zu Verkaufen:

Klinker-Kutter
gebaut 1929 in Bornholm
Maße ca 10,00 x 3,70 x 1,70
Maschine 70 PS
fertig geriggt mit 7 Segeln
gut erhalten + komplett ausgerüstet
Preis VHB 185.000 DKr.
Anfrage an Joe Jörgensen, Skagen

Kälteschutzanzüge JEANTEX-Faserpelz
für Gaffelfreunde statt DM 109.- nur DM 85.-
Gunter Riese, Lehnhartzstr.6 in HH 20, Tel:46 51 18

N.ham,28.11.79

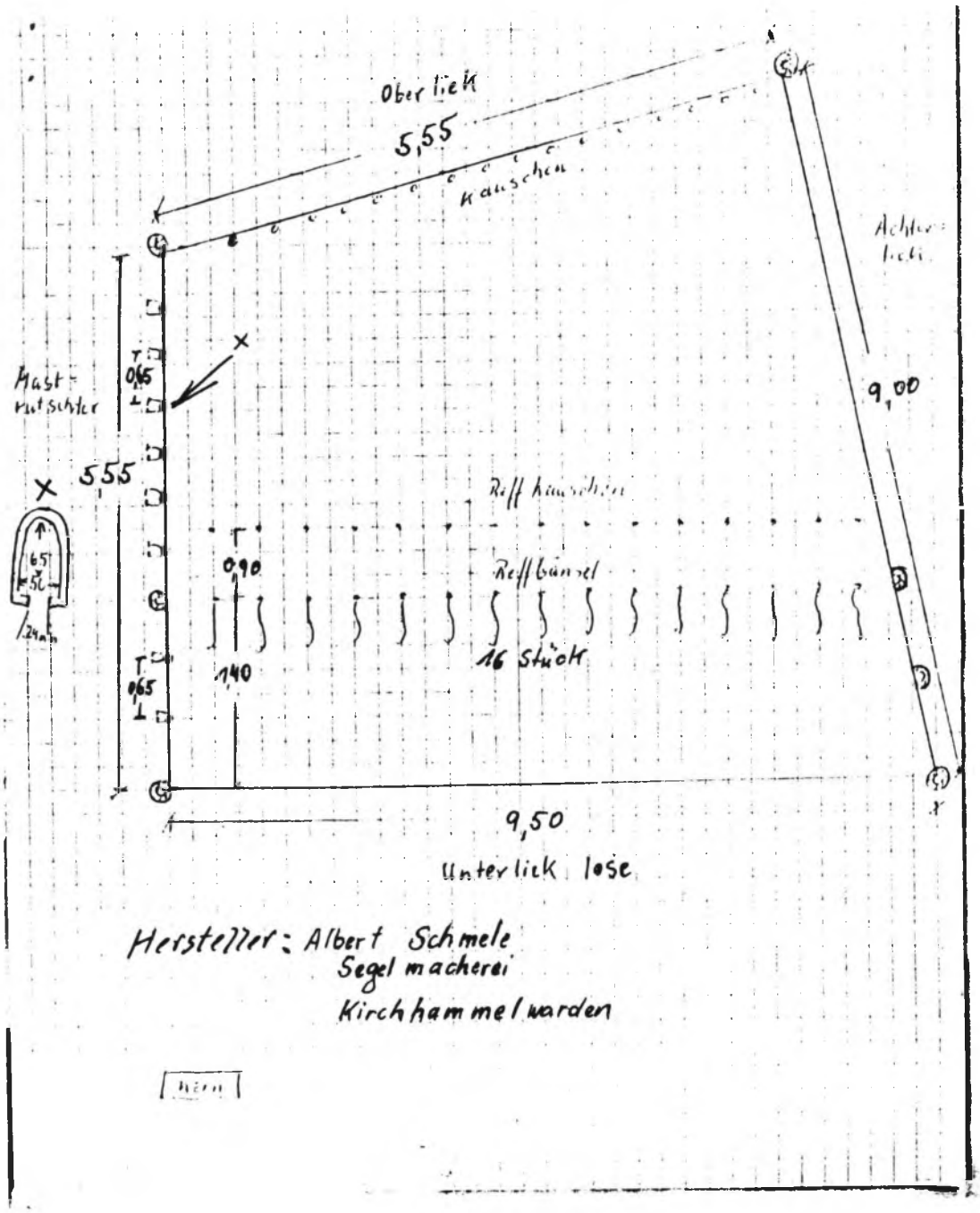
Vereinigung Museumshafen Oevelgönne

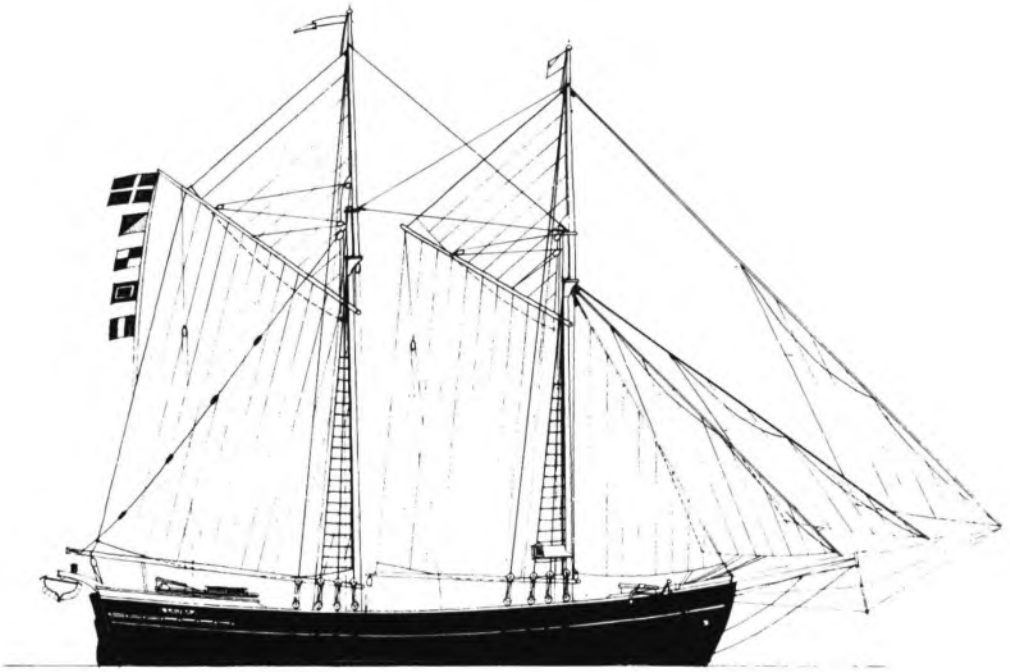
Sehr geehrte Herren,

wie ich in meinem telefonischen Anruf am Sonntag, 25.11. 20.30h mitteilte, ist bei mir ein Segel eines Berufsfahrzeuges angetrieben. Inzwischen ist es mir gelungen, das Segel zu entblättern, um die Maße zu bekommen, eine Skizze füge ich für evtl. Interessenten bei. Das Segel steht einem Liebhaber kostenlos für die Abholung zur Verfügung. Sie können sich mit mir zwecks Abstimmung eines Termines telefonisch in Verbindung setzen unter der Nummer 04731/2606 am besten in der Zeit werktags 07.00 - 09.30 oder nach 20.15 Uhr.

Frdl. Gruß

G. Dierks





Hr. Bent Malte
pt. Hobro Skibsvarft
Hobro 9500
Dänemark

d.Kr.ca.600.000,-

Skonnerten "Laura" af Skælskør, OUWT.

Wegen Umbau der "Forelle" steht das gesamte Rigg zum Verkauf:
Großmast mit Stenge,10m, Besan mit Stenge,8m sowie Bäume, Gaffeln, Blöcke, Fallen, Dirken, Stagen, Stahldrahtwnten, Wantenspanner verz.
Schoten und Segel:

Klüver, Fock, Groß -und Besan, Jager und Ballon
Preis: 2800.- DM

MWM 24 PS Diesel-Antriebsmaschine mit Getriebe
40 ltr. Tagestank und 100 ltr. Gummitank
(Verbrauch 4,5 ltr./h)
Preis: 600.- DM

Deckenhängelampe (Petroleum) aus Messing
Preis: 120.- DM

Besichtigung nach telefonischer Vereinbarung
Henry Steckmeister
Steindeich 4
2201 Kollmar
Tel: 04128/507

Zu Verkaufen:

Herd ·, 2-flammig mit Überbackvorrichtung und Pfanne
Backofen (beides Gas)
Preis: 200.- DM

Deutz Diesel 3 Zylinder, 33 PS, direkt gekühlt mit
Preis: 450.-DM

PRM Getriebe, 2:1, 2 Jahre alt, Neupreis 2800,- DM
Preis: 1500.- DM

Thomas Kaiser Schäferkampsallee 39·2 Hamburg 6
Tel: 040/410 22 26

Betrifft:Schoner "Agia Paraskevi"
Wir haben die Absicht ,den Schoner 198o nach Deutschland zu holen und zwar in Etappen.
Wir suchen Gaffelfreunde,die mitmachen.Dabei gibt es zwei Möglichkeiten:Mitsegler,die sich an Kosten beteiligen und einzelne Etappen segeln wollen (auch unbefahrene Leute) und dann Schiffsführer,die einzelne Etappen verantwortlich segeln.
Da die Angelegenheit teuer genug wird,kommen nur Leute in Betracht, die sich nicht die berühmte goldene Nase verdienen wollen.
Wir hätten aber nichts dagegen,wenn sich Schiffsführer finden,die gegen Bezahlung mit anderen (zahlenden)Gästen einzelne Abschnitte segeln.Die Planung sieht bisher nur vor,etwa Ostern ab Korfu loszuschipparn und im Herbst auf der Ostsee anzukommen.
Wer Interesse hat,soll sich unter Angabe von Terminen bei mir melden. Ich würde dann schon mal grob ordnen ,wer mit wem und wann und so...
Ich selbst fahre Ende Februar nach Korfu und könnte auch da noch jemanden brauchen,der ein bißchen hilft.
Adresse:2341 Axel Strothmann Mühle Wittkiel Tel.:04642/2593

Die Tjalk von Meezen -
Beobachtung im Holsteinischen Binnenland. 25-4-79

Auf der Strecke Itzehoe - Nortorf geht es in Hennstedt Richtung Hohenwestedt ab.
Hier liegt nach wenigen Km das Bauerndorf MEEZEN.
Mitten im Binnenland liegt dort, halb über einem Tümpel, halb auf Land, der stählerne Rumpf eines f r i e s i s c h e n L a s t e n s e g l e r s aufgebockt. Das Schiff scheint dort vergessen - die Spuren letzter Pflege- und Erhaltungsarbeiten liegen längere Zeit zurück.
Das Schiff ist in der Größe FORTUNA-ähnlich, seine Abmessungen (nach Fußmaß ca. 15 x 3 m).
Trotz des (aufgegebenen ?) Versuchs entstellender Aufbauten ist die alte Schönheit des Schiffes klar erkennbar.
Vielleicht können Interessierte mehr über diesen Schiffsrumpf herausbekommen -
vielleicht wird er ja auch eines Tages wieder unter Segel kommen.
(Kokem.)

Zu verkaufen:

Barkasse auch auf Raten

LüA 17,40m Breite 3,2om Tiefgang 0,70m Baujahr ca 1940 Kompositbauweise, Beplankung Diagonalkarweel Eiche mit einem Bedford 120 PS 6 Zyl-Diesel 2200 U/min hydraulisches Getriebe 3:1

Anfragen an Ekkehard Pahmeier Pestalozzistr.40
2000 Hamburg 60 Tel:040/61 48 83

Bericht zur Borsflether Segelschiffahrt 1830-1936

Mit einer Reise des Besahn-Ewers JOHANNE VON BORSFLETH auf der Kremp-Au im Herbst 1936 endete vor 42 Jahren für Borsfleth das Zeitalter der motorlosen Lastensegler.
Diese Aufzeichnungen sind eine erste Zusammenfassung überlieferter Schiffahrtsdaten der letzten in Borsfleth beheimateten Frachtsegler und Segel-Schiffer.

Herstellung im Eigenverlag
W.Kokemüller 2209 Borsfleth
Auflage: 50 Exemplare
Jeder Band ist nummeriert, signiert und auf dem Titel mit dem Original-Holzschnitt 'TIMPE TE' des Verf.versehen.
Die Exemplare 1-25 wurden 1978 hergestellt -
die Exemplare 26-50 wurden als erw. u. verb. Fassung, versehen mit einem Geleitwort von Dr.K.-J.Lorenzen-Schmidt, Krempdorf, 1979 gefertigt.
Der Fassung v.1979 ist eine Bild-Dokumentation zur Borsflether-Schiffahrt beigefügt.

viele Abb., 86 S.;
DM 23,- zuzügl.Versandkosten

J-SEGELN

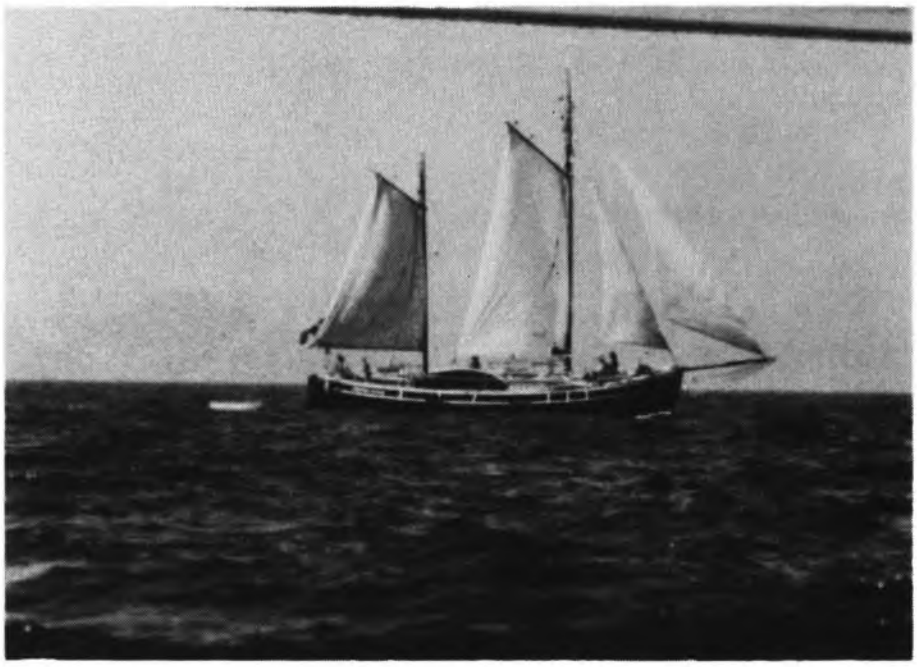
sind überal in der Welt und von alle Segel-Leute für feine Schiffbarheit und schöne ausführung bekannt.

Skagen Sejlmageri

hat alles was mit Segeln und Schiffs-Ausrüstung zu tun hat.

- DURADON
- DACRON
- NYLON
- PRESENNING
- STAHLWIRE
- TAUVERK
- MASTERINGEN

Segeln wird in moderne und alte Ausführungen gemacht.



ZU VERKAUFEN:

"NEPTUN" of Stockholm

Schöner alter und sehr gut erhaltener schwedischer Frachtensegler mit dem originalen Rigg und nagelneuen Segeln ist zu verkaufen. Auf dem Schiff, das in Rhodos liegt, leben der Eigner und seine Frau, die das Schiff auch nach Deutschland segeln würden. Der Preis liegt bei 80.000,- DM. Das klingt sehr teuer, aber das Schiff ist in erstklassigem Zustand und sehr geräumig. Die Eigner sind schon dreimal außenrum damit nach Schweden und zurück gesegelt. Maße (ungefähr) 15,00 x 5,00 x 1,90
Eigner: Gerti und Lajos Szucby, "NEPTUN"
c/o Harbour Master Rhodos Griechenland
Interessenten sollten für weitere Informationen Gaffelfreund Axel Strothmann in Wittkiel anrufen: 04642/2593

Gerhard Franz, Segler eines leider nicht gaffelgetakelten Kielschwerters (1931) möchte sein kleines Beiboot verkaufen:

Plattbodenkahn, Eiche geklinkert

ca 2,50m x 1,20m, gebaut 1974 bei Jüregen+Heinrich Hatecke in Freiburg/NE, Preis VB DM 800,--

Gerhard Franz, Sachsenweg 28b, 2000 Hamburg 61, Tel: 040/551 32 60

Thomas Thiele
Langs Hegnet 72
2800 - Lyngby.
Telephone 045-2-875517.

DEC . 1979.

M/S Svanen

The boat was built in 1938 on the island of Bornholm, she was built as a fishingboat with dry hold and was used for fishing until I bought her in 1961.

She is heavely built with oak on oak, normaly equiped with steeringhouse aft and two masts.

I have rebuilt the boat to a combined yacht and fishingboat and I have tried to keep her as near to the original as possible.

We have used the boat for fishing and holiday sailing and she is very well fitted for both purposes. We have been sailing in all danish waters, in the norwegian and swedish archipelago, in the norwegian fiords, in the Baltic Sea and in the dutch canals.

The boat is very seaworthy, she can take almost all kind of weather and sea. With sail and motor the speed is about 7 kn., for sail alone and a fair wind the speed is about 5 kn. We have in a fresh breeze logged 100 nm. in 12 hours.

The reason why we now want to sell our lovely boat is that we have bought a new and bigger boat.

Dimensions

L o a		9,60 m.
Br. max		3,67 m.
Depth		1,62 m.
Draft		1,50 m.
NTs		2,84 ts.
Br.ts		8,57 ts.
Deplacement	ab.	11 ts.

Motor

Ford Marine diesel, 4 cyl. 68 BHK, 2200 r/m.
Type 592-E freshwatercooling, no. S747043.
CP propeller with mechanical gear.
Motor and gear are totally renewed in 1976 and have today been running for 450 hours.
Fueltanks of copper 2 x 120 lt.
Seperate starting battery 12 Volt 200 A/h.
Seperate bailing and sluicepump.
The motor is placed on rubberclamps and the motorroom is insolated for noise.

Sails

Main - mesan and forsail.
Genua, jib and topsail.
Wintersail, main and mesan.

All sails, except genua, are made of cotton and are red.
The genua is dacron and white.
The wintersails are made of cotton. They are green and very heavy.

All sails are good, forsail, jib and topsail are as new.

Equipment

Anchor capstan with 50 m 5/16" chain and 35 kg anchor.
Chain in chainlocker.
4 x 10 m 12 mm moorings.
2 rubberfenders.
1 rubberraft Viking 4 pers. UG - G 5668.
5 lanterns.
3 decklights.
1 searchlight 10 amp.
1 VHF radio, ITT - STR 15.
1 oilstove, 1 6 lt fireextinguisher.
1 steeringcompas, sumlog, echosounder.
div. engine instruments.
1 11 kg gas for cooking.
1 radiostation Mediumwave (not fitted).
All rigging af stainless steel.
Div. equipment.

Ballast about 3 ts inside.

Arrangement starting from the stern

Chainlocker and stores.
Foreroom with 2 normal berths and 1 small.
Skylight in deck.
Saloon with pantry, 3 berths, bench and table for 6 persons.
Oilstove under staircase for deck.
Engineroom with store and tanks.
One roof over foreroom and saloon.
Steeringhouse with casing.

Hull

Built of oak and riveted.
Outside rudder with chain.

The hull is in good condition.

The boat was docked in july 1979 and was examined by the surveyor from the insurance company, everything was in good order and the insurance was renewed until july 1980.

We ask for a price of 175000 danish crowns cash, terms can be discussed.

The boat can be delivered in buyers harbour after special agreement.

Vorschau auf die Veranstaltungen für Gaffelschiffe und Gaffelfreunde 1980

9.02.1980 Wintertreffen (2.Wochenende im Februar!) der Freunde des Gaffelriggs in Hamburg. Joachim Kaiser will ein Programm für dieses Treffen, das auf jeden Fall in Hamburg Stattfindet, zusammenstellen. (Treffen am Nachmittag zum allg. Teil, abends können dann wieder Super-Ton-und Bildschauen vorgefübrt werden. Eine gesonderte Einladung folgt.

9./10./11. Mai 1980 Hamburger Hafengeburtstag. Die Stadt Hamburg lädt ein zu einer Regatta für alte Segler Cuxhaven-Hamburg. Ausreichend gute Liegeplätze sollen im Hafen (Nähe Überseebrücke) zur Verfügung gestellt werden. Anmeldungen und Anfragen an Wolfgang Friederichsen per Museumshafen Oevelgönne.

24./25./26. Mai 1980 Pfingsttreffen der Freunde des Gaffelriggs. Einzelheiten sollen auf dem Wintertreffen geklärt werden. Als Ziel in Frage käme evt. Stade/Elbe, um die begrüßenswerte Initiative, den alten Stader Hafen durch eine neue Klappbrücke für die Schiffahrt wieder zugänglich zu machen zu unterstützen.

5.- 8. Juni 1980 Alstervergnügen in Hamburg. Alle gaffelgetakelten Schiffe, die die Masten legen können, sind eingeladen auf der Binnenalster mitgebrachte Waren der Hamburger Bevölkerung zum Kauf anzubieten. Anmeldungen und Anfragen an den Museumshafen Oevelgönne.

27./28./29. Juni 1980 Glückstädter Gemüse-Regatta von Glückstadt nach Hamburg. Anfragen und Anmeldungen an die Stadtverwaltung in 2208 Glückstadt, Herrn Ziebell, Tel:04124/2011

13.-16. Juli 1980 Schiffstreffen und Start (am 16.7.) zur OP-Sail 1980 in Kiel. 1.Teilstrecke Kiel-Karlskrona (Eintreffen ca 25.7.), 2.Teilstrecke Karlskrona-Frederiksbavn, 3. und letzte Teilstrecke Kap Skagen-Amsterdam (Eintreffen ca 6.8.). Veranstalter der Tall Ships Races ist die Sail-Training-Association: Mr.John H.Hamilton (Race Director) in 5 Mumby Road, GB Gosport-Hampshire PO 12 IAA.

12.-13. Juli 1980 Schiffstreffen der Freunde des Gaffelriggs auf der Schlei. Der Ausschuß Ostsee-Veranstaltungen möchte alle Gaffelschiffe aus Dänemark, Schweden und Norwegen einladen zu einer gemeinsamen Segelei auf der Schlei bis Schleswig und einer anschließenden Geschwaderfahrt zum OP-Sail Start nach Kiel. Falls gewünscht könnte im Anschluß daran eine gemeinsame Fahrt nach Amsterdam organisiert werden. Weitere Einzelheiten sollen auf dem Winterfreffen besprochen werden. Anfragen und Anregungen an Uwe Griem, Am Rehm 25 in 2070 Ahrensburg, Tel: 04102/2667.

13.-17. Aug. 1980 Windjammertreffen in Bremerhaven. Veranstalter: Seestadt Bremerhaven und Schiffergilde Bremerhaven e.V.: Henning Goes, Van-Ronzelen-Str.2 in 2850 Bremerhaven.

11./12. Okt. 1980 Herbsttreffen der Freunde des Gaffelriggs in Glückstadt

Die Termine der Treffen der ausländischen Vereinigungen, die hier abgedruckt werden sollten, konnten bis Redaktionsschluß leider nicht mehr in Erfahrung gebracht werden.