PIEKFALL

Mitteilungsblatt der Freunde des Gaffelriggs

NR·23 FEBR. 82

Fische sterben – aber wir segeln. Welch seltsame Moral. J.C.S.

„Die Elbe ist ein gantz fischreich Wasser, so allerhand Gattung von Fischen darreichet, insonderheit aber im November, Dezember und January große Quappen und Neunaugen, im February auch Neunaugen, aber keine Quappen, im März und Aprilli Lächße und Stinte, im Mai, Juny und July Lächße und Stöhre, im August Neesen und Braßen, im Septembris Neesen und Schnepel und im Oktobris Schnepel und Neunaugen, sonsten aber das gantze Jahr durch Hechte, Bärße und allerhand geringe Fische darauß gefangen werden".

Kap. 1 des Amtslagerbuches zu Harburg 1667

Impressum

PIEKFALL Redaktionsadresse

Freunde des Gaffelriggs
2000 Hamburg 52 - Oevelgönne 42

Peter Gold (Sekretär) 040/393623
Fischers Allee 87 - 2000 Hamburg 50

Dr.Reinhart Stephani (Kasse) 04103/
7140 - Beksberg 21 - 2000 Wedel

Bernd Peschka (Heuerstelle) 040/2700972
Semperstr. 60 - 2000 Hamburg 60

Rainer Ullrich (Museumshafen Flensburg)
040/503301 - Alsterberg 18 - 2 HH 63

Michael Thönnessen
Museumshafen Oevelgönne 040/8807377
Oevelgönne 42 - 2000 Hamburg 52

K O N T O

Postscheck Hamburg Nr. 118848-200
Stickwort: Freunde des Gaffelriggs

Die Vereinigung "Freunde des Gaffelriggs" ist ein lockerer Zusammenschluß von Eignern, Seglern und Sympathisanten traditionell geriggter Segelfahrzeuge aller Größen. Wenn auch die Erhaltung und die Restaurierung alter Segler bzw. der Rümpfe im Vordergrund steht, so sind auch die Eigner von Neu- oder Nachbauten als Mitglieder willkommen.

Möglichkeiten zur Kontaktaufnahme untereinander ergeben sich durch das PIEKFALL und die Treffen, die regelmäßig mindestens dreimal im Jahr stattfinden: Das Wintertreffen (im Februar in Hamburg), das Pfingsttreffen und das Herbsttreffen in Glückstadt mit der traditionellen Regatta "Rhinplatte Rund".

Die "Freunde des Gaffelriggs" sind kein eingetragener Verein, eine formelle Mitgliedschaft, Vorstand, Mitgliederversammlungen usw. gibt es nicht. Jeder Interessierte kann der Vereinigung beitreten, der Besitz eines gaffelgetakelten Schiffes ist dabei keine Voraussetzung. Als Jahresbeitrag werden z.Zt. DM 20.- erhoben. Man erhält dann die Einladungen zu den Treffen und das PIEKFALL.

Das PIEKFALL - das Mitteilungsblatt der "Freunde des Gaffelriggs" erscheint in unregelmäßigen Abständen, wenigstens einmal im Jahr, und berichtet über Schiffe, historische Schiffstypen, Umbauten, in- und ausländische Schiffstreffen, Werften, Materialquellen und vieles mehr. Wer Lust hat, mitzumachen wendet sich an:

FAHREWOHL – 'n Junge

'De Lärch'
Zum Siebzigsten des
Büsumer Krabbenkutters
" F A H R E W O H L "

Der heiße Tipp kam von Joachim Kaiser: Krabbenkutter 10,30 x 3,50 x 1,20 Eiche auf Eiche, von Gustav Junge in Wewelsfleth 1912 für einen Büsumer Fischer gebaut. Kein Torfmull, keine Blumentopferde! Schöne Linienführung des Rumpfes. Wörtlich: "Ein Kleinod!"

So schnell uns die Ente tragen wollte, brausten wir zu einem malerisch gelegenen Plätzchen in Neuhaus/Oste - Jacobus (9), meine Frau und ich. Bald standen wir am Ende einer alten Slip-Anlage, rechts unter uns die Oste und üppig blühende Wiesen, vor uns, inmitten hochstämmiger Brennesseln, beschienen von der warmen Maisonne eine schmucke, hoch aufgepallte Yacht, prachtvoll gepflegt. Man mußte schon den Kopf in den Nacken legen und dann langsam kreisen lassen, um den stolzen Dampfer mit seinen beiden Stahlmasten und den Antennen, schließlich dem ungeheuer ein- und ausdrucksvollen, komfortablen Ganzstahl-Ruderhaus in den Blick zu bekommen. Ich sah schon die Annonce vor mir: "Wunderschönes maritimes Gartenhaus preiswert abzugeben!"

Befreit von allem Dampfer-Bombast, würde nur ein bescheidener Rumpf bleiben! Diese kleinen, flinken Fahrzeuge haben Büsums Krabbenindustrie erst bedeutend gemacht, dessen Hafen zu Anfang unseres Jahrhunderts noch viel zu klein war und dringend des Ausbaus bedurfte. Ostpreußen und Pommern, die der besseren Fanggründe wegen hierhergekommen waren, hatten den Krabbenfang und die Krabbenkonservierung ordentlich auf Schwung gebracht. Als die "FAHREWOHL" gebaut wurde, gab es zwischen Eider und Elbe nicht weniger Berufsfischer aus Ostpreußen und Pommern als hiesige. Für die Tagesfischerei, sozusagen vor Dithmarschens Haustüre, wurden Krabbenkutter ohne Bünne gebraucht, so zwischen 20 bis 50 m^3 Rauminhalt, die sich gegenüber den Hochseekuttern von Blankenese und Finkenwerder geradezu winzig ausnahmen.

Auch für solchen Bedarf hatte der findigste Schiffbauer der Niederelberegion, Gustav Junge, passende konstruktive Lösungen zur Hand. Die "FAHREWOHL" für Wilhelm Theodor Landsmann in Büsum ist schließlich nur einer der siebzig Kutter eines zwischen 9,5 bis 12 m Länge gebräuchlichen Typus, die auf Junges Werft gebaut worden sind. Seit 1890 baute er Hochseekutter mit Hilfsmotor, stattete aber auch die kleineren Fahrzeuge wie die hier verwendete Bau-Nr. 164 von 1910 nahezu regelmäßig mit Hilfsmotor aus. Entsprechend zurückhaltender bildete er das Rigg aus. Für diese Kutter ist geradezu charakteristisch, daß sie nicht gerade übertakelt waren und die Gaffel vergleichsweise niedrig führten. Der Motor sollte vor allem die Arbeit beim Einholen der Kurre erleichtern, freilich auch widrige Strom- und Windverhältnisse überwinden helfen, um den Fang so schnell wir möglich heimzubringen. So setzte sich der Motor gerade in der Krabbenfischerei ziemlich rasch durch. Die Segel wurden vor allem beim Fischen und günstigeren Winden gesetzt, wes egen die Treibstoffrechnungen bei den Betriebskosten zunächst noch nicht so gewaltig zu Buche schlugen. An der Schleswig-Holsteinischen Nordseeküste .

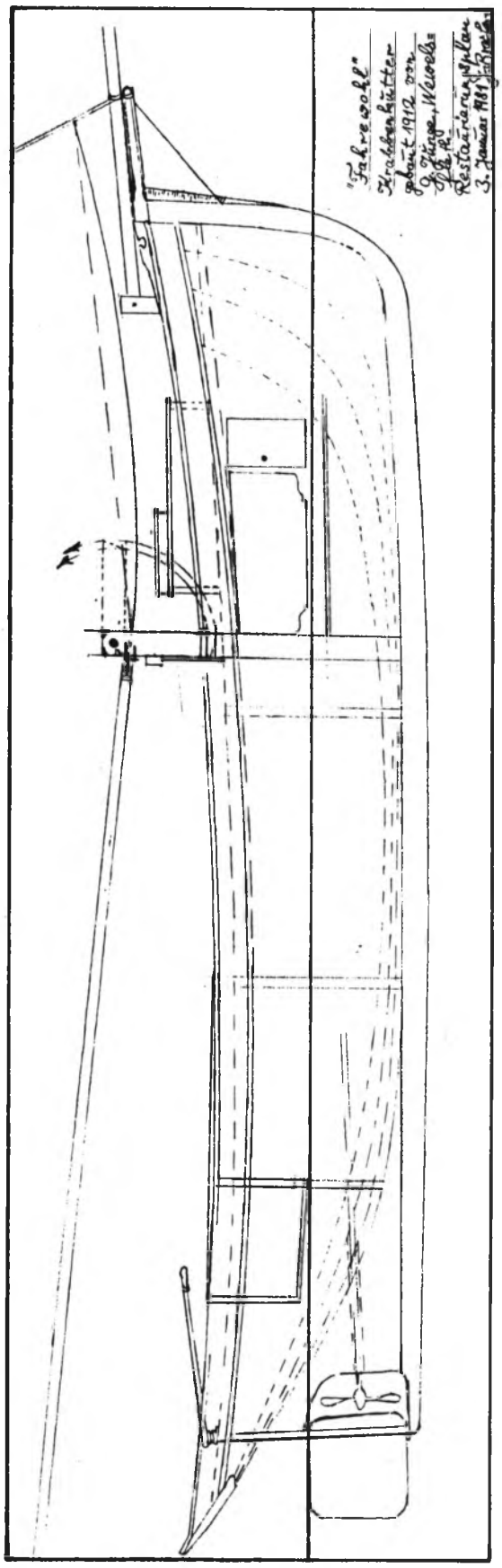
waren 1912 von 180 gedeckten Fischereifahrzeugen 80 motorisiert. So viel nur zum historischen Umfeld.

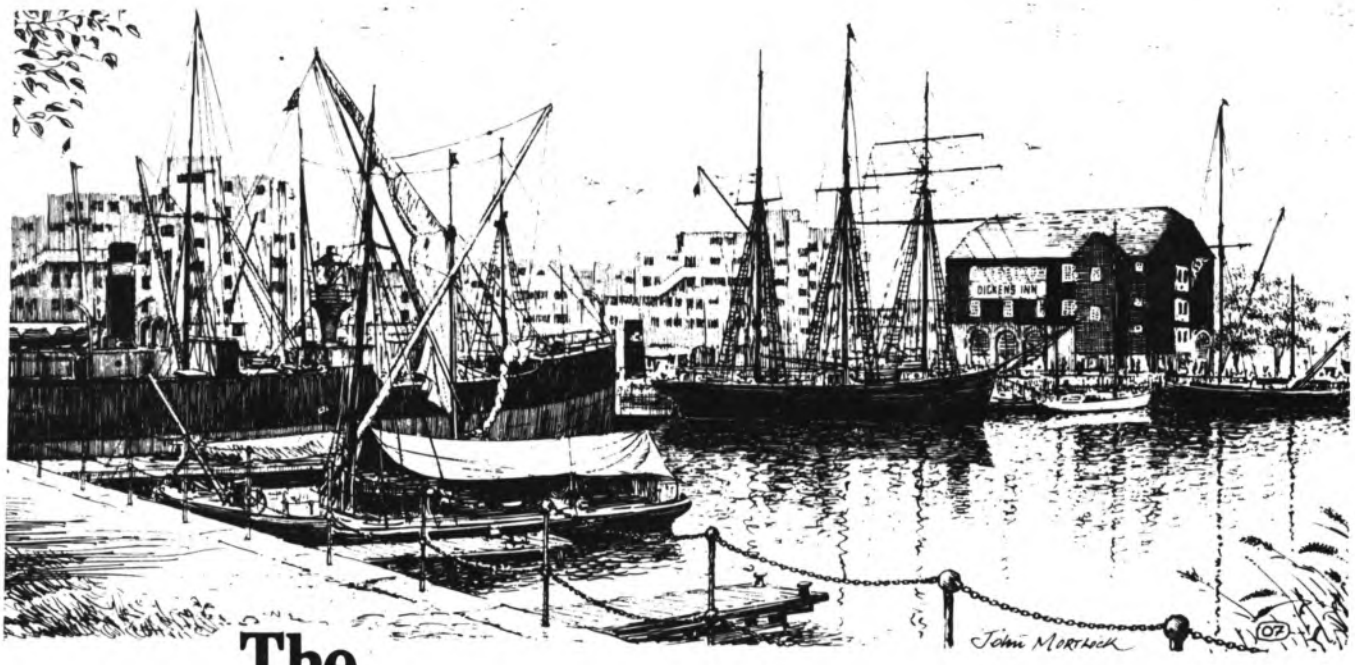
Ehe nun unser Entschluß fiel, die "FAHREWOHL" zu erwerben, um ihr ursprüngliches Aussehen wieder herzustellen, wurden Pläne aus dem Junge-Archiv des Deutschen Schiffahrtsmuseums in Bremerhaven benötigt, die dankenswerterweise Herr Arnold Kludas für uns herausgesucht hat. Am nächsten kommen der "FAHREWOHL" die Pläne der Bau-Nr. 164 des Jahres 1910 mit völlig übereinstimmenden Abmessungen. So weit wäre ich zunächst nie gekommen, wenn nicht Herbert Karting mir seine Notizen über das Schicksal dieses Schiffes und seine Daten aus freien Stücken zur Verfügung gestellt hätte. Nun ließ sich der Rumpf im Detail mit den Plänen dergleichen. In Gesprächen mit Voreignern und Werften mußte geklärt werden, welche Veränderungen zukonstatieren und gegebenenfalls zurückzubauen waren. Diese Vorstudien lehrten uns bald erkennen, warum uns Joachim Kaiser gerade diesen Kutter als ein "Kleinod" ans Herz gelegt hatte.

Zur Zeit brütet der Verfasser über der Herstellung der restlichen Detailziechnungen für die Restaurierung. Und da er die charakteristische Segelzeichnung Junges einhalten möchte, wird es auch bei den Aufbauten keine Kompromisse geben. Sonst rutscht nämlich Baum zur Gaffel hinauf und das Unterliek muß die Fock dort durchschneiden, wo eigentlich die untere Reffbändselreihe liegen sollte. Nur ein Mastkoker wird zusätzlich - und zwar aus konservatorischen Gründen - eingebaut, um den Mast legen zu können. Ein so betagtes Schiff wird eben häufiger mal in einer Werfthalle stehen müssen und soll vor allem bei sehr schlechtem Wetter einen Kanal benutzen dürfen, sofern die Ausweichmöglichkeit gegeben ist.

Wieso die Geschichte "de Lärch" heißt? Gustav Junge hat auf allen Zeichnungen den Durchmesser des Masts mit 18 cm angegeben, also sehr schlank bei einer Höhe von 10,60 m. Normalerweise werden Fichtenmasten etwas stärker, etwa mit 20 cm Durchmesser ausgebildet, wenn die gleiche Höhe zugründe gelegt wird. Häufig hat Junge hierfür Lärche verwendet, so auch bei der "FAHREWOHL". Als ich letzten Sommer mit Willi Reusch, dem dieses Fahrzeug von 1936 bis 1976 gehört hatte, über den jetzigen Stahlmast sprach, meinte der Fischer: "Vörher wer dor de Lärch", und immer sprach er ausschließlich von "de Lärch", was mit 'Mast' eben wohl nicht hinreichend übersetzt werden kann. Wenn die "FAHREWOHL" voraussichtlich im April 1982 anläßlich ihres Siebzigsten zum zweiten Mal von Stapel läuft, soll "de Lärch" wieder an seiner alten Stelle stehen. Übrigens: die Reißfestigkeit der Lärche ist unvergleichlich höher als die von Fichte. Und, ich habe die Holzgewichte einmal nachgerechnet: "de Lärch" ist mit einem Durchmesser von 18 cm ganz genau so schwer wie ein Fichtenmast von 20 cm Dicke. Da lob ich mir "de Lärch"!

Jörgen Bracker





The Historic Ship Collection

Diesmal verlassen wir den Kontinent, um über eine Initiative zur Restaurierung und Pflege alter Schiffe zu berichten. Wir begeben uns auf eine Insel, nach England.

Dort wurde 1969 "THE MARITIME TRUST" gegründet. Nach dem Motto: "Britanien war immer eine Seefahrtsnation", versucht man, alles was mit britischer Seefahrt zu tun hat, für die Nachwelt zu erhalten. Die selbstgestellte Aufgabe steht unter dem Motto "To restore, preserve and display historic British ships".

Mittlerweile befinden sich gut 20 Fahrzeuge unter der Obhut von "THE MARITIME TRUST". Sie sind an verschiedenen Orten in England untergebracht und werden dort von regionalen Gruppen betreut.
Die größte Anzahl historischer Schiffe befindet sich in London im Ostbecken von ST. KATHRINE DOCK. Hier in der Nähe des Tower's hat das Publikum die Möglichkeit, hervorragende und zum Teil einmalige Exemplare einer vergangenen Seefahrtsepoche zu besichtigen.

Die Sammlung im St. Katherine Dock reicht vom Segler über dampfbetriebene Fahrzeuge hin bis zum Feuerschiff und einem königlichen Forschungsschiff.

Obwohl nicht das älteste Schiff, ist der 3 Mast Topsegelschoner "Kathleen an May" der ganze Stolz der Sammlung. Im Jahre 1900, in der Nähe von Chester gebaut, fuhr sie jahrelang in der Küstenfahrt mit wechselndem Erfolg. Im Jahre 1970 erwarb sie der Trust. Bis 1978 lag sie als Museumsschiff in PLYMOUTH im Sutton Harbour, um dann schließlich nach London geschleppt zu werden.

Die größte Gruppe der betreuten Fahrzeuge sind kleine ehemalige Berufssegler. Und hier sind die Barges wiederum in der Überzahl. Ich möchte nur auf die 1906 gebaute Thames spritsail barge "CAMBRIA" hinweisen. Die Barges sind genau wie die Ewer, flach gebaute mit zwei Seitenschwertern versehene Fluß- und Küstensegler. Im Gegensatz zur Gaffeltakelung ist jedoch zumindest das Großsegel spritgetakelt. Von den vielen noch unter Segeln fahrenden Barges befinden sich die meisten im Privatbesitz und werden häufig als Charterschiffe eingesetzt. Es gibt die Barges mit Holz-, Eisen- und Stahlrumpf.

Die Cornish Fischereifahrzeuge werden von einer regionalen Gruppe des Maritime Trust's verwaltet und betreut. Es sind Schiffe mit unterschiedlichem Rigg.

Der Lugger "BARNABAS", der Gaffelkutter "SOFTWING" und die Spritsegel getakelte "ELLEN".
Die 1881 gebaute "BARNABAS" unternahm zu ihrem 100-jährigen Geburtstag mehrere Segeltouren in England. Mit der "SOFTWING" werden im Sommer Segelkurse für Pfadfinder unternommen. Auch werden junge Leute, die in die Fischerei gehen wollen, auf dem Schiff mit der Segelei vertraut gemacht, und im Winter betrieb man mit der "SOFTWING" die Austernfischerei.

Alle Schiffe, die unter der Betreuung des Maritime Trust stehen, hier aufzuführen, würde den Rahmen des Piekfalls sprengen.

Hinweisen möchte ich jedoch noch auf zwei kohlenbefeuerte Dampfschiffe und ein Feuerschiff. Im St. Katherine Dock liegen noch der Küstendampfer "ROBIN", gebaut 1890 und der Dampf-Herings Drifter "LYDIA-EVA", gebaut 1930. Die "LYDIA EVA" ist das letzte noch erhaltene Exemplar der Heringsfischflotte der Ostküste. Von Great Yarmouth aus betrieb man jahrelang den Fischfang. Dort lag die "LYDIA EVA" 5 Jahre lang als schwimmendes Museumsschiff, um im August 1978 der Schiffssammlung in London zugeführt zu werden.

Bei dem Feuerschiff handelt es sich um die "NORE". Die "NORE" hat vielen Seeleuten den Weg gewiesen. Ihre Stationen waren die Themsemündung, der Edinburgh Kanal, Cork bei Harwich und bei der Insel Wight.

Zum Schluß möchte ich noch auf die "DISCOVERY" hinweisen. 1901 als Segelschiff mit Hilfsdampfmaschine für die königliche Antarktis-Expedition gebaut, war sie speziell für die Eisfahrt ausgelegt. Nach ihrer ersten Expeditionsfahrt wurde sie bereits 1904 verkauft und wechselte noch öfter ihre Besitzer, um jetzt endlich im St. Katherine Dock einen festen Platz erhalten zu haben.

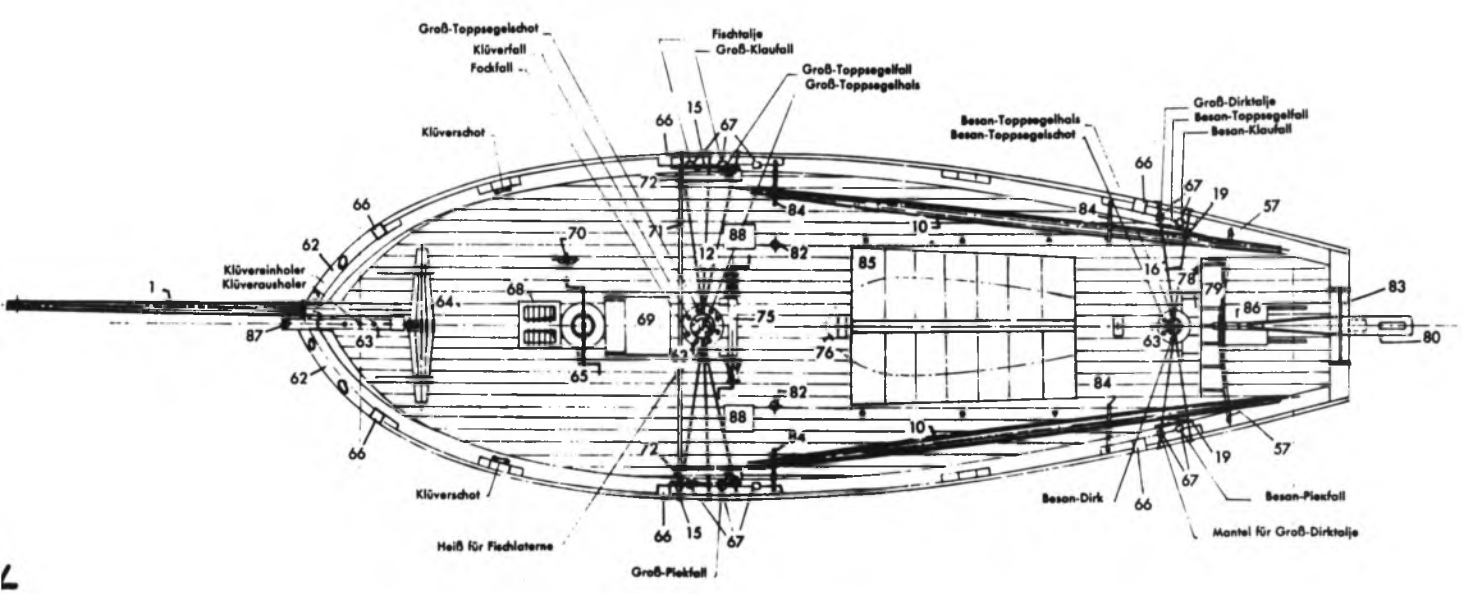
Wie diese Aufzählung zeigt, lohnt es sich, dem St. Katherine Dock einen Besuch abzustatten.

BERND SCHMIEL

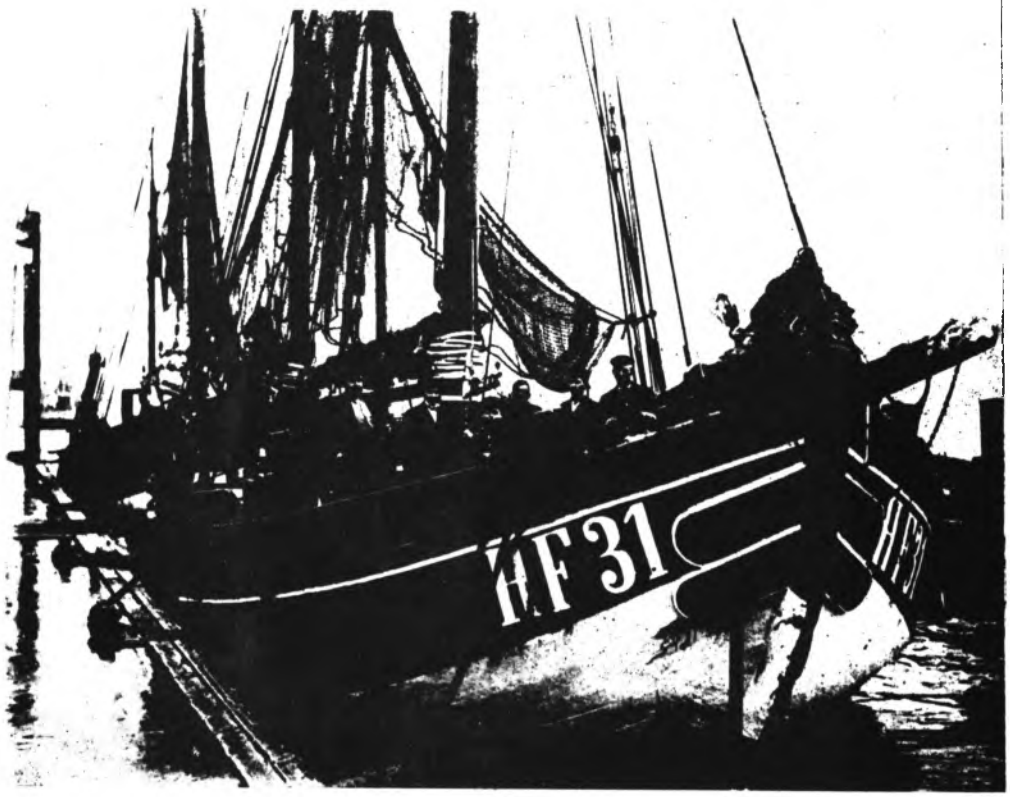
Aufriß und Decksansicht des Finkenwerder Ewers „MARIA", HF 31 (Deutsches Museum, München).

Die Fischer von Finkenwerder — ihre Ewer und Kutter

Schon im Mittelalter brauchte Hamburg für die Versorgung seiner ständig wachsenden Bevölkerung aus den fruchtbaren Landen der Niederelbe und für Zubringerdienste eine große Anzahl kleiner Segler. Etliche Typen entstanden an der Elbe. Unter diesen war ein Fahrzeug sowohl in der Form seines Rumpfes als auch seiner Takelung besonders charakteristisch, der Ewer. Die ältesten Nachrichten über diesen Segler stammen aus dem 13. Jahrhundert. Mitteilungen über Bau, Technik und Ausrüstung liegen seit dem 18. Jahrhundert vor. Für das flache, den Gezeiten unterworfene Fahrwasser bestimmt, hatten die Ewer einen platten, vorn und achtern hochgezogenen und scharf zulaufenden Boden, der sehr schön in die Beplankung des Vor- und Hinterschiffes überging. Gegen die Beanspruchung



Der 1880 gebaute Ewer HF 31 am Ponton des Altonaer Fischmarktes.



der bei Niedrigwasser oft trockenfallenden Schiffe mußte der Boden sehr stark sein. Die seegehenden Ewer trugen zwei Masten und führten Gaffelsegel. Sie wurden mit einem herzförmigen Spiegelheck gebaut, hatten einen starken Sprung und lagen sicher im Seegang. Das Ruder hing frei am Heck, es mußte wegen der häufigen Grundberührungen leicht zugänglich sein. Zwei Seitenschwerter ermöglichten das Segeln am Wind; das an der jeweiligen Leeseite befindliche wurde herabgefiert, das Luvschwert hochgeholt. Etwa ab 1880 versah man eine Reihe von Fischewern mit einem hölzernen Balkenkiel, der mit dem flachen Boden verbolzt war, so daß die oft lästigen Seitenschwerter überflüssig wurden. Kein Ewer glich genau dem andern. Der Ewerführer war sein eigener Herr, er ließ sich sein Schiff nach seinen Wünschen bauen. Die großen Fischewer hatten einen hoch aufragenden, stark nach außen gerundeten Vorsteven. Der weiße Bugkeil am schwarzen Rumpf, einer gischtenden Welle nachempfunden, war typisch für die Fischer von Finkenwerder.

Als Laderaum hatten die Fischewer die Bünn. Das war ein gegen das Schiffsinnere abgedichteter Raum hinter dem Großmast, der durch viele kleine Löcher in den Planken von außen ständig mit Frischwasser durchspült wurde. In der Bünn überstanden die Fische auch längere Reisen. Bei starker Schräglage konnte es vorkommen, daß das Schiff von innen her durch die Bünn vollief; auf diese Weise sind vermutlich manche Ewer in Stürmen verloren gegangen. Vor der Bünn stand die Eiskiste für Fische, die nach dem Fang geschlachtet werden mußten.

Die Kutter kamen erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts auf. 1867 kaufte die Hochseefischer-Gesellschaft einige englische Kuttersmacks. Aus ihnen entstanden die Finkenwerder Kutter. Ihre wesentlichen Merkmale sind die bei Schnellseglern bewährten scharfen Formen des Rumpfes, der senkrechte Vorsteven, der mit leichtem Schwung nach hinten verlaufende Achtersteven, das weit überhängende Heck mit dem schrägen Spiegel und schließlich der durch den Schiffsrumpf geführte Ruderschaft.

Ein großer Kutter war ca. 20 m lang und 5,75 m breit, das Längen-Breitenverhältnis also etwa 3,5 : 1. Der Großmast mit einer langen Stenge überragte den Besan beträchtlich. Der lange Bugsprit für den großen Außenklüver ragte fast waagerecht nach vorn über das Schiff hinaus. Die Segel waren braun geloht, das Großsegel trug das Zeichen HF (Hamburg-Finkenwerder) und die Schiffsnummer, die auch auf dem Bug weithin lesbar stand. Bei einem Tiefgang von 1,80 m bis 2,25 m hatten die Kutter genügend Kiel und konnten einigermaßen am Wind segeln. Ob die Kutter seetüchtiger waren als die Ewer, blieb umstritten. Ewer konnten, im Sturm beigedreht, schneller treiben als Kutter, und die Brecher liefen sich in der breiten Blasenbahn tot, ehe sie in das Schiff schlugen. Voraussetzung war natürlich genügend Seeraum zum Treiben. In Küstennähe waren Kutter sicherer; sie konnten sich bei auflandigem Wind besser freikreuzen.

Die Kutter und Ewer mit ihren Besatzungen von drei oder vier Mann fischten im Frühjahr vor den nordfriesischen Inseln und nahe Helgoland Schollen, im Sommer und Herbst weiter draußen Seezungen und Steinbutte, auch Kabeljau und Dorsch. Bis 1910 wurden auf dem Meeresboden weidende Schollen mit Baumnetzen gefangen. Seit 1885 wurde auch im Winter gefischt, besonders Heringe, Sprotten und Austern. Die Fische wurden in Hamburg und Bremen, an holländischen Plätzen und in London verkauft. Nirgends wurde das Leben der Seefischer von Finkenwerder besser beschrieben als in den Büchern von Gorch Fock, der als Sohn eines Seefischers 1880 auf Finkenwerder geboren wurde. Er fiel 1916 in der

Der senkrechte Steven ist typisch für den Kutter.

Skagerakschlacht. Zu seinen Ehren und zum Ruhm der Fischer von Finkenwerder trägt das Segelschulschiff der Deutschen Bundesmarine den Namen „Gorch Fock".

Die Elbmündung mit ihren Sanden ist ein gefährliches Fahrwasser. Von 1881 bis 1910 gingen 89 Ewer und Kutter der Finkenwerder Flotte verloren. Finkenwerder galt um diese Zeit geradezu als eine Insel der Witwen und Waisen. Es lag nicht an der Beschaffenheit der Schiffe, wohl aber an den härteren Bedingungen des Fischfangs durch die zunehmende Konkurrenz der Fischdampfer. Die Fischer mußten weite Reisen riskieren und auch während des Winters fischen, was sie früher nicht nötig hatten. Anfang Dezember 1909 wurden von zehn Kuttern und Ewern, die in der Nordsee fischten, acht die Opfer eines Orkans. Eines der beiden Schiffe, die das Unglück überlebten, war der Kutter „SENATOR VON MELLE, HF 258". Der Bericht des Fischers August Mewes über den Orkan läßt die Härte des Fischfangs mit den kleinen Seglern ahnen. Vermutlich ist es der erste Bericht über das Durchkentern eines Schiffes.

Anlaß für das Winderfinden der alten Aufzeichnungen unter vergessenen Akten war eine Zeichnung des Kutters HF 258 im Wartezimmer eines Hamburger Arztes. Ein Patient las die Schiffsnummer auf der Zeichnung, und dabei fiel ihm der Bericht ein, der ihm zufällig bei seiner Behörde in die Hände geraten war. Er sei hier in Auszügen wiedergegeben.

Der Kutter HF 258 fischte nordwestlich Helgoland. Der Wind nahm zu, das Barometer fiel schnell. Die Netze wurden eingeholt, und die vier Männer an Bord taten alles „wat man bi so'n Wedder bloß moken kann", um den erwarteten Sturm zu überstehen. Als der neue Tag graute, wurde der Sturm zum Orkan „wie wi em all no ne beleft harrn". Am Nachmittag stand der Schiffer auf der Treppe zur Kajüte. „Da seh ik, all temlich dicht bi een groten, hogen un steilen Breker op uns tokommen. All in dem Ogenblick as ik mi grod op de Trepp dalduken deh, kam de grote, steile, greune Waterwand up uns Schipp dol, üm dat denn bit hoch in'ne Masten ünner sich to begroben. In den lieken Ogenblick wör ik von dat Water, dat in de Kapp sträumen deh, die Trepp dalreeten. Mit enmal ward dat stickendüster, un ik harr dat Geföhl, dat dat mit uns to End weer. Dinken künn ik rein gornix mehr, wüß nix mehr von Tid und wat um mi wür. As dat in'ne Kajüt so bilütten wedder hell wörd, keem ik ok wedder to Verstand, ik wüß ober nich, wie lang dat nu egentlich düster wesen weer. Een Deel wörd mi abers bald klar, dat ik mi en Tidlang nich op den Footboden von de Kajüt, sondern up de Decke uphaln harr. Dat dat Schipp sik wedder upricht harr, wüssen wi gliks, ober woans sehg dat bi uns

ut!" – Das Mittelschott zwischen Kajüte und Fischraum war gebrochen, bis zum Tisch stand das Wasser. Tote Fische aus der Bünn und Proviant schwammen darin. An der weißen Kajütendecke sah man den schwarzen Strich, den der Kohleherd auf seinem Weg durch die Kajüte gezogen hatte, als das Schiff sich rund herum gedreht hatte.

Leichtmatrose und Junge waren zu Schaden gekommen. Schiffer und Bestmann befreiten zunächst das Schiff von den Masten, die kurz über Deck abgebrochen waren und im Seegang gefährlich gegen die Bordwand krachten. Sie nagelten Bretter über die offenen Luken und brachten die Stahltrossen, an denen Scherbrett und Schleppnetz hingen, durch die Klüse am Bug. Nun lag der Kutter mit dem Kopf ruhig gegen die See. Die Pumpen waren verstopft „aas dat denn jümmers so is". Durchnäßt und frierend bis auf die Knochen, schöpften die beiden Männer eine windige Dezembernacht hindurch das Schiff aus.

Nach der zweiten Nacht flaute der Wind ab, und sie gingen vor Anker. Am Nachmittag sah ein dänischer Fischer das Wrack und brachte die Männer nach Esbjerg. Der wracke Kutter wurde nach Finkenwerder geschleppt und dort repariert. August Mewes fuhr noch manche gute Reise auf seinem Kutter. Im Jahr 1944 wurde HF 258 in Bremerhaven durch eine Fliegerbombe zerstört.

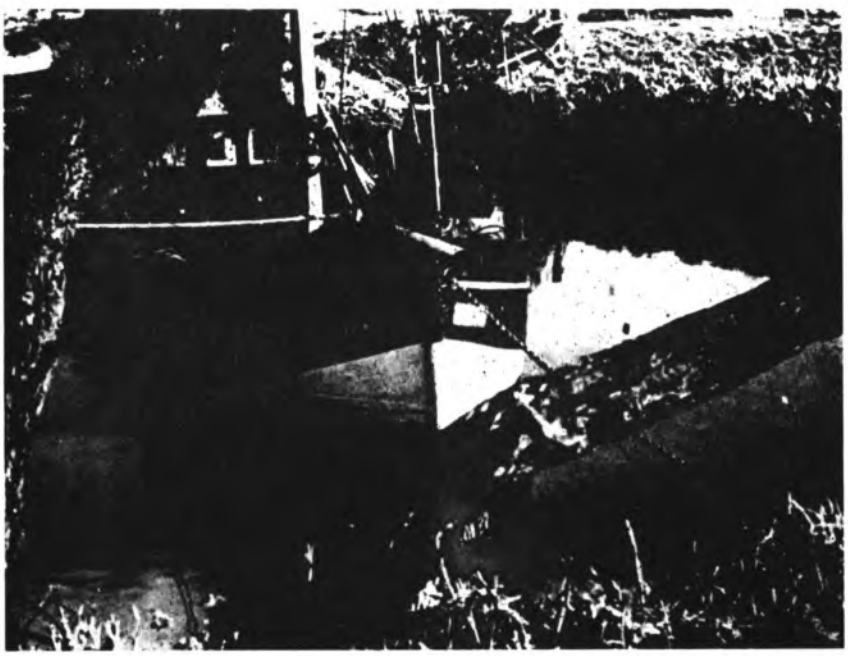
Alle Ewer und Kutter für die Fischer aus Finkenwerder wurden an der Niederelbe gebaut. Zwischen 1800 und 1900 gab es dort 140 Werften. Von ihren Helgen liefen zwischen 1831 und 1910 weit mehr als 2000 Ewer und Kutter vom Stapel. Eine ganze Reihe vorzüglicher Schiffe entstanden auf den beiden Werften auf Finkenwerder. Für Planken und Spanten wurde meist lange abgelagertes Eichenholz aus den norddeutschen Wäldern genommen, für die Spanten möglichst krummgewachsenes Holz. Für den flachen Boden der Ewer verwendete man leichteres, wasserbeständiges Nadelholz.

Nach dem ersten Weltkrieg, etwa 1921, baute der erste Fischer einen 12-PS-Glühkopfmotor in seinen Kutter ein und machte nun schnellere Reisen als die reinen Segler. Bald erhielten alle Schiffe Glühkopfmotoren, deren Leistungen allmählich gesteigert wurden. Die Motoren wurden von Hand angeworfen. Elektrisches Licht installierte man erst nach 1932. Gegen Ende der 30er Jahre wurde der „Reichskutter", ein Spitzgatter, eingeführt, und die Kutter alten

Kutter und Ewer in Cuxhaven.

Stils wurden nicht mehr gebaut. Der Neubau von Ewern hatte schon lange aufgehört. Der letzte Kutter ALBERTROSS (so geschrieben!), HF 288, in Wewelsfleth 1880 gebaut, fischte bis 1960, in den 30er Jahren noch mit Segeln. Von der Sturmflut 1962 wurde er in Finkenwerder auf Land geworfen und dient dort als Sommerwohnung.
Der letzte Ewer, MARIA, HF 31, steht heute voll aufgetakelt im Deutschen Museum in München. MARIA wurde 1880 in Cranz gebaut. Das Schiff erhielt damals schon einen angebolzten Balkenkiel. Die letzten beiden Eigner fischten mit ihrem Ewer bis 1950. MARIA ist 19,85 m lang und 5,75 m breit, sie hat 36 BRT. Der alte Glühkopfmotor von 36 PS wurde ausgebaut, ehe das Schiff nach München geschafft wurde. Der Ewer ist dort im Museum auf der Backbordseite aufgeschnitten; Kajüte und Bünn kann man gut von außen betrachten. Die Planken sind 5 cm dick, der Boden 7 cm. Die Verbindung von Planken und Boden mit den Spanten erfolgte durch Dübel aus Akazienholz, die auf der Wasserseite aufgebohrt und aufgekeilt wurden. Diese Verbindungen und auch das Holz der Planken machen noch einen gesunden Eindruck.
Im selben Raum wie der Ewer MARIA befindet sich ein Modell des Kutters HF 258, der einst im Orkan durchkenterte.

Karl Metzner



Un de Rest mit de Schüffel

Mien Meenung to'n Umweltschutz.

So sachten ward mi dat krupen. Door snackt un schriewt de hoogen Herr'n ut de Politik egoolweg vun Umwelt un reine Luft un saubere Elv. Ick bün jo man'n eenfachen Arbeiter in'n Hoben un seh dat jümmers ut miene Sicht; awerst mutt de verkehrt sien?
Nu bün ick awerst ook Freetiedseiler un weet, dat jede oder doch fast jede Seiler oder Motorschipper sien'n Müll in'ne Futz oder Plastik-Tüt verwohrt un in'n nächsten Hoben mit an Land nimmt. Un door seh ick nu jed' een Dag in'n Hoben de Seescheepen mit jemmer Fuulbrass butenkant an't Heck, vull bit to'm oberloopen; un nich bloots Affall ut de Kombus, nee, de ganze Schiet, wat oberall op't Schip anfallt: Dosen, Plastik, Buddels, Kartons, Putzlappens ut de Maschin un tomeist ook noch leere Fett- un Oilkanisters. Hett dat Schipp 'n beeten länger in'n Hoben leegen, liggt tomeist noch'n grooten Hupen Schiet blangenbi an Deck. De Damper ist meist eben Wedel vörbi, denn geiht de ganze Swienkrom öber Bord: Den Slipstek oprieten, de Tunn kippt um un de Rest mit de Schüffel. Worum ward de Reeders un Kapteins dat nich to Oploog un Plicht mokt vun de Behörden, den ganzen Müll hier in'n Hoben in Containers oder Schietschuten to smieten, anners dörfen so nich utloopen. Jede Minsch ut Land mut sien Gebühren vör de Müllaffuhr betohlen - un de Reeder sall dat nich kosten?
Un dusse Ort Umweltschutz kost't nix.

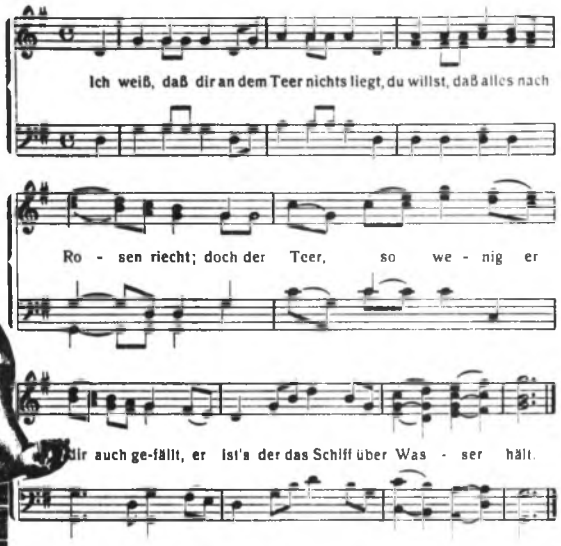
2. Er stärkt das Tauwerk für schwere Last,
Er hält nach oben Rahen und Mast,
Er ist's, der dem Seemann auch verschafft
Im Herzen den Mut, in den Händen Kraft.

3. Damit er dich stützet, damit er dich faßt,
Du stolzes Schiff, du schlanker Mast,
Damit auch du über Wasser bleibst,
Wenn du im Orkan durch die Klippen treibst.

4. Und ist dir das alles noch nicht genug,
Dann kommst du mit deinem Rosengeruch,
Du wirfst eine Kußhand über die See,
Und die See riecht nach Rosen in Luv — und Lee.

13. Das Lied vom Teer.

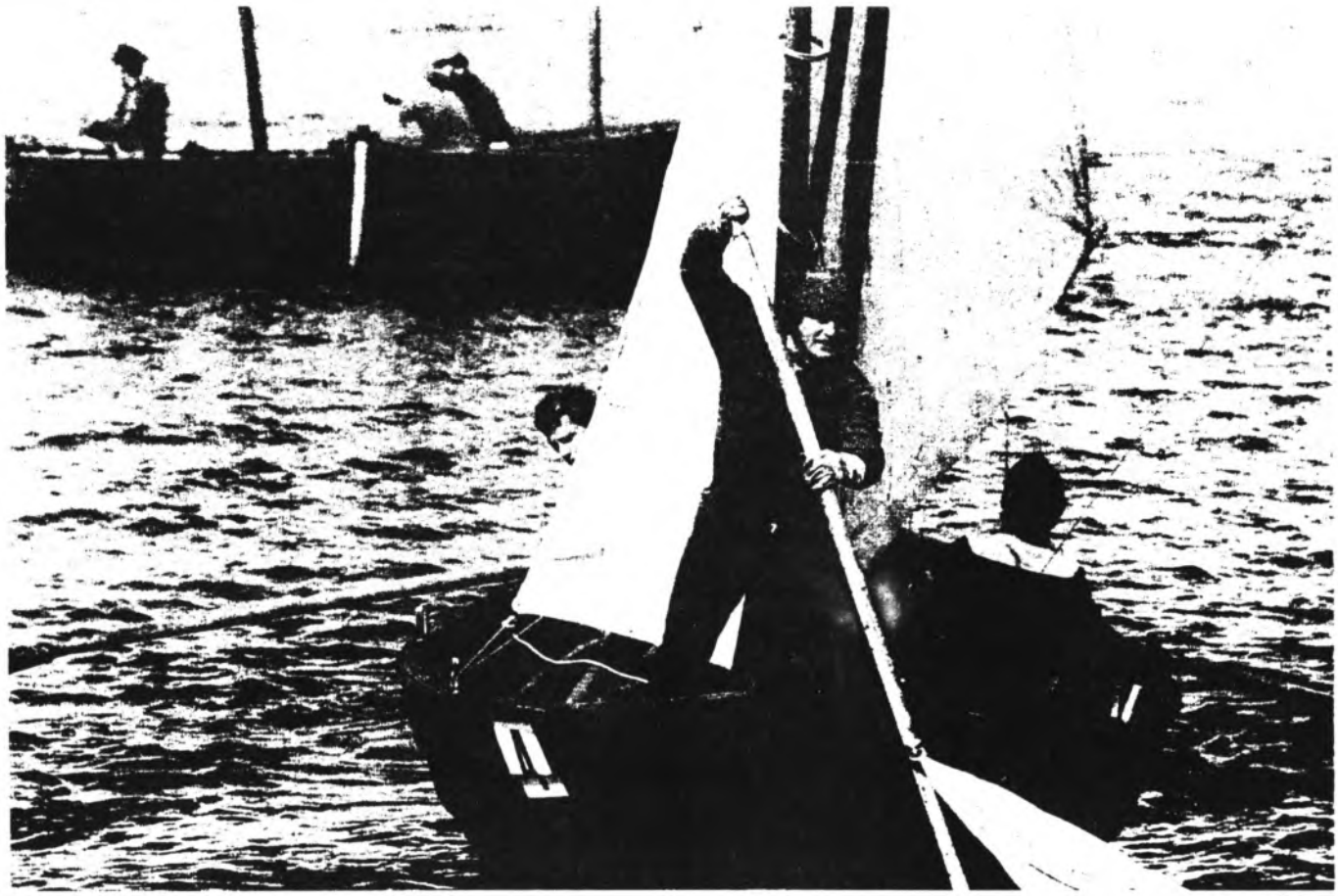
Franz Wagner. Lied.



LOGBUCH Mittwoch, 29.7.1981 Sommerreise Frieda v. Haderslebe

Wir erfahren, daß die AURORA uns vermutlich von Nötö entgegenkommt. Allgemeines Putzen bricht aus. Tollster Sonnenschein – wenig Wind – das ideale Badewetter. AURORA am Horizont ... Tütel bekommt einen Eisschrank mit braunen Segeln. Auch Jeppe mit der FAUNA kommt in Sicht. Ganz langsam tasten sich die Schiffe aneinander heran. Stille – Dumpfes Trommeln – wir erwarten den ersten Schuß von Jeppe ! Dann bricht ein Posaunen, Putt-un Pann-Orchester aus der FRIEDA aus – und noch mal, als wir AURORA passieren. Die Kapitäne springen ins Wasser, schwimmen aufeinander zu und geben sich – zwar nackt, aber unter Wahrung aller Form die Hand. – Liegen im Dreierpäckchen bei Windstille unter 12 Segeln mitten zwischen den Schären. Kaltes Buffett auf FRIEDA. Abends eine wunderschöne Bucht auf Stor Transkär – Feuer mit duftenden Holz ... Musik ... Wein

Gruß Holger



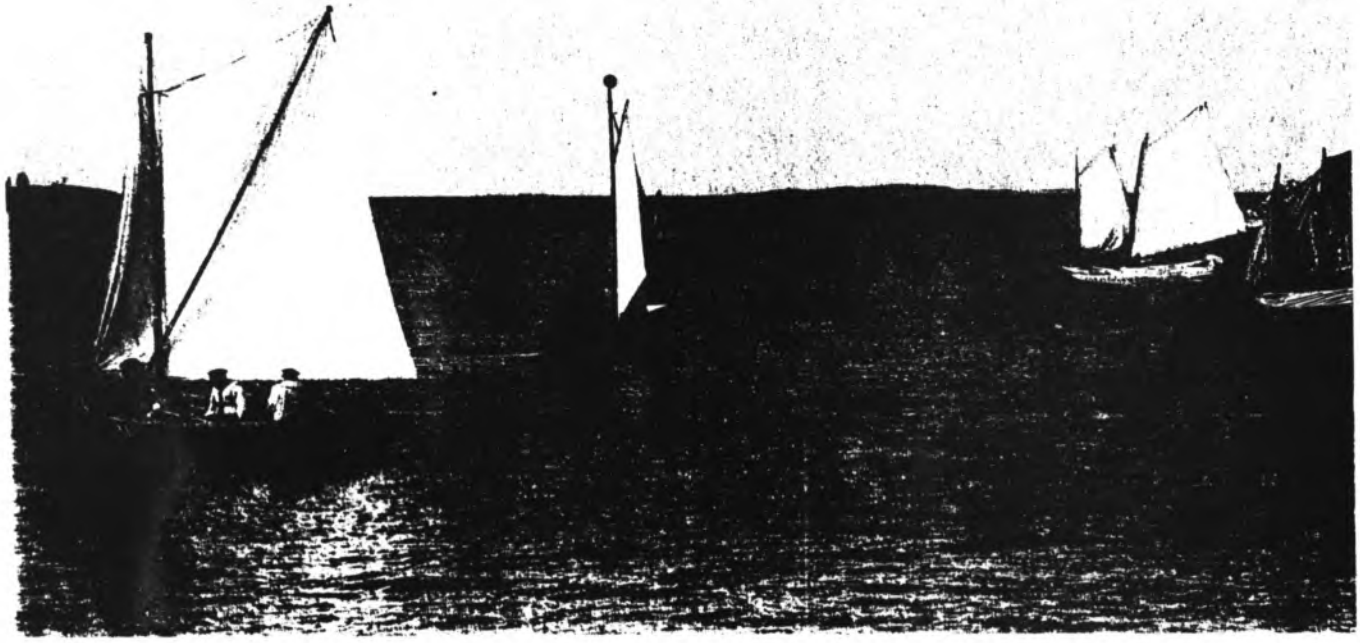
Regatta der Postboote

Den Weg über die Åland-Inseln nahmen schon die alten Wikinger, wenn sie mit ihren Booten ostwärts fuhren - darunter auch Häuptling Rurik, der im 8. Jahrhundert Novgorod gründete, die erste Hauptstadt des russischen Reiches. Noch heute künden ihre Gräber, von denen es mehrere Tausende auf dem Archipel gibt, von der Bedeutung der Ålands für die Wikinger. Doch auch die Nachfolger der Männer in den Drachenbooten nutzen den Schutz der ungezählten Inseln auf dem Weg über die Ostsee. Schon um 1200 wurden auf ihren Felsen Seefahrerkirchen gebaut und um 1550 Gasthäuser für die Reisenden. König Gustaf Vasa war es dann, der einen regelmässigen Postverkehr zwischen Schweden und Finnland einrichtete.

An die wichtige Rolle, die dabei die Åländer spielten, erinnert die jeweils im Juni stattfindende »Regatta der Postboote« von der åländischen Küste. Es ist eine Oldtimer-Regatta, an der nur die betagten Postkähne oder originalgetreue Nachbauten teilnehmen dürfen. Es sind tüchtige Ruderboote mit einem Hilfssegel und einer Besatzung von vier bis sechs Mann. Um der nostalgischen Regatta die rechte Atmosphäre zu geben, werden Sonderpreise für eine stilgerechte Kostümierung der Mannschaften ausgesetzt. So wird in dem kleinen Hafen von Storby die Vergangenheit lebendig, wie sie das hölzerne Bootshaus als Museum für die Nachwelt bewahrt.

Dieses Bootshaus enthält Erinnerungsstücke an die Jahrhunderte, in denen die åländischen Bauern - gegen Erlass der Steuern - verpflichtet waren, in wasserdichten Fässern die Post zwischen Schweden und Finnland zu befördern. Und nicht nur die Post: auch die königlichen Abgesandten und die Kuriere des Zaren - oder Kaufleute auf dem Wege von den skandinavischen Ländern nach Russland und zurück. Dieser Bootsdienst war eine harte Fron. Er musste pünktlich erledigt werden - egal, ob Sturm die See peitschte, ob Nebel jede Sicht nahm oder sich die Eisschollen meterhoch zwischen den Schären türmten. So bauten sich die Bauern Boote, die sie im Winter wie Schlitten über das Eis schieben konnten. Nicht selten mussten sie Verspätungen mit Haft bei Wasser und Brot büssen, oder der Landvogt kassierte als Strafe die sauer verdienten Trinkgelder, die sie von dankbaren Fahrgästen erhalten hatten.

Noch ein weiteres Bauwerk am Hafen erinnert an die Zeit der Postboote: das riesige klassizistische Posthaus, das an eine grossfürstliche Residenz aus einem Tolstoiroman erinnert. Zar Alexander I liess es 1828 nach der Vertreibung der Schweden von den Ålandinseln errichten, und als Architekten hatte er sich C. L. Engel geholt, der auch den imponierenden Domplatz in Helsinki entworfen hatte. Es sollte dem von den Inseln vertriebenen schwedischen König die neu gewonnene Macht des Zaren demonstrieren. Heute ist das gelbe Gebäude Ferienheim für Postbedienstete.



Bei der Regatta der Postboote geht es nicht mehr um eine pünktliche Briefbeförderung, sondern um Ruhm und Ehre. So müssen sich die Teilnehmer - darunter meist auch reine Frauenmannschaften - hart in den Riemen legen, wenn der Wind ausbleibt oder aus der falschen Richtung bläst. Vier Stunden und 36 Minuten brauchte das Siegerboot bei der letzten Wettfahrt für die 48 Kilometer lange Strecke zwischen Eckerö und Grissleham.

WER KENNT »LENE«

Gaffelfreund Karsten Heinatz wandte sich mit einem Aufruf an die PIEKFALL-Redaktion und die nun wiederum an die verehrte Leserschaft.
Karsten benötigt mehr Informationen über den Fischkutter LENE:

Mein Großvater (Otto Heinatz) besaß vom 3.Oktober 1919 bis zum 6.Januar 1920 ein als Kutter getakeltes, eichenes Fischereifahrzeug mit der amtlichen Registriernummer HBK 869 und dem Namen LENE.
Das Fahrzeug war mit allem Fanggerät und Zubehör ausgerüstet und berechtigt zum Befahren der Wasserflächen des Freihafengebietes bei Tag und Nacht zur Ausübung des Fischereigewerbes.
Hilfsmann auf diesem Fahrzeug war "Albert Simon"; Vorbesitzer war "A. Simon", geb. 13.Jan.1877 - vielleicht sind beide (Albert und A.) identisch?
Das Boot erhielt einen 4-Zyl.-Motor bei der Firma Ed. Salamon, Pinnasberg 62, Zweiggeschäft Altenwerder.
Der Verkauf erfolgte am 6.Jan.1920 an Herrn Wilhelm Krumsiek. (Herr Krumsiek war seinerzeit 11 Jahre alt und weiß von einem solchen Boot nichts; sein Vater war Mitinhaber der Firma Krumsiek & Schöppgens, aber Schöppgens ist auch schon tot.)
Aus dem Register für Küsten- und Elbfischer ergibt sich, daß die LENE schon im März 1920 nach Altenbruch verkauft wurde. Dort verliert sich ihre Spur.

Wer kennt diesen Schiffstyp, bzw. speziell HBK 869/ LENE? Was wurde aus diesem Schiff und wie sah so ein Schiff überhaupt aus?
Wer weiterhelfen kann nehme bitte Kontakt mit Karsten Heinatz, Tel. 3694431 tgl. bis 17 Uhr, auf.

Liebe Oldtimer-Freunde,

Ich habe gerade die Termine 1982 Oevelgönne-Flensburg-Kiel-London-Glückstadt gelesen. Wenn Euch dieses umfangreiche Programm Zeit läßt, besucht uns einmal an der Unterelbe in:

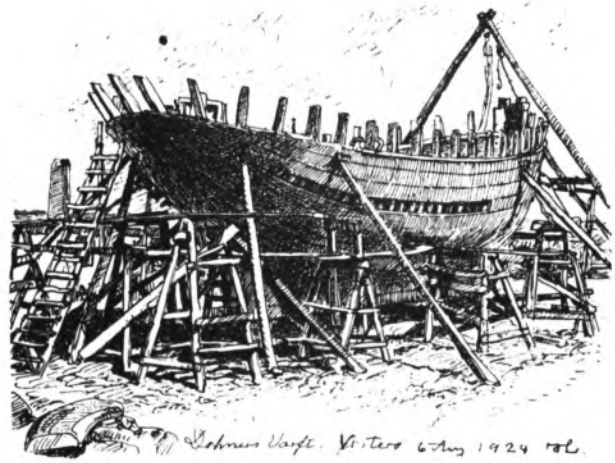
a) Abbenfleth - oberhalb der BRAUERWERFT ist eine Schlengelanlage bis 2m Tiefgang bei Hochwasser;

b) Barnkrug - jetzt ausgebaggert.
Zusätzliche Liegeplätze am Dalben an Steuerbordseite im kleinen Hafen bis 1,80m bei HW;

c) Gauensiek - Liegeplätze für bis zu 6 Oldtimern bis 2m Tiefgang bei HW. Auch langfristig zum Um- und Ausbau oder zum Ferienwohnen - längsseits Werft - mit Werkstatt, Slip, Maschinen und einem alten Haus mit Zimmern zum Wohnen, falls gewünscht (kleines Paradies hinterm Ruthenstrom-Siel und nur mit geklapptem Mast erreichbar).

Näheres: Tel. 040 - 371754 während der Geschäftszeit
04108 - 1640 am Wochenende.
"Good Intent", Heimathafen Barnkrug.

12. Januar 1982 Hans-Peter Baum



»PLUS«

Die Geschichte vom Bau bis zum Untergang!

Die Bark "Plus"

Viel ist in letzter Zeit über einen neuen Anwärter als Windjammer für Hamburg geredet und geschrieben worden; über die Bark "Plus".
Noch liegt die Plus bei den ÅLAND-Inseln auf Grund, und das bereits seit 1933. Ob sie jemals nach Hamburg kommen wird, ist noch nicht geklärt. Doch steht die Chance nicht schlecht. Auf jeden Fall ist die "Plus" ein interessanter Windjammer, und nach Aussagen von Seeleuten war sie ein sehr hübsches und gutsegelndes Schiff. Grund genug, die Geschichte der "Plus" zu verfolgen.
Am 25. April 1885 wurde von der Werft Blohm & Voß und der Reederei Laeisz der Bau-Contract zum Bau einer eisernen Bark unterschrieben.
Die am 29. Oktober 1885 beendete Vermessung ergab folgende Daten:

Länge	: 69,00 m	Brutto Raumgehalt:	1256,16
Größte Breite	: 10,98 m	Netto Raumgehalt:	1233,67
Tiefe	: 6,29 m		

Der Schiffsmeßbrief Nr. 1750 weist für die "Plus" das Unterscheidungssignal RGVL und als ersten Schiffer den Kapitän C.J. Steinicke aus und wurde am 3. November 1885 ausgestellt. Die Eintragung in das Hamburger Schiffsregister erfolgte am 12. November 1885 unter der Nr. 1415.

Eine 2. Vermessung wurde 1895 vorgenommen und am 28. August 1895 beendet. Es ergaben sich gegenüber der ersten Vermessung geringfügige Änderungen.
Die Länge reduzierte sich um 2 m auf 67 m und die Tiefe des Schiffsraumes um 1 cm auf 6,28. Das ergab einen Brutto-Raumgehalt von 1254,44 Reg.Tons und einen Netto-Raumgehalt von 1173,87 Reg.Tons. Ausgestellt wurde der Meßbrief am 7. September 1895 in Hamburg.

Schon auf einer der 1. Reisen unter Kapitän Steinicke zeigte die "Plus", daß sie ein schnelles Schiff ist. Vom Englischen Kanal bis Valparaiso benötigte sie nur 61 Tage. Nun gut, dieses war eine Rekordreise, doch weitere schnelle Reisen sprechen für sich. Für die gleiche Strecke brauchte die "Plus" 1896 unter Kapitän J. E. JENSEN 77 Tage, 1903 unter Kapitän P. PETERSEN 66 Tage, und 1906 unter Kapitän POETCHER dauerte die Reise 76 Tage.
Beachtlich ist auch die Kap Horn-Umrundung im Jahre 1895, die nur 8 Tage dauerte.

Schnelle Reisen setzen jedoch nicht nur ein schnelles Schiff voraus, sondern sind auch vom Wetter abhängig. Wie fast alle LAEISZ-Schiffe verlangte die "Plus" hartes Segeln und frische Winde. Und hart zu segeln verstanden die Offiziere und Mannschaften der Reederei LAEISZ.

Für 23 Jahre verblieb die "Plus" bei LAEISZ und hatte als bekannteste Person den späteren und letzten Kapitän des 5 Mast-Vollschiffes "PREUSSEN" auf ihren Planken, HINRICH NISSEN.
Ab 1892 machte Nissen 4 Reisen als 1. Steuermann auf der "Plus", u.a. nach GUAYAQUIL und IQUIQUE mit.
Insgesamt hatten 6 Kapitäne während der LAEISZ-Zeit das Kommando über die "Plus".

Kapitän	C.J. Steinicke	ab November	1885
	F. Kähler	ab 13. März	1891
	J.E. Jensen	ab 17. Juli	1896
	W. Schröder	ab 04. März	1898
	P. Petersen	ab 14. Mai	1902
	H. Pötcher	ab 01. Mai	1906

Am 13. März 1908 verkaufte LAEISZ die "Plus" für 66.250,-- Mark an den norwegischen Reeder H. HANSEN in LILLESAND, der das Schiff bis 1917 behielt und dann an L. SCHÜBELER, Aktiengesellschaft "SPES" in FREDRIKSTAD verkaufte.
8 Jahre später wechselte die "Plus" zum letzten Mal ihren Reeder.

Im Februar 1925 wurde H. LUNDQUIST in Mariehamm auf den Åland-Inseln der neue Eigner. Und wie für so viele der berühmten LAEISZ-Segler, die auf Åland beheimatet waren, begannen auch für die "Plus" die letzten Jahre.

Von den 12 Eisenschiffen der LAEISZ-Reederei war neben der "Plus" nur noch die "PESTALOZZI" in Mariehamm beheimatet. Die anderen Schiffe waren entweder aus Holz oder Stahl gebaut.

Die technischen Daten des finnischen Schiffsregisters weichen etwas von den erstgenannten deutschen Abmessungen ab, doch sind mir keine größeren baulichen Veränderungen bekannt geworden.

Länge	: 70,99 m	Raumgehalt:	
Breite	: 10,80 m	NETTO	1117 TONS
Tiefe	: 6,22 m	BRUTTO	1251 TONS

Die Abweichungen der Vermessung sind wohl darauf zurückzuführen, daß von Register zu Register verschiedene Meßpunkte vorgeschrieben waren.

Die häufigste Fracht während der Åland-Zeit war Holz, und zwar Schnittholz sowie die beim Sägen von Brettern und Balken angefallenen Holzreste; auf schwedisch "SPLITVED" genannt.

Gleich im 1. Jahr unter Lundquist's Flagge hatte die "Plus" am 21. Oktober 1925 eine Havarie mit dem schwedischen Dampftrawler "EVALD". Beide Schiffe waren zwischen Hirtshals und Skagen im dichten Nebel zusammengestoßen und während die "Plus" nur leichten Schaden erlitt, ging die "Evald" unter. Zum Glück gelang es der "Plus"-Besatzung, alle 10 Schiffsbrüchigen zu retten.

Bis zu ihrem Untergang 1933 machte die "Plus" noch 2 große Reisen. Am 8. Dezember 1925 segelte sie ab Helsingör, um nach 80 Tagen, am 26. Februar 1926, in Santos anzukommen. Über Cape Haiti ging es zurück nach Le Havre, um schließlich im Dezember in Mariehamm den Winter zu verbringen. Ende 1932 begann die 2. große Reise der "Plus", die zugleich ihre vorerst für so viele Jahre letzte Fahrt werden sollte. Doch davon später.

Im Jahre 1931 kam es zu einer denkwürdigen Reise unter dem bekannten Segelschiffskapitän RUBEN DE CLOUX. Eine Ladung Schnittholzabfälle sollte nach London versegelt werden. Nach einer 3-wöchigen Reise legte die "Plus" in London an, und De Cloux traf mit seinem alten langejährigen Freund ALAN VILLIERS zusammen. Im Salon der "Plus" faßten die beiden Freunde den Plan, die 4-Mast Bark "PARMA" zu kaufen. Es war ebenfalls ein bekannter "Flying P-Liner".
Und wie Villiers später erzählte, war De Cloux begeistert von der "Plus".
"Sie war ein herrliches Schiff und ein ausgezeichneter Segler. Sie war der Typ von Schiff, der fast verstand, was der Kapitän ihr sagte. Sie war geschickt wie eine Yacht und ging durch das Wasser wie ein Klipper.- Sie hatte keine Unart."
Welch ein Kompliment!
Und nach der Rückreise von London nach Mariehamm in nur 6 Tagen (!) sagte De Cloux:"Sie hat keinen Fehler!"
Nun zu ihrer letzten großen Reise:
Sie führte zuerst nach Delagoa Bay. Das nun schon 48 Jahre alte Schiff forderte bei schlechtem Wetter der Besatzung einiges an harter Arbeit ab. Die nicht mehr neue Takelage ging hier und da in die Brüche. Doch gelang es, alle Schäden zu reparieren. In Delagoa Bay wurde die Holzladung gelöscht, und weiter ging es zu den SEYSHELLEN. Von hier trat die "Plus" mit Guano als Ladung die Rückreise an, nach London. Der Guano wurde gelöscht, und die Heimreise in Ballast konnte beginnen. Das war am 30 November 1933. Widrige Winde erschwerten das Segeln und ein zügiges Vorwärtskommen. Am 13. Dezember drehte der Wind, und in schneller Fahrt ging es nach Norden. Ein Leuchtturm nach dem anderen wurde passiert. Gegen 1.00 Uhr am 14.12.33 peilte man Leuchtfeuer FLÖTSAN, und ca. eine Stunde später begann man mit Segelbergen und brannte Lotsensignallichter ab.

Wie sich später herausstellte, war jedoch die Lotsenstation KOBBAKLINTAR von 2.00 bis 8.00 Uhr nicht besetzt; es gab keinen Lotsen.
Da es trotz der noch verbliebenen kleinen Besegelung - es waren die Marssegel und die Unterstagsegel gesetzt - zu riskant war, mit dem Schiff zu halsen oder zu wenden, entschloß sich der Kapitän ERIKSON weiterzusegeln. Bei ca. 7 Beaufort machte die "Plus" 7 - 8 Knoten, und Schneeboen verschlechterten die Sicht. Der in die Besanmasttakelage geschickte 1. Steuermann GEELNARD konnte noch einen der Leuchttürme ausmachen, der aber sofort durch eine Schneeboe wieder verdeckt wurde. Gleichzeitig sah er sich brechende Wellen auf Felsen voraus. Man versuchte, eine Kurskorrektur vorzunehmen, was aber nicht mehr gelang. Es kam zur Grundberührung. Durch das entstandene Leck stömte Wasser ins Schiff, und man beschloß, den bereits geworfenen Backbordanker zu kappen, um dem Schiff eine Chance zu geben in die Fahrrinne zu treiben, wo das Wasser etwas ruhiger war. Das gelang auch, doch stieg das Wasser im Schiff schnell, und es begann zu kentern. Die Rettungsboote gingen über Bord; der Zimmermann verteilte die Rettungswesten, ging ins Wasser und schwamm in Richtung Land.

Ihm und 3 weiteren Männern gelang es, die Insel Korsö zu erreichen. Die anderen 12 Männer der "Plus" schafften es nicht; sie starben den Seemannstod. Zu ihrem Andenken wurde auf der Korsö gegenüberliegenden Insel HERTRONKLUBB ein Gedenkstein errichtet.

Die noch von der "Plus" aus dem Wasser ragenden Masten wurden ca. 1 Jahr nach dem Untergang wegen Gefährdung der Schiffahrt abgesprengt.

Im Juni 1960 wurden durch 2 schwedische Taucher die Schiffsglocke geborgen und im Sommer 1970 das Steuerrad durch die Sporttauchvereine NEPTUN aus ÅBO/Finnland und NAUTILUS aus Mariehamm/Åland. Später barg man auch die große Lenzpumpe. Alle Teile sind in Åland's SJÖFARTSMUSEUM ausgestellt.

Zusammen mit Tauchern vom Club NAUTILUS stattete 1978 der NDR-Kameramann EBERHARD SCHMIEL der "Plus" einen Besuch ab und war von dem guten Zustand des Wracks sehr angetan. Bei einem Gespräch über das Schiff kamen wir zu der Überzeugung, daß wir den Verein "WINDJAMMER FÜR HAMBURG" auf die "Plus" aufmerksam machen sollten. Das geschah 1979 auf der Hauptversammlung des Vereins auf der "Wappen von Hamburg". Nach der Sitzung hatte ich mit den Herren J. JACOBSEN und H.KERN ein längeres Gespräch über die "Plus".

Inzwischen ist der Verein "Windjammer für Hamburg" der Besitzer des Schiffes. Der Reeder Lundquist und die finnische Versicherungsgesellschaft haben das Wrack den Hamburgern geschenkt.

Um die Möglichkeit der Bergung zu untersuchen, hat "Windjammer für Hamburg" 2 Tauchgruppen nach Mariehamm geschickt. Liegen alle Untersuchungsberichte der Taucher vor, wird der Verein über die Bergung eine Entscheidung treffen.

Die 2. Tauchgruppe hat für den Verein bereits mehrere Teile der "Plus" geborgen und mit nach Hamburg gebracht; zum Beispiel einen hölzernen und einen Messing-Kompaßstand, eine Gräting von der Steuermaschine, einige Türen und Oberlichtrahmen sowie Blöcke und Juffern.

Es ist zu hoffen, daß die "Plus" 1982 nach fast 49 Jahren auf dem Meeresgrund gehoben wird und nach Hamburg kommt, um einen würdigen Platz in ihrem ersten Heimathafen zu finden zur Erinnerung an alle, die mit Schiffbau und Schiffahrt in der "Windjammerzeit" zu tun hatten.

Bernd Schmiel

Quellennachweis:

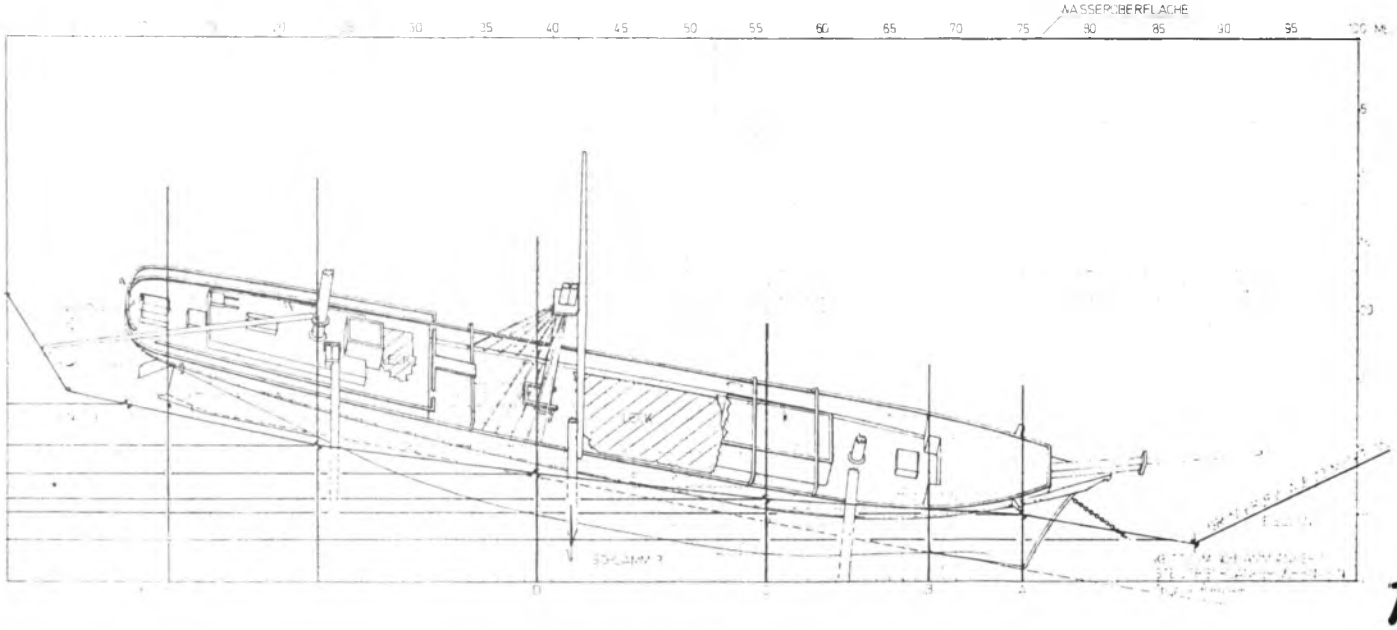
Staatsarchiv Hamburg

Lars Grönstrand : ALandska Skeppsporträtt i ord och Bild

Georg Kahre : The last tall ships

Paul Rohrbach : Fl. Die Geschichte einer Reederei

LAGE DES WRACK „PLUS" 2 DIMENSIONALE PROJEKTION



INFERNO AUF DER WASSERWIRTSCHAFTSLEICHE

Warnung vor der Binnenschiffahrtsstraße

Wem in den Sinn kommen sollte, sich mit einem 15 Tonnen schweren Sportboot auf das Revier der Binnenschiffahrtsstraßenordnung zu wagen, um z.B. die Oberelbe und den Elbe-Trave Kanal als Zugang zur Ostsee zu benutzen, der sollte sich auf Überraschungen gefaßt machen.

So erging es uns, einer dreiköpfigen Crew erfahrener See-und Hochseeseglern (Inhaber von Sportbootführerschein, DSV-Schein bis C, Sporthochseeschifferschein) im April dieses Jahres, als wir die "Johanna", ein zwar 78 Jahre alter, aber sehr gut restaurierter und rüstiger Besanewer (im Seeschiffsregister eingetragen), von dem Museumshafen Oevelgönne in Hamburg über Oberelbe, Elbe-Seiten-Kanal und Mittellandkanal nach Hannover zur Messe überführen wollten, wo sie als Zeugnis historischer Schiffahrt präsentiert werden sollte.

Wenige hundert Meter nach Passieren des Schiffshebewerkes Scharnebek schien uns die Reise vorerst zu Ende zu sein, nachdem uns offensichtlich gelangweilte Wasserschutzpolizisten in den Hafen von Lüneburg beorderten. Sie verlangten:
1. Ein Binnenschiffahrts-Berufspatent, das wir natürlich nicht hatten
2. ein Schiffsattest, das wir natürlich ebensowenig vorweisen konnten.
Das kostete eine Anzeige und die DM 266,50.

Aufgrund der drängenden Zeit bemühten wir uns sofort um das Schiffsattest. Zwei Herren der Schiffsuntersuchungskommision vom Wasser- und Schiffahrtsamt Hamburg begutachteten das Schiff gründlich und hielten es nach längeren Diskussionen für kanaltauglich, was sie uns auf einem Schmierzettel dokumentierten. Das kostete DM 311,30.

Außerdem heuerten wir nach langer Suche einen Patentinhaber an, der uns bis nach Hannover lotsen sollte. Nachdem er kurze Zeit am Ruder gestanden hatte, geriet er mit "Johanna" zu dicht und somit in den Sog eines beladenen Binnenschiffes; das kostete einiges von der schönen frischen Farbe auf der Außenhaut, abgesehen natürlich von seiner Heuer, die DM 300,00 ausmachte.

Nach Zwangsübernachtung vor der Schleuse Uelzen (die Schleuse stellete ihren Betrieb um 20.30 Uhr ein, obwohl die offizielle Betriebszeit bis 21.00 Uhr ging) und zwei weiteren Polizeikontrollen in Uelzen und Braunschweig erreichten wir mit 1/2 tägiger Verspätung endlich Hannover. Die bestellten zwei 70 t - Autokräne warteten schon 6 Stunden auf ihren Einsatz; deren Ausfallkosten dürften sich in 4-stelligen Summen bewegen.

Grotesk das Fazit: Wer berechtigt und in der Lage ist, mit seinem Schiff mehrere tausend Meilen im Jahr auf allen Meeren der Welt zu segeln, der muß sich auf der Binnenschiffahrtsstraße ganz anderen Regeln ausgesetzt sehen. Denn nach deutschem Recht ist auch der erfahrenste Segler offensichtlich nicht in der Lage, stumpfsinnig sein Schiff immer an der Böschung entlangzusteuern. Dafür bedarf es dem Berufspatent und der Schiffsuntersuchungskommission.

Hamburg, den 12.11.81 Rainer Thönnessen

Falls noch einige Leser des Piekfalls Interesse an vorhergehenden Nummern haben sollten, so müssen wir Sie leider enttäuschen. Es gibt keine mehr! Nur noch ein paar Exemplare der Nummer 22 sind vorhanden und können gegen einen kleinen Betrag abgefordert werden.

700 JAHRFEIER WILSTER

STADT WILSTER
DER MAGISTRAT

RATHAUS
Rathausstraße 4
2213 Wilster
Telefon 04823 - 502, 503, 8203

KONTEN DER STADTKASSE
Verbandssparkasse Wilster
BLZ 22252050 Nr 361
Volksbank Wilster
BLZ 22292036 Nr. 11525
Vereins- und Westbank Wilster
BLZ 22230025 Nr 25/081903
Raiffeisenbank Wilster
BLZ 21059920 Nr 390
Postscheckkonto Hamburg
BLZ 20010020 Nr 11031-207

AMT: Hauptamt

Auskunft erteilt Frau/Herr	Zimmer
Kürzer	7

An die
Freunde des Gaffelriggs
z. H. Herrn

Datum und Zeichen Ihres Schreibens | Unser Zeichen | Datum 13.10.1981

Betreff:
Einladung zur 700-Jahr-Feier der Stadt Wilster

Sehr geehrter Herr

Die Stadt Wilster veranstaltet vom 04. bis 13. Juni 1982 ihre 700-Jahr-Feier.

Als Graf Gerhard II von Schleswig-Holstein dem Kirchdorf Wilster 1282 das Stadtrecht verlieh und mit dem Lübecker Recht ausstattete, hatte die kleine Stadt viel Freiheit und Selbstständigkeit erhalten.

Die Hauptverkehrsverbindung waren die Wilsterau, Stör und Elbe. Später wurden auch die Landverbindungen in der nassen Jahreszeit passierbar. Alle Waren, die Handel und Gewerbe in Wilster sowie die Landwirtschaft der Wilstermarsch zu transportieren hatten, wurden über den Wasserweg transportiert. Deshalb war neben Handwerkern und Gewerbetreibenden der Stand der Schiffer in hohem Ansehen und ein wichtiger Bestandteil des hiesigen Wirtschaftslebens. Nicht nur nach Hamburg wurden per Schiff die Waren und Früchte des Feldes gebracht, sondern sogar ins ferne Ausland.

Wilsters freie Schiffahrt war manchen anderen Städten bald ein Dorn im Auge. Wie kühn die hiesigen Schiffer sich früher ins freie Meer hinauswagten, zeigt ein Befehl des Königs um 1540. Wegen der Kriegsunruhen sollten die Fahrten nach Holland, Seeland, Frankreich, England, Schottland und Portugal unterbleiben. Nur nach Norden und Osten sollte die Schiffahrt weiter frei betrieben werden.

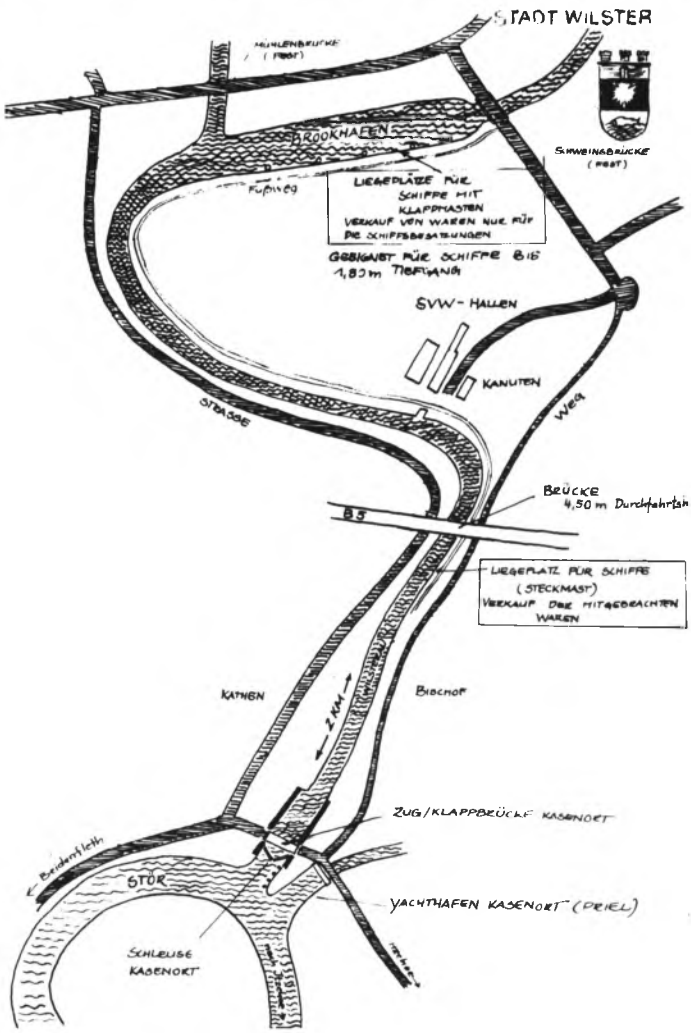
Nach dem Ausbau der Straßen und Eisenbahnen wurde die Schiffahrt in unserer Stadt mehr und mehr verdrängt. Trotzdem wohnen hier noch viele Schifferfamilien, die mit ihren Binnen- und Küstenschiffen im Konkurenzkampf stehen. Die Segler-Vereinigung sowie die Kanugruppe sind mit ihren Schiffen auf der Wilsterau, Stör, Elbe und darüber hinaus anzutreffen. Unsere letzten alten Frachtensegler von der Wilsterau und der Stör stehen bei den Freunden des Gaffelriggs hoch im Kurs.

Es ist deshalb selbstverständlich, daß die Stadt Wilster zur 700-Jahr-Feier ganz besonders die Freunde des Gaffelriggs mit ihren Flachbodenfrachtenseglern einlädt. Sie gehören als Traditionsträger mit in das Programm für die 700-Jahr-Feier.

Wir würden uns sehr freuen und wären sehr dankbar, recht viele Ihrer Schiffe mit ihren Besatzungen anläßlich unseres Festes begrüßen und empfangen zu können.

Mit freundlichen Grüßen

(Noffke)



R ü c k a n t w o r t:

zur Einladung 700 - Jahr - Feier der Stadt Wilster

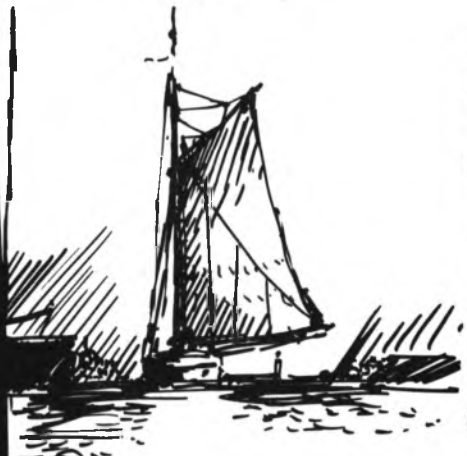
werde ich an dem Treffen der Flachbodenfrachtensegler mit meinem Segler ..... teilnehmen.

Ankunftstag: Unterschrift:

Abfahrtstag: Anschrift:

LERNE LEIDEN OHNE ZU SCHADEN

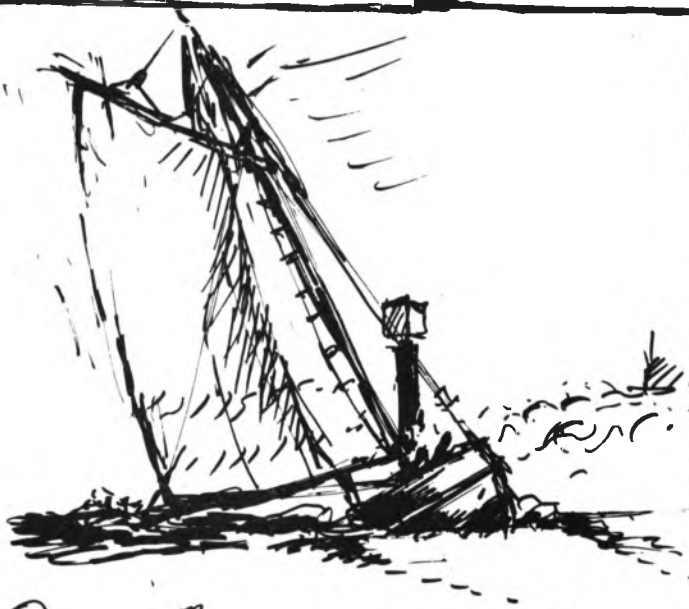
Ein Schock-Erlebnis am Buttag.



① Frieda läuft vor dem Wind aus dem Flensburger Innenhafen. Draußen sind wohl 6 - 7 Windstärken

② Vor der Werft bei den Silos schralt der Wind und eine Patenthalse ist nicht mehr zu vermeiden.

③ Eine Bö läßt Frieda mureigerlich nach Steuerbord gieren. Tütel steht am Ruder. Das Backstag hindert den Baum am Ausfieren.

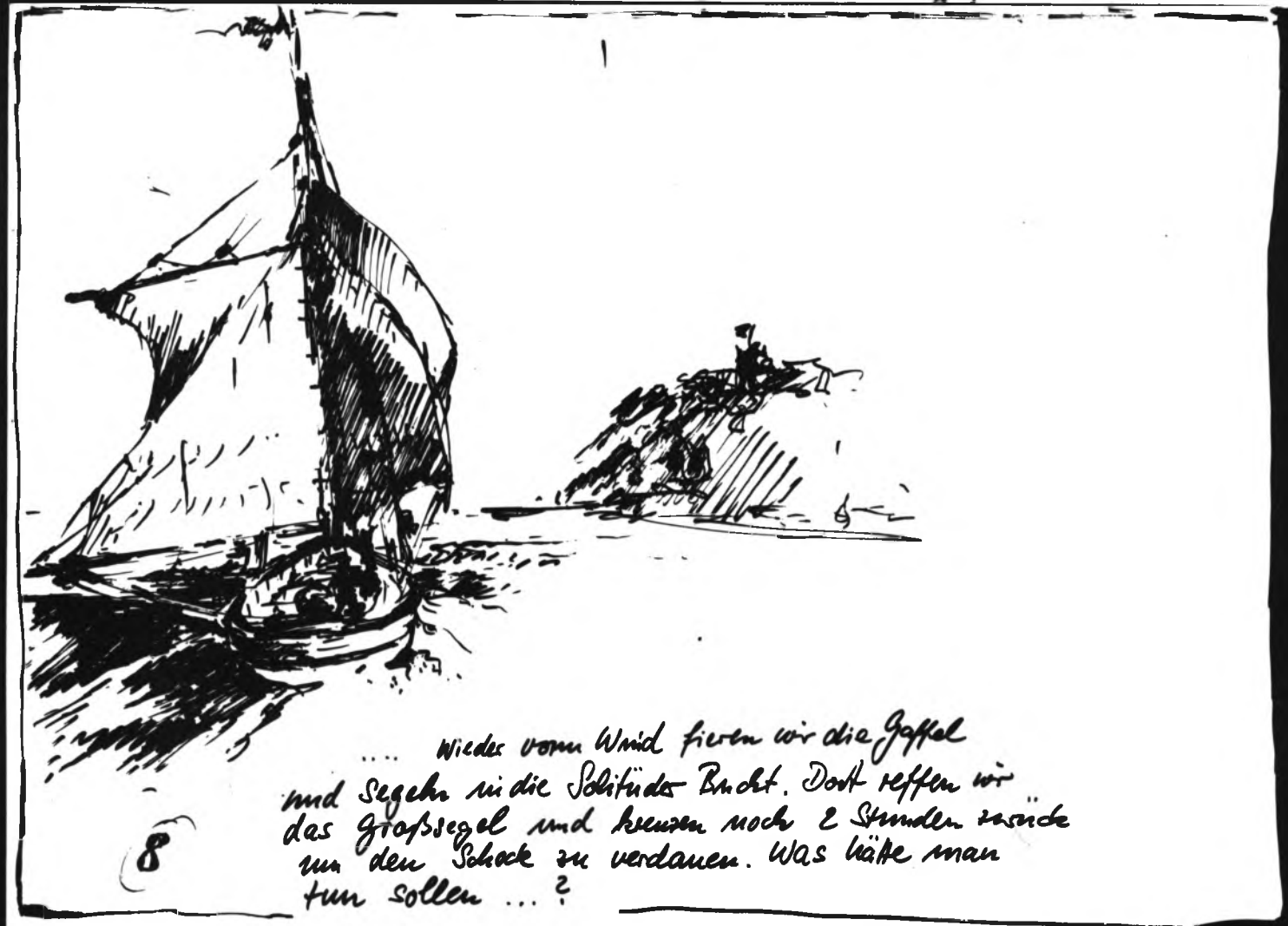


④ Ich übernehme in der nächsten Sekunde das Ruder. Es ist maximal backbords eingeschlagen. Unsere Augen starren mit Entsetzen auf den Eisendalben. Frieda läßt sich unter dem Druck der Bö nicht nach Backbord lenken. Die nächste Sekunde ist der Dalben haarscharf an Steuerbord...

③

6 ...und voraus die Steine der Ufeböschung. Maschine .... Schlüssel drehen ... Vollgas ohne Rücksicht aufs Getriebe .....

7



8 .... wieder vom Wind fieren wir die Gaffel und segeln in die Schilfige Bucht. Dort reffen wir das Großsegel und kreuzen noch 2 Stunden zurück um den Schock zu verdauen. Was hätte man tun sollen ...?

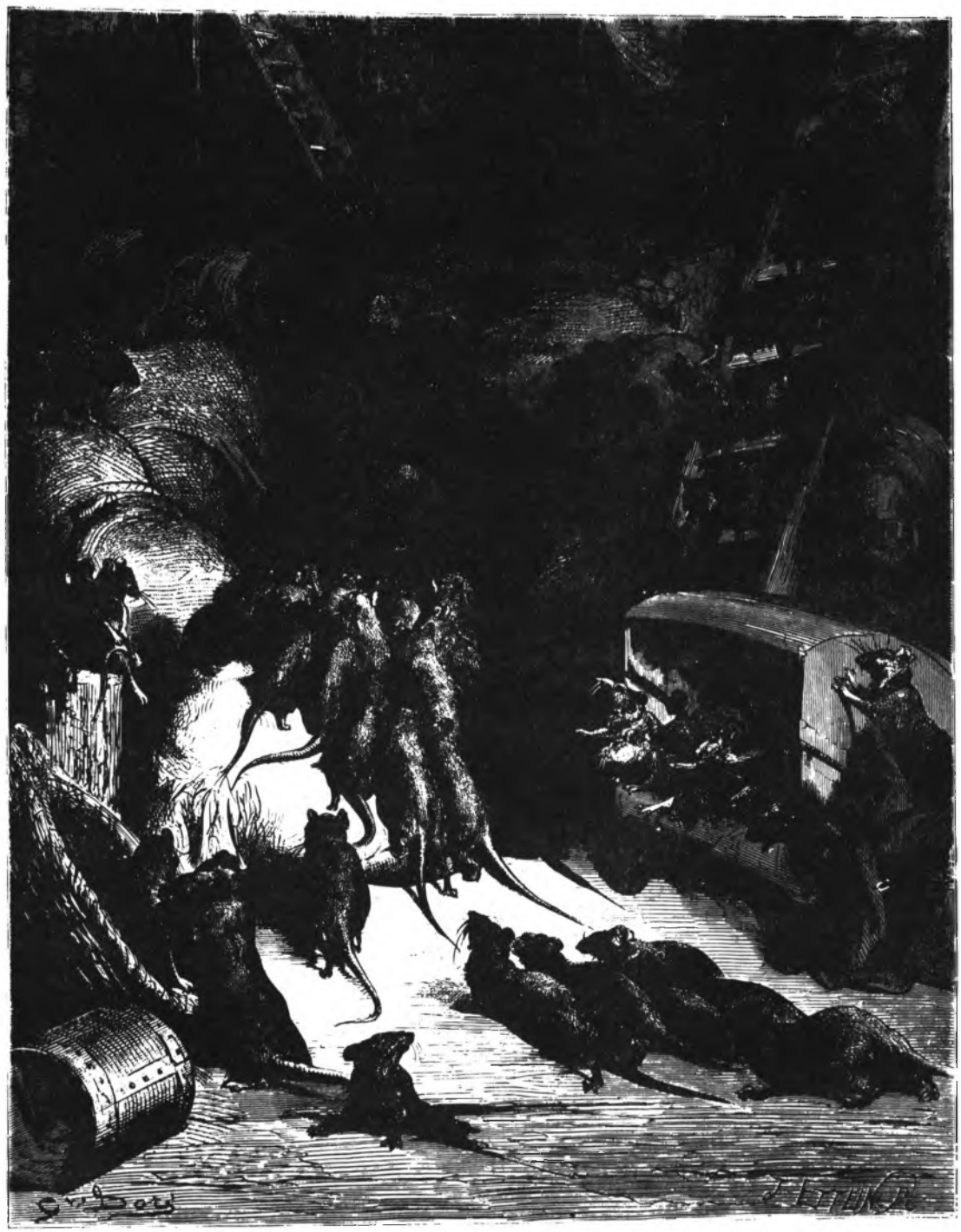
Wenn Sie es nicht glauben, beweisen wir es gern.

Friedrichskoog im Dezember 1981

Wie die Redaktion aus zuverlässiger Quelle erfuhr, wurden die Segel der AURORA von Ratten angefressen. Diese Untat ereignete sich in Friedrichskoog auf der Werft von Peter Bieritz. Die Segel lagerten dort, vereint mit vielem Inventar in einem Schuppen. als in der Nacht die Ratten kamen. Ob dieselben die zur Reparatur aufgeslipte AURORA verlassen oder ditmarscher Herkunft waren, ließ sich an den Formen der Fraß-Löcher nicht herausfinden. Der Appetit der Ratten richtete sich eindeutig nur auf den Kunststoff DURADON, obwohl reichlich schmackhaftes Baumwolltuch auch aufgetischt war.

Sollte sich der Appetit dieser Rattenspezies auch auf Glasfaserverstärktes Kunstharz richten? .....

Webh güldene Aussicht! ....



Ein Veteran auf Reisen

Technische Institute möchten den Eisbrecher „Stettin" chartern

Eigener Bericht – dpa

Hamburg, 1. Februar

Der außer Dienst gestellte Dampfeisbrecher „Stettin" (836 BRT), der zur Zeit bei Blohm + Voss überholt wird, soll Hamburg am 14. Juni verlassen. Das 1933 bei den Stettiner Oder-Werken gebaute Schiff – es verfügt über die größte noch in der Bundesrepublik existierende Dampfmaschine von 1900 PS – wird zunächst Brunsbüttel anlaufen. Zweites Ziel ist Rendsburg und anschließend Kiel, wo der Veteran an der 100-Jahr-Feier der Kieler Woche teilnehmen wird.

Am 27. Juni will der „Förderverein Eisbrecher Stettin" seinen Dampfer auf die Trave nach Lübeck verholen. Der Senat der Hansestadt hat dem Verein für fünf Jahre einen kostenlosen Liegeplatz zugesagt. Inzwischen sind bereits eine Reihe von technischen Instituten an den Verein herangetreten, die das Schiff chartern möchten, um Semestern und Klassen eine praxisnahe Einführung in die Dampftechnik zu geben.

Die Flotte des »Museumshafen« und ihre modernen Mitsegler laufen zum Grog-Törn aus. Die wichtigste Aufgabe vor Beginn der Fahrt war Schneefegen und Eishacken, damit man sich an Bord bewegen konnte. Bei den Oldies brannten unter Deck gemütliche Öfen. Über Deck glaubte man eher, in einem Wintersportort zu sein, als auf dem Wasser: Snow-Boots, Pelzmäntel und Ski-Hosen überwogen.

Mit Rum und Schneebällen zum Grog-Törn

18 alte und neue Schiffe nahmen an der Regatta teil

Die Kommentare der bibbernden Zuschauer an Land reichten von „verrückt" bis „kann man hier noch mitfahren?" Verrückt war's auf jeden Fall — und kalt außerdem. Doch der Duft von Rum und Grog, der über den Schiffen lag, sorgte bei Seglern und Mitseglern wenigstens innerlich für Wärme. Zum Grog-Törn, dem „ersten seit der Erfindung des Grogs", wie es in der Einladung hieß, hatte der Verein Museumshafen gestern morgen den harten Kern eingeladen. Und siehe da: 18 neue und alte Schiffe, die nicht hoch und trocken im Winterquartier lagen, fanden sich um elf mit ihren polarfest-verpackten Crews vor dem „Fährkrog" ein. „Zur Erwärmung der frostigen Atmosphäre im Flensburger Hafen", hieß es dann achtersinnig in der Begrüßungsansprache für Segler und Zuschauer.

Leise rieselte der Schnee, als die Unentwegten ablegten. „Gulle"-Skipper Ulrich Jochimsen maulte: „Ob Rum-Regatta oder Grog-Törn — Wind haben wir nie." Da aber keiner den Regatta-Gedanken so ganz ernst nahm, das Ganze auch mehr als Familinausflug gedacht war, störte sogar der sanft brummende Motor als Hintergrundmusik nicht. Einige Hindernisse auf dem Weg zu dem kupfernen Grog-Kessel, den Ratsherr Paul Hertrampf (er fuhr natürlich mit) als Wanderpreis für diesen und künftige Grog-Törns ausgesetzt hatte, galt es aber doch zu überwinden: Hochgetakelte Jachten mußten einmal die „Gulle", den Veteran des Unternehmens umrunden; (dabei gab's regelmäßig eine Schneeballschlacht); außerdem sollte herausgefunden werden, wie kalt das Hafenwasser am alten Holzbohlwerk, der Ziellinie war; die Teilnehmer sollten schätzen, wie viele Quadratmeter Segelfläche sich in der frostigen Dezember-Luft blähten und sich schließlich eine schöne Seemannsgarn-Kurzgeschichte ausdenken, während sie beim Bedienen der Segel über eisglatte Decks schlitterten (ein Mitsegler wäre dabei sogar fast über Bord gerutscht).

Den alten Kupferkessel gewann ein neues Schiff: Nicht nur weil seine „Canada" (schon der Name läßt an Schnee denken) die schnellste war, sondern auch, weil seine Lügengeschichte am besten gesponnen war, darf Volker Thomsen den „Pott" bis zum nächsten Jahr auf den Wohnzimmerschrank stellen.

Und bis zum 700. Geburtstag der Stadt am 29. Dezember 1984 soll mit weiteren Grog-Törns für das große Ereignis geprobt werden. ise.

21. bis 23. Mai 82

IN FLENSBURG

Vor-Einladung!

Zur 3. Flensburger Rum — Regatta. Internationale Wettfahrt für Veteranen-Segler

1. ehemalige Gebrauchs-Segler und Nachbauten.
2. Sportsegler bis Baujahr 1936, also mindestens 45 Jahre alt.

am 22. Mai auf der Flensburger Innenförde. Eine besondere Überraschung wird das Meeting am Abend des 21. Mai 82.

In diesem Jahr steht die Regatta im Vordergrund und natürlich die Regatta-Segler.

- Großes Hafenfest mit Markt, Musik und Tanz.
- Kleine Beiboot Regatta im Hafen am Sonntag, dem 23. Mai
- Erinnerungs-Plakette für alle Teilnehmer und eine Flasche Rum.
- Rum-Fäßchen für die Sieger
- Sonderpreise

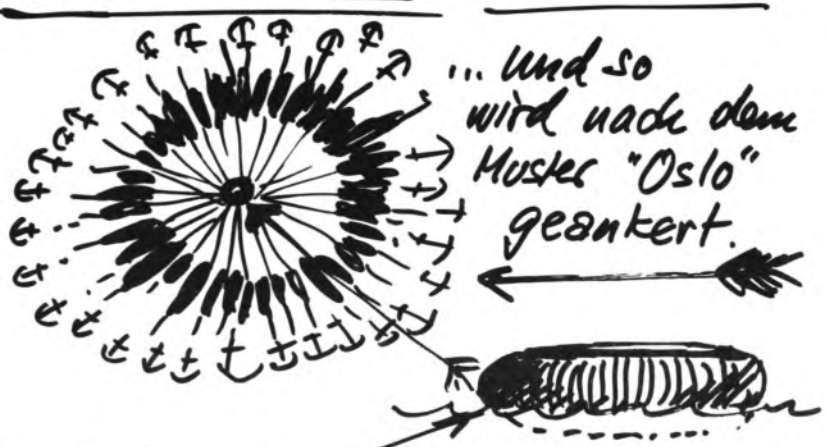
Die Anmeldung ist auf der Rückseite abgedruckt. Eine umfassende Einladung bekommen die Schiffseigner, die sich bis 1. Mai anmelden.

Wir freuen uns auf Euren Besuch.

Rainer Lurin

Willkommen...

Das heißeste Treffen, das je auf der Flensburger Förde stattfand. Auf der "Juliane" wird vor Egernsund bei Musik und Tanz die Nacht der Gaffler veranstaltet.



... und so wird nach dem Muster "Oslo" geankert.

Der Reifen wird zum Festmachen in die Mitte gelegt.

Anmeldung / Tilmeldelse

3. RUM-REGATTA 1982 FLENSBURG

○ X Ich nehme teil / Jeg deltager

- Schiffsname / Skibets Navn
- Heimathafen / Hjemstavns Havn
- Name und Adresse des Schiffsführers: Skibsførerens Navn og Adresse

Absender / Afsender

MUSEUMSHAFEN FLENSBURG e.V.

An den Verein »Museumshafen Flensburg e.V.«
Postfach 2218
D 2390 Flensburg

GIBST DU MIR = NEHM' ICH DIR

Zum Verkauf:

Schwedischer Spitzgattkutter "LIV"
Heimathafen: Orust - Gebaut ca. 1910 in Schweden, Werft unbekannt.
Rumpf aus Eiche, Auf- und Einbauten Kiefer
Abmessungen: 9,50 x 3,65 x 1,30
Kuttertakelung, Segelfläche 48 qm
Maschine: 3Zyl. Bolinder-Diesel, 54 PS, Bauj.1964
Das Schiff ist segelfertig ausgerüstet.
(ua. Kompass, 24-Kanal Radio, Lenzpumpen)
Preis: DM 28.000,-
Eigner: Leif Salmgren, Poste restante, S Göteborg
oder: Landsvägsg. 16, S 41306 Göteborg/Schweden.

Zum Verkauf:

Auf Umwegen erreichte uns folgendes Schreiben, das wir etwas gekürzt wiedergeben wollen:

Colin-Archer
Das Boot wurde 1919 in Viken/Schweden aus Eiche auf Eiche gebaut.
Zunächst als Fischkutter eingesetzt, wurde das Boot 1968 von einem schwedischen Kapitän zum Segelkutter als Ketsch mit Steuerhaus umgebaut. Als Pensionär befuhr mein Vorgänger die Nordischen Gewässer und das Mittelmeer ständig.
1980 erwarb ich das Schiff. Das Boot wurde im Sept. 1980 an Land genommen und bis auf die Außenhaut abgewrackt. Mit der Restaurierung wurde begonnen. Nachdem meine Erwartungen in zwei ortsansässige Schreinereibetriebe, das Boot fachgerecht aufzubauen, nicht in Erfüllung gingen und für mich andere Interessen vorrangig sind, biete ich das Boot zum Verkauf an.
Zustand: Das Boot wurde von zwei Holzbauwerften-Inhabern als sehr gut erhalten beurteilt. Die oberen zwei Plankengänge sind reparaturbedürftig.
Preis: VB DM 15.000,-
Für Motor, Getriebe, Wellenanlage VB DM 16.900,-
Weiteres Zubehör vorhanden.
Standort: Schiffswerft Ziefle GmbH, Graudenzerstr.41 (Hafenbecken III), 7640 Kehl

Nachfolger für Thomas Czock gesucht

Nachdem Thomas zum Schiffsführer auf dem "TIGER" aufgerückt ist, mangelt es ihm nun an Zeit, sich weiterhin um das Festmacherboot "PAULA" zu kümmern. Leider kann ich dazu nur sagen, daß es ohne Thomas schlecht um die"PAULA" bestellt gewesen wäre.
Ich haben mit der "EULE" ebenfalls genügend um die Ohren, so daß die "PAULA" nun ruhig und still vor sich hinschwimmt und dadurch auch nicht besser wird.
Gesucht wird jemand, der sich um die Pflege dieses Holzschiffes kümmert und jederzeit mit der "PAULA" schippern kann.
Der Liegeplatz ist die Schiffswerft W. LEXAU im Kohlenschiffhafen.

BERND SCHMIEL

Drivkvasen „Ternen" af Fejø

bygget 1935 med ny bund - Rør - dæk - kahyt fra 1979 2 køjer - stålsejde (Forrum kan lave 1 koje 10-12 HK Diesel ny (ikke gået over 100 timer) ny mast og rig 1980. Klyver fra 1979. Storsejl og Fok fra Juni 1981 (Dacron) Sejlprøvetur Maj 1981. Kompas - Ekkolod - Sjøtog - Hr. Lanterner EL Radio (motor med El.start)

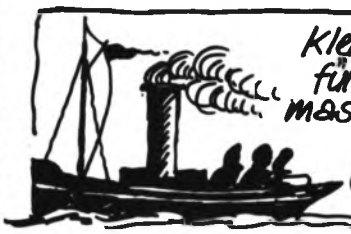
En virkelig sødygtig og velsejlende båd.
Længde 7.20 bredde 2.50 dybgang 0,90

Fast pris 65.000 DKr

Mick Madsen Skovvej 4 Fejø.
913225.

Partner gesucht oder zum Verkauf:

Gaffelfreund und Eigner des Kutters ZUVERSICHT Klaus Trau sucht einen Partner für sein Schiff, der sich zeitlich und finanziell beteiligt oder möchte das Schiff verkaufen.
Die ZUVERSICHT wurde 1942 als Krabbenkutter in Eiche/Eiche gebaut und 1972 zum Gaffelsegler mit 84 qm umgebaut.
Abmessungen: 13,20 x 4,30 x 1,44
Rumpf und Deck sind 1981 vollkommen überholt worden.
Maschine 116 PS Deutz-Diesel, zusätzlicher 6 PS Kleindiesel und div. Ausrüstung (Radar, UKW, Echolot, Pumpen, Generatoren u.v.m.)
Preis: VB 84.000,- DM
Eigner: Klaus Trau, Altengammer Elbdeich 119, 2052 Hamburg 80, Tel. 040/7235127



Kleiner Rumpf (Stahl) für Einbau einer Dampfmaschine gesucht. 6-8 m. Heiße Tips und Angebote bitte an Museumshafen Flensbg. 0461-52066

Zum Verkauf:

Wer Interesse an eichenen WHISKY - FÄSSERN (180 ltr) für DM 30,-/Stck. -leider ohne Inhalt, schade-hat, der melde sich bitte bei Rainer Thönnessen, Tel. 040/8808451

MARSTAL SCHONER

Baujahr 1894 - Läange 24 m
z.T. restauriert - Maschine: Tuxam 73 PS
Keine Segel - Preis idee DKR 300 000,--
Weitere Informationen über Bent Chaetha
Telefon 4508554446 - Hobro/Dänemark

JOLLENKREUZER

Baujahr 1920 - Eiche/Eiche
Länge 8,00 x 2,30 x 0,30/1,20
29 m^2 (hochgetakelt) (pfui) (red.)
Außenborder 6 PS Johnson - 8,500 DM VB!
Pauli / Oland - Tel. 04667/454

TYKKE VENN - ehemaliger Finkenwärder Fischkutter

Baujahr 1904 - Länge 10 m Breite 3 m
1946 neu aufgeplankt - Gaffelsegelfläche mit Topsegel 73 m^3 - Probesegeln mit der superschnellen TYKKE VENN jederzeit mäglich in Flensburg. Verhandelt mit Günther Wulf, Tel. 04634 - 9179

GIBST DU MIR – NEHM' ICH DIR

Kollmar, 20.III.91

Liebe Gaffelfreunde!

Ich möchte höflich darum bitten, daß im nächsten „Pickfall" zwei interessante Adressen veröffentlicht werden:

1.) Preisgünstige Anfertigung von Holzteilen in Holz u. Metall, wie Juffern, Kaffeenägel, Korallen usw. übernimmt nach Maßangabe:

Wolfgang Saffarek
2201 Kollmar
Steindeich 8A
Tel. 04128/1055

2.) Interessantes Stöberlager (Abwrackwerft) Nautische Gegenstände, Beschläge, Anker und Ketten, Poller, Bullaugen usw.

Frau Schmidt
2H Schnelsen
Herzog-Alf-Weg 47
Tel.: 040/5502187

Besten Dank und frdl. Gruß,
Georg Steckmann

Werkzeugtips

ROSTSTECHER lassen sich hervorragend aus alten Feilen herstellen, indem man den vorderen Teil einer Flachfeile ausschmiedet und anschleift. Für kleine Roststecherarbeiten eignen sich auch alte Metallsägeblätter, die nur angeschliffen werden zu brauchen.

ROSTPICKHAMMER haben eine bedeutend längere Lebenszeit, wenn man sie nach dem Stumpfwerden nicht anschleift, sondern ausschmiedet.

Für ROSTSTECHER und PICKHAMMER gilt natürlich, daß sie nach dem Ausschmieden noch einmal rotglühend gemacht werden und in Öl oder Wasser abgeschreckt werden.

BERND SCHMIEL

Arbeit:

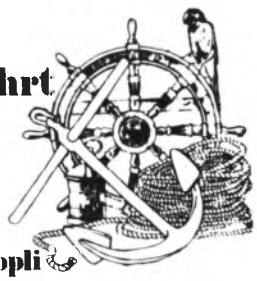
Übernehme Takler- und Netzmacherarbeiten insbesondere für Freunde des Gaffelriggs
Karlheinz Kalinowski, Tel. 040/205411

Zum Verkauf:

Eichenkutterrumpf zum Selbstausbau.
110 PS-Dieselmotor, Kühler und Tanks vorhanden.
Eigner: Karlheinz Kalinowski, Tel. 040/205411

Für altes Dinghi
suche ich (bisher vergeblich)
Ruderbeschlag
sowie Rackring für Luggersegel
Fried Hammer
040 - 603 49 70

Schiffsausrüstung für die traditionelle Segelschiffahrt liefert preisgünstig:



MICHAEL THÖNNESSEN
Oevelgönne 42
2000 Hamburg 52
Tel: 040/880 73 77 Telex: 213449 topli

1) Tauwerk – trotz steigender Rohstoff- und Herstellungskosten sind unsere Preise nicht gestiegen:
Dreikardeelig geschlagenes Tauwerk aus Polypropylen-Stapelfaser, Farbe manilabraun, schwimmfähig – in Trossen zu 220 m (Mindermengen 30% Aufschlag):

Durchmesser	8 mm	12 mm	16 mm	20 mm	24 mm	andere Durchmesser können angefertigt werden!
Bruchlast	960 kg	2030 kg	3500 kg	5370 kg	7600 kg	
Preis /Trosse	DM 66,-	DM 121,-	DM 198,-	DM 298,-	DM 374,-	
(Preis /m)	(0,30)	(0,55)	(0,90)	(1,35)	(1,70)	

Tip: Wie vermeidet man Kinken beim Abwickeln von Tauwerkstrossen und Garnrollen? Man entnimmt das Tauwerk oder das Garn grundsätzlich aus der Mitte und zwar so, daß es gegen den Uhrzeigersinn ausläuft!

2) Kleingut

Segelgarn 2-3 fach, ungeteert aus Naturhanf, pro Knäuel (ca 200g)	DM 8,50
Takelgarn 4-5 fach, ungeteert aus Naturhanf, pro Knäuel (ca 200g)	DM 8,50
Marlin øca 2-3 mm, geteert aus Naturhanf, pro Fisse (ca 500g)	DM 6,—
Hüsing øca 3-4 mm, geteert aus Naturhanf, pro Fisse (ca 500g)	DM 5,50
Besonderheit: pro Rolle (ca 5 kg)	DM 48,—
Hüsing ø ca 3-4 mm, geteert aus Polypropylen-Stapelfaser, pro Rolle (ca 5 kg)	DM 84,—
Schiemannsgarn ca 6 mm, geteert aus Hanf, pro Fisse (ca 1 kg)	DM 8,—
pro Rolle (ca 5 kg)	DM 38,—
Musing øca 3 mm, verzinkte Eisendrahtlitze, pro Rolle (ca 5 kg)	DM 38,—

3) Takelwerkzeug – weiterhin lieferbar sind: Segeltuchstanzen und passende Ösen, Locheisen, Kleedkeulen, Kalfathammer, Kalfateisen, Kalfathanf, Bienenwachs!

Segelmacherhandschuh, rechts DM 15,40
links DM 17,40

Segelnadeln Dreikant, polierter Stahl:

Nummer	10	12	14	16	18
Länge	92 mm	83 mm	73 mm	67 mm	64 mm
Preis	2,50	1,50	1,20	1,10	1,10

Fitten aus Pockholz:

Länge	200 mm	300 mm	400 mm
Preis	13,40	22,80	35,50

Hohlspieker, NIRO mit kurzem Holzheft:

Länge	170 mm	280 mm
Preis	7,50	9,80

Marlspieker aus Werkzeugstahl:

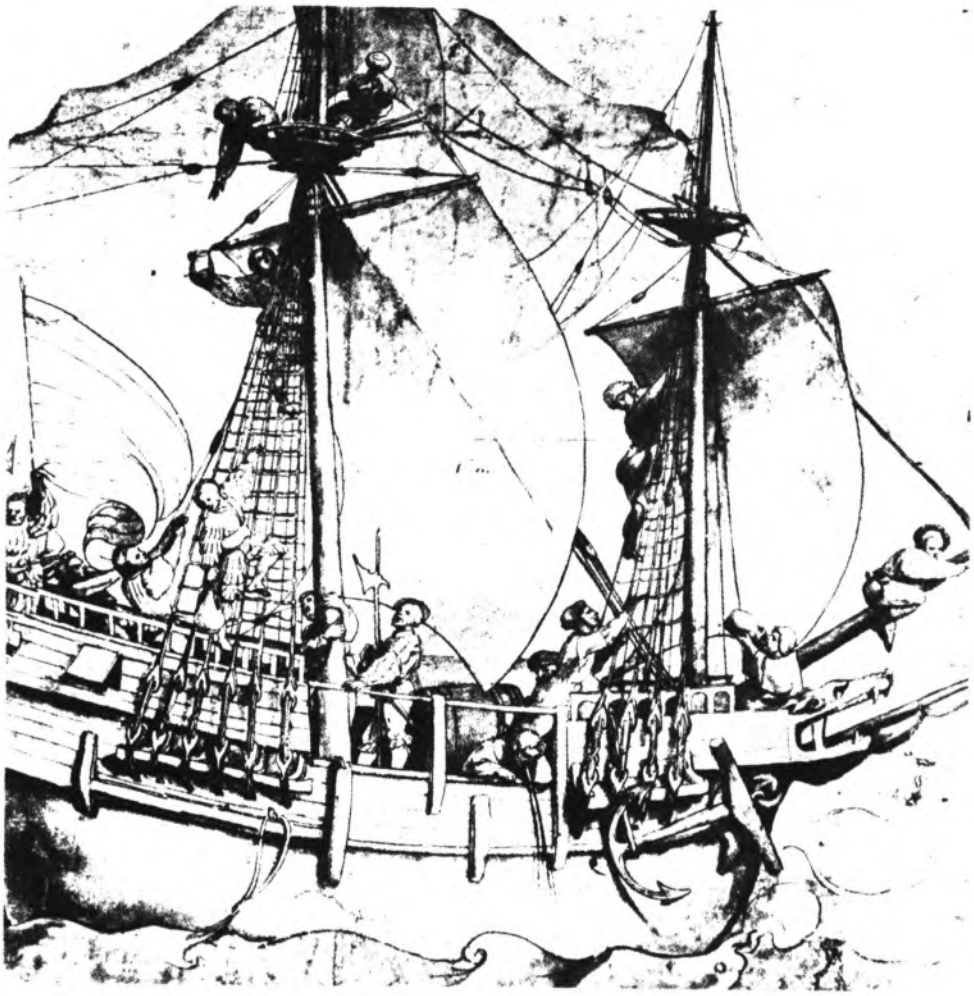
Länge	250 mm	300 mm	350 mm
Preis	26,50	27,70	29,30

Prigger aus Werkzeugstahl DM 18,50

Alle Preise incl. Mehrwertsteuer, aber excl. Verpackungs- und Versandkosten!
Nur Versand, beziehungsweise Abholung nach telefonischer Rücksprache.

CHARTER ANTIK oder wo ...

ORIGINAL UND FÄLSCHUNG - Wer findet den kleinen Fehler? Schreibt Postkarte!



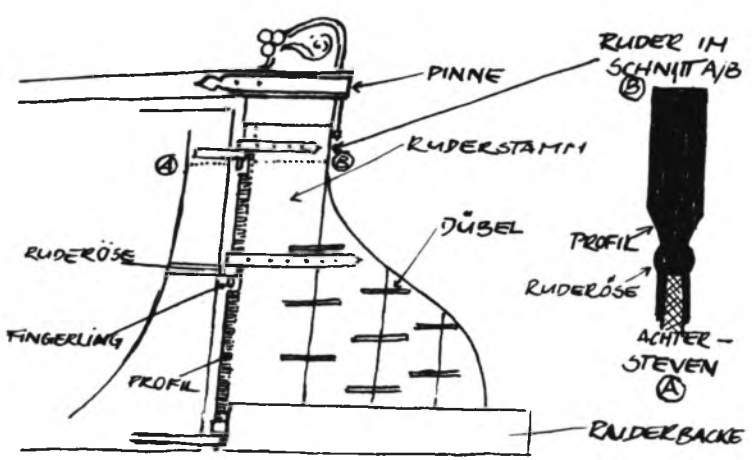
.... griff der Zensor ein ?

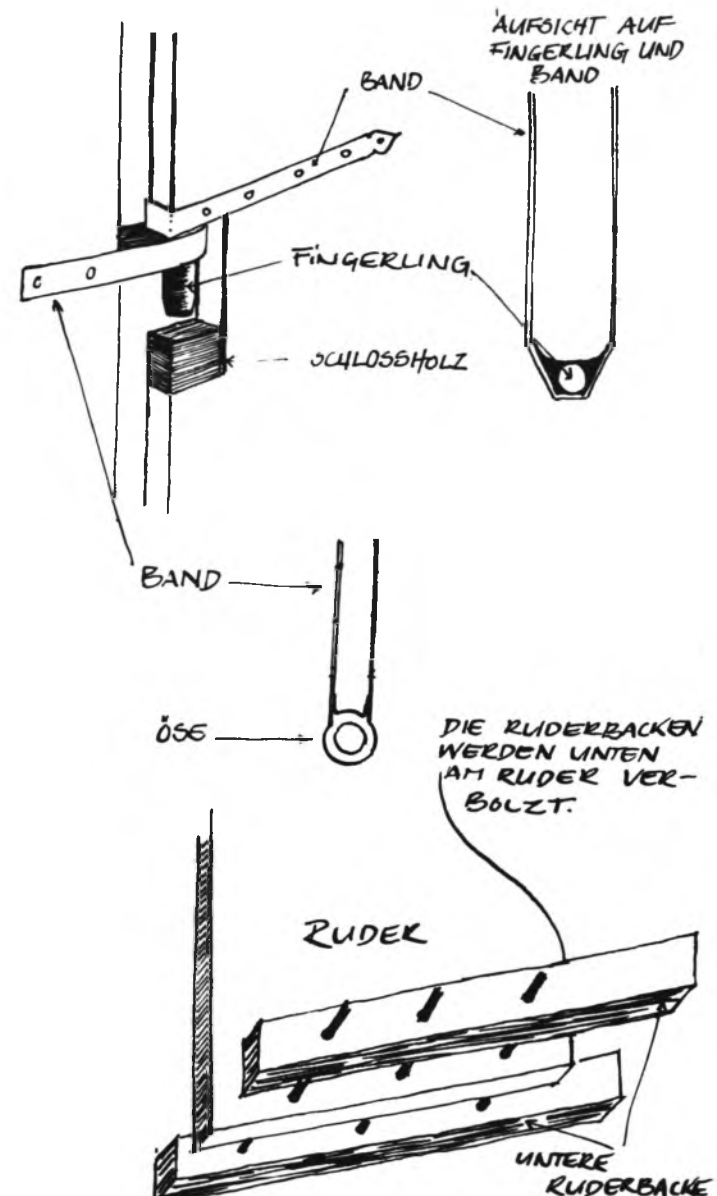
Viele schöne, neckische Preise!

..... WER WEISS IHN ?

HÖLZERNES RUDER

IM PRINZIP IST DIE BAUWEISE BEI UNTERSCHIEDLICHEN RUDERFORMEN GLEICH. ALS HOLZART SOLLTE MAN EINE WASSERBESTÄNDIGE HARTHOLZ-SORTE NEHMEN. DIE STÄRKE DES HOLZES RICHTET SICH NACH DER GRÖSSE DES RUDERS. (Z.B RUDERSTAMM-HÖHE 3 m – HOLZSTÄRKE 11 cm) ZUR VERBINDUNG DER PLANKEN NIMMT MAN CA. 25 cm LANGE UND 12 mm STARKE DÜBEL AUS VERZINKTEM EISEN ODER SONDERMESSING. — DIE RUDER-ÖSEN SOLLTEN AUS WEICHEREM MATERIAL ALS DIE FINGERLINGE SEIN.





An das PIEKFALL, Freunde des Gaffelriggs, Oevelgönne 42, 2000 Hamburg 52

Liebe Gaffelfreunde

... damit das nächste Piekfall noch im Jahre 82 erscheint, bieten wir hier die einmalige und schöne Gelegenheit, auf vorgedruckten Manuskriptseiten unsterbliche Texte, liebreizende Zeichnungen und interessante Fachinformationen einzusenden. Texte müssen auf 13 cm Breite getippt werden. Zeilenabstand 1 1/2

An das PIEKFALL, Freunde des Gaffelriggs, Oevelgönne 42, 2000 Hamburg 52

Liebe Gaffelfreunde

... damit das nächste Piekfall noch im Jahre 82 erscheint, bieten wir hier die einmalige und schöne Gelegenheit, auf vorgedruckten Manuskriptseiten unsterbliche Texte, liebreizende Zeichnungen und interessante Fachinformationen einzusenden. Texte müssen auf 13 cm Breite getippt werden. Zeilenabstand 1 1/2