PIEKFALL

Mitteilungsblatt für die Freunde des Gaffelriggs № 31/86

PIEKFALL

Mitteilungsblatt für die
Freunde des Gaffelriggs

Anschrift: Oevelgönne 42 - 2000 Hamburg 52

Das PIEKFALL erscheint unregelmäßig.
(Cirka dreimal im Jahr - abhängig von den eingesandten Beiträgen). Das Heft wird den Mitgliedern der Vereinigung, die den Beitrag von DM 30,- pro Jahr jeweils rechtzeitig eingezahlt haben, automatisch per Post zugeschickt. Rechnungen und Mahnungen für den Beitrag gibt es nicht, wer nicht zahlt, wird aus der Adressenliste gestrichen!

Konto: Postgiro Hamburg Konto 11 88 48-200

Redaktionsmitarbeit Heft 31 - März 1986

Kai Greiser (Redaktion)
Jan-Rasmus Mahler (Layout)
Hans-Peter Baum (Versand)
Monika Kludas
Herbert Karting
K. Friedrich Brunner

Druck: Druckladen im EKZ Altona

FREUNDE DES GAFFELRIGGS

Die Vereinigung "Freunde des Gaffelriggs" ist ein lockerer Zusammenschluß von Eignern, Seglern und Sympathisanten traditionell geriggter Segelschiffe aller Größen. Wenn auch die Erhaltung und die Restaurierung alter, originaler 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 Mitteilungsblatt PIEKFALL und die Treffen, die mindestens dreimal im Jahr stattfinden: Das Wintertreffen (Mitte Februar in Hamburg), die Rum-Regatta (auf der Flensburger Förde im Frühjahr) und das Herbsttreffen auf der Elbe mit der traditionellen Regatta "Rhinplatte Rund".

Die "Freunde des Gaffelriggs" - ins Leben gerufen 1973 - sind kein eingetragener Verein, eine formelle Mitgliedschaft, Vorstand, Mitgliederversammlungen, Ausschußsitzungen usw. gibt es nicht! Jeder Interessierte kann der Vereinigung beitreten, der Besitz eines gaffelgetakelten Schiffes ist dabei keine Voraussetzung. Als Jahresbeitrag werden zur Zeit DM 30,- erhoben. Man erhält bei rechtzeitiger Einzahlung des Beitrages die Einladungen zu den Treffen und das PIEKFALL zugeschickt. Beitragsrechnungen gibt es nicht!

Das PIEKFALL - Mitteilungsblatt für die "Freunde des Gaffelriggs" erscheint unregelmäßig ca dreimal im Jahr und berichtet über restaurierte Schiffe, historische Schiffstypen, Umbauten, in- und ausländische Schiffstreffen, Werften, Materialquellen und vieles mehr. Das PIEKFALL lebt von den Beiträgen aus dem Kreis der Mitglieder. Wer Lust hat, mitzumachen, fordert eine Mitglieder-Anmeldekarte an oder wendet sich bei bestimmten Fragen direkt an eins der folgenden Mitglieder:

FREUNDE DES GAFFELRIGGS - Postanschrift
Oevelgönne 42 - 2000 Hamburg 52

Kai Greiser (Redaktion PIEKFALL) Tel: 040/48 53 67
Erikastraße 47 - 2000 Hamburg 20

Hans-Peter Baum (Schreibdienst und Versand PIEKFALL)
Neuer Wall 34 - 2000 Hamburg 36 Tel: 040/37 36 94

Margot Harder (Mitgliederkartei und Kasse)
Elbterrasse 20 - 2000 Hamburg 55 Tel: 040/86 66 06

Michael Thönnessen (Museumshafen Oevelgönne e.V.)
Oevelgönne 42 - 2000 Hamburg 52 Tel: 040/880 73 77

Rainer Prüss (Museumshafen Flensburg eV) Tel: 0461/2 74 96
Norderstraße 22b, 2390 Flensburg

Hennig Goes (Schiffergilde Bremerhaven eV) Tel:0471/4 45 02
Von Ronzelen-Straße 2 - 2850 Bremerhaven

Axel Strothmann (Museumshafen Kappeln eV) Tel: 04642/25 93
2341 Wittkiel - Mühle

Horst Greiser (Oldtimerhafen zu Lübeck eV) Tel:0451/7 14 24
Mühlenstraße 60 - 2400 Lübeck 1

Uwe Griem (Skandinavienkontakte) Tel: 04102/5 26 67
Am Rehm 25 - 2070 Ahrensburg

Bernd Schmiel (Termine und Veranstaltungen) Tel:040/480 75 12
Hans-Much-Weg 12 - 2000 Hamburg 20

Herbert Karting (Schiffbaukundliches) Tel: 04821/7 67 61
Breitenburger Straße 6 - 2210 Itzehoe

K.Friedrich Brunner (Holzschiffbau) Tel: 04264/95 21
Lindenstraße 28 - 2724 Sottrum

Titel: Smack "BETTY OF COLCHESTER" Foto: Kai Greiser

Inhaltsverzeichnis PIEKFALL Heft Nr. 31 - März 1986

Seite 2 Anmerkungen zum Piekfall
Monika Kludas

Seite 3 Schall- und Nebelsignale
Michael Thönnessen

Seite 4 Vorschau auf das Douarnenez Sail-Festival '86
Monika Kludas

Seite 10 Klöbenregatta '85
Monika Kludas

Seite 14 Holzschiffbau im Binnenland 1855
Fritz Brunner

Seite 18 Termine

Seite 20 Dat holten Leeseil
Fritz Brunner

Seite 22 6. Apfelfahrt - Flensburg
Monika Kludas

Seite 24 Colin Archer Club
Uwe P. Griem

Seite 25 Segeltuchfender
Folkert Bockentien

Seite 26 Grogtörn '85 - Flensburg
Monika Kludas

Seite 28 Aktivitäten in Flensburg

Seite 30 Glückstadt - Regatta '85
Monika Kludas

Seite 36 Gibst du mir, nehm ich dir
Anzeigen

Einladung zur 50. Wettfahrt um

"Das Blaue Band der Niederelbe"

Am 7. Juni 1986 wird die Wettfahrt um das "Blaue Band der Niederelbe" zum 50. Male gesegelt. Die SEGLER-VEREINIGUNG NIEDERELBE, die diese Wettfahrt organisiert, hat eine Klasse für gaffelgetakelte Schiffe eingerichtet und einen attraktiven Wanderpreis gestiftet.
Der Start ist bei HW vor dem Yachthafen Wedel - Ziel ist Cuxhaven. Bei ungünstigen Windverhältnissen kann die Bahn für alle Teilnehmer oder für einige Gruppen (Jollenkreuzer, Jollen, Jugendkutter und offene Kielboote) verkürzt werden. Ziel ist dann das Wischhafener Nebenfahrwasser - von Norden einlaufend. Ggf. könnten die gaffelgetakelten Schiffe in diese Gruppen eingeordnet werden (Absprache mit der Wettfahrtleitung).
Das Blaue Band der Niederelbe ist ein reiner Schnelligkeitspreis - gewonnen hat das Schiff mit der schnellsten gesegelten Zeit, ohne Rücksicht auf Bauformeln oder Klasseneinteilung. Daneben gibt es aber zahlreiche Gruppen- und Sonderpreise. Die Wettfahrt wurde bisher nicht nur von modernen Rennjachten, sondern auch schon von Jollenkreuzern, H-Jolle und Zugvogel gewonnen!
Der Bahnrekord liegt bei 4 h 31 m, gesegelt von einem Holzschiff, Baujahr 1905!

Bisher haben 4 gaffelgetakelte Schiffe zugesagt. Interessenten melden sich bitte bei
Manfred Fenzl, Tel. 040 / 511 47 14.

Es gibt einen neuen EWER - PREIS !!!

Hiermit srifte ich, anläßlich des 11. Herbsttreffens der "Freunde des Gaffelriggs", folgenden Wanderpreis:

1 PUMPNEBELHORN

Erhalten soll diesen Preis der schnellste Ewer der Herbstregatta, die von den Freunden des Gaffelriggs auf der Elbe oder den Nebenflüssen veranstaltet wird.
Die Ewer, egal ob Giek- oder Besanewer, sollen mit Seitenschwertern und Gaffelrigg ausgerüstet sein. Da die Ewer Flachbodenschiffe waren, sind Kiele nicht erlaubt.
Der Gewinner des Preises erhält in einem angemessenen Zeitraum nach der Regatta, z.B. zum Wintertreffen, ein kleines Metallschild mit folgenden Angaben:
1. Schiffsname
2. Veranstaltung
3. Datum der Regatta
Dieses Schildchen verbleibt beim Gewinner. Dafür ist er ermächtigt und wird gebeten, den Schiffsnamen, das Datum der Regatta sowie den Namen des Schippers auf oder am Nebelhorn zu hinterlassen.
Der Gewinner möge dafür sorgen, daß das Nebelhorn zum jeweils nächsten Regattatermin am Ort der Preisverleihung zur Verfügung steht.

gez. Pernd Schmiel
Hans-Much-Weg 12
2000 Hamburg 20

1. Gewinner 1985
"Maria af von Hof",
Arne Kraft, Rieseby

Interne Anmerkungen mit der Flüstertüte von Monika Kludas

Was der geneigte Leser augenblicklich in der Hand hält, ist in der Tat eine weitere Ausgabe des Piekfalls, und zwar die No. 31. Zur Erinnerung: PIEKFALL:= Mitteilungsblatt für die Freunde des Gaffelriggs.
Die Redaktion befürchtete Ende 1985, die lieben Mitglieder und Sympathisanten hätten sich entweder nichts mehr mitzuteilen oder wären allesamt auf Btx umgestiegen (Terminal in der Bünn!). Neue Hoffnung keimte aber beim Jahrestreffen auf, als der Chefredakteur der versammelten Mannschaft ordentlich ins Gewissen redete. Und siehe da, noch einmal verzögerte sich der Druck des Piekfalls; diesmal jedoch standen die Inserenten Schlange, die alle noch furchtbar wichtige Dinge mitteilen wollten.
Nun ist das Heft randvoll und dick, und es liegen sogar schon Artikel für die nächste Ausgabe bereit. Also los, kramt die Schreibmaschinen und Fotoapparate wieder hervor, stellt euch einen Pharisäer daneben, der die Gedanken anregt, und ihr werdet sehen, es geht euch wie einstens Schiller (der ja bekanntlich auch ein Segler war):

"Doch höher stets, zu immer höhern Höhen
schwang sich das schaffende Genie.
Schon sieht man Schöpfungen an Schöpfungen entstehen,
aus Harmonien Harmonie." na denn!

Viel Spaß beim Lesen, Gucken und Schreiben wünscht

die Redaktion

Kleine Gebrauchsanweisung für das Piekfall, den Schaffenden mit auf den steinigen Weg gegeben

REDAKTIONSSCHLUSS: Für 3 Ausgaben des Piekfalls im Jahr sind folgende Schlußtermine vorgesehen, an denen alle Text- und Bildbeiträge und Anzeigen, Briefe, Veranstaltungshinweise etc. in der Redaktion vorliegen müssen:

20.4.86 (für Heft 32 zum Saisonbeginn),
10.9.86 (für Heft 33 zum Herbsttreffen)
20.1.87 (für Heft 34 zum Jahrestreffen)

ANREGUNGEN: Erlebtes und Geschichten, original und nacherzählt, Berichte von Schiffen, Erfahrungen, Törns, Geheimtips,...

- Geschichten von Törns, Veranstaltungen und Leuten;
- Entdeckte versteckte Reviere nach dem Motto "Wart ihr schon mal in ...?";
- Wie sag ich's meiner Crew? Von der Handhabung der Gaffelschiffe und ihres Zubehörs (z.B. Seitenschwerter, Klüver- und Toppsegel, Manöver, Seemannschaft) für die Leser fernab der Waterkant;
- Verschollene oder wiedergefundene Schiffe, Nachforschungen über Ursprung, Entwicklung, Schicksale;
- Berichte über Restaurieren, Nachbauten, Neubauten (z.B. holländische Schiffe), Pläne, Material, Ratschläge;
- Altes Handwerk neu entdeckt. Hinweise und Erfahrungen mit traditionellem Handwerk, Material, Werkzeug, Techniken.

TEXTGESTALTUNG: Die Gestaltung des Piekfalls hängt zunächst davon ab, daß zum Drucken immer Doppelblätter mit Vorder- und Rückseiten gefüllt werden müssen (also je 4 Seiten à DIN A 4). Deshalb schickt uns Eure Textbeiträge mit gut geschwärzter

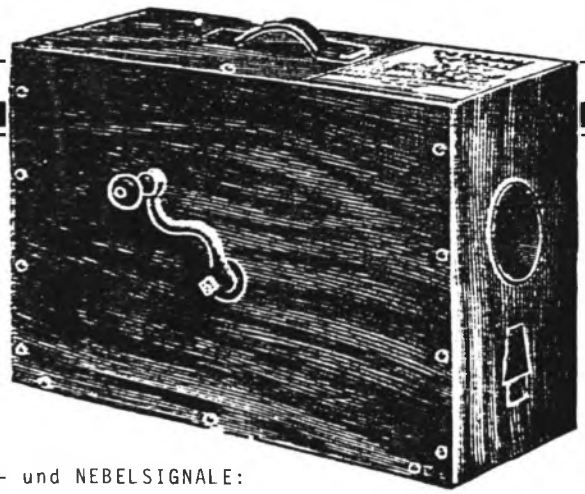
Schreibmaschinenschrift bitte in folgender Aufmachung:
1.)Geschichten etc. mit 28 Anschlägen pro Zeile, max. 30 Zeilen pro Seite. Das ergibt 3spaltige Heftseiten, optimal zur aufgelockerten Gestaltung mit Fotos im Hoch- und Querformat über 1, 2 oder 3 Spalten (vgl. No.30, S.18-23).
2.) Anzeigen, Termine o.ä. mit 40 Anschlägen pro Zeile, max. 30 Zeilen pro Seite. Das ergibt 2spaltige Heftseiten, Gestaltung nach vorgegebenem Schema für feste Rubriken (vgl. No.30, Innentitel und S.39).

FOTOS, ZEICHNUNGEN: Am besten geeignet sind Dias oder s/w-Fotos mit gutem Kontrast und scharf! Zeichnungen möglichst im Original (Kopien sind oft zu blass).

Wenn Ihr in einer kleinen Skizze zeigt, wo, in welcher Größe und mit welchem Ausschnitt die Fotos in den Text eingepaßt werden sollen (Fotos numerieren!), gibt es keine Mißverständnisse und erleichtert uns die Arbeit ungeheuer.
Nützlich sind auch Bildunterschriften, die gleich mit Maschine auf einen Zettel getippt sind.

Alle Klarheiten beseitigt???
Im Zweifelsfall ruft einfach bei uns an. Wir helfen Euch dabei, uns zu helfen, und das nächste Piekfall geht mit Backstagsbrise auf Kurs.
(Idealisten brauchen auch Erfolgserlebnisse!)

Alle Anzeigen wollen wir in Zukunft als so eine Art Pinwand veröffentlichen. Damit das Ganze ein bißchen einheitlich wird, schreibt bitte alles, was Ihr veröffentlichen wollt, auf 8,5 cm breite Zettel (die Länge ist egal).



SCHALL- und NEBELSIGNALE:
Neue (alte) Vorschriften

Am 15.Juli 1977 ist die neue Seestraßenordnung (SeeStrO) international in Kraft getreten. Das Gesetz regelt international die Ausweichregeln und die Lichterführung von Schiffen. Im Gesetz wird (glücklicherweise) nur nach Fahrzeuggruppen (Segelfahrzeuge, Maschinenfahrzeuge), nicht aber nach Sport- oder Berufsschiffahrt unterschieden.

Da am 14.Juli 1986 die 9-jährige Übergangsfrist ausläuft, gelten für uns (Sport-)Segler die folgenden Ausrüstungsvorschriften:

Alle Fahrzeuge ab 12 m Länge müssen mit vom Deutschen Hydrographischen Institut (DHI) baumustergeprüften und zugelassenen Signalpfeifen und Signal glocken ausgerüstet sein.

Die Zulassung erfolgt in Klassen in Abhängigkeit zur Fahrzeuglänge, da die SeeStrO bestimmte technische Anforderungen in Bezug auf die Schallfrequenz und den Schalldruckpegel fordert:
- Schiffe von 12 m bis 20 m Länge
- Schiffe über 20 m Länge

Marktübersicht über bisher zugelassene

1) SIGNALPFEIFEN
- Elektrisch betriebene Signalpfeifen bestehen aus einem Schalltrichter (ca 30 cm lang und ca 20 cm im Durchmesser, ca 3 kg schwer - Installation möglichst hoch im Mast oder auf dem Vorschiff) und einer Schaltereinheit/Schaltkasten (Installation beim Rudergänger).
  Hersteller (jeweils für 12/24 Volt):
  AQUA-SIGNAL (980,-/890,-)
  ZÖLLNER (1390,-/1280,-)
  IBUKI/Japan (nur 24 Volt: 1100,-)
- Preßluft-Signalpfeifen können als einzelne Pfeifen bordseitig (wenn vorhanden) mit Preßluft versorgt werden oder als komplette Anlagen mit Kompressoreinheit elektrisch betrieben werden. Dabei darf der Abstand zwischen Pfeife und Kompressor nur max 3,00 m betragen.
  Hersteller:
  ZÖLLNER (einzelne Pfeife 360,-)
  KOCKUM/Schweden (einzelne Pfeife 524,- oder Anlage mit Kompressoreinheit 12/24 V 1150,-)

2) GLOCKEN
- Für Schiffe von 12 m bis 20 m Länge: Glockendurchmesser 200 mm, verschiedene Hersteller (ca 200,-)
- Für Schiffe über 30 m Länge: Glockendurchmesser 300 mm, verschiedene Hersteller (ca 500,-)

Die Marktübersicht vom Stand Januar 1986 beruht auf den Angaben der Hersteller und ist unverbindlich. (Preise + MWSt). Weitere Fragen zu diesem Gebiet beantworte ich gerne.
Michael Thönnessen (Tel: 040/880 60 77)

Traditional Sail Festival '86 13. bis 17. August Douarnenez

Der Brixham-Trawler "Provident" verfolgt den Thunfänger "Mutin" Foto: Basil Emmerson

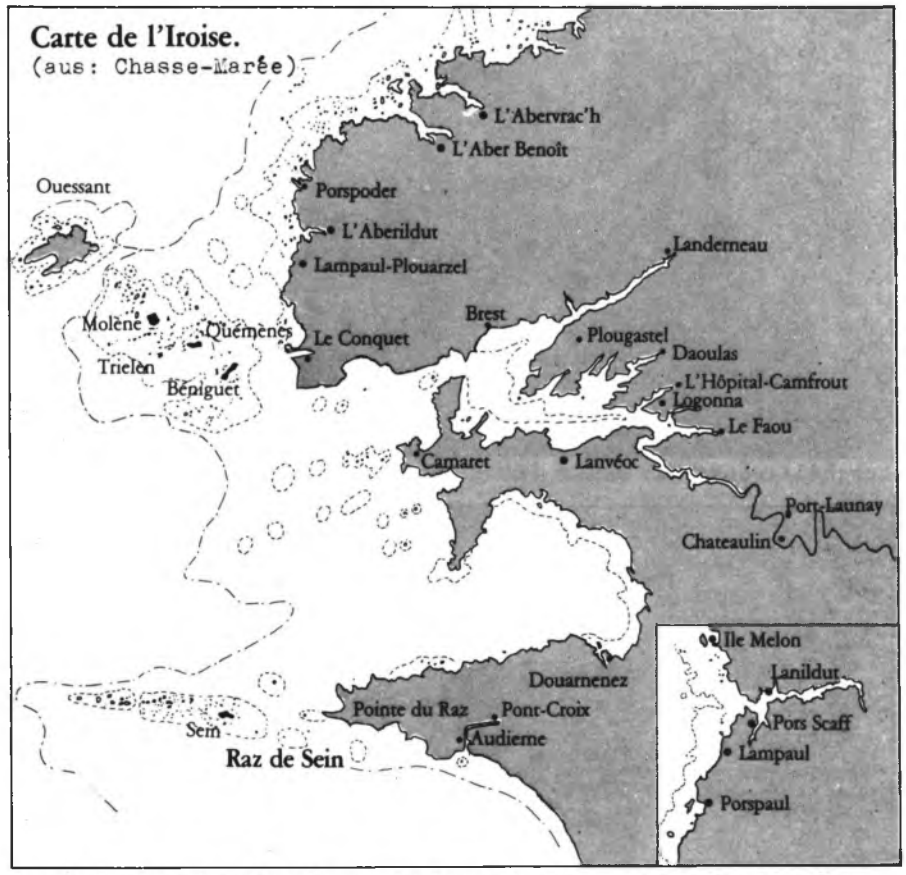
Nach den eindrucksvollen Festivals von Pors Beac'h in der Bucht von Brest 1982 und 1984 entschieden sich die Organisatoren diesmal für Douarnenez. Die Vereinigung für maritime Kultur, die Kreuzerabteilung Finistère und das Magazin für Seefahrtgeschichte Chasse-Marée laden die Eigner und Freunde der traditionellen Arbeitssegler aus ganz Nordeuropa in den Rosmeur-Hafen ein. So können die Besucher nicht nur eine Fülle von interessanten Informationen über historische und schiffbautechnische Zusammenhänge erhalten, sondern auch die unterschiedlichsten Typen von Gebrauchsfahrzeugen kennenlernen und während der Regatten in der Bucht unter Segeln bewundern.
Das Programm sieht außerdem Bootsbau-Workshops vor, bei

Foto: Basil Emmerson

Die "Mary Briant", ein traditioneller Schoner, wurde 1980 in Fowey von Mike Briant gebaut.

denen der Aufbau und das Beplanken von traditionellen Schiffen und Dinghies gezeigt wird. Segelmacher, Taklereien und andere maritime Handwerker demonstrieren ihre Künste, in Wettbewerben sollen sich die Seeleute beim Rudern, Driggen und Klettern bewähren, und Shantygruppen sorgen für den stilvollen musikalischen Hintergrund. Segelfilme, Gemälde- und Fotoausstellungen und Fachsimpeln gehören ebenso dazu wie eine reiche Auswahl von luxuriösen Fisch- und Getränkespezialitäten der Region.

Sie sind noch nicht von den Meeren verschwunden, die seetüchtigen, bretonischen Berufssegler aus der Blütezeit von Fischerei und Seehandel. Die bewährten traditionellen Linien werden bei den Neubauten übernommen, und kleine, alteingesessene Werften in den zahlreichen Buchten der Bretagne bleiben stets auf lokale Typen spezialisiert. So ist Cancale berühmt wegen seiner Bisquines, Austernfischer oder Lotsenfahrzeuge mit 2 oder 3 unverstagten Masten, an denen über den Luggersegeln noch je 2 riesige Toppsegel mit rahartigen Stengen gesetzt werden. In Concarneau, Camaret, Douarnenez und Boulogne waren die größten Flotten der Dundées beheimatet, die auf Thun, Languste oder Hering gingen, vorwiegend yawlgetakelt mit Fock, Klüver und Vierkanttoppsegeln. Lampaul gegenüber der Ile d'Ouessant brachte die Gabares hervor, stabile Küstensegler, die intensiven Handel zwischen Inseln und Festland betrieben und weit in die Flüsse hineinfuhren. Sie versorgten die baumarmen Regionen mit Feuerholz und getrocknetem Tang, den man als Asche oder Faulprodukt auch zum Dün-



Das Heimatrevier der bretonischen Fischer und Frachtensegler

gen der kargen Böden verwendete, und transportierten bis an die Schanz abgeladen Sand im Laderaum und zusätzlich Steine an Deck. Den Sand lieferten die Gabares den Bauern zur Bodenverbesserung, der chemischen Industrie oder, zusammen mit den Steinen, als Baumaterial vor allem in die aufstrebende Stadt Brest.

Wichtigster Erwerbszweig der bretonischen Flotte war und ist aber die Fischerei, die über 50 % des gesamten Fanges in Frankreich ausmacht! In aller Munde sind die begehrten Austern, die mit 2,5m breiten, geschleppten Grundeisen mit angehängten Netzen vom harten Fels gesägt werden. Alle 10 Minuten hievten sie die Fischer früher mit Taljen und Handwinden an Bord, pro Tag kamen ca. 50.000 Stück zusammen, Cancale hält den Rekord mit 105.000!

Am weitesten verbreitete sich der Thunfischfang, zu dem Anfang des 20. Jahrhunderts nahezu alle Berufssegler von Juni bis August ihr Revier zwischen den Azoren und dem Kanal aufsuchten. Zwei lange Angelruten, die nicht selten den Mast um einige Meter überragten, wurden am Fuß des Großmastes aufgestellt und mit Taljen an Obermast und Bug festgehalten. Auch die Makrelen fing man mit Leinen; von April bis August schleppten die Fischer je eine Leine an Backbord, Steuerbord und achteraus, jede 120 m lang und alle 7-8 m mit einer weiteren Leine versehen, an der ein Haken angebracht war. Nach 3 Stunden Fahrt mit 2 - 3 kn Geschwindigkeit mußten sie diese insgesamt 800 m Schnur mühsam einholen und wieder neu ausbringen. Einige Boote segelten zur Isle of Wight, um dort für den Makrelenfang Grundleinen auszulegen, die sie mit Steinen beschwerten

Muschelfischer "La Belle Germaine"

Sardinenfischer "Eliboubane" mit Luggertakelung

Treffen der Traditionssegler in Pors Beac'h 1984, vorn rechts "Eliboubane", die 1981 vom Stapel lief

Sardinenfischer "Telenn Mor"

Lehrwerkstatt für Holzschiffbau im Schiffsmuseum Douarnenez

Foto: Michel Thersiquel

und an den Enden mit Fähnchenbojen kennzeichneten.
Bis 3,2 km lang waren die Grundleinen für Kabeljau, versehen mit 1700 Haken, eine Nacht genügte für einen ordentlichen Ertrag.
Netzfischerei betrieben die Bretonen mit Vorliebe bei Sardinen, 400 m Länge und 8 bis 10 m Höhe erreichten die feinmaschigen Geflechte für das "Gold der Küste".
Die robusten Dundées gingen aber auch auf Langfahrt, um vor den Küsten Nordafrikas sowie zwischen Portugal und Schottland die Langusten ins Netz zu bekommen.
Von Oktober bis Ende Dezember dauerte die Heringszeit. In Lee der Netze, die mit Blei und Schwimmern zur Fischfalle geformt waren, trieben die Schiffe unter Stützsegeln, die schweren Heringslogger aus Boulogne, die luggergetakelten Plattes von der Seinemündung oder die offenen, 3-mastigen Caiques von Le Havre, die bei 9 m Rumpflänge einen klappbaren Großmast von 14 m besaßen und von 8 Mann gesegelt wurden!
Alle Schiffstypen entwickelten sich in Anpassung an dieses äußerst schwierige Revier: eine Luvküste mit kleinen Inseln und Klippen übersät, dazu ein Tidenhub zwischen 4 und 14 m bis weit flußaufwärts und reißenden Gezeitenströme, die die bretonischen Segler selbst bei schwachen Winden mit seemännischer Perfektion meistern. Den größten Teil der Fischerei haben zwar die modernen, motorisierten Fahrzeuge übernommen, aber die zerklüftete Küste der Bretagne mit ihren einzigartigen Naturhäfen bietet immer noch einer Fülle von traditionellen Seglern Schutz.
Lokale Vereinigungen zur Erforschung des maritimen Kulturgutes und zu seiner Erhaltung gibt es in fast jeder Hafenstadt, das Quellenmaterial liefern die Werften ebenso wie die Fischer selbst, deren Vorfahren bereits vor über 150 Jahren diesen Beruf ausübten. Sie alle sind stolz auf ihre Tradition in einer Landschaft, wo die Natur immer noch das Sagen hat und das tägliche Leben bestimmt, an einer Küste, die die besten Seeleute hervorgebracht hat und die Bevölkerung stets zur Selbständigkeit ermutigte. Die bretonische Segelflotte gibt ein beredtes Zeugnis hiervon.

Kontaktadresse Douarnenez 1986 (English and German spoken!):
Traditional Sail Festival
B.P. 159
F 29171 Douarnenz Cedex
Tel. 0033 - 98 - 923694

"Delphin" hoch am Wind vorm Schweinesand. Der mitlaufende Diesel, in den Wenden unentbehrlich, verhal

Wo blieb die Gemütlichkeit, Herr Konsul?

Monika Kludas, segelte diesmal auf der "EULE"

ihr zu rauschender Fahrt.

Alle Fotos: Kai Greiser

"Björn af Brekkukot" kreuzt den Klüver mit "Aurora".

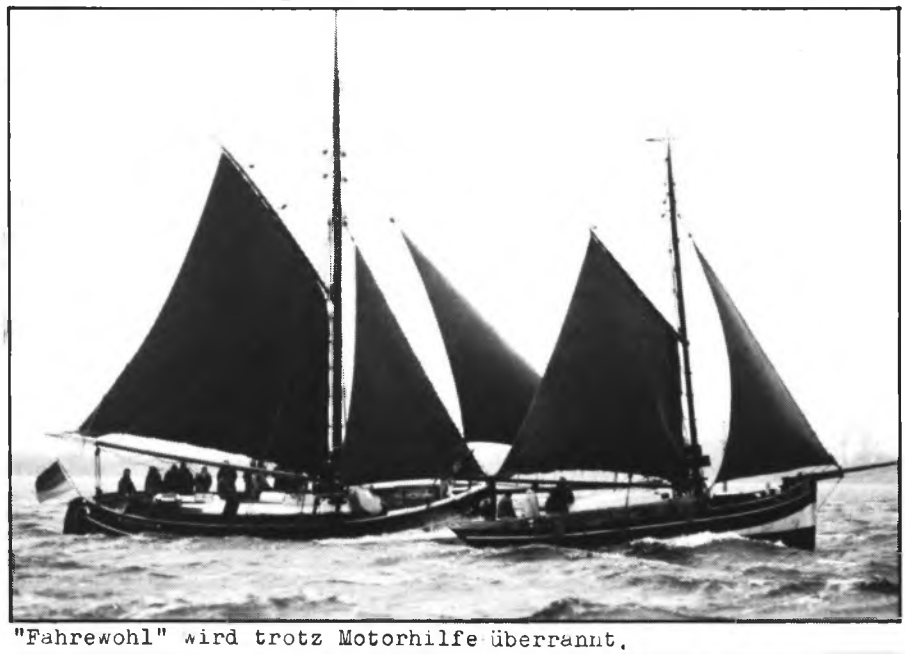
Nach langem Anlauf über den Atlantik: "Maya" auf dem Weg zum Sieg.

Konsul Klöben rief, und ein Dutzend Gaffelsegler kam zum 3. Advent über die kabbelige Elbe nach Oevelgönne. Das Tagesprogramm der 6. Klöbenregatta hieß hoffnungsvoll "So bequem wie möglich". Die Freunde des Gaffelriggs hatten zwar für Glühwein, heiße Suppe und Schinken gesorgt, doch die steife Brise aus Südwest nahm von allein immer mehr zu. Ablaufende Tide gegen 6 Windstärken schickte die Oldtimer auf eine harte, lange Kreuz elbab. Die kleinen Colin-Archer "Maya" und "Björn af Brekkukot" zogen siegessicher davon, aber Schoner "Valdivia" konnte ebenso wie Logger "Nostra" und die übrigen großen Schiffe nicht wie gewohnt optimale Höhe und Geschwindigkeit laufen. Ihr Wetter wurde es erst nach Runden der Wendetonne vor dem Mühlenberger Loch. Platt vor dem Laken kam ihre Segelfläche nun richtig zur Geltung, und mit inzwischen auflaufendem Strom (dem Himmel sei Dank für Tidengewässer) jagten sie zum Rüschkanal. Dort, bei der Behrens-Werft, fand auf einem schwankenden Ponton die Preisverleihung statt. Es gelang sogar, für einige Minuten drei Kerzen eines Adventkranzes anzuzünden (nachdem auch die Dieselkerzen nicht geschont worden waren), bevor eine neue Bö durch den Hafen fegte.

ERGEBNISSE:

1. MAYA
2. BJÖRN AF BREKKUKOT
3. AURORA
4. FORTUNA
5. VALDIVIA
6. DELPHIN
7. NOSTRA
8. BETTY OF COLCHESTER
9. JOHANNA
10. EULE

"Valdivia" auf der Backe



"Fahrewohl" wird trotz Motorhilfe überrannt.

"Nostra" an der Kreuz machte 4 Plätze gut.

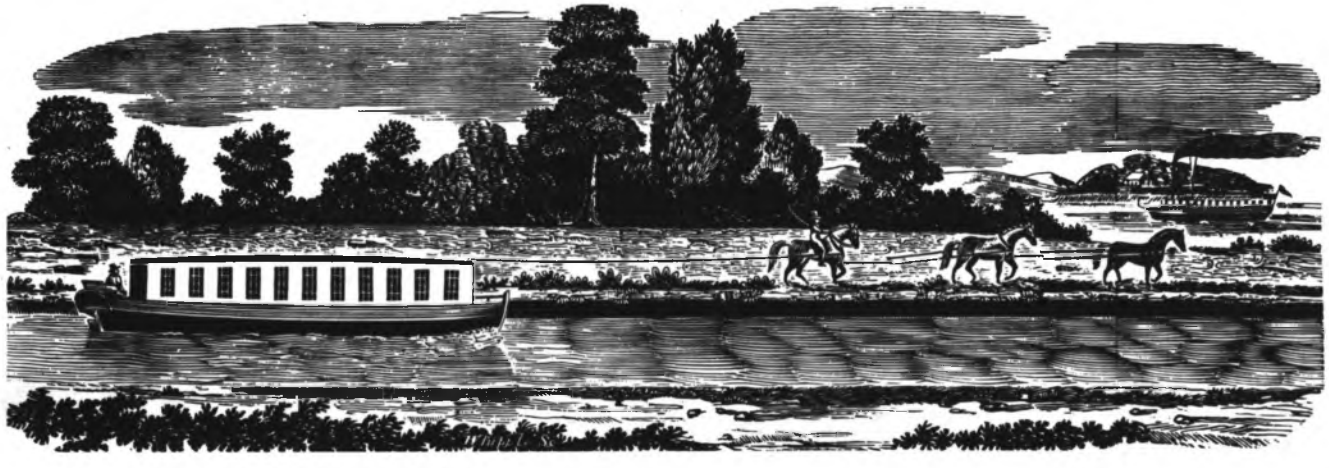
Holzschiffbau im Binnenland Anno 1855

Die Romantisierung der Seefahrt stammt in Deutschland aus Kaisers Zeiten.Was heute die Bluh Djschiens (das kann chinesisch sein) sind war damals der Kieler Knabenanzug.Dabei ist uns die Tatsache völlig aus dem Blickfeld entschwunden,daß auch im Binnenland Schiffe gebaut wurden,und die Flußschiffahrt ihre ganz eigenen Gefahren hatte und somit ein eigenartiges Wissen und Können erforderte.Da wir nicht nur seegehende Gebrauchsfahrzeuge restaurieren sondern auch nachbauen,stellt sich die Frage,ob nicht ein Schiff, das für einen deutschen Strom charakteristisch war,nachgebaut werden sollte.Warum eigentlch fahren die Freizeit-Binnenschiffer nur mit modernen Motoryachten spazieren?
Der folgende Vertrag über den Bau eines Schiffes aus Speyer aus dem Jahre 1855 liegt mir leider nur in Abschrift vor,so daß ich Lesefehler des Abschreibers nicht feststellen kann.Es ist auch nicht ersichtlich,um welchen Schiffstyp es sich handelt,was das Verständnis des Vertragstextes erschwert.Die Bezeichnungen der Bauteile sind mir samt und sonders nicht geläufig.Ich habe versucht,sie aus dem Zusammenhang zu erklären.

1)Der Boden dick 1 Zoll acht Linien,lang mit dem Steven bis zum Ansatz der Seitenhebstücke 150 Fuß.Größte Breite auf 120 Fuß Länge vom Steven 19 Fuß,beim Ansatz der Hebe 10 Fuß breit. Die nähere Bestimmung über den Verlauf der Bodenbreite nach Hinten und vornen behält sich der Bauherr vor.
2) Die vordere Hebe dick 4 Zoll,Höhe nach Verhältnis vom Boden 10 a 11 Fuß vorliegend,und quer durchgemessen eine Wölbung von 1 Fuß acht Zoll.
3)Der Steven nach Verhältnis stark und hoch.

4) Das Gebörd besteht aus elf Bord,welche 1 Zoll acht Linien dick sind,und wovon die drei unteren aufeinander und acht mit 2 Zoll breiten Säumen übereinander aufgeführt werden.Die Höhe der Gebörde beträgt auf 105 Fuß Länge vom Steven,als dem niedersten Teil des Schiffes innen vom Boden aus gemessen acht Fuß und die größte Breite auf 120 Fuß Länge vom Steven auf 2 Fuß 2 Zoll Höhe mit Inbegriff des ersten Saumes 23 Fuß 4 Zoll, auf 4 Fuß Höhe 24 Fuß,und auf 8 Fuß Höhe 22 Fuß 5 Zoll breit,alles von außen gemessen.Das Schlußbord muß wenigstens 14 Zoll breit sein und 5 Zoll beiliegen,die übrigen nach Verhältnis.In dem Untergebörd müssen die Stöße über 4 Gehölze laufen,die übrigen Gebörde werden bloß gegeneinander gestoßen. Alle Laße(Laschen)und Stöße müssen auf ein Gehölz kommen,dieselben müssen gehörig,und wenigstens auf 15 Fuß voneinander vertheilt werden,und darf durchaus keiner derselben in die Hebe kommen. Die Säume erhalten alle 4 Zoll einen starken Nagel,der so lang sein muß,daß er gehörig umgenietet werden kann;die Saumborde werden auf jedem Gehölz mit zwei fünf Zoll langen Nägeln,und durch den Saum mit einem 6 Zoll 3 Linien langen Nagel befestigt,außerdem hat der Baumeister in jedes Holz und durch jedes Saumbord einen vom Bauherrn zu erstellenden eisernen Bolzen gehörig zu bohren und einzuschlagen.Die Untergebörd und der Boden werden nach Verhältnis der Breite mit mehr Nägeln wie die Saumborde und von wenigstens 6 Zoll abgenagelt.

5) Der Einbau besteht in Spangkarben,welche 7 Zoll hoch und 6 Zoll breit sein müssen,und zwei Fuß voneinander liegen,dazwischen kommen, so daß auf beiden Seiten $7^1/_2$ Zoll Feld bleiben zwei gegeneinander gelaschte Halskarben von krumm gewachsenem Holz,die 7 Zoll hoch und weinigstens 5 Zoll breit sein müssen,auf jeder Seite wenigs=



tens über das dritte Bord laufen und im Boden 15 Zoll übereinandergelascht sein müssen.Die Lasse(Laschen) im Boden müssen gehörig verteilt sein,damit solche nicht durch das Schiff an einer Stelle übereinander laufen.

Die Wasserlöcher müssen gleich eingehauen werden. Die Klompen und Aufklompen müssen 5 Zoll dick und $4^1/_2$ Zoll breit sein,und alle sowie sämtliche Inhölzer scharfkantig bis zur ganzen Höhe des Schiffes laufen,sie dürfen indessen nach oben einen Zoll verjüngen.Unter die Gangborde zwischen die Gebände kommen alle 2 Fuß 7 Zoll ein starkes krummgewachsenes Knie,welches zugleich die Stelle der Aufklompen vertritt.

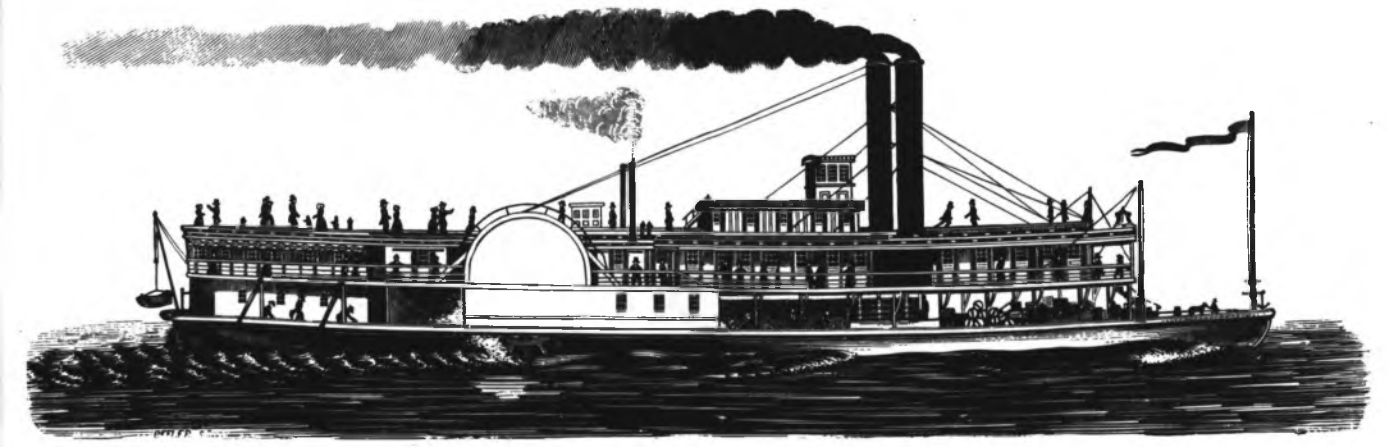
6)Die Remmen.Das Schiff erhält auf jeder Seite drei Remmen,wovon die obere aus zwei scharf aufeinander und gegen die Knieen angepaßte Borde von zusammen drei Fuß Breite,in der Mitte eine von 14 Zoll breit und über die Kämmung eine von 7 Zoll breit.Sämtliche Remmen müssen aus vier Längen gehörig im Verband mit Hacklassen über vier Hölzer gearbeitet werden, sie müssen 1 Zoll 5 Linien dick sein und von ganz vorn in der Hebe bis ganz hinten in den Steven laufen.Genagelt werden dieselbe jedes einzelne Remmbord mit 4 starken 6zölligen Nägeln auf jedes Holz.

7) Die Sohlen müssen von der Kämmung an in den Seiten aufwärts über die Untergebörde bis gegen den ersten Saum laufen,dieselben müssen 1 Zoll 3 Linien dick sein,sie müssen in den Seiten aus Eichenholz,im Boden können dieselben aus Buchenholz bestehen und müssen ebenfalls gut im Verband angelegt sein.Dieselben werden gegen den Boden und die Untergebörd mit gutem trockenen Moos belegt und mit stockhaften 5zölligen Nägeln gut befestigt,damit solche überall gut und sauber anliegen und müssen so pass gemacht werden,daß sie gut kalfatert werden können.

8) Der Tennebaum wird zwei Zoll 6 Linien dick, er muß in der Mitte vom Gangbord aufgemessen 14 Zoll hoch sein nach vorn und hinten verhältnismäßig höher und darf aus drei Längen,welche gehörig übereinander gelasst sein müssen,bestehen, er muß ca. drei Zoll beifallen und müssen auf den Gebinden gehörige Klampen gegen denselben gelegt werden.

9) Gebinde.Das Schiff muß elf Hauptgebinde haben, nämlich drei Hohlgebinde,wovon zwei 12 Zoll hoch und breit sind,das dritte zur Tong nach Verhältnis.Drei Mastgebinde,jedes 11 Zoll breit 5 Zoll dick,welche mit 1 Fuß breiten,1 Zoll 8 Linien dicken Spangen gut zusammen gebunden und genagelt werden,die übrigen 5 Gebinde müssen 6 Zoll breit und 8 Zoll hoch und etwas gespannt sein und nach dem Willen des Bauherrn auf die von ihm bezeichneten Stellen gelegt werden.

10) Deck. Das Vorderdeck 22 Fuß lang,alle 2 Fuß ein Gebind darunter von 6 Zoll breit und 5 Zoll hoch.Die Deckborde 1 Zoll 5 Linien dick und 8 Zoll gleiche Breite,darauf ein Luk mit Deckel und erhöhterRamen(Süll) nach näherer Bestimmung des Bauherrn,auf beiden Seiten Hohlköhlen von wenigstens 4 Zoll Höhe und in ganzer Länge bis in die Hebe.Das Hinterdeck 11 Fuß lang und wie das Vorderdeck gedeckt.Die Tong $8^1/_2$ Fuß lang, die Deckbord derselben 1 Zoll dick und 6 Zoll egal breit,auf dieselbe ein Luk mit erhöhter Rame und Deckel wie auf dem Vorderdeck.Die Gangborde werden auf das Gebörd von massiven Hohlköhlen,welche in der Mitte des Schiffes wenigstens 5 Zoll dick nach vornen und hinten verhältnismäßig dicker und wenigstens 9 Zoll breit sein müssen,sie bleiben auf dem Gebörd 4 Zoll breit,die übrige Breite wird auf 1 Zoll 5 Linien ausgeköhlt und gegen dieselbe kommt alsdann ein 13 Zoll breites 1 Zoll 5 Linien starkes Bord,sodass das ganze Gangbord 18 Zoll Lichtweite behält.Die Hohlköhlen müssen über die Hohlgebinde wenig bis auf die ersten Blochgebinden laufen,die dagegenkommende Gangborde aber müssen hinten bis gegen die Tonge und nach vorn bis in die Seiten der Hebe auslaufen, und dürfen aus drei,höchstens vier Längen bestehen,die Stöße müssen immer auf ein Gebind kommen.



11) Die Schildbacken müssen 4 Zoll dick und 11 Zoll breit sein,die vordern krummgewachsen und jede aus einer Länge.

12) Bolder und Biedung.Vorn eine Biedung von 9 Zoll dick mit drei Knaben,dann auf jeder Seite 3 Bolder,ebenso hinten auf jeder Seite drei Bolder.Alles von gehöriger Dicke und Höhe nach Angabe des Bauherrn.

13) Klüss.Vorn ein Klüßblatt von 4 Zoll dick und gehöriger Länge und Breite.

14)Schilder.Vorn ein Schild nach Maßgabe der Lücken von 1 Zoll 5 Linien dick,desgleichen ein solches hinten von ca. 5 Fuß hoch nebst den nötigen Spangen.

15) Das Ruder oben 5 Zoll unten $3^1/_2$ Zoll dick, oben 4 Fuß,unten 10 Fuß breit mit den nötigen Spangen und Wasserklamben in schöner gefälliger Form gearbeitet und mit 3 eisernen,7 Linien dicken Spangen mit Mutterschrauben durchunddurch zusammen gemacht und hinten mit Tritte versehen. Das Helmstock 24 Fuß lang mit einer egalen Krümme von 2 Fuß und hinten 1 Fuß vierkandig dick nach vorne verjüngt auf 6 Zoll.

16) Steuerbank dick 1 Zoll 5 Linien,breit 16 Zoll in angemessener Krümmung und mit den nötigen Klampen darauf genagelt.

17) Gewand und Schwertklampen von der nötigen Breite,Dicke und Länge.

18) Zwei Schwerder lang 18 Fuß, breit 9 Fuß,aus drei Zoll dicken Dielen gehörig sauber in Eiform mit den nötigen Spangen nach Angabe des Bauherrn gearbeitet und nach hinten auf 1 Zoll 5 Linien abgedechselt und gehobelt.

19) Der Baumeister hat ferner das Holz zu den Scheerstockträgern und die Kandelsparren zu den Lücken,sowie 2 Backen zu dem hinteren Gewind zu liefern.

20) Ein Mastbord aus zwei eichenen Stämmen von wenigstens zusammen 2 Fuß 4 Zoll breit und 1 Fuß dick,darauf ein Klotz von 15 Fuß lang,2 Fuß 4 Zoll breit und 1 Fuß dick.

21) Das Schiff wird in der leeren Tiefe mit doppelt gut getriebenen Sentelnähten dicht gemacht und oberhalb den Sohlen mit Werg gut kalfatert.Auf dem Deck müssen über alle Fugen und Stöße 8 Linien breite und $2^1/_2$ Linien tiefe Präsentfugen sauber ausgehobelt werden.

22) Sämtliche Gebörde oberhalb der leeren Tiefe müssen von außen,sowie die Gebinde und Deckborde soweit die Wohnungen kommen von innen sauber gehobelt werden,überhaupt muß das Schiff vollkommen abgezimmert werden,dass von Schiffbauerarbeit nicht mehr das Geringste daran zu fertigen ist.

23)Alle zu dem Bau des Schiffes erforderlichen Sendeleisen und Nägel hat der Baumeister für seine Rechnung zu liefern,letztere müssen besonders von gutem zähen Eisen und gehörig stockhaft geschmiedet sein.....

24)(Auf=und Abslippen auf Gefahr des Baumeisters)

25) Das zum Bau des Schiffes zu verwendende Holz muß gutes gesundes von jedem Fehler freies Eichenholz sein,mit Ausnahme den in § 7 benannten buchenen Sohlen.....

26)Alles zum ganzen Oberbau zu verwendende Holz muß absolut sauber sein,dasselbe ist gleich wie das Schiff angefangen wird zurecht zu richten, wenigstens 14 Tage im Rhein auszulohen und dann luftig aufzuhölzeln,damit es bis zur Verarbeitung ganz trocken ist,geschieht das nicht pünktlich oder zeigt sich bei der Verarbeitung unbrauchbares Holz,so muß sich der Baumeister einen Abzug von 200 Gulden am überkommenen Kaufpreis gefallen lassen.

27) Der Bauherr behält sich vor Veränderungen am Oberbau treffen zu dürfen .....

28) Alles Pech,Teer und Werg,sowie die Schmiedearbeit hat der Bauherr zu liefern,bzw.fertigen zu lassen,ebenso hat derselbe das Theeren des Schiffes zu besorgen.

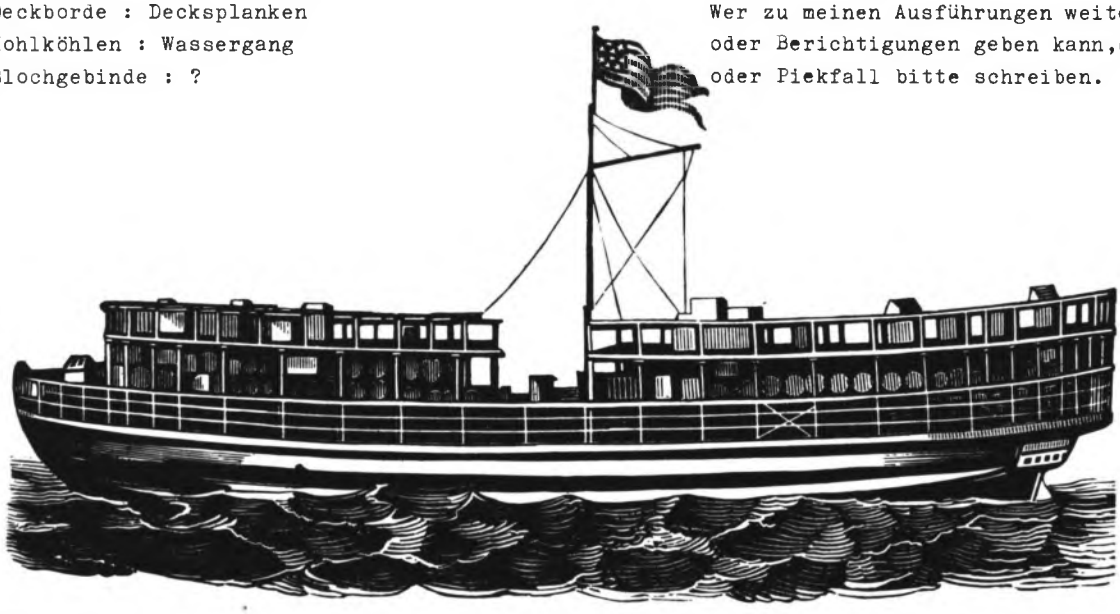
Es folgen noch einige §§,in denen der Bauherr sich das Eigentum am angefangenen Schiff vorbe=

hält und der Baumeister einen Bürgen benennt. Er verpflichtet sich ferner eine Konventional=strafe in Höhe von 15 Gulden für jeden Tag zu zahlen, an dem das Schiff verspätet fertig würde. Die Bauzeit sollte insgesamt ein Jahr dauern und der Preis 5650 Gulden betragen, zahlbar in vier Raten.
Unterzeichnet wurde der Vertrag am 28, September 1855 in Mannheim.

Erklärung der Begriffe

Seitenhebstücke, Hebe : Im Boden die Mollen, im Deck die Back.
Ansatz der Seitenhebstücke: Sponung
Gebörd : Außenbeplankung
Saum : Lanning der Klinkerbeplankung
Schlußbord : Scheergang
Gehölze : Spanten
Saumborde : Klinkerplanken
Untergebörd : Die unter der Leerwasserlinie liegende Beplankung, hier Karweel. (Mir ist nur das Umgekehrte bekannt, unten Klinker und über Wasser Karweel, weil man über Wasser jederzeit kalfatern kann, Klinker ständig unter Wasser aber dicht ist.)
Spangkarben : Bodenwrangen. (Bei den Kahnbauern der Oder Sohlen genannt, Die im Vertrag genann=ten Sohlen haben hiermit nichts zu tun.)
Halskarben : Kimmkniee
Klompen und Aufklompen : Auflanger
Gebände/Gebinde : Decksbalken
Remmen : Balk=und Kimmweger
Kämmung : Kimm
Sohlen : Boden =und Seitenwegerung
Tennebaum : Lukensüll
Klampen auf den Gebinden : Lukensüllstützen
beifallen: Neigung, Lehnung haben, Schmiege
Tong : Poop, Kajütsdeck
Spangen : Bandeisenbeschläge
gespannt sein : Balkenbucht haben
Deckborde : Decksplanken
Hohlköhlen : Wassergang
Blochgebinde : ?
Schildplanken : Schanz auf der Back
Bolder : Poller
Biedung : Nagel = oder Belegbank ?
Knaben : Knaggen oder Beleg= oder Verholklampen?
Schilder : Waschborde
Wasserklamben : vermutlich Belegklampen am Ruderblatt.
Tritte : Treppenstufen. Die Ruderblätter wurden, um dem Auftrieb entgegen zu wirken, mit Steinen beschwert.
Auf der Steuerbank mit ihren Klampen wurde das Helmholz belegt.
Kandelsparren : Merklinge
Gewand/Gewind : Winden?
Backen für das Gewind : Betinge?
Mastbord : Da das Schiff drei Mastgebinde, also drei Masten hatte, kann es keine Mastspur sein. Vielleicht eine Einrichtung zum Klappen der Masten?
Sentelnähte : Kalfatnähte
Präsentfugen : Fugen zum Aufnageln von Segel=tuchstreifen (Schmarting)
Sendeleisen : ?
Schwierigkeiten machte die Feststellung, was " neubadische Maaß "waren. In der Fachliteratur war das nicht erklärt. Das in Mannheim ansässige Reiss-Museum schickte mir eine Ablichtung aus "Die neuen Maaße & Gewichte in Baden - Das Gesetz vom 24. November 1869 - nebst Tabellen zur bequemen Vergleichung der neuen Maaße und Gewichte des Großherzogthums mit den seitherigen und mit denen anderer Staaten mit erklärenden Beispielen ". Mit diesem Gesetz wurde 1869 das Dezimalsystem eingeführt und in dieser Schrift der cm als Neuzoll bezeichnet. Das aber hatten die Schiffbauer von 1855 nicht gemeint. Baden rechnete damals in Ablösung des Pariser Fußes sehr fortschrittlich schon den (neubadischen) Fuß zu 30 cm zu 10 Zoll á 10 Linien. Ein Zoll hatte demnach 3 cm und eine Linie war 3 mm.

Wer zu meinen Ausführungen weitere Erklärungen oder Berichtigungen geben kann, der möge mir oder Piekfall bitte schreiben.



TERMINE DAAA TERMINE DAAA TERMINE

6.-9.5. Hamburger Hafengeburtstag
797. Auflage
und
Flensburger Rum-Regatta

Rum-Regatta

9. Mai FREITAG
Einlaufen in den Flensburger Hafen
Empfang und Gucken, Schnacken und Schlucken

10. Mai SONNABEND
Start der RUM-Regatta
Preisverteilung und "Gafflerball" für die Schiffsbesatzungen

11. Mai SONNTAG
Beiboot-Regatta
Verabschiedung der Gäste

an allen Tagen: Gaffelmarkt" mit HANDWERK, SCHIFFSAUSRÜSTERN, VERFTEN, SEGELMACHERN, DRECHSLERN, BOOTSBAUERN usw

Wir freuen uns auf Euch

Museumshafen Flensburg e.V.

Startschiff gesucht !!

ZIELVORSTELLUNG:
Ein Traditionssegler, der seiner Fertigstellung entgegensieht, Rumpf und Deck natürlich fertig und gemalt und sich im frischen Glanze seiner Restaurierung seinen zukünftigen "Schwestern" auf dem Wasser zeigen möchte! Die Masten dürfen schon gestzt sein und im warmen Rotgelb einer Lärche oder Douglasie strahlen. Das stehende Gut sollte selbstverständlich sein, beim "laufenden"...na ja, es braucht halt alles seine Zeit. Aber wir wollen mal nicht so sein. Die Segel sind natürlich schon bestellt. aber noch nicht fertig..... aber die sind ja auch nicht umsonst, also diesmal noch ohne Segel.....und genau darauf lauert .....
die REGATTALEITUNG!

Dafür gibt es natürlich einen SONDERPREIS!!!!!!!!!!!!

Wer stellt sich in diesem "verflixten 7. Jahr" dem Museumshafen Flensburg für die RUM-REGATTA" zur Verfügung?

Anmeldung an MUSEUMSHAFEN FLENSBURG POSTFACH 2218

Termine Norwegen 1986

Treffen und Regatten fuer traditionelle Segelfahrzeuge, die der SSCA ausrichtet oder an denen er teilnimmt und zu denen Gaeste mit ihren Fahrzeugen herzlich willkommen sind:

23.-25.Mai	Trutningseilas / Oslofjord (s.o.)
o6.-o8.Juni	Færder - Regatta Die Klasse der traditionellen Segelfahrzeuge startet in Son / Oslofj. (Anmeldefrist 15.5.)
18.-20.Juli	Jahrestreffen des Verbandes KYSTEN in Kristiansund / Westnorwegen, Heimat der AURORA (KYSTEN setzt sich fuer Erhaltung und Pflege der traditionellen Kuestenkultur ein.)
01.-04.August	Cutty Sark Tall Ships, Larvik SSCA begleitet die Veranstaltung mit einem eigenen Treffen und anschliessendem Gemeinschaftssegeln nach Gøteborg.
08.-10.August	TREBÅTFESTIVAL in Risør Ausstellung neuer und restaurierter Holzfahrzeuge mit Beteiligung der norwegischen Holzbootsbauer und Zulieferer.
13.September	Hollænder - Regatta, Son / Oslofjord
Oktober	Toddy- (Grog-) Regatta des SSCA Oslofjord

Interessenten koennen sich wenden an U.P.Griem

Telefon 04102 - 5 26 67

8.-11.5.
Einladung der Gemeinde ASSEL (Drochtersen/Unterelbe) zum 925jährigen Gemeindejubiläum mit Festprogramm. Oldtimer bis 1m Tiefgang, 5m Breite und 4,5m Höhe können in den alten Hafenanlagen kostenlos liegen. Hilfe beim Mastlegen etc. und Kontakt über H.-P. Baum, Tel. 040 / 37 36 94.

30.5.-1.6. Cuxhaven 10. Deutscher Seeschiffahrtstag
mit Prämierung des besterhaltenen Oldtimers
1. Preis 500 DM
2. Preis 250 DM
sowie einige Buchpreise

Liegeplatz und Entsorgung frei!

	Anmeldung und Information bei Deutscher Nautischer Verein Stubbenhuk 10 2000 Hamburg 11 Tel. 040 / 37 39 29
23.-29.6.	Kieler Woche
18.-26.7.	Travemünder Woche
18.-20.7.	Bremerhaven Gaffelrigger-Treffen Info: Schiffergilde e.V. Van-Ronzelen-Str. 2 2390 Bremerhaven Tel. 0471 / 44502
19.7.	Bremerhaven Eröffnung der 12. Bremerhavener Festwoche
23.7.	" Parade der holländischen Rund- und Plattbodenschiffe
24.-27.7.	" Sail Bremerhaven '86 (s. STA-Tall Ships' Races '86) Info: Büro Bremerhaven Werbung Van-Ronzelen-Str. 2 2390 Bremerhaven Tel. 0471 / 44502
1.-3.8.	Tönning Hafenfest
15.-17.8.	Douarnenez / Bretagne Traditional Sail Festival (s. Reportage)
4.10.	Glückstadt Rhinplatte-Rund-Regatta
17.-19.10.	Flensburg Apfelfahrt
14.12.	Hamburg Konsul-Klöben-Regatta
26.12.	Flensburg Grog-Törn

CUTTY SARK TALL SHIPS RACES 1986

30 Jahre Tall Ships' Races feiert die Sail Training Association (STA) in diesem Jahr. Angesagt ist wieder eine "große" Regatta mit Beteiligung der Windjammer wie GORCH FOCK, STATSRAAD LEHMKUHL, DAR MŁODZIEŻY, SEDOV und GEORG STAGE.

Geplant ist folgende Veranstaltungsreihe:

09.-11.07.	Treffen in Delfzijl / NL
12.-15.07.	Geschwaderfahrt nach Newcastle-upon-Tyne / GB
15.-18.07.	Maritime Festival (Shanties & Folk, Ausstellungen), Ausflüge z.B. zum Hadrian's Wall
19.-24.07.	Regatta nach Bremerhaven (350 sm)
24.-27.07.	Sail Bremerhaven (Jazzport-Festival, Schifffahrtshistorisches, Traditionssegler-Treffen, Weser-Regatten)
27.7.-1.8.	Windjammerparade und Geschwaderfahrt nach Larvik / N
01.-04.08.	Hafenfest (Sightseeing, Sport, Besuche von König Olav V. und Thor Heyerdahl)
04.-10.08.	Regatta nach Göteborg / S (530 sm Class A+B, 300 sm Class C)
10.-14.08.	Sail Göteborg (Preisverleihung, Konzerte, Cap-Hornier-Treffen, Abschiedsparade)

Wie immer verabreden sich einige Schiffer zu gemeinsamen Fahrten vor und nach den offiziellen Veranstaltungen, z.B. von Polen über Bornholm nach Kiel. Ausschreibungsunterlagen und weitere Informationen erhält man gegen Rückporto bei
Geschäftsstelle STA Germany
Hufeisenweg 25, 2332 Rieseby
Tel. 04355 / 350

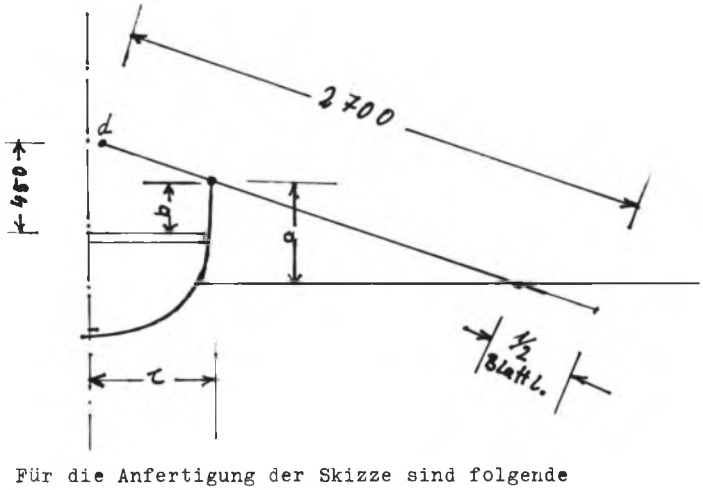
Jugendobmann Monika Kludas
Wiesendamm 140, 2000 Hamburg 60
Tel. 040 / 270 47 71

The Sail Training Association
Secretary John Hamilton
5 Mumby Road, Gosport / Hants.
PO12 1AA United Kingdom

Der Bootsriemen:

Eines der wichtigsten Geräte mit dem der Seemann auf den Segelschiffen hantierte,war und ist der Bootsriemen.Der Segelschiffer gebrauchte sein Boot ja viel häufiger als der heutige Seemann.Viele Schiffer- und Fischerdörfer besaßen keinen Hafen,so daß die Schiffe auf Reede lagen.Das Boot wurde also ständig für den Verkehr mit dem Land benötigt.Oder das Schiff mußte mit dem Anker stromauf gebracht werden. Dann wurde der Warpanker mit dem Boot ausgefahren, dann die Leine mit dem Spill eingeholt,der Buganker fallen gelassen,der Warpanker aufgeholt,und der Vorgang wiederholte sich.Es ist leicht vorstellbar,was geschehen kann,wenn ein Riemen bricht,oder man so eine krumme Gurke hat,die beim Wriggen dauernd aus der Rundsel springt.Darum sollte man sich den Riemen, an dem das Leben hängt,selber machen,dann weiß man, was man hat.Außerdem sind die industriell angefertigten Riemen in der Regel unrund und ohne Pfiff und Schliff.

Für leichte Boote kann man Fichte oder Kiefer nehmen, für alle anderen nimmt man Esche.Es kommen nur astfreie Bohlen mit stehenden Jahresringen infrage. Außerdem ist bei Eschenholz darauf zu achten,daß es gradlinig und ohne Wirbel gewachsen ist,weil es sich sonst zu schlecht bearbeiten läßt.Vornehmlich aus diesem Grunde sind Kernplanken ungeeignet. Hat man keine Vorlage von der man die Maße nehmen kann,macht man sich eine maßstabgerechte Skizze, wodurch man die Länge des Bootsriemens ermittelt. Dabei ist zu bedenken,daß das Blatt beim Rudern nur zu einem Drittel bis höchstens zur Hälfte eingetaucht wird.

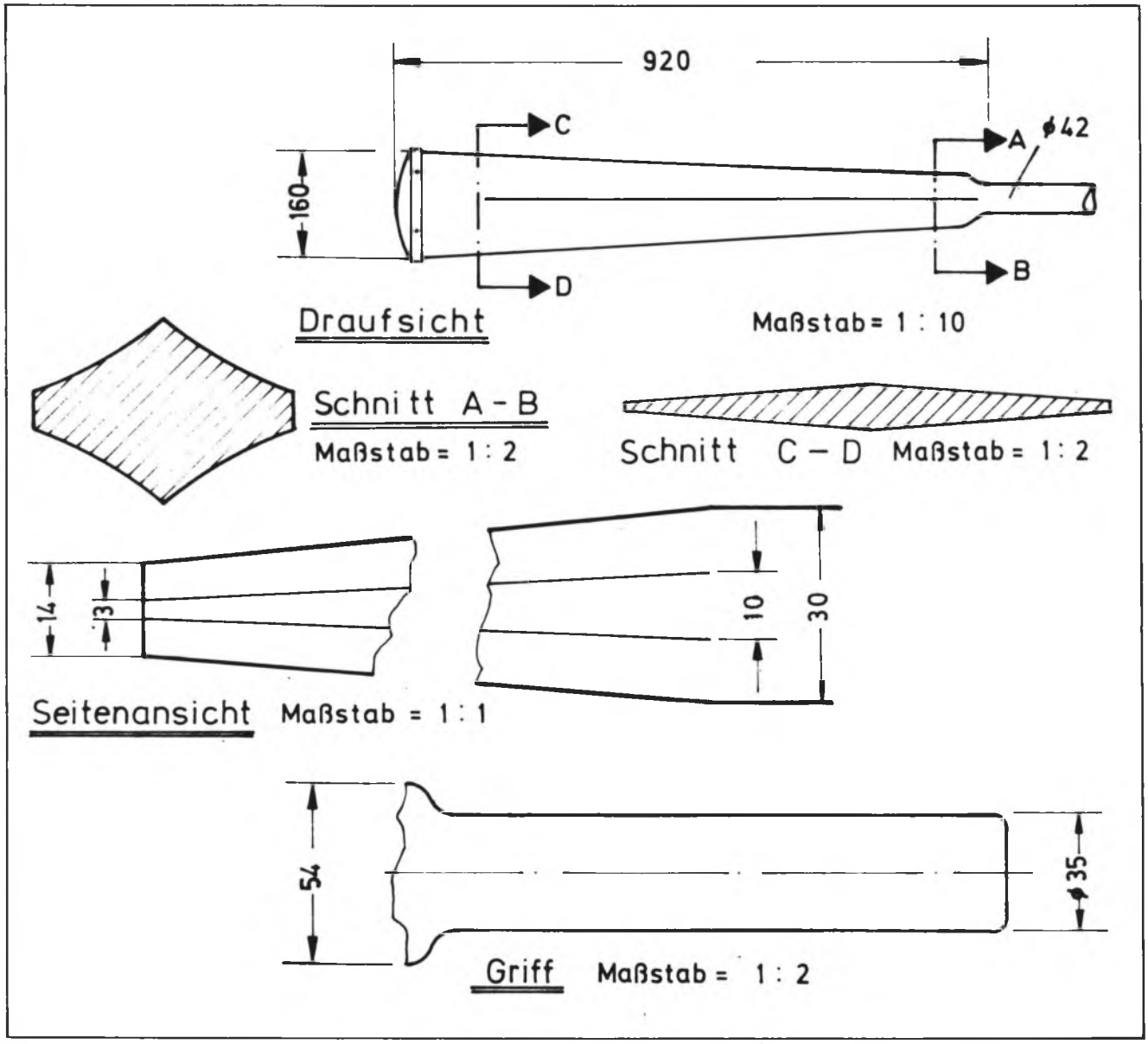


Für die Anfertigung der Skizze sind folgende Maße am Boot zu nehmen:Abstand von Schwimmwasserlinie bis Riemenauflage(a),Abstand von Riemenauflage bis Oberkante Ducht (b), halbe Bootsbreite (C) bei der Riemenauflage. Man geht von der Annahme aus,daß der Ruderer eines Ewerbootes den Riemen 450 mm über Okt. Ducht angreift(d).Dieses Maß richtet sich nicht nur nach der Körpergröße des Ruderers sondern auch nach der Bordhöhe und dem Freibord,weil man je nach dem eine andere Ausgangsstellung einnimmt.Auch dieses Maß kann an Bord genommen werden.Für ein Boot,in dem der Ruderer zwei Riemen bedient,legen wir den Punkt "d" etwa 10 cm aus Mitte Boot nach außen.Im Übrigen kann ein Riemen eher 10 cm zu lang als zu kurz sein.Unser Beispiel zeigt einen Riemen von 2,70 m Gesamtlänge.

Haben wir eine passende Planke gefunden,trennen wir sie gegebenenfalls auf und hobeln auf Dicke. Von der Mittellinie,die wir mittels eines langen Richtscheites oder durch Schnurschlag aufgetragen haben,setzen wir die Draufsichtsmaße ab.Vom Griffansatz bis zur Mitte der Schaftlänge ist der Durchmesser gleich,auf jeden Fall aber bis ausserhalb der Auflage(Dolle).Nach dem Anreißen der Umrisse sägen wir den Riemen an der Bandsäge so sauber,wie wir es nur können,aus,denn Esche ist hart!Anschließend hobeln wir mit dem Doppelhobel die Sägeflächen sauber plan und reißen die Blattseiten an.Wie bei allem Rundholz ist auf die Rechtwinkligkeit des Schaftes zu achten,sonst kriegen wir ein Ei!Die Achtkant setzen wir so auf: Entweder d/10 x 3 von der Mittellinie nach beiden Seiten oder d/10 x 2 von den Außenkanten.Die Kanten brechen wir mit dem Zugmesser,aber bitte vorsichtig,damit der Spohn nicht einreißt, (siehe Piekfall Nr.30/85,Seite 37):Auch das Blatt kann man mit dem Zugmesser bearbeiten.Ungeübte nehmen aber besser den Schrubbhobel oder den kleinen elektrischen Handhobel zum Schlichten. Die Mittellinie des Blattes bleibt als deutlicher Rißt stehen,und zwar tritt er am Übergang vom Schaft zum Blatt scharfkantig hervor um zum Blattende schwächer zu werden und zum Schluß gänzlich sich zu verlaufen.Die Blattseiten neben dieser Mittellinie dürfen nie nach oben gewölbt sein.Der gebüldete Schiefbauer nennt dat tscha woll "konvex".Vielmehr sind diese Seiten,also die Oberflächen,am oberen Blattende mit dem Schabhobel etwas hohl zu machen,(Schnitt A-B).Diese Hohlung wird nach unten zu schwächer,und das Ende ist schließlich schwach gewölbt.Das ergibt sich aber von ganz alleine.Durch diese Form (scharfer Mittelrißt und leichte Hohlung) bekommt der Riemen einen besseren Schnitt beim Ein-und Austauchen. Dat is denn ein ganz annern Schnack!

Etwa 5cm vom Ende wird das Riemenblatt durch ein Kupferband von etwa 15 mm gegen Beschädigungen gesichert.Das Band wird mit Kupfernieten befestigt.

Dat holten Leeseil



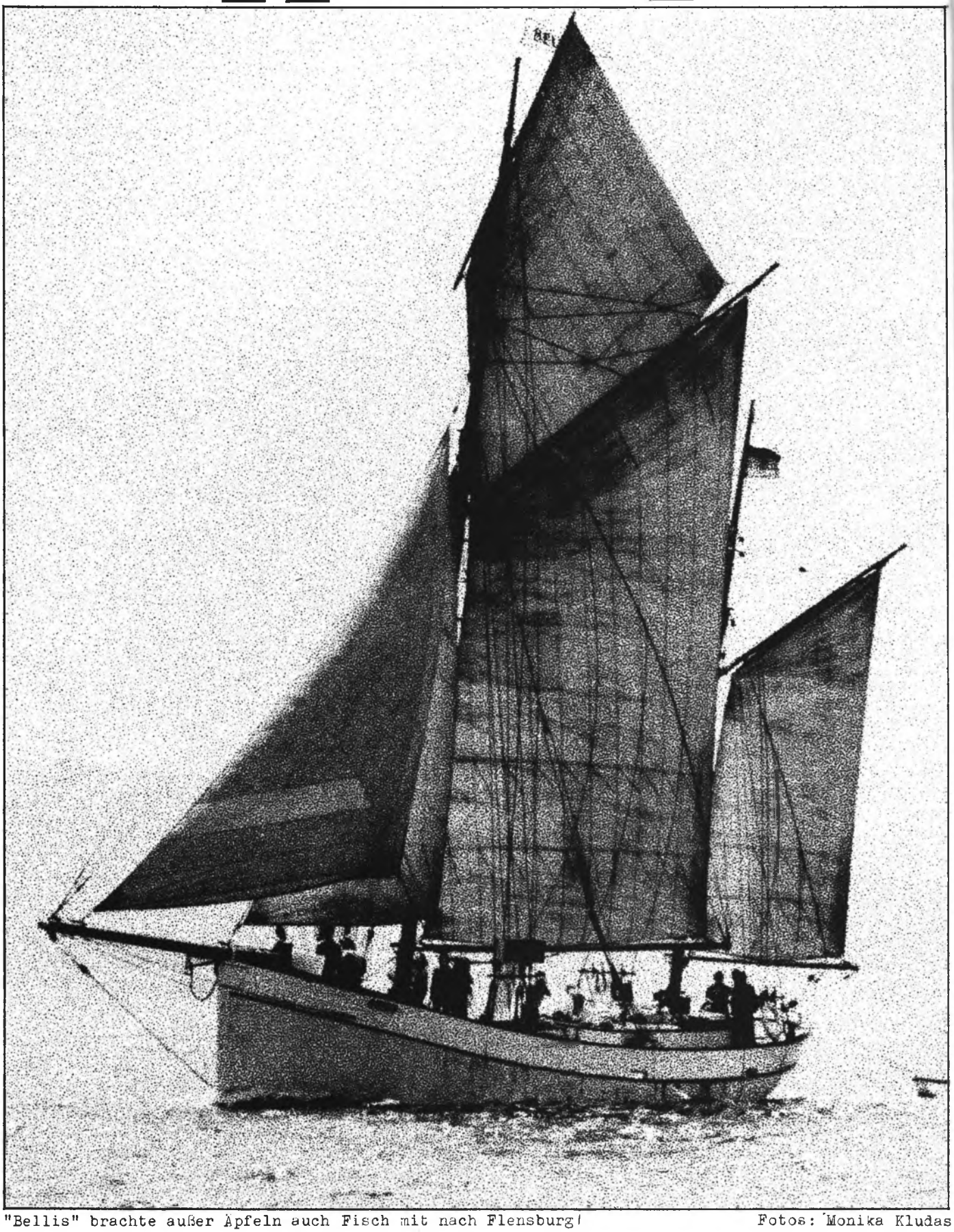
Der Übergang vom Griff zum Schaft wird schwungvoll gestaltet,damit man sich nicht die Hand scham= fielt.
Ein massiver Gebrauchsriemen wird nicht lackiert sondern gefirnist.Dort,wo der Riemen im Zepter oder der Rundsel liegt,kann man in mit Leder bekleiden.Das Leder wird mit kleinen Kupfernägeln befestigt.Bei Riemen aus Kiefern= oder Fichtenholz muß man das auf jeden Fall tun.Zur Schonung des Riemens empfiehlt es sich,fabrikneue Zepter (Rudergabeln)vom Grad zu befreien.Im Winterlager werden Riemen hochkant hingestellt und ab und zu gewendet,damit sie nicht krumm werden.

Ein Bootshaken sollte immer aus Esche sein.Ein Schaft von ca.2,5 m Länge hat ungefähr folgende Durchmesser: Am Beschlag 30 mm,in der Mitte des Schaftes 35 mm, am oberen Ende 25 mm.Für den großen Pickhaken nimmt man als Schaft eine Fichtenstange,wie sie beim Durchforsten junger Schonungen anfällt.Der Stamm wird nur glatt geschlichtet.Das Stammende,das ist das dickere, kriegt den Haken aufgesteckt.

Übrigens,wer sich ein „hölten Leesägel" anfertigen lassen möchte,- hier-für ist der Segelmacher n i c h t zuständig.

K. Friedrich Brunner
Lindenstraße 28
2724 Sottrum
Fernspr. 04264-9521

De Appelschep vun



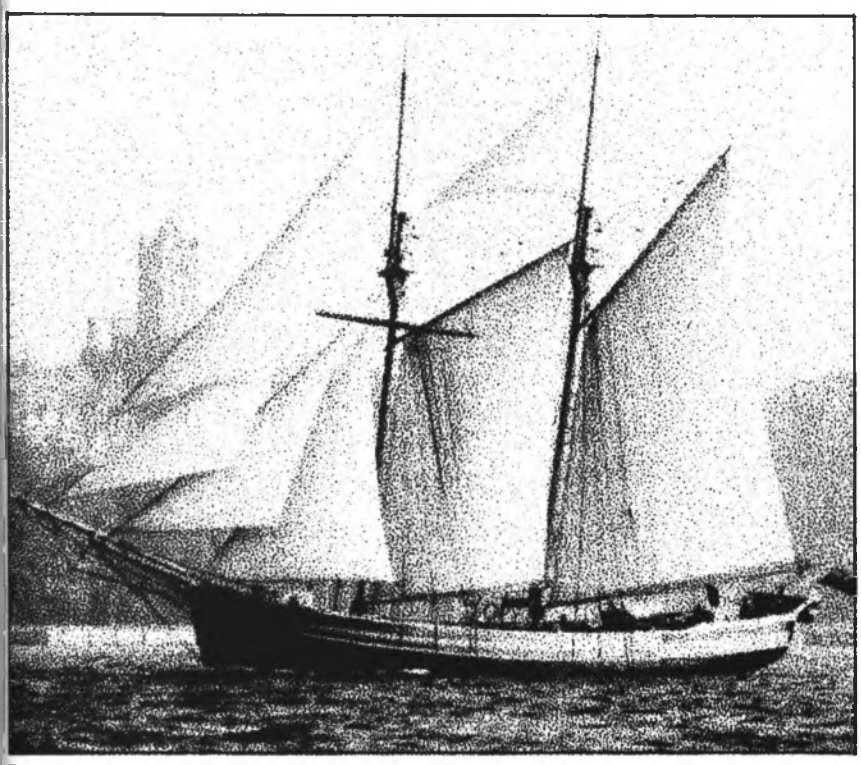
"Bellis" brachte außer Äpfeln auch Fisch mit nach Flensburg!

Fotos: Monika Kludas

Langballigau

Die 6. Apfelfahrt
vom Museumshafen
Flensburg

Stapelweise Apfelkisten: "Absalon"



Interessiert am Geschehen: "Julia"

Eens, wenn de Sommer gung to Rüst,
dor weer wat los an Flensburgs Küst!
De allerletzt Oktoberdag,
dat weer een Fest un weer vun Slag!
Anseilt keem'n vör Dag un Dau
de Appelschep vun Langballigau!

An'n Kai, wo't anstens rük na Teer,
Soltwater, Fisch un Tang un Smeer,
dar weihe dörch de Hawenluft
vun Beern un Appeln söt een Duft.

Dat bröcher mangeen innegang
un trock se an de Brüch henlang.
Op arm, op riek, op jung, op old,
dar wurr in Tut'n un Taschen haalt:
Twee Pund för'n Mark, orrer ok veer,
rotbackig, gollen fein un schier!

Von morns to avens de Hannel gung;
mitünner'n Schipperklavier sung
de olen Seemannsmelodien -
weern echt Flensburgsche Poesien.

Um late Stunn' un bi de Nacht,
dar dümpelten de Schepen sacht;
de Fischers bewacht' as getrue Steerns
baben an' Fockmast de Lateerns.
De Dalben rüm speeln Wind un Welln,
as wulln se singen un vertelln
vun lang verloorne Poesien
un lang verweihte Melodien.
Wulken seiln dörch dat Himmelsblau,
as weern't Appelschep vun Langballigau.

Monika Kludas (frei nach E. Schaumann)

Seilskøyteklubben Colin Archer

Postboks 190 Sentrum, Oslo 1 - Bankgiro 6094.05.29142

Anfang 1973, etwa zur gleichen Zeit, als sich die Gaffelfreunde zusammenfanden, entstand in Norwegen der "Seilskøyteklubben Colin Archer". Das "skøytefolk", so genannt nach den für Norwegen so typischen Spitzgattern mit Gaffelbesegelung, suchte den Kontakt mit Gleichgesinnten, eine Gemeinschaft, die ihren besonderen Interessen besser entsprach als die üblichen Seglervereinigungen. Denn auch in Norwegen, einem Land mit reicher Holzschiffstradition, sind Holzbooteigner längst eine Minderheit unverbesserlicher Individualisten.

Wie uns alle, so verbindet auch sie diese schwer zu beschreibende Mischung aus Leiden und Enthusiasmus, aus Opfern, die wir bei der Restaurierung eines alten Schiffes immer wieder bringen müssen und dem Glück, sich etwas zu erarbeiten, was man in der Regel auch für viel Geld nicht kaufen kann.

Heute zählt der SSCA 137 Mitglieder mit 83 Fahrzeugen. Über die Mitgliedsfahrzeuge wird ein Archiv geführt, das laufend ergänzt wird. Im Unterschied zu den Gaffelfreunden wurde die Vereinsform gewählt. Es gibt also eine Satzung, Vorstände und Ausschüsse mit fest umrissenen Aufgaben. Dies hat sicherlich unbestrittene Vorteile, wenn es um Fragen der Organisation oder um die Interessenvertretung nach außen geht.

Außer den jährlich selbst veranstalteten Treffen wie z.B. "Trutningseilas" (å trutne= aufquellen der Planken nach dem Abslippen) im Mai oder "Toddy-Seilas" zum Saisonschluss Ende September werden regelmäßig internationale Veranstaltungen besucht. Besonders hervorzuheben sind hier die ehemaligen Rettungs-Kutter "LIV", "COLIN ARCHER" und "CHRISTIANIA", die beim Cutty Sark Tall Ships Race sowohl 1983 in Karlskrona als auch 1985 in Amsterdam in der eigenen Klasse und in der Gesamtwertung die Plätze 1 bis 3 belegten. Ob dieser Erfolge und ihrer vorbildlichen Seemannschaft sind sie würdige Vertreter ihrer Heimat, die immer noch eine bedeutende Seefahrtsnation ist.

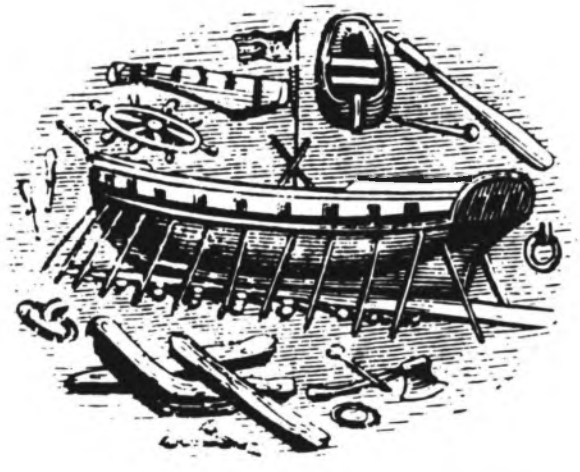
Ziele des Clubs sind:

- Förderung von Touren und Regatten mit traditionellen gedeckten Gebrauchsfahrzeugen aus Holz, die Segel als Hauptantriebsmittel haben, sowie mit anderen Booten, die diesen ähnlich sind, wie z.B. die von Colin Archer konstruierten Lustyachten.

- Förderung des Interesses an diesen Fahrzeugtypen aus der maritimen Kultur Norwegens, indem von den Mitgliedern möglichst viele dieser Fahrzeuge in Fahrt gehalten werden.

- Schaffung eines geselligen "Bootsmilieus" auch im Winterhalbjahr.

- Wahrnehmung der speziellen Interessen des Clubs und seiner Mitglieder im Rahmen des Boots- und Segelsportes.



Bei einer evtuellen Auflösung des Vereins gehen Archiv und Mittel des SSCA gemäß Satzung an das Norwegische Seefahrtsmuseum.

Über die Aufnahmekriterien wird zur Zeit gerade wieder einmal diskutiert. Es gibt Stimmen, nach denen möglichst nur originalgetreu restaurierte oder gebaute Fahrzeuge aufgenommen werden sollten. Andere weisen darauf hin, daß dies viele Interessenten von der Vereinigung fernhalten würde und plädieren für eine liberalere Einstellung. Ersteinmal in den Kreis aufgenommen, würde manch einer im Laufe der Zeit dann wohl schon selbst erkennen, wieviel schöner sein Schiff ohne "Kuchenbude" ist.

Wie sehr sich doch die Diskussionen gleichen!

Unvergessen ist vielen Gaffelfreunden der herzliche Empfang und die freundliche Betreuung durch den SSCA anlässlich der Operation Sail '78 in Oslo.

Wir freuen uns jederzeit über Gäste aus Norwegen und revanchieren uns gern. Und allen Gaffelfreunden sei verraten:
Norwegen ist immer eine Reise wert.

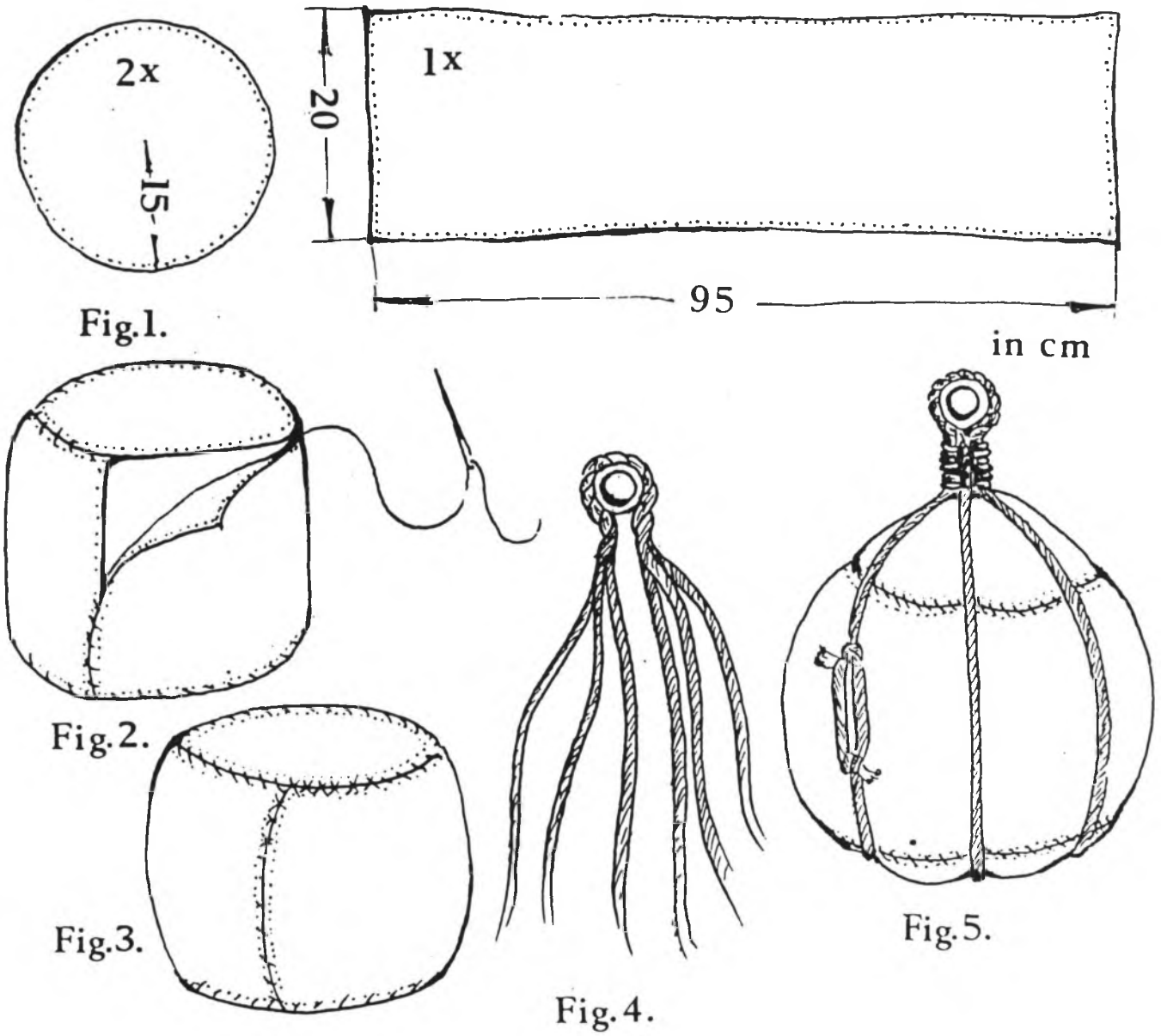
Uwe P. Griem

SEGELTUCHFENDER

Auf Langeneß kam das Jahr 84 mit Orkanböen und Landunter. Der 85 jährige Ewer "Hans" hatte die 11 Windstärken im Westen der Hallig aus erster Hand.
Als das Wasser nach 3 Tagen wieder abgelaufen war, kam Fiete, der Postschipper, legte mir dies triefende Bündel vor die Füße und strahlte:"Ich dachte, ich kann Dir damit ne kleine Freude machen!"
Der Fender war hier angespült worden.

Ein schönes Beispiel maritimer Handwerkstradition und genau passend für unsere alten Schiffe. Seit ich das Ding gesehen habe, kommen mir meine handbeknüpften Autoreifen wie umhäkelte Klorollen vor.
Man kann solche Fender wohl selbst herstellen:
Nach Fig.1 aus schwerer (mind.6oogr)Persenning zuschneiden. Zumindest die Kreise sollten auf der Maschine gesäumt weden, dafür 2 cm zugeben.
Dann wie Fig.2 mit einfachen "überwendlichen Stichen zu einem Zylinder zusammennähen. Eine Handbreit zum Füllen offen lassen.
Fig.3, stramm mit Korkkrümeln(wer weiß , wo man die kriegt?) füllen und wie ein Kissen zunähen.
Ein 2omm dreikardeeliges Manilaende um eine Rundkausch legen und die Kardeele herauslösen, wie bei Fig.4, sieht dann aus wie eine Krake.
Die Krake über den Zylinder legen und stramm verknoten, wie bei Fig.5. Dann zwischen Kausch und Fender ein Bändsel setzen, so wird alles schön stramm und fest!

Langeneß, Folkert Bockentien



Zur Schüttstelle mit der Flensburger Wasserwaage

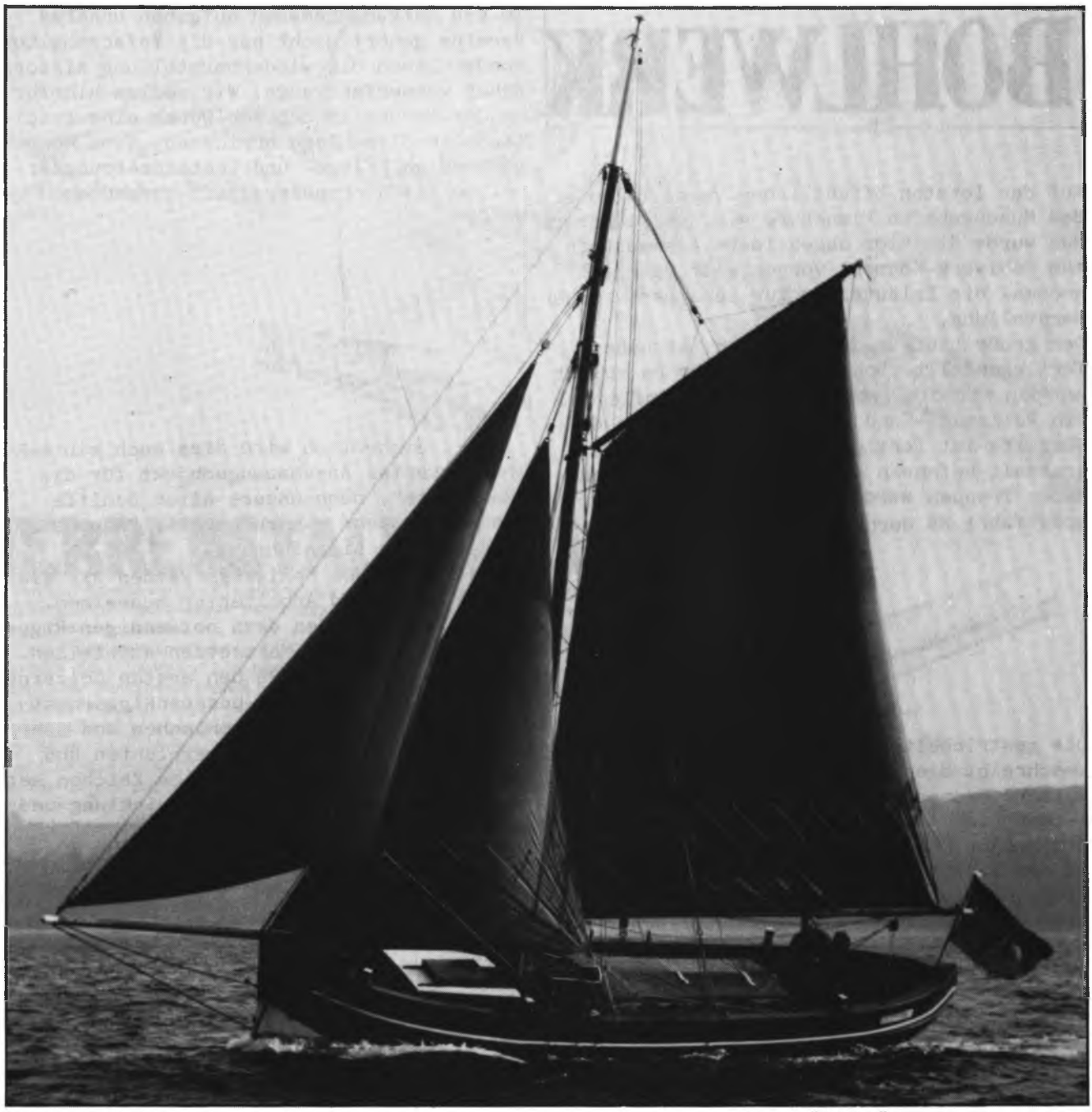
Der Name 'Piekfall' bürgt stets für Qualität, so denken die meisten Schipper und kümmern sich nicht weiter drum. Sorglos segeln sie dahin und meinen, es geht schon irgendwie alles klar. (Wem der Holzschuh paßt, der ziehe ihn bittesehr gleich an!)

Doch eines schönen Tages, das Weihnachtsfest ist gerade in vollem Gange, nähert sich der nächste Törn. Und da um diese Zeit ja fast alle Island- und Bornholmtauglichen Fahrzeuge hoch und trocken liegen, haben die eisernen Männinnen und Männer auf hölzernen Schiffen (und umgekehrt) endlich mal viel Platz da draußen und wollen sogar eine Regatta segeln. Deshalb treffen sie sich seit nunmehr 5 Jahren in Flensburg und bewaffnen sich anstatt mit Seekarten mit einer Art Wasserwaage, die aber mit einer braunen Flüssigkeit gefüllt ist. Legt man sie waagerecht auf das Deck, zeigt die Luftblase an der Oberseite die Krängung des Schiffes an. Und weil die Blase nur schwer zu erkennen ist, einigt man sich darauf, daß sie während des Törns vergrößert werden darf. Die braune Flüssigkeit ist jedoch nicht etwa zum Genuß von Neptun oder Rasmus bestimmt (Öl kippt man ja auch nicht einfach über Bord). Vielmehr schreiben die Wettfahrtregeln vor, sie mit etwas Wasser verdünnt zu erhitzen und den Mannschaften zwecks Auftauen einzuflößen.

Es begab sich nun am letzten Weihnachtsfest, daß die Schipper auf dem Flensburger Bohlwerk zusammenkamen, um die Lage zu besprechen, die hoffnungslos, aber nicht ernst schien. Es fehlte Herr Wind, dafür war aus Versehen Käpt'n Nebel gekommen. Deshalb wollten die tapferen Streiter versuchen, überhaupt erst einmal über die Startlinie zu segeln und - möglichst noch bei Tageslicht - in der Kupfermühlenbucht 3 sm weiter über den Fortgang der Regatta zu beraten.

Also wurden die Schiffe bis in die Toppen mit Segeln und ähnlichen Tüchern behängt und die Leinen losgeworfen. Der Radau der Maschinen und Menschen mußte den Wind geweckt haben, denn just als alle gerade an ihren Ballonklüver- und Toppsegelfallen reißen wollten, kam er mit Gebraus aus Dänemark herangestürmt und überrannte alles, was da trieb, sogar den Nebel.

Die Segler rieben sich sogleich die Hände - es war nämlich sehr kalt -, holten die Schoten dicht und probierten, ob die Wasserwaagen funktionierten. Einige mußten die Buddel wohl an Land vergessen haben, denn sie legten schnell wieder an, um sie zu holen. Andere waren sehr höflich und hielten sich stets da auf, wo sie die anderen nicht störten. Und dann gab es solche, die glaubten, der Name 'Piekfall' bürge für Qualität, und siehe, sie wurden grausam bestraft. Selbiges kam plötzlich mit einem Knall vom Masttopp herabgeschossen (der Startschuß war aber schon Minuten vorher gefallen), weil es keinen Halt mehr an seinem Drahtstropp gefunden hatte. So mußte sich der arme Segler, der früher sogar schon mal den ollen Grogpott gewonnen hatte, in die Klasse der Motorenden einreihen, um Zeuge des weiteren Geschehens zu werden.



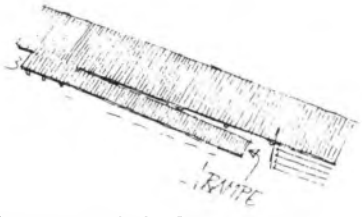
Zweideutiger Rückblick mit Erinnerungsfoto von Monika Kludas auf der "Greta"

Der harte Kern rundete denn auch nach langem Schlagen (der Hände an den Körper und der Schiffe auf der Kreuz) die obligatorische Schüttstellen-Tonne. Nomen est omen, Frau Holle schüttete kräftig weiße Flocken dazu aus dem Himmel.
Als ob es noch nicht genug Schwierigkeiten gäbe auf so einer Reise, hatte die Wettfahrtleitung die Dichter und Denker animiert (es waren ja reichlich Leute da). Wann und wo es den Hafenkran gegeben hat,und wieso ein Schiff 'Schiff' heißt! Wer dumm fragt, kriegt unheimlich schlaue Antworten. Noah klingelten die Ohren, als Rainer später im Fährkrog die Lösungsvorschläge rezitierte.
Den Zuschlag bekam schließlich die "Joan", Lothar Preukschat war mit dem Colin Archer extra aus Kiel zu Besuch gekommen. Labskaus, Bier und Grog halfen die Unbill des Tages vergessen, und der gemütliche Klönschnack verleitete alle zu der Drohung: Wir kommen wieder!

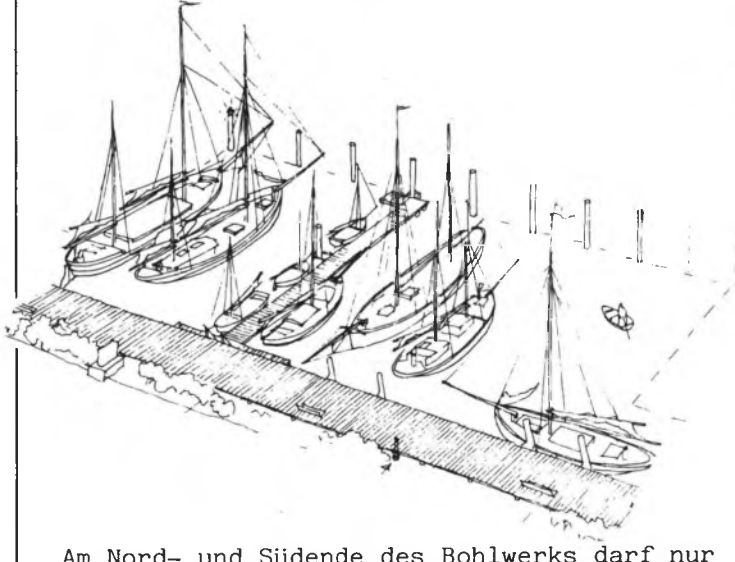
MERKE: Ein dickes Piekfall ist was wert,
weil man damit besser fährt!

BOHLWERK

Auf der letzten öffentlichen Veranstaltung des Museumshafen Flensburg e.V. im Flensborg Hus wurde die hier abgebildete Ausbaustufe zum Bohlwerk-Konzept vorgestellt.Hier ist nochmal die Erläuterung zur perspektivischen Darstellung.
Der große Laufsteg am Bohlwerk ist nahezu fertiggestellt. Sobald das Wetter es zuläßt werden wir die letzten 4o Bohlen auflegen. Die Rollstuhl- und Kinderwagenrampe an der Südseite ist fertig und zum Grog-Törn 84 erstmals befahren worden. Die jetzt vorhandenen Treppen werden noch rechtzeitig zur apfelfahrt 85 durch zwei weitere ergänzt -

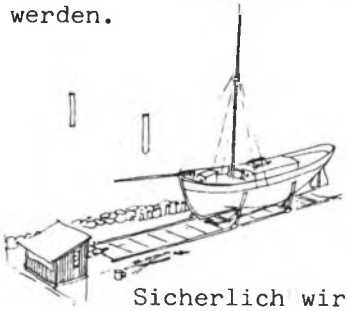


Die gestrichelte Linie auf der Wasserseite umschreibt die im Nutzungsvertrag ausgewiesene Wasserfläche. Im mittleren Bereich werden hier Aussenpfähle gerammt, so daß die großen Schiffe als Bug- und Heckanleger in der historischen Flensburger Liegeordnung ihren Platz finden. Dazwischen ist ein kleiner Schwimmsteg für die Lüttfischer-Jollen und Beiboote vorgesehen. Auf diese Weise liegen sie im Wellenschutz zwischen den größeren Schiffen.

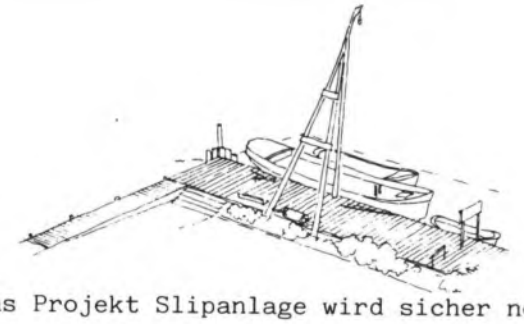


Am Nord- und Südende des Bohlwerks darf nur in Längsrichtung und nicht in Päckchen angelegt werden. Dieses ist notwendig um die Einfahrtswinkel für die Berufsschiffahrt an der Steinpier nicht zu behindern.

Zu den satzungsgemäßen Aufgaben unseres Vereins gehört nicht nur die Infahrthaltung sondern auch die wiederherstellung historischer wasserfahrzeuge. Wir wollen hierfür an der Nordseite des Bohlwerks eine traditionelle Slipanlage errichten. Hier können notwendige Pflege- und Instandsetzungsarbeiten am Unterwasserschiff vorgenommen werden.



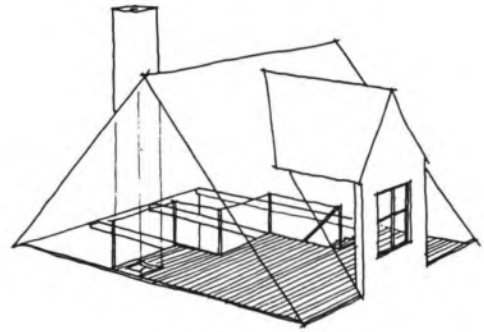
Sicherlich wird dies auch ein sehr interessantes Anschauungsobjekt für die "Seh-Leute", denn unsere alten Schiffe haben doch sehr eindrucksvolle "Bäuche" mit sehr schöner Linieführung.
Das Nordende des Bohlwerks werden wir als Ausrüstungs- und Arbeitspier ausweisen. Wir wollen hier den dazu notwendigen Rigger-Mast zum Laden und Mastsetzen aufstellen. Flensburg erhielt 1726 den ersten hölzernen Hafenkran. Wir möchten unserenRiggermast in dieser möglichst historischen und sehr funktionellen Form wieder errichten und damit auch ein eindrucksvolles Zeichen setzen für die geschichtliche Entwicklung und Bedeutung des Flensburger Hafens.

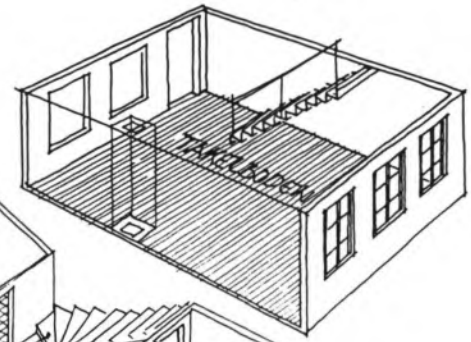


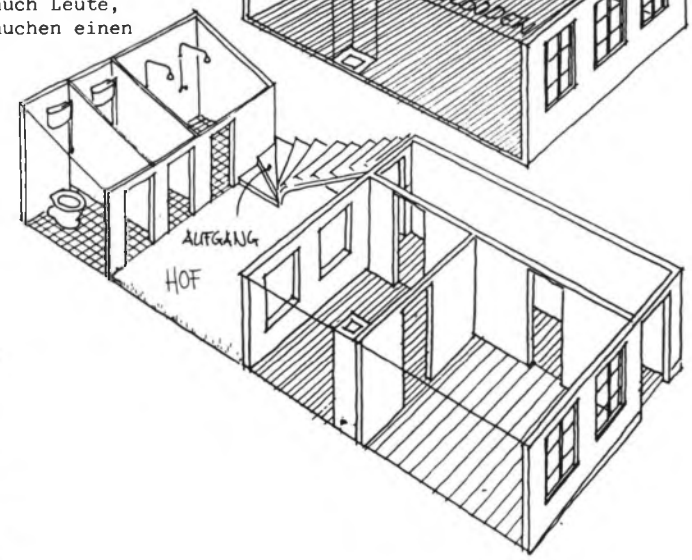
Das Projekt Slipanlage wird sicher noch einige Jahre Planung und Vorbereitung in Ansbruch nehmen, gerade weil wir auch die dafür notwendigen Materialien und Geräte auftreiben müssen.
Der Riggermast als Flensburger Hafenkran findet bereits jetzt große Aufmerksamkeit und Zustimmung auch auf Seiten des Flensburger Schiffahrtsmuseums.
Herr Dr.Schulte-Wülwer sowie Frau Dr.Jutta Glüsing haben ihre Bereitschaft zur Unterstützung dieses Projektes spontan zugesagt. Der Gedanke, hier den alten Flensburger Hafenkran wieder erstehen zu lassen hat bereits Freunde und Förderer gefunden.Wir hoffen, dieses Projekt zügig durchführen zu können.

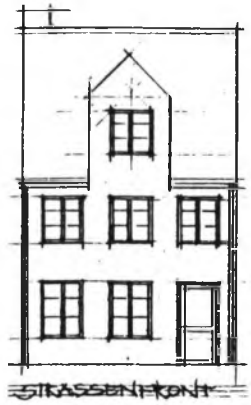
HERRENSTALL No 11

Der Verein Museumshafen Flensburg e.V. hat von der Wohnungsbau Flensburg GmbH das Anwesen Herrenstall 11 erworben. Wir wollen hier auf dem historischen Grund der alten Flensburger Holzbauwerften einen vereinseigenen "Stützpunkt" errichten.
Architekt Povl Leckband hat bereits im Vorfeld der Kaufverhandlungen eine Bestandsaufnahme sowie einen möglichen Ausbauplan gezeichnet und wir haben auf dieser Basis einen möglichen Nutzungsvorschlag konzipiert. Das Gesamtanwesen besteht aus einem Vorderhaus (5x8m), einem Hof und einem Waschhaus(5x3m). Wir wollen das Hofseitige Waschhaus als Toiletten- und Duschhaus für unsere Gäste ausbauen. Hierfür stehen drei kleinere Räume zur Verfügung.
Das Vorderhaus kann in drei Ebenen genutzt werden. Die Zeichnungen auf der rechten Seite erläutern das Nutzungskonzept.
Wir haben jetzt mit den Aufräumarbeiten begonnen, um einen besseren Einblick in den Zustand der Bausubstanz zu erhalten. Da sich das Anwesen insgesamt in einem sehr schlechten Zustand befindet, werden wir erhebliche Anstrengungen machen müssen, um es für unsere Zwecke herzurichten. Daß wir dabei das historische Gepräge erhalten wollen bedarf wohl keiner weiteren Erläuterung. Wir brauchen für dieses Projekt umfangreiche Geld-und Sach-Spenden z.B. Sanitär und Heizung, Bauholz für den Dachstuhl, Fußbodenbretter, Farben, Dachziegel usw. Haltet bitte Augen und Ohren offen, wir brauchen jede Hilfe!
Den nächsten Arbeitseinsatz zum Aufräumen geben wir wieder mit Postkarte bekannt. Wer diesmal nicht angeschrieben wurde und gerne helfen möchte muß sich bei Günther Wulf Tel.o4634/9179 melden. Wir suchen für die folgenden Arbeiten dann auch Leute, die was vom Mauern und Zimmern verstehen und wir brauchen einen Sanitärfachmann/frau.









Glückstadt-Regatta der Freunde des Gaffelriggs

Text: Monika Kludas
Fotos: Kai Greiser (8),
Monika Kludas (2)

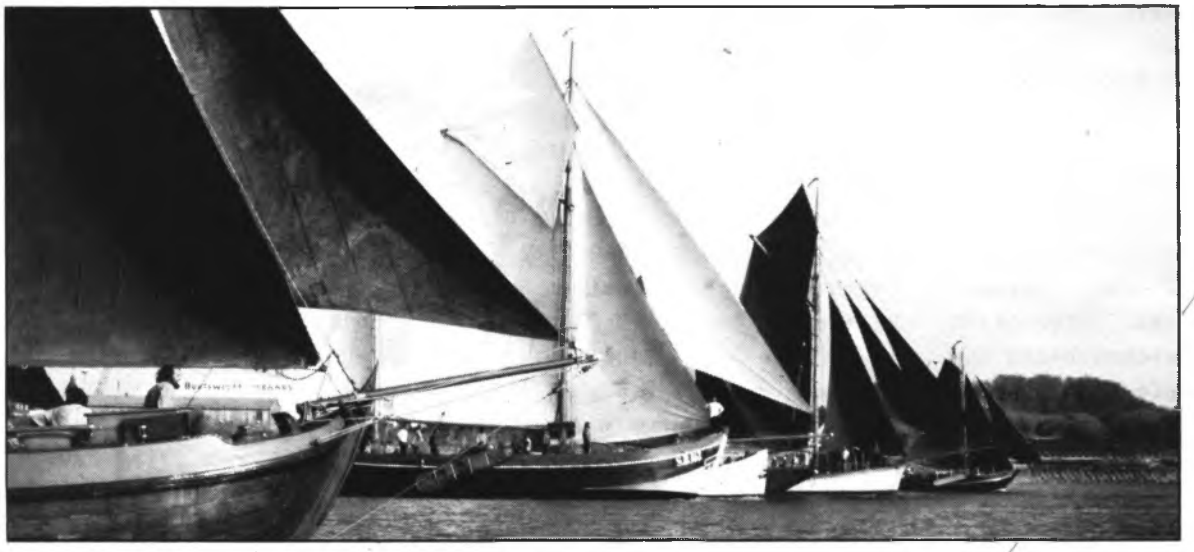
Wuhling vorm Start: von links Ida ut Glückstadt, Johann Ehlers, Vamos, Rosinante, Catarina (alias

Den Revierkennern juckt es immer schon Wochen vorher in den Fingerspitzen: die Elb-Insel Rhinplatte regattamäßig zu runden, eine Hälfte mit dem Tidenstrom, die andere gegenan, aber auf Schiffen, die nur noch in Museen vermutet werden, alle gaffelgetakelt, teils Seitenschwert-bestückt. Jeder gegen jeden ist ungeschriebenes Gesetz, Zweikämpfe sind an der Tagesordnung und vom persönlichen Ehrgeiz bestimmt. Rasmus wird bestochen, damit auch Toppsegel, Ballonklüver und Wassersegel zur Geltung kommen.

Dann, an einem warmen Sonnabend im Oktober, ist es soweit: braune und schwarze Rümpfe aus Holz oder Eisen schieben sich aus dem Glückstädter Hafen hinaus, die Freunde des Gaffelriggs türmen die riesigen Segelgebirge auf die Masten und ziehen Steven an Steven beim Startschuß über die Linie, daß ein AC-Racer vor Ehrfurcht er starren würde. Mitten in der Traditionsflotte der Ewer "Laertes"von Klaus Mewes, der Romanfigur Gorch Focks, mit Kurrbaum und Fischkörben! Doch es ist ja nur "Catarina von Finkenwärder", originalgetreu hergerichtet für die Verfilmung von "Seefahrt ist not".

Zuerst ist also die Südspitze zu runden, das Wasser läuft gerade erst auf und hilft einem Häuflein Schiffe gut nach Luv bis zu den Inselsänden, wo ein Fischer ungerührt seine Reusen einholt. Die übrigen wollen sich von der Baumabdeckung

Laertes), Stader Wappen (ex Adelheid) auf der Suche nach der Lücke in Luv ...



... und schließlich aufgereiht auf der Linie.

"Nostra", in voller Schönheit, hat die Nordspitze der Rhinplatte gerundet, gefolgt von "Vamos" und "Eule", die von einer begeisterten Cupper-Besatzung gesegelt wurde.

freihalten, doch zuviele Segel müssen sich die mäßige Brise teilen, das Feld bleibt zurück. Schon eine Kabellänge vor dem Turm wird die Wende eingeleitet, mit Seitenschwertern ein umständliches Manöver, aber der Schiebestrom drückt die Hecks der Ewer, Logger, Schoner, Kutter, Skutsje und Schokker elegant herum. Mit einem Schrick in den Schoten geht es nun gegen die Tide, die dicht an dem neuen häßlichen, angeblich zweckmäßigen Steindamm der Rhinplatte nicht allzu stark läuft. Einige Verwegene schrammen auf der 1,5m-Linie an der Kante entlang, den Schwertaufholer in der Hand.

Es wird ein Rennen für die Kleinen (obwohl der 15,70m-Schoner "Johann Ehlers" gewinnt, das war jedem klar), H-Jolle, Austernsmack und Cornish Crabber gehen kurz nacheinander durchs Ziel. Eine Stunde später hat es auch der Letzte geschafft, und in dem engen Hafen von Glückstadt arrangieren sich die moderne und alte Berufsschiffahrt. Reich-

Johann Ehlers

Wilhelmine und Veleda

Olifant und Stader Wappen

Catarina

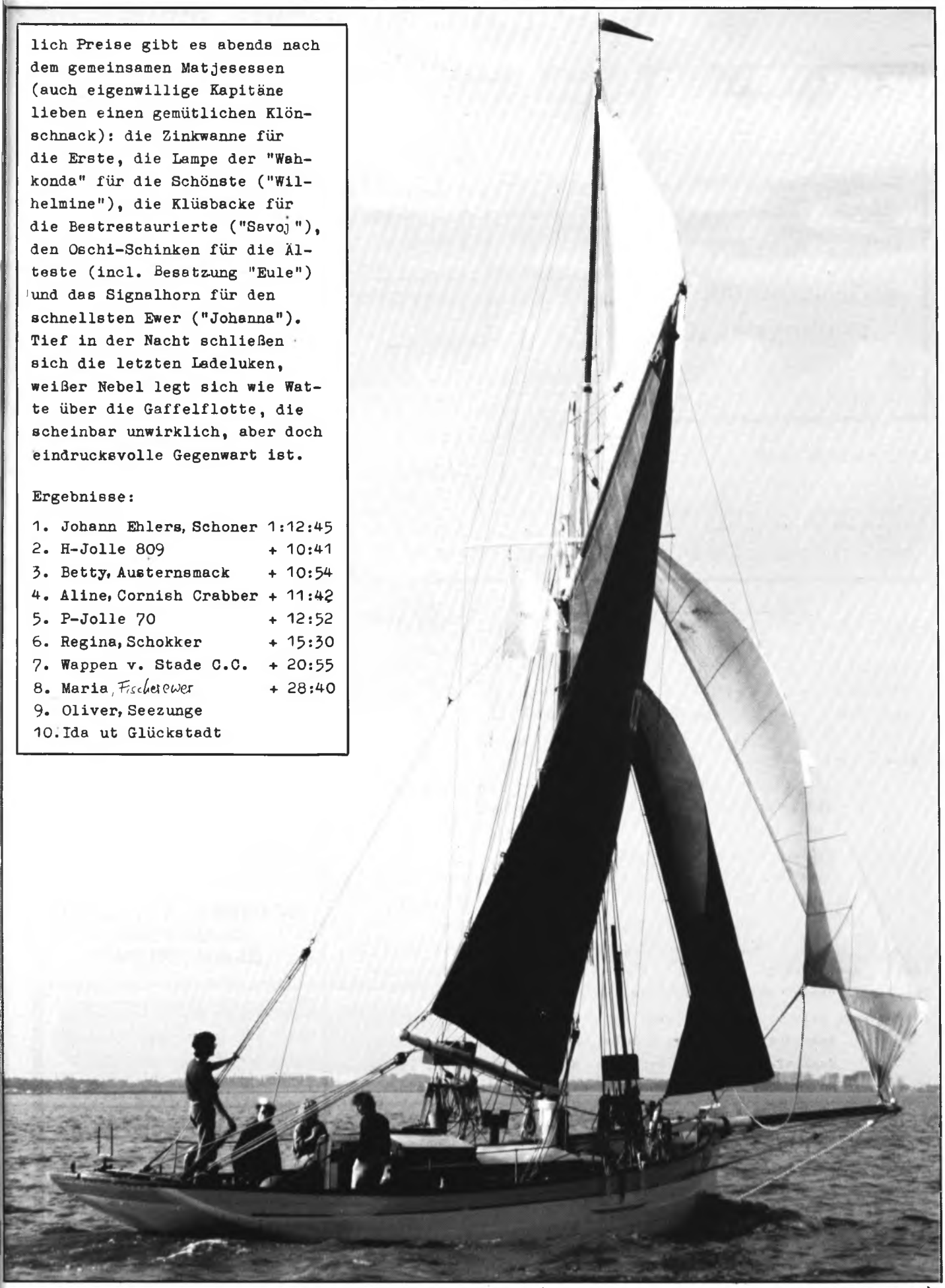
Vamos

Maria und Johanna

lich Preise gibt es abends nach dem gemeinsamen Matjesessen (auch eigenwillige Kapitäne lieben einen gemütlichen Klönschnack): die Zinkwanne für die Erste, die Lampe der "Wahkonda" für die Schönste ("Wilhelmine"), die Klüsbacke für die Bestrestaurierte ("Savoj"), den Oschi-Schinken für die Älteste (incl. Besatzung "Eule") und das Signalhorn für den schnellsten Ewer ("Johanna"). Tief in der Nacht schließen sich die letzten Ladeluken, weißer Nebel legt sich wie Watte über die Gaffelflotte, die scheinbar unwirklich, aber doch eindrucksvolle Gegenwart ist.

Ergebnisse:

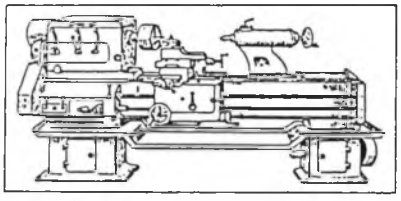
1.	Johann Ehlers, Schoner	1:12:45
2.	H-Jolle 809	+ 10:41
3.	Betty, Austernsmack	+ 10:54
4.	Aline, Cornish Crabber	+ 11:42
5.	P-Jolle 70	+ 12:52
6.	Regina, Schokker	+ 15:30
7.	Wappen v. Stade C.C.	+ 20:55
8.	Maria, Fischerewer	+ 28:40
9.	Oliver, Seezunge	
10.	Ida ut Glückstadt	



Die schnelle "Betty",(die jetzt für 90.000 DM zum Verkauf steht).

Gibst du mir,

DREHARBEITEN



HEINZ SIMANSKI
2170 Hemmoor
Peykesweg 10
Privat 04771 7578
Dienst 3662

Grenzwellenempfänger

JRC Grenzwellenempfänger NRD 515 mit FTZ-Nr., 100 KHz-30MHz durchstimmbar, Digital-PLL-VFO Doppelsuper zu verkaufen.
VB: DM 3.100,-
P.Gold - Tel. 040/ 229 64 21

DECCA Yacht-Navigator

RACALL-DECCA Yacht-Navigator mit Antenne zu verkaufen.
VB: DM 3.450,-
P. Gold - Tel. 040/ 229 64 21

Peilsonde

RAMERT Peilsonde zu verkaufen.
VB: 700,-
P. Gold - Tel. 040/229 64 21

Handpeilkompass

SANRA Handpeilkompass im Holzkasten zu verkaufen.
VB: DM 350,-
P. Gold - Tel. 040/229 64 21

Selbststeueranlage

AUTOHELM MK 2 - Selbststeueranlage zu verkaufen.
VB: DM 650,--
P.Gold - Tel. 040/229 64 21

Decca Radar

DECCA Radar 090 (36 sm-Bereich) Radarantenne u. Sichtgerät ohne Kabel.
VB: DM 6.900,-
P. Gold - Tel. 040/229 64 21

UKW-Sprechfunk

DEBEG 7617 UKW-Sprechfunkanlage zu verkaufen.
VB: DM 1.200,-
P. Gold - Tel. 040/229 64 21

VOLVO PENTA Dieselmotor

VOLVO PENTA MD 32 mit hydr. Wendegetriebe, 108 PS, generalüberholt.
P. Gold - Tel. 040/229 64 21

Anmerkung
Alle vorgenannten Geräte sind wenig gebraucht und in gutem Zustand. Preise zzgl. Versand.

Zu verkaufen :

HANOMAG - Bootsmotor, Baujahr1970, 70 PS, 1800 U/min, komplette 24 Volt - Anlage, Schwingmetalle,Zweikreiskühlung. Dazu passendes GETRIEBE Hüttenwerk Sonthofen, 2:1, Gewicht 200 kg. Gewicht des Motors 600 kg.

PREIS : DM 5000,-

Der Motor stammt aus einer Barkasse und ist in einem sehr vertrauenerweckenden und gut gepflegtem Zustand. Er eignet sich für Schiffe ab 15 tons oder ab 13m.Länge.

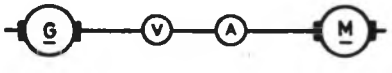
Dietmar Schmidt, Steendiek 29, 2103 Hamburg 95 (Finkenwerder) Tel. (in Firma) 32 47 09

CLIPPER-AAK "BONNY"

Volker Christmann
6200 Wiesbaden
Felsenstrasse 46
Tel. 06121/521936

LÜA: 15 m Rumpflänge: 11,65 m Breite: 3,6o m
Tiefgang: 1,6o m
Verdrängung: ca. 15 t Baujahr: unbekannt
Rumpf: Stahl Rigg: Masten und Bäume: Holz
Verstagung: Nirosta
Wasservorrat: ca 9oo l Dieselvorrat: 36o l
Segel: Flieger, Klüver, Fock, Großsegel, Großtop, Bsan, Besantop.
Gesamtfläche: 1oo qm Material: schweres Dacron mit Bindereff
Steuerung: hydraulische Radsteuerung
Motor: Mercedes Benz 54 PS Baujahr 1974, 1984 generalüberholt.
Inneneinrichtung: 6 bequeme Kojen in drei geschlossenen Kabinen.
1 weitere Koje (Klappkoje) für Notfälle.
Gesamte Inneneinrichtung Mahagoni, wenig Sperrholz.
Pantry: zweiflammiger Gaskocher, Kühlschrank (muß überholt werden).
Toilette: Pump-WC und eine Druckwasserdusche.
Ausrüstung: Beiboot, Rettungsinsel für 8 Personen, Elekt. und Handlenzpumpen, Log, Echolot, 4 Batterien, UKW-Sprechfunkanlage, Kompaß, Werkzeug, mehrere Anker, ca. 1oo m Ankerkette, starke,große Ankerwinde, Festmacherleinen, Fender, Pött und Pann für 6 Personen, etc.

In den Jahren 1974 -1976 wurde die "Bonny" mit einem großen Kostenaufwand totalrenoviert. Außer dem Rumpf ist alles neu. D.h. Kiel, hydraulische Ruderanlage,Motor und Getriebe, gesamtes Rigg, Innenausbau, Stabdecks, etc..
Letztes Versicherungsgutachten: Lloyd's Juni 1984
Liegeplatz: Kusadasi (Türkei)
VhB.: 15o.ooo,- DM oder 75.ooo,- DM für eine 5o% - Beteiligung.



SCHIFFS & YACHT
ELEKTRIK
ELEKTRONIK

PLANUNG EINBAU REPARATUR

Komplette Elektrikausrüstungen, auf Wunsch nach o. in Anlehnung an GL - Standart.
Spezialisiert auf Gaffelschiffe!
Schnell und Preiswert

DIETMAR ZISCHKA

Traarer Str. 122
4150 Krefeld

Tel. 02151 / 47 25 72
Tel. 040 /229 64 21 (P.Gold)

PS: Bereits ausgeführt:
UNDINE - J. Kaiser
SEUTE DEERN - Clipper

nehm ich dir

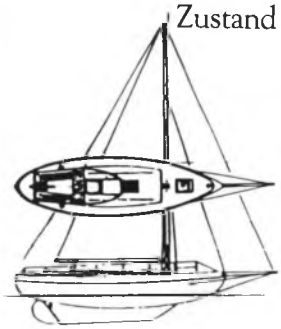
KARSTEN STEFFEN

2162 Grünendeich, Lühedeich 11, ☎ 04142-3966

Alle Takelarbeiten.
Tau-,Draht-,Tau-Drahtspleisse,
Pressen, Aufwalzen, Schmarten, Kleeden,
Knotenbretter, Glockenbändsel, Plattings.
Erstellung moderner wie traditioneller
Riggs.

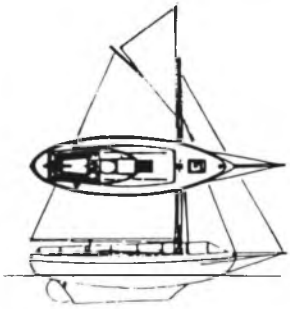
Wer hat Lust,

Aus einem hochgeriggten Zustand **A**



Holz-Doppelender
9,00 (11,00) x 2,75 x 1,50
Duve-Riss Bj: 1933
Werft: Müller + Staamann
Bremen – Blumenthal
Rumpf: Kambala/Eiche
Deck: Teakstab auf Sperrholz
Aufbau: Mahagoni

mit nur wenigen Mitteln einen gegaffelten Zustand **B** zu zaubern?



Ausrüstung:
neuwert. Segel (Braun)
UKW-Anlage
Toilette
Diesel Yanmar 2 Zyl. 15 PS
(3 Jahre alt)
Diesel-Heizung
mit Pütt und Pann,
und vieles mehr

Preis VB DM 30.000,–

Eigner der „BAALJE": Jürgen Steland
Telefon (Berlin) 030/6811750 + 3027524
Liegeplatz: Werft Laboe

SUCHMELDUNG

Schoner, Galease oder Kutterrumpf mögl.
Rund- o. Spiegelheck ab 16 Meter für
Aus- o. Umbau zu kaufen gesucht, evtl.
auch Miteigner o. Teilhaberschaft.
Angebote mögl. schriftl. an:
Fred Joneleit, Katharienstr. 28 b, 2000 HH 11

Kompaßhaus Fabrikat: Ludolph - Bremerhaven. Aus Messing mit 2 seitlich angeordneten Petroleum-Lampen. 235 mm Ø. Höhe 245 mm, Breite ü. a. 345 mm. DM 495,--
Tel. 040/7434692 od. Büro 36149411

VOLVO PENTA Service
Ersatzteile · Wartung · Reparatur · Austausch
Vertragswerkstatt
BOOTSMOTOR · LEICHTDIESEL
SCHWERDIESEL · TECHN. ZUBEHÖR
DIE SPEZIALISTEN RUND UM DEN MOTOR
CARL BAGUHN KG
Motoren · Instandsetzungswerk
Wendenstraße 252 Postfach 26 01 12
2000 Hamburg 26
Verkauf Montag bis Freitag 7 17 Uhr
Telefon (040) 25 11 71 73

Oderhaff-Berufs-Fischei-Fahrzeug in rechte Holzwurmhände günstig abzugeben. Es entspricht weitgehend dem Riss auf S. 29 im "Piekfall" Nr. 29. Wurde 1939 in Stettin gebaut, Eiche/Eiche, Querspant, Klinkerbau bis auf die oberen vier Planken, die karweel gezimmert sind. Kielsohle -mit holzverfüllter Mittelschwertöffnung- in jüngerer Form mit der Bordplanke verbunden. Ein hoher Balkenkiel ist durchgehend untergebolzt. Die Länge ist 12 m, die Breite 4,10 m. Deck und Aufbauten sind zu erstellen. Weitere Infos über T. 030/624 58 95

Gaffelkutter m. Spiegelheck Bj. 1984

8,70 x 2,85 x 1,50 Verdrängung ca. 5 t
Norweg. Föhre auf laminierten Spanten
Klappmast, Teakdeck, selbstlenzendes Cockpit,
Owatrol-behandelt, 4 Kojen
Segelfläche 45 m^2
25 PS Volvo Diesel, 150 l Diesel, 130 l Wasser
Holz/Kohle-Ofen
Liegeplatz Grötö / Schweden (Insel vor Göteborg)
VB DM 95.000,--
Kontakt mit dem Eigner (Bootsbauer) vermittelt
U.P.Griem, Am Rehm 25, 2070 Ahrensburg
Tel. 04102 / 52667

Gibst du mir,

GESUCHT für ROSINANTE:

1 Großbaum, Lärche oder Douglasie
1 Beiboot, Holz, 3 - 4 m, leicht, billig!, überholungsbedürftig?
2 Schäkel Ankerkette 16 mm

Peter Hofrichter - Am Thing 2
2110 Buchholz - Tel: 04181/8458

Der ehemalige "Kunstewer"
MS "ELISE"
ist (immer noch) zu verkaufen.
Baujahr 1909 Martenshoek/NL aus Stahl
Abmessungen: 30,00 x 5,00 x 2,00 m.

Gaffel-Großsegel aus DURADON, rot ca 60qm zu verkaufen: Maße: Unterliek 6,40m, Vorliek 7,30m, Oberliek 9,00m, Achterl. 11,30m

OPTIMUS-Herd, 2-flammig mit Backofen zu verkaufen inkl. kardanischer Aufhängung.

Alle Preise VHB - J.Kubik
Tornescher Weg 89 - 2082 Uetersen

TALL SHIPS RACE '86

Auf OLIFANT ist noch eine Koje frei für einen Jugendlichen 17 - 25 Jahre zur Teilnahme am TALL SHIPS RACE '86.
Abreise 5.Juli WEDEL - Delfzijl, Treffen mit STA-Schiffen, gemeinsame Fahrt nach NEWCASTLE ON TYNE, von dort TALL SHIPS RACE nach BREMERHAVEN, dor Ankunft 25.7.86.
Verpflegungspauschale DM 15.--/Tag.

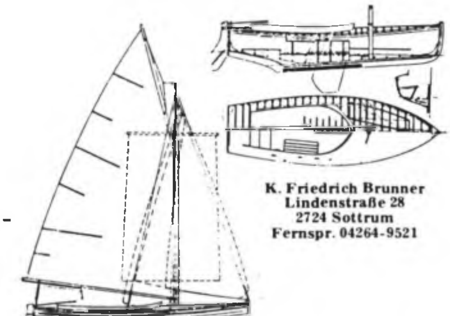
Heinrich Woermann
Gutenbergstrasse 8
2000 - Wedel
Telefon privat 04103 - 3365
" Gesch.: 040/ 32 17 27

STELLENANGEBOT:

TOPLICHT - Schiffsausrüstung für die traditionelle Segelschiffahrt sucht einen kaufmännisch und technisch versierten Gaffelsegler/in für Beratung und Verkauf. Anfragen an:
Michael Thönnessen - 040/8 80 60 77
Friesenweg 4 - 2000 Hamburg 50

Henry Steckmeister - Tel: 04128/507 hat zu verkaufen:
1 Bowman-Getriebe (ölhydr.) 2 : 1
1 Großbaum 6,50 m m. Beschlägen, 1 Motor ALBIN 36 PS, 3 Zyl., 2000,-, Gaffeltopp- und Vorsegel, Beiboot, Eichenholz, Perlonfestmachertauwerk div. andere Materialien, fertigt hölzerne Flögel nach Maß und sucht den Mann, der die Flüstertüte kaufen wollte.

Suche alles über die
Nationale Küstenjolle:
Risse, Reiseberichte
Fotos, Bauorte, Werften,
Anzahl der gebauten
Küstenjollen usw.



K. Friedrich Brunner
Lindenstraße 28
2724 Sottrum
Fernspr. 04264-9521

ZU VERKAUFEN:

ARBEITSDINGHY "WILLI" VON OEVELGÖNNE
LÄNGE 4,30 M, BREITE 1,90 M, TIEFG. o.SCHW. 0,20 M m.SCHW. 0,90 M, LUGGERTAKELUNG MIT CA 7 QM SEGELFLÄCHE, GEBAUT CA. 1930 ALS ARBEITS- UND BEIBOOT AUS EICHE MIT KARWEELBEPLANKUNG. PREIS: DM 4.250

JYTTE + MICHAEL THÖNNESSEN OEVELGÖNNE 42
2000 HAMBURG 52 TEL: 040/880 73 77

GIEKEWER zu verkaufen
1907 Werft Gebr. Schedelgarn, Uetersen, 14,88 x 4,70 x 0,80 m, Laderaum Stehhöhe, Mercedes M 203, 92 PS, 1962 Motor u. Rumpf sehr gepflegt.
VB 43.000,- DM, W. Kirsch, Rambachstr. 1, 2 HH 11, Tel: 31 57 24 abds.

ANGEBOT

1 Mast, Douglas-Pine, 25 m, Ø am Fuß 0,33 m, ohne Beschläge.
VB: 6.900,-DM fob dän. Hafen
H.-R. Joél - Sülldorfer Weg 28
2000 Schenefeld - 040 / 830 75 52

MWM Motor, Bj. 1965, KD 110, 3 Zyl. ca. 30 PS, 2600 U/min, Renk-Getriebe 2 : 1, neu überholt, ca. 2.500,- DM
TOM MITSCH - Tel: 040 / 82 09 51

Zu verkaufen:
Ankerkette 16 mm, feuerverzinkt, 63 m 400,- ; Eisenballast 39 Stck ä 26-28 kg ges. ca. 1000 kg 300,- ; Original Rettungs-Schwimmbank f. 12 Pers. 150.- 4 Schalkeisenbügel f. Luke 3,60 m, div. Riggteile u.v.m. gegen Gebot.
W. Kirsch - Hamburg Tel: 31 57 24 abds

Suche Mitsegelgelegenheit

Sporthochseeschiffer u. BK - Schein Besitzer, aber (noch) kein Gaffelsegler

Thomas Beyer, Smeewinkel 15
3320 Salzgitter Tel: 05341/ 12325-21216

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

"GALEANO" steht zum Verkauf

Wir wollen unseren gaffelgetakelten Jollenkreuzer verkaufen.
Das Schiff wurde Mitte bis Ende der Zwanziger Jahre gebaut.
Planken(1Zoll) und Spanten sind aus Eiche. Der Kajütaufbau und das Cockpit sind aus Mahagoni. Das Deck besteht aus aufgelegtem Gabun-Sperholz.
Innen und Außen ist das Schiff naturlackiert.

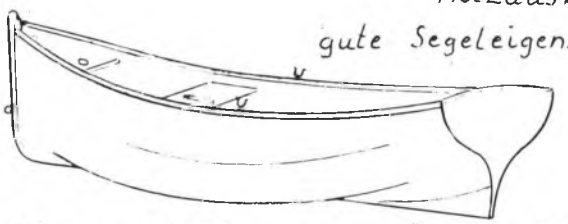
Schiffsdaten:
Länge: 6,30m+(0,60m)
Breite: 2,10m
Tiefgang: 0,35m/1,10m
Segelfläche: 24qm
Motor: 6 PS Yamaha

Volker Albers
SchwarzerWeg4
2208 Glückstadt
Tel. 04124/7173

Preis: 8600 DM

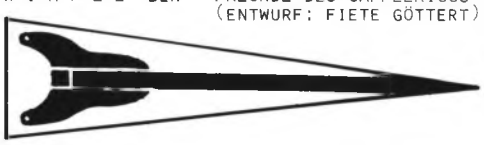
nehm ich dir

Beiboot zu verkaufen
Neubau Bauweise: Aluminium / Holzausbau
gute Segeleigenschaften



Länge: 2,51 m Höhe: 0,61 m
Breite: 1,28 m Gewicht: ca. 50 kg
3500 DM ohne Zubehör Tel. 04451 / 3024

WIMPEL DER "FREUNDE DES GAFFELRIGGS"
(ENTWURF: FIETE GÖTTERT)



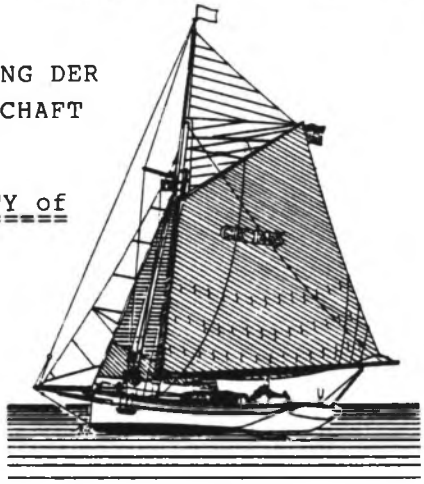
GRÖSSE 1 30 x 120 CM PRO STÜCK DM 30,00
GRÖSSE 2 60 x 240 CM PRO STÜCK DM 40,00

MATERIAL: WEIßES POLYESTER-FLAGGENTUCH MIT IN SCHWARZ AUFGEDRUCKTER GAFFEL, MIT LIEKBAND, AUGE UND BÄNDSEL. PREISE INKL. PORTO VERPACKUNG UND MEHRWERTSTEUER.
AUSLIEFERUNG DURCH:

TOPLICHT GmbH
Schiffsausrüstung für die traditionelle Segelschiffahrt
Friesenweg 4 · Hamburg 50
Tel: 040/880 60 77

WEGEN AUFLÖSUNG DER EIGNERGEMEINSCHAFT ZU VERKAUFEN:

CK-145 "BETTY of COLCHESTER"



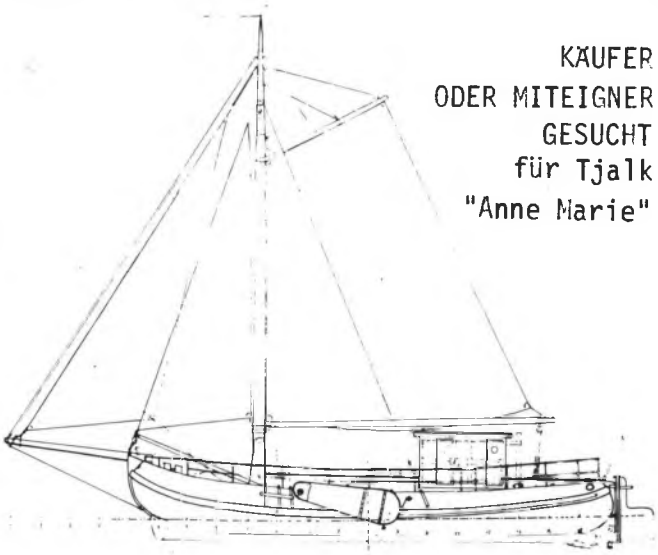
Austernsmack
1906 bei Aldous in Brightlingsea gebaut
10,6 x 3,0 x 1,3 m
Verdrängung: ca. 12 t
Segelfläche: 95 m²
Motor: Volvo MD 17C - 35 PS, 2 Jahre
kompletter Innenausbau für 4 Personen

Segelklar ausgerüstet incl. Beiboot, Rettungsinsel etc.

VB. DM 90.000,-

Kontakt: Jo Kähne - Auedeich 24 - HH 95
Telefon: 040 - 742 96 38 abends
040 - 22 77 188/89 tags

KÄUFER ODER MITEIGNER GESUCHT für Tjalk "Anne Marie"



Gebaut 1893 in Groningen, laut Schiffsmessbrief von 1932, Segler mit Hilfsmotor, bis 1968 als Motorschiff in der Muschelfischerei und zur Kabelkontrolle im Wattenmeer genutzt.

Tech.Daten: 16 x 4 x 1,2 m, Eisen, Brutto Raumg 72 cbm, Reg.T.25,6
1960 neuer Boden, 1983 neue Schraube, Masch.: Deutz-Diesel 6Zyl. , 116 PS, 1350U/min, Elektr. 24 Volt
Hilfsdiesel für Ankerw., Generator 24 Volt, UKW-Funk

Das Schiff wurde 1982 von uns erworben. Der Vorbesitzer hat es mit einem häßlichen , aber sehr praktischen Ruderhaus versehen. Das Schiff ist in sehr gutem technischen Zustand, ausgerüstet mit Toilette, kompletter Küche, Frisch- und Abwasser, 8 Kojen, der zusätzliche Einbau einer Achterkajüte ist möglich.
Wir haben bisher schrittweise restauriert, das Schiff dabei in einem seeklaren ,benutzbaren Zustand gehalten. 1985 Aufbau eines neuen Mastes (Douglasie) mit neuem Rigg, sowie Montage von zwei Seitenschwertern (poln.Eiche). Mit geliehenen Segeln wurden erste Erfahrungen gesammelt.
Es bleibt der Rückbau eines originalen Roof, und die Komplettierung des Innenausbaus. Aus familiären Gründen, kann das Schiff zur Zeit kaum genutzt werden.
Am liebsten wäre mir ein Teilhaber mit viel Zeit und soviel Erfahrung , daß er damit alleine Skippern kann. Kapital für weiteren Aus-Umbau, Erhaltung und Segel wäre ausreichend, über den Rest könnte man sich einigen. Schweren Herzens würde ich die"Anne Marie" auch verkaufen. Liegeplatz: Museumshafen Kappeln.

Robert Winkler Dorfstr. 14 2395 Hürup/Weseby Tel. o4634/9110

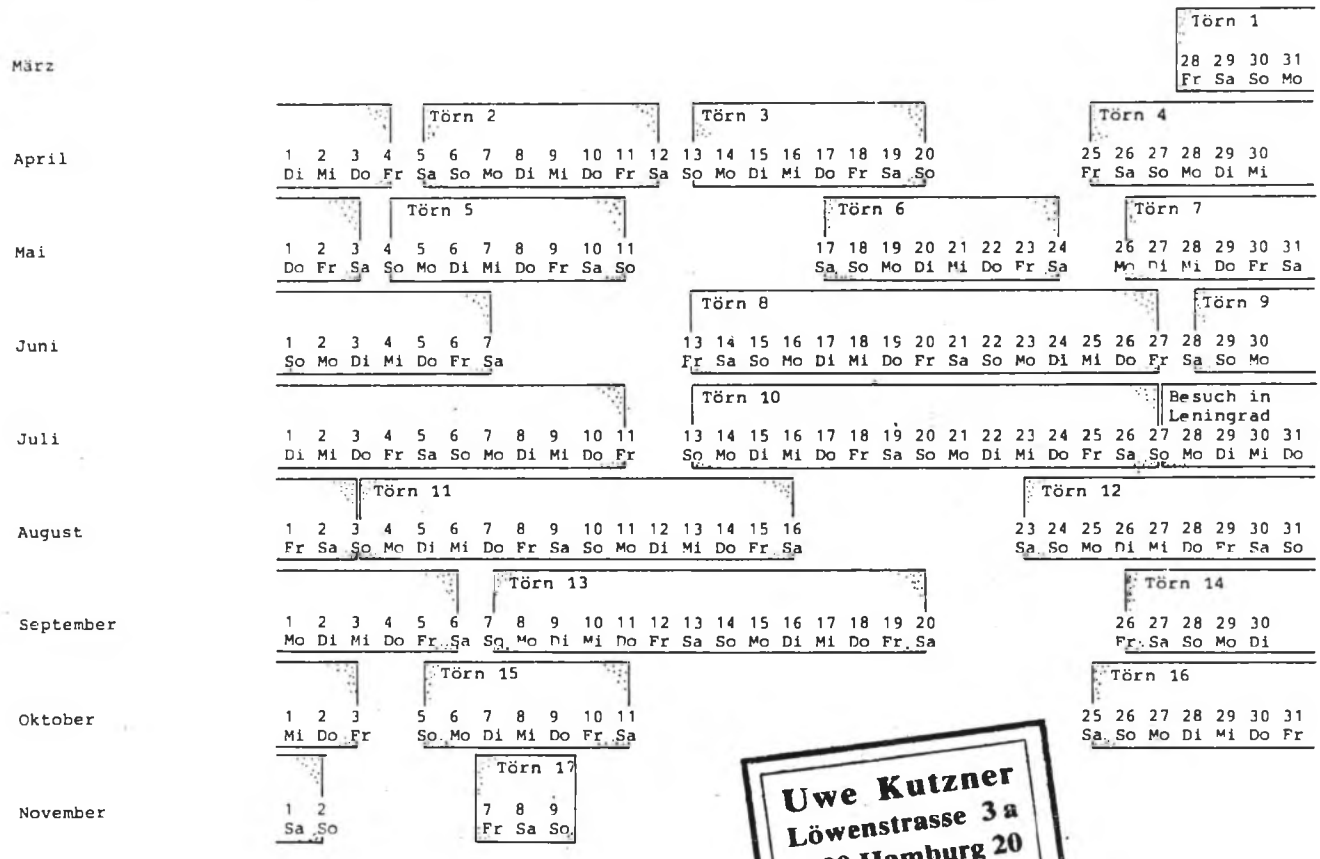
TAUSCHE 2 schmiedeeiserne Stockanker (ca. 60 kg) von der "EDEN" gegen einen gleichschweren gußeisernen Klappanker. Jan Rohde, Süntelstr. 145, 2000 HH 61, Tel. 550 43 02

Schöner alter SCHIFFSOFEN für 100 DM abzugeben. Tel. 0251 / 39 27 44

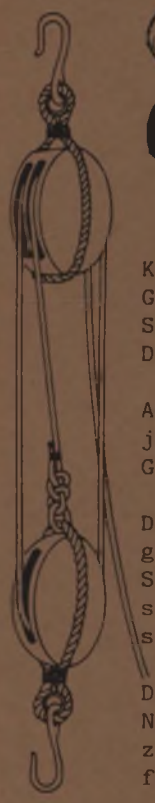
COLIN ARCHER zu verkaufen, Neubau 1984, Kambala + Eiche, 10 (+2,5) x 3,5 x 1,6 m 8,5 t, kuttergetakelt, Duradon-Segel. Näheres von: Martin Skadow, Wischhofstr. 1-3, 2300 Kiel 14

»Valdivia« Törnplan 1986

TÖRN-NR	DATUM	FAHRTGEBIET	Abfahrt-/Ankunfthafen	Kosten
1 .	28.3. - 4.4.86.	Hamburg,Kiel-Kanal,Inselwelt um Südfyn mit den Häfen: Aeroskobing,Faaborg, Troense. GennerFjord,Alsen-Sund,Flensborg.	Hamburg/Flensborg	980,--DM
2 .	5.4. -12.4.86.	Flensborg,Egernsund,Sönderborg,Alsenfjord, Aarosund,Haderslev-Fjord,Faaborg,Svendborg.	Flensborg/Svendborg	944,--DM
3 .	13.4. -20.4.86.	Von Svendborg ausgehend rund Fyn mit Insel und Ortsbesuchen	Svendborg/Flensborg	944,--DM
4 .	25.4. - 3.5.86.	Von Flensborg ausgehend rund Fyn über Aarosund,Middelfahrt,Musholm.	Flensborg/Svendborg	980,--DM
5 .	4.5. -11.5.86.	Svendborg,Aeroskøbing,Faaborg,Lyo,Kiel, Kiel-Kanal,Hafengeburtstag in Hamburg	Svendborg/Hamburg	944,--DM
6 .	17.5. -24.5.86.	Hamburg,Kiel,Faaborg,Inselwelt rund Fyn	Hamburg/Troense	944,--DM
7 .	26.5. - 7.6.86.	Troense,Kerteminde,Insel Samso mit Ausflugsmöglichkeit,Mariagerfjord, Insel Laeso im Kattegat.	Troense/Vesterö auf Laeso	1.618,--DM
8 .	13.6. -27.6.86.	Laeso,schwedische Westküste: Skaerhamn bis Strömstad und norwegische Südküste. Midsommerfest in Norwegen.	Vesterö/Göteborg	1.888,--DM
9 .	28.6. -11.7.86.	Göteborg,Trollhätten,Vennernsee,Vettern see,Götakanal,Schärengarten vor Stockholm.	Göteborg/Stockholm	1.930,--DM
10 .	13.7. - 3.8.86.	Stockholm,Yxlan,Aalandinseln,Ankunft in Tallin am 20.7.mit Besichtigungsprogramm, Abfahrt von Tallin am 23.7. Ankunft in Leningrad am 27.7.	Stockholm/Leningrad	1.888,--DM
		1 Woche Aufenthalt mit umfangreichem Besichtigungsprogramm.Rückflug am 3.8. nach Hamburg mit Linienmaschine.	Die Preise für den Aufenthalt in Leningrad einschl. Rückflug stehen Anfang 1986 fest.	
11 .	27.7. -16.8.86.	1 Woche Aufenthalt in Leningrad,Abfahrt dort am 3.8. nach Helsinki mit Besichtigungsmöglichkeit,Aalandinseln, Schärengarten vor Stockholm.	Leningrad/Stockholm	1.888,--DM
12 .	23.8. - 6.9.86.	Stockholm,Schärengarten,Söderköbing, Götakanal,Vetternsee,Vennernsee,Trollhätten,Frederikshavn	Stockholm/Göteborg/ Frederikshavn	1.888,--DM
13 .	7.9. -20.9.86.	rederikshavn,Skärhamn,Schärenlandschaft der schwedischen Westküste bis zu den Köster-Inseln,Vesterö auf Laesö.	Frederikshavn/Vesterö auf Laesö	1.888,--DM
14 .	26.9. - 3.10.86	Laesö,Anholt,Helsingör,Kopenhagen mit Besuch des Kunstmuseum Luisiana	Laesö/Kopenhagen	944,--DM
15 .	5.10. -11.10.86	Kopenhagen, Ostküste Seeland,Insel Mön, Großer Belt,Lohhals,Rudköbing.	Kopenhagen/Rudköbing	860,--DM
16 .	25.10. - 2.11.86	Rudköbing,Marstal,Aeroskøbing,Faaborg, Kiel,Kiel-Kanal,Hamburg.	Rudköbing/Hamburg	980,--DM
17 .	7.11. - 9.11.86	Hamburg,Helgoland,Hamburg.	Hamburg/Hamburg	375,--DM



Uwe Kutzner
Löwenstrasse 3 a
2000 Hamburg 20

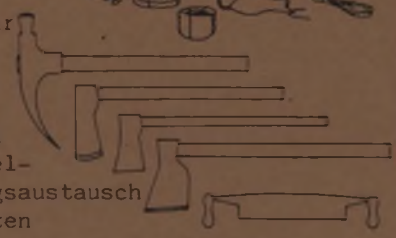


9.-11. Mai 1986

GAFFELMARKT 86

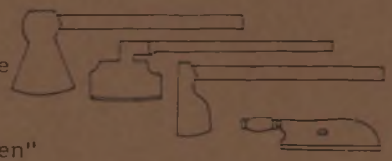
Klassische Holzschiffbauer, Bootsbauer, Ausrüster für alte Gaffelschiffe, Blockmacher, Reepschläger und traditionelle Segelmacher sind auf den großen Messen kaum mehr vertreten. Der Hang zu GFK und Niro hat hier die Richtung geprägt.

Anläßlich der 7. Rum-Regatta vom 9.-11.Mai 86 wollen wir jetzt versuchen für Werften und Zubehörlieferanten die Gelegenheit zur Präsentation und Kontakten zu schaffen.



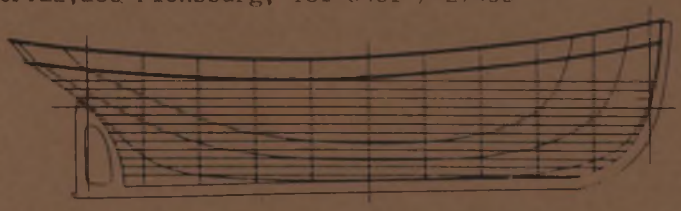
Die Rum-Regatta hat sich in den letzten Jahren zum wohl größten regelmäßigen Treffen der nordeuropäischen Gaffel-Szene entwickelt. Kontakte, Gespräche und der Erfahrungsaustausch sind der Sinn dieses jährlich am Wochenende vor Pfingsten stattfindenden Ereignisses.

Die Liebhaber traditioneller Segelschiffe haben bei Neubau und Restaurierung ihrer historischen Fahrzeuge zunehmend Beschaffungsprobleme und so hoffen wir auf eine für alle Seiten günstige Marktsituation.



Das für den Gaffelmarkt zur Verfügung stehende Gelände liegt direkt vorm Schiffahrtsmuseum am Bohlwerk des Museumshafens. Wir können hier durch die Mithilfe der Stadt die Standflächen zu "fast umsonst-Bedingungen" zur Verfügung stellen. Von traditionellen Werften bis zu Buchhändlern sind alle Hersteller und Lieferanten dieses speziellen Bedarfs eingeladen.

Anfragen zum Gaffelmarkt über den Museumshafen Flensburg e.V. Norderstr.22,239 Flensburg, Tel 0461 / 27496



MUSEUMSHAFEN FLENSBURG E.V.

Vereinigung zur Wiederherstellung und Erhaltung traditioneller Segelschiffe und anderer historischer Wasserfahrzeuge

2390 Flensburg, Postfach 2218 - Bankkonto: Stadtsparkasse Flensburg 8 000 719 (BLZ 215 500 50) - Eingetragen unter der Nr. VR 1045 beim Amtsgericht Flensburg

TOPLICHT

KATALOG X/85

Unseren neuesten Katalog (X/85) - 144 Seiten voll mit Ausrüstung, Tauwerk, Blöcken, Werkzeug, Beschlägen, Winden, Öfen, Büchern u.v.m. verschicken wir sofort gegen Einsendung von DM 5,- (Schutzgebühr 3,- +Versand) in Briefm. Oder einfach vorbeikommen und das neue Lager angucken:
TOPLICHT GmbH * Friesenweg 4 - 2000 Hamburg 50 * Telefon:040/880 60 77

Schiffsausrüstung für die traditionelle Segelschiffahrt