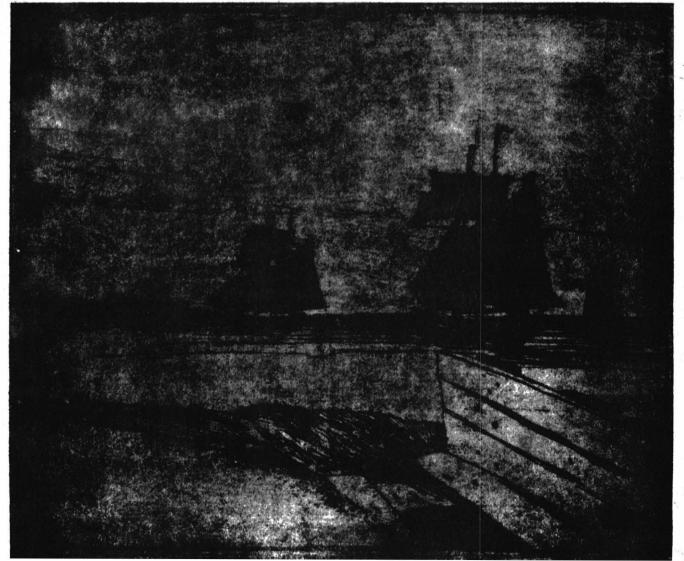
# PHALLALIANIA NIRALIANIA

MITTEILUNGSBLATT FÜR DIE FREUNDE DES GAFFELRIGGS

September 1957 5

Liebe Gaffelfreunde! Nach der großen Sommerpause ist es wohl an der Zeit, das Piekfall mal wieder erscheinen zu lassen. Bevor wir aber an die Winterarbeiten gehen, treffen wir uns noch einmal in Glückstadt.



#### INHALT KURZ VORWEG

Wintertreffen 1974/75 in Hamburg - Wisch ahoi!

Pfingsttreffen der Freunde des Gaffellriggs in Borsfleth - Wer weiß wo die Winde sind, wo sind sie geblieben.

Neuigkeiten vom Museumshafen Oevelgönne

Der gelungene Riggwechsel der Yacht Timpe Te des Werner Kokemüller

Nachrichten von der Küste

Ein Kassenbericht, der aber nicht davon abhalten sollte, den Beitrag für 1975 zu vergessen

Angebot und Nachfrage Es sind sogar noch Ewer zu bekommen

Herbsttreffen in Glückstadt Historische Rhinplatte-Rund-Regatta

Neue Redaktion gesucht Jetzige Redaktion durch gewaltige Umbauprojekte voll im Klinsch



Wintertreffen der Freunde des Gaffelriggs in Hamburg - Fischerhaus

Untertitel: 7

Zum Essen gezwungen, beim Trinken vergrellt.



Ein fischiger Nachgeschmack stellt sich bei mir ein, wenn ich an unser Wintertreffen denke. Nicht, daß ich ein Gegner von Fischgerichten wäre, eine Portion esse ich ganz gerne, nur das fanden die Ober gar nicht witzig, am liebsten hätten sie gesehen, daß unsere Taschen leer aber auf dem Heimweg die Möven über uns gekreist hätten, um sich die Gäten zu holen, die uns dann wohl aus den Ohren gekommen wären



Zur Sache; Mit der Organisaschon ging es los.

Zu den Schiffsfragebögen äußerte sich Joachim. Es fehlten noch viele, und wir sollten uns Mühe geben, ihm diese ausgefüllt zur Verfügung stellen, damit auch Leute von uns an diese Unterlagen gelangen können, die Bedarf an Information bei Neu- oder Umbau haben.

Ich selbst mahnte mal wieder zur Initiative in Rezug auf Dönties, Fahrtenberichten usw. für das Piekfall.

Klaus Baumann übergab den Posten des Kassierers an Werner Kokemüller, der sich freundlicherweise für diesen Job zur Verfügung stellte.

Volkwin Marc unterrichtete uns über Initiativen zum Thema Museumshafen Oevelgönne. J. Kaiser berichtete über eine neue Gaffelseglervereinigung in Holland. Die Het Varend Museumschip beherbergt schon an die 200 Schiffe in ihren Reihen.

Weiterhin trugen einige Freunde in einer Ecke einen Berg Peschläge, Jampen, Fancywork und andere Nautiquitäten zusammen und so entstand zu vorgerückter Stunde ein lebhafter Handel. Es waren später nicht mehr ganz viel Teile, die ihren Besitzer nicht gewechselt hat\_ ten. Ein solcher Basar sollte bei ähnlichen Anlässen auch in Zukunft beibehalten werden. weil einem doch die Möglichkeit geboten wird brauchbare Sachen zu günstigen Preisen zu erstehen, die man im freien Handel kaum erwerben kann.

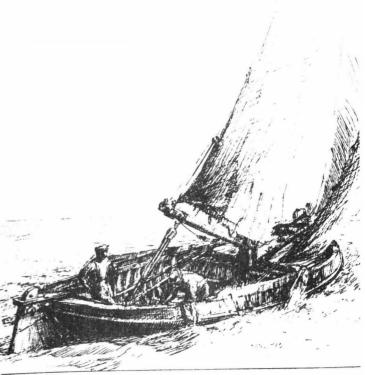
Der Höhepunkt des Abends war wohl der Dia-Vortrag, bei dem jeder Schipper die witzigsten oder eindrucksvollsten Dias von Schiff und Besatzung zeigen konnte. Man sollte die Zahl der Dias vielleicht von drei auf 15 erweitern, weil man z.B. von Umbauten zu wenig zu sehen bekommt.

Besonders die Trilogie von oder über Teudel-Meier auf der Wahkonda wurde zu einem Lacherfolg. Ob wohl später die Aurora unter Glas im Museumshafen anzutreffen ist?

Den Ärger über die Ober des Lokals spülte ein harter Vern der Gaffelfreunde in einer gemütlicheren Kneipe herunter. So klang denn dieser Abend doch noch in einem etwas geschräbbelten Moll aus.

Der nächste mag brachte für EwerFans dann noch den gewünschten Erfolg. Joachim hatte zu sich geladen und stellte uns sein gewaltiges
Archiv und vor allen Dingen auch
seine unerschöpflichen Kenntnisse
auf diesem Sektor zur Verfügung.
Man sollte meinen, daß er Fahrensmann während der großen Zeit der
Ewer gewesen wäre. Abschließend
wurde am Nachmittag noch eine winterliche Süderelbetour auf "Die
Veränderung unternommen.

Es sollten sich vielleicht doch einige Hamburger Treunde Gedanken über die Jokalität machen, in der wir unser diesjähriges Wintertrefffen steigen lassen wollen.



Unser Pfingsttreffen an der Stör in Borsfleth

Deichter Morgennebel strich in Schweden über die Stör, als ich am Sonntag Borsfleth erreichte. Die Sonne löste nach und nach den Nebel auf und man fühlte sich um Jahrzehnte zurückversetzt. Aus dem Dunst tauchten auf einmal mehrere Gaffelsegler auf, die gemach an ihren Ankern hingen, als hätte es nie Plastikbomber gegeben. Hier war die Welt noch in Ordnung.

Doch auf einmal traute ich meinen Augen nicht mehr. Es lag da ein Schooner mit weit überfallenden Masten. Es war die VAIDIVIA, ein sehr schönes Schiff, das ich bisher her noch nie gesehen hatte. Wie ich später erfuhr, wurde es am Abend vorher mit dem Pokal - Das schönste Schiff - geehrt.

Langsam kam das Jeben zurück auf die Schiffe. Hier peilte mal jemand verschlafen aus der Luke und dort reckte sich einer genüßlich. Meine Gnädigste und ich schifften uns bei Joachim auf "DIE VERÄNDE" RUNG" ein und dann ging es ans N Klapperspill - Anker auf -. Herr laß blasen. aber nichts rührte sich.

Als Juziter angerufen wurde, schickte er Regen. Von Wind war allerdings dings immer noch keine Spur. So ging es dann treibenderweise elbab bis zur Oste. Wir setzten alles Tuch was an Bord war, aber es gelang lang uns trotzdem nicht einem der führenden Plätze einzunehmen. Wind brukt son Schipp, ans seilt

dat nich.

Die Regatta war an sich als Oste-Regatta namentlich fixiert. Man konnte sie jedoch auch als Ohne-Wind-Regatta bezeichnen, doch dann stellt sich natürlich der Vergleich zur Rhin-Platte-Rund-Regatta 1974 und keiner kann behaupten, daß wir dort mehr Wind gehabt haben.

Polgende Schiffe "ersegelten" die ersten 3 Plätze und erhielten die in reinem Kupfer gehaltenen begehrten Plaketten.







1. Platz: Ein Jugendkutter aus

Glückstadt

2. Platz: Wahkonda Peter Harms

Krempdorf

1: P+9+3 Carmelan Gunter Pfenning

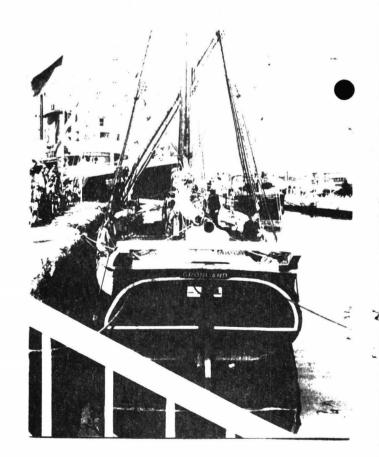
Glückstadt

einen ehrenvollen 4. Platz belegte Erlkönig Horst Richter Berlin.

Zurück segelten wir ab Höhe Brunsbüttel auf der Valdivia, wo letzte Biere und Zigaretten brüderlich aufgeteilt wurden. Zur Belohnung kam kurz vor der Stör doch noch Wind auf. Die bereits geborgenen Segel wurden wieder gesetzt und so liefen wir nur unter Segel nach Borsfleth ein. Als die Kette durch die Klüse ratterte ging ein Motor boot ankerauf, da der Eigner wohl Angst hatte, von der Valdivia in die Mangel genommen zu werden.

Auch ohne Wind ein schönes Treffen.

Nach der Wahrscheinlichkeitsregel müßten wir bei der diesiährigen Regatta - Rhinplatte- Rund reichlich Wind haben. Hoffen wir das Beste.



#### MUSEUMSHAFEN OEVELGÖNNE

Als Baumaßnahme für den neuen Hamburger Elbtunnel entstand ein kleines, anfangs nicht allzu schönes Hafenbecken am Oevelgönner Elbufer. Um die Nutzung dieses kleinen, zur Elbe hin nicht voll geschützen Hafens hat es schon viel Debatten und Auseinandersetzungen gegeben. Ursprünglich als Sportboothafen gedacht, war der Hafen für kleine Sportfahrzeuge schlecht zu nutzen, weil der Verkehr vor der Tür zu stark und der Schwell im Hafen zu gefährlich war. Den Hafen aber für Barkassen und Berufsfahrzeuge herzugeben, dagegen sträubten sich die Anwohner der alten Lotsensiedlung Oevelgönne. Irgendwann kam der Vorschlag auf, im Jahr des Denkmalschutzes alte Segelfahrzeuge in den Hafen zu legen, woran wohl Volkwin Marg nicht unschuldig war, der seine Schiffe gesetzeswidrig vor Oevelgönne zu verankern pflegte. Zwischen dem Oberhafenamt, das über etwaige wasserrechtliche Genehmigungen entscheidet, und dem Bezirksamt Altona, das an dieser vielbelebten Stelle am Anfang des Elbwanderweges einen schönen Hafen sehen wollte, waren die Fronten verhärtet.

Mit einigen Gaffelseglern bildeten wir Anfang 1975 die Vereinigung'Museumshafen Oevelgönne'. Ziel: In diesem kleinen, aber exponiert liegenden Hafen eine Art Freilicht-Museum für originalgetreu restaurierte Gebrauchssegler. Dabel sollten zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen werden: Mehr Breitenwirkung für unseren Feldzug für die Erhaltung alter Schiffe, und gleichzeitig ein Ende für die ewigen Liegeplatz-Sorgen, mit denen die Eigner großer und Klüverbaum-bewehrter Schiffe zu kämpfen haben.

In zahlreichen Besprechungen, schriftlichen Eingaben, Lokalterminen und mit vielen maßstabsgetreu gezeichneten Varianten
haben wir seither alle Möglichkeiten abgeklopft, diesen Hafen
optimal mit geeigneten Schiffen zu belegen. Leider ist das
Ganze ein schwieriger Fall: 2,5 m Tidenhub excl. SturmflutGefahr, Tidenstrom und Neerströme im Hafen, Schwell durch
vorbeifahrende Schiffe, bislang keine Pfähle und sonstige
Befestigungsmöglichkeiten für Schiffe usw.

Gebrächliche, kleine oder motorlose Schiffe fielen von vornherein weg. Des begrenzten Raumes wegen war es nicht möglich, auch nur zehn große Schiffe vorzusehen. Für diese mußten aber Einrichtungen erdacht und genehmigt werden, die ein sicheres Liegen garantieren. Der letzte Stand der Planung sieht vor, daß sieben Schiffe nebeneinander zwischen Pfählen und Spundwand liegen. Für zwei Schiffe sollen Liegemöglichkeiten an starken Schlengeln geschaffen werden, damit die Möglichkeit zur Besichtigung durch 'normales' Publikum besteht. Als ständiger Lieger soll der Besan-Ewer JOHANNA längsseits an einem publikumssicheren Schlengel mit Landzugang liegen; nur gelegentlich soll er unter eigener Kraft zu Ausstellungszwecken anderer Küstenorte aufsuchen (über die Restaurierung:siehe Extra-Bericht).

Mit diesem Planungs-Stand sind die beiden behördlichen Partner so weit einverstanden, daß die Erteilung der wasserrechtlichen Genehmigung nicht mehr allzu weit entfernt ist. Aber damit möchte man die Partnerschaft am liebsten auch bewenden lassen. Kein Geld für unsere Schiffe! Aber wir hoffen noch, Lücken und Quellen zu finden.

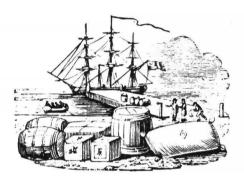
In der Hamburger Presse hat unser Plan besonders viel Echo und Befürwortung gefunden; es erschienen zahlreiche Artwikel mit zahllosen sachlichen Fehlern, die uns aber alles in allem recht nützlich waren, weil uns damit der Rücken gestärkt wurde.

Als Reaktion auf diese Öffentlichkeitsarbeit gingen auch immer wieder Liegeplatzgesuche bei uns ein. Dabei war zu erkennen, daß viele Leute unter 'restaurieren' etwas anderes verstehen, denn viele der so bezeichneten Schiffe waren Fischkutter entweder mit Hochtakelung oder mit Steuerhaus oder mit beidem. Hierzu noch einmal ein deutliches Wort: Aufnahme in den Museumshafen finden nur sehr weitgehend originalgetreu restaurierte Segelfahrzeuge. Sie müssen dabei ausreichend motoriæsiert sein, um den unruhigen Hafengewässern und den nicht einfachen Hafenmanövern voll gewachsen zu sein. Sie sollten eine Mindestgröße haben, die wohl in der Nähe von 15 Meter Schiffslänge liegt, um im Hafenschwell sicher liegen zu können.

Das Gros der Schiffe wird nur von Land aus zu besichtigen sein und nur mit einem Übersetzboot zu erreichen sein. Obwohl einige der momentan vorgesehenen Schiffe für die nächsten Jahre Festlieger bleiben werden, sind durchaus noch nicht alle Plätze auf ewig vergeben. Lange Reisen oder sonstwie bedingte Abwesenheiten einzelner Schiffe werden es immer mit sich bringen,

daß auch zeitlich begrenzte Lücken entstehen, die dann von anderen gut restaurierten und fürs Publikum interessanten Schiffen gefüllt werden sollten.

Bleibt zu hoffen, daß dieser Hafen, wenn er (hoffentlich!) im nächsten Jahr von uns bezogen wird, nicht nur auf das Publikum seine Wirkung haben wird, sondern auch auf viele viele Schiffseigner, deren langjährige Arbeit in irgendwelchen stillen Winkeln wir zu beeinflussen hoffen!







#### Friedrichskoog

- Aurora - von Altona - der 13m lange ehemalige Rügenwalder Kuttter ist auch dieses Hahr wieder ein Stück dichter geworden. Alle reichlich vorhandenen Luftlöcher im Rumpf hat Peter Bieritz dichtgeplankt.

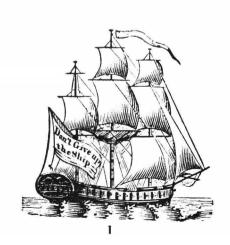
Der Mast und die Spieren liegen parat. Auch sah man zwei Herren mit rußigen Flecken im Gesicht gemehrere Tage viel Eisen in die weglut halten und große Hämmer hantieren. Trat man nahe genug heran, erkannte man Joachim Kaiser und schapellauftermins sind bitte nicht weiter an den Eigner zu richten, er war schon ca. 438 mal nicht in der Jage definitives zu sagen. Ratet also selbst.

#### Hamburg-Borsfleth

Der Besankutter Wahkonda wurde zur Stör verkauft und liegt nun in Borsfleth. Der neue Eigner Peter Harms und der alte Volker Meier segelten Wahkonda zur Stör. eine Pulle Kognac befeutete die doch aufsteigenden Trennungsgefühle Die Marie wurde von einer Crew nach Finnland gesegelt lag in Turku und segelte mit 2. Crew über Mariehamm, Gotland, passierte den Götakanal, kam nach einer Woche frisch gemalt in Göteborg wieder ins Salzwasser.

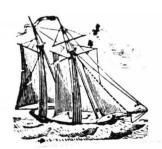
#### Tamburg - Finkenwerder

Der 107 Jahre alte schwedische Schooner Valdivia ist verkauft worden. Uwe Kurzner, der neue Bigner, will mit einem Jangzeit-Bauprogramm dieses seltene und schöne Schiff restaurieren.



Egon Heinemann ist ebenfalls seit einiger Zeit vom Ewer-Bazillus infiziert. Im Zuge dieser ansteckenden Erkrankung kaufte er den stählernen Besan-Ewer INGEBORG aus Wilster, zuletzt Vorleger an einer Glückstädter Werft. Der unverlängerte Ewer hat einen leidlich gut erhaltenen Holzboden und einen HMG-Glühkopf-Motor. Bei Schlegel in Heiligenstdten wurde die Maschine wieder in Gang gesetzt, und unter eigener Kraft erreichte der abgetakelte Segler Hamburg. Nach allerlei Fehlschlägen wurde endlich eine Werft gefunden: unser Mitglied Günter Muche nahm sich des Ewers an. Er hat mittlerweile den alten Holzboden auf Vordermann gebracht (der Boden ist von 1903). verkleinerte die alte Luke und baute eine neue Kistluke und setzte einen neuen Steven an, weil der alte für die Schleusenfahrt heruntergeschnitten war.

Der Ewer wird von außen originalgetreu restauriert und von innen
als kleines schwimmendes Schifffahrtsmuseum hergerichtet, um
dann im Museumshafen Övelgönne
zur Besichtigung gestellt zu werden.





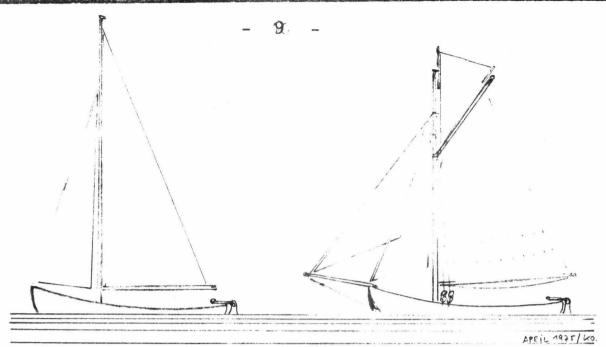
#### Tausche Ehefrieden gegen Ewer...

Gaffelsegler-Mitglieder haben oft besonders starke Ehe-Probleme.

Bei meinem Freund Karl-Heinz stell sie sich ein, als er im vorigen ten Jahr den stählernen Ewer AUGUSTE kaufte. Der Ewer hatte einen morschen Holzboden, keine Maschine und bot Arbeit genug für mehrere Jahre. Da war der Ehefrieden hin. Unser Mitglied

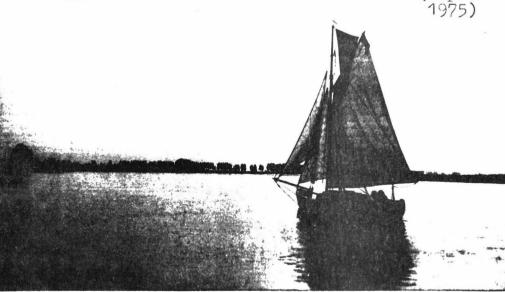


Helmut dagegen, Eigner des wohlbekannten Fischkutter MARGA-RETHA, fand den Ewer viel schöner und bedrängte Karl-Heinz lange. Aber der wollte sich so schnell nicht von dem Ewer trennen und hielt erstmal - offenbar ergebnislos - nach Ersatz für seine stiften gegangene Gattin Ausschau. Langsam allerdings wurde er unruhig. Nein- mit dem Ewer hatte ich ihm ja helfen können, aber mit diesem Problem ... Wenig später rief er mich an und erzählte, er hätte mit Helmut getauscht, Kutter gegen Ewer. Ja, und mit seiner Frau sei auch wieder alles im Lot. Was seine Frau denn zu dem Kutter sage? Ja, der hätte ja eine Maschine und sei fahrfertig ... Jedem seine Kompromisse!



Umbau der Yacht TIMPE TE Im Frühjahr 1975 erhielt diese Yacht ein neues Rigg. Bei Planung und Umbau standen J. Klette und J. Kaiser mit Rat und Tat zur Seite. Nach-1972 habe ich die von der Husumer Schiffswerft gebaute Yacht der Insel Nordstrand gekauft. Sie war hochgetakelt und hatte recht mürbe Segel. Im Herbst 1974 riß bei frischem Wind das Großsegel ... dies war der Moment, wo die gründliche Neugestaltung des Riggs entschieden wurde (siehe Skizze oben 'vorher - nachher'). Die Yacht ist ein nordischer Bootstyp, Spitzgatt, geklinkert. Nimmt man das Buch von Christian Nielsen "Danske badtyper" zur Hand, erkennt man, daß der Rumpf der TIMPE TE nach 'Bugspriet und Gaffel schrie'. Nach Vorlage des Kaiserschen-Plans vom neuen Segelnß habe ich - was nur ging - selbst gebaut, und das war fast alles (Ausnahme Segel). Wer einen stabilen Arbeitstisch mit Grundwerkzeugen besitzt kann dies leicht kontrollieren. Die Kosten waren - gemessen am Ergebnis - gering; die Eigenarbeit erheblich. Kostenübersicht (Fremdkösten): neue Segel DM 1.650, --; Schmied (Beschläge) DM 250, --; Zimmermann (Holz f. Gaffel, Baum, Bugspriet) DM 100, --; zusätzl. Material f. Tauwerk, Draht-Tauwer', Blocke, Schrauben etc.rd.DM 300, --; macht zusammen runde DM 2.300, --. Auf Sommerfahrt nach dänischen Küsten wurde inzwischen dies neuz Rigg getestet: mit einem glücklich-zufriedenen Erfolgserleb-

TIMPE TE auf der Stör bei Borsfleth (Sept.



vorher nachher Lüa 7,00m 9,30m Mast über Deck 10,30m 8,2om 5,00m L.Baum 3,5m Segel: 22,6m<sup>2</sup> Groß Fock 6,6 Klüver -,-Topp

#### Kassenbericht Stand 15.9.75

Wir haben ein Guthaben von DM 1.490,76. (eintausendvierhundertundneunzig). Für das laufende Jahr 1975 ist bisher von 18 Mitgliedern der Beitrag (DM 10,--) bezahlt worden.

(Beitrags-)Zahlungen sind auf die Konten 1. PS-Konto 1979 49-206 (Werner Kokemüller) PSchA 20 Hamburg oder

2. Commerzbank Glückstadt/Elbe Nr. 328-36/10086/90 auch weiterhin jederzeit möglich.

> gez. Der Kassierer W.Kokemüller

# Angebot & Nachfrage

#### Schiffsdiesel MWM

6 Zylinder in drei Blöcken 66 PS Elektro -Start Mit Öldruck - Wendegetriebe 1100 UPM für nur 4000,- DeutscheMark





Ernst Grusdat 2000 <u>Hamburg</u> 90 Vogelhüttendeich 150 b. Zehbe-Weft Auskunft bei Joachim Kaiser

Vsrkaufs-Hinwsis

Original Tjetter, bisher bildschön, Träger ass Rhinplatten-pekals vem nerbettreffen in Gluckstadt, (1974), hat 1975 an Lande verbracht und gammelt z. Zt. ver sich hin, ist aber nech zu retten; kentussunschrift: P.birsing, Gluckstadt

Boots- und Schiffslagerung zu Sonderpreisen (nur für Gaffelsegler) <u>Winterlager</u>

Wasserliegeplätze 8 DM/m<sup>2</sup>
Trockenliegeplätze 10 DM/m<sup>2</sup>
pro Saison

Dazu Slip 10 DM pro Meter Schiffslänge.

Kran und Werftslip für Schiffe bis 20 m.

Stromanschluß mit Zähler



GÜNTHER MUCHE 2050 Hamburg 80 Allermöher Deich 412 Telefon 723 22 34

#### Bootswerft Allermöhe

Zufahrt: Norderelbe, Dove Elbe (Tatenberger Schleuse) Brückenhöhe 4m, Tiefe 2m. ca.25 Autominuten von Hamburg Hauptbahnhof. Massiv gebauter Hokzkern für KLEINF SEFZUNGE (ca 5,90) ursprünglich für den Bau formverleimter Sperrholz-rümpfe an Selbstbauer für 350 Mark abzugeben.
Möglichkeiten zur Fertigstellung:

1.Kern spachteln+laminieren
(= 1 Schiff)

2.Kern zur Abnahme von Kunststoffschalen präparieren (=viele Schiffe) Tel.: (o4o) 723 22 34

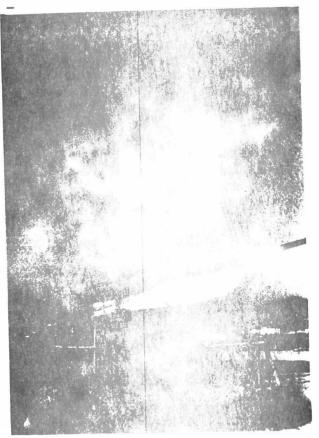
Wer bietet eine Transportmöglichkeit für 3 Ballen Segeltuch (ca. 150 kg) die ich für die Segel der Aurora brauche, und die noch in London liegeh? Bitte Nachricht an Volker Meier 2 HH Hoheluftchaußsee 120 W

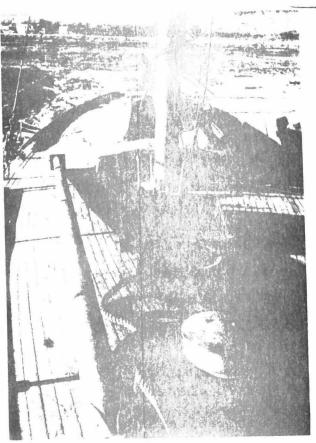
Tel 488990

#### Wischhafen - Unterelbe

Der eiserne Elbewer Heinz (
(ca. 18m, schon verkürzt) steht
zum Verkauf. Der Rumpf ist gesund. Das Schiff hat jedoch
kein Ruder und keine Maschine
und Schraube, liegt an der
Werft von Jonny Eimers und sohl
DM 10000,- kosten

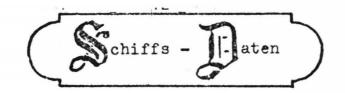
Alte Liebe steht zum Verkauf
Baujahr 1926 A & R liegt im
Hafen von Ibiza.
Das Schiff liegt seit zwei
jahren im Hafen jetzt auf Land
da es leckgeschlagen war. soll
ein sehr starkes und schnelles
Schiff sein. Es ist billig zu
haben, da der jetzige Eigner
keinerlei Ahnung von Schiffen,
denn vom Restaurieren hat





Interessenten werden sich an

Harald Mediss
5400 Fohlena Oberwerth
Goethestraße 11



Schiffsart

#### Hölzerner Fracht-Ewer

Name

Beim Bau

MARIE von Nakskov

Heimathafen

Stryn

Eigner

Karl Kromann , Dänemark

Mit Anschrift

Stryn

(Insel südlich Fünen)

Post und Landverbindung über

Rudk

Rudk

Bau

Zuletzt

Marie von Nakskov

Karl Kromann , Dänemark

Stryn

Rudk

Post und Landverbindung über

Breite 4,9om

Raumtiefe/ Seitenx 1.3om

hober / Tiefgang (Bauchdielen bis Deck)

Vermessung (t/m<sup>3</sup>/BRT) z.Z. unvermessen

Maschine (Hersteller, 6 Zylinder Perkins Diesel, 110 PS, Elektro-

Baujahr, Leistung) start, 1969 eingebaut

Bauort Bremen

Werft ?
Baujahr 1904

Ursprüngliche Takelung Besan-Ewer

Ursprüngliches Fahrtgebiet Wahrscheinlich'Kleine Küstenfahrt'

Verbleib

Als Steinfischerfahrzeug im Inselgebiet
südlich von Fünen, Dänemark, fast täglich
unterwegs.

Veränderungen nach dem Bau

1957 wurde der Ewer, der bis dahin noch Rigg und Seitenschwerter führte, auf einer dänischen Werft neu aufgezimmert und modernisiert. Was ist an Deck noch original?

Großluke, Quarterdeck, Pallpfosten. Kistluke, Masten, Schwerter, die alte Schanz, Spill und Ladewinde wurden entfernt.
Herkunft dieser Angaben Eigene Datenaufnahme Juni 1975

Es sind weitere Unterlagen vorhanden bei

Siehe auch "Segler im Gezeitenstrom" Seite 144-145.

Eigene Unterlagen

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

Joachim Kaiser

Tel. 723 96 30

### MARIE von Nakskov

Der letzte erhaltene Fracht-Ewer deutscher Herkunft, der noch aktiv in Fahrt ist, läuft in der dänischen "Südsee" seit 1954 als Steinfischerfahrzeug. Der jetzige Eigner ist noch ein paar Jahre älter als das nun 71 Jahre alte Schiff. Während aber der Eigner, der nachlassenden Kräfte wegen, allmählich an den Ruhestand denkt, befindet sich der Ewer in einem ungewöhnlich guten Zustand und kann bei guter Pflege ohne weiteres noch mehrere Jahrzehnte überstehen.

Währscheinlich ist MARIE schon ziemlich früh auf die Ostsee gekommen, und schon das jahrzehntelange Fahren in klarem Salzwasser wird eine gute Konservierung des Rumpfes bewirkt haben. Zum anderen fand dieses Schiff im südlichen Dänemark Umweltund Wirtschaftsbedingungen vor, unter denen ein Schiff dieser Größe und Bauart noch bis heute wirtschaftlich arbeiten konnte, so daß sich seine Pflege und Erhaltung lohnte. Soweit ich den nur dänisch sprechenden Eigner verstehen konnte, war der Ewer bis 1957 als Frachtsegler weitgehend intakt, nur daß eben eine Maschine eingebaut worden war. Dann wurde das Fahrzeug auf einer dänischen Werft neu aufgezimmert und von seinen Deckseinrichtungen her verändert, weil es zur Steinfischerei hergerichtet werden sollte. Dabei verschwanden die Mastkoker und Masten, die Seitenschwerter mit allen dazugehörigen Vorrichtungen, der durchgehende vordere Lukengiebel, auf dem die Schwerthaken saßen, wurde bis auf Lukenbreite zurückgeschnitten und das Schanzkleid wurde erneuert samt allen Stützen.

Weiterhin wurde die Kistluke entfernt und der Logisaufbau vergrößert. In die alte Großluke, deren Kurmings noch original erhalten sind, wurde ein bis auf die Bodenlager herunterreichender stählerner Kasten eingepaßt, der zur Aufnahme von Baggergut, Steinen oder auch zum Transport von Waren dient. Zwischen dem stählernen Lademast und der Großluke steht eine voluminöse Deckswinde, die von der Antriebsmaschine her gespeist wird. Über der Maschine steht das Steuerhaus; die alten Einrichtungen der Achterkajüte hat man zugunsten eines vergrößerten Logis entfernt.—

Obwohl der Ewer als Steinfischerfahrzeug in seinem jetzigen Revier noch jahrelang Arbeit finden könnte, ist der Eigner bereit, das Fahrzeug zur Restaurierung an deutsche Interessenten zu verkaufen.

Der geforderte Verkaufspreis beträgt 100 000 dänische Kronen.

#### Svanen zu verkaufen eilt

Schiff siehe Foto lieat in Troense Dänemark

Länge: 9,30 m

Breite: 3,25 m

Tiefgang 1.35 m

Segel ca. 50 m<sup>2</sup>

Baujahr 1917

Erneuert 1968

Ca. 80% der Planken sind ausgewechselt worden

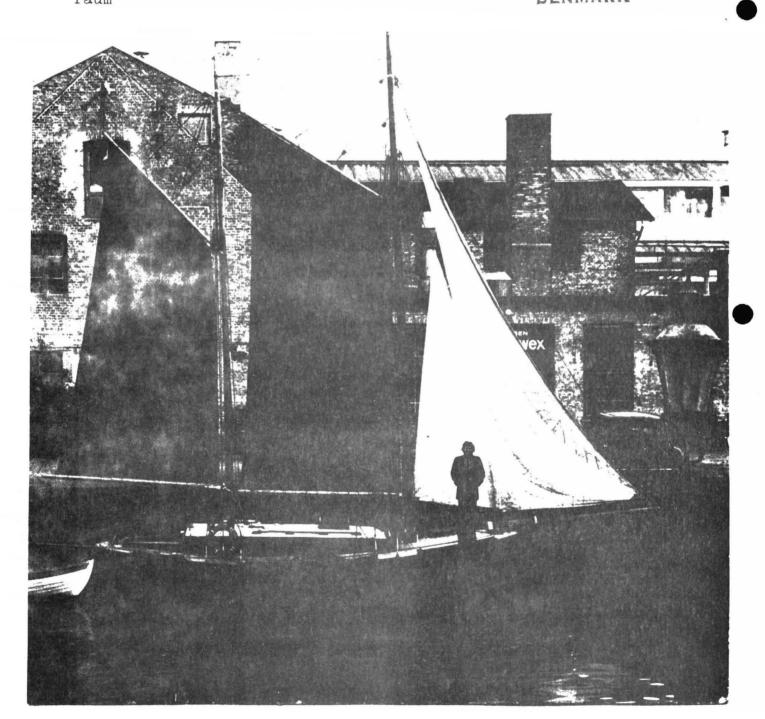
Reschläge: Kompaß, Barometer. Positionslampen, Kajütlampen. Pamtry, Ankergeschirr. Innen sehr geräumig und viel Stauraum Michael Kiersgaard schreibt dazu, daß die Svanen ein altes Fischerboot aus Kerteminde ist, und daß es sehr gut in Schuß ist.

Der Preis beträgt 55000 DKr

Interessenten wenden sich an



DK 5700 SVENDBORG DENMARK



## Herbsttreffen der Freunde des Gaffelriggs in Glückstadt

Sonnabend, 11.10.75

Besprechung der Kapitäne um 1300 Uhr auf dem größten Schiff

1400 Whr Start zur Regatta Rhinplatte-Rund

Ab 2000 Hhr mreffen der Freunde des Gaffelriggs in einem Glückstädter Jokal

Preisverleihung:

Pokal Rhinplatte-Rund

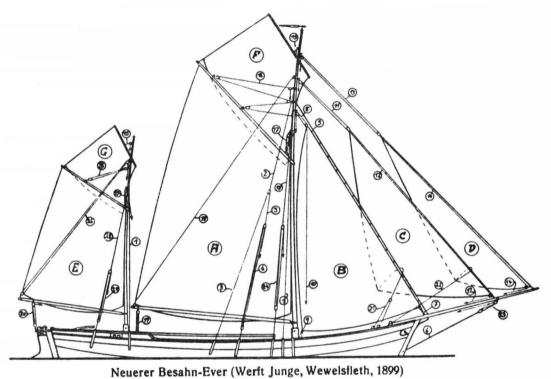
Sonntag, 12.10.75

Heimfahrt

Tiedenplan von Glückstadt:

Samstag: HW NW NW 0600 Uhr 1918 Uhr 13<sup>58</sup> Uhr

Sonntag: 0732 Uhr 1439 Uhr



#### Neuerer Besann-Ever (Went Junge, Weweishein, 1999

# Das Piekfall ist ab Winter 75 wieder herrenlos!

Uwe Kröncke kauft sich zusammen mit einem Partner den stähleranen Besanewer ANNA von Beidenfleth (jetzt 26 m, muß wieder um 9 m verkürzt werden). Volker Meier ist mit seinem noch immer auf Bierit' Werft liegenden Kutter AURORA voll ausgelastet.

Joachim Kaiser baut noch an der Vollendung der VERÄNDERUNG und liebäugelt bereits mit dem nächsten Schiff, falls er mit dem ersten mal keine Arbeit mehr hat (See-Wwer ESRIEL, 25 m lang, muß um 4 m verkürzt werden). Kurzum: Das Piekfall von diesem Winter ab neue Mitarbeiter! Am besten welche ohne Schiff...

Ris Zeun M.10. F3-Eur Har Sminds

#### Noch ein ganz heißer Tip!

In Otterndorf ist der Kutter "Jan Ott" zu verkaufen.

Das Schiff ist 1937 an der Weser gebaut worden. Länge 10,50m Breite 3,05m Tiefgang 0,90m Eiche auf Eiche, sehr gut in Schuß. Sehr shhöner Rumpf (steiler Steven und Spiegelheck) Schanzkleid Eiche natur. Die Kajüte ist ausgebaut allerdings zu hoch (als Motorsegler gedacht). Der Großmast ließe sich beim Umriggen als Besanmast verwenden. Segel: Bemuda Groß und Fock (Dacron weiß) Motor: 65 PS Hanomag (neu) und der gleiche Motor in Reserve. Zeikreiskühlsystem, Westinghousegetriebe 450l Dieseltank, 120 l Trinkwassertank. 4 Kojen., Gaskocher und vieles andere mehr.

Interessenten wenden sich an:

Herrn Kellermann

Preis: DM 30000,-

2178 <u>O t t e r n d o r f</u> Godeke Michel Weg 13

Ich gleube, wenn man ihm DM 25000, - unter die Nase

Tel: 04751 2067

reiben würde, wäre er auch zufrieden

Das Schiff ist auf alle Fälle empfehlenswert

