PIEKFALL

Mitteilungsblatt für die Freunde des Gaffelriggs № 45

BRIGG PIERCER
KÖNIGL. HANN. ELBZOLLWACHTSCHIFF
ZU STADE

Holzpflege · Schiffssicherheit · Poeler Bootsbau

Margareta von Buxtehude

Dielenschiff "OE"

IMPRESSUM

Monika Kludas
Margot Harder
Uwe Griem
Herbert Karting
Holger Ohlsen
Gerhard Frankenstein
Ewald Martens
Heinrich Woermann
Friedrich Grahlmann
Gerhard Pastowski
Friedrich Brunner
Wolfgang Bühling
Jan Koberstein
Heiko Löffler

KONSTRUKTIONSMERKMALE DES PIEKFALLS:

Redaktionsschluß

15.1. für das Heft zum Jahrestreffen,
15.4. für das Heft zum Saisonbeginn,
15.9. für das Heft zum Herbsttreffen.

Textgestaltung

GESCHICHTEN usw. 28 Anschläge pro Zeile, Abstand anderthalb Zeilen, 30 Zeilen pro Blatt;

TERMINE, ANGEBOTE usw. 40 Anschläge pro Zeile, sonst wie oben; auch Original-Einladungsbriefe; private Angebote sind kostenlos, gewerbliche sowie der Abdruck von Fotos in dieser Sparte nur gegen Kostenübernahme!

Illustrationen

ZEICHNUNGEN möglichst als Originale (mit frankiertem Rückumschlag) oder als gute Kopien (keine blassen Linien);

FOTOS nur als Originale (Rückumschlag) mit gutem Kontrast, Format ab 9x13 cm, Bildunterschrift auf gesondertem Blatt;

Fotos / Zeichnungen numerieren und im Text Plazierung mit Bleistift kennzeichnen.

ALLE EINSENDUNGEN bitte gleich an die Redaktion!

FREUNDE DES GAFFELRIGGS

Die Vereinigung "Freunde des Gaffelriggs" - 1973 ins Leben gerufen - ist ein lockerer Zusammenschluß von Eignern, Seglern und Sympathisanten traditionell geriggter Segelschiffe aller Größen. Sie ist kein eingetragener Verein, eine formelle Mitgliedschaft, Vorstand, Mitgliederversammlungen, Ausschußsitzungen usw. gibt es nicht!

Möglichkeiten zur Kontaktaufnahme untereinander ergeben sich durch das Mitteilungsblatt der "Freunde des Gaffelriggs" PIEKFALL und die Treffen, die mindestens dreimal im Jahr stattfinden: das Wintertreffen in Hamburg (Mitte Februar), die Rum-Regatta auf der Flensburger Förde (im Mai) und die traditionelle Rhinplatte-Rund-Fahrt auf der Elbe (im Oktober).

Das PIEKFALL erscheint 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. Als Unkostenbeitrag werden zur Zeit DM 30,- pro Jahr erhoben. Man erhält bei rechtzeitiger Einzahlung das PIEKFALL und die Einladungen zu den Treffen zugeschickt.

Ein " # " vor der Adresse bedeutet, der Empfänger hat für das laufende Jahr nicht bezahlt, bei " ## " sogar zwei Jahre nicht. Wer dreimal nicht zahlt, wird aus der Adressenliste gestrichen.

Einzahlungen an: Museumshafen Oevelgönne Sonderkonto Nr. 11 88 48-200, BLZ 200 100 20, PGA Hamburg.

Wer Lust hat mitzumachen, wendet sich direkt an eine der folgenden Adressen:

Monika Kludas (PIEKFALL) Tel: 040/270 47 71
Wiesendamm 140 - 2000 Hamburg 60

Hans-Peter Baum (Schreibdienst und Versand PIEKFALL)
Neuer Wall 34 - 2000 Hamburg 36 Tel: 040/37 89 08-0

Margot Harder (Mitgliederkartei und Kasse)
Elbterrasse 20 - 2000 Hamburg 55 Tel: 040/86 60 06

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

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

Herbert Karting (Schiffbaukundliches)
Breitenburger Straße 6 - 2210 Itzehoe Tel:04821/33 45

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

Jörgen Bracker (Museumshafen Oevelgönne e.V.)
Museum für Hamburgische Geschichte
Holstenwall 24 - 2000 Hamburg 36 Tel: 040/3504-2362

Rainer Prüss (Museumshafen Flensburg eV)
Norderstraße 22 b - 2390 Flensburg Tel: 0461/29 122

Hennig Goes (Schiffergilde Bremerhaven eV)
Von Ronzelen-Str. 2 - 2850 Bremerhaven T: 0471/445 02

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

E. Hintzmann (Schwimmende Museen Kiel e.V.)
Yorckstr. 5 - 2300 Kiel 1 Tel: 0431/83 723

B. Frommhagen (Museumshafen zu Lübeck e.V.)
Grappengießerstr. 34 - 2400 Lübeck Tel: 040/201 434

F. Ohms (Museumshafen Eckernförde)
Postfach 1364 - 2330 Eckernförde Tel: 04351/84 179

Kontonummer Kontonum
mer Kontonummer Kont

KONTOINHABER GESUCHT

Hallo Gaffelfreund! Kennst Du Deine Kontonummer?
Ich nicht!

Gesucht werden die Inhaber folgender Kontonummern, damit ich den Zahlungseingang zuordnen kann.
154466 - 213 022 18
2036126902 - 100 500 00
774406 - 241 510 05
360821-206 - 200 100 20
499457-205 - 200 100 20
235490-301 - 250 100 30
61166209 - 200 100 20
2916-64435 - 360 100 43
416879100 - 458 614 34
0202076128 - 570 606 12
316646 - 291 523 00
944068 - 206 905 00
195200936 - 400 501 50

Margot Harder, Elbterrasse 20,
2000 Hamburg 55, tel. 040 86 60 06

AUS

Vogel des Jahres :
Teichrohrsänger

Zum Thema Schiffssicherheit erreichte die Piekfall-Redaktion folgende Anfrage, die zeigt, wo der Schuh drückt.

"Ich bin bei der Restaurierung eines Oldtimers engagiert....Es herrscht aber große Unsicherheit, ...weil wir befürchten, daß das Schiff bei Inkrafttreten der angekündigten neuen Richtlinien für Museumsschiffe des BVM gar nicht mehr in Fahrt gehen kann. Wenn wir wenigstens wüßten, welche Vorschriften hinsichtlich Brandschutz oder Patent einzuhalten sind. Dieses Rechtsvakuum, das jetzt besteht, ist ein ernstes Problem, insbesondere für den Eigner. Er weiß gar nicht, ... ob er jemals unter deutscher Flagge wird segeln können. Wir würden uns freuen, wenn Sie über dieses Problem berichten könnten.
Ulrike Paulsen"

INHALT

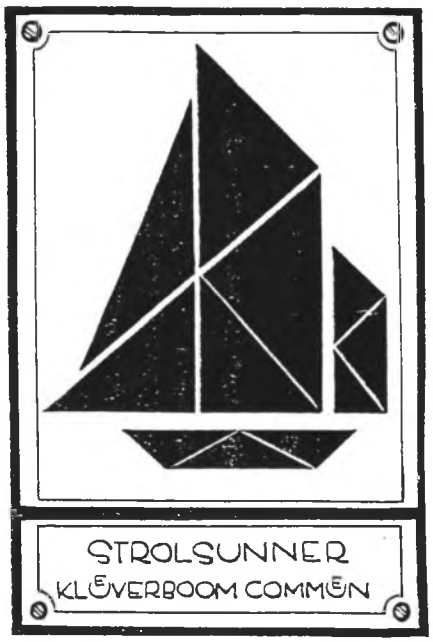
Über Kurz oder Lang	4
Traumschiff	5
Schiffssicherheit	6
Die Brigg Piercer	13
Buxtehude	18
Margareta von Buxtehude	20
Holzpflege	22
Poeler Bootsbau	25
Dielenschiff "OE"	26
Steuereinrichtungen	28
Vor 40 Jahren	30
Termine	37
Rezensionen	42
Anzeigen	45

Über Kurz oder Lang

Man spricht wieder über's PIEKFALL. Nicht nur der Farbe und des Titelfotos wegen, mit denen Jan sich so eindrucksvoll von seiner gestalterischen Aufgabe verabschiedet hat. Seine Kreativitäts-Theorie in Heft 44 wurde viel diskutiert, als extreme Äußerungen seien nur folgende zitiert: "Schlicht weiß hat mir besser gefallen." (Zum Glück waren die Seiten wenigstens immer ein bißchen schwarz bedruckt.) - oder: "Bin über die bunten Seiten als farbliche Auflockerung des grauen Winters erfreut." (Na bitte, da hat es sich doch gelohnt.)
Nun wird Nachfolger Heiko Löffler das Ruder wieder fester in die Hand nehmen... All denen, die jetzt noch mit Flimmern in den Augen Heft 45 zur Hand nehmen, sei versprochen: Das PIEKFALL bleibt das alte, für den Inhalt seid Ihr, die verehrte Leserschaft, verantwortlich, wir machen das Beste draus.

Bei einem Rückblick aufs Wintertreffen im Museum für Hamburgische Geschichte stelle ich hocherfreut fest, daß die Freunde des Gaffelriggs nicht nur internationaler Bekanntheit genießen, sondern daß sich aus dem fernen gaffeligen Westen wie Osten Seglerinnen und Segler aufgemacht haben, um uns zu besuchen und Erfahrungen auszutauschen oder um über eines der zahlreichen Treffen zu informieren. So Anne Burlat im Auftrag von CHASSE-MARÉE, die eigens aus Brest in der Bretagne anreiste, um persönlich das Festival Brest-Douarnenez 1992 vorzustellen. So auch die Freunde von Wismar bis Ueckermünde. In diesem Revier sind viele aktiv, bei Restaurierungen wie bei der Interessenvertretung durch Vereine. Als eine der neuesten Nachrichten ist zu melden: Der Museumshafen Greifswald e.V. wurde am 23.2.91 gegründet; das Greifswalder Tageblatt berichtete:
"Erster Mann auf der Vereinsbrücke wurde D. Reinhard Bach. Weiter zur Crew gehören Dr. Hinrich Meyer (2. Vorsitzender und Geschäftsführer), Udo Söder (Hafenmeister des Museumshafens) und Dr. Manfred Thieß (Schatzmeister und Schriftführer)....Durch die Einrichtung der Liegeplätze...will der Verein das touristische Angebot der Stadt erhöhen und sie kulturell bedeutender machen", kommentiert das Blatt. "Als idealen Standort für die restaurierten Schiffe sieht der Verein den Hafenstreifen von der Steinbecker Brücke stromabwärts bis zum Pulverturm." Wer nicht weiß, wo das ist, sollte schleunigst zum FISCHERFEST GREIFSWALD-WIECK am 13. und 14.7.91 segeln und sich vorher bei Reinhard Bach anmelden (Haus 9, O-2201 Klein Petershagen). Übrigens, auf dem Rückweg ist dann noch Zeit, um in Rostock und Warnemünde die HANSE-SAIL, "ein Jahrhundert-Ereignis", vom 22. bis 28.7. zu besuchen. Anmeldung beim Traditionssegler-Ausschuß, Gerd Wenzel, bitte beachtet hierzu die Informationen im Heft.

Soeben berichtet uns Heinrich Woermann ("Olifant") von neuesten Meldungen aus Stralsund: Hier wurde von 20 Enthusiasten am 16. März die STROLSUNNER KLÜVERBOOM-COMMÜN als gemeinnütziger Verein gegründet. Ziele sind Erhalt und Betreiben traditioneller Segelschiffe, Aufbau eines Stralsunder Traditionshafens und die Ausbildung von Jungseglern u.a. mehr. Die Commün, dem früheren Amt für Zeesener nachempfunden, hat eine Vereinsrolle als Satzung und ein Flaggenzertifikat, für das sich die Mitgliedsschiffe "Sunddriewer", "STR-9" (Zeesboote), die Kutter "Jochen" und "Elida" sowie der Colin-Archer "Wiking" beworben haben. Erster Vormann wurde Walter Riboeck, Schipper der "Sunddriewer".



Als letzte Information noch ein Zitat aus den Kieler Nachrichten vom 24. April 91: "Der Verein 'Schwimmende Museen Kiel' sieht in dem Standort Laboe eine 'echte Alternative'." Was heißen soll, daß auch an der Förde der Museumshafen nach wie vor ein Politikum ist, das von den einen wie von den anderen nach Belieben ausgeschlachtet werden kann. Egal, ob Reventloubrücke, Hörn oder Laboe - die 3. Veteranenregatta findet am 24.8.91 jedenfalls vor Laboe statt. Nochmal Zitat aus den KN: "Letztes Jahr nahmen über 75 Oldtimeryachten - vom Finn Dinghy bis zum Kutter - auf der Förde teil."

Wer jetzt an der Bezeichnung seines schwimmenden Untersatzes zweifelt, der schreibe doch auch einmal - es darf sogar für's PIEKFALL sein!

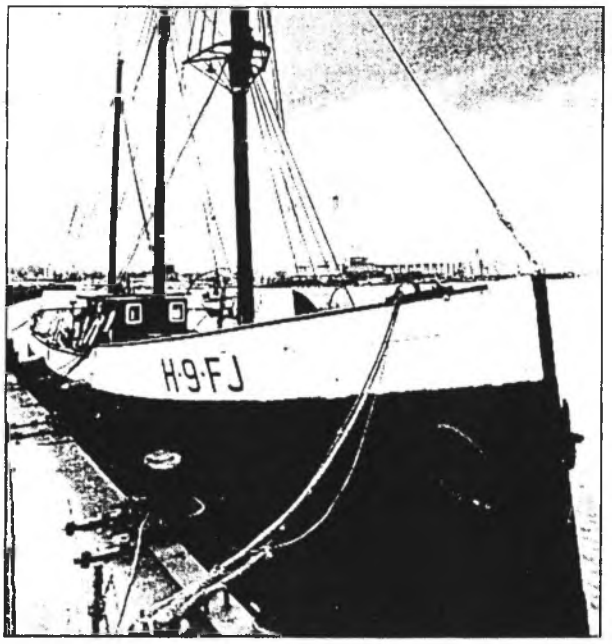
Griffel- und Gaffelbruch
wünscht

die gepickte Redaktion.

Traumschiff für eine Krone

Eisen-Veteran „Hordatrawl" soll in Flensburg Schmuckstück werden

Es gibt wenig Plätze, die der Mann mit dem ölverschmierten Overall nicht gesehen hat. Und deswegen muß man ihm einfach glauben, wenn er Flensburgs Winter-Klima als fast schon paradiesisch preist. „Gegen Norwegen ist das hier wie Wüste", grient Matthias Zeug (46), und das kommt ihm gut gelegen. Denn bei der Arbeit kann er auf Dauerregen gut verzichten. Wenn alles gut geht, soll sich seine rostige „Hordatrawl" hier von einem gammeligen Heringslogger in eine schmucke Bark verwandeln.

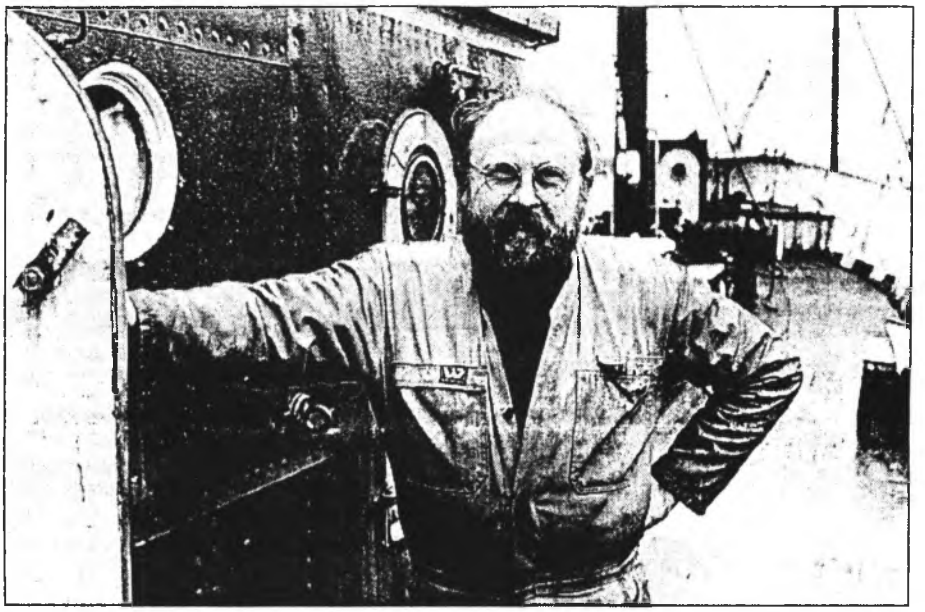


Noch kein altes Eisen: Der Logger an der Pier

Der verwitterte stählerne Rumpf ist auf den ersten Blick nicht gerade das Material, aus dem Traumschiffe geschmiedet werden. Doch der in Norwegen arbeitende Kieler bittet um Nachsicht: „Bei uns regnet es bis auf einen Monat das ganze Jahr. Da fährt man lieber los, wenn das Wetter schön ist."

Damit ist es vorerst vorbei. In Deutschland will Zeug den Umbau seines 30 m langen Fischereifahrzeugs vorantreiben. Drei stählerne Masten deuten schon an, wo die Reise hin geht. Der über Jahrzehnte vor Islands rauhen Gewässern für den Heringsfang eingesetzte Logger soll wieder ein Segelschiff werden.

Als solches war es Ende des letzten Jahrhunderts auch vom Stapel gerauscht. Die „Hordatrawl", das, so Zeug, läßt sich belegen, ist einer der ältesten eisernen Logger, 1885 bei Hewitt and Company in London für den Heringsfang gebaut und als „Sweatheart" ins stürmische Nordmeer geschickt worden. Nach 20 Jahren, so die Schiffslegende, ging sie als „Garda" in den Besitz einer norwegischen



Mit „Hordatrawl" um die Welt? Matthias Zeug will den alten Logger restaurieren. Fotos: Schreiber

Reederei über. Als die beiden letzten Besitzer Konkurs anmeldeten, landete das ziemlich heruntergekommene Schiff abwrackreif bei der Ølen-Ship-Industrie, der Werft, für die Matthias Zeug arbeitet.

Unter den verwitterten Aufbauten erkannte der Seemann ein „einmalig erhaltenswertes Fahrzeug". Am Preis, das wurde in den Vorverhandlungen schnell klar, sollte nichts scheitern. Eine norwegische Krone, umgerechnet etwa 30 Pfennig, bezahlte Matthias Zeug für sein Traumschiff.

Es war nicht die letzte Krone, die er hineinsteckte. 20 000 Mark für die ersten Instandsetzungsarbeiten waren schnell verbaut. Jetzt, so sagt er, laufen der 750-PS-Diesel und die Elektronik — und drei Masten für das Barkentine-Rigg sind auch bezahlt. Was noch fehlt, sind die Rahen und die Segel — keine Kleinigkeit bei fast 500 m² Fläche. Aber Zeug hofft, daß sich vielleicht ein Sponsor findet.

Wenn alles plangemäß läuft, soll die „Hordatrawl" im nächsten Jahr für kirchliche und gemeinnützige Organisationen auf [redacted]fahrt gehen. Zeug will auch nicht ausschließen, daß er irgendwann einmal auf eine Weltumsegelung geht oder andere Abenteuerreisen unternimmt. Eine Idee hätte er schon. „Wie wäre es denn mit echter Jamaica-Rum-Essenz passend zur Rumregatta?"

HOLGER OHLSEN

Schiffssicherheit von "Oldtimern und Museumsschiffen"

Warum ist das Thema in der Diskussion?

Oldtimer sind trotz einiger, leider immer wieder Schlagzeilen verursachenden "schwarzen Schafe", nachweislich kein größerer Unsicherheitsfaktor im Seeverkehr als die übrige Schiffahrt, auch wenn dieses Argument als "Aufhänger" für eine seit langem schwelende Debatte über die Gültigkeitsbereiche von verschiedenen Rechtsverordnungen benutzt wurde. Kernproblem ist, daß sich der Komplex "Sport- und Vergnügungsfahrzeuge", der nicht der Schiffssicherheitsverordnung (SSV) unterliegt, durch die gesellschaftlichen Veränderungen vom klassischen "Privat-Yacht"-Begriff um eine Vielzahl von, oft gemeinnützigen, Aktivitäten (z.B. der Traditionspflege, Jugend- und Sozialarbeit, Fortbildung usw.) erweitert hat. In den vergangenen 15 Jahren wurden zunehmend historische Schiffe für derartige Zwecke restauriert und eingesetzt. Die Finanzierung des Erhalts dieser Schiffe erfolgt oft auch über Kostenbeiträge der Mitsegler.

Hier ist nun nach Ansicht des Bundesverkehrsministeriums (BVM) und nachgeordneter Behörden, wie der SeeBG oder der WaschPo eine "Grauzone der Rechtsunsicherheit" entstanden.

Das BVM gab im Dezember '88, wenn auch nicht klar definiert, so doch im wesentlichen für diesen Bereich zwischen "klassischer Sportschiffahrt" (zu dem im übrigen auch alle rein privat genutzten Oldtimer gehören) und dem Geltungsbereich der SSV einen Entwurf für "Grundsätze über Ausrüstung, Brandschutz und Besetzung für Museumsschiffe, Oldtimer und ähnliche Fahrzeuge sowie deren Nachbauten" (zu verstehen als freiwillige Empfehlungen) heraus. Neben den teilweise inakzeptablen fachlichen Regelungen erregte besonders die Annahme, daß diese Regeln über den Kopf der Betroffenen hinweg für jeden Oldtimer, unabhängig von seiner Nutzung und Größe, eingeführt werden sollten, den berechtigten Unmut der "Szene".

In zahlreichen gemeinsamen Gesprächen erarbeiteten Vertreter der Betroffenen, wie die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Museumshäfen, die STAG, der Deutsche Segler-Verband, Clipper DJS und viele weitere kleinere Initiativen und Vereine, Stellungnahmen und Widersprüche an den BVM, in denen auch die Bildung einer "gemeinsamen Sicherheitkommission" angekündigt wurde.

Oldtimer haben jetzt eine Interessenvertretung!

An der GEMEINSAMEN SICHERHEITSKOMMISSION FÜR HISTORISCHE WASSERFAHRZEUGE (GSHW), die seit Anfang 1990 regelmäßig arbeitet, beteiligen sich Organisationen, die insgesamt mehr als 90% der deutschen Oldtimerflotte vertreten. Es sind dies im Einzelnen:

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Museumshäfen
Deutscher Segler-Verband
Sail Training Association Germany
Clipper D.J.S. e.V.
Eisbrecher Stettin e.V.
Thor Heyerdahl e.V.
Schulschiffverein "Großherzogin Elisabeth" e.V.
Bildungsschiff Niederelbe e.V.
Arbeitsgruppe Besanewer "Wilhelmine von Stade"
Initiative für Freizeitpädagogik e.V.

Sprecher der GSHW sind Michael vom Baur, Flensburg (auch Sprecher der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Museumshäfen) und Dr. Wolfgang Paul ,Hamburg(Vizepräsident des DSV). Die GSHW ist inzwischen vom Bundesverkehrsminister als Interessenvertreterin voll akzeptiert und führt bereits seit einigen Monaten konkrete Verhandlungen mit dem Ministerium.

- Sie vertritt die folgenden Positionen:

1. Oldtimer, die zu rein privaten Zwecken genutzt werden, gehören eindeutig zum Bereich "Sport- und Vergnügungsschiffahrt" und dürfen auch nicht anders behandelt werden als sonstige Sportfahrzeuge. Hier besteht kein Handlungsbedarf.

2. Schiffe über 15 m Rumpflänge, die über den klassischen "Privatyachtbegriff" hinaus den erweiterten Sport- und Freizeitbereich zuzuordnen sind und nicht der Schiffssicherheitsverordnung unterfallen, sollen sich an, möglichst gemeinsam von BVM und GSHW herauszugebenden, Empfehlungen zur Schiffssicherheit orientieren (freiwillig und unter fachkundiger Beratung). Die GSHW übernimmt hierbei beratende und koordinierende Funktion.
   Die Abgrenzung zum Geltungsbereich der Schiffssicherheitsverordnung muß im Interesse der Eigner und Behörden eindeutig definiert sein. Andererseits soll ausgeschlossen werden, daß z.B. gemeinnützige Vereine unter HandelsSchiffahrtsregeln und Behördenaufsicht arbeiten müssen.

3. Für Oldtimer, die zum Geltungsbereich der SSV gehören (z.B. rein gewerblich betriebene), muß es möglich sein, den musealen Charakter zu erhalten, d.h. vom Stand der Schiffbautechnik abweichende, aber im Ergebnis gleichwertige Sicherheitsmaßnahmen vorzusehen. Verbindlich dafür sollte der Standard der unter 2. erwähnten "Empfehlungen" sein.

Die Sicherheitskommission hat darüberhinaus, als Leitfaden für alle Eigner und Verhandlungsgrundlage, existierende und praktizierte Sicherheitsstandards gesammelt, teilweise ergänzt und für die drei Bereiche "Brandschutz, Sicherheitsausrüstung und Besetzung" zusammengestellt.

Wie ist der Stand der Dinge?

Die Verhandlungen mit dem BVM lassen sich in zwei Komplexe einteilen:

a. fachliche Fragen zu einem evtl. Konsens über "gemeinsame Empfehlungen" (Bereiche Brandschutz, Sicherheitsausrüstung, Besetzung)

Hier haben die bisherigen Gespräche eine weitgehende Annäherung (vor allem auf dem sensiblen Gebiet "Brandschutz") gebracht, Differenzen gibt es noch bei den Qualifikationen für die Schiffsführung für Schiffe mit 25 - 40 m Rumpflänge. Eine gemeinsame, für alle tragbare Empfehlung scheint insgesamt möglich. Weitere Gespräche mit den Fachabteilungen des BVM laufen.

b. rechtliche Zuordnung zur Schiffssicherheitsverordnung

Hier ist die Situation derzeit noch völlig offen. Vor einer abschließenden Regelung sollen nach Zusage des BVM noch Gespräche mit der Sicherheitskommission geführt werden.
Vom BVM wurde im Dezember 1989 ein überarbeiteter Entwurf für "Grundsätze über Ausrüstung, Brandschutz und Besetzung für Museumsschiffe und Oldtimer ... Stand 10.12.89", der auch rechtlich sehr fragwürdige Kriterien für eine Zuordnung zur SSV enthält (z.B. "Regelmäßige Werbung ...", "Zweck der Fahrt geht über das subjektive Erleben des Eigners bei Sport und Vergnügen hinaus", "Entrichten eines Geldbetrages ...") an die nachgeordneten Behörden "zur Information" verteilt. Da diese Kriterien auch im BVM noch nicht als "der Weisheit letzter Schluß" angesehen werden, hat die GSHW dem BVM auf dessen Bitte hin inzwischen eigene Vorstellungen dazu mitgeteilt. Der BVM-Entwurf v. 10.12.89 hat nach ausdrücklicher Auskunft leitender Beamter der Abt. Seeverkehr des BVM noch keine Rechtswirksamkeit! Leider haben das die SeeBG und einige WaschPo-Dienststellen anders verstanden, wie der GSHW bekannte interne Anweisungen zeigen. Diese unbefriedigende Lage, die auch dazu geführt hat, daß einigen Schiffen von der SeeBG unter Bezug auf die o.g. Kriterien Auslaufverbot erteilt wurde, ist offenbar nicht zuletzt durch mißverständliche Äußerungen aus dem BVM entstanden. Auf mehrfache Intervention der GSHW hat das BVM jedoch eine entsprechende Klarstellung bei den Behörden zugesagt.

Es ist damit zu rechnen, daß endgültige Regelungen zur Saison '91 erlassen werden. Wie diese endgültig aussehen, wird vom weiteren Verlauf der Verhandlungen abhängen. Die GSHW wird auf ausreichende Übergangsfristen drängen.

Was bleibt zu tun ...

... wenn das Schiff z.Zt. neugebaut, umgebaut oder seeklar gemacht wird?

Jeder Eigner sollte im eigenen Interesse das Sicherheitskonzept für sein Schiff überprüfen.

- sorgfältige Überprüfung, ob gewerbsmäßig gefahren wird oder ob das Schiff aus anderen Gründen bereits heute der SSV unterliegt. Auf Wunsch stellt die GSHW ihre dazu entwickelten Kriterien zur Verfügung.
- wenn ja: Kontakt mit der SeeBG aufnehmen
- wenn nein: Sicherheitsausrüstung, Brandschutz und Besetzung gemäß den Empfehlungen der GSHW und des BVM beachten (werden wahrscheinlich noch vor der Saison '91 herausgegeben), dann "business as usual"

... wenn Behörden und die SeeBG kontrollieren?

Sollten sich die Behörden dabei ausdrücklich auf den o.g. Entwurf des BVM, Stand 10.12.89, beziehen, so sollte der Eigner die Behörde darauf hinweisen, daß dieses Papier, nach Aussagen der Abt. See 15 des BVM gegenüber der GSHW, keine Verbindlichkeit für die nachgordneten Behörden besitzt! Gegebenenfalls soll sich die Behörde dort kundig machen. Der Vorfall sollte der Sicherheitskommission unter der folgenden Geschäftsanschrift

Gemeinsame Sicherheitskommission für historische Wasserfahrzeuge
c/o Schwarting GmbH
Lise-Meitner-Str. 2
W-2390 Flensburg

umgehend schriftlich mitgeteilt werden. Jedem Eigner steht darüberhinaus das Beschreiten des Rechtsweges frei.

Michael vom Baur, Flensburg

Gemeinsame Sicherheitskommission für historische Wasserfahrzeuge

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Museumshäfen
Deutscher Segelverband
Sail Training Association Germany
Clipper D.J.S. e.V.
Eisbrecher Stettin e.V.
Thor Heyerdahl e.V.
Schulschiffverein "Großherzogin Elisabeth" e.V.
Bildungsschiff Niederelbe e.V.
Arbeitsgruppe Besanewer "Wilhelmine von Stade"

Lise-Meitner-Str. 2
D-2390 Flensburg
Telefon: 0461 - 999 21 21
Telefax: 0461 - 999 22 13

Sprecher: Michael vom Baur, Flensburg und Dr. Wolfgang Paul, Hamburg

Seeschiffe, auf denen Personen gegen Entgelt befördert werden, gelten auch dann nicht als Sportboot i. S. der Sportboot-FüV-See, wenn dieses Entgelt als Mitgliedsbeitrag, als Unkostenbeitrag für Unterbringung und Bewirtung an Bord oder zur ausschließlichen Instandhaltung des Schiffes eingesetzt wird.

Derartige Schiffe können, wie sog. Oldtimer oder Museumsschiffe, auch nach der Verkehrsauffassung nicht als Sportboot angesehen werden, u.a. deswegen, weil die Anforderungen zur Erlangung des Sportbootführerscheins auf das Maß der Gefährdung zugeschnitten sind, die der Gesetzgeber Sportbooten in Rechnung stellt, nämlich nur das Führen solcher Wasserfahrzeuge, die sicher und ohne Gefährdung dritter Personen oder ihres Eigentums gefahren werden können.

Erhebliche Gefährdung der Sicherheit des Schiffsverkehrs auf der Unterelbe oberhalb von Cuxhaven am 3. 7. 1988

DI 162/88 H vom 2. 3. 1989

Spruch des Seeamtes

Am 3. 7. 1988 zwischen 13.15 Uhr und 13.25 Uhr wurde auf der Unterelbe oberhalb von Cuxhaven die Sicherheit des Schiffsverkehrs erheblich dadurch beeinträchtigt, daß der elbaufwärts fahrende deutsche [redacted] gaffelschoner „[redacted]" nicht so weit wie möglich rechts, sondern zwischen den Tonnen 33 und 37 zeitweilig sogar N-lich der Radarlinie und damit auf der falschen Fahrwasserseite fuhr, wodurch er das sichere Überholen des ebenfalls elbaufwärts fahrenden japanischen Motorschiffes „Seven Seas Bridge" behinderte.

Der Schiffsführer A des Segelschiffes „[redacted]" hat sich fehlerhaft verhalten, indem er

a) den Ruderstand verließ, ohne ausreichende Vorkehrungen für das Fortbestehen einer sicheren Schiffsführung zu treffen und

b) das Schiff führte, ohne Inhaber eines ausreichenden nautischen Befähigungszeugnisses zu sein.

Die A erteilte Fahrerlaubnis wird entzogen und der Motorbootführerschein eingezogen.

Vor Ablauf eines Jahres nach Eintritt der Unanfechtbarkeit dieses Spruches und nach Eingang des Motorbootführerscheines beim Seeamt Hamburg darf eine neue Fahrerlaubnis nicht erteilt werden.

Der Beteiligte A betreibt ein Immobiliengeschäft. In seiner Freizeit widmet er sich seit vielen Jahren der Erneuerung, Erhaltung und Modernisierung älterer Segelschiffe, so auch heute des [redacted] gaffelschoners „[redacted]" („[redacted]"). Zur organisatorischen Durchführung dieser Aufgabe gründete er am 23. 12. 1981 den Club [redacted]. Vorsitzender des Clubs ist der Beteiligte. Der Club besteht aus aktiven und passiven Mitgliedern. Die aktiven Mitglieder erbringen an dem Schiff ohne eine geldliche Vergütung allerlei handwerkliche und sonstige Leistungen.

Sie dürfen dafür an den Segeltörns, die der Club veranstaltet, unentgeltlich teilnehmen. Bei den Törns werden den daran teilnehmenden aktiven Mitgliedern, die dann als Crew bezeichnet werden, auch nautische Aufgaben übertragen; der Beteiligte A hat zumindest einem Teil der aktiven Mitglieder in den letzten Jahren nautische Grundkenntnisse zu vermitteln versucht.

Die passiven Clubmitglieder werden auf den Törns als Gäste bezeichnet. Sie buchen ihre Teilnahme an einem Törn in der Regel einige Wochen oder auch Monate im voraus und entrichten einen Geldbetrag, der nach Auffassung des Beteiligten rechtlich als Beitrag für die Mitgliedschaft im Club [redacted] für ein Jahr anzusehen ist.

In der mündlichen Verhandlung trug A vor, die bei den Törns erzielten Einnahmen, auch soweit sie aus dem Gaststättenbetrieb kämen, dienten ausschließlich der Erhaltung des Schiffes und trugen infolge dieser Zweckbestimmung und angesichts ihrer Höhe den Charakter von Selbstkostenerstattungen. Er habe weder unmittelbar noch auf dem Umwege über den Club [redacted] aus den Reisen persönlich wirtschaftlichen Gewinn gezogen.

An Bord befanden sich 17 Gäste und 8 Besatzungsmitglieder. Niemand unter den Besatzungsmitgliedern besaß ein nautisches Befähigungszeugnis, einen Sportbootführerschein oder einen Segelschein. In Höhe der Tonne 7 ließ sich A von E, einem Besatzungsmitglied und Sohn des ebenfalls an Bord weilenden Besatzungsmitgliedes F, in der Führung des Schiffes ablösen, um für etwa eine Stunde schlafen zu gehen, oder in der Kombüse Speisen zuzubereiten. Weitere Ablösungen in der Führung des Schiffes geschahen dann in unregelmäßigen Abständen, und zwar, wie A sich ausdrückte, „je nach Lust und Laune der Crew". Dabei sollen nach Angaben von A immer zwei Mann am Ruder gestanden haben und ein drittes Besatzungsmitglied für die Navigation verantwortlich gewesen sein. Unter Navigation wurde an Bord des Schiffes „[redacted]" das Fahren nach Sicht und das Eintragen der Uhrzeiten des Passierens von Tonnen in die Seekarte verstanden. Dies geschah in einem besonderen Raum außerhalb des Ruderstandes. Zu dieser Art der Wachbesetzung erklärte A:

> „Obwohl keines der Besatzungsmitglieder ein Patent noch einen Sportbootführerschein hat, meine ich, daß alle recht See-erfahren sind."

In Zusammenhang mit der Besetzung der Wache trug A in der mündlichen Verhandlung vor, das Segelschiff „[redacted]" sei von der See-BG im Jahre 1983 in einem Schreiben als Sportboot anerkannt worden. Dieses Schreiben könne von ihm aber nicht vorgelegt werden.

Unter dem 4. 10. 1988 teilte A der WSP in Cuxhaven mit, daß zur Zeit des Passierens des MS „SSB" H (Navigation), F (Ausguck) und D (Rudergängerin) auf dem Segelschiff „[redacted]" mit der Führung betraut waren.

In der mündlichen Verhandlung hat der Zeuge H bekundet, er habe mit Navigation nichts zu tun gehabt und verfüge auch nicht über nennenswerte nautische Kenntnise; er habe jedoch den AP-Navigator abgelesen und Kreuzchen in die Seekarte eingetragen.

Es habe sich um seine erste Fahrt elbaufwärts gehandelt, bei der er an der Seekarte gesessen habe. Einmal habe er allerdings E und D gefragt, ob man nicht nach rechts müsse. Der Zeuge F hat bekundet, er habe keine Signale gehört, wohl aber gemerkt, daß ein Schiff vorbeifuhr. Dieses Schiff sei ihm vorher weder akustisch noch optisch aufgefallen. Das Segelschiff „[redacted]" sei zur Mitte getrieben, weil D das Schiff nicht habe halten können. Wer auf dem Schiff „[redacted]" wem Anweisungen zu geben habe, wisse er nicht.

Die Zeugin D hat bekundet, sie sei 1985 zunächst mit der Aufgabe der Hilfe bei der Gastronomie an Bord gekommen und habe dann später auch das Schiff nach allgemeinen Weisungen des „Skippers", gemeint war A, gesteuert. Dieser habe sich immer in der Nähe aufgehalten und, wenn die Fahrt als nicht gefährlich angesehen wurde, wohl auch mal geschlafen. Auf der Fahrt am 3. 7. 1988 habe sie beim Steuern Schwierigkeiten mit dem Ruder gehabt, sie könne sich aber nicht entsinnen, zu weit von den grünen Tonnen abgekommen zu sein. Sie habe alleinverantwortlich von Tonne zu Tonne gesteuert, einen Überholer jedoch nicht gesehen und auch nicht darauf geachtet. Sie habe auch keine Achtungssignale gehört. Die Zeugin wußte nicht, bei welcher Tonne sie ihren Vorgänger als Rudergänger abgelöst hat. Ihr war auch nicht bekannt, wie schnell das Segelschiff läuft. Sie sei, ebenso wie der Zeuge F, ein- bis zweimal auf der Elbe gewesen.

Der Beteiligte erklärt das Verdriften des Segelschiffes nach Norden damit, irgendein Gegenstand müsse das Ruderblatt blockiert haben mit der Folge, daß es sich nicht, wie auch die Zeugen bekunden, nach Steuerbord legen ließ. Nach Maschinenmanövern – Stopp, ZV und VV – habe sich die „[redacted]" dann wieder steuern lassen.

Für Seeschiffe, welche berechtigt sind, die Bundesflagge zu führen, wie es bei dem Segelschiff „[redacted]" der Fall ist, gilt nach §1 Wachdienst-Verordnung das STCW-Übereinkommen und die Wachdienstverordnung, es sei denn, das Segelschiff „[redacted]" wäre nach Artikel III c des STCW-Übereinkommens als eine „Vergnügungsyacht, die nicht dem Handelsverkehr dient", anzusehen. Hierunter sind nach §2 Abs. 1 Nr. 2 der Wachdienst-Verordnung alle nicht gewerbsmäßig verwendeten Sport- und Vergnügungsfahr-

zeuge zu verstehen. Das Segelschiff „[redacted]" ist jedoch kein Sport- und Vergnügungsfahrzeug, weil es ein dem Erwerb durch die Seefahrt dienendes Schiff ist, also ein sog. Kauffahrteischiff (a) und außerdem nach seiner Bauart und der Verkehrsauffassung nicht als Sportfahrzeug angesehen werden kann (b).

(a) Ein unmittelbarer Erwerb durch Seefahrt liegt vor, wenn, wie hier, ein Schiff Personen gegen Entgelt über See befördert (vgl. auch Prüßmann-Raabe, Seehandelsrecht, 2. Auflage, C. H. Beckscher Verlagsbuchhandlung, München 1983, Einführung I B2 a), aa), bb)).

Infolgedessen ist auch der Eigentümer einer Privatyacht schon dann Reeder, wenn er sein Schiff für einzelne Seereisen zur entgeltlichen Personenbeförderung einsetzt (so Prüßmann-Raabe, §484 HGB, Anm. CII).

Ebenso wie bei dem ehemaligen FS „Elbe 3" liegen auch bei dem Segelschiff „[redacted]" Kriterien vor, die dessen verkehrsrechtlicher Behandlung als Sportboot entgegenstehen. An die Befähigung für die sichere Führung dieses Segelschiffes, das eine Länge über alles von fast 30 m – mit Bugspriet sogar 40 m –, eine Breite von fast 7 m hat, mit einem 320-PS-Dieselmotor ausgerüstet und mit immerhin 30 Kojen und fünf Bädern ausgestattet ist, sind mindestens die gleichen Anforderungen zu stellen, wie an die Befähigung für das Fahren des ehemaligen Feuerschiffes „Elbe 3" (L = 45,20 m, B = 7,2 m, Maschinenleistung 300 Pse). Dies gilt insbesondere dann, wenn der [redacted]gaffelschoner „[redacted]" als Segelschiff mit einer Segelfläche bis zu 560 m² eingesetzt wird.

Das in Norwegen gebaute Schiff war früher mit einer Besatzung von vier Mann als Frachtschiff eingesetzt und beförderte Ladungsgüter u.a. nach Spanien, Polen, Deutschland und in die skandinavischen Länder. Es ist eine keiner weiteren Erörterung bedürfende Tatsache, daß ein solches Fahrzeug bei Einsätzen auf See und auf Seeschiffahrtstraßen mit zahlreichen Gästen an Bord von dem Inhaber eines Sportbootführerscheins nicht sicher geführt werden kann.

Anzahl und Befähigung unverzichtbarer weiterer Besatzungsmitgleider beim Einsatz des Schiffes wären, würde man das Schiff rechtlich als Sportboot einordnen, in das Belieben oder mindestens in das Ermessen des Bootsführers gestellt. Die notwendige Besatzung für das Segelschiff wäre vielmehr von der See-BG nach §6 Abs. 1 SchBesV festzusetzen. Die mit der Erlangung des Motorboot-Führerscheins-See erworbenen Kenntnisse waren offensichtlich auch nicht ausreichend, die Lage der „[redacted]" auf der stark befahrenen Seeschiffahrtsstraße Elbe richtig einzuschätzen, wie sich daraus ergibt, daß der Beteiligte A die Führung des Schiffes unerfahrenen Clubmitgliedern überließ und vor dem Verlassen des Ruderstandes noch nicht einmal festlegte, wer was zu tun hatte.

Schließlich wird ein Schiff wie die „[redacted]" auch von der Verkehrsauffassung nicht als Sportboot angesehen. Jeder Verkehrsteilnehmer wird beim Anblick dieses beeindrukkenden Segelschiffes davon ausgehen, es werde von mindestens einem Inhaber eines nautischen Befähigungszeugnisses geführt.

Zwar sind dem Seeamt abgesehen von zwei Vorkommnissen
- einem Unfall an Bord mit Körperverletzung eines Gastes am 15. 9. 1987 und
- einer Strandung am 10. 6. 1988 mit anschließenden Gewässerverunreinigungen durch bei der Strandung erlittene Leckagen

schwerwiegende Unfälle der „[redacted]" unter der Führung des Beteiligten A nicht bekannt geworden. Dieses ist jedoch dem reinen Zufall oder allenfalls einer gewissen seemännischen Geschicklichkeit des Beteiligten zu verdanken und kann nicht dazu führen, die Anforderungen an Anzahl und Ausbildung der zur Führung dieses Schiffs erforderlichen Besatzungsmitglieder allgemein zu senken oder gar das Segelschiff lediglich deswegen, weil es im Eigentum eines vielleicht besonders erfahrenen Sportbootführers steht, einem Sportboot gleichzusetzen.

Da das Segelschiff „[redacted]" – wie dargelegt – nicht als Sportboot anzusehen ist, unterliegt es dem STCW-Übereinkommen. Nach Regel I/1 der Anlage zum STCW-Übereinkommen wird die Person, die die Führung des Schiffes hat, als Kapitän bezeichnet. Die Führung des Segelschiffes „[redacted]" lag bei dem Beteiligten, der damit auf dem Schiff die Funktion des Kapitäns im Sinne des Übereinkommens, aber auch im Sinne des §510 des HGB i.V.m. §2 SeemG („vom Reeder bestellter Führer des Schiffes") wahrnahm.

Nach Regel II/1 der Anlage zum STCW-Übereinkommen war der Beteiligte verpflichtet, ausreichende Vorkehrungen für den Wachdienst zu treffen, damit jederzeit eine sichere Brückenwache gewährleistet war. Der Beteiligte hatte daher dafür zu sorgen, daß die Brücke oder der Ruderstand niemals unbesetzt, d.h., daß sie mit einem nautischen Wachoffizier besetzt war. Als nautischer Wachoffizier kam nach Kapitel I Regel I/1 Buchstabe d) und e) der Anlage zum STCW-Übereinkommen nur ein Mitglied der Besatzung in Betracht, das nach den gesetzlichen Vorschriften zum Offizier ernannt worden war. Ein solches Mitglied der Besatzung befand sich nicht an Bord. Der Beteiligte war daher auch nicht in der Lage, ausreichende Vorkehrungen für das Fortbestehen einer sicheren Schiffsführung beim Verlassen des Ruderstandes – der hier mit der Brücke gleichzusetzen ist – zu treffen und hätte daher den Ruderstand unter keinen Umständen verlassen dürfen (Kapitel II Regel II/1 Nr. 8 a) i) der Anlage zum STCW-Übereinkommen). Indem der Beteiligte den Ruderstand gleichwohl verließ, verstieß er gegen das Übereinkommen.

Aber auch der Beteiligte selbst hätte das Schiff nicht als Kapitän führen dürfen, denn zur rechtmäßigen Ausfüllung dieser Funktion hätte er nach Kapitel II Regel II/3 Nr. 2 a) i) der Anlage zum STCW-Übereinkommen Inhaber eines entsprechenden Befähigungszeugnisses sein müssen. Der Beteiligte verstieß daher auch insoweit, als er selbst das Segelschiff als Kapitän führte, gegen das Übereinkommen. Die Verstöße des Beteiligten gegen die Vorschriften des Übereinkommens stellen ein fehlerhaftes Verhalten i.S.d. §18 SeeUG, dar. Wer, ohne Inhaber eines nautischen Befähigungszeugnisses zu sein, ein Seeschiff in der Personenschiffahrt gewerbsmäßig einsetzt und führt, weil er meint, hierzu aufgrund der Inhaberschaft eines Motorboot-Führerscheins berechtigt und in der Lage zu sein, verkennt in geradezu grotesker Weise die Risiken des Seeverkehrs und zeigt damit, daß er auch zur Führung eines Sportbootes auf Seeschiffahrtsstraßen ungeeignet ist.

Das Seeamt hatte daher die dem Beteiligten erteilte Fahrerlaubnis zu entziehen und den Motorboot-Führerschein einzuziehen.

Schiffssicherheit

AKTUELLER NACHTRAG:

Die bisher letzte Abstimmung zwischen GSHW und BVM in Bonn hat folgendes bereits sicher entschieden:

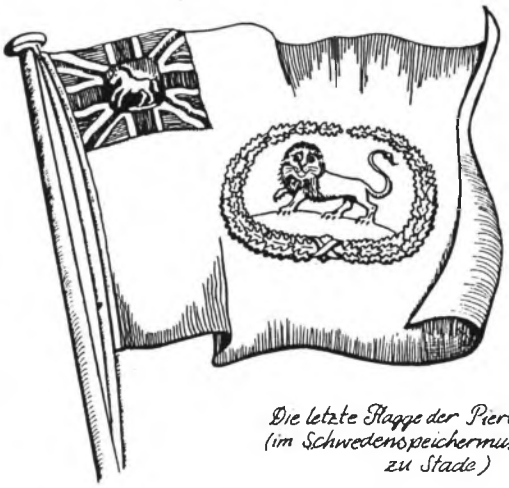
1. Die ursprünglichen Empfehlungen des BVM werden ihrer neuen Fassung als Richtlinien Vorschriftscharakter bekommen. Das heißt: Nicht-Einhalten kann unangenehme Folgen haben (z.B. nochmaliges Vorführen, Auflagen, Bußgeld o.ä.). Der Status als Empfehlungen wurde im BVM verschärft und konnte von der GSHW nicht mehr gehalten werden.
2. Die Richtlinien werden nur die "sog. Museumsschiffe und Oldtimer" betreffen, die zwischen 15 und 60 Meter Rumpflänge haben.

2.1 Schiffe bis 15 Meter bleiben den Sportbooten zugeordnet, die über 60 Meter unterliegen dann der SSV (Schiffssicherheitsverordnung) mit der Ausnahmeregelung nach § 8, daß im Einzelfall die SeeBG über Ausrüstung, Besetzung usw. entscheidet. (In diese Größenkategorie fallen offenbar keine Traditionsschiffe in Fahrt.)

2.2 Die Richtlinien sollen als Sondertatbestand gemäß SSV § 6 wie "Regeln der Technik" gelten, alle anderen Vorschriften der SSV also nicht zur Anwendung kommen. Noch unklar ist das Ausmaß der SeeBG-Überwachung.

3. Gewerblich eingesetzte Fahrzeuge ("zur nachhaltigen Gewinnerzielung") unterliegen ohne geänderte Definition nach wie vor der SSV, wobei Ausnahmen nach § 8 (s. 2.1) theoretisch möglich sein sollen.
4. Die von der GSHW bereits veröffentlichten "Empfehlungen zur Schiffssicherheit ..." werden zu etwa 95 % den bis Juni zu verabschiedenden Richtlinien des BVM entsprechen. Wer dann nicht mit einem "Verträglichkeits"-Gutachten von sachverständiger Seite aufwarten kann, dessen Schiff wird bei Kontrollen wohl reichlich beargwöhnt; allerdings hat die Behörde den Beweis zu erbringen, ob sich ein Verdacht auf Nichtbefolgen der Richtlinien bestätigen läßt. Für Fahrzeuge, die erhebliche Umbauten vornehmen müßten, soll evtl. eine Änderungsfrist eingerichtet werden.
5. Die GSHW hat vom BVM die Zusage erhalten, bei der Weiterentwicklung der Richtlinien mitwirken zu können.

PS: Nach wie vor sind die GSHW-Empfehlungen zum Preis von DM 4,- in Flensburg erhältlich.



Die letzte Flagge der Piercer (im Schwedenspeichermuseum zu Stade)

Aus Stade erreichte unsere hochgeschätzte Margot Harder, Repräsentantin der "einzig wahren Flotte" auf der Hamburger Bootsmesse hanseboot, unter zahlreichen Ehrenbezeugungen, die des öfteren auch das PIEKFALL betrafen, eine Sendung von Dipl-Ing. Gerhard Frankenstein, Pulverweg 33. Darin bot er uns seine "kleine schiffsgeschichtliche Arbeit über das Elbzollwachtschiff, die Brigg PIERCER" zum Abdruck an. Weil diese "kleine Arbeit" aber so umfangreich, informativ und vor allem schön anzusehen ist, wollen wir sie der Leserschaft in Häppchen zum Genuß vorführen. Hier also - mit großem Dank an den Autor - Teil 1:

DIE BRIGG PIERCER

Letztes Königl. Großbrit.-Hannov. Elbzollwachtschiff zu Stade 1814 bis 1850

Stadersand war und ist eine der ganz wenigen Stellen an unserem Niederelbestrom, an der Gebäude fast unmittelbar am Ufer stehen, am stromnächsten der massive Backsteinbau des Hafenamtes, daneben das helle verputzte Zollamtsgebäude, über dessen Portal hoch oben die Initialen GR (GEORGUS REX) unter der Hannoverschen Königskrone als Zeichen alter Herrlichkeit noch heute zu sehen sind.

Wenn man sich vor 140 Jahren der Schwingemündung vom Strome her oder auf dem Landweg näherte, so wurde der Eindruck der Flußmündung auch schon von den beiden genannten stattlichen Gebäuden geprägt.

Das uns bis heute bekannte harmonische Bild erfuhr jedoch damals für das Auge des für seemännische Eindrücke empfindsamen Betrachters eine bedeutsame Steigerung: Ein alle Gebäude, Bäume und Deiche überragendes mit einer komplizierten Briggtakelage ausgestattetes Mastenpaar zog die Aufmerksamkeit des Ankommenden auf sich.

Mächtige schwarze Raaen mit aufgetuchten Segeln kreuzten die in elegantem Anlauf leicht schräg gestellten Toppen, von deren höchstem, dem achteren Großtopp, ein langer roter Wimpel verspielt und malerisch in der frischen Brise wehte.

Ein solcher Wimpel war damals allgemein das Zeichen eines Marine- oder unter staatlicher Autorität stehenden Schiffes.

Beim Näherkommen konnte man in der Schwingemündung am Bollwerk an den Leinen liegend eine mit 12 frei an Deck stehenden Kanonen bewaffnete stattliche Brigg erkennen.

Briggen stellten um 1840 einen auch in der Frachtfahrt sehr zahlreich verwendeten Schiffstyp dar.

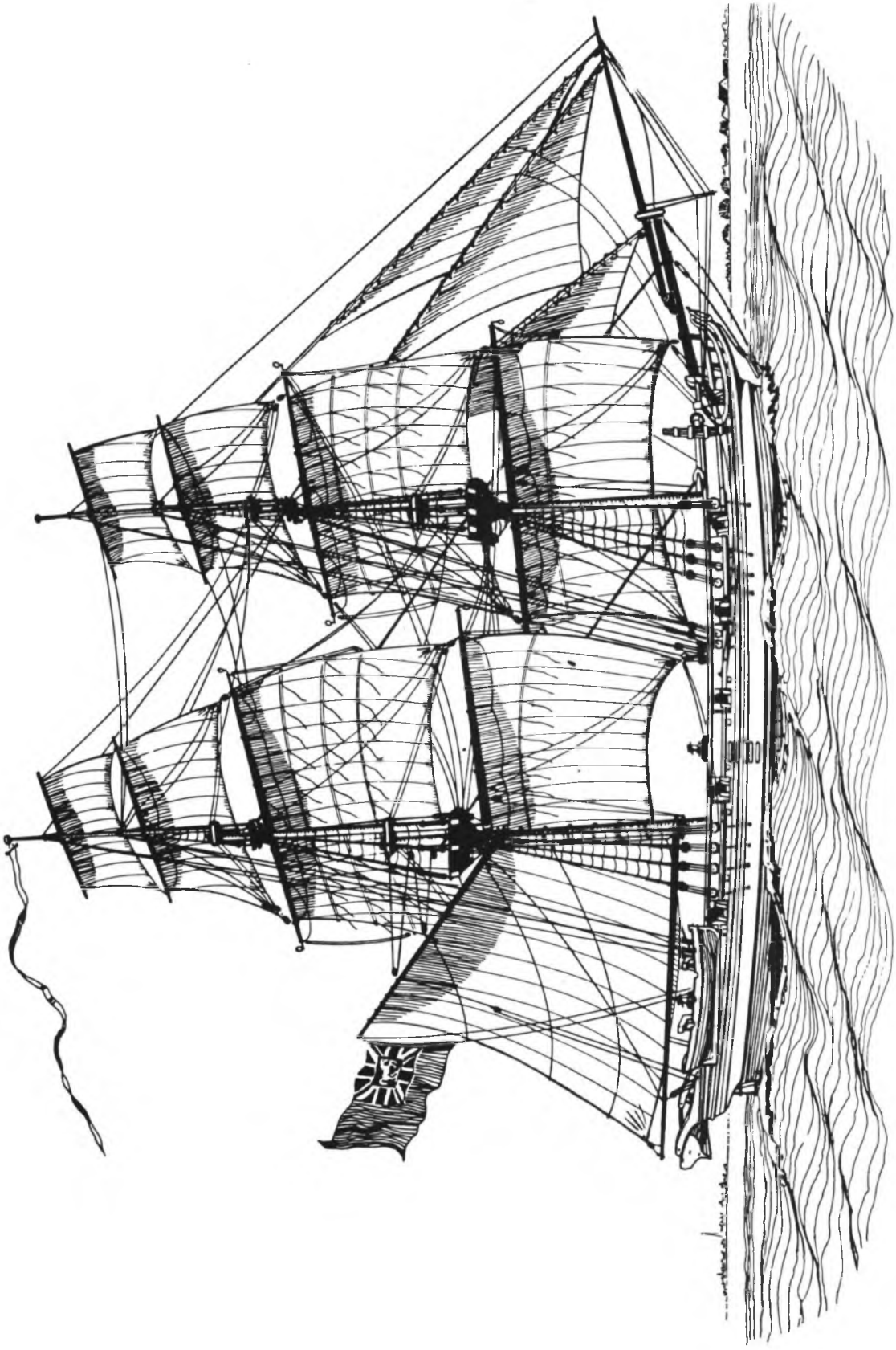
Die beiden »vollgetakelten«, d. h. mit Raaen versehenen Masten bestanden aus Untermast, Marsstenge und Bramstenge. Ein weit ausladendes »Vorgeschirr« mit Bugspriet, Klüverbaum und Stampfstock vervollständigte das kühn sich darbietende Bild.

An der Gaffel des Großmastes wehte stolz die Königlich Hannoversche Seeflagge, ein rotes Tuch mit dem Union-Jack am oberen Liek, inmitten des roten Georgskreuzes das springende weiße Welfenroß, welches bis heute das Wappenzeichen des Landes Niedersachsen geblieben ist.

Dieses stattliche Seeschiff gehörte in den Jahrzehnten zwischen 1814 und 1850 zum Bild von Stadersand, ebenso wie die dort heute noch vorhandenen Gebäude aus dieser Zeit. Es stellte gleichzeitig ein Wahrzeichen Königlich Hannoverscher Staatsmacht dar. Durch seine Gegenwart unterstützte es nachdrücklich den Anspruch auf den von hier erhobenen Elbzoll solange, bis dieses letzte Elbzollwachtschiff den sich in der Mitte des 19. Jahrhunderts ändernden wirtschaftspolitischen Verhältnissen weichen mußte und 1850 außer Dienst gestellt wurde.

Woher wissen wir nun von dem Aussehen dieser bewaffneten Königlich Hannoverschen Brigg?

In dem schönen Buch des 1981 verstorbenen Pastors und Geschichtsforschers Dr. Richard Graewe »Die Stader Elb-Zoll-Fregatte und ihre Kommandanten 1650—1850« findet sich die Fotografie einer im vorigen Jahrhundert so beliebte Kapitänstasse, auf welcher in feiner farbiger Pinselzeichnung die Schwingemündung mit den genannten Gebäuden und — im Vordergrund im Strom vor Anker liegend — die Brigg PIERCER dargestellt ist. Dieses Bild wurde vom Verf. nach dem Original so genau wie möglich für diese Veröffentlichung abgezeichnet.



Es fällt auf, daß die Royal-Raaen fehlen. Das sind die an die höchste Stelle der beiden Masten gehörenden Querhölzer, welche die Royal-Segel tragen. In der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts wurden auf Briggen die Royal-Raaen »lose gefahren«, d. h., beim Bergen der Segel an Deck genommen.

Christian Dede, der letzte Schiffer des Elb-Zoll-Wachtschiffes, schenkte die Tasse seiner Tochter Hanna-Catharina-Margaretha am 21. 10. 1852 zu ihrer in Stade stattgefundenen Hochzeit mit Georg Meyer. Über hundert Jahre lang wurde dieses wertvolle Erbstück in der Familie Meyer, der die Stader Gaststätte »Zum Gold'nen Löwen« gehört, von Generation zu Generation weitergereicht.

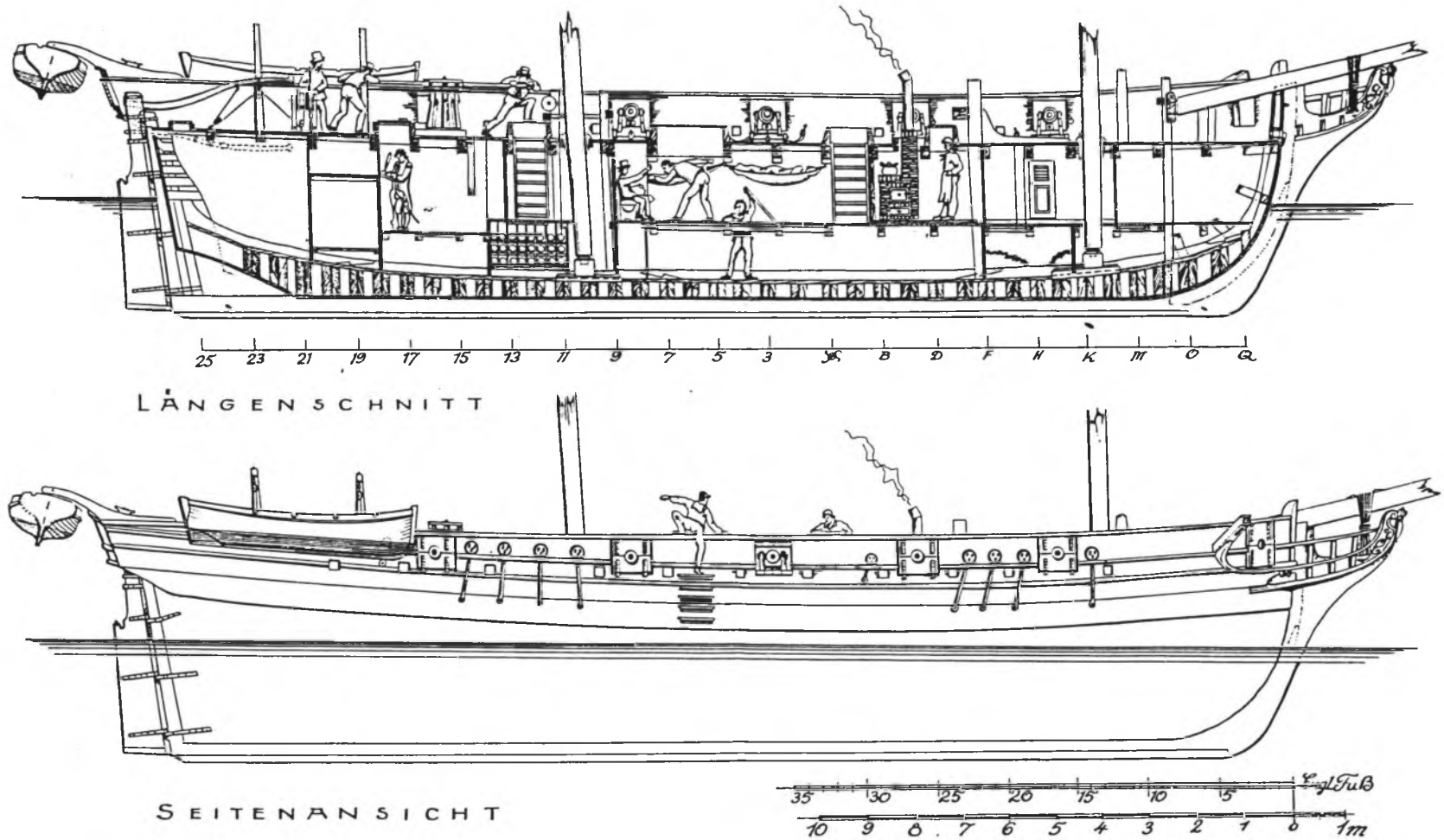
Es ist heute im Hotel »Haus Bayern« im Zugspitzdorf Grainau, wo unser früherer Mitbürger Uwe Herrmann sich nach langer Fahrenszeit auf allen sieben Weltmeeren niedergelassen hat, als kostbarer Hausschatz und als Erinnerung an seine ferne Heimatstadt aufbewahrt. Er ist ein direkter Nachfahre des Stifters der Tasse.

Eine getreue Nachbildung dieser Kapitänstasse befindet sich seit 1985 im Stader Schwedenspeichermuseum, wo auch die sorgfältig restaurierte letzte Flagge der PIERCER zu sehen ist. — Sie wurde ebenfalls von der Familie Meyer aufbewahrt und schließlich dem Schwedenspeichermuseum übergeben.

Diese Flagge zeigt abweichend von der Darstellung auf dem Tassenbild mitten im roten Felde einen von einem Kranz aus Eichenlaub eingefaßten schreitenden goldenen Löwen.

GERHARD FRANKENSTEIN

BRIGG PIERCER



Buxtehude

Buxtehude, weltbekannt, oft belächelt, es gibt es wirklich. Es liegt an der Este, ca. 12 km von der Elbe entfernt. Eine Fahrt auf der Este in Richtung Buxtehude ist schon ein Erlebnis. Der alte Buxtehuder Stadthafen, das Fleth, stammt noch aus der Hansezeit und ist nach dem alten Stader Hafen der zweitschönste alte Hansehafen zwischen Brügge und Nowgorod. Die Este ist bis Buxtehude voll schiffbar, und es gibt im Buxtehuder Hafen gute Liegemöglichkeiten auch bei Ebbe. Die Fahrt auf der Este führt durch ein landschaftlich reizvolles Gebiet. Leider wird diese Freude durch 2 Sperrwerke und 2 Straßenbrücken getrübt. Das große Sperrwerk in Cranz öffnet auf 2 x lang prompt, bei der Durchfahrt ist dem Brückenwärter durch Zeichen anzudeuten, daß man auch das ca. 1 km weiter liegende kleine Sperrwerk passieren möchte. Alles dieses kann man auch über UKW Funk, Kanal 10, abwickeln. An Wochentagen fährt dann ein Mann mit dem Moped hin und öffnet. Bei km 6,5 kommt die große Straßendrehbrücke in Hove. Bei 2 x lang wird auch diese Brücke promt geöffnet, allerdings nur bis Sonnenuntergang oder im Sommer bis 21 Uhr. Etwas problematisch wird es in Estebrügge etwa 1 km weiter. Hier sollte man nur bei Stauwasser oder leicht gegenläufiger Tide ankommen, denn hinter einer Rechtskurve kommt unvermittelt die kleine Drehbrücke von Estebrügge. Auch hier muß man 2 x lang tuten. Da die 3 Brückenwärter (Sattlermeister Peter, Tel.04162-5192, und Kaufmann Schacht, Tel. 04162-1668, und Schiffer G.Bröhan, Tel. 04162-485 und UKW Kanal 10) ihrem Beruf nachgehen, ist es ratsam, vor der Brücke an den Dalben festzumachen. Stauwasser ist hier etwa mit St. Pauli identisch. Nach all diesen kleinen Strapazen wird man dann durch die schöne Landschaft verwöhnt.

Vor Buxtehude ist eine Hochspannungsleitung mit einer Durchfahrtshöhe von 19,0 m Masthöhe über M.T. Hochwasser (lt. HEW).

Im öffentlichen Buxtehuder Hafen ist das Liegen frei, nur an den Schlengeln des "BWV Hansa" kostet es Liegegeld.

Vom Hafen in die alte, schöne Innenstadt sind es nur 1 Minute.

Ein Besuch in Buxtehude lohnt sich immer, denn wer einmal hier war, kommt immer wieder.

E. Martens

ÖFFNUNGSZEITEN des inneren Sperrwerkes

A. Betriebszeit vom 15.04. bis 01.10. jeden Jahres
täglich von 7.00 bis 21.00 Uhr

Öffnungszeiten während der Betriebszeit

a) von montags bis donnerstags bei Bedarf unter vorheriger Anmeldung beim Sperrwerk Estemündung (040/745 91 62),

b) freitags bis 13.00 Uhr bei Bedarf wie vor, dann um 13.00 und 15.00 Uhr von 16.00 bis 20.00 Uhr durchgehend mit einem Brückenmeister besetzt, sowie um 21.00 Uhr.

c) sonnabends, sonntags und an Wochenfeiertagen von 8.00 bis 20.00 Uhr durchgehend mit einem Brückenmeister besetzt, dann wieder um 21.00 Uhr.

B. Betriebszeit vom 16.10. bis 31.03. jeden Jahres
täglich von 8.00 Uhr bis 18.00 Uhr

Öffnungen während der Betriebszeit nach Bedarf unter vorheriger Anmeldung bei dem Sperrwerk Estemündung

C. Außerhalb der normalen Betriebszeit kann eine Brückenöffnung vorgenommen werden, wenn das Fahrzeug spätestens eine halbe Stunde vor Betriebsschluß bei dem Sperrwerk Estemündung angmeldet wird, d.h. bis 21.30 Uhr.

D. Eine Aufhebung von TOP Aa, Ab (freitags bis 13.00 Uhr bei Bedarf) und B erfolgt dann, wenn die Firma Sietas (Berufsschiffahrt) eine Brückenöffnung (äußeres Sperrwerk) angemeldet hat.

Sicherlich aus Unkenntnis bestand bei einigen Sperrwerkbediensteten die falsche Meinung, daß das innere Sperrwerk nur zu jeder vollen Stunde an Werktagen geöffnet wird. Der leitende Baudirektor, Herr Eddelbüttel, bestätigte unsnochmals, daß das innere Sperrwerk

nach Bedarf

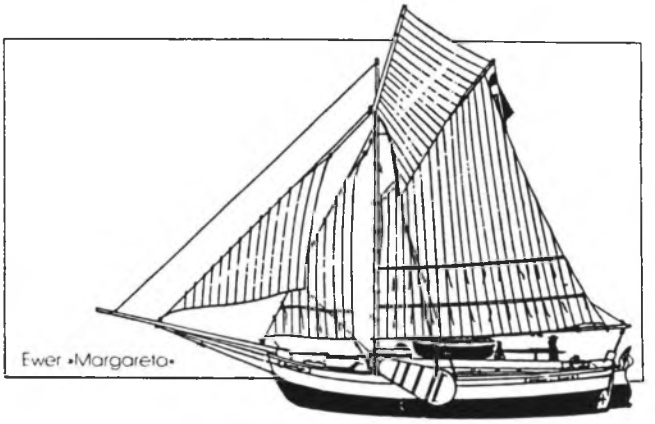
zu öffnen sei, wie es auch unmißverständlich mit dem Schreiben vom 29.01.1980 bestätigt wurde.

Außerdem wurde darum gebeten, daß möglichst immer mehrere Schiffe das Sperrwerk gleichzeitig passieren.

Neu vereinbart wurde jetzt, daß das innere Sperrwerk nicht geöffnet werde, wenn die Schiffswerft J.J. Sietas eine Brückenöffnung verlangt (Berufsschiffahrt).

Seitens der Sperrwerkbediensteten wurde außerdem darum gebeten, daß bei Booten mit UKW-Anlagen, zwischen dem äußeren und inneren Sperrwerk bzw. umgekehrt, der Kanal 10 eingeschaltet werden sollte. In der Praxis kommt es leider vor, daß über Kanal 10 eine Öffnung gewünscht wird und dann wird das Gerät ausgeschaltet. Bei Rückfragen bzw. plötzlichen Betriebsstörungen sei dann eine Verbindung nicht mehr herzustellen.

"Margareta" von Buxtehude



Ziert ab Juli den Buxtehuder Fleth: Ewer »Margareta« geht an der Mühle vor Anker

Die Restaurierung des Gigewers "Margareta" von Buxtehude geht langsam ihrem Ende entgegen. Nach dem Entfernen aller verbauten Teile wurde im Sommer 1990 damit begonnen, den Ewer wieder in seinen ursprünglichen Zustand zurückzuversetzen. Es sollte der Zeitraum vor seiner Motorisierung im Jahre 1926 sein. Wir hatten das große Glück, daß das Schiff in seiner Größe nicht verändert wurde. Die einzigen größeren Umbauten wurden beim Einbau des Motors vorgenommen. Da die "Margareta" eines der frühesten eisernen Ewer ist, steht sie mit der Bauweise, hölzernem Boden und eisernen Planken und Deck, erst am Anfang der Entwicklung der eisernen Ewer. So hat die "Margareta" ein von vorn bis achtern glatt durchlaufendes Deck. Daraus ergibt sich für das vordere Logis sowie für die achtere Kajüte eine geringe Raumtiefe, die man dadurch auglich, daß man einen etwa 35 cm hohen Aufbau auf das Achterschiff setzte, um in der Kajüte Stehhöhe zu haben. Dieser Aufbau begann 60 cm hinter der Ladeluke und endete auch etwa 60 cm vor dem Achtersteven. Beim Baubau des Motors "Deutsche Werke 1 Zyl.Glühkopf" mit 18 PS im Jahre 1926 wurde dieser Aufbau achtern um ca. 1,00 m gekürzt und gleichzeitig auf 60 cm erhöht. Die Pinne wurde gegen Radsteuerung ausgetauscht und das Steuerrad hinter den Aufbau dicht ans Heck gelegt. Da der Schiffer Ecks ein sparsamer Mann war, wurde auch beim Umbau gespart. Dadurch blieb der Leitwagen für die Großschot erhalten, die Winkelflanschen des verkleinerten Aufbaus blieben

mit ihren Nietbändern am Deck . und zeigten uns nun bei der Restaurierung die genaue Größe des ehemaligen Aufbaus. Ebenso konnten wir die Größe der Luke, die Position der Schwerthaken genau bestimmen. Es sind sogar noch die Püttings an der Stelle vorhanden, an der sie im Jahre 1897 genietet wurden. Fehlten uns wichtige Daten, konnten wir im Baukontrakt von 1896 nachlesen. So waren die Seitenschwerter und Ruder aus 4-zölliger Eiche. Masten und Spieren wurden 1897 aus Lärche gefertigt. Diese Holzteile gaben wir bei Peter Bieritz in Fridrichskoog in Auftrag, und sie sind jetzt in der bekannten guten Qualität geliefert worden. Mast-und Ruderbeschläge sind fertig. Die Arbeiten am Schiff ruhen jetzt im Winter, aber die Ladeluke ist wieder auf ihr ursprüngliches Maß verkleinert, die Aufbauten vorn und achtern haben wieder ihre alte Größe, die Einschnitte von den Treppen in der Außenhaut (der Rumpf diente in den letzten Jahren als Fähranleger) sind mit alten Schiffbauplatten geschlossen. Der Rumpf ist von innen und außen gesandstrahlt und konserviert. Als nächste Arbeiten stehen Lukendeckel, Schiebeluks und Mastköker an. Die Malerarbeiten und div. Restarbeiten sollen im Frühjahr bei besserem Wetter gemacht werden. Wenn im Frühjahr alles fertig ist, soll die "Margareta" nach 94 arbeitsreichen Jahren im Buxtehuder Fleth in den wohlverdienten Ruhestand gehen. Dieser 2. Stapellauf soll gefeiert werden, und ich möchte den Eignern aller alter Schiffe raten, schon einen Besuch im August 1991 in Buxtehude einzuplanen. Der genaue Termin wird rechtzeitig bekanntgegeben.

E. Martens

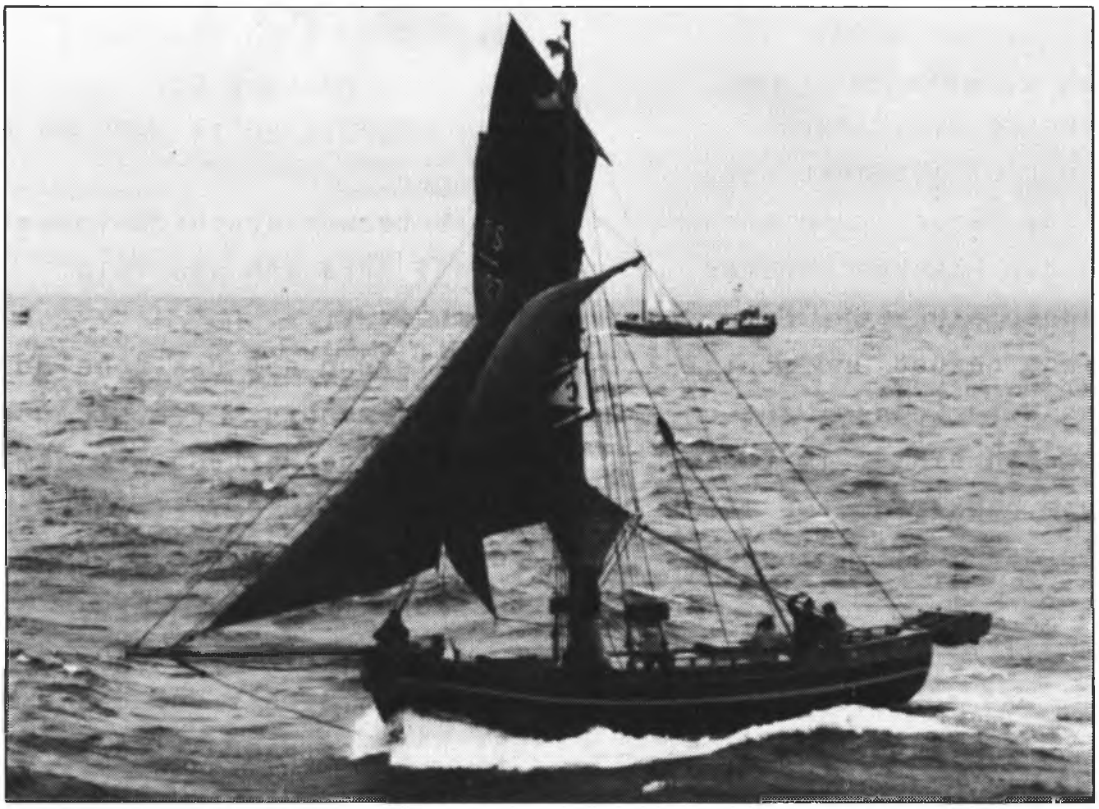
Holzpflege

Holzpflege dort, wo man es nicht sieht, nämlich unter Wasser und in der Bilge, ist ein unerschöpfliches Thema. Es gibt so viele Geheim-Rezepte wie man Bootseigner zählt, wobei die teuren Produkte nicht unbedingt die zweckmässigsten sein müssen.

In der Winterzeit, wenn der Bootsschuppen zur Schönheitsfarm unserer hölzernen Dame erhoben wird, stellt sich jedes Jahr erneut die Frage (je älter die Dame wird, desto dringlicher), welche Konservierungsmittel man ihr angedeihen lassen soll?

Vor 29 Jahren, als ich den alten Finkenwerder Lüttfischer HELENE aus dem Graben der Finkenwerder Süderelbe holte, da wollte ich dem Schiff/Holz Gutes antun. Kanisterweise XYLAMON habe ich, unter Deck hockend, auf das trockene Holz der Bordwand, der Bilge und der ehemaligen Bünn gepinselt und gesprüht, nach dem Motto "Viel hilft viel". Manchmal war mir nach solch einem Arbeitstag im XYLAMON-Nebel ein wenig schwummerig, aber das Schiff wurde rechtzeitig zur Saison fertig. 14 Jahre lang habe ich dann die HELENE gesegelt, das spezifische Odeur nach CARBOLINEUM/XYLAMON blieb ihr haften. Fast 30 Jahre ist die Xylamonkur her, es scheint, daß ich sie überstanden habe, lediglich meine Fingernägel sind immer noch brüchig.

Wie im Piekfall No.44 vom Februar 1991 eindringlich dargelegt, scheint Carbolineum nicht immer so gesundheitsfördernd zu sein, wie vormals die herrschende Meinung hier an der Küste war. Auch der gute alte Holzteer bietet mit seinem unverkennbaren Duft mehr Nostalgie als Wirksamkeit. Was tun, um das Holz der



Planken und der Bilge von binnenbords zu schützen? Immer wieder wird berichtet, daß die Planken rund um den Maschinenraum , wo alles ölig ist, stets gesund geblieben sind. Davon aus - gehend, sind manche Variationen erdacht worden: Leinöl wird mit Terpentin verdünnt für die Bilge (=Leinöl ist ein pflanzliches Produkt, das sich zersetzt, dringt nicht tief ein und verklebt die Oberfläche); Motorenöl mit Diesel verdünnt (= das Öl dringt nur langsam in das Holz ein bis das Dieselöl verdunstet ist, stinkt), etc.

Meine OLIFANT (L=11, B=3.4m) habe ich nun seit 14 Jahren und ich habe eine neue Methode der Rumpfkonservierung ausprobiert, die sich bewährt hat und die ich deshalb vorstellen möchte. Der Rumpf ist auf eichenem Kiel mit eichenen Spanten in 1 Fuss Abstand gebaut. Die Planken sind aus Lärchenholz, 45 mm stark. Jedes zweite Jahr wird der ganze Rumpf, vom Deck bis zum Kiel von innen mit einem Weissöl satt eingepinselt. Das Weissöl ist eine Art Kriechöl, welches nicht verharzt und im Laufe der Zeit die Planken

durchdringt. Als jetzt nach einer Kollision eine Planke erneuert werden mußte, war deutlich zu erkennen, daß mittlerweile die Planke zu 3/4 mit Öl getränkt war. Wo Öl ist, da ist kein Wasser, d.h.daß die Planken weniger austrocknen/arbeiten. Das Holz sieht gesund und schier aus, das Werg in den Nähten bleibt geschmeidig. Im Laufe der Jahre habe ich etwa 140 Liter in das Schiff eingebracht.

Weissöl ist ein mineralisches Öl, harz-und säurefrei, wasserhell bis hellgelb, alterungsbeständig, geruchlos. Anwendung in der Industrie bei der Herstellung von Druckfarbe, Ölpapier, Textilhilfsmitteln, aber auch zur Schmierung feinmechanischer Geräte. Extra gereinigt wird es in der Pharmazie verwandt.Es ist nicht gesundheitsschädlich, und, wie gesagt, geruchlos.Die Viscosität ist 1,95 Engler Grade, hat etwa die Konsistenz wie Nähmaschinenöl, und, nach meiner Erfahrung, kriecht es auch im feuchten Holz. Weissöl ist eine handelsübliche Bezeichnung und könnte etwa einem Vaseline-Öl entsprechen.

Es wird in 20-Liter Kanistern abgegeben.

Ich habe das NIEMÖL WEISSÖL IV von der Fa.Niemeyer GmbH & Co.,Deelböge 17, 2000 Hamburg 60, Tel: 040/511 50 14 bezogen.

Das Unterwasserschiff (aussenbords) habe ich wie folgt bearbeitet:

Grundierung auf das rohe Holz mit Bleimennige, das offenbar eine innige Haftung mit dem Holz eingeht. Darauf ein Bitumen -Anstrich wie er auch für KÜMOS verwandt wird (preisgünstig). Bitumen ist der beste Schutz für das Holz bei unseren aggressiven Gewässern. Darauf kommt ein dünner Anstrich mit Antifouling. Im folgenden Jahr darauf wieder Bitumen und Antifouling ohne mir die Mühe zu machen, die alte Farbe zuvor abzuschleifen. Die Anstriche haften problemlos. Arbeitsersparnis.

Aus alten Berichten vor 200 Jahren lesen wir, daß die Fischer im Winter ihre Boote zu konservieren versuchten, indem sie Salz in die Ecken und Winkel streuten, ihr Schiff sozusagen ein - pökelten. Salz war damals teuer. Heute haben wir bessere und billigere Mittel

HEINRICH WOERMANN

Poeler Bootsbau

Rudolf Schabbelt (1893 - 1975)

Eine Reportage in Fortsetzungen
von FRIEDRICH GRAHLMANN,
Jungmann auf Zeesboot „Ellen",
O-2401 Fischkaten bei Wismar

Er war ein Phänomen, ein ausgesprochener Alleskönner. Doch daß er heute noch gerühmt wird und jeder Poeler Fischer von ihm zu erzählen weiß, auch daß man heute noch seine Werke bestaunen kann, das machte diese bemerkenswerte Sache: sein Bootsbau.

Als Fischersohn in Kirchdorf auf Poel geboren, lernte er zunächst bei seinem Vater in der Fischerei, woran er jedoch keinen Gefallen fand. Bei seinem Nachbarn, einem Stellmacher, sah er sich vieles ab, und dann baute er sein erstes Boot. So entstand um 1934 eine bildhübsche Jolle, über die ich hier berichten möchte.
Anfangs reparierte Schabbelt kleinere Boote. Fragt man einen der alten Poeler Fischer, ob denn der Schöpfer so harmonisierender Fahrzeuge Bootsbauer gelernt habe, so erhält man unweigerlich zur Antwort: „Hei hett sick so annomen." Der „Inschenör", so sprach man von ihm, blieb Zeit seines Lebens Junggeselle, erhielt später auch Papiere von der Handwerkskammer und war der einzige Bootsbauer auf Poel. Daneben schärfte er Messer und Scheren, spielte „Klockenschauster" (zum Festpreis von 2 RM pro Uhr) – übrigens nur, wenn der richtige Uhrmacher mit seinem Latein schon am Ende war – und baute Spielsachen für die Kinder.
Aber die Boote! Es entstanden rund 50 Kähne, 15 bis 20 Jollen und mindestens vier Zeesboote. Das alles nur mit einer einfachen Bandsäge zum Kurbeln, die anfangs sogar noch im Haus stand, so wertvoll also. Später kam dann eine Abrichte auf einem Gestell aus Buchenholz dazu. Alle Boote entstanden unter freiem Himmel auf seinem Hof, nur die Maschinen und das Holz lagen im Schuppen. War das Boot fertig und für einen Leiterwagen zu schwer, so wurde es auf zwei „Pierdeslöpen" geladen und mit Pferden zum Hafen gezogen. Schabbelt und der Musikant saßen im Boot, und unten im Hafen wartete der Eigner mit Branntwein, „un denn hett dat orenlich wat geben"!
Das eigentliche Phänomen an ihm aber war sein Augenmaß; der Zollstock staubte ein, dafür „besah" er sich alles. Als einstens ein Fischer mit seinem Zeesboot Holz aus Wismar holte, das für den Bootsbau bestimmt war, stand Schabbelt oben auf dem Bohlwerk. Er hatte Order für 15-mm-Planken gegeben, der zukünftige Eigner jedoch wollte 17 mm (der „Inschenör" war bekannt für eine leichtere Bauweise). Mit einem Male fing oll Schabbelt oben auf dem Bohlwerk an, sich den Bart zu streichen: „De Planken sinn 17 un nich 15 – wat sall dat!" Man möge doch versuchen, das nachzuvollziehen...
Für einen normalen Flachkahn, wie er hier gebräuchlich war und ist, brauchte er sage und schreibe drei Tage (mit Riemen etc.). Für eine 7-m-Jolle im Jahr 1944 für Fischer Wöst aus Weitendorf brauchte er 20 Tage. Sein einziger Macker war ein alter Rentner, der beim Nieten gegenhielt. Das Boot kostete 400 RM, also 20 RM je Tag. Für einen Kahn bezahlte man 120 bis 150 RM und für ein Zeesboot so gegen 3000. Die Zeesboote waren in der Regel um acht Meter lang, der Großteil ist noch heute in Fahrt. 1948 baute er das Zeesboot für Fischer Schwarz, heute segelt es als „Annegret" in Warnemünde. Ein weiteres, die „Wodan", segelt heute in Bodstedt.
In Kirchdorf können dem aufmerksamen Beobachter zwei Zeesboote als Fischkutter, zwei Jollen und mehrere Handkähne aus seiner Hand nicht entgehen. Das größte Boot war ein Kutter von elf bis zwölf Metern, die „Minna von Poel". Sein letztes Boot war ein Handkahn für Fischer Schwarz, der nunmehr drei Boote aus Schabbelts Hand besaß. Zu dieser Zeit, 1973, war Schabbelt 80 Jahre alt...

Dielenschiff "OE"

Neuerwerbung des Museumshafens

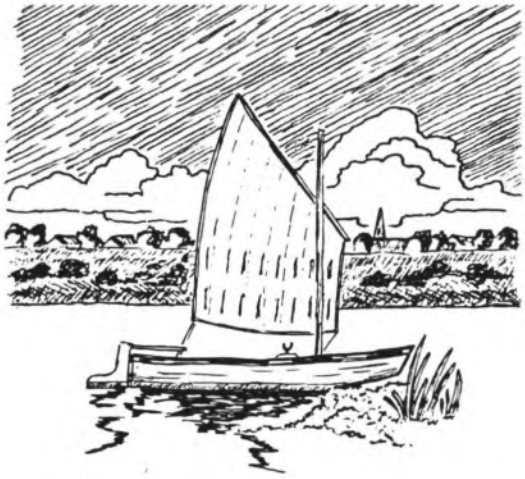
Nach gut anderthalbjähriger Reparaturzeit ist das im "Piekfall" Nr.41 beschriebene Dielenboot an den Museumshafen Oevelgönne e.V. abgeliefert worden.Seit dem 24.Februar schwimmt es nun in der Elbe. Etwa die Hälfte der Außenhaut und des Bodens sowie einige Spanten wurden erneuert oder gelascht.Statt des ursprünglich nur über zwei Spanten reichenden Duchtenlagers wurde ein kurzer Weger eingebaut und dadurch das weiche Mittelschiff etwas verstärkt.

Dieses Dielenboot bestand vollständig aus Eichenholz,auch der Boden,den ich damals als aus Kiefer oder Fichte bestehend vermutete,und war ausschließlich genagelt.Es fand sich nicht eine einzige Schraube. Ich habe an Holz verarbeitet, was ich hatte,aber auch was nötig war:Eiche,Lärche,Kiefer und Fichte.Außerdem habe ich nicht nur genagelt sondern auch geschraubt,vor allen die Seitenplanken.Gestrichen wurde so lange der Vorrat reichte mit Xylamon,Carbolineum und

zum Schluß dreimal Black Varnish innen und außen. Kalfatert wurde mit Baumwolle und die Nähte mit Rupix verspachtelt. Unser Freund Woermann hat ja gesagt, wenn diese Masse Zeit genug zum Durchtrocknen an Land hat, dann würde sie halten.
Der Endelblock hat übrigens keine richtige Sponung, sondern besteht aus zwei Schichten. Die äußere ist aufgesattelt.

Meine, im Maßstab 1:25 gezeichneten, Ansichten wurden in der Nr. 41 verkleinert ohne die Maßstabsangabe zu tilgen. Zwecks Dokumentation gebe ich darum die wesentlichen Maße an: L=5,5 m, B= auf 1/2 L =1,8 m, im Boden 0,92 m, Höhe a. 1/2 L= 0,62 m. Der Endelblock ist oben 36cm und unten 8cm breit und 36cm hoch. Der Spiegel ist oben 1,22 und auf dem Boden 0,42 m breit. Die Ducht liegt 2,30 m von vorne.

F. B.



Steuer-Einrichtungen

Teil 2

Die Mannschaften der kleinen Küstensegler werden in der Folgezeit wohl die ersten gewesen sein, die mit den umständlichen Manövern nicht mehr zufrieden waren. Aus ihrer Praxis konnten sie beweisen, daß es Fälle gibt, in denen ein größerer Ruderausschlag und ein rasches Ruderlegen sehr vorteilhaft sein kann. Von ihnen wird also der Anstoß zu einer neuen technischen Entwicklung ausgegangen sein.
Man kannte ja schon von alters her die Bedienung der Pinne mittels Taljen, wobei immer die eine dicht geholt und die andere um das gleiche Maß gefiert werden mußte. Längst schon gab es an Bord Geräte, wie Winden und Spills, mit deren Hilfe die Taljen nicht mehr direkt und Hand über Hand bedient werden mußten. So galt es also, nur noch eine Sonderform der Winde zu erfinden, bei der die holende Part der einen Talje eingeholt, daß heißt aufgewickelt und die andere Talje gleichzeitig gefiert, d.h. abgewickelt wurde. Die Lösung war die, daß man beide Taljen durch ein endloses Tau ersetzte, das in mehreren Windungen um eine Trommel gelegt worden ist. Wenn man nun noch statt der Handspaken ein Rad aufsetzte, war das Steuerrad in seiner heutigen Form erfunden. Ob nun die Talje als einfaches Jollentau geschoren ist, wie zum Beispiel beim Steuer des Evers, bei Abbildung Nr. 9 , ob die Pinne schräg nach hinten führt, wie bei der eigenwilligen Konstruktion des amerikanischen Küstenschoners, hier bei der Abb.Nr. 10, oder ob die Talje schließlich als Klappläufer geschoren wird, wie bei der Kriegsbrigg Abb. Nr. 11 — im Prinzip ist das bei allen Ausführungen gleich.

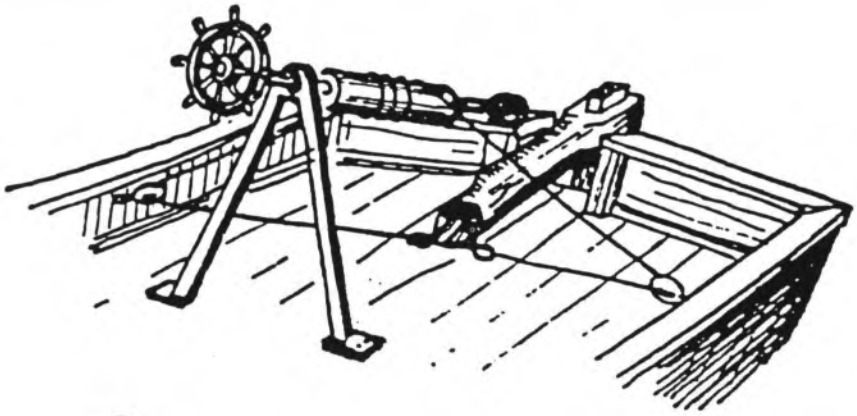
Von da aus gesehen, ist es auch gleichgültig, ob man zum Beispiel bei größeren Schiffen das Steuerrad um ein oder zwei Decks höher gelegt hat als die Pinne, denn die Taljen lassen sich ja in jeder beliebigen Richtung durch das Schiff führen.

Nachdem dieses Verfahren der Kraftübertragung einmal gefunden war, konnte man den Stand des Rudergängers auf der günstigsten Stelle einrichten, die es auf dem ganzen Schiff gab, und man war damit ganz unabhängig von der Lage des Ruderblattes geworden.

Sehr viel anders ist auch die Arbeitsweise nicht, nach der man seither und bis heute die Schiffe steuert.-

- E N D E -

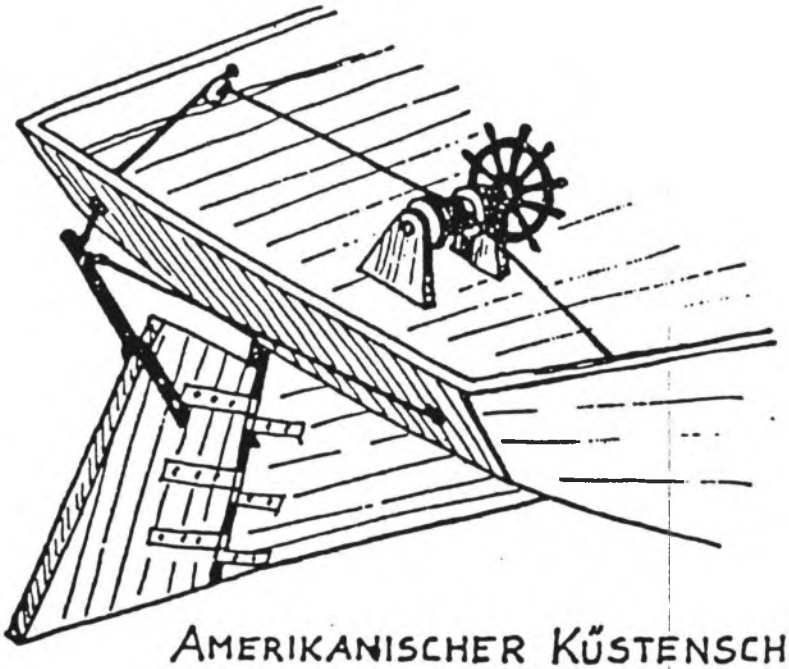
Gerhard Pastowski



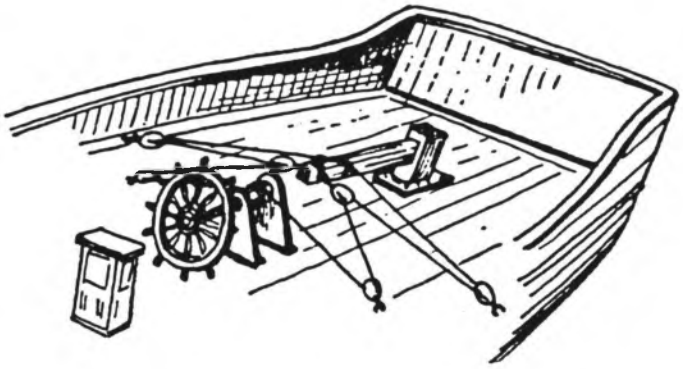
9

EVER, JETZTZEIT

10



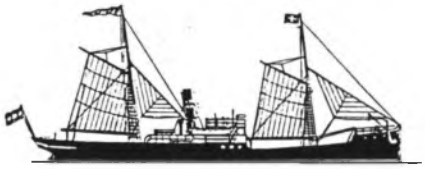
AMERIKANISCHER KÜSTENSCHOONER



11

KRIEGSBRIGG UM 1850

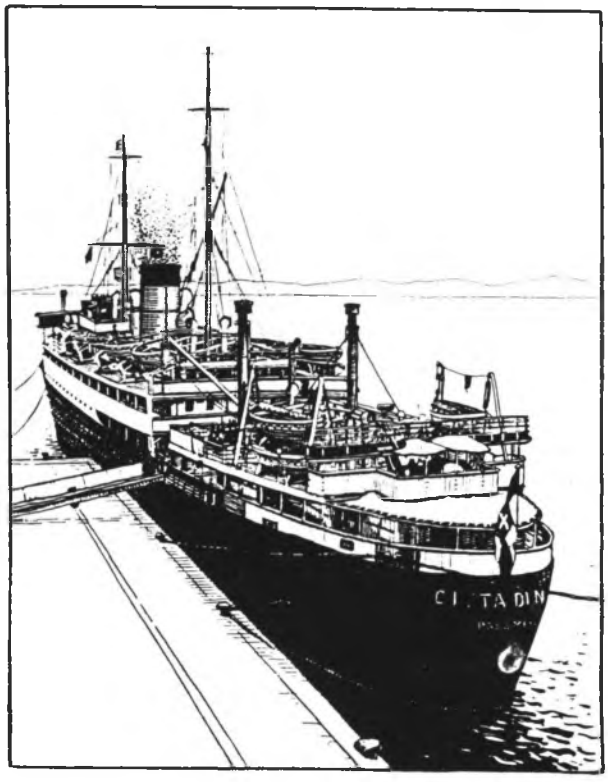
VOR 40 JAHREN



Hinter unserem Schiff lag ein Isländer.Auf dem rührte sich die ganze Hafenzeit nichts an Deck.Schon damals brauchten die isländischen Seeleute im Hafen nicht zu arbeiten.
Neujahrsabend gingen wir an Land.Ich gab mein Debut auf dem Parkett.Wiener Walzer konnte ich recht gut.Im Übrigen war ich für die Damen eine herbe Enttäuschung.

Dänemark war damals das Seemannsparadis.Für Magen, Kehle und Herz wurde gesorgt. Dagegen Schweden!Natürlich trocken!In Göteborg fragten wir etliche Male vergeblich nach einem Tanzlokal.Zu guter letzt wurden wir zu einer Tanzdiele für junge Leute verwiesen,die sich im zweiten Stock eines Mietshauses befand.An der Tür prüfte ein Portier,ob wir auch einen Schlips trügen,und weil er uns als Deutsche erkannte, ob wir etwa Snaps in den Saal schmuggeln wollten.

Entlang der Längswände eines langen,schmalen Raumes standen blanke Tische und Stühle.Links saßen die Deerns,rechts die Jungs.Bei den ersten Takten der Zwei-Mann-Kapelle(Akkordeon und Geige) flitzten die jungen Kerls zur anderen Saalseite,denn das Geschlechterverhältnis war ausgeglichen und die Konkurrenz entsprechend groß.



So saßen wir Vier und peilten etwas trübsinnig in die Gläser mit Brause,die wir uns auf dem Wege der Selbstbedienung verschafft hatten. Nicht einmal Lys-öl zum Durchspülen der Nieren hatten die da!Als die Kapelle einen Wiener Walzer intonierte,

stürzte ich mich ins Getüm=
mel und erwischte auch eine
Partnerin.Als ich ihr zu
verstehen gegeben hatte:Nu
hol di fast,nu geiht dat
rund",und dabei war,die Sache
so richtig anzutörnen,da
entfleuchte sie,und ich stand
alleine da.

Meine Kameraden meinten,die
Schweden hätten einen anderen
Schritt beim Walzer als wir,
und wir beiden wären wohl nicht
miteinander klar gekommen.
Ich glaube aber,es war meine
damalige Schönheit:Der an
Beinen und Armen zu kurze
und in den Schultern zu enge,
geerbte dunkelblaue Anzug,
auf den ich sonst so stolz
war,und der typische"Kleine-
Fahrt-Geruch" mit seiner
Mischung aus feucht-dumpfen
Logismief,Black Varnish und
Holzteer,der dem Seemann vor
dem Mast in der Kleidung und
in den Haaren hängt.
Damit wir nicht völlig nüch=
tern wieder an Bord kämen,
bestellte Arthur an einer
Wurstbude vier "Pölser".Das
aber war dänisch und nicht
schwedisch,und der Verkäufer
fragte dann auch,warum wir
denn keine "Würstchen" be=
stellten.Seitdem habe ich es
im Ausland immer zuerst mit
meiner eigenen Muttersprache
versucht.

Nach drei Monaten war ich
der "Älteste" im Logis.
Unser Kochsmaat war in Emden
achteraus gesegelt,Arthur,den
es zu Frau und Kind nach Lü=
beck zog,meinte,er könne ja
wieder stempeln und musterte
ab,Horst,der schon mehr als
zwei Jahre an Bord gewesen war,
kriegte einen Sack,weil er
betrunken auf Wache gekommen
war und,als er vom Kapitän
unter Deck geschickt wurde,
den Ruderquadranten festge=
setzt hatte,der andere Jun=
ge hatte abgemustert.Für ihn
kam Werner Rose.Der war ein
"Lorbaß" aus Hinterpommern,
hatte bisher beim Bauern
gearbeitet und war einige
Jahre älter als ich.Mit ihm
verstand ich mich gut,und
wir beiden haben dann die
"Neckar" um Ostern 1951 aus
der Flensburger Förde ge=
bracht.Der Rest der Besatz=
ung war nicht einsatzfähig
gewesen.
Als neue Matrosen waren
Heinz und Klaus vom schwei=
zer Kümo "Simplon" an Bord
gekommen.Weil ich jetzt der
befahrene Junge war,kam ich
auf die 12-6 Wache zum Steu=
ermann.
Als ich das erste Mal zur
Themse kam,war ich erstaunt
über die vielen kleinen
Frachtsegler,die dort an der
englischen Küste noch aus=

schließlich durch Segel fort=
bewegt wurden.Auf der Weser
hatte als letztes kleines Se=
gelschiff der Ewer "Schwalbe"
schon 1936 einen Hilfsmotor
erhalten gehabt.Die Yawls wur=
den von nur zwei Mann gesegelt.
Wenn die,größeren,Sprietse=
gelbargen beim Kentern des
Stromes Anker-auf-gingen,um
mit der Tide ihre Reise fort=
zusetzen,war das immer ein
imposantes Schauspiel.Die
setzten nämlich erst das
Topsegel bevor das an den
Sprietbaum gegeite Großse=
gel ausgetucht wurde.Sonst
hatten die englischen Häfen
nicht viel zu bieten.Die An=
lagen waren veraltet und ziem=
lich vergammelt.In Hull z.B.
löschten die mit Anderthalb-
Tonnen-Kränen,die mit Preß=
kohlen befeuert wurden,Erd=
nüsse in Tuchbrooken.
Ein einziges Mal habe ich
auf See Angst gehabt,Das war
auf der Reise von Grangemouth
in Schottland nach Esbjerg
mit Koks.Wir gerieten in einen
Sturm.Aber Kapitän Meyer leg=
te die "Neckar" mit dem Mors
gegen die See und ließ die
Maschine langsam rückwärts
gehen.So lag das Schiff wie
ein beigedrehtes Segelschiff.
Es machte keine Fahrt durch's
Wasser.Alle waren heilfroh,als
wir Esbjerg erreicht hatten.
Das mußte gefeiert werden.

Eingedenk meiner Niederlage in
Göteborg,wo ich eine von den
glatt'sten Deerns aufgeholt
hatte,peilte ich dieses Mal
erst einmal die Lage.Edith
hatte einen kleinen Sehfehler,
so eine Art Silberblick.Der
fiel gar nicht auf,wenn sie die
Augen schloß.Na,und das tat sie
denn ja auch.
Meine längste Reise mit der
"Neckar" ging nach Hamina am
finnischen Meerbusen,wo wir
Telegrafenmasten für Boston
luden.Die Reise dauerte zwei
Wochen.

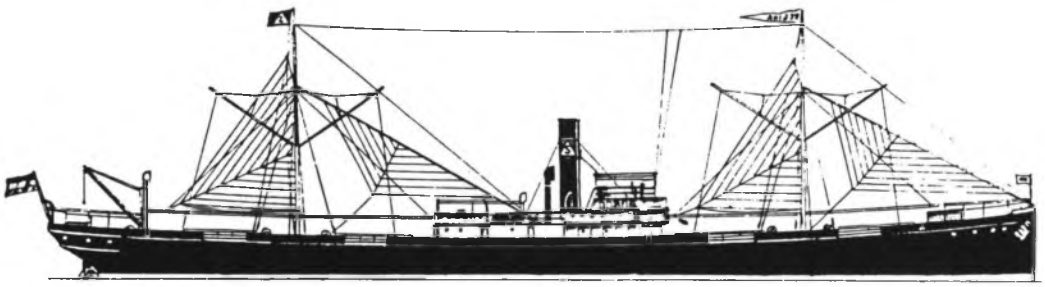
In Hamina lag ein neuer,höl=
zener Jachtschoner,an dessen
Pfahlmasten Hochsegel gefahren
wurden,die mittels E-Wischen
gesetzt wurden.Das war nicht nur
ein Versuch hinsichtlich der
Segel sondern auch des Tech=
nikeinsatzes.

Ein Problem für uns war im=
mer die Zeugwäsche,denn wir
hatten weder einen Waschkes=
sel noch gar eine Waschmaschi=
ne an Bord.Ob weiße Wäsche
oder Arbeitszeug,alles wurde
nach dem gleichen Verfahren
behandelt:Einweichen in der
Waschpütz unter Zugabe von

Soda oder, in Ermagelung dessen, Seifenpulver, nach einem oder zwei Tagen Einweichwasser abkippen, die Wäsche mit Waschpulver bestreuen und mit heißem Wasser übergießen, abkühlen lassen und dann ausknurbeln von hand. Arbeitszeug wurde mit der Wurzelbürste oder dem Schrubber bearbeitet. Das Nachspülen mit Frischwasser in der Pütz bis zum Klarwerden, war sehr mühsan. darum hatte ich meine Wolldecken, ich schlief

Aus was sich die "Mixture" zusammensetzte, weiß ich nicht, aber geholfen hatte sie.

Meine kargen Einkünfte besserte ich durch den Verkauf meines Freilagers auf. Es bestand aus einer Stange Zigaretten und einer Flasche Spirituosen. Die Zigaretten kaufte ich für 5.-DM die Stange ein und verkaufte sie wieder für 10.- Die Buddel brachte ebenfalls 5 DM Gewinn, manchmal auch mehr. Vor dem Einlaufen in



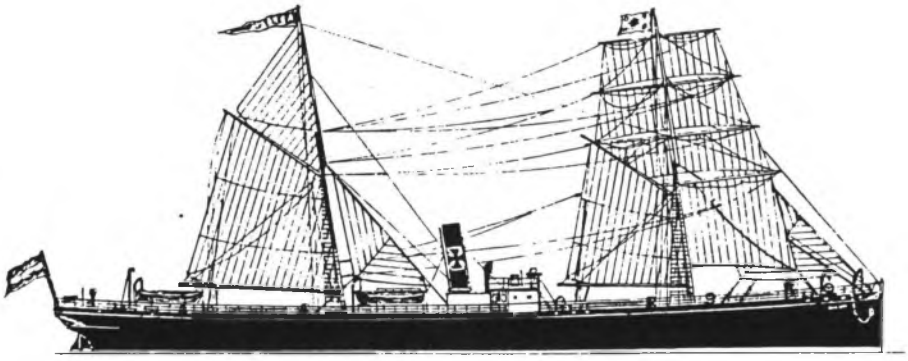
immer noch im Leinen-Schlafsack und ohne besonderen Bettbezug, in der östlichen Ostsee an der Schmeißleine außenbords gehängt.

Seit Wochen litt ich unter Verdauungsstörungen. Auch Rhizinusöl, das mir der Steuermann eingab, half nicht. Drum wollte ich in Boston einen Arzt aufsuchen. Der "Lukenvice" beschrieb mir den Weg. Der Arzt wohne "near by the crematory". !Doch der Doktor schrieb mir ein Rezept auf, und am anderen Tag empfing ich in der Apotheke eine mehreckige, braune Flasche mit der Aufschrift "Mixture".

Boston kamen die beiden Matrosen zu mir. Sie hätten ein totsicheres Versteck, wenn ich mit rein wollte, müßte ich ein Päckchen Tabak ausgeben. Das waren schöne Kameraden! Ich verzichtete und machte meinen einzigen Schmuggelversuch, in dem ich eine Flasche "Eau de Vie" in einer Waschpütz verbarg. Einfältiger gings nicht, und ich wurde prompt erwischt. 45.- DM Zollstrafe waren fällig. Die beiden Matrosen, der Koch und der Assi hatten ihr gemeinsames Versteck hinter

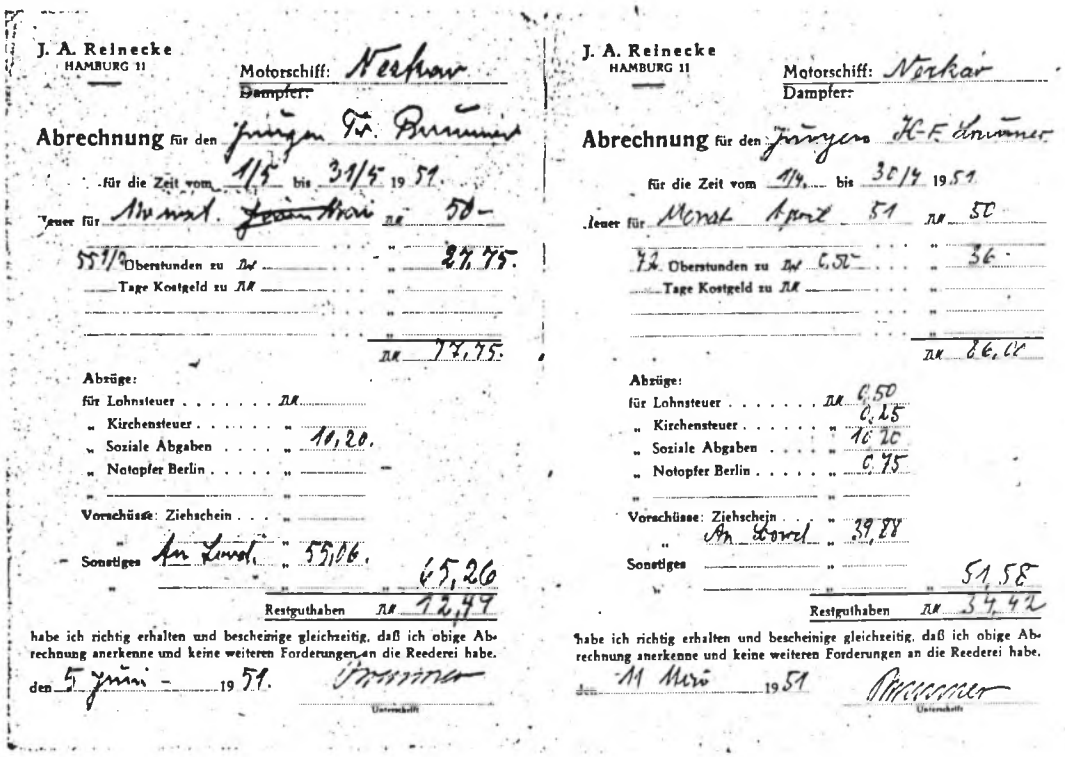
einer Blechverkleidung im Motorenraum.Sie wußten nicht, daß die "Neckar" schon einmal in Boston aufgefallen war,genau mit diesem Platz! Anstatt nun einer für alle seinen Kopf hinhielt,sagte jeder in seiner Dummheit, was sein Anteil war.Ergebnis: Bandenschmuggel,Jeder berappt für das Ganze.Die Matrosen hatten Schulden im Schiff,drum durften sie bleiben.Ich hatte Guthaben,konnte bezahlen und kriegte einen Sack für Hamburg.Allerdings war mein Stern schon vorher im Sinken begriffen gewesen,und das kam so:

Ich trug Träsko,weil man darin immer warme und trokkene Füße hat.Als ich auf die Steuermannswache kam, klabasterte ich dem Alten über dem Kopf herum,denn er hatte unter der Steuerbordnock seine Kammer.Zum anderen wollte der neue Kochsmaat wohl bei der Reederei was werden.Donnerstags,am Seemannssonntag,gab es nun kein komplettes Menu mehr, sondern nur noch "Frische Suppe".Beim zweiten Mal schickte Arthur mich mit dem Essenträger und dem Auftrag nach achtern,dem Koch zu bestellen,er möge sich seinen Plöhr unter eine gewisse Stelle seines Körpers schieben und ihm dann seinen Fraß in die Kombüse zu kippen.Vor die Entscheidung gestellt:Kombüse oder Foksel,entschied ich mich natürlich für das Foksel. Die Folgen blieben nicht aus.



Meine beste Monatsabrechnung wies 86 Überstunden à 50 Dpf aus und das bei einer täglichen Regelarbeitszeit von 12 Stunden auf See und 8 Std im Hafen.Ich hatte sparsam gelebt,und als ich am 5.Juni 1951 in Hamburg abmusterte, hatte ich nach Abzug der Zollstrafe noch knappe 200 Mark in der Tasche.Das ließ hoffen.

"Schiffahrt ist ein Konjunkturgeschäft.In ein paar Jahren hast du an jedem Finger zehn Schiffe zur Auswahl",hatte der



J. A. Reinecke
HAMBURG 11

Motorschiff: Neckar
~~Dampfer:~~

Abrechnung für den Jürgen Fr. Brunner

für die Zeit vom 1/5 bis 31/5 1951.

Heuer für Monat. ~~Heimreise~~ RM 50.–

55 1/2 Oberstunden zu RM " 27,75.

Tage Kostgeld zu RM "

" 77,75.

Abzüge:

für Lohnsteuer RM

" Kirchensteuer "

" Soziale Abgaben " 11,20.

" Notopfer Berlin " –

" "

Vorschüsse: Ziehschein "

" An Lord. " 55,06.

Sonstiges " 65,26

Restguthaben RM 12,49

habe ich richtig erhalten und bescheinige gleichzeitig, daß ich obige Abrechnung anerkenne und keine weiteren Forderungen an die Reederei habe.

den 5 Juni 1951. Brunner
Unterschrift

J. A. Reinecke
HAMBURG 11

Motorschiff: Neckar
~~Dampfer:~~

Abrechnung für den Jürgen H-F Brunner

für die Zeit vom 1/4 bis 30/4 1951

Heuer für Monat April 51 RM 50

72 Oberstunden zu RM 0,50 " 36.

Tage Kostgeld zu RM "

" 86,00

Abzüge:

für Lohnsteuer RM 0,50

" Kirchensteuer " 0,25

" Soziale Abgaben " 10,20

" Notopfer Berlin " 0,75

" "

Vorschüsse: Ziehschein " 39,88

" An Lord " "

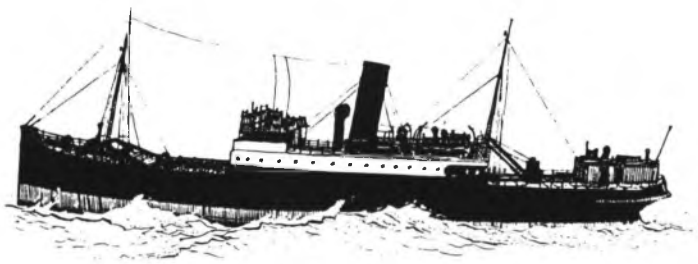
Sonstiges " 51,58

Restguthaben RM 34,42

habe ich richtig erhalten und bescheinige gleichzeitig, daß ich obige Abrechnung anerkenne und keine weiteren Forderungen an die Reederei habe.

den 11 Mai 1951 Brunner
Unterschrift

Steuermann einmal zu mir gesagt. Nun war ich befahren und warf Jonny Barkhusen schon recht selbstbewußt mein Seefahrts= buch in die Klappe. Zwei Wochen später musterte ich als Leichtmatrose und Zimmer= mann auf dem MS "Palme II " an. Und das ist dann wieder eine andere Geschichte



K. Friedrich Brunner

die Sammelmappe

ALLE SCHIFFE DER FREUNDE DES GAFFELRIGGS

Die lange erwarteten ersten 13 Schiffsblätter unserer Loseblatt-Sammelmappe sind erschienen. Acht Exemplare zum Kennenlernenliegen für alle Bezieher dieser PIEKFALL-Ausgabe bei. Wer weitere Bögen haben möchte, kann sie gegen eine Aufwandsentschädigung von DM pro Stück plus Porto für sorgfältigen Versand bestellen bei Margot Harder (Adresse S. 2).

Damit die Serie laufend ergänzt werden kann, z.B. auch als Präsentationsmappe der Museumshafen-Vereine, rufen wir alle Eigner unter den Freunden des Gaffelriggs auf, uns Daten, Risse, Geschichte und Fotos ihrer Schiffe zu schicken. Im Laufe der Zeit ergibt sich so ein einzigartiges Nachschlagewerk!

Baujahr · Ort · Werft . . . . . Restaurierungsjahr · Ort · Werft . . . . . .

. . . . . .

Konstrukteur . . . . . .

Schiffsgattung . . . . . Takelung . . . . . .

Länge Rumpf . . . . . m Gesamt . . . . . m CWL . . . . . m

Breite . . . . . m Tiefgang . . . . . m Verdrängung . . . . . t

Segelfläche am Wind . . . . . qm Unterscheidungssignal . . . . . .

Baumaterial · Weise . . . . . Maschine · Baujahr . . . . . .

. . . . . .

. . . . . .

Weitere Angaben . . . . . .

. . . . . .

. . . . . .

— — — — — — — — — — — — — — — — bitte absegeln — — — — — —

GEWINNER-BESTELLKARTE

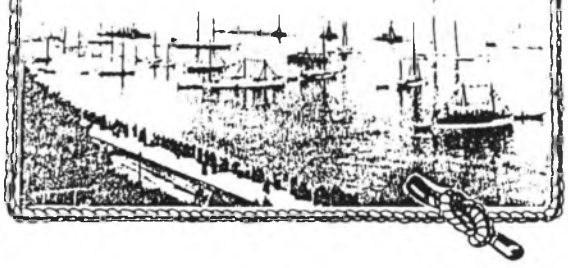
☐ Ja, ich möchte die 3. Veteranenregatta am 24.8.91 gewinnen und melde deshalb mein Boot ..... mit .... Personen zur Teilnahme an.

Name .....

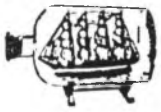
Anschrift .....

.....

Bootsdaten .....

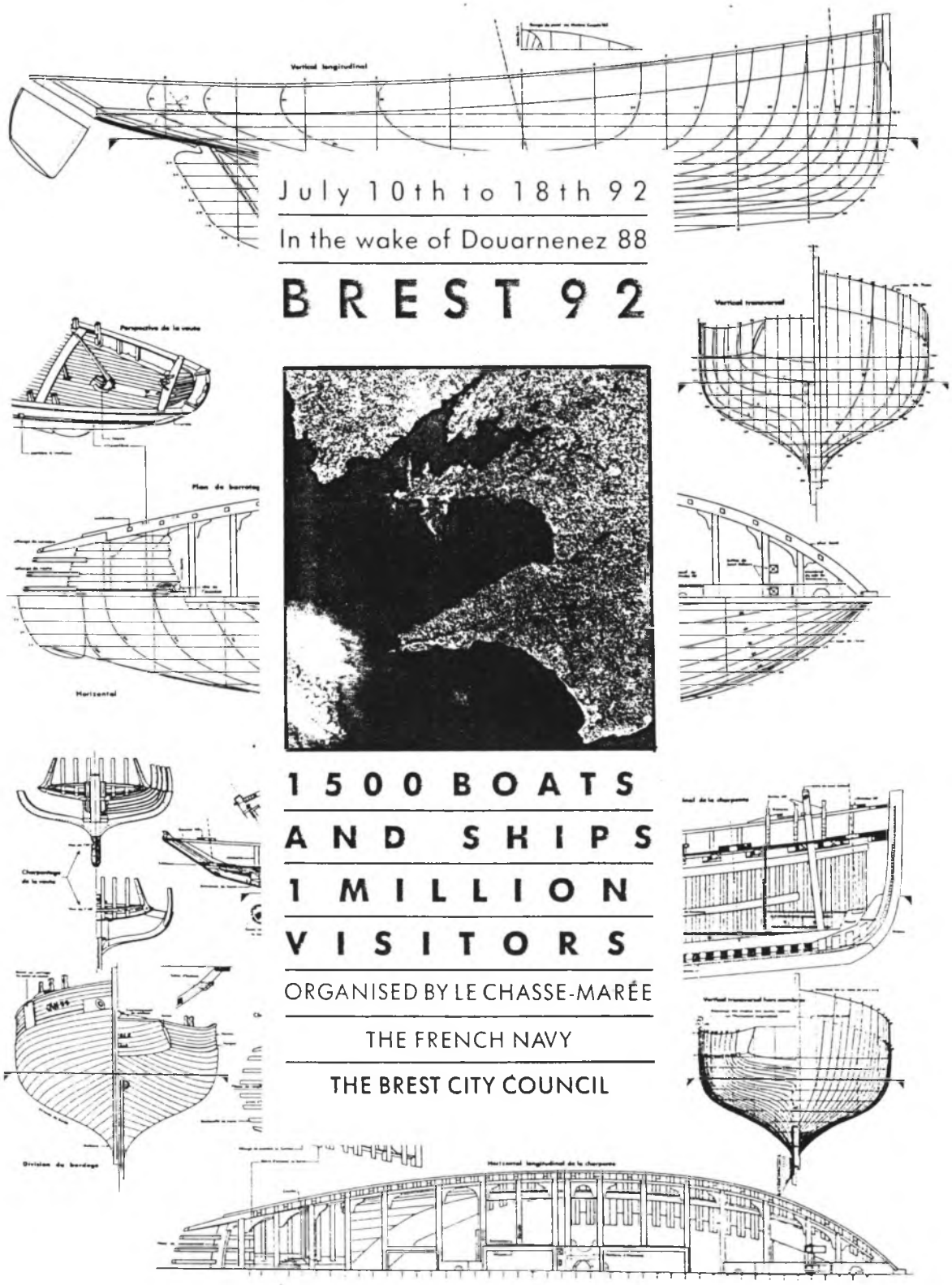


FLASCHENPOST



Schwimmende Museen Kiel e.V.
Vereinigung zur Förderung und Unterhaltung historischer Segel- und Motorfahrzeuge

Yorckstr. 5 – D - 2300 Kiel 1
Tel.: (0431) 83723


July 10th to 18th 92
In the wake of Douarnenez 88
BREST 92
1500 BOATS
AND SHIPS
1 MILLION
VISITORS
ORGANISED BY LE CHASSE-MARÉE
THE FRENCH NAVY
THE BREST CITY COUNCIL

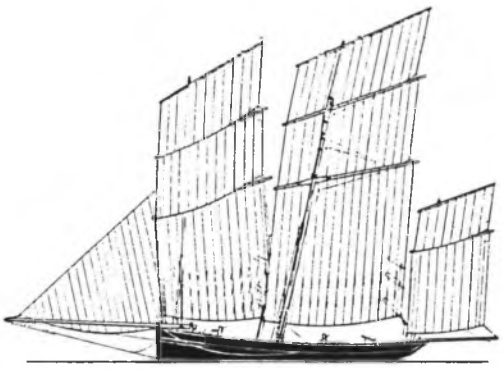
A WEEK LONG FESTIVAL

BREST. Friday 10th to Tuesday 14th July
European festival in the historic setting of the Penfeld.
Traditional Boat Show, concerts, shows, film festival.

CAMARET. Brest outer harbour, stop-overs in the beaufiful setting of an old lobster fishing harbour.
Wednesday 15th July
The superb Brest-to-Douarnenez Race through the Goulet, the Tas de Pois and the Cap de la Chèvre.

DOUARNENEZ. Thursday 16th to Saturday 18th July
Presentation of historical boats at Port-Rhu.
Typical Douarnenez festival.

ORGANISATION le chasse-marée
B.P. 159, 29171 Douarnenez cedex. France
Tél. (33) 98 92 66 33. Fax. (33) 98 92 04 34.



BREST 92
10th-18th July

Le Chasse-Marée - Abri du Marin - B.P. 159
29171 Douarnenez cedex - Tél. 98 92 66 33

TRADITIONAL BOAT SHOW

Name of Exhibitor :

Address :

Town : Postal code :

Could you send a brochure to the following exhibitors :

Name of exhibitor :

Address :

Town : Postal code :

Name of exhibitor :

Address :

Town : Postal code :

BREST 92
10th-18th July

Le Chasse-Marée - Abri du Marin - B.P. 159
29171 Douarnenez cedex - Tél. 98 92 66 33

BOAT REGISTRATION

Name :

Address :

Town : Postal code :

Name of boat :

Type of boat :

Yard :

Could you send a brochure to the following boat owners :

Name :

Address :

Name :

Address :

Name :

Address :

Großer Bahnhof für
kleine und Großsegler

Der Aufmarsch unter vollen Segeln, wie er nach ersten Anmeldungen für die "Hanse-Sail" im Juli zu erwarten ist, sucht seinesgleichen. Zusagen aus aller Welt liegen bereits vor, und neben einem imposanten Aufgebot an Großseglern werden sich rund 200 Museums- und Traditionsschiffe auf den Weg nach Rostock machen. Gar nicht zu reden von den privaten Yachten, deren Mannschaften anläßlich des Windjammer-Treffens ebenfalls herzlich willkommen sind. Der Segelerverband Mecklenburg-Vorpommern organisiert Liegeplätze und Versorgung für alle Besucher, die die "Hanse-Sail" auf eigenem Schiff anlaufen.

Rostock setzt die Segel

Eine einzigartige Kulisse und besonders attraktive Besuchermeile dürfte der Passagierkai in Warnemünde bilden: Am neuen Strom werden die sowjetischen Großsegler "Mir", "Khersones" und voraussichtlich auch die "Krusenstern" vor Anker gehen. Aus Polen haben die "Pogoria", "Da Mlodziezy" und "Zawisza Czany" zugesagt. Die "Sorlandet" aus Norwegen, die Barkentine "Atlantis" aus Malta und der 3-Master "Albert Johannes" aus Holland werden hier ebenfalls festmachen. Als deutsche Großsegler kommen die "Gorch Fock" und die "Greif". Aus den USA wird die "Eagle" mit hoher Wahrscheinlichkeit dabeisein.

Der Dampfeisbrecher "Stettin" zeigt auch im Sommer, was er kann. Und viele Museumshäfen schicken ihre schönsten Schiffe nach Rostock, das nach der "Hanse-Sail" ebenfalls einen Museumshafen anlegen oder zumindest ein Traditionsschiff auflegen will. Aus der Hansestadt Lübeck kommen die "Norden",die "Solvang" und die "Brigitte", aus Flensburg u. a. die "Bellis" und die "Grota", Bremerhaven entsendet die "Astarte", Bodstedt und Wustrow gleich eine ganze Fischereiflotte alter Zeesboote.

Zusagen kamen außerdem aus Øvelgoenne, von der Traditionssegler-vereinigung Mecklenburg-Vorpommern, sowie aus Dänemark, Holland und Schweden. Im Rostocker Hafen wird sich die Faszination unter Segeln geradezu drängeln.

Eröffnet wird die "Hanse-Sail" mit Seemanns-Gottesdiensten in Rostock und Warnemünde. In dichter Folge und an wechselnden Schauplätzen folgen Kultur- und Sportveranstaltungen mit Folklore, Tanz, Musik, Bühnenshows und, und, und ... Strandfeste und Bordparties sorgen für Stimmung, historisch-nostalgisch angehauchtes Markttreiben für althanseatische Atmosphäre. Ausstellungen mit Schiffsbildern und -modellen betonen den maritimen Charakter, Zünfte präsentieren traditionelle Handels- und Handwerksberufe. Und auch für den kleinen Hunger oder großen Durst wird allerorten bestens gesorgt.

Alle Privatsegler, die zur Hanse Sail nach Rostock kommen wollen, wenden sich an:

Arbeitsgruppe I
der Hanse Sail Rostock '91
"Maritime Belange"
Herrn Roland Methling
Ständehaus
0-2500 Rostock
Tel. 0037-81-22695
Fax: 0037-81-22591

Für Traditionssegler gibt es eine weitere Arbeitsgruppe, Ansprechpartner ist die Traditionssegler-Vereinigung Mecklenburg-Vorpommern
Hans-Peter Wenzel
Lessingstr. 9
0-2500 Rostock

THE GALWAY HOOKERS

von Richard J.Scott, Ward River Press, Dublin, 2. Auflage 1985, 135 Seiten,

Verlagsadresse: Poolbeg Press Limited, Knocksedan House, Forrest Great, Swords, County Dublin, Ireland. Das Buch kann vom Verlag zum Preis von Irischen Pfund (incl. Porto und Verpackung) bezogen werden.

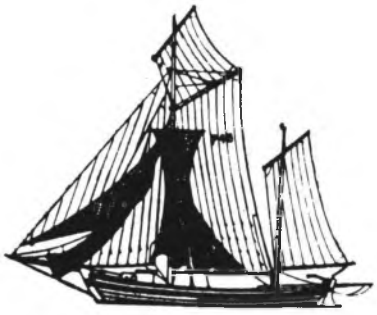
Bad Mor, Leath Bhad, Gleoiteog und Pucan sind Begriffe, die wohl auch für den belesensten oldtimer-freak böhmische Dörfer darstellen. Bohd Mur und Leh Wohd (so die lautschriftmäßige "Übersetzung") sind dabei die irischen (gälischen) Namen für diejenigen typologischen Untergruppen, die man als die Galway Hookers im engeren Sinne bezeichnet. Beheimatet in der Provinz Connemara im Westen Irlands, versahen diese als Gaffelkutter getakelten Boote den Warentransport im Küstenbereich und zu den vorgelagerten Aran-Inseln. Daneben wurden sie aber auch in der Fischerei verwendet. Die Größenordnung lag dabei zwischen 35 und 44 Fuß für das Bad Mor ("großes Boot") und um die 32 Fuß für die kleinere Schwester Leath Bhad ("halbes Boot"). In der Regel waren die Boote in Lärchenbeplankung auf Eichenspanten ausgeführt. Der scharfe Belauf des Vorschiffs unterhalb der Wasserlinie führte in Kombination mit der Völligkeit des Überwasserschiffs im Hauptspantbereich ("belly") zu den bei Dixon Kemp erwähnten "hohlen Linien" (siehe auch Piekfall No. 44, Seite 44). Charakteristisch sind außerdem die für ein frachttragendes Schiff schon als extrem zu bezeichnende Aufkimmung, der hohe Freibord vorn, im Gegensatz dazu ein sehr geringer achtern und ein stark überfallender Spiegel. Diese schiffbaulichen Stilelemente machen die Hookers zu einem eigenwilligen und unverwechselbaren Schiffstyp, bei dem die Ableitung von anderen europäischen Fahrzeugen nicht zwanglos gelingt. So sind die Verfechter einer holländischen Herkunftstheorie die Belege ebenso schuldig geblieben wie Dixon Kemp, der einen norwegischen Ursprung postulierte. Das Gleoiteog (sprich 'gloudschag') ist den Hookers ähnlich, mit 24 bis 28 Fuß jedoch deutlich kleiner. Als Pucan ('puhkohn') bezeichnet man ein vom Rumpf her identisches Boot, das aber luggerbesegelt ist, wobei der sehr weit nach vorn geschnittene Hals den Eindruck eines Lateinersegels erweckt. Vielen gilt das Pucan als das hübscheste aller Connemara-Boote.

Richard Scott hat in vorliegendem Band die Historie, die sich für die Verwendung als Gebrauchsboot etwa von 1800 bis ca 1960 sichern läßt, geschrieben. Seit der siebziger Jahre existiert in Irland eine bemerkenswerte Traditions-Schiffs-Bewegung, die ebenfalls gebührend gewürdigt wird. Hervorzuheben ist die durchgehende Illustration des Landes mit historischen und zeitgenössischen SW-Fotos, die von ihrer Art her den besonderen schiffbaulichen Charakter der Hookers sehr eindrucksvoll vermitteln.

Schiffahrtsgeschichtlich gesehen ist The Galway Hookers eine wichtige (und die einzige) Veröffentlichung zu diesem Schiffstyp und ein wesentlicher Beitrag zur Historie der volkstümlichen Schiffahrt Nordeuropas.

BRAUNE SEGEL IM WIND

-Die letzten Zeesboote-, transpress Verlagsgesellschaft, Berlin 1988,



Dieser 1988 entstandene Bildband zeichnet ein lebendiges Bild der Oldtimer-Szene in Mecklenburg-Vorpommern vor der "Wende", bezogen auf den dort hauptsächlich vertretenen Bootstyp, das aus der Fischerei stammende Zeesboot.
Die Zeesboote mit ihrem typischen Sohlkiel gehören sicherlich zu den ältesten nordeuropäischen Fischereifahrzeugen und lassen sich mindestens bis in das 15. Jahrhundert zurückverfolgen. Ihre Domäne war die Fischerei auf Haff- und Boddengewässern, wobei sie während des Fangs quer zum Wind drifteten, eine auch weltweit gesehen kaum sonst gebräuchliche Arbeitsmethode.
Etwa in den sechziger Jahren kam diese Form der Fischerei zum Erliegen. Erfreulicherweise fanden sich zahlreich Traditionsschiff-Enthusiasten, die in der damaligen DDR Zeesenboote restauriert und wieder segelklar gemacht haben.
Der Band bringt Informationen zur Geschichte der Zeesboote, zur Zeesenfischerei, zur Oldtimer-Bewegung inclusive Regatta-Tätigkeiten und eine sehr interessante Beschreibung des 1983/84 erfolgten Neubaus des "Sunddriewers", eines elfeinhalb Meter langen Bootes auf der Volkswerft in Greifswald.

Daß der Autor nicht nur aus der Werftbranche kommt, sondern sich auch als Fotograf international einen Namen gemacht hat, kommt dem Buch in einem doppelten Sinne sehr zu gute. Die zum großen Teil ganzseitigen Fotografien sind in sepia gehalten, ein bewußt eingesetztes Stilmittel, das dem Charakter der Zeesboote, aber auch der Landschaft von Haff und Bodden gut zu Gesicht steht. Ein eigenwilliger Bildband, der sich durch seine stimmungsvolle, stellenweise sogar künstlerisch zu nennende Atmosphäre wohltuend von der Massenproduktion moderner Verlagserzeugnisse abhebt.

Wolfgang Bühling

SQUARE RIG SEAMANSHIP

von Captain R.M.Willoughby, Verlag The Nautical Institute, London 1989, 148 Seiten, Bezugsadresse: The Nautical Institute, 202 Lambeth Road, London SE 1 7 LQ, England.

Seit etwa Anfang der achtziger Jahre besteht für (gut) zahlende Gäste die Möglichkeit, auf international besetzten Rahseglern, etwa den norwegischen oder russischen Schiffen, als trainee "anzuheuern". Willoughby versucht in seinem Buch, dem Bedürfnis nach theoretischer Vorab-Information für die angehenden Janmaaten gerecht zu werden. Gleichzeitig soll aber auch Nautikern aus der Großschiffahrt, die auf Groß-Seglern eingesetzt werden sollen, Basiswissen über das Rahsegeln vermittelt werden.

Vorangestellt hat der Autor vier Seiten, auf denen die Entwicklungsgeschichte des modernen Segelschiffs kurz skizziert wird. Vier bemerkenswerte Aufnahmen historischer Rahsegler sind hier reproduziert.

Der größte Teil des Buches ist dann der Einführung des newcomers in die Bordroutine eines Rahschiffes gewidmet. Sehr ausführlich werden dabei die Besatzungsmitglieder und ihre Funktionen an Bord vorgestellt. Die Pflichten und Aufgabenbereiche der trainees werden von den galley duties bis zu den Manöverstationen eingehend besprochen. Daß dabei schon von vorneherein sehr deutlich wird, daß es sich bei solchen Reisen nicht um Kaffeesegeln handelt, ist eigentlich nur zu begrüßen. Sehr erfreulich ist die Betonung des Sicherheitsgedankens mit hieb- und stichfesten praktischen Grundregeln. Kernstück des Buches im Sinne des Buchtitels sind die drei Abschnitte General Seamanship,Basic Seamanship for Watch Officers und Sailing a Square Rigged Vessel. Sie beinhalten das, was den arrivierteren Traditionsschiff-Segler oder den mehr schiffahrtshistorisch orientierten Leser an einem solchen Band eigentlich am meisten reizt. Der Umfang von 38 Seiten deutet aber schon an, daß Willoughby diese Thematik recht summarisch abhandelt, wenngleich interessante Aspekte behandelt werden. Hier hätte man sich aber, etwa bei der Aerodynamik des Rahsegels oder der Manöverkunde eine eingehendere Abhandlung gewünscht. Einsparungen wären dagegen bei den umfangreichen Listen über die Dimensionierung der Spieren und des Gutes (eigentlich mehr schiffbaulichen Fragen also) im Rahmen des abschließenden Kapitels "Entwurf von Segelschiffen" vorstellbar.

Fazit über diesen mit Schwarzweiß-Fotos und Zeichnungen ausgestatteten Band: Als Vorbereitung auf den ersten Rahschifftörn lesenswert. Die Tatsache, daß das Buch in englicher Sprache gehalten ist, ist dabei eher ein Vorteil. Denn durch die Einarbeitung in die auf internationalen sail training-Schiffen übliche englische Kommandosprache und Terminologie wird der Einzelne von seiner Reise wesentlich mehr profitieren. Die Entscheidung, sich diese nützliche Einstimmung zu gönnen, wird leider durch den Preis des Buches erschwert.

Wer dagegen aus schiffahrtshistorischem Blickwinkel an einem umfassenden Werk über Seemannschaft auf Rahschiffen interessiert ist, wird mit dem vorliegenden Titel nicht so gut beraten sein.

Wolfgang Bühling

Gibst du mir, nehm ich dir

KUTTER-YACHT "HIDDEM"

Die HIDDEM ist eine handige, seegehende, gaffelgetakelte Kutteryacht und wegen eines Schiffswechsels zu verkaufen. Das Boot wurde 1888 gebaut. Mein Vater bewahrte es 1947 vor dem Abwracken und baute es neu auf. Von 1987 bis 1990 habe ich es vollständig überholt: Rumpf, gesamtes Rigg neu, Einbau eines Volvo 10 C Motors.
Der Festpreis beträgt 45000 DM. Das Boot ist im Museumshafen Greifswald eV registriert und als Traditionssegler stilecht aufgeriggt. Es ist durch ca. eine Tonne Außenballast im Langkiel steif und hat sehr gute Segeleigenschaften, insbesondere bei Schwerwetter und auf der Kreuz, kann einhand gesegelt werden. Seezulassung für südliche und mittlere Ostsee bis 1994.

DATEN:
Werft unbekannt (Raum Rostock)
9,25 (7,50) x 2,5 x 1 m
Klinkerbau Eiche auf Eiche, Spanten 60 mm stark, Planken 23 - 25 mm
Aufbauten Mahagoni 20 mm
Deck Kiefer 20 mm, beschichtet
Mast und Klüverbaum Fichte, sonstige Spieren Lärche
Segelfläche 32 qm a.W.
Groß 18, 3 Bindereffs
Fock 8, Klüver 6,5
Flieger 9, Toppsegel 6 qm
weiles Dacron von Eikboom
Pinnensteuerung
Volvo Penta C 10 2-Zylinder (1989 überholt), Albin-Wendegetriebe, 1,5 l/h
Tank 20 l
2 Anker mit Leinen
Seereling
Echolot 1990 "Echopilot"
Lenzpumpe
NC, Pantry (2flammiger Petroleumkocher, kardanisch)

Ergänzung der Redaktion:

Auf den Fotos, die wir leider aus technischen Gründen nicht abdrucken können, macht das Schiff einen ausgesprochen schönen, gut restaurierten Eindruck.

Anfragen an den Eigner
Jörg Andrasch
Straße der Zukunft 7
O-2201 Neuenkirchen bei Greifswald

EWER GESUCHT - EWER GESUCHT

Gesucht wird ein Plattbodenschiff vom Typ EWER zwischen 16 und 20 Metern Länge. Am liebsten wäre mir ein Ewer, der noch nicht oder erst zum Teil restauriert ist, sich aber auf jeden Fall dazu eignet. Wer ein Angebot hat oder Infos geben kann, schreibe bitte an
Martin Bakker
Brasserskade 1
NL-2612 CA Delft
Nederland
oder melde sich während der normalen Arbeitszeit unter Tel. 0031 - 15 - 15 02 56.

zu verkaufen:
1 Farymann 1 Zyl.Diesel, 7 PS, mit Wendegetriebe DM 800,--
1 KD Rettungsweste, Kind, vollautom. DM 50,--
Ewald Martens Tel. 04161-4985

zu verkaufen:
Ewerbeiboot Eiche kaweel natur
4,40 x 1,70 m, Vorschiff eingedeckt
Gaffeltakl. ca. 7,5 qm Mako.
V.B. DM 5.800,--
Ole Martens Tel. 04161-4985

Zu verkaufen !

Die Tjalk "IMMANUEL" von Familie Winkler

IMMANUEL ist ein holländisches Flachbodenschiff; sie ist 15,50 m lang, 3,50 m breit und hat einen Tiefgang von 80 cm; gebaut wurde sie 1912 in Dokkum (Friesland). Das Schiff hat 110 qm Baumwollsegel: Großsegel, Fock und Klüver, einen 80 PS starken Motor und 7 Schlafplätze. Die IMMANUEL ist segelfertig und hat zwei neue Schwerter. Auf dem Schiff befindet sich im Roof noch die Originaleinrichtung von 1912, mit Alkhooven: ein kleines Museum. Eine Ölheizung sorgt für angenehme Wärme im Schiff.

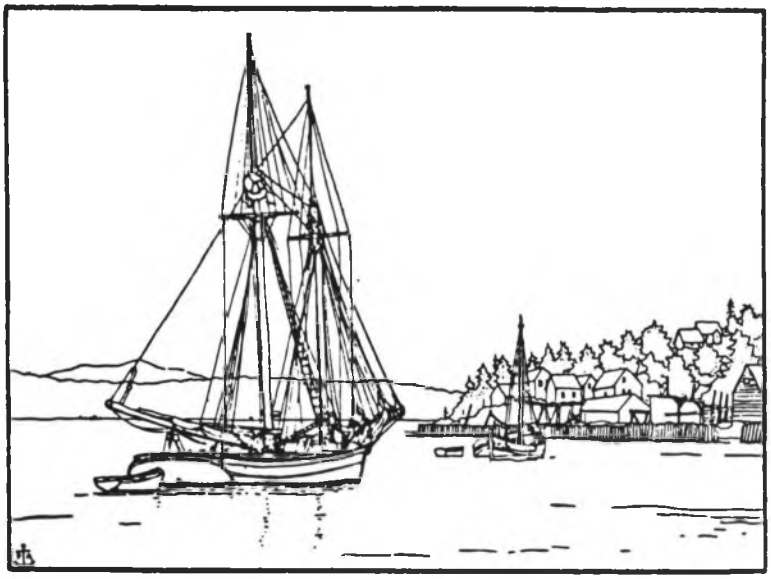
Preisvorstellung: 40.000,- DM VB

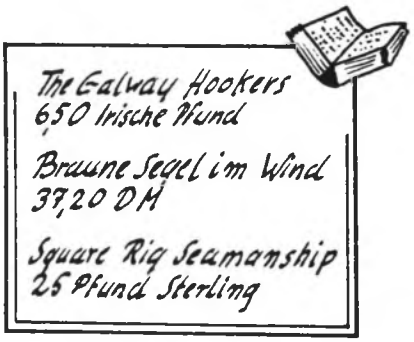
Verkäufer:
P.u.B. Winkler
Wörpedahler Str. 35
2820 Bremen 77
Tel.: 0421/6440107

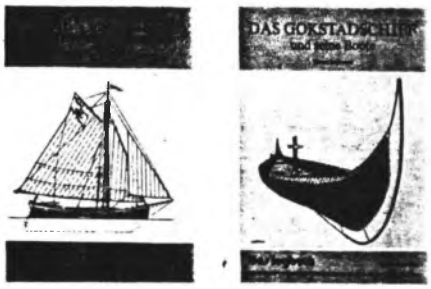
Liegeplatz:
Schiffergilde Bremerhaven

Braunes Großsegel, Terylene, Vorliek 4ooom, Oberliek ca. 414cm, Unterliek ca. 521cm und Achterliek ca.796cm gegen Gebot abzugeben. B a u m a n n , (030) 366 22 36.

Breitfock zu verkaufen !
Von meiner S.Y.Calamaro einer 3o Fuß Colin Archer Kopie von 197o biete ich auf Grund von Umriggen meine Breitfock zum Verkauf an.
Rah 6,5m lang 11cm Ø .Rahsegel und zwei Raffies sind in fast Neuzustand. Dazu sämtliches Zubehör wie Rack,Nagelbank und Belegnägel für 2o cm Ø Mast mir allen Brassen und Fallen. Tuchfarbe schwarz Dacron mit orange eingenähter Julfer. Von Raap in Harburg gefertigt. Nach Gebot .VHB. Preisidee DM 3ooo.-
zu besichtigen in Lübeck .Tel.o451/ 75985 Rolf Goerler







Siegfried Fornacon / Gerhard Salemke
LOMMEN UND BUXER
Volkstümlicher Schiffsbau in Ost- und Westpreußen
Format 200 x 272 mm, 224 Seiten, 60 Fotos, ca. 200 Zeichnungen, 2 Faltpläne 1:50 **85,00 DM**

Werner Dammann
DAS GOKSTADSCHIFF UND SEINE BOOTE
DIN A4, 17 Seiten Text, 4 Fotos, 19 Tafeln, 8 Faltpläne (5 x 1:50, 3 x 1:20) **37,50 DM**

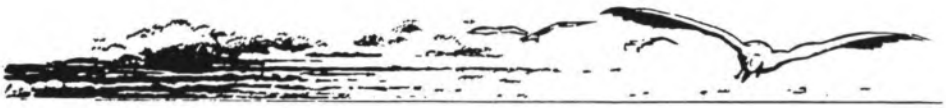
das logbuch

ZEITSCHRIFT FÜR SCHIFFSBAUGESCHICHTE UND SCHIFFSMODELLBAU

Seit 1964 erscheint die Zeitschrift DAS LOGBUCH und wird viermal im Jahr kostenlos an die Mitglieder des Arbeitskreises historischer Schiffbau e.V. abgegeben. Die Zeitschrift versucht das zu bringen, was über den Rahmen der ausschließlich am Praktischen interessierten Modellbauer hinausgeht. Hauptthemen sind: Hintergrundmaterial zur Schiffbaugeschichte, zu Schiffstypen und einzelnen Schiffen sowie technologischen Spezialproblemen. Sonderdrucke ergänzen das Angebot.

Gegen Voreinsendung einer Schutzgebühr von DM 10,– erhalten Sie weitere Informationen und ein Probeheft vom:

ARBEITSKREIS HISTORISCHER SCHIFFBAU e.V.
Rübezahlweg 21, D-5790 Brilon-Gudenhagen



V E R K A U F

des Segel-Kutters "I R J O"

Dr. Rolf Lange
Kielmannseggstr. 98
2000 Hamburg 70
Tel. 040/656 38 06

Beschreibung:

Als sich ein Heiligenhafener Fischer 1943 in Greifswald den typischen Ostseekutter bauen ließ, nannte er das Schiff "Irjo" nach seinen beiden Kindern IRene und JOhannes. Das Fahrzeug lief bis ca. 1975 in der Fischerei und wurde dann innen familiengerecht umgebaut. Seit der Zeit hat "Irjo" zahlreiche Lang- und Kurztörns in Ost- und Nordsee gefahren.

Baumaterial: Eiche auf Eiche, Ruderhaus Eisen, Reling Mahagoni.

Größe : Länge über Deck 15 m.
Klüverbaum (z.Zt. abgebaut) 3 m.
Breite: ca. 5 m, Tiefe ca. 180 cm.

Besegelung: Ketsch, Großsegel: Gaffel, Besan, Fock und Klüver, braune Segel.

Maschine : 6 Zylinder Deutz (6 M 517),13 l Hubraum, 128 PS, max. Umdrehungen 1300, Marschfahrt 850 - 900 U., 6 - 9 Kn.
Zweikreiskühlung, Reintjes-Getriebe, alle Ersatzteile lieferbar, Maschine 1988/89 generalüberholt, gesamte Elektrik neu, 24 V und Landanschluß.

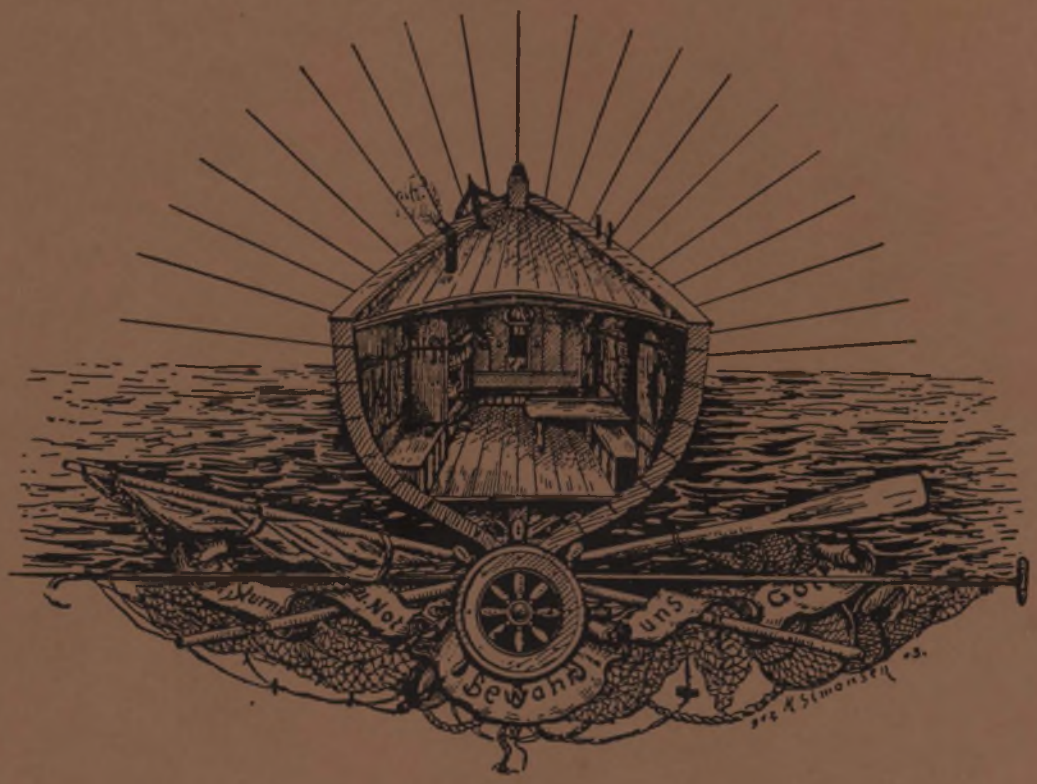
Raum unter Deck: Vorschiff mit 4 Kojen, Salon mit 2 großen (Doppel-)Kojen, sehr viel Stauraum, Toilette und Waschbecken, hinter dem Ruderhaus Pantry mit Tisch, Bänken, Gasherd, Kühlschrank etc., Platz an Deck sehr reichlich (Fahrräder, Klappstühle, Schlauchboot, Surfbretter etc.).

Ausrüstung: Radio und Grenzwellenempfänger, UKW-Sprechfunk (neu), AP-Navigator, Echolot, Log.
Wassertanks 700 l, Diesel ca. 2000 l.
Alles in Niro-Tanks.
Rettungsinsel 6 Personen (neu),
Schlauchboot 4 Personen (neu), 4 PS Außenborder.

Das Schiff ist offiziell vermessen (23 BRT), wiegt ca. 38 t, ist im Schiffsregister eingetragen, hat das Unterscheidungssignal DJYP (wie Berufsfahrzeug). Keine Ruderhydraulik, sondern Direktübersetzung (22 Umdrehungen von hart Backbord nach hart Steuerbord). Alter Kompaß von C. Plath, 1988 kompensiert.

Preisvorstellung: DM 58.000,--.

Das Schiff kann mit einem Sportbootführerschein gefahren werden. Es ist komplett ausgerüstet und seeklar.


Kum
Not
uns
Go
bewahr