PIEKFALL

Mitteilungsblatt für die Freunde des Gaffelriggs № 46

Kutter „Aurigo" (Bültjer-Bau), von Nangd und Claus gesegelt [Foto: KH]

— EINLADUNG WINTERTREFFEN — BODENSEE —

SNEKKERSTENJOLLE —

— BRIGG PIERCER — RUMREGATTA —

SCHIFFSSICHERHEIT —

IMPRESSUM

Alexander Nürnberg
Ermin Busch
Friedrich Grahlmann
Fritz Brunner
Gerd Büker
Gerhard Frankenstein
K.C. Fleischfresser
Klaus Kramer
Margot Harder
Monika Kludas
Susanne Klüskes
Tilman Muthesius
Wolfgang Bühling
Jan Fock

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)
Burmesterstr. 16 - 2000 Hamburg 60 Tel. 040/2996542

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.)
Wagnerstr. 103 - 2000 Hamburg 76 Tel. 040/201434

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

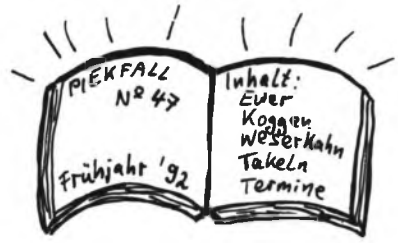
Achtung! Änderung der PIEKFALL-Adresse! Achtung! Änderung der PIEKFALL-Adresse!

Das Erscheinen des PIEKFALLS Nr. 46 hat sich leider verzögert. Nachdem unser Layouter Heiko Löffler seine erfolgreiche Premieren-Nr. 45 abgeliefert hatte, wollte er im November die nächste Ausgabe in Angriff nehmen. Am 21. November ist Heiko gestorben. Das PIEKFALL-Team und viele andere Freunde des Gaffelriggs, die ihn gekannt haben und sich freuten, mit ihm zusammenarbeiten zu können, trauern um ihn. Wir werden ihn als unseren Freund nicht vergessen.

INHALT

Bootsbau auf Poel	6
Buchvorstellungen	4
Zur Sicherheit	5
Regattieren im Süden	8
Vor 40 Jahren	14
Neues aus Laboe	18
Kvasen und Zeesen in Kalvehave	19
Smakkejolle in Flensburg	20
Die Brigg Piercer Teil II	25
Rum-Regatta 91 aufgewärmt	29
Schiffssicherheit aktuell	32
Gibst du mir – oder was?	38
Delfter Schiffsrätsel	40
Impressum	2

Bücher



SMACKS AND BAWLEYS

von John Leather, Verlag Terence Dalton, Water Street, Lavenham, Sudbury,Suffolk, England, 1.Auflage 1991, 148 Seiten, 14.95 Pfund Sterling, Bezug unter der Verlagsadresse möglich.

Der englische Verlag Terence Dalton widmet sich Themen regionaler Geschichte, hat aber auch eine Reihe interessanter Bücher über Küstenschiffahrt und Fischerei im Programm. Die Titel sind dabei von einer erfreulichen Kompetenz und Seriosität, wofür der kürzlich hier vorgestellte Band 'From Tree to Sea' bereits ein hervorragendes Beispiel ist.
In diesem Verlag erschien eben ein neues Werk aus der Feder des Altmeisters der englischen Schiffahrtsliteratur, in dem er die Smacks und Bawleys der Küsten von Essex und Kent bespricht. Die Domäne dieser vorwiegend kuttergetakelten Fahrzeuge war die Fischerei im Mündungsgebiet der Themse und den damit zusammenhängenden Nebenflüssen wie Colne River und Blackwater. Leather zeichnet die Geschichte dieser Fahrzeugtypen, die mit der Entwicklung aus den sogenannten peter boats etwa um die Mitte des vorigen Jahrhunderts begann, in bewährter Manier auf. Zahlreiche Fotodokumente, Zeichnungen und Risse bieten anschauliche Information.
Der Niedergang dieser Bootstypen war eng mit dem Rückgang der Fischereierträge durch die zunehmende Industrialisierung gekoppelt. Immerhin konnten sich die Smacks im Austernrevier des Blackwater bis in die vierziger Jahre hinein halten. Frühzeitig wurden die schnellen Segler auch als Yachten genutzt,und nach dem Krieg waren die letzten Rümpfe gesuchte Objekte im Rahmen des oldtimer-revival. Auch nach Deutschland haben einige Exemplare gefunden: Nellie und Leslie, Good Intent und Duenna sind gute Beispiele für diesen charaktervollen und ästhetisch gelungenen Segler.

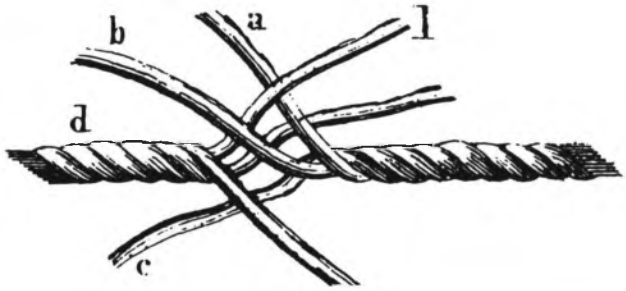
Wolfgang Bühling

A HANDBOOK OF SAILING BARGES

von F.S.Cooper und John Chancellor, Adlard Coles Nautical Books, A & C Black,POBox 19, Huntingdon, Cambs PE19 3 SF, England, Fotomechanischer Nachdruck 1989 der Ausgabe von 1955, 87 Seiten, Pfund Sterling 10.95.

Die Autoren dieses 1955 erstmals erschienenen Büchleins dürfen wohl in einmaliger Weise als kompetent für das Thema angesehen werden: Fred Cooper verbrachte sein halbes Leben auf den Barges, sechs davon führte er als Schiffer. Von 1940 bis 1960 nahm er auch an Regatten mit diesen Fahrzeugen teil. John Chancellor war Steuermann auf einer Sailing Barge nach dem zweiten Weltkrieg, wobei er das ganze Jahr über an Bord lebte. Diese Zeit nutzte er nicht nur, um sein Talent als Marinemaler weiterzuentwickeln, sondern auch, um die Erscheinungsform der klassischen Barge exakt im Bild festzuhalten und damit für die Nachwelt zu dokumentieren.
Solchermaßen ausgewiesenen Fachleuten gelingt es auch, auf überschaubarem Raum eine Fülle von Details über die Entwicklung der Barges und über deren Konstruktion, Bemastung und Besegelung zu vermitteln.
Die Originalausgabe von 1955 ist in England ein gesuchtes Sammelobjekt auf dem antiquarischen Markt und für den deutschen Interessenten praktisch unerreichbar. Um so erfreulicher, daß dieser Klassiker wieder beim Verlag lieferbar ist.

Wolfgang Bühling



Die Gemeinsame Sicherheitskommission für historische Wasserfahrzeuge (GSHW) hat zweieinhalb Jahre mit dem Bundesverkehrsministerium verhandelt. Zur Debatte standen zunächst zusammengewürfelte Empfehlungen, später fachlich abgestimmte Vorschriften für die Sicherheit, Ausrüstung und Besetzung von Traditionsschiffen. Seit dem 11. September 1991 sind die "Richtlinien im Sinne des § 6 der Schiffssicherheitsverordnung" mit ihrer Bekanntmachung gültig.
Wir veröffentlichen hierzu eine Mitteilung der GSHW vom Dezember '91, die den Mitgliedern der angeschlossenen Vereine, aber auch allen anderen EignerInnen und MitseglerInnen die nun geltenden Vorschriften erläutern soll (Seite 32 - 37).

Gemeinsame Sicherheitskommission für historische Wasserfahr

Die GSHW hat einen Fachausschuß gebildet ,den Jan Fock (Hamburg) leitet. Der Fachausschuß hält den laufenden Kontakt zu den Behörden und kann auch , besonders in Streitfällen, Ratschläge und Hilfestellung vermitteln. Er kann jedoch aufgrund aufgrund der begrenzten Kapazität seiner Mitglieder kein ständiger Berater in Einzelfragen sein.Der Fachausschuß ist über die Geschäftsstelle zu erreichen.

Sprecher der GSHW sind für ein weiteres Jahr :

Dr. Wolfgang Paul, Hamburg , Vizepräsident des DSV
Michael vom Baur, Flensburg; Sprecher der Arbeitsgemeinschaft deutscher Museumshäfen

Ein Wort zur Eigenverantwortlichkeit !

Wir werden die Traditionsschiffahrt auf Dauer nur von Reglementierungen durch Behörden freihalten können,wenn Traditionsschiffe (wie bisher) nicht überdurchschnittlich und spektakulär an Unfällen oder Seeamtsverhandlungen beteiligt sind.Es ist sicherlich nicht übertrieben,wenn wir davon ausgehen,daß die SeeBG als zuständige Fach-und Prüfbehörde jeden größeren Vorfall zum Anlaß nehmen wird um auf eine Verschärfung der Kontrollen und die Vergrößerung ihres direkten Einflußbereiches zu dringen.Bieten wir dazu auch weiterhin keinen Anlaß ! Jeder Betreiber und Schiffsführer sollte in eigenem Interesse,aber auch im Interesse der Gesamtheit der Traditionsschiffe pingelig darauf achten,daß er sich an die Richtlinien und immer an die gute seemännische Praxis hält (auch wenn´s vielleicht mal etwas teurer oder umständlicher ist).Alle Vorfälle,die uns von der SeeBG immer wieder als Beispiele für die angeblich so unsicheren Traditionsschiffe vorgehalten wurden(Elbe 3 ,Vidar,Stettin),sind auf individuelle Fehlleistungen der Schiffsführer zurückzuführen (Schiffsführer bei komplizierter Verkehrslage unter Deck,Alkohol am Ruder usw.),die prinzipiell vermeidbar sind.
Wir haben uns im Verkehrministerium durch unsere Fachkompetenz und unsere konstruktive Haltung einen Vertrauensvorschuß erarbeitet,der von niemandem leichtfertig aufs Spiel gesetzt werden sollte!

Die Gemeinsame Sicherheitskommission für Historische Wasserfahrzeuge wird weitere Unterlagen für die Beratung von Eignern und Betreibern von Traditionsschiffen in Sicherheitsfragen erarbeiten.Sie hat auch die Zusage des Verkehrsministeriums,daß sie künftig gleichrangig mit der SeeBG an der Fortschreibung der Richtlinien beteiligt wird.

Michael vom Baur
Sprecher

*

Nachbau einer historischen Jolle von Poel

Schon lange Jahre war uns das erst Boot Rudolf Schabbelts bekannt. Jedes Jahr sahen wir es in Kirchdorf am Schlickfang liegen - fein gemalt und auch hin und wieder auf den Gewässern um Poel segelnd. 1987 hatte mein Vater das Glück, das 5,20 m lange Boot von dem alten Fischer Schwarz erstehen zu können. An meinem 16. Geburtstag wurde dieses Boot mein Eigentum. Von nun ab segelte ich mit meinem Freund Jörk, so oft es nur ging. Jörk, der selber aus einer alten Fischerfamilie stammt, begeisterte sich wie ich an den hervorragenden Segeleigenschaften dieses Bootes, und so entstand der Gedanke, dieses Boot genau dem Original entsprechend und oll Schabbelt gedenkend, als Fischerjolle nachzubauen.
Am 3. Oktober 1990, dem Tag der deutschen Einheit, nahmen wir die Mallen vom alten Boot ab und legten den Kiel. Danach nahm das Baugeschehen seinen Lauf, denn zu Sommer wollten wir schon segeln. Gearbeitet wurde nur abends, an Wochenenden oder in den Ferien. Dazu kam, daß wir beide vom Holzbootsbau nicht sehr viel wußten. Aber nachdem ich einige Wochen in Dänemark auf einer Werft gearbeitet hatte, und ich mir in wichtigen Fragen Rat von einem Bootsbauer aus Wismar holte, wurden die anfänglichen Umständlichkeiten recht schnell in einfache Bootsbauertricks umgewandelt, wie zum Beispiel das Einpassen der Spanten.

Als Plankenholz nahmen wir nordische Lärche (18 mm), für Kiel, Steven, Spanten, Schwertkasten, Quatsch und Mittelducht Eichenholz. Außer unserem Handwerkszeug besaßen wir nur eine Bandsäge, der man höchstens Plankenholz zutrauen konnte, und eine Bohrmaschine mit Handkreissäge. Den Kiel, die Steven, die Spanten u.s.w. hat uns die Poeler Werft grob zugeschnitten. Der Bau ging schneller voran als wir annahmen, wurde aber von der zweimonatigen allwinterlichen Reeternte unterbrochen.

Im Frühjar war das Boote hochgeplankt. Von Schritt zu Schritt machte es mehr Spaß. Der Doll-bordverband folgte. Als nächstes begannen wir mit dem Einsetzen der Bodenwrangen und Spanten,

was ja eigentlich schon eher geschehen müßte. Das kostete mich sehr viel Mühe, da ich zum Passen bloß Handwerkzeuge und keine Maschinen benutzte. Aber auch das wurde geschafft. Als nächstes kamen Schwertkasten und Segelducht, während sich Jörk mit den Bodenbrettern beschäftigte. Und dann kam das Besondere des Bootes, welches uns am meisten Überlegung kostete, die Quatsch. Ein Fischkasten mit Eingabeschacht achterlich des Schwertkastens - gedacht, um den Fisch lebend und schnell aus dem Heimatrevier des Bootes, dem Breitling (dem Achterwasser Poels) auf den Wismarer Markt zu bringen.

Unterdessen war es unversehens Frühsommer geworden. Was jetzt noch fehlte, mußte innerhalb einer Woche geschehen: Das Boot pönen (nämlich in den traditionellen Poeler Farben - außen und innen grün, unter Wasser schwarz, die Bilge geteert - und Mast und Sprietbaum hobeln. Den Mast schlugen wir im Winter unter fachmännischer Aufsicht eines Försters, als Spriet diente ein brauchbarer Reusenpfahl, und die Riemen hobelte ich aus nordischer Lärche. Somit war alles für den Stapellauf gerüstet. Eine Reihe netter Freunde war eingeladen, vor allem diejenigen, die mir den baldigen Abbruch des Baues prophezeit hatten. Und so lag die Jolle dann doch auf den Rollen, die sie in ihr Element tragen sollten. Im strömenden Regen übergab ich meinem treuen Freund Jörk die Pinne, sprach ein paar Erinnerungsworte an die 8 Monate Arbeit die hinter uns lagen - und dann "Gaude Wind un gaude Fohrt" ! Sie schwamm und war dicht - natürlich ?! Gleich am nächsten Tag stellte sich heraus, daß sie schneller als meine eigene alte segelte, zumindest bei leichten Winden. Schon im Sommer fischte Jörk, der mit diesem Boot seinen Fischerberuf antrat, im Breitling, und brachte den Butt in seiner Quatsch lebend an Land - genau wie die Fischer in früheren Jahren dies taten. Vergessen sind all die Arbeitsmühen, wenn man ihn mit seinem braunen Sprietsegel im Abendlicht vom Fischen heimkehren sieht.

Nächster Beitrag:
Beschreibung des alten Bootes

F. Grahlmann - Jungmann a.d. Zeesenboot "Ellen", Poel

Regattieren auf dem Schwäbischen Meer

1. Bodensee-Traditionswoche der Oldtimer-Schiffer Bodensee

Text: Erwin Busch

Als langjähriges Mitglied der "Gewerkschaft Roter Schäkel" ist es meine Angewohnheit, in Häfen und Werften herumzulungern, zu klönen und um Arbeit nachzusuchen, wenn es sich gar nicht vermeiden läßt. So war es auch im letzten Frühsommer. Ich verließ Frau und Kinder auf meinem Joghurt-becherlein und heuerte auf der *Phönix* an.

Eher ein Stück schwimmendes Treibholz - aber kein modernes Schiff! Für diese vornehmen Angeber scheint es typisch zu sein, in blauer Schale herumzulaufen; aber einen Motor haben sie nicht. Keine Küche - allenfalls eine Bilge, die außer Sickerwasser angeblich auch manchmal andere Wässer enthalten soll. Nicht so bei uns, hier gab es Sprudelwasser, welches munter durch die Kielbolzenlöcher sprudelte und per Handpumpe immer wieder mühsam entfernt werden mußte, damit das andere Sprudelwasser, ehemals Trau-bensaft, in den Flaschen erreichbar blieb. Nun ja, wir hissten die Segel bei regendräuendem Himmel und liefen gen Bregenz aus. Die Fahrt war flott, hinten wollten immer die Wellen einsteigen, aber eine kleine Spende an Neptun beruhigte die See, als der Skipper endlich etwas Sprudelwasser an die Mannschaft verteilte.

Mein Skipper hatte immer ein weißes Hemd, eine weiße Hose und einen blauen Blazer an. Eine schiefgedrückte, offensichtlich auch traditionsreiche Kohlenschiffermütze trug er auf dem Kopf und am Hals einen Schlips: Marke OSB (für nicht Eingeweihte heißt das seit einigen hundert Jahren "Ordo Sancti Benedicti").

Die Nacht verlief ruhig auf harter Pritsche. Nixen, die einem den Schlaf hätten rauben können, gab es auch nicht . Was würde wohl der Sonntag bringen?

Sonntag, 28.07.91

Heute sollen evtl. 2 Dreiecksregatten zwischen Lindau-Bregenz-Fussach gesegelt werden. Doch wo ist der Wind? Zähne putzen, Frühstück im BSC-Clubhaus, Boot klarieren, ein letztes Geschäft im Erdgeschoß neben dem Hafenmeister und dann laufen die Boote lautlos aus. Die Anker werden mit Fenderbojen bezeichnet, die Landleinen bleiben liegen. Mein Skipper rotiert natürlich noch als letzter im Hafen herum - pardon er organisiert etwas. Dafür entlohnt uns

"Bayern 2",
8 Meter-R-Yacht
Baujahr: 1911
Konstrukteur:
Henry Rassmussen
Werft: Abeking & Rassmussen
L.ü.A.: 12,65 m,
Breite: 2,32 m
Tiefg.: 1,58 m,
Segel: 106 qm
Baumat.: Mahagoni auf Eiche
Heimathafen: Lindau

Fotos (9): Klaus Kramer

Start zur ersten Bodensee-Traditionswoche

"Liese vom Buz",
Gaffel-Kutter
Baujahr: 1989
Konstrukteur:
Roger Dongray
Werft: Cornish
Crabbers/Eigenbau
L.ü.A.: 12,90 m,
Breite: 2,86 m
Tiefg.: 1,10 m,
Segel: 75 qm
Baumat.: Mahagoni/
Radolfzell

das vor uns liegende, herrliche Bild eines Startfeldes von ca. 90 Traditionsbooten. Kleine, große, Topsegel, Gaffelsegel, alles was man sich nur denken kann. Dann kommt rechtzeitig zum Start ein leichter SW-Wind auf. "Kaiserwetter" wird das wohl genannt, wenn dabei die Sonne vom Himmel lacht. Gerade als ich so recht die harmonischen Formen der Königinnen des Bodensees betrachte, recht tief in den Anblick all dieser Schönheit aus Holz, Segeltuch, Stahl und Hanftau versunken, ruft mich der Skipper in die rauhe Wirklichkeit eines Vorschoters zurück. "Schlaf nicht, klar zur Wende, Re! Dichter holen, noch dichter, sooo.....!" Vorschot, Großschot, Backstagen, mal steuerbords, mal backbords, die Regatta nimmt ernsthafte Formen an. Und die alten Damen zeigen ihre Rasse und laufen wie das manch moderner Sondermüllkübel nie können wird. Der Wind frischt auf und fällt plötzlich zusammen. Schade. Doch dann preschen Böen aus ONO vom Pfänder herunter und alle Masten neigen sich tief, die ungerefften Boote krängen total und nehmen rauschende Fahrt auf. Viele laufen einfach vor dem Wind daher ohne Rücksicht auf den Regattakurs, bis die Segel-Garderobe angepaßt ist. Knochenarbeit für uns arme Matrosen, dazu hin und wieder ein Brecher über Bord, der uns bis auf die Knochen abkühlt. Wer trägt denn bei Sonnenschein Ölzeug?

Der Wind ist mittlerweile ein Sturm geworden. An Land hat man 93 km/h gemessen, wird später berichtet. Das Regattafeld ist nicht mehr überschaubar, die Windgeräusche übertönen alles andere. Manch einer kämpft nicht mehr um den Sieg, sondern um den Heimweg. Bregenz ist noch sehr weit entfernt. Mittlerweile haben wir das Großsegel ganz gestrichen und segeln mit der Fock allein 7 - 8 kn bei starkem Gegengewell.

Im Hafen wird angelegt und es ist eine Augenweide zu sehen, wie ein Boot nach dem anderen unter

Segel den Hafen anläuft, Segel birgt, den Liegeplatz mit Schwung erreicht und ohne Geschrei - aber einer hilft dem anderen - festmacht. Und das an Plätzen ohne Pfähle, nur mit Anker und Landleinen! Alle Boote dicht an dicht. Der Wind singt in der Takelage, die Bäume rauschen, hin und wieder kommt ein Ast von oben. Am Mietgondelhafen ist eine Kastanie mit 60 cm Stammdurchmesser umgeworfen worden. Mein Skipper zählt die Boote und stellt einige Lücken fest, aber aus den benachbarten Häfen kommen die Meldungen von mehr oder weniger glücklichem Landfall. Eine alte H-Jolle soll in eine Badeanstalt geflüchet sein. Leider ist bei einer Kollision ein Mann schwer verletzt worden und von Hard aus ins Spital Bregenz, von dort per Helikopter zum Spezialisten nach Feldkirch transportiert worden. Der Schaden an den Booten hält sich in Grenzen, der Verletzte soll wieder auf dem Wege zu einer vollständigen Genesung sein. (Gute Besserung, Herr Kollege!).

Das Abendprogramm sieht eine Fahrt auf den Pfänder vor mit Nachtessen etc.. Ob die Seilbahn fährt? Wer hält Ankerwache bei den Booten? Zusätzliche Leinen werden gespannt. Das Beiboot *Lieselinchen vom Buz* wird benutzt, um so manchen Anker zusätzlich oder neu zu verlegen.
Der Wind flaut dann doch am Abend langsam ab, nur auf dem Pfändergipfel ist das Laufen noch sehr mühsam. Aber der Blick von dort oben, der glitzernde See, der Sonnenuntergang - alles ein Traum. Warum fahren viele Leute im Sommer eigentlich vom Bodensee weg? In der Karibik sind nur die Lobster besser!

Montag, 29.07.91

Kalle weckt uns wieder viel zu früh mit seinem Bootsmannspfeifchen und den zugehörigen faulen

Sau - Bon

Spanferkelessen am 29. Juli 1991 in Friedrichshafen

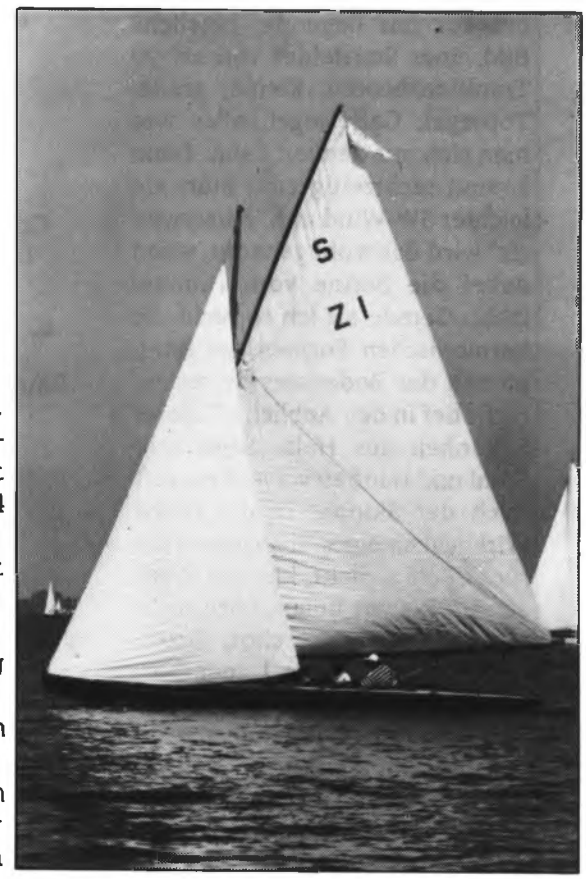
I. BODENSEE - TRADITIONSWOCHE

Sprüchen. Aber einen solch schönen Sommermorgen kann kein Bootsmann vermiesen, zumal das heutige Programm angenehm zu werden verspricht: Langstreckenregatta ohne große Fisematenten nach Friedrichshafen (Bundesbahnhafen) als Gast des SMCF mit Spanferkelessen. (SMCF = **S**alat **M**it **C**nusprigem **F**erkel).

Der Hafenmeister erhielt einen 1,5 m langen OSB-Traditionswochen-Stander, was ihn sichtlich freute und bemerken ließ, daß eine solch nette und schöne und seetüchtige Versammlung von Booten und Mannschaften jederzeit gerne wiederkommen dürfe, obwohl er Vereinsveranstaltungen ansonsten gar nicht liebe. Das freute mich dann auch.
Wir erreichten das Startfeld wieder als letzte und lagen plötzlich ziemlich weit vorne. So ein alter 6er von 1920 läuft doch noch, wenn er will und der Vorschoter die Schoten richtig bedient.

Lindau, Wasserburg, Nonnenhorn und Langenargen bleiben an Steuerbord liegen, sowie einige andere Boote irgendwie hinter uns. Im Bereich Eriskirch hatten wir einen ganz kleinen Privatwind.

Vor Friedrichshafen lag das Regattaleitungsboot, nahm die Zeit und wir bargen die Segel, weil



"Elisabeth",
Sonderklassen-Yacht
Baujahr: 1904
Konstrukteur: unbekannt
Werft: W. von Hacht, Hamburg
L.ü.A.: 9,91 m,
Breite: 1,81 m
Tiefg.: 1,40 m,
Segel: 45 qm
Baumat.: Zeder
Heimathafen: Steinach

Auch Holländer segeln in Bayern (v. li.n. re.) Willemina, Peterle II, Belder

man in den Bundesbahnhafen nur mit Motor einlaufen darf.
Die *Venus*, ein altes Motorboot (1930) mit dem Enkel Urs des Bootsbauermeisters Faul am Steuer, schleppte uns, als gerade keine Fähre o.ä. im Weg war, in den Hafen.
Die Verkündigung der bisherigen Regattaergebnisse ging im allgemeinen Festgemurmel mehr oder weniger unter, abgesehen davon zeichnete sich bereits ein Desaster bei der Auswertung ab: Die verschiedenen Vereinscomputer verstanden ihre Sprache nicht mehr. Das kommt davon, wenn man so neumodisches Zeug einsetzen will. Zwischendurch konnten einzelne Schiffseigner ihre Nationalen gegen diverse Spendenzusagen beim Präsidenten abholen. Die Nationalen hatte ich auf Befehl vom Skipper nach der Flaggenparade einsammeln müssen. Mancher Eigner roch den Braten in letzter Sekunde und hechtete blitzschnell aufs Boot, um zu retten was noch zu retten war.

"Urbayrische Segelstimmung und Gaudi"

Dienstag, 30. 07.91

Bei der nächsten Tagwacht schien die Sonne von einem blassblauen Bodensee-Sommerhimmel, der wenig Wind versprach. Vor dem Start mußte noch der Hafen unter Motor geräumt werden, was aber blitzschnell gelang, ohne den Fährbetrieb zu stören, obwohl höchstens 10 % von uns irgendein Motörchen besaßen. Die Schleppkonvois bildeten und lösten sich ohne langes Palaver. Zum Start hatten wir ein laues Sommerlüftchen, welches uns bis ca. 1 sm vor Arbon trug bei max. 2 - 3 Kn Geschwindigkeit. Dann war es aus mit dem Windchen, nichts, ganz und garnichts ging mehr. Manch einer badete, um der glühenden Hitze zu begegnen. Spät, meines Erachtens zu spät, wurde abgeschossen. Der Skipper ließ sich durch die *Venus* nach Arbon schleppen um dort wieder zu rotieren bzw. zu organisieren.

Der Hafenmeister war wegen der 90 Boote ganz nervös, er hatte nur mit 40 - 50 gerechnet (wir auch!) George gab ihm 2,50 Sfr. mit der Bitte einen Kaffee zu trinken; wenn er wiederkomme, sei alles erledigt.... und so war es auch. Die Familie von George erschien mit einem wunderschönen Blumengesteck, welches das Vorschiff unserer *Phönix* schmücken sollte. Die herzige Enkelin im Matrosenkleidchen wich nicht mehr von Opas Arm oder Seite, was ganz gut war als Bremse für George, der hätte sonst noch einen Herzinfarkt bekommen.

Und dann dampfte die *Hohentwiel* (1913) majestätisch heran. Unüberhörbar die Dampfpfeife als Hafeneinfahrtsignal. Das war das ziemlich große i-Tüpfelchen auf dem an sich schon schönen Bild mit unseren beflaggten Schiffen. Wir durften den Abend an Bord der *Hohentwiel* verbringen bei Speis und Trank und musiklisch unterhalten durch eine Riverboat-Schuffle-Band. Den Raddampfer *Hohentwiel* zu beschreiben ist uns hier nicht möglich, das gäbe ein ganzes Buch, was übrigens bereits existiert.

gleichm. **Preisverteilung**

mit Dixie-Band am 31. Juli 1991 im Lindauer Segler Club

1. BODENSEE - TRADITIONSWOCHE

Mittwoch, 31.07.91

Die Stimmung war trübe: Himmel bedeckt, fast eine herbstliche Hochnebellage, während der Nacht hatte es etwas gestürmt und geregnet. Einige Mannschaften litten an einer akuten Lederallergie: Immer, wenn sie mit Schuhen oder Bootsstiefeln an den Füßen morgens in der Koje wach werden, dann haben sie einen Brummschädel!

Der für die letzte Etappe Arbon-Lindau vorgesehene Ankerstart entfiel, weil es schlichtweg nicht möglich ist vor Arbon-Steinach-Horn für so viele Schiffe genügend Ankergrund anzubieten. Aber die riesig lange Startlinie fast parallel zur Linie Arbon-Hotel, Bad-Horn bot wieder einen phänomenalen Anblick. Der Wind war leicht bis auffrischend, nach ca. 3 Stunden waren wir vor Lindau an der letzten Wendeboje. Ein sehr schönes und sehr, sehr altes, aber immer noch fast um eine Bootslänge zu schnelles Schiff mit einem sehr würdigen älteren Skip lag zwischen Boje und uns. Wenn er sofort und kurz runden würde, müßten wir den langen Weg nehmen. Ein kurzer freundlicher Zuruf von uns mit Komplimenten für Schiff und Mannschaft, Schönheit des Segelsports etc. und.....schon hatte er den richtigen Augenblick verpaßt und wir rutschten messerscharf zwischen seinem Heck und der Boje hindurch und..... hatten 5 Längen Vorsprung. Mein Skip hatte das Gespräch geführt, während ich an der Pinne hockte. Später dann im LSC tat mein Skip völlig so, als ob das gar nie Absicht gewesen sei, er habe leider so einen ungehobelten Vorschoter. (Typisch Arbeitgeber!)

Im Lindauer LSC-Hafen fanden alle irgenwie Platz und einen Weg über etliche dazwischenliegende Boote an Land. Der bedeckte regenschwere Himmel und das nun endgültig bevorstehende Ende der 1. Bodensee-Traditionswoche drückten ein wenig auf die

"Audifax",
6 Meter-R-Yacht
Baujahr: 1911
Konstrukteur:
A. Malcolm
Werft: Alfred
Mylne,
Port Bannatyne
L.ü.A.: 9,88 m,
Breite: 1,64 m
Tiefg.: 1,48 m,
Segel: 66,25 qm
Baumat.: Mahagoni
Heimathafen:
Lindau

Schönheiten: der 30 m² Schärenkreuzer "Josefine" (li.), "Regina" (mi.), "Bayern 2"

Stimmung am Nachmittag. Auf Wernfrieds Boot dauerte es unendlich lange, bis das Großsegel am Baum mit einigen Bändseln angeschlagen war. Das Bild war auch zu nett: steuerbord vom Großbaum die hübsche, junge, blonde Schildkröte, backbords ein junger Vorschoter, man schaute sich tief in die Augen, löste und knotete die Bändsel. Das Unterliek hätte für die zwei Verliebten meilenlang sein können. Abschiedsstimmung, wie sie ein sehr guter Regisseur nicht besser in Szene setzen könnte.

Gesamtsieger der Traditionswoche wurde die Crew der J-Jolle "Kiebitz"

Aber noch war ein großes Ereignis bevorstehend auf dem Dachboden des Lagerhauses am Hafen. Wunderschöne Blumengebinde schmückten die Balken des Dachstuhles. In der Mitte, am Rande der Tanzfläche war der riesige Gabentisch für die Preisverteilung aufgebaut worden, im Hintergrund ließen entsprechende Tische auf ein großes Buffet schließen. Eine fetzige Combo spielte auf, junge und alte Segler kamen auf ihre Rechnung.

Die Rangverkündigung war allerdings ein totales Desaster, weil effektiv kaum ein Rang richtig hatte berechnet werden können, provisorische Tabellen und Handzettel, aber keine sauberen Listen. Hier ist bei einer nächsten Veranstaltung dieser Art mehr rechtzeitige Zusammenarbeit und Koordination unter den einzelnen Regattaleitungen gefragt. Unser Präsident glänzte aber dennoch und zu Recht vor Freude über den gelungenen Gesamtanlass und verteilte die Preise nach unerfindlichen Grundsätzen mit viel Charme ungefähr nach dem Motto: Wer schnell segelt, ist selber schuld und braucht nur einen kleinen Preis. Eine Jollencrew kam aber zu schlecht weg dabei, beim nächsten mal klaue ich dem Skip einige Preise und mache damit den Ausgleich.

Fritz Brunner Sottrum

VOR 40 JAHREN ~~~~~~

Zwei Wochen lag ich an Land, dann schickte Jonny Barkhusen mich nach Bremerhaven als Leichtmatrose und Zimmermann auf die "Palme II ".Sie war ein Neubau der Rickmers-Werft für die United Trading comp. und wurde geführt von Kapitän Friedrich Pauly.Die "Palme II" war ein modernes Schiff mit Maierformsteven,Mc-Gregor-Lukendeckeln und je zwei Ladebäumen für die beiden Luken. Leider hatte sie noch keine Elektrowinschen.Bis zum Ende der Garantiezeit sollte sie in Hansa-Charter auf Portugal fahren und dann als Zubringer nach Westindien gehen.Aus dem Grunde wohl befanden sich unsere Wohnräume unter der Back. In der Steuerbordkammer wohnten der Jungmann,der Reiniger und ich,in der Backbordkammer die beiden Matrosen und der Messejunge.Letzterer sollte eigentlich ein Decksjunge sein, aber auf diesem Schiff herrschte "big-ship-style",und wer das Kreuz hat,der segnet sich bekanntlich.Jede Kammer hatte ein eigenes Waschhaus mit Toilette.Die Verpflegung war bestens!

Häfen,die wir auf jeder Reise anliefen,waren Hamburg,Rotterdam,Oporto,Lissabon,Cadiz und Sevilla.Wir fuhren Stückgut und waren ein regelrechter "Kistendampfer".Das war die richtiger Arbeit für Hamburger Schauerleute,die mit dem Schürzensaum Maß nahmen,wenn eine Kiste in eine kleine Lükke gestaut werden sollte.

Wir vor dem Mast kamen alle aus der kleinen Fahrt,wie auch der II.Steuermann Rahmann,der seine erste Reise als Patentinhaber machte.Als der Jungmann den I."Offizier" das erste Mal weckte mit den Worten:" Stüermann,reise,reise,-is so wiet!",fuhr der in seiner Koje in die Höhe:"Ich heiße nicht Stüermann!Mein Name ist Bleich!". Das erste Opfer des ungewohnten Bordklimas wurde unser II.,Rahmann,der einen Sack kriegte.Gerd Tessmer verließ uns nach der ersten Reise "Krankheitshalber".

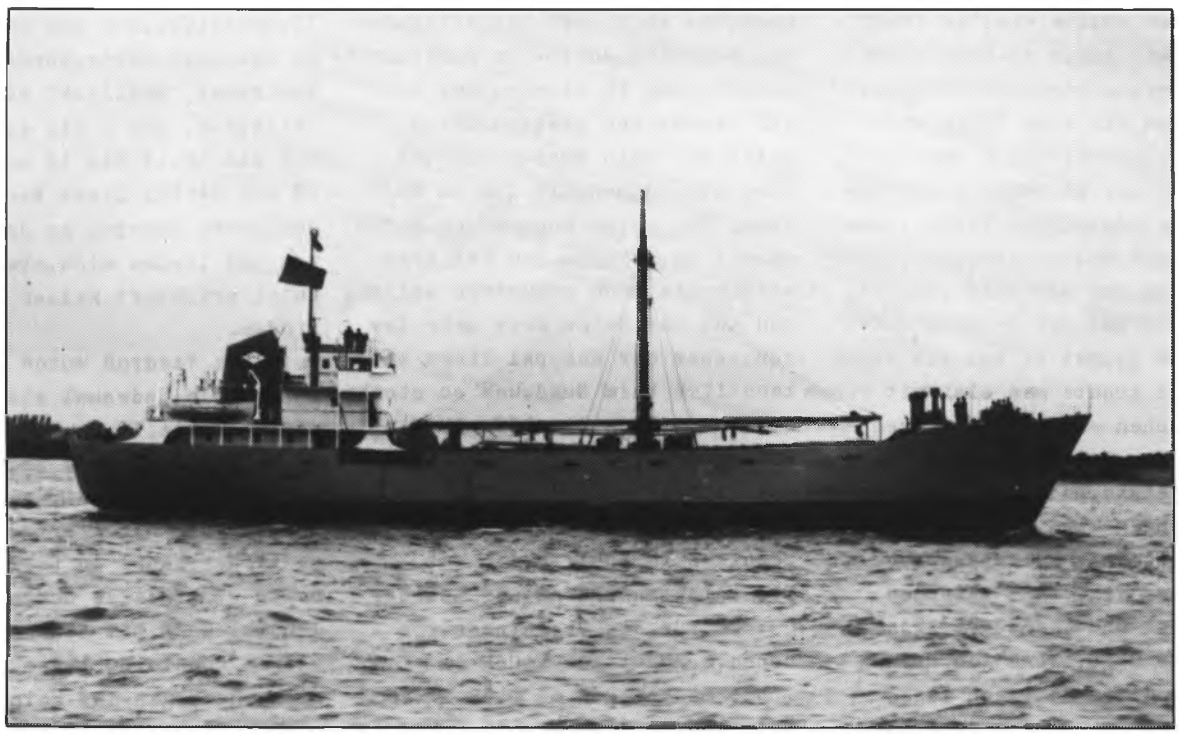
Erster Hafen nach Rotterdam war immer Oporto.Die Einfahrt in den Douro war gefährlich, denn sie führte über eineBarre. In Oporto lagen wir auf der Südseite,wenig unterhalb der Brücke mit einigem Abstand von der Kaje,wenn man die Felsenwand so nennen konnte, mit Anker vorne und achtern raus und Leinen an Land, denn der Fluß hatte eine starke Strömung.Zu Tal kamen häufig kleine hölzerne Kähne, deren Form mich an Berliner Zillen erinnerte.Sie waren entweder mit einem großen Weinfaß oder einem Kegel Kohlen beladen.Ich habe aber niemals Bergfahrer beobachten können.Möglicherweise waren diese Kähne nur für eine Reise gebaut und wurden am Zielort zerschlagen.Ferner erweckte ein kleiner hölzerner Schoner mit zwei gleichhohen Masten ,der achtern in einem geraden etwas ausfallenden Steven endete,meine Aufmerksamkeit.An den beiden Pfahlmasten wurden flink die Gaffelsegel gesetzt und an dem kurzen Bugspriet ein Vorsegel,und ab ging's.

Was gibt's sonst noch in Oporto?- Richtig:Portwein und Weintrauben.Ich trank zwei Muggen (schmeckt wie Zucker up'n Tit) und aß Weintrauben satt.Vor dieser Speisenkombination möchte ich warnen!

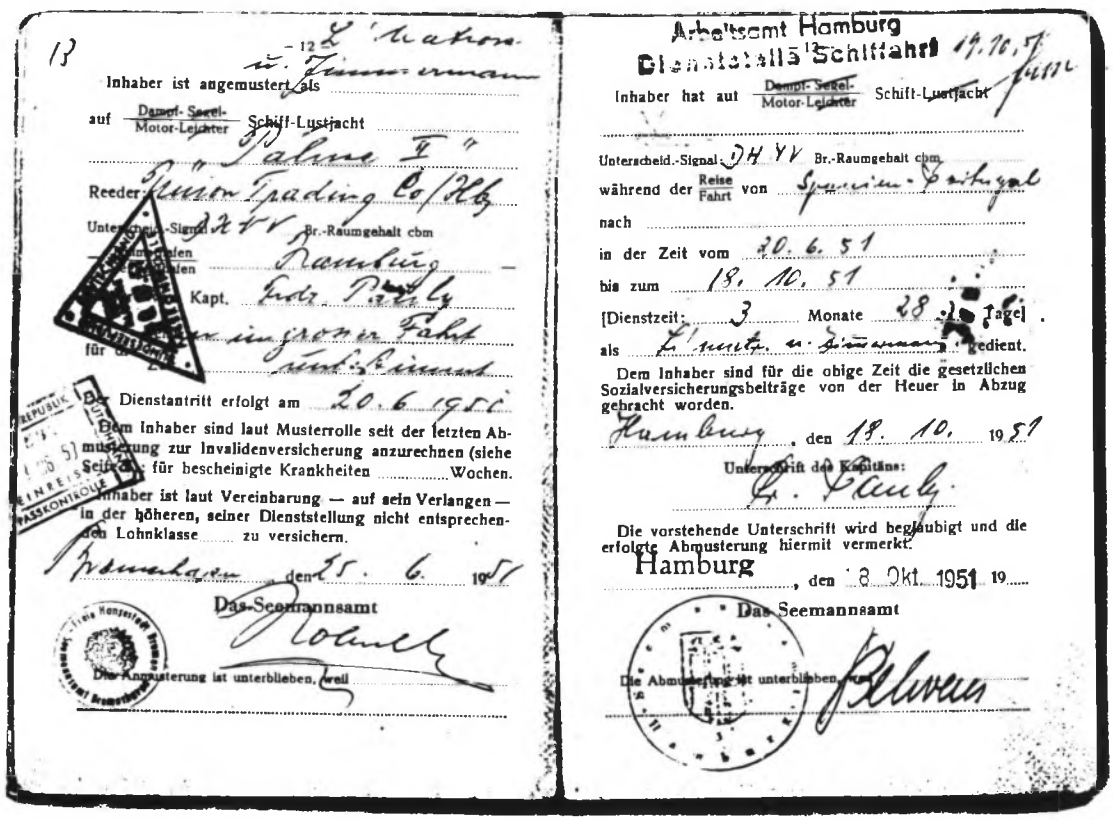
In Lissabon lagen wir immer in unmittelbarer Stadtnähe. Die Ladung kam oft aus den typischen Tejo-Seglern.Sie hatten einen Pfahlmast,an dem ein Gaffelsegel und die Fock gefahren wurden.Ein Bugspriet war nicht vorhanden.Kleinere Exemplare hatten auch Lateinersegel.Ihre Besatzung bestand aus zwei bis drei Mann.

In Cadiz und Sevilla luden wir hauptsächlich Sherry in Kisten und Wein in Fässern.Es waren ausgesprochen ruhige Häfen,bei 54° im Schatten kein Wunder.Die Bevölkerung war sehr arm,vor allen die Landarbeiter. In die Steilufer des Guadalquivir waren Wohnhöhlen gegraben. Sevilla war eine schöne Stadt. Vom I.Offizier wurden wir vergattert, nur im Jackett und mit Schlips an Land zu gehen.Kein Herr ginge hier in kurzen Hosen und offenem Hemd! Zweiteilige Badeanzüge der Damen wurden als unsittlich angesehen.

In Cadiz war es luftiger.Eine kleine Schonerbrigg versah den Küstendienst.Eines Sonntags sagte Hugo:"Heute machen wir Fleischbeschau.".Die bewußten Fleischbänke befinden sich in südlichen Ländern immer in der Nähe der Kirchen. Das Etablissement war recht ordentlich und sauber,und Hugo ließ nun alle jungen Damen aufmarschieren,im ganzteiligen Badeanzug,wegen der Sittlichkeit. Aber dann traf Hugo,unser Quasi-Bootsmann,die Feststellung:



MS "Palme II", 1951 bei Rickmers in Bremerhaven gebaut



13

Inhaber ist angemustert als 2. Matros. u. Zimmermann

auf Dampf- Segel- / Motor-Leichter Schiff-Lustjacht "Palme II"

Reeder Huson Trading Co/Hbg

Unterscheid.-Signal DHYV Br.-Raumgehalt cbm

Heimathafen Hamburg

Kapt. Erdr. Pauly

für die Reise in grosser Fahrt

Nord-Brasilien

Der Dienstantritt erfolgt am 20. 6. 1951

Dem Inhaber sind laut Musterrolle seit der letzten Abmusterung zur Invalidenversicherung anzurechnen (siehe Seite 12) für bescheinigte Krankheiten ..... Wochen.

Inhaber ist laut Vereinbarung — auf sein Verlangen — in der höheren, seiner Dienststellung nicht entsprechenden Lohnklasse ..... zu versichern.

Bremerhaven, den 25. 6. 1951

Das Seemannsamt

Die Anmusterung ist unterblieben, weil .....

Arbeitsamt Hamburg
Dienststelle 5 Schiffahrt 19.10.51

Inhaber hat auf Dampf- Segel- / Motor-Leichter Schiff-Lustjacht

Unterscheid.-Signal DHYV Br.-Raumgehalt cbm

während der Reise / Fahrt von Spanien-Portugal

nach .....

in der Zeit vom 20. 6. 51

bis zum 18. 10. 51

(Dienstzeit: 3 Monate 28 Tage)

als 2. Matr. u. Zimmerm. gedient.

Dem Inhaber sind für die obige Zeit die gesetzlichen Sozialversicherungsbeiträge von der Heuer in Abzug gebracht worden.

Hamburg, den 18. 10. 1951

Unterschrift des Kapitäns:

E. Pauly

Die vorstehende Unterschrift wird beglaubigt und die erfolgte Abmusterung hiermit vermerkt.

Hamburg, den 18. Okt. 1951

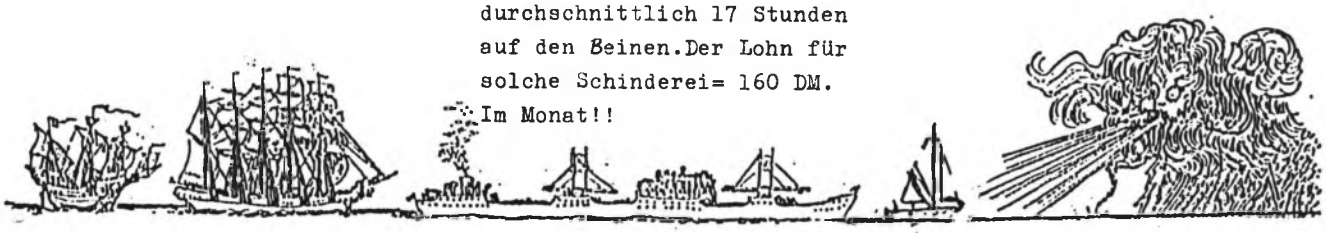
Das Seemannsamt

Die Abmusterung ist unterblieben, weil .....

"Mucho plata",was so viel heißen sollte,wie "zu teuer", und wir zogen ab.Nach einer Wanderung treppauf-treppab liefen wir eine Pinte an,in der ausschließlich männliche Gäste ein kaffeähnliches Ge= tränk oder ihren Vinho tran= ken,mit Wasser verdünnt.Wir hatten uns offenbar verirrt. Wasser hat der Seemann satt, darum trinkt er pur.Aus einem Glase konnte man sich mit einem Stäbchen eingelegte Oliven fischen.Es war meine erste und vorletzte.Müde und spatlahm er= reichten wir unser schwimmen= des Domizil zu ausgesprochen früher Tageszeit zwischen Kaffee und Abendbrot."Tja", sagte Hugo,"wenn ich meine Sünden des heutigen Tages beichten sollte,-ick wüßt rein gor nix tau seggen."

Den eigentlichen Zwedk der Seefahrt,nämlich alte Plünnen aufzutragen,konnte ich zu mehr als hundert Prozent erfüllen. Darum wollte ich mir nach der ersten Reise in Hamburg eine Hose,Sacco,Oberhemd und selbst= verständlich einen Schlips kaufen.Doch obwohl ich jede Menge Überstunden gemacht und äußerst sparsam gelebt hatte, reichte mein Verdienst nicht aus,und ich bat um Vorschuß. Mein Gott!Welch eine Stand= pauke hielt mir da Kapitän Pauly!Ich war ja wohl asozial. Wärend er redete,kam mir der Zorn hoch,und es gingen mir blitzar= tig Gedanken durch den Kopf:Durch= schnittlich 16 Stunden war ich auf den Beinen gewesen.Der I. hatte mir mein Messer aus der Scheide gezogen,als ich am Ruder stand,und hatte angefangen Farbe damit zu kratzen.Zum Vollgrad hatten sie mich ummustern wollen, und nun war keine Rede mehr da= von.-Aber der Knüppel liegt be= kanntlich beim Hund,und so steck= te ich wortlos die 150.-DM ein und ging zu P&C.Als ich einige Tage später meine Monatsabrechnung bekam,hatte ich ganze 28,51 DM Schulden im Schiff.
Die Leichtmatrosenheuer betrug 85.-DM.Für die Überstunde,von denen ich gut 150 Stück im Monat machte,gab es 0,65 DM.Vom Überstundengeld war ein Drittel steuerfrei.Für die Berechnung der Abzüge wurden 45.-DM hinzu= gerechnet.Für freie und Urlaubs= tage bekam man 3,50 DM Kostgeld. Als Zimmermann hätten mir noch 10.- Geschirrgeld zugestanden. Aber das wußte ich nicht.
War das Schiff vor 12 Uhr im Hafen,galt der Tag als Hafen= tag.Das bedeutete 8-stündige Arbeitszeit und Ausscheiden um 17 Uhr.Einlaufen nach 12 Uhr galt als Seetag.Beim Auslaufen verhielt es sich genau anders herum.Den Achtergästen war es egal,wann wir ein= und auslie= fen.Die bekamen eine Überstun= denpauschale.Zeitausgleich für Seesonntage gab es nicht. Unter der Annahme,daß wir je= den Sonntag auf See waren oder im Hafen nicht gearbeitet wurde,war ich jeden Werktag durchschnittlich 17 Stunden auf den Beinen.Der Lohn für solche Schinderei= 160 DM. Im Monat!!

Auf Veranlassung des neuen II.Offiziers,der die Funkerei zu besorgen hatte,wurden die Wachtörns "englisch" einge= teilt,d.h. von 0 bis 4,4 bis 8,8 bis 12,12 bis 18 und von 18 bis 24 Uhr.Diese Wechsel= schichten zehrten an den Ner= ven und ließen mich,obwohl total erschöpft,keinen Schlaf finden.
Zu allem Verdruß wurde ich in Sevilla jedesmal als Wach = mann eingeteilt.So kam es,wie es kommen mußte:Ich kriegte eine "l-m-a- A-Stimmung".
Es war auch nicht erforderlich, die ganze Nacht an Deck her= um zu stehen.Alle waren an Land,niemand,mit dem man etwas klönen konnte.So legte ich mich angezogen auf meine Koje und hörte Radio.Dabei bin ich für eine kurze Zeit eingedu= selt gewesen.Ausgerechnet da muß der "Alte" Verlangen nach seinem "watchman" haben.Also die zweite Standpauke, von wegen **Wachvergehens,kostet eine Mo=** natsheuer usw.Ein wenig klein= laut stand ich schon da,dachte an meine Monatsheuer,die es zu retten galt, und verzichtete auf jegliche Verteidigung.
Vier Monate,vier Reisen.Der Ok= tober war keine günstige Jahres= zeit um eine Schangs zu kriegen. Meine Hamburger Verwandtschaft mochte ich nicht wieder mit meiner Anwesenheit beehren.Drum wollte ich in Bremen mein Glück versuchen.Und das ist dann wie= der eine andere Geschichte.



D.
M. PAUL II

Heuerabrechnung

3. Blatt

für (Dienstgrad): Leichtmatrose Name: Carl-Friedrich Brunner (für den Angestellten)
geboren am 18.7.32. in Bremen Familienstand: ledig
Wohnort: Hamburg-La.. Straße: Tannenweg 1, Nebenweg 2
Diensteintritt am 20.6.51. Abgemustert in ... am ...
Die Heuer für den Anmusterungstag wurde berechnt, für den Abmusterungstag dagegen nicht.

Tarifheuer vom 1.9. bis 30.9. 1 Monat/ 30 Tage, per Monat DM 85.—		DM 85.—	
Überstd. 150 je DM -.65 = DM 97.50		DM 63.75	
Pauschale DM ... steuerfrei Schmutzgeld je DM 37.50			
Backzulage ... Tage je DM 33.75 = DM 22.72			
Kostgelder für freie Tage bzw. Urlaub ... Tage je DM ...	Steuerpflichtiges Einkommen	DM 148.75	
Steuerberechnung: Steuerpfl. Tarif-Heuer	DM 148.75		
gesetzl. Kostgeld zur Steuerberechnung .... Monat/Tage je DM ... DM	42.—		
steuerpfl. überges. Vers.-Beiträge			
für fehlende Steuerkarte			
steuerfrei Überstundenbetrag ...		DM 148.75	
		" 33.72	
		DM 182.50	
abzüglich lohnsteuerfreier Betrag	DM 190.75		
Gesamtverdienst zur Steuerberechnung	DM 190.75		
hierauf Lohnsteuer lt. Tabelle	auf DM 190.75	DM 7.50	
" Lohnsteuer auf Überstd. ... % "			
" Kirchenst. ... % der Lohnst.		-.60	
" Kirchenst. ... % auf Überstd.		-.75	
" Notopfer Berlin a/III 125.75			
Steuern insgesamt		DM 8.85	
Sozial-Versicherungs-Beiträge Inv.-Idenv.	DM 6.90		
Versorgungskassen-Beiträge Krankenvers.	" 4.14		
Vorschuß in ... Arbeitslosenv.	" 2.76	13.80	
do. in ... am		22.65	
Ziehschein ... am			
Anweisung Nr. ... am 30.9.51		80.—	
Lohnpfändung			
Waren und Porto			
Freiwillige Spenden		23.—	
Verrechnung in Devisen		12.—	
+ Guthaben bzw. Schulden aus letzter Abrechnung		DM 137.65	
Guthaben bzw. Schulden		DM 44.85	
Auszahlung am ...		DM 44.85	
Betrag von DM 44.85		DM 44.85	

in Worten DM vierundvierzig 85/100
erhalten.

Bei der Abmusterung sind an mich ausgehändigt worden:
1. Seefahrtsbuch bzw. Reisepaß 2. Steuerkarte 3. Dienstzeugnis
4. Original-Abrechnung über DM
5. Zahlungsanweisung auf

Unterschrift

Grund der Abmusterung:

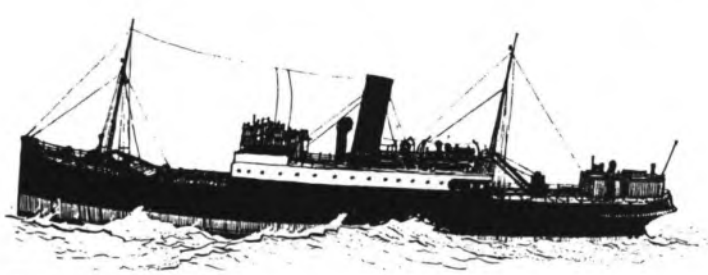
Unterschrift

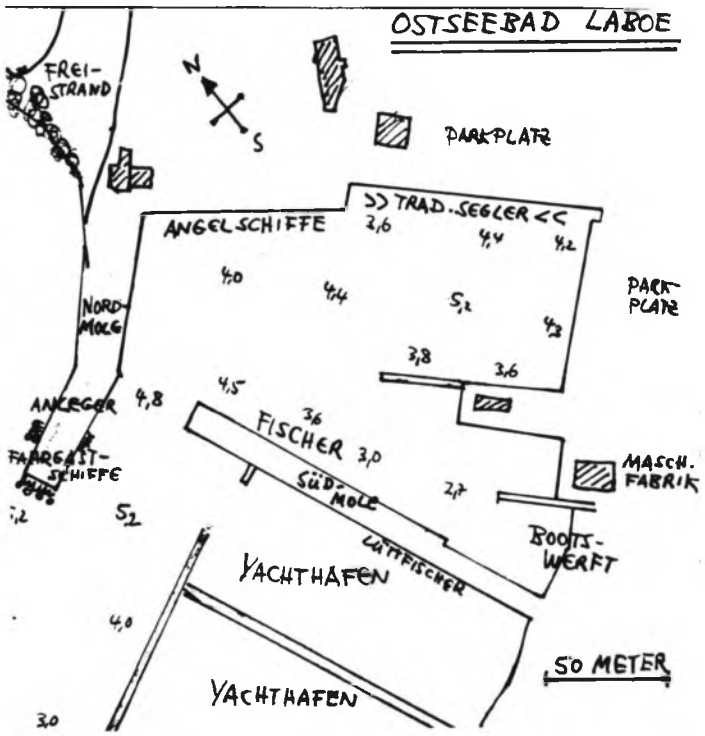
Unterschrift des Kapitäns

Steuerkarte 19 51
Gemeinde: Hamburg
Finanzamt: Hbg.-Altstadt
Nr. 16652
Steuergruppe: 1 Kinder —
steuerfrei DM — mil.
Religion? voll — ½ — nichts

Verlag: Druckerei Paul Moehlke, Hamburg 11 5. 51 23775

Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages!





"Der Windstoß"

Das Ostseebad LABOE liegt am Ausgang der Kieler Förde und war früher ein Fischer- und Bauerndorf. Heute zählt die Gemeinde ca. 4700 Einwohner und lebt in den Sommermonaten hauptsächlich vom Fremdenverkehr. Laboe bietet auch heute noch den dörflichen Charakter, welches die Gemeinde so anziehend macht.

TRADITIONSSEGLER IN LABOE

Ende November 1991 hat der zuständige Hafenausschuß der Gemeinde Laboe beschlossen, daß am Kai vor dem Parkplatz im inneren Gewerbehafen Liegeplätze für Traditionssegler reserviert werden.

INTERESSENTEN BITTE MELDEN

Die Gemeinde Laboe bittet Interessenten, die einen Liegeplatz für ihr Schiff suchen, sich kurzfristig an das Hafenamt der Gemeinde zu wenden.
Leiter des Hafenamtes: Peter Haß, Rathaus, 2304 Laboe - Tel. 04343/730

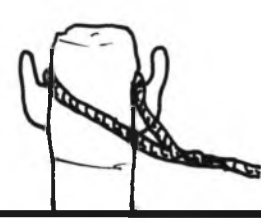
Folgende Bedingungen werden gestellt: Übernahme der Saisonliegegebühren und segelklare (fahrbereite) Schiffe

Der Kai vor dem Parkplatz, ca. 70 - 80 m Länge, ist für Traditionssegler reserviert.

- alle Versorgungsmöglichkeiten am Ort
- Frei-Strand in Hafennähe
- 2 Werften
- verkehrsberuhigtes Ortszentrum

AUCH FÜR TAGESLIEGER

EIN GUTER ANLAUF●



Nach Seeland zu Brammer und Permien

DRIVKVASEN IN KALVEHAVE

Am ersten Wochenende im August `91 bot der südseeländische Hafen ein Bild aus vergangenen Zeiten. Bei warmem Hochsommerwetter sammelten sich zum diesjährigen Treffen der dänischen Aledrivkvasen 18 traditionelle Segler. Die Reusenpfähle der Fischer und der restaurierte "Faergegaarden" der Aussiedler Permien (3. od. 4. Generation Fischzucht) im Hintergrund. Obwohl in Mecklenburg-Vorpommern der Termin (trotz Gaffelkalender) unklar gewesen war, kamen 5 Zeesboote von dort. Am Freitag abend stiftete der Eigner der "Skinke win" aus Lübeck ein Faß Rotwein, und alle 40 - 50 Segler und Seglerinnen fanden Platz auf dem großen Zeesenboot "Seriola" aus Rostock. Das durch Ulf Bra er aus Kalvehave gut organisierte Treffen fand seinen Höhepunkt in der Regatta am Samstag mittag. Nach einem reinigenden Gewitter wurde bei wenig Wind nach Zeit gestartet. Neben 6 Drivkvasen und 5 Zeesbooten segelten auch 4 Smakkejollen und 2 andere Boote mit. Der Wind reichte gerade für die schnellsten Boote aus, um die kurze Bahn einmal nach Norden am Wind und raumschots wieder zurückzusegeln.

Wichtiger aber, waren wieder das gesellige Beisammensein, der Austausch von Erfahrungen und Gedanken, sowie die länderübergreifenden Kontakte. Am Sonnabend, nach gemeinsamem Abendessen im Seglerheim, gaben Ulrik Steinhardt, der auch für die "Live Musik" zuständig war, und sein Freund Nils mit viel Humor die Ergebnisse zweisprachig bekannt. Dann wurden die flüssigen Preise gemeinsam mit den anderen Seglern geleert und bis zum Morgen wurde gefeiert und getanzt .

Drivkvase "ROSA", 23 Fuß lang, im alten deutschen Stil, mit Klippersteven und Rundheck, immer noch ohne Motor

Texte und Foto: Tilmann Muthesius

Resultate Kalvehave:

10.	"Concordia"	Kopenhagen, Kvase
9.	"Charlotte"	Bodstedt, Zeese
8.	"Ravnen"	Guldborg, Smakke
7.	"Anne Karoline"	Svendborg, Kvase
6.	"Annegret"	Warnemünde, Zeese
5.	"Seriola"	Bodstedt, Zeese
4.	"Holzerland"	Bodstedt, Zeese
3.	"Klara"	Hannover, Kvase
2.	"Nordstern"	Bodstedt, Zeese
1.	"Kristian"	Grilleleje, Smakke

Auf die Smakke gekommen

Kadrejer – Snekkesten – Smakkejolle

Ganz große feuchte Augen bekamen wir. Rosi und Heinz Dethloff, langjährige Gaffelsegler und frühere Besitzer des wunderschönen Isefjordbootes "Absalon von Lynaes und langjährige Freunde des Museumshafens Flensburg traten mit dem Ansinnen an uns heran: Sie wollten uns ihre gerade im letzten Jahr grundüberholte Smakkejolle "ABBI" Schenken! Das heißt also, daß die Grundhaltung und Zielsetzung des Museumshafen Vereins der Unterstützung durch ein so wertvolles Geschenk wert sind!! Kurzerhand wurde ein Tieflader organisiert, "ABBI" von Hamburg nach Flensburg geholt und am 27.3.91 bei strahlendem Sonnenschein zu Wasser gelassen. Hier reiht sich die Smakkejolle nun ein in die "Lüttfischer-Gilde" des Museumshafens, für die demnächst ein eigener Lüttfischerhafen am Nordende des Museumshafens geplant ist. Nach dem Vorbild einer Jollenhafenanlage, wie sie ein Modell im Flensburger Schiffahrtsmuseum zeigt. Boote dieses Typs waren als Fischerboote und "Mädchen für Alles" die Allzweckboote vergangener Tage. Einzelne Vertreter dieser Bootsgattung sind noch bei den Flensburger Fischern anzutreffen, und werden eines guten Tages aus Rationalisierungsgründen verschwunden sein, wenn nicht.....????????

"ABBI" ist der originalgetreue Nachbau einer Snekkerstenjolle von 1880, die hochbetagt und gut gepflegt immer noch segelt! Nach einem wechselvollen Leben als Fischer und Kadrejerjolle (Schiffsvesorger) wurde sie von Michael Kiersgaard, Schiffbaumeister in Troense, aufgezeichnet. 1980 ließ Volkwin Marg die Jolle für seinen Sohn Johannes bauen. 1988 fand sie Heinz Dethloff ziemlich verwahrlost im Vorgarten der Margs in Oevelgönne, und erhielt sie überlassen mit der Auflage, "man würde sich freuen, wenn eines Tages die Segel wieder prall stehen würden im Hamburger Hafen!" 2 Jahre dauerten die intensiven Restaurierungsarbeiten. Das Boot erhielt 6 neue Planken und wieder die Original Farben : Schwarz mit einem gelben Randstreifen, die Bodenbretter Englisch Rot. Und einen Satz nagelneue Segel. Bei Probeschlägen auf der Elbe stellte sich heraus, daß bei dem dichten Schiffsverkehr auf der Elbe für die Sicherheit des Bootes dringend ein Außenborder vonnöten wäre. Eine solche Lösung ließ sich aber mit dem Charakter des Bootes nicht in Einklang bringen. Die Erinnerung an die Flensburger Förde gaben Heinz Dethloff anläßlich des Wintertreffens in Hamburg die Idee, "ABBI" dem Museumshafen Flensburg zu spenden. Und so blieb nur die Alternative: Das Boot kam wieder dahin, wo es hingehört, an die OSTSEE!

Schiffsdaten: ABBI ex HANNES

Baujahr 1980 (1880)
Werft: Michael Kiersgaard Troense Dk
Länge: 5,90 m 18 dänische Füße
Breite: 2,15 m
Tiefgang: 0,80 m
Vermessung 1,36 BRT
Segelfläche 23 m²
Segelausrüstung:
Vierkantiges SmakkeSegel mit Spreize Fock und Klüver
Dreikantiges Topsegel mit Spiere

Snekkerstenjolle "Abbi" liegt wieder in ihrem Heimatrevier, der Ostsee.

Kadrejer

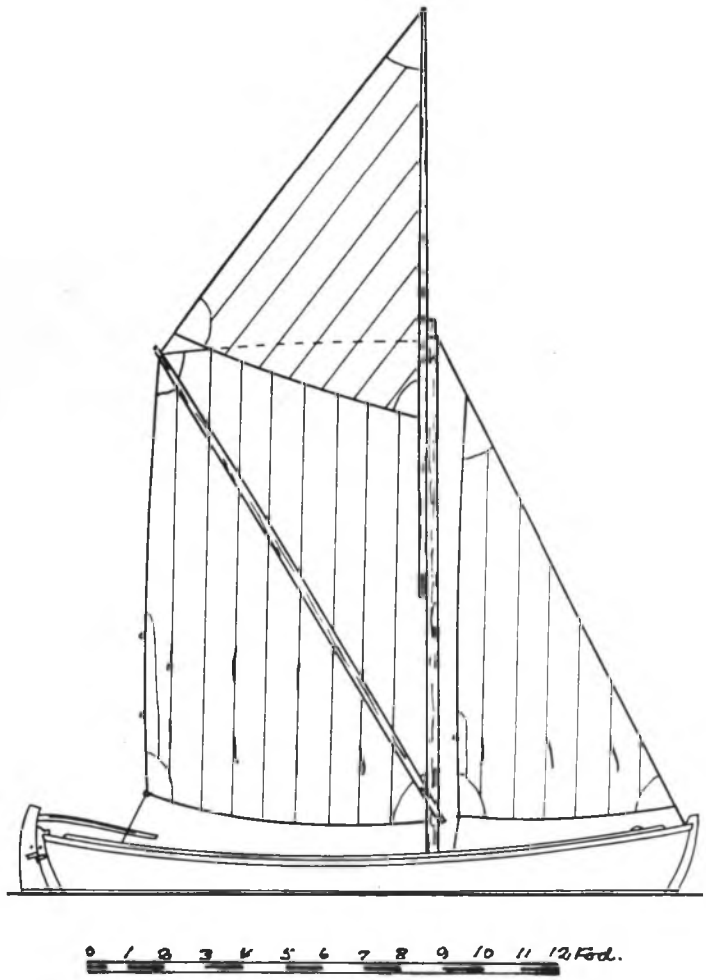
Die großen Segelschiffe auf Auslandsfahrt und auch die Dampfschiffe auf großer Fahrt konnten mitunter sehr lange unterwegs sein, bevor sie ihren Bestimmungshafen erreichten. Die "Kleinbedürfnisse" des Schiffes konnten aufgezehrt sein und da war es günstig, wenn ein Schiff auf der Fahrt vom Atlantik oder der Nordsee in die Ostsee im Sund seine Vorräte ergänzen konnte. Die Schiffbesatzungen lebten vor der Zeit der Tiefkühlkost meistens von Eingesalzenem (Gepökeltem). Es war daher für die Schiffer hochwillkommen, frischen Proviant einzukaufen. Nur in ganz seltenen Fällen verproviantierte der Schiffer das Schiff mit frischer Wurst und frischem Fleisch, selbst wenn diese Waren leicht zu erhalten waren. Salzfleisch und Gepökeltes für den Schiffsproviant war billiger und konnte länger aufbewahrt werden. Außerdem mußte die "Slopkiste" des Schiffes mit neuen Vorräten an Zeug, Tabak, Messern, Seife und ähnlich Wertvollem versorgt werden, wenn man Kontakte an Land wünschte. Es waren ja nicht nur Kapitän und Steuermann, die Handel trieben. Die Besatzungen konnten sich ebenfalls "insgeheim" erstrebenswerte Dinge kaufen, wenn sie etwas zum Bezahlen hatten. Heuer gab's erst am Ende der Reise.

Die Schiffe brauchten Waren, wenn sie in den Hafen kamen oder auf Reede vor Anker lagen, oder unter Segel durch den Sund liefen. Kopenhagen war das Ziel, oder lag am Wege, der Sund war das Nadelöhr, das alle Schiffe passieren mussten.

Viele Fischer besorgten diesen Handel entweder selbständig oder in Kompagnie mit einem Kaufmann. Man füllte seine Jolle mit Waren, von den man meinte, daß sie auf dem einlaufenden Schiff dringend gebraucht würden: frisch gebackenes Brot, Kartoffeln, frisches Gemüse, und segelte heraus zu dem passierenden Schiff um Handel anzubieten. Man feilschte um Preise und Qualitäten und wollte natürlich Bezahlung in gängiger Währung, mußte aber häufig genug Naturalien akzeptieren: gebrauchtes Tauwerk oder Segeltuch. Kam das Schiff aus wärmeren Gefilden, vielleicht mit südlichen Früchten, so

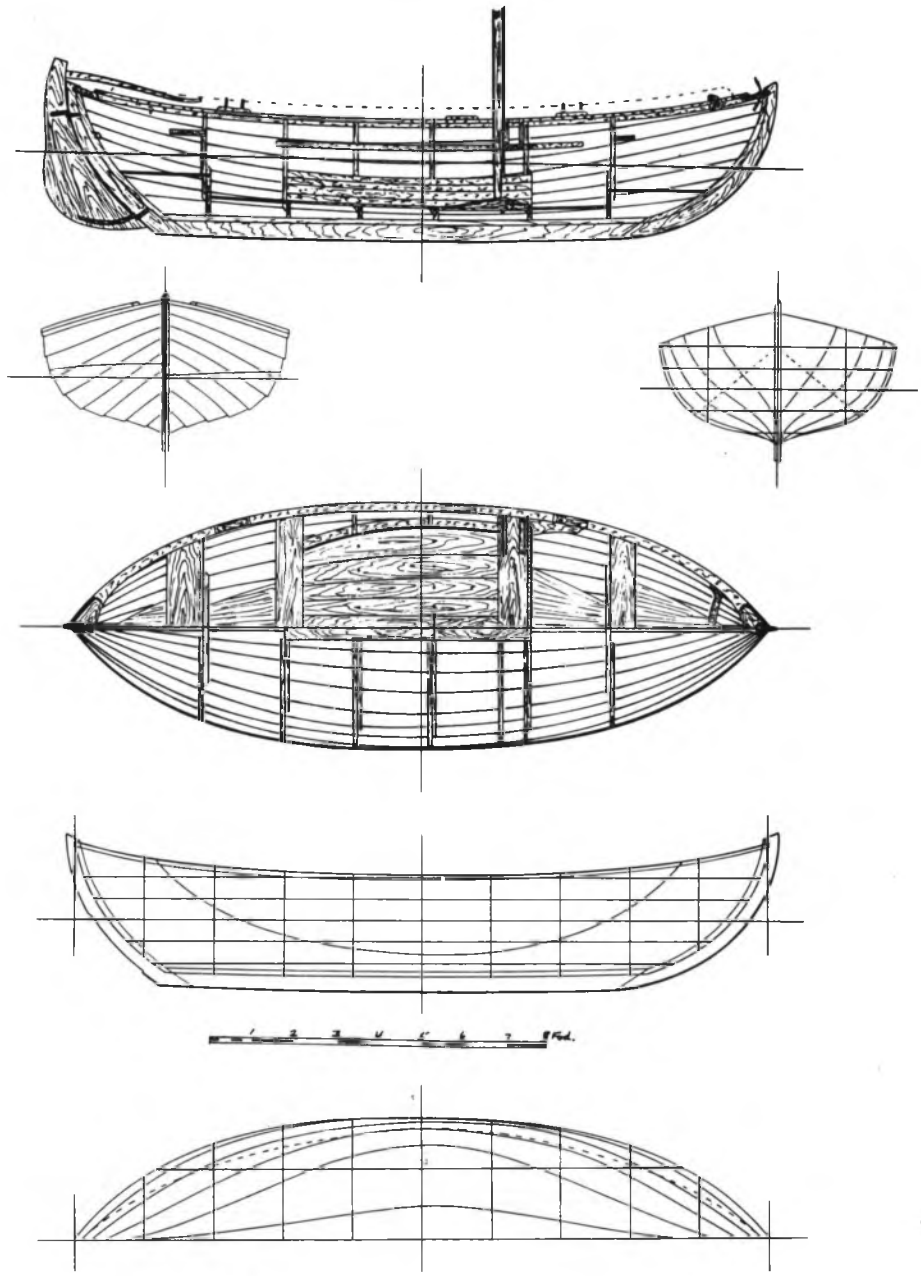
konnte man den Tauschhandel gut akzeptieren.
Diese Handelsform nannte man "Kadrejeri" und viele Fischer verließen im Sommer, der ohnehin keine gute Fangzeit war, ihren eigentlichen Broterwerb um ganz von der "Kadrejeri" zu leben. Und viele Kaufleute richteten ihre Geschäfte im Hinblick auf den Schiffshandel ein. Der Bedarf für diesen Handel verschwand, indem die Schiffe schneller wurden und Kühlschränke in Gebrauch kamen.

Für die "Kadrejeri" wurden besonders trächtige Jollen gebraucht. Die Boote mußten stabil, und trotzdem wendig und leicht zu segeln sein. Im Konkurrenzkampf wurde hart gesegelt, denn der Schnellste machte sein Geschäft. Ein durchlaufendes größeres Schiff, wenn es nicht selbst gerade hoch am Wind lief, war ja nicht gerade langsam. Der "Kadrejer" mußte schon mehr oder weniger vierkant drauflossegeln um das Schiff richtig abzupassen. Eine Leine wurde zugeworfen und schnell um den runden, gebogenen Fangbalken kurz hinter dem Vorsteven geschlungen, der dann den Ruck des Anzuges aufnehmen mußte. Dann wurde das kleine Boot mehr oder weniger mitgeschleift und bekam so manchen Knuff an der Bordwand ab. An der Mastducht war dazu meist eine senkrechte Latte, an der ein schwerer Fender befestigt wurde, wenn das Boot im Seegang an der Bordwand des größeren Schiffes arbeitete. Das lose Unterliek war dann sehr nützlich. Man konnte das Großsegel mitsamt dem Topsegel schnell am Mast festlaschen, sodaß im Bootsraum nun frei hantiert werden Konnte.



Seitenansicht einer Snekkerstenjolle

Die Snekkerstenjolle war eine schmale, offene Jolle. Man gebrauchte sie für Heringsgarne (Netze), Aalreusen, Grundangelfischerei und zur Kontrolle von Stellnetzen. Die Stellnetze kamen in den Sund in der Mitte der 1880er Jahre. Die Jolle ist ein leicht gebautes Boot mit einem "Kragerigg" und einer fischförmigen Mastspur. Die Fischer bevorzugten die Sprittakelage wegen ihrer Einfachheit und Handlichkeit. Beim Fischen (Arbeiten) wird der Spritbaum an den Mast



herangeholt und das Segel entweder durch das Fall, durch die Schot oder sonst irgendeine Leine an den Mast gelascht, so daß der ganze Bootsraum für das Arbeiten (mit den Netzen, Leinen o.ä.) frei ist. Das Ruder war wie bei den meisten Booten am Sund aus einem Stück Holz. Man bezeichnete es als das "gehauene Ruder". Jollen wie diese führten in der Regel keinen Klüver und waren auch nicht mit Wanten zur Versteifung des Mastes Querschiffs ausgerüstet. Man segelte im Vertrauen auf die eigene Stärke des Mastes.

Nach Chr. Nielsen: Danske Baadtyper.

Segelführung einer Smakkejolle

Die Jolle ist mit vier Segeln geriggt: Großsegel mit loser Spreize, dreikantiges Topsegel an langer Stenge, Stagfock und Klüver auf losem Klüverbaum. Das Großsegel ist am Mast fest angereiht und wurde selten oder nie losgenommen, außer natürlich wenn die Jolle im Winter an Land genommen wurde. Dasselbe galt für die Stagfock, die nach Gebrauch bloß wegefiert und dann zusammengerollt am Stag lag. Die Fock war mit einer passenden Anzahl Lögeln aus Holz oder Hornringen auf dem Fockstag befestigt. So blieben nur Topsegel und Klüver, die von Bord genommen wurden.
Der Klüver wurde fliegend gesetzt, also ohne Stag. Er wurde an der Nock des Klüver-

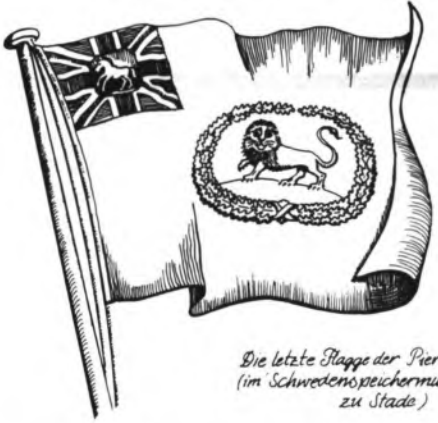
baumes mit einem kleinen Stropp befestigt, bevor der Baum durch ein eisernes Auge seitlich am Vorsteven geschoben wurde. War der Klüverbaum in Position geschoben, wurde das hintere Ende am Fangbalken festgezurrt.
Das Topsegel war an eine Stenge angereiht, die so lang war, daß der untere Teil bei gesetztem Topsegel leicht erreicht werden konnte. Das untere Ende der Stenge befand sich ca. 1,50 m über der Mastspur. Das war notwendig, um das Segel beim Setzen oder Bergen handhaben zu können. Das Topsegelfall wurde an der Stenge mit einem Zimmermanns, oder Topsegelstek befestigt und lief durch eine Klampe mit Loch an der Seite des Mastes außerhalb des Scheibgatts für das Großsegel. Spreize, Topstenge und Klüverbaum wurden immer auf der gleichen Seite gefahren.
Die Topsegelschot wurde in einer "Traeflunder" gezurrt und lief durch ein Loch in der Spreize auf eine Klampe am untersten Ende. Die Wurzel der Topstenge wurde mit einem Stropp an den Mast gezurrt. Eine andere Methode war, die Wurzel der Topstenge an die Spreize zu zurren, um damit die Vorderkante des Topsegels weiter nach vorne zu bekommen. Das Großsegel wurde mit einem Slipstek der sich selbst bekniff, unter einen kleinen Eisenzapfen geschotet, am Schanzbrett ein kleines Stück vor der Achterducht. Dieser Punkt wurde durch die Größe des Segels bestimmt. Das Top der Spreize saß fest in einer Schlinge, die fest in das Liek eingearbeitet war. Unten stand die Speize in einem Stropp, der als Schlinge um den Mast gelegt war. Die Länge der Spreize war meist so ausgelegt, daß das unter Ende meist 30 cm über dem Unterliek des Segels stand.
Da Fock und Groß meist das ganze Jahr über angeschlagen blieben, waren diese Segel in der Regel imprägniert. Üblich war die Segel in einem Gang mit den Fischernetzen zu lohen. Es war aber auch gebräuchlich, die Segel ausdrücklich zu "**Salben**". Folgendes Rezept wurde für Jollensegel überliefert:

Segelsalbe für eine Smakkejolle
1,7 l rohes Leiöl bis zum Kochpunkt erwärmen,
dann 50 gr. Bienenwachs zusetzen.
2/3 kilo Englisch Rot und
1/3 kilo brauner Oker
zusammen mit 3,5 liter Krystallolie (Reinpetroleum) .
Dann auf das Segel streichen, wenn es gut "lauwarm" ist.
Und es reicht für ca. 10 qm.
Das Segel soll gut 14 Tage hängen, bevor es zusammengelegt wird.
Topsegel und Klüver waren selten imprägniert, weil sie ja Leichtwettersegel waren. Teils sollten sie so leicht und fein wie möglich sein, teils hatte man die bessere Möglichkeit diese Segel mit ins Haus zu nehmnen und sie trocken zu halten.

So wurden sie gesegelt.

"Es ist das Vorsegel, das eine Jolle umwirft" meinten die Fischer in Bezug auf die Größe des Vorsegels und wählten es in der Regel ziemlich klein. Zu klein für gute Kreuzeigenschaften. Der Grund dafür lag in der Gewohnheit, das Vorsegel an einem "Lojbom" Schotwagen zu schoten. Das war arbeitssparend und bequem, bot aber keinerlei Möglichkeit, in einer kritischen Situation die Schot schnell genug zu lösen.
Oft wurden die Jollen ohne seitliche Verstagung des Mastes gesegelt. Es gab keine Wanten. Der Mast wurde nur durch eine Aussparung in der Mastducht gehalten und einem einzelnen Vorstag, das durch ein Loch im Stevenband geführt wurde und am Fangbalken verzurrt war.
Das bedingte natürlich eine starke Konstruktion der Mastducht mitsamt einem stabilen Mast. An der Vorderkante der Ducht waren an jeder Seite der Schanz ein stabiles Knie angenagelt, welches den starken Druck aufnehmen konnte. Diese Knie waren sehr wichtig, da sonst der Druck der Mastducht den Spant an dem sie befestigt war gekippt hätte. Bei sehr frischem Wind wurde doch oft das Großfall auf die Luvseite gesetzt damit es als Want wirken konnte.

Nach Kaj Lund, Vinder er Vor II



Die letzte Flagge der Piercer (im Schwedenspeichermuseum zu Stade)

DIE BRIGG PIERCER

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

GERHARD FRANKENSTEIN

Wie kam nun eine solche stattliche Kriegs-Brigg mit dem seltsamen Namen PIERCER nach Stade?

In den Wirren der Napoleonischen Zeit war das frühere Elb-Zoll-Wachtschiff verloren gegangen. Nach den schweren Jahren der Franzosenzeit bemühte sich die Regierung in Hannover, für die Elbe ein möglichst neues gut ausgerüstetes Fregattschiff zu bekommen. Die Bemühungen hatten Erfolg, wenn sie auch nicht zu einem »Fregattschiff« führten. Ein solches an drei Masten Raaen tragendes Schiff kannten die Stader aus der vornapoleonischen Zeit.

Das Königreich Hannover war seinerzeit mit der englischen Krone durch Personalunion verbunden. Der englische Kriegsminister Lord Bathurst ließ 1814 nach Hannover melden, eine »Gun-Brigg« sei von Harwich nach Stade unterwegs.

Hauptmann Delius berichtet: »Die Brigg hat 12 Kanonen, ist sehr paßlich und bequem eingerichtet, geht nur 8—9 Fuß tief, ist mit allen Segeln und Inventar versehen, ist stärker, als bisher berichtet worden war. Es kann von 11 Mann gut bedient werden, nebst 2 Unteroffizieren zur steten Bewachung auch auf der (Schwinger) Schanze.«

Da es anfangs an Kanonenpulver mangelte, hatte Leutnant Edwards aus seinem privaten Pulvervorrat für 43,24 Rthl. abgegeben. Auch Anker und Ankertaue wurden von England noch nachgeliefert.

PIERCER bedeutet, aus dem Englischen übertragen, soviel wie »Bohrer« oder »Der (den Feind) Durchbohrende«.

Wenn das Tassenbild uns auch gute Auskunft über die Takelage der PIERCER gibt, so fehlten doch bisher jegliche weiteren Angaben über Größe und Form des Schiffskörpers, die Bauzeit und den Bauort.

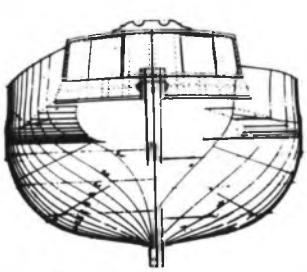
Auf Nachforschung beim National Maritime Museum London erhielt Verf. Kopien der bei der britischen Admiralität Whitehall archivierten drei Bauzeichnungen.

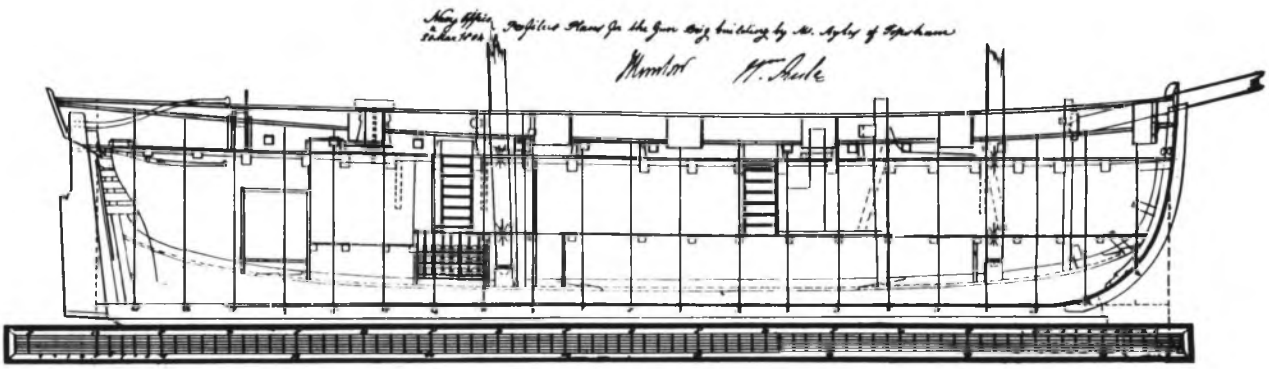
Auf dem ersten Plan finden sich noch die folgenden Angaben:

Marine-Amt
10. Febr. 1804

Ein Bauentwurf von W. Ayles aus Topsham für eine Kanonenbrigg von den folgenden Ausmaßen:

Länge auf dem Deck	24,38 m	(von englischen Fuß auf Meter umgerechnet)
vom Kiel für die Tonnage	19,81 m	
Breite maximal	6,86 m	
auf den Mallen	6,71 m	
Tiefe im Raum	2,87 m	
Tragfähigkeit in Tonnen	177 31/94	





Die PIERCER wurde den Plänen zufolge in dem kleinen Hafenort Topsham am Ostufer der fördeähnlichen Mündungsbucht des Flusses Exe erbaut, im äußersten Südwesten Englands, auf halbem Wege zwischen der Kanalküste und der Stadt Exeter gelegen.

Wenn die Planung dem Marineamt am 10. Febr. 1804 vorgelegen hat, wie aus dem Plan zu entnehmen ist, wird der Kiel noch im gleichen Jahre gestreckt worden sein. —

Es war die Zeit der großen Seekriegsauseinandersetzungen Englands mit dem unter Napoleon sehr mächtigen Frankreich. England brauchte viele Schiffe zur Verstärkung der Navy.

Die Fertigstellung wird man für das Jahr 1805 annehmen dürfen.

Durch die Pläne wird bestätigt, was Hauptmann Delius 1814 der Regierung in Hannover nach Ankunft der Brigg in Stade urkundlich überliefert berichtete:

Es sind Pforten für 12 Kanonen gezeichnet, zusätzliche zwei Pforten im Heck, — wohin Kanonen der Seitenbewaffung im besonderen Bedarfsfalle »gemannt« wurden. 2,74 m Tiefgang sind abzugreifen (9 Fuß), was für die Elbe als flaches Tidengewässer ebenso günstig war wie für englische Kanalhäfen, in denen Schiffe bei Niedrigwasser oft trocken fallen. — Deshalb erhielt die Brigg auch keine »scharfe«, aufgekimmte Rumpfform. Die Spanten waren im Bodenbereich recht flach gestaltet. — Dennoch haben die Linien der Unterwasser-Schiffsform einen nicht uneleganten Verlauf.

Im Heck brauchte die mächtige Ruderpinne mit ihren Taljen viel Raum. Um das Gangspill zum Ankerhieven rund gehen zu lassen, mußten die Matrosen über das Oberlicht der Kapitänskajüte hinwegsteigen.

In Schiffsmitte oder beiderseits auf der Verschanzung (Reling) lagerten zudem noch 22 lange Riemen (Ruder), mit denen die Brigg bei Flaute auf kurzen Strecken bewegt werden konnte. Die je 11 quadratischen Dollenöffnungen sind auf der Längsansicht dicht über dem Hauptdeck gut zu erkennen.

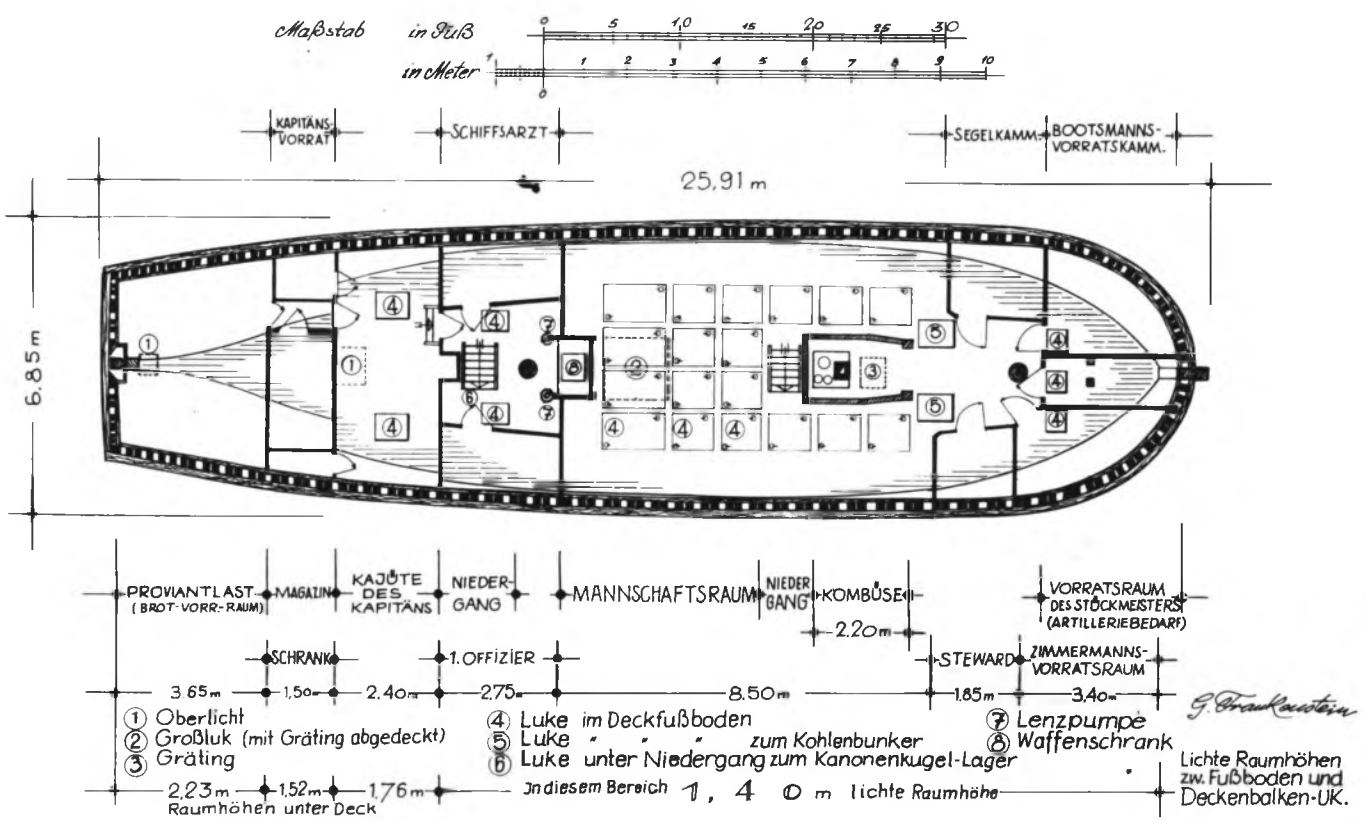
Nach unseren Vorstellungen war die Unterbringung sehr bescheiden, — dennoch, auf einem Sportsegelboot sind auch Menschen unserer Zeit bereit, mit sehr wenig Raum und zum Teil sehr geringer Raumhöhe auszukommen, wenn auch meist nur für kurze Zeit.

Die Besatzung der PIERCER mußte dagegen in den der Ankunft des Schiffes in Stade vorangehenden 9 Jahren sicher Monate und Jahre die Enge des Unterdecks als ständigem Aufenthaltsort ertragen.

Die Raumhöhe unter Deck betrug bis zum Deckenbalken 143 cm und bis unter die Decksplanken gemessen 167 cm. Wenn man hier gerade eben stehen konnte, so war Gehen nur sehr gebückt möglich. Der Koch konnte vor seinem gemauerten Herd im Bereich des Luksülls normal stehen und sich einmal strecken.

Nur dem Kommandanten war eine Kajüthöhe von 167 cm bzw. 198 cm zugestanden worden.

BRIGG PIERCER AUFTEILUNG UNTER DECK



Die Takelage wurde damals je nach Wunsch des Bestellers eines Schiffes nach überlieferten Regeln und handwerklichen Gesichtspunkten hergestellt.

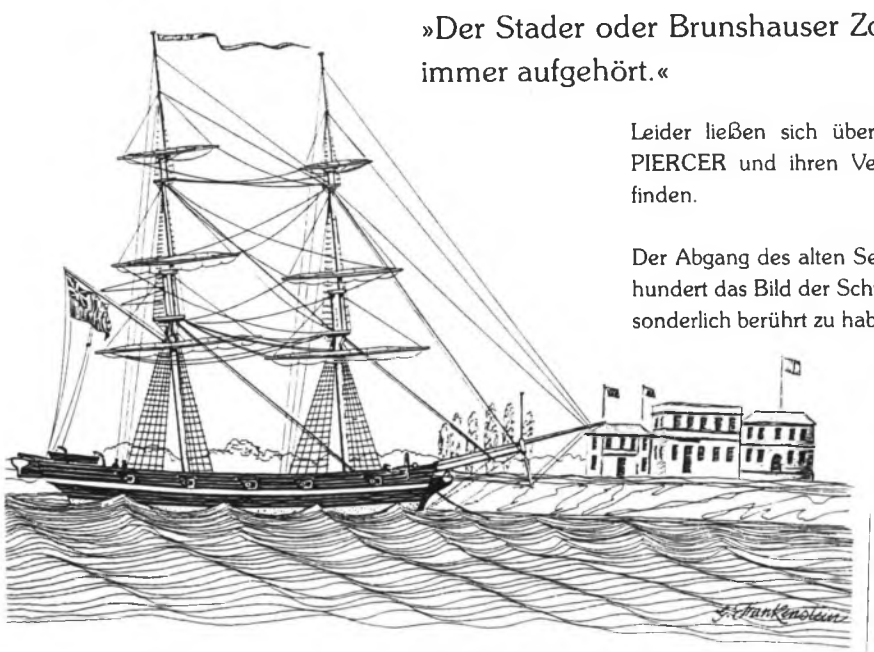
So entsprach bei Briggen oft die Schiffs- oder Wasserlinienlänge der Höhe des Großmastes. — Die Länge der Bramraa glich der größten Schiffsbreite. Die Groß- und Fockraa hatten wiederum die doppelte Länge der zugehörigen Bramraa.
Nach solchen Regeln wurde unter Berücksichtigung der Vorgaben des Längsschnittes und des Tassenbildes der Takelriß rekonstruiert. Dabei sind zur Vereinfachung das Großstengestag- und Großbramstagsegel, also die sog. »Schratsegel« zwischen dem Groß- und Fockmast weggelassen worden, ebenso die »Bulines«, die von den Seitenlieken der wichtigsten Raasegel nach vorne »fuhren«. Sie sollten das Einfallen des Bauches der Segel bei halben und Am-Wind-Kursen an ihrer Luv-Seite verhindern. Diese »Bauchleinen« fielen in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts wegen besserer Segelherstellungsmöglichkeiten (Drahtliek) allgemein weg.
Am 22. November 1833 ernannte König Wilhelm IV. den 1781 in Stade geborenen Generalmajor Andreas v. Schlütter zum Kapitän der PIERCER. Er war ihr letzter Kommandant, bis das Schiff 1850 »eingezogen« wurde.
Damit beschloß der letzte Kommandant eine 200 Jahre alte wechselvolle Geschichte des Elbzollwachtschiffes zu Stade, das 1650 als schwedisches, 1715 als hannoversches Segelfahrzeug das jeweils einzige Kriegsschiff auf der Elbe war, welches die schwedischen und hannoverschen Hoheitsrechte auf diesem Strome wahrnahm.

Am 13. Juni 1865 verfügte das Kgl. Ministerium der Finanzen und des Handels:

»Der Stader oder Brunshauser Zoll hat gänzlich und für immer aufgehört.«

Leider ließen sich über die Beendigung der langen Dienstzeit der PIERCER und ihren Verbleib keine Stellungnahmen oder Zeugnisse finden.

Der Abgang des alten Seglers, dessen Mastenpaar fast ein halbes Jahrhundert das Bild der Schwingemündung prägte, scheint die Stader nicht sonderlich berührt zu haben.



Flensburg Rum-Regatta

Ohne Euch wär's nicht so schön!
Wer EUCH?
DER Hafen,
DIE Schiffe,
DAS Schiffsvolk?
Gäste,Helfer,Organisatoren, Aussteller,Kulturschaffende.
Dies ist ein Dankeschön an Alle, die bei der Vorbereitung und Durchführung gerackert, und zum Gelingen der RUM-REGATTA ihr Scherflein beigetragen haben.
Als am 11.Mai 1991 die 12. Rum-Regatta auf Kurs ging, gab es etwas mehr zu feiern als nur das größte Treffen historischer Segelschiffe in Nordeuropa. Am diesem Wochenende haben wir mit unseren Gästen aus ganz Nordeuropa auf das neue Bohlwerk angestoßen, das nach seiner Sanierung im Frühjahr dieses Jahres dem Museumshafen Flensburg offiziell zur Nutzung übergeben worden war. Natürlich haben wir zu diesem Ereignis mit vielen Schiffen gerechnet, aber daß es dann doch weit über Hundert wurden....dürfen wir das denn als Kompliment auffassen? 112 Schiffe kamen zur 12. RUM-REGATTA. Dabei liegt uns nichts an Teutonischem Gigantomanismus, lieber Klein Fein und überschaubar, HYGGELIGT wie unsere dänischen Freunde es nennen. Diese Mischung aus Gaffelszene, Mastenwald,flatternde Wimpel, der Geruch von Holzteer und Leinöl und die schwarzen Fingernägel: so Schietig und schön...Kultur und handgemachte Musik, bei der jeder auf seine Kosten kommt, der noch das Gespür für das Kleine und Feine hat. Wir wollen nicht das große, perfekt gestylte elektronisch verstärkte Massenspektakel. Und fühlen uns von unseren Gästen darin bestärkt, daß wir hier auf dem richtigen Weg sind.
Das größte Kompliment für unser RUM-REGATTA Konzept kam aus Hamburg: der Museumshafen Oevelgönne hat in diesem Jahr den Hamburger Hafengeburtstag sausen lassen und ist stattdessen mit seiner ganzen Flottille nach Flensburg gekommen. Voran frisch restauriert Flagschiff "Freiherr von Maltzan" und hintendran klein "Oevel" eine kleine geteerte Fischerjolle, die der Museumshafen Oevelgönne zur Einweihung des neuen Bohlwerkes als Gastgeschenk mitgebracht hatte. Wir wissen das zu würdigen und zu schätzen, Dankeschön Ihr OevelGönner!
Und noch etwas, was uns sehr am Herzen liegt, und dessen Idee langsam Fuß fasst und zur Flensburger Tradition wird:Gaffelmarkt mit Schiffahrtstradition zum Anfassen, Bootsbauer und Schiffbauer mit ihren Ständen (wobei ich nicht umhin kann,

Foto: Kai Greiser

Die hochseerfahrene "Maja" beim Versuch, der "Hanne Munk" (hi.li.) davonzusegeln

den Stand von Ebbe aus Marstal lobend zu erwähnen, so soll es sein, da zeigt sich mustergültige Bootsbaukunst,)
Und noch etwas, was uns sehr am Herzen liegt: was wäre die Rum-Regatta ohne die RUM-REGATTA, wo all die schönen Schiffe, und alle konten sich vor dem kritischen Auge der Regatta-Leitung sehen lassen, SEGELN wollen. Jeder suche sich selbst seinen "Sparringspartner", die KLASSENEINTEILUNG ist nur eine ---------einteilung ohne Anspruch auf absolute Unfehlbarkeit. Oh Wenn Ihr das doch endlich begreifen würdet....wie ernst wir es damit nehmen. Und doch nehmen wir es sehr ernst mit dem Regattastart. Traditionell Punkt 11 Uhr mit einem gewaltigen Böllerschuß und einer Startlinie aus Sicherheitsgründen inzwischen über die gesamte Breite der Flensburger Förde von Kollund-Mole bis zum Turm der Marineschule Mürwik. Kein wühliges Gedränge mehr, jeder findet seinen Startplatz, man lernt ja nie aus...

Und noch etwas, was uns sehr am Herzen liegt: wir wissen wie sehr Ihr unsere "SiegerEhrung" liebt. Sie ist das Salz in der Suppe. Wer's verdient, wird gelobt, wer's braucht wird verulkt. So ist es Brauch in Flensburg. Eines jedoch sei hier als Warnung und Ahndung verkündet: FÜR GROB FAHRLÄSSIGES, MUTWILLIGES, DUMMERHAFTIGES, WAHRLICH UNSEEMÄNNISCHES VERHALTEN.....verleihen wir den PISSPOTT-Wanderpreis für das wahrlich "beschissenste Manöver".In diesem Jahr erhielt ihn nach dem Spruch der Hohen Kommission : "Maria af von Hoff" (So was tut man nich)

Für die die es trotzdem ganz genau wissen wollen, nun doch nochmal die Siegerliste:

Preisverteilung 1991

Fischereifahrzeuge:

AI über 16m Rumpflänge, Galeasen, Schoner, Hajkutter
1. Valdivia 1868, Oevelgönne
2. Präsident Fr. v. Maltzahn 1928 ,Oevelgönne

AII Fischkutter 10-16m Rumpflänge

1. Betty of Colchester 1906, Oevelgönne
2. Aurora von Altona 1934, Oevelgönne

AIII Zeesboote / Drivekvasen

1. Swart Johann 1880, Greifswald
2. Otto Matiasen 1898, Aabenraa

AIV Lüttfischer bis 10m Rumpflänge

1. Turf 1898, Kiel
2. Maagen Dybsoe

AV Kragejollen,Smakkejollen, Schleikähne, offene Boote
1. Ekke-Nekke, Rendsburg
2. Minna Roeder, Flensburg

Frachtensegler:
BI über 20m Galeasen,Schoner,Schonerbriggs, Brigantinen, Baltic-Trader
1. Brita Leth 1911, Aarhus
2. Norden 1870, Lübeck

BII unter 20m danske Jagten uä.

1. Kaperen 1977 , Augustenborg
2. Anna 1984 , Marstal

BIII Plattbodenschiffe über 12m

1. Maria af von Hof 1981, Kappeln
2. Alte Liebe 1948, Eckernförde

BIV Plattbodenschiffe unter 12m

1. Carl Fischer 1976, Nordfeld/Eider
2. Godeke Michels 1981, Büsum

Dienstfahrzeuge:
CI Zollkreuzer, Lotsenboote,CA Segelrettungsboot

1. Aasa 1923, Strande
2. Alvekongen 1979, Berlin

CII Besonders schnelle modifizierte Repliken

1. Johann Ehlers 1983, Brunsbüttel
2. Lilian 1984, Soenderborg

Alte Lustyachten:
1. Nei Ut 1933, Eckernförde
2. Anna-Luisa 1926 Kiel

10 JAHRE GÜNTHER

Nach einer Dekade erfolgreicher Mitarbeit verabschiedete sich der Geschäftsführer des Museumshafen Flensburg e.V., Günther Wulf. Seine Aufgaben übernahm Karl-Friedrich Oldenburg, neue Schatzmeisterin wurde Gertrud Aschenbach.

LESERBRIEF

Randbemerkung zur Rumregatta

In Flensburg bemerkte ich, daß ein offenes Gebrauchsfahrzeug als Flaggenschmuck die Reichskriegsflagge führte. Mannschaft war nicht zu sehen. Haben sich in unsere Kreise Skins oder Hooligans eingeschlichen?
Man kann nur hoffen, daß es sich bei dem Eigner um einen jungen, naiven Gaffelfreund handelt, dem der Ursprung der Reichskriegsflagge unbekannt ist.
Vielleicht hilft mein Leserbrief, daß ihm die Bedeutung dieser Flagge bewußt wird, unter der so viele Menschen ihr Leben lassen mußten.

Gisela Schaefer Berlin

Gemeinsame Sicherheitskommission für historische Wasserfahrzeuge GSHW

G S H W · Wandsbeker Marktstr. 97 · 2000 Hamburg 70

Geschäftsstelle:
C/O Dr. W. Paul
Wandsbeker Marktstr. 97
2000 Hamburg 70
Telefon: 040 / 68 30 57
Telefax 040 / 68 76 33

Fachausschuß Dezember 1991

R U N D S C H R E I B E N N R. 1

Offizieller Name: Traditionsschiffe

Abgeschlossen wurden im Juni die Verhandlungen zwischen dem Bundesverkehrsminister (BVM) und der "Gemeinsamen Sicherheitskommission für historische Wasserfahrzeuge" (GSHW). 2 1/2 Jahre ist dabei um vernünftige und anwendbare Vorschriften für die Schiffssicherheit der historischen Wasserfahrzeuge und ihre Artverwandten gerungen worden. Als Nebenprodukt ist sicherlich der neue Name im Behördendeutsch zu nennen, sie heißen jetzt: "Traditionsschiffe"!

Im letzten Quartal 1991 wurden die Vorschriften rechtskräftig und veröffentlicht. Die wichtigsten Konsequenzen sind im folgenden zusammengefaßt.

Aufatmen können alle Eigner von den traditionellen Schiffen, die gemessen zwischen den Außenkanten von Vor- und Achtersteven über Deck nicht länger als 15 m sind, und die die mit nicht mehr als 25 Personen an Bord fahren: Es bleibt alles beim Alten.

Die Boote werden weiterhin genau wie die privat genutzten Sportboote behandelt. Die Ausrüstung sollte den Empfehlungen der Kreuzerabteilung des Deutschen Seglerverbandes (DSV) entsprechen, als Patent reicht der Sportbootführerschein einer an Bord befindlichen Person in deutschen Hoheitsgewässern aus.

Die größeren Schiffe werden in den Geltungsbereich der Schiffssicherheitsverordnung (SSV) eingebunden. Diese wird zu diesem Zweck geändert. Die SSV enthält die Vorschriften für die Seeschiffe, welche die Bundesflagge führen.

Der abgeschlossene Roman:

Die Aufnahme der Schiffe in die SSV hat für alle Eigner den Vorteil, daß erstmals Anforderungen verbindlich formuliert sind und damit bei Auseinandersetzungen mit den Behörden eine erhebliche Steigerung der Rechtssicherheit erreicht wird.

Ein großer Erfolg wurde bei der Abgrenzung von gewerblicher und ideeller Schiffahrt erreicht. Als Kriterium für die Gewerblichkeit gilt nur noch die Absicht der nachhaltigen Gewinnerzielung, so wie sie vom Finanzamt definiert wird. Das löst die in der Vergangenheit entstandenen Probleme vieler gemeinnütziger Vereine.

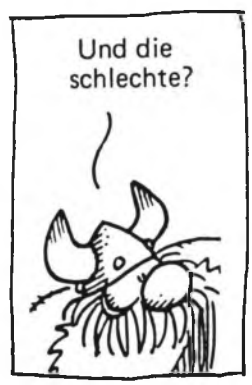
Anhand des Entscheidungsdiagramms kann ermittelt werden, welcher Verordnung ein beliebiges Schiff unterliegt.

Für alle Traditionsschiffe deren Länge zwischen 15 und 55 m liegt, die nicht mehr als 80 Personen an Bord haben und die ausschließlich vor ideellem, sozialem oder kulturhistorischem Hintergrund betrieben werden, gelten hinsichtlich Sicherheitsausrüstung, Brandschutz und personeller Besetzung in Zukunft eigens dazu veröffentlichte Richtlinien, wie sie der Paragraph 6 der SSV vorsieht.

Diese Richtlinien entsprechen weitestgehend den von der GSHW vorgelegten Arbeitspapieren. Sie berücksichtigen in besonderer Weise die Interessen der Eigner traditioneller Schiffe und fordern einen Standard, der heute schon von einer großen Mehrheit der in Fahrt befindlichen Schiffe erfüllt wird.

Die Sicherheitsausrüstung und der Brandschutz werden, abhängig von der Anzahl der an Bord befindlichen Personen, in drei Gruppen gestaffelt formuliert. Die Aufteilung erfaßt Schiffe mit bis zu 12 Personen, mit 12 bis 50 Personen und solche mit mehr als 50 Personen an Bord.

Die Anforderungen für die erste Gruppe gehen über die im Yachtsportbereich üblichen nicht hinaus. Schiffe mit mehr als 80 Personen benötigen ein von der Seeberufsgenossenschaft (SeeBG) für die Dauer von zwei Jahren ausgestelltes Zeugnis, das die Einhaltung der Richtlinien und etwaiger zusätzlicher Auflagen bescheinigt.



Die personelle Besetzung ist abhängig vom Fahrtgebiet und der Schiffslänge. Hier sind für die Eigner die deutlichsten Konsequenzen zu finden. Unter dem Gesichtspunkt der guten Seemannschaft und der Verantwortlichkeit erscheinen die Anforderungen jedoch gerechtfertigt.

In der Tabelle sind beispielhaft für das häufigste Fahrtgebiet, die sogenannte "Kleine Fahrt", die bald vorgeschriebenen nautischen Qualifikationen zusammengestellt. Die "Kleine Fahrt" erfaßt alle Fahrten in Nord- und Ostsee. Auch die technische Besetzung wird geregelt, die Vorgaben sind gut erfüllt. Genaueres kann der Richtlinie entnommen werden.

Nautische Besetzung der Richtlinienschiffe auf "Kleiner Fahrt"

SCHIFFSLÄNGE	GEFORDERTE QUALIFIKATIONEN
Bis 15 m (und mehr als 25 Personen	2 x Sportbootführerschein See in Tagesfahrt: 1 x Sportbootführerschein See
Bis 25 m	1 x Sportbootführerschein See mit zusätzlichem Sportseeschifferzeugnis und 1 x Sportbootführerschein See in Tagesfahrt: 1 x Sportbootbührerschein See mit zusätzlichem Sportseeschifferzeugnis
Bis 40 m	2 x Ak oder: 2 x Sonderzulassung aufgrund nachgewiesener Erfahrung

Der GSHW ist es in diesem Zusammenhang gelungen für die Schiffe über 25 m Länge eine Regelung durchzusetzen, die auch ohne den Besitz eines Berufspatentes, allein durch den Nachweis der praktischen Erfahrung, die Zulassung zur Schiffsführung ermöglicht.

Die Zulassungen werden direkt vom BVM ausgestellt. Die GSHW fordert alle Eigner auf, von dieser Möglichkeit, die insbesondere zur Sicherung des Nachwuchses geschaffen wurde, Gebrauch zu machen und ist bei der Beantragung gerne behilflich.

*

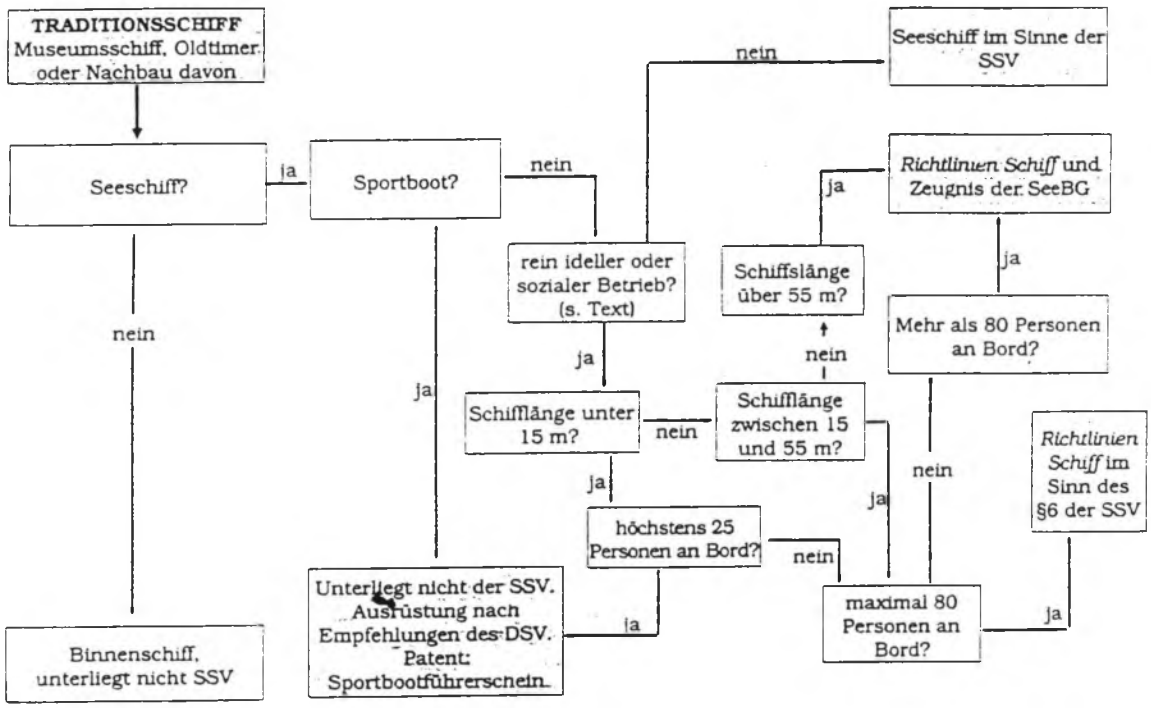
Die Einhaltung der Richtlinien kann von der Wasserschutzpolizei überprüft werden. Bei Abweichungen wird lediglich auf diese hingewiesen: Bußgelder können nicht verhängt werden. Regelmäßige Besichtigungen oder Zertifikate sind nicht erforderlich.

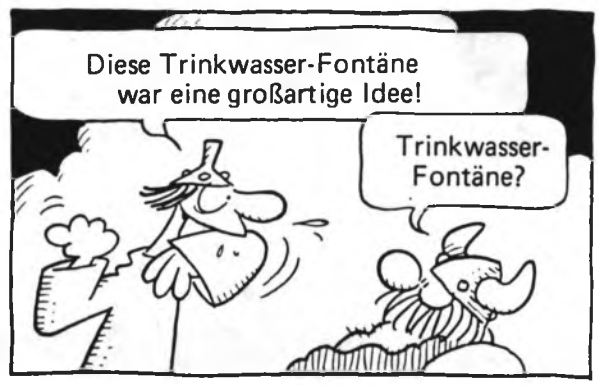
Die GSHW empfiehlt den Eignern, sich von anerkannten Sachverständigen die Einhaltung der Richtlinien einmal bescheinigen zu lassen und die Bescheinigung an Bord mitzuführen.

Die Geschäftsstelle der GSHW plant, eine Liste geeigneter Sachverständiger zu erstellen, die angefordert werden kann.

Als Erfahrungsphase werden die ersten zwei "Betriebsjahre" nach Inkrafttreten der Richtlinie aufgefaßt.
Notwendige und sinnvolle Modifikationen werden zukünftig von einem Ausschuß vorgenommen, dem gleichberechtigt Mitglieder des BVM, der GSHW, der SeeBG und der Wasser- und Schiffahrtsdirektionen angehören.

Alexander Nürnberg (veröffentlicht in „Alte Schiffe" Nr. 4, 1991, RKE-Verlag-Kiel)





Richtlinie und Checkliste als Arbeitspapier

Wie Alexander Nürnberg berichtet, sind die

"Richtlinien im Sinne des § 6 der Schiffssicherheitsverordnung zur Verbesserung der Sicherheit von Traditionsschiffen"

am 11. September 1991 in Kraft getreten. Sie wurden im Verkehrsblatt (Heft 17) veröffentlicht.

Auf Anforderung des Bundesverkehrsministeriums hat die Seeberufsgenossenschaft als Bestaldteil eines praxisorientierten Leitfadens aus der Richtlinie eine Checkliste entwickelt, die nach Schiff und Sachbereich einen besseren Überblick über die Anforderungen erlaubt. Die Checkliste wurde in enger Abstimmung mit dem FA der GSHW erarbeitet. Dabei war von vornherein das Ziel ein Arbeitspapier zu schaffen, das betroffenen Eignern, Vereinen oder Schiffsführern ebenso zur Verfügung steht wie den Kontrollorganen und das beiden Seiten im Zweifelsfalle das Gespräch erleichtert. Vor allem aber soll es aus Sicht der GSHW die Arbeit erleichtern, wenn der Sachstand nach "Richtlinie" an einem Fahrzeug abgescheckt und eventuelle Nachrüstung in Angriff genommen werden soll.

Auch die Checkliste ist fertiggestellt und mit dem BMV abgestimmt. Sie soll im Frühjahr veröffentlicht werden.

Der FA der GSHW hat die

- Änderung der Schiffssicherheitsverordnung

- Richtlinie und Anlagen

- Checkliste

so zu einem Arbeitspapier aufgearbeitet, daß sie übersichtlich gegliedert nach den zutreffenden Anforderungen für ein Schiff zusammengestellt werden kann. Das wird mit Druck auf verschieden farbigem Papier einer 4fach Ringbuchlochung und einem gummierten Rücken erreicht, der einfach aufzutrennen ist. Das neue Standardwerk kann ab Ende Dezember gegen eine Schutzgebühr von DM 6,-- von der Geschäftsstelle der GSHW abgefordert werden:

Gemeinsame Sicherheitskommission für
historische Wasserfahrzeuge
Wandsbeker Marktstraße 97
2000 Hamburg 70
Tel.: 040/68 30 57
Fax: 040/68 76 33

Die Arbeit an einer Ergänzung der Checkliste zu einem Leitfaden ist noch nicht abgeschlossen.

*

Dabei handelt es sich aber um Informationen zu den schiffahrtspolizeilichen Belangen (Kontrollen, Sanktionen) die nachgereicht und problemlos eingeordnet werden können.

Damit die Arbeit in Grenzen bleibt und eine möglichst breite Information sichergestellt ist, werden Vereinigungen gebeten, Sammelbestellungen zu machen und die Einzelverteilung örtlich vorzunehmen.

Jan Fock

Rundschreiben und Merkblätter

Im ersten Rundschreiben soll auch ein Wort in eigener Sache erlaubt sein.

Der FA der GSHW wird in unregelmäßigen Abständen Informationen an die Frau und den Mann bringen müssen, wenn alle Betroffenen auf dem laufenden bleiben sollen. Das wird mit Rundschreiben und Merkblättern erfolgen.

Rundschreiben
werden Nachrichten übermitteln, Sachstände erläutern, Entwicklungen und Regeln kommentieren.

Merkblätter
sollen Vorschriften und Regelungen erläutern und Hinweise, Empfehlungen oder Anleitung zu ihrer Handhabung geben.

Die Verbreitung wird so erfolgen, daß die Mitgliedsvereinigungen vervielfältigbare Exemplare erhalten und die Verteilung in ihrer Mitgliedschaft sicherstellen.

Der FA übernimmt gerne die Bündelung und Steuerung der Informationen. Er steht auch für Fachfragen und fachlichen Rat zur Verfügung. Die Einzelbetreuung kann er aber nicht leisten. Die Mitglieder des Ausschusses arbeiten, ebenso wie die Sprecher der GSHW, natürlich ehrenamtlich. Sie stehen für diese Aufgabe in ihrer Freizeit zur Verfügung, viele haben eine lange Anreise zu den Sitzungen.

Die Geschäftsstelle wird von einer Mitarbeiterin betreut, mit der ein Arbeitsverhältnis für gering Verdienende begründet wurde. Damit ist die Organisation nicht gerade professionell. Das ist auch gut so, denn sie ist kostenfreundlich und bindet alle verantwortlich ein. Dabei läuft vieles telefonisch, außerhalb der Bürozeiten, sozusagen über den Küchentisch. Das hat bisher Erfolg gebracht und das wird sicher auch so bleiben.

Was ist auch typischer für einen Oldtimer als eine "Kombüsenorganisation".

Jan Fock

Mitglieder: 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: Michael vom Baur, Flensburg
Dr. Wolfgang Paul, Hamburg
Fachausschuß: Jan Fock, Hamburg

Bankverbindung: Volksbank Hamburg
Ost-West e.G.
Kto.-Nr. 50 534 106
BLZ 201 902 06

GIBST DU MIR = NEHM' ICH DIR

Wustrau-Riß 1919
Baujahr ca. 1927

Material Eiche auf Eiche
Länge ü.a. 8 m
Rumpf 6,0 x 2,0 x 1,1 m
Segelfläche 31 qm
Einbaumaschine 5 PS

VB 20.000 DM

"BAALJE"

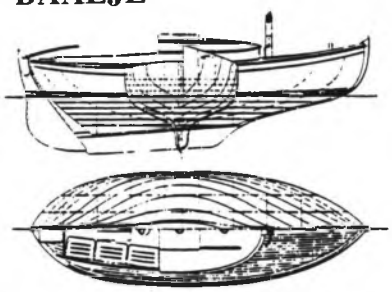
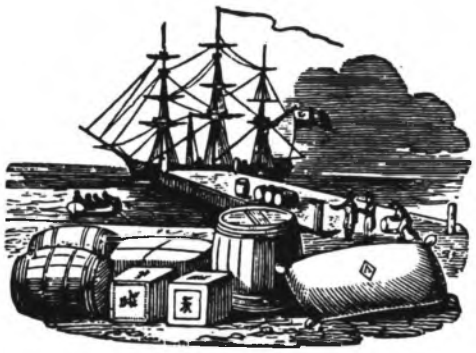


Abb. 1. „Bore I". Linienriß. Maßstab 1 : 60.



- Auszeichnung als "most charming little ship" 1978 Oslo
- Klassensieger bei der Rumregatta 1985

- Deck + Kajüte mit Polyester beschichtet
- Überwasserschiff mit Nahtleisten formverleimt
- Maschine MSM Variant
  (Einzylinder/4-Takt/Benzin, Dynastarter, 33 l Einbautank)

- Leichtwetter-Raumballon 18 qm
- P&B - Positionslampen
- Stock- und Plattenanker
- Grid-Kompaß
- Echolot
- Radio-Kassette
- Pott und Pann

65 25 21
Information: B. Förster, Fraenkelufer 32, D 1000 BERLIN 36, Tel. 030/<615 25 21>
4304 2986

VERKAUFE:
- PLATTBODEN - GAFFELKETSCH -
mit Kimmkielen, "Segeldory",
Mahagoni-Vollholz naturlackiert
Bj. 1983, 2 Kojen, Lack muß
erneuert werden,
Maße: 7,90 x 2,18 x 0,90 m,
WL-Maße: 7,20 x 1,95 m,
ca. 2 t., DM 14.000,- .
Suche größeren Gaffelsegler bis
ca. 10 m Länge, oder Beteiligung.
Näheres unter Tel. 05702 - 9521

Wer möchte seinen Oldtimer mit einer antiken broncenen Marinetoilette verschönern? Voll Funktionstüchtig ! Die Pumpe ist gleichzeitig als Lenznotpumpe verwendbar. DM 950,-- ;
Tel.: 0421/ 55 03 43 oder 55 04 63.

Rarität, Holländische Fleet (Plattbodenschiff), Länge 7 m, Breite 2,40 , Tiefgang 80 cm. Robuster und origineller Schiffsrumpf 8 mm Stahl, teilweise verzinkt, ca. 2,5 Tonnen, diente zuletzt als Schlepper. Ich gebe bei: einen 2 Zylinder DEUTZ - Langsamläufer (Wassergekühlt), zusammen DM 5.000,-- . Tel.:0421/ 55 03 43 oder 55 04 63.

ZEESENBOOT Bj. 1922, 10,75 x 3,50 x 0,90 m, geklinkert, sehr reparaturbedürftig, mit 50-PS-Diesel, einem Satz Baumwoll-Segel, dazu 5 cbm abgelagertes Eichenholz zum Planken. Preis VHB 9000 Mark. Uwe Krenke, Rembrandtstr. 11, 0-2500 Rostock, Tel. + 81 / 26170.

VERKAUFE:
Plattbodenschiff (Aak),
14 x 3,40 x 0,40 m,
leerer Rumpf, gute Substanz,
DM 6000,-, Tel. 04642 - 5053

Wunderschöner SY-Oldtimer (Nachbau) Bj. 78
Gaffelkutter LÜA 13,50 / B. 3,50/T 1,40
techn. & optisch einwandfrei. Großzügige
familiengerechte Ausstattung für Langtörns.
Wegen Aufgabe des Segelsports mit Pött
& Pann gegen jedes angemessene Gebot zu verkaufen. Versicherungszeitwert DM 100.000,--.
Tel. 0451/71267.

JØRMI

Typ : Kragejolle
Rigg: Gaffelkutter

gebaut : 1952 bei Christian P.Clausen in Marstal / Aerø,DK

L = 7.80 m (ü.Deck)
= 9.10 m (ü.alles)
B = 2.42 m
T = 0.80 m

Segelfläche ca 30 m2 (+ 5 m2 Stengetop)

Material : Lärche auf Eichenspt.
Motor : 2-zyl.Marstal Motorfabrikken 14 PS ,langsamlaufd.Benzinmot.

Gewicht ca 4 t

Liegeplatz : Museumshafen Flensburg (Mitgliedsschiff)

Wir haben uns vergrößert und verkaufen daher unsere JØRMI, segelklar,mit Cassens & Plath-Peilkompaß , Pött + Pann usw.

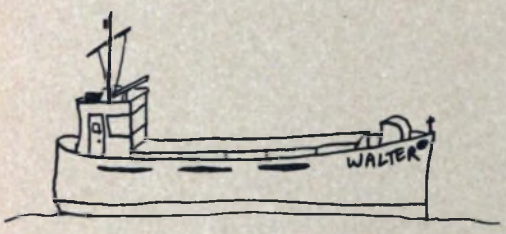
für DM 25.000,-

Bernhard Naber,Michael vom Baur. Moltkestr.43,2390 Flensburg

Ruderblatt, Eiche mit Beschlägen DM 400.--;
14 Juffern, Rubine natur, Beschläge feuerverzinkt DM 60.-- pro St.
Ruderbock und Rad DM 400.-- ;
Lenzpumpe, durch die Maschinenwelle angetrieben, DM 200.--.

Gesucht: Stockanker mit klappbaren Flunken u.beiklappbarem Stock Gewicht: 35 kg D. Meyer Tel.040/8808848

BREITFOCK, neu
Hinsch & Ruhland, braunes
Duradon, 36 qm, mit Rah;
VB 1200 DM.
H. Hille, 05321/2474



WIR HABEN NACHWUCHS BEKOMMEN

Ein Riesenbaby von 60 Meter Länge und 6 Meter Breite, es hört auf den Namen WALTER und gehört zur Spezies der Binnenschiffe. Zwar ist unser jüngstes Kind noch nicht ganz vollständig und auch ein bisschen rostig, trotzdem freuen sich die stolzen Eltern.

Museumshafen zu Lübeck e.V.

E D E N steht zum Verkauf !!!

Gibt es auch Leute die nicht nur fähig sind dieses Schiff zu fahren, sondern auch das nötige Geld aufbringen?
E D E N ist SeeBG-fähig und bietet eine gute Existenzgrundlage (Charterangebote gibt es genug).
Wegen einer Hofübernahme im Mecklenburg habe ich nicht mehr genügend Zeit. Aus diesem Grunde möchte ich mich, wenn auch schweren Herzens, nach 20 Jahren von diesem schönen und soliden Schiff trennen.

Baujahr	1898
Material	Stahl
Länge	18,6 m (26)
Breite	4,2 m
Tiefgang	1,6 m
Bruttoreg.	34
Segelfläche	175 qm
Masten + Spieren	Lärche u. Fichte (Frühjahr 90 neu gestellt)
Rigg	alles Niro
Maschine	Jastram, 80 PS, 600 U/min. E-Start od. Anschießer, einfacher geschlossener Kühlkreislauf mit Frostschutzmittel. (Mai 91 überholt)
Getriebe	Reintjes, Öldruck, 1:1 (April 89 überholt)
E-Anlage	24 Volt, Motorstart u. übrige Versorgung getrennt. Zusätzlich 220 Volt-Anlage über Landstrom mit Ladeautomatik.
UKW-Telef.	Sailor
Grenzwelle	"
Rettungsin.	Continental (10 Pers.)
Beiboot	Norwegerjolle mit Schwertkasten u. Segel

Der Rumpf ist in 3 wasserdichte Räume abgeschottet. Boden u. Kiel bestehen aus 10 mm Stahl. Über den Zustand des Unterwasserschiffs gibt es ein Gutachten.
Das Schiff wurde von mir in einer Fahrtzeit von 14 Jahren zweckmäßig und überdurchschnittlich gut ausgerüstet. E D E N befindet sich im seeklaren Zustand. Der sehr gute Liegeplatz im Museumshafen zu Lübeck kann übernommen werden.

Preis 195000, - DM

Vorrübergehende Eignergemeinschaft mögl.

Jan Rohde
Theodor-Storm-Str. 34
2070 Ahrensburg
Tel. 04102 / 53 53 9

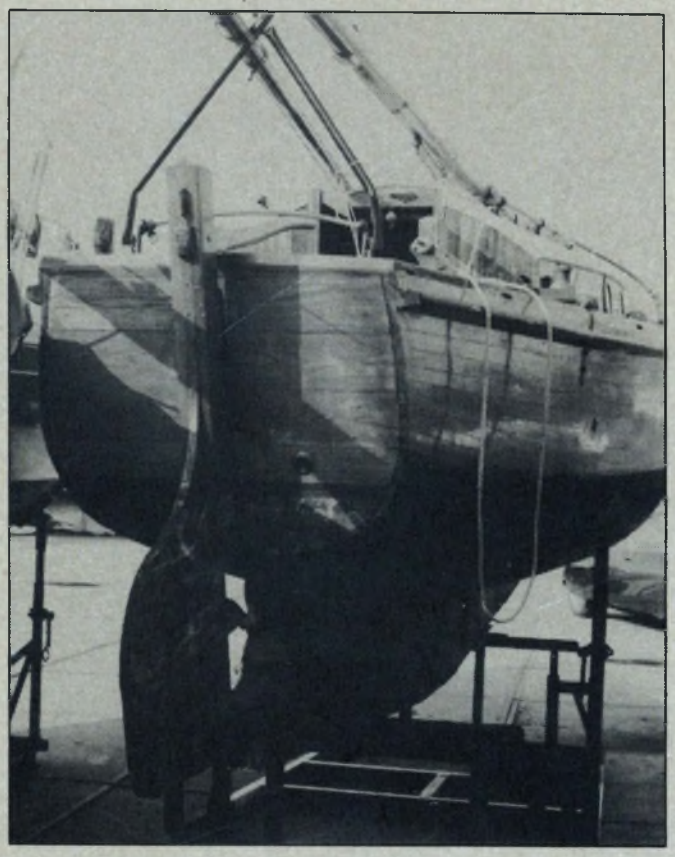
DELFTER SCHIFFSRÄTSEL

Sie heißt Barcarole

Ihr Rumpf ist aus Eiche, ihr Boden ist aus Iroko und beide sind 1982 renoviert worden. Die Kajüte ist aus Teak und hat noch ihren Originalriss.

Tja, und ihr Eigner weiß nicht, wer sie in die Welt gesetzt hat.

Natürlich ist er für jede Information dankbar, vor allem hätte er aber gerne Bauzeichnungen, denn demnächst soll's Barcarole an den Kiel gehen. Der Kiel auf dem Foto ist nicht original.



<u>vorhandene Schiffsdaten:</u>

Name: Barcarole
Länge ü.a.: 7,60 m (ohne Klüver)
Breite : 2,70 m
Tiefgang : 1,15 m

Info's an:
J.W.E. Snijdoodt
Gashouderpad 83
2611 MT Delft
Holland - Tel. 31-(0) 15-136978

Bemerkung der Piekfall-MitarbeiterInnen:
Wir vermuten, daß die Barcarole ein Einzelbau ist; sie hat einen leichten englischen "Akzent".