PIEKFALL

Mitteilungsblatt für die Freunde des Gaffelriggs № 51

Jensine - eine Dame von 140 Jahren
Wird die Oste vergiftet ?
Schiffsschicksale
Wohin - Wann - Warum ?

PIEKFALL

Postanschrift:
Susanne Klüskes
Haubachstraße 36
2000 Hamburg 50

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, Ausschußsitzungen u.s.w. gibt es nicht!
Möglichkeiten zur Kontaktaufnahme untereinander ergeben sich durch das Mitteilungsblatt der "Freunde des Gaffelriggs" das "PIEKFALL" und bei den 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 Kostenbeitrag 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. 118848-200, BLZ 200 100 20, Postgiroamt Hamburg

Wer Fragen zu bestimmten Themen hat,
wendet sich an folgende Adressen des Piekfall-Teams:

Monika Kludas (Redaktion verantw.), Burmesterstr. 16
2000 Hamburg 60, Tel. 040/2996542
Susanne Klüskes (Redaktion), Haubachstr. 36
2000 Hamburg 50, Tel. 040/388617
Alexander von Sallwitz (Redaktion), Buddenhof 5
2155 Jork, Tel. 04142/3574
Elmar Specht (Restaurierung),
z.Zt. Tel. 04122/54525
Margot Harder, (Mitgliederkartei+Kasse),
2000 Hamburg 55, Elbterasse 20, Tel. 040/865336
Hans-Peter Baum (Redaktionsassistenz), Neuer Wall 34
2000 Hamburg 36, Tel. 378908-0
Bernd Schmiel (Veranstaltungen + Termine),
2000 Hamburg 20, Hans-Much-Weg 12, Tel. 040/4807512
Günter Klingbeil (Herbsttreffen), Am Hafen 27,
2208 Glückstadt, Tel. 04124/4618
Jörgen Bracker (Wintertreffen), Holstenwall 24
2000 Hamburg 36, Tel. 040/3504-2362
Herbert Karting (Historisches), Breitenburger Str. 6
2210 Itzehoe, Tel. 04821/33 45
Friedrich Brunner (Bootsbau), Lindenstr. 28
2724 Sottrum, Tel. 04264/95 21
Bernd Frommhagen (Mus.-Häfen südl. Ostsee), Wagnerstr. 103
2000 Hamburg 76, Tel. 040/201434
Uwe Griem (Skandinavienkontakte), Am Rehm 25,
2070 Ahrensburg, Tel. 04102/52667

KONSTRUKTIONSMERKMALE DES PIEKFALL:

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, 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

ALLE EINSENDUNGEN BITTE GLEICH AN DIE POSTANSCHRIFT

Piekfall

Schokker Regina vor Hausknalbsand
Foto: A. von Sallwitz

Inhalt

Mai 1993

Impressum	2
Inhalt	3
Postleitzahl-Info	3, 4
Pfingsttreffen Rødbyhavn	5
Berliner Schiffahrtsgesellschaft	6
140 (!) Jahre "Jensine"	8
Lesermeinungen	13
Mit der Gaffel übers Eis	15
Zeesbootregatta Wustrow	19
Flensburger Dampf-Rundum	20
Hanseatische Hafentage Rostock	21
Veteranenregatta Kieler Förde	22
Hafenfest-Ersatzregatta Lübeck	23
Beeke Sellmer und Laboe	24
Deutsche Woche Kalmar	27
II: Bodensee-Traditionswoche	28
Giftschlick in die Elbmarsch?	30
Der fertige Takelmeister	35
Besetzung von Traditionsschiffen	38
Denen es nicht so gut geht	42
Gibst du mir - nehm ich dir	43
Museumshäfen auf einen Blick	44

LIEBE PIEKFÄLLERINNEN UND PIEKFÄLLER;

die deutsche Bundespost hat uns einen neuen großen Verwaltungsaufwand beschert: die neuen Postleitzahlen.
Außerdem haben wir festgestellt, daß einige Adressen nicht mehr up-to-date sind und die PIEKFALL-Hefte wieder zurückkommen. Wenn Ihr also auch nach dem 1.7.93 Hefte und Einladungen bekommen wollt, müßt Ihr Euch der kleinen Mühe unterziehen, untenstehende Postkarte auszufüllen und abzuschicken. Margot freut sich auch besonders über einen gut gefüllten Briefkasten, denn ohne Eure Information säße sie sicher noch im Jahr 2000 am Computer, und das Piekfall bliebe fest und belegt, genauso wie ihr Schiff.
Damit Margot viel segeln kann:

FIERT AUF DIE POSTKARTE

HEISS VOR DIE BRIEFMARKE

KURS BRIEFKASTEN ABGESTECKT

Die Redaktion

Jeder "Piekfall"-Abonnent ist gemeint!

Name: Vorname:

geb. am: | Beruf/ Branche:

Straße: | Straße:

PLZ, NEU! Ort: | PLZ, NEU! Ort:

Tel.: | g=geschäftl. p=privat

Mitgl. seit: | Funktion:

Beitrag bezahlt 19

Eigner des Gaffelschiffes: Untersch-Sign:

Name: Heimathafen:

Typ: Takelung: Segelfläche: m^2

Baujahr: Bauwerft: Baumaterial:

Länge Gesamt m | Länge Rumpf m | Länge CWL m | Breite: m | Raumtiefe m | Tiefgang m

Vermessung: BRT NRT | Verdrängung: | Motor:

Die GSHW sucht zum 1.7.1993 für die Geschäftsstelle eine Teilzeitkraft. In einem Anstellungsverhältnis für Geringverdienende sollen 6-7 Stunden in der Woche, nach Absprache gearbeitet werden. Bewerber/innen sollten in der Traditionschiffahrtsszene zu Hause sein, ein gewisses kaufmännisches Verständnis haben, und auch vor einfachen Büroarbeiten am Computer nicht zurückschrecken.
Interessierte bitten wir um telefonische Kontaktaufnahme unter 040/2009982.

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

... ausfüllen ... ausschneiden ... abschicken

Platz für
besondere Mitteilungen,
persönliche Danksagung,
Anregungen, Wünsche etc. ...

.....

.....

80 Pf.

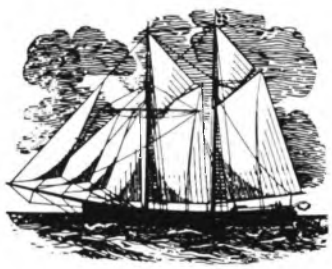
REDAKTION PIEKFALL
ABO-KARTEI
MARGOT HARDER
ELBTERRASSE 20
2000 HAMBURG 55

AUSSCHREIBUNG

zum Pfingsttreffen der Freunde des Gaffelriggs
29. - 31. Mai 1993 in Rødbyhavn / Dänemark

TEILNEHMER: Gaffler aus allen Ostseeanrainern, von Elbe und Nordsee, insbesondere Heimkehrer von Flensburg, Freunde aus Mecklenburg-Vorpommern, Mitstreiter aus Dänemark, Familien mit Kindern und Hunden - **sofern sie ein Gaffelschiff besitzen.**

PROGRAMM:



Sonnabend, 29/5 - Ganztägig Eintreffen in Rødbyhavn. Vorgesehen sind Nordhafen und Fischereihafen (Werft), Liegeplätze sind verabredet. Eventuelle Liegegebühren zahlt jedes Schiff selbst. - Bitte beim Hafenmeister melden, ggf. vorher über UKW-Kanal 16 anmelden.

1.) Zusammenkunft vor Ort auf dem am besten geeigneten Schiff um ca. 16.00 Uhr
2.) Abendveranstaltung am Strand oder an Bord, je nach Wetter und Eignung

Sonntag, 30/5 - Musikalischer Frühschoppen im Hafen. Jeder bringt was zum Essen, Trinken und Musizieren mit. Zeit: ab 10.00 Uhr

12.00 Uhr (mit dem Glockenschlag) setzen diejenigen, die sich berufen fühlen, Segel zur Ableistung folgender Wettbewerbe:

1.) Je nach Wetterbedingungen Ablaufen einer "Meilenfahrt": Die Organisation legt eine Distanz und die Richtung fest, die hin und zurück abgelaufen wird. Fliegender Start um 12.30 Uhr und eigene Zeitnahme bei Zieldurchgang.
2.) Anschließend ein nautisch und navigatorisch einwandfreies Über-Bord-Manöver wie folgt:
Im freien Seeraum wirft ein vorher betsimmtes Crewmitglied plötzlich ohne Vorankündigung mit dem üblichen Ruf "Mann über Bord" einen schwimmenden Gegenstand über Bord, der wieder aufgenommen werden muß. Dabei wird der Motor nicht (bzw. nur im Notfall) benutzt. Die Zeit wird vom Crewmitglied (nicht Skipper) notiert.

Das Ergebnis beider Wettbewerbe wird sofort nach Beendigung im Hafen an die Organisation gegeben. Max. Dauer des gesamten Vorgangs ca. 3 Stunden, spätestens 15.00 Uhr wieder fest.

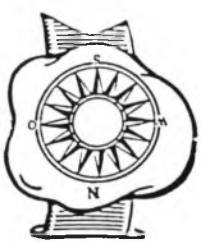
3.) Preisverteilung - 16.00 Uhr im Hafen

PREIS: Es wird gekämpft um "DIE GOLDENE SCHOLLE VON RØDBYHAVN" - plus div. Anerkennungspreise (kleinere Fische).

Alternativprogramm für Kinder und andere im Hafen Gebliebene oder bei ungünstiger Witterung wird angeboten.

Montag, 31/5 - Ausklingen des Treffens mit Klönschnack und Aufklaren für die Heimreise - ca. 15.00 Uhr Hafen leer.

KOSTEN: für das Programm keine.



Die Ausrichter

diverse Freunde des Gaffelriggs

Hamburg, den 28.4.1993

Kontaktadresse (ab 17.5.):
Monika Kludas
Burmesterstr. 16, 2000 Hamburg 60

3. Hafenfest der Berliner Schiffahrtsgesellschaft e.V. im Historischen Hafen Berlin 13. - 15. August 1993

Das Hafenfest der Berliner Schiffahrtsgesellschaft vom 4. bis 6.9.1992 war ein voller Erfolg. Mehr als 5.000 Besucher erlebten bei überwiegend gutem Wetter unvergeßliche Stunden mit kurzen Dampferfahrten in das historische Berlin, bei Schiffsbesichtigungen, einem Dampfpfeifenkonzert und weiteren musikalischen Darbietungen.

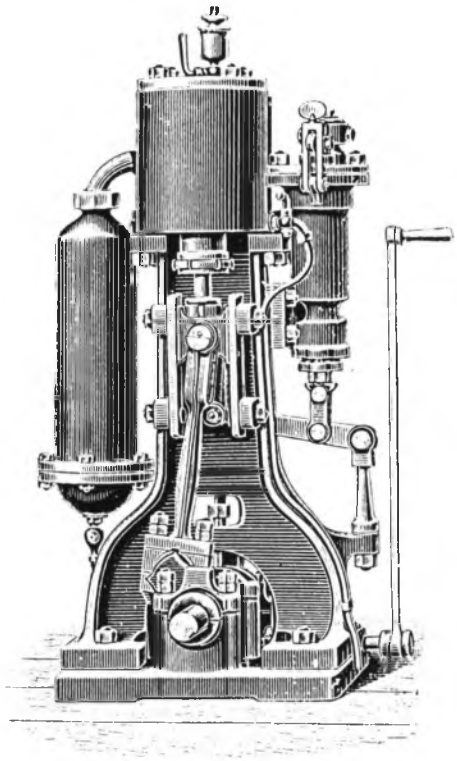
Für die Besucher wurde die besondere Attraktivität des Hafens zum ersten mal in einer neuen Dimension erlebbar. Aktiv mit von der Partie war auch das Museum für Verkehr und Technik Berlin. Die besondere Aufmerksamkeit der Festbesucher galt dem Schlepper "Volldampf" des MVT, der beim Hafenfest zum Einsatz gebracht werden konnte.

Die Ausstellung "Berlin ist aus dem Kahn gebaut", die zusammen mit dem Museum Brandenburg und der Berliner Geschichtswerkstatt aufgebaut wurde, hatte in der Zeit vom 4.9. bis zum 4.10.1992 mehr als 5.600 Besucher und fand in allen großen Berliner Tageszeitungen positive Beachtung.

In Briefen und Eintragungen in das Gästebuch kam besonders die Begeisterung von Besuchern zum Ausdruck, die einerseits als "Schiffahrtsleute" in der Ausstellung und dem Hafen einen neuen Ort für ihr Selbstverständnis fanden, andererseits als "Nichtwissende" ein sehr interessantes Stück Berliner Geschichte neu entdeckten.

Die Ausstellung soll weiter ausgebaut werden und als ständige Einrichtung im Hafen von Anfang Juni bis Ende Oktober täglich (außer Montag) geöffnet sein. Vorher wird sie in Hamburg zum Hafengeburtstag und in Brandenburg zu den Havelfestspielen gezeigt.

Während der Bootsausstellung Berlin vom 14. bis zum 22.11.1992 wurde mit Schautafeln über den Historischen Hafen Berlin und die Berliner Schiffahrtsgesellschaft e.V. informiert. Der Informationsstand fand reges Interesse bei den Zuschauern. Neben einer Reihe von Kontakten konnten neue Mitglieder gewonnen werden. Der Verein hat bereits mehr als hundert Mitglieder.



Im Sommer dieses Jahres wird der Hafen seine vorläufig endgültige Gestalt annehmen. Die Ausstellung "Berlin ist aus dem Kahn gebaut", eine Gaststätte auf einem historischen Schiff, ein Fischmarkt und ein Nautiquitätenmarkt an jedem Wochenende, ein Schiffskino mit historischen Filmen zum

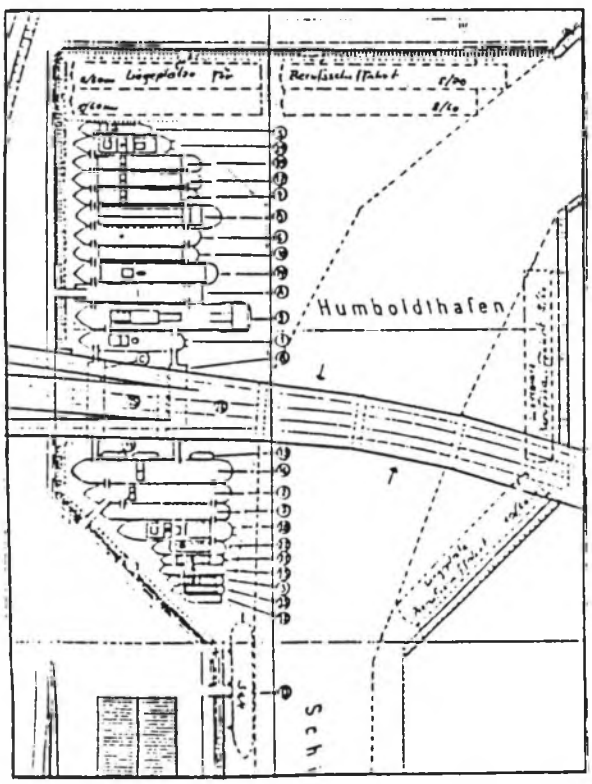
Thema Binnenschiffahrt, vor allem aber die Dampfschlepper und historischen Motorschiffe, die möglichst oft an den Wochenenden in Betrieb sein sollen, können den Historischen Hafen zu einem äußerst attraktiven Ort im Zentrum Berlins werden lassen.

Ende November erreichte der Heckradschlepper "Jeseniky" der Tschechischen Elbe Schiffahrtsgesellschaft aus Decin nach siebentägiger Fahrt über die Oberelbe und die Havel den Humboldthafen. Der Schlepper soll als Gastronomieschiff im Historischen Hafen betrieben werden. Hierfür wurde eine eigene Betriebsgesellschaft gegründet. Mitglieder, die sich an der Gesellschaft beteiligen wollen, können sich bei Manfred Pflitsch (Telefon des Vereins) melden.

Der Verein "Land in Sicht - Ausbildungsprojekt Mädchenschiff" ist am 27.1.1993 gegründet worden. Die Berliner Schiffahrtsgesellschaft ist an dem Projekt beteiligt. Ein Großfinowkahn soll im Rahmen eines handwerklichen Ausbildungsprojekts von einer Mädchengruppe ausgebaut werden und später als Jugendveranstaltungsschiff auch im Historischen Hafen liegen.

Ein geplanter Besuch mit zwei Dampfern und dem Ausstellungsschiff zum Hafengeburtstag in Hamburg Anfang Mai, die Beteiligung an den Havelfestspielen in Brandenburg und nicht zuletzt das große Hafenfest im August werden Höhepunkte des Jahres 1993 sein. Die Schiffahrtsgesellschaft hofft, zum Hafenfest dann erstmalig auch Gastschiffe aus anderen Museumshäfen in Berlin begrüßen zu können.

Der historische Hafen Berlin



Zur Zeit liegen im Historischen Hafen Berlin:

1. Schlepperdampfer "Andreas", L 35,18 m, B 7,21 m
2. Saale-Maß-Kahn, Marktkahn, L 51,64 m, B 6,08 m
3. Personenschiff "Eintracht", L 16,10 m, B 3,82 m
4. Finow-Maß-Kahn "Elisabeth", Ziegelkahn, L 40,80 m, B 4,60 m
5. Schleppdampfer "Selma", L 19,40 m, B 4,63 m
6. Finow-Maß-Kahn, Bunkerschiff, L 40,62 m, B 4,60 m
7. Groß-Finow-Maß-Kahn "Adonis", L 42,28 m, B 5,20 m
8. Berliner-Maß-Kahn, Ausstellungsschiff, L 46,80 m, B 6,60 m
9. Heckradschlepper "Jeseniky", Sommergaststätte, L 58,86 m, B 9,32 m
10. Deckskahn "Martin", Werkstattschiff, L 41,26 m, B 5,17
11. Stoßboot, L 5,48 m, B 1,63 m
12. Motorschiff "Pegasus", L 12,10 m, B 2,38 m
13. Stoßboot, L 5,39 m, B 1,57 m

Bis zum Sommer 1993 sollen dazukommen:

14. Personenschiff "Heinrich Zille", Restaurantschiff, L 42,62 m, B 6,21 m
15. Schleppdampfer "Kurt-Heinz", L 18,72 m, B 4,47 m
16. Breslauer-Maß-Kahn, Marktkahn, L 55,30 m, B 8,05 m
17. Groß-Finow-Maß-Kahn, Mädchenschiff, L 42,63 m, B 5,28 m
18. Groß-Finow-Maß-Kahn, Informations- und Messeschiff, L 42,57 m, B 5,21 m
19. Finow-Maß-Kahn, Kinoschiff, L 40,82 m, B 4,82 m

Als Gäste haben im Hafen reservierte Plätze:

20. Schleepdampfer "Nordstern"
21. Schlepper "Barbarossa"
22. Schleppdampfer "Geheimrat Garbe"
23. Personenschiff "Picolo"
24. Schleppdampfer "Gustav"

Berliner Gesellschaft zur Erhaltung und Förderung der historischen Binnenschiffahrt e.V.
Bamberger Straße 58, 1000 Berlin 30, Tel.: 030 / 213 80 41 Fax: 030 / 213 80 42

Foto mit freundlicher Genehmigung des Skibslaget Jensine

JENSINE Der Geburtstag einer alten Dame

Jensine rief und alle kamen, um der alten Dame ihre Aufwartung zu machen. Dazu bedurfte es keiner langen Vorüberlegungen, obwohl der Termin mitten in der Ferienzeit lag. Es war ja keine lästige Pflichtübung sondern ein Geburtstagsbesuch, auf dem man sich freut. Denn je älter jemand wird, und dieser jemand JENSINE heißt, desto mehr erfreut es denn, wenn Sie mal wieder "Nullt" und knackiger und frischer ist als je zuvor. Weil: man hat doch schon etliche Verjüngungskuren erfahren dürfen und das Pflegepersonal ist emsig und rührig. So haben wir denn der JENSINE unsere Aufwartung gemacht mit einer ansehnlichen Delegation vom Museumshafen Flensburg. (Jeder privat) von Dick-Bellis - Ruth - Greta - Hanne Munk bis klein "VAAR elsker JENSINE" und bemerkenswerterweise DIE ZWEI SCHWESTERN. Man bemerke: Hier trafen sich Uroma und der jüngste Enkel. Das älteste, erhaltene und in Fahrt befindliche, dänische Holzfrachtschiff von 1852 und der jüngste Nachbau einer Frachtjagt von 1794, die dann am Geburtstage einträchtig Backe an Backe lagen. Natürlich haben wir tüchtig gefeiert mit einem zünftigen Labskausessen, tüchtig auf das Wohl der alten Dame getrunken und dazu tüchtig wilde

"Sømandssange" erschallen lassen, so gut und dänisch es eben ging. Und am Samstag eine tüchtige Parade gefahren unter Vollzeug bei tüchtiger Backstagsbrise und Maschine tüchtig zurück im engen Haderslev-Fjord. Es waren doch so 50 bis 60 Schiffe gekommen zum 140.sten Geburtstag.

Jensines Historie

Jensine ex "De syv Söskende" ist Dänemarks ältestes Schiff unter Segel. (Dänemarks Renommier Marine-Monster, die Fregatte JYLLAND ist 8 Jahre jünger.) Gebaut 1852 bei J.W. Riis in Aalborg,Nordfünen, aber mit den südfünenschen Formen. Eine Jagt mit 14,5 KL (Kommerzlasten) oder 32 BRT.
Jensines erster Meßbrief ist ausgestellt in Aalborg den 25. April 1853. Aber man kann den Lebenslauf des Schiffes zurückverfolgen im Verzeichnis der dänischen Erwerbsfahrzeuge, welches seit 1864 besteht. Hier steht, daß das Schiff 1852 gebaut ist.

Als segelführendes Frachtschiff "De Syv Søskende" war JENSINE das größte Schiff auf Læsø um 1853 und es blieb in Nordjütland bis 1864 und segelte Fracht. Die längste Periode, die sie an einer Stelle beheimatet blieb, war auf Langeland von 1864 bis 1918 . Auf Südfünen wurde das Schiff von drei Generationen Schippern der selben Familie geführt und ganze 37 Jahre war es Schipper Niels Sörensen , der "die dicke Birne " segelte.

1918 ging die "Syv Söskende" zurück zum Limfjord. Bei der Gelegenheit änderte sie den Namen in "JENSINE" nach Schipper Alfreds Hansens Frau Jensine. In der ersten Zeit war die Frachtfahrt mit Zement eine sichere Einkommensquelle. In Jensines Rechenschaftsbüchern von 1918 bis 1931 überwiegt die Kleinschiffahrt. Die Frachtratenanzahl war gering, das Einkommen ebenfalls. Der "Sperling des Meeres" verschwand von der Bildfläche.

Jensine versuchte mit der Zeit Schritt zu halten. 1924 erhielt sie einen Motor, 1948 ein Steuerhaus. Aber auch das brachte nicht viel.
Alt, ausgedient und ein bißchen weich wurde JENSINE 1924 an Oluf Chr. Olsen verkauft, und war das meistgebrauchte Schiff für das Umladen von Fracht von Aalborg in das Innere des Limfjords. Mit "Eigentlich-Ole" -so war des Schippers Ökelname- endete 1960 JENSINES lange Ära als Frachtschiff. Jensine wurde aus der Frachtfahrt herausgenommen und eine lange Reihe von Eignern hatte große Pläne mit der Restaurierung, aber ....(wir kennen das alte Lied)

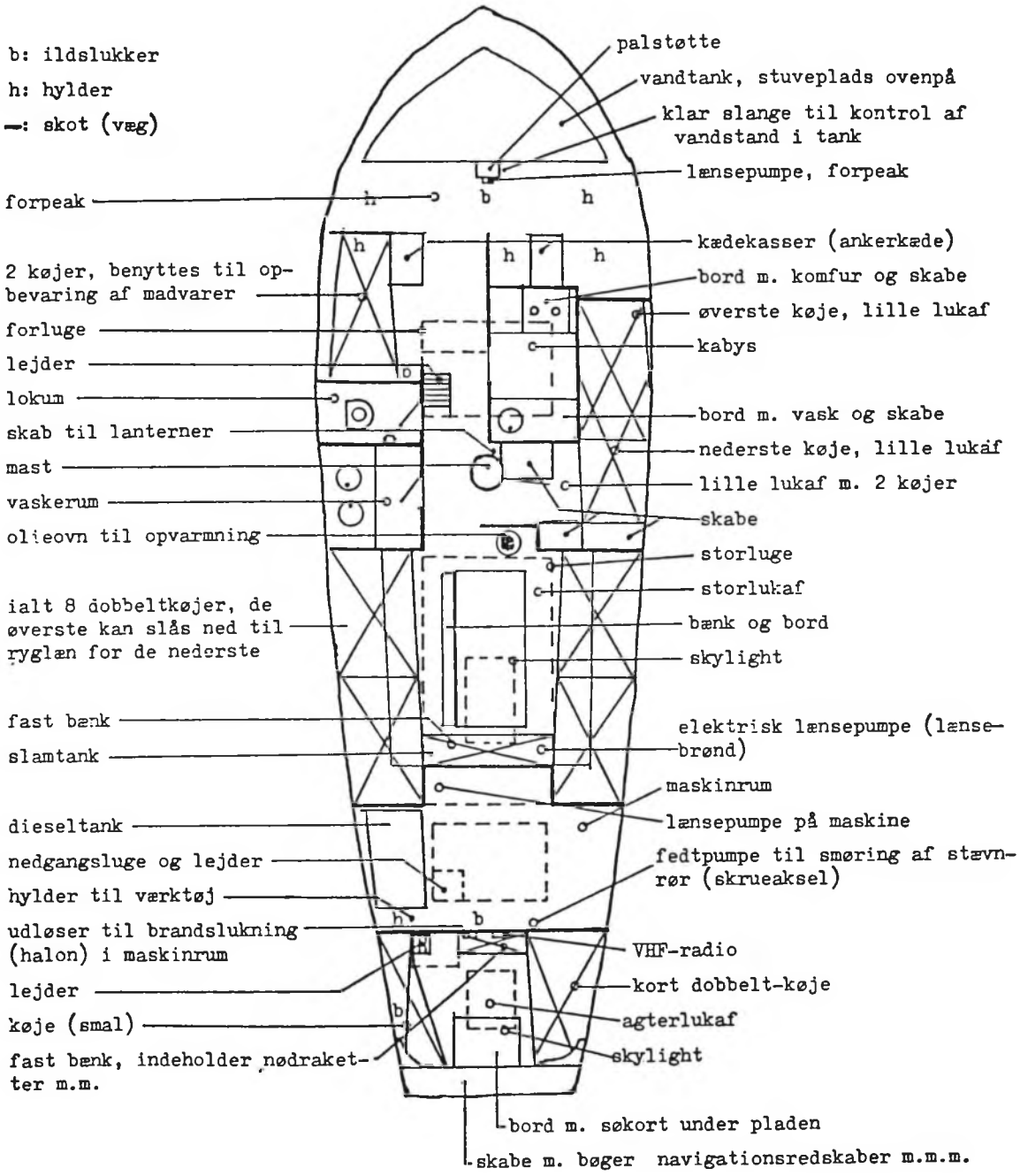
In einem ziemlich heruntergekommenen Zustand und aufgelegt in einem Kopenhagener Hafen, erwarb "Skibslaget Jensine" das Schiff 1970 von einem Schrotthändler für 1o.ooo Kronen. Man erreichte Hadersleben zu Pfingsten 1971 , begann straks mit den Aufräumarbeiten und äußerte sich sehr optimistisch in der Presse: "Es dreht sich bloß um 50 000 Kronen und freiwillige Arbeitskraft und in einem Jahr wird Jensine klar zur ersten Ausfahrt sein."
Aber man wurde klüger!
Es ließen sich keine Arbeitszeichnungen finden, nach den man hätte vorgehen können, aber man richtete sich soweitgehend wie möglich an die Bautraditionen der damaligen Zeit.
Neuer Kiel und neues Kielschwein, neue Spanten wurden eingesetzt und mehrere Hundert Meter Planken wurden ausgewechselt, wo es am dringensten notwendig war. Schanzkleid und Schanskleidstützen wurden erneuert. Neue Decksbalken, neues Deck, neue Luken, neues Halbdeck, neues Schiebeluk und neue Skylights, neuer Mast und neues Rigg, neues Ruder, neuer Bugspriet. Achterspiegel ausgewechselt und manches andere verbessert. Der alte Motor fiel den Anforderungen der Seeberufsgenossenschaft zum Opfer und wurde durch einen gebrauchten 90 PS Caterpillar ersetzt. Als neue Segel genäht werden mußten, wurde das älteste Foto von Jensine unter Segel sorgfältig studiert.
Es wurden gut 300 000 Kronen gebraucht, und fast 6 Jahre gingen ins Land bis Jensine wieder segelklar war. Der nächste Schritt war die Einrichtung unter Deck.
Aber ein altes Schiff braucht ständig Pflege und als nächstes soll das alte Ankerspill erneuert werden.

Betrieben und unterhalten wird Jensine vom "Skibslaget JENSINE". Skibslaget ist eine Abteilung des dänischen Pfad-

finderkorps, das bekannt ist - außer Jensine - für die Mitbeteiligung am Bau und Unterhaltung mehrerer Wikingerschiffe. Skibslaget ist Eigner der Jensine, ohne daß eines seiner Mitglieder ein privatwirtschaftliches Interesse an diesem Schiff hat. Die Mitglieder rekrutieren sich aus Leuten, die ein Interesse daran haben ein altes Schiff zu pflegen und einen aktiven Beitrag dazu leisten, das Schiff zu segeln und zu unterhalten.

Zu ihrem 140sten Geburtstag zeigt sich Jensine rüstig, gesund und gut gepflegt. "Skibslaget JENSINE" wurde vom dänischen "Skibsbevaringsfonden" ausgezeichnet mit dem Kølhalingsblok (großer

EINRICHTUNGSPLAN



Block zum Kielholen von Schiffen) und erhielt eine Unterstützung vom Skibsbevaringsfond. (sowas gibts in Dänemark!!)
Das kleine Dänemark ist sich seiner Seefahrtstradition und -kultur sehr wohl bewußt. In Zusammenarbeit mit "Træskibssammenslutning" und dem "Nationalen Seefahrtsmuseum" Helsingör hat man den "Skibsbevaringsfond" ins Leben gerufen um Schiffe bzw. die Eigner zu würdigen und zu unterstützen, die sich für die Restaurierung, Erhaltung und Infahrthaltung solcher Schiffe verdient gemacht haben, die für das Verständnis der eigenen Geschichte und der eigenen maritimen Kultur von Bedeutung sind. Und und dazu zählt insbeson-

DECKSPLAN

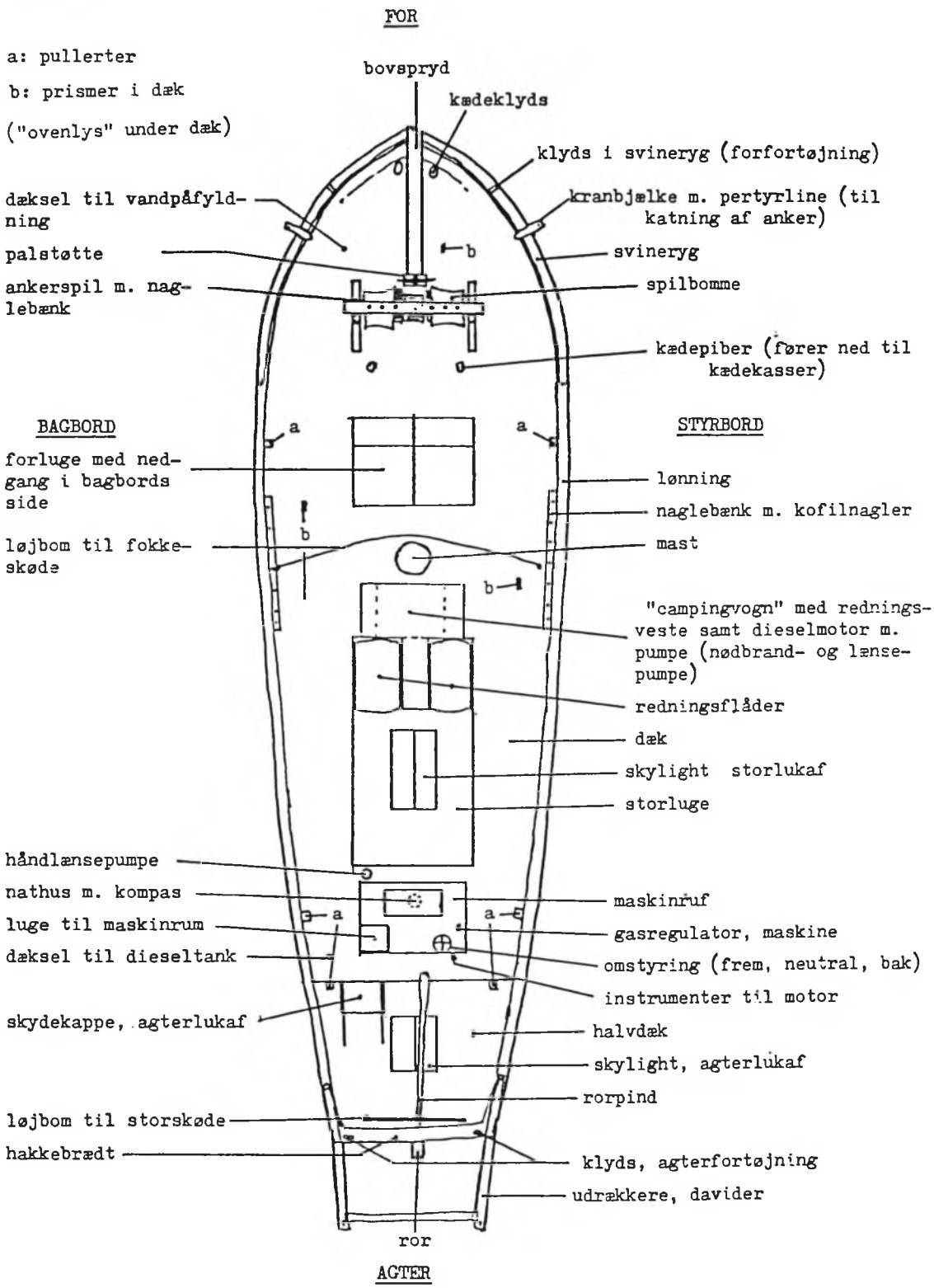


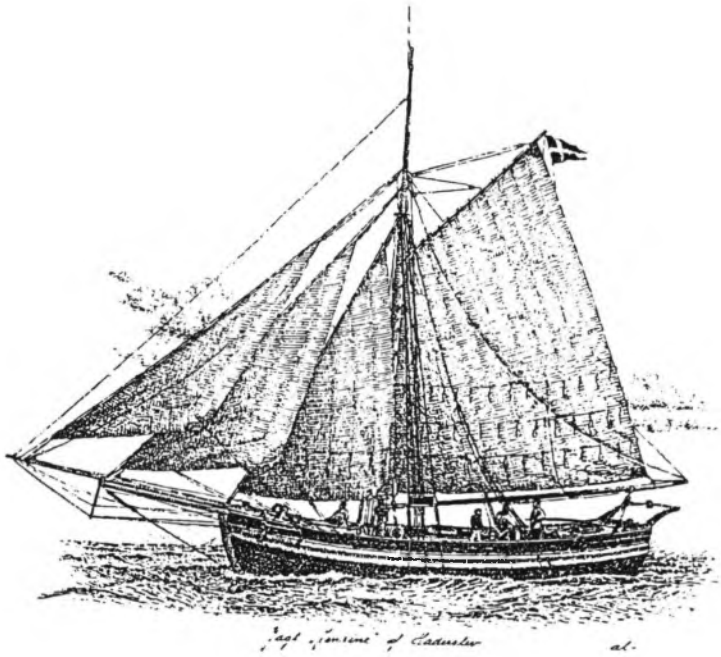
Foto: Üze Oldenburg

Das Pumpspill für den Anker der "Jensine"

dere auch die Würdigung der Kleinschiffahrt und das weite Feld der Fischereifahrzeuge und der Fischereikultur. Während man in Deutschland offensichtlich nur Großsegler und Schulschiffe, die sogenannten "Windjammer" ernst nimmt und in großen Windjammerparaden medienwirksam feiert. Von Anerkennung der Küsten- und Kleinschiffahrt, geschweige denn Unterstützung kein Silberstreif am Horizont.
Wir brauchen eine Einrichtung die die Bewahrung unseres maritimen Kulturerbes unterstützt. Ein erster Schritt in diese Richtung ist die Arbeitsgemeinschaft der Museumshäfen.

Gerd Büker. Museumshafen Flensburg.

Zeichnungen: Andreas Laursen



Das Arrangement dieses Heftes ist derart getroffen, um ein ungefähres Bild davon zu geben, wie Piekfall für einen gewissen Zeitraum (hier Januar bis Dezember) beabsichtigt:

1) **seine eigene Meinung** auf den Gebieten des Segelsports - der Fischerei - des Rettungswesens - der Handelsmarine - des Bootsbaus und der Restaurierung - **zu vertreten.**

2) **die Meinung anderer Leute** und die tathsächlichen Erscheinungen auf obigen Gebieten **zu registrieren**.

(Ahoi Anno 1897)

Was unsere Leser so bewegt

Was heißt da noch Kogge ?

Die Darstellung Herrn Försters von der Hanse-Koggenwerft e.V. Bremerhaven wirft einige grundsätzliche Fragen auf. Lassen wir dabei die Schönheit und den guten Geschmack einmal beiseite.

Ein Motor ist unter den heutigen Verhältnissen der Reviere, Häfen und des Schiffsverkehrs notwendig. Ballast braucht das Schiff ja doch. Radar und Funk sind zu akzeptieren, wenn ihr Einsatz auf Notfälle beschränkt bleibt.

Mir ist es unerklärlich, wie man ein historisches Schiff, das obendrein noch wissenschaftlichen Versuchen dienen soll, unter GL-Klasse baut.

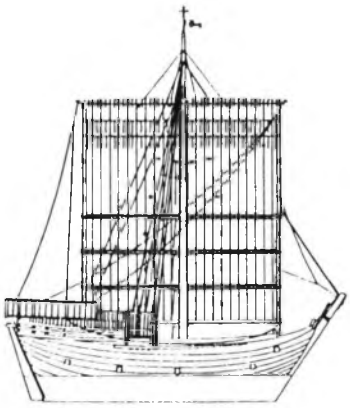
Und wenn schon GL, als der Germanische Lloyd 1867 gegründet wurde, befestigte man die Planken von Schiffen dieser Größe mit Holznägeln an den Spanten und mit Schmiedenägeln in den Lannings. Das hat der GL damals doch akzeptiert. Damals gabs kein Niro, die Segel und Taue waren aus Naturfasern und geleimte Masten und Spieren hatte man auch nicht. Warum hat man beim GL nicht wenigstens auf die Möglichkeiten und Vorschriften von vor 125 Jahren zurückgegriffen? Ich vermute Unkenntnis und Unerfahrenheit betreffs hölzerner Schiffe, wie sie in den Verwaltungen heut zu Tage allgemein sind.

(über Holznägel siehe Piekfall Nr. 37, Seite 21 und Nr. 41)

Es ist klar, mit einem stahlverbolzten Schiff,mit verleimtem Mast und verleimter Rah und mit Wanten, Brassen, Fallen und Segeln aus Kunststoff kann man viel härter segeln als mit einer historischen oder auch nur traditionell gebauten Kogge. Die Hansen hatten als Navigationshilfen den Jacobsstab, das Handlot und so etwas von Kompaß.

Was heißt denn nun "auf den Kursen der Hanse segeln" ? Das Ergebnis der Versuche kann doch nur lauten: Wenn die Hansen ihre Schiffe mit Nirobolzen gebaut, die Spieren geleimt und den ganzen Takelkram aus Kunstfaser gemacht hätten, hätten sie viel mehr Reisen machen und Geld verdienen können. Wenn das keine Doktorarbeit ist !

F. Brunner



Was unsere Leser so bewegt

Zum Leserbrief von F. Brunner im Piekfall Nr. 48 "Etwas Hölzernes"

Die Bremer Kogge von 1380 wurde wissenschaftlichen Untersuchungen zufolge mit frischem Eichenholz geplankt. Deshalb war es Sinn und Zweck des Kieler Originalnachbaus, es den mittelalterlichen Kollegen gleichzutun, um Erkenntnisse über die Segelleistungen der Koggen und über die Qualität des mittelalterlichen Schiffbaus zu gewinnen.
Herr Brunner hat natürlich Recht, wenn er behauptet, frisches Holz eignet sich nicht für Außenhautplanken von Schiffen.
Die 5 cm dicken Eichenplanken der Kieler Hanse-Kogge wurden nach dem Einschnitt ca. 8 Monate auf Stapelleisten an der Luft gelagert. Die ersten Bodenplanken hatten einen Feuchtigkeitsgehalt von 18 - 20 %, was man noch als "frisch" bezeichnen muß. Als Faustregel für die Trocknungszeit von Eichenholz gilt: Pro cm Dicke ein Jahr !
Damals wie heute hatte die "frische" Bauweise nicht nur betriebswirtschaftliche Gründe: Die Koggen mußten schnell fertig werden, um Geld einzufahren. Und heutzutage legt sich kein Holzhändler Eichenplanken von 10 m Länge und 80 cm Breite auf Lager, um darauf zu warten, daß einige Idealisten nichts besseres zu tun haben als Originalkoggen nachzubauen.
Auch der Schiffszimmermann weiß die Verarbeitung von frischem Eichenholz zu schätzen. Trockenes Holz ist ungleich härter, und der Dechsel würde sich beim Einpassen von Spanten und Bodenwrangen die Schneide ausbeißen !
Wäre Herr Brunner zur Wikingerzeit geboren, hätte er unzählige Werften besichtigen können, die frisches Holz für Außenhautplanken verwendeten. Diese Eichenplanken wurden aus ganzen Stämmen radial, parallel zu den Markstrahlen gespalten und auf gleichmäßige Dicke gebeilt. Diese Planken mit ausschließlich stehenden Jahresringen und durchgehendem Faserverlauf sind von hoher Festigkeit und reißen wenig. Die Außenhautplanken der Kieler Hanse-Kogge sind zwar nicht gespalten, sondern wie auch beim Bremer Original gesägt, jedoch von hoher Qualität und von bestem Wuchs, dank der Bemühungen unseres Holzhändlers Hein Dahlinger.
Seit Baubeginn 1987 bis heute ist keine einzige Außenhautplanken weiter gerissen, und der Rumpf dieses außergewöhnlichen Schiffes ist "pottdicht".
Der Mast und die Eichenpinne wurden mit Erfolg in der Ostsee 18 bzw. 6 Monate gewässert: Der 24 m lange Mast zeigt bisher nur wenig kleine Risse auf, die 3 m lange Pinne überhaupt keine! Ich möchte Herrn Brunner gern einmal nach Kiel einladen, damit er sich von der Qualität der Kieler Hanse-Kogge selbst überzeugen kann.

UWE BAYKOWSKI

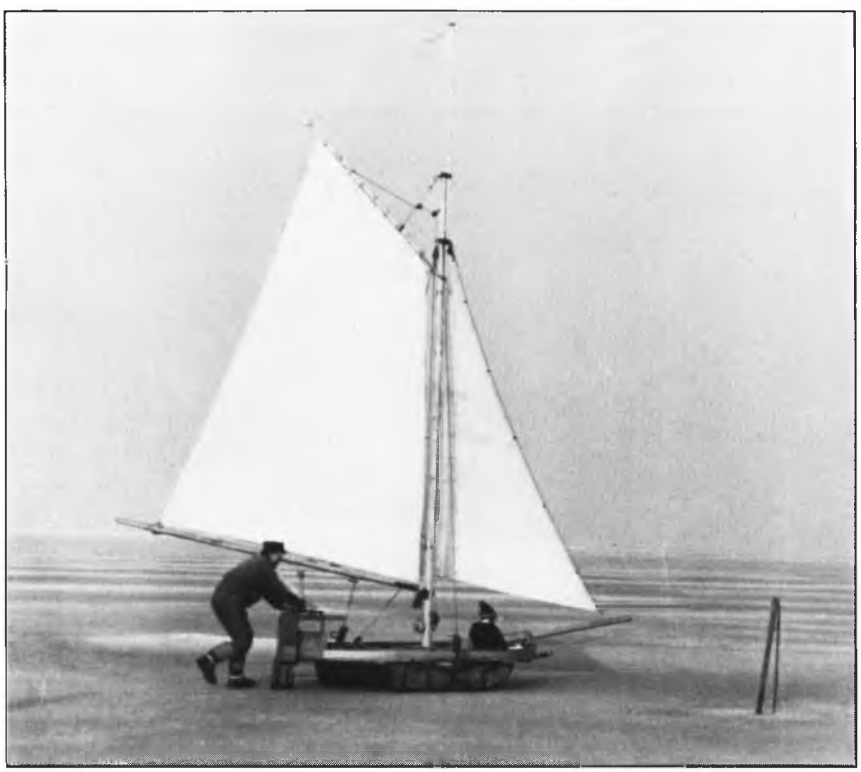
Vorschau auf den Winter 93'

Fährt der Schlitten übers Eis, wird´s dem Gaffelsegler heiß

Eine der größten Winterfreuden ist das Eissegeln. Es gibt fast nichts Besseres, als bei Knackfrost und beißendem Wind über die Eisflächen zu jagen. Wenn sich andere Menschen vorsichtig aus ihren warmen Gemächern wagen, stapfen wir frohen Mutes, dick vermummelt mit Fellmützen, Fäustlingen, Filzstiefeln und Eissporen, herunter zum Eis. Wir packen die Segel aus, heißen sie vor und heben den Schlitten von den Böcken. Dann schon geht die wilde Jagd los - schneller als der Wind! Der Schlitten tobt und poltert über das Eis. Man faßt die Schot in den erkalteten Händen fester. Das ist Segeln nach unserem Geschmack! Das ist hart - das macht Spaß! ---------

Segelschlitten gibt es schon lange. Den Anfang der Eisschlitten machte wohl der Peekschlitten, den man zur Eisfischerei oder auch zum Transport von Lebensmitteln, Personen oder anderem benutzte. Man stand breitbeinig hinten auf dem Schlitten und peekte einen Stock mit Eisspitze zwischen den Beinen nach hinten auf das Eis - und schob sich so ab. Aber selbst für diesen 2 m langen Peekschlitten fand sich sehr schnell eine Besegelung. Mit einer anschraubbaren Vorrichtung wurden Mast und Ruder angebracht. Ein Luggersegel gab selbst diesem kleinen Schlitten eine teilweise ganz gehörige Geschwindigkeit. Mein Vater gab mir solch einen Schlitten, auf dem ich die Grundlagen des Eissegelns erlernte und die erste Begeisterung empfand. Doch schnell hatte ich von dem Kleinen genug und wollte auf dem großen Fischländer Gaffelschlitten mit, mit dem mein Vater in 10 Min. zur ungefähr 3 sm entferntliegenden Insel Walfisch donnerte. (Wie schnell ist das, meine Herren Experten ?) ------

Auf diesen Schlittentyp möchte ich jetzt näher eingehen. Unseren eigenen Fischländer haben wir seit 20 Jahren. "Fischländer" nennen wir ihn, weil das Vorbild aus Althagen/Fischland stammt. Auf den Boddenrevieren, auf den weiten Flächen der Haffe entlang der Ostseeküste, teilweise auch auf größeren Binnenseen, war und ist der Segelschlitten verbreitet. Er diente größtenteils den Fischern zur Eisfischerei, aber auch die Bauern hielten Schlitten, um einen schnellen und billigen Transportweg über das Eis zu haben.



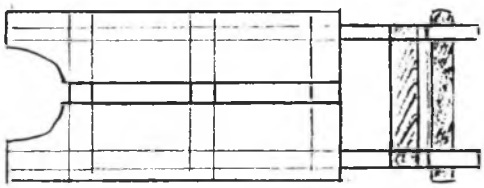
Der "Fischländer " in seinen jungen Jahren

Am populärsten war der Segelschlitten wohl in den Boddengebieten, die aufgrund des geringen Salzgehaltes sehr schnell und gut zufroren und so ein Eissegeln früher erlaubten als bei uns in der Wismar-Bucht. Doch auch hier wußte man von diesem schnellen Gefährt. Fischmeister A. Steffen aus Wismar veröffentlichte im Jahre 1899 in der "Zeitschrift für Fischereiwesen" den sehr interessanten Artikel "Ein praktischer Segelschlitten". Ausgehend von seinem Beruf beschreibt Steffen den Segelschlitten so, wie er auf dem Saaler Bodden gebräuchlich ist; als wendigen und vorzüglichen Fischdiebe-Fänger. Aufgrund einer Geschwindigkeit von 60 km/h auf gutem Eis wird jedem armen Landstreicher ("Fischereikontravenienten"), der mit einem gemopsten Aaleisen sein Abendbrot stechen wollte - Hören und Sehen vergangen sein, wenn ein Schlitten vom Ufer schnell wie ein Wirbelwind auf ihn zujagte. ----

Der von Steffen beschriebene Schlitten ist fast identisch mit dem unserer Familie. Sie entstammen ja auch der gleichen Gegend.
Der Segelschlitten besteht aus 4 Teilen: dem Oberschlitten, dem Unterschlitten, der Besegelung und der Steuerung.
Der Unterschlitten besteht aus 2 Kufen, die durch 3 bis 4 darüberliegenden Balken (7 cm im Quadrat) zusammengehalten werden. Die Kufen sind 23 cm hoch, 4 cm stark und bestehen aus bestem Eichenholz und sind mit Eisen beschlagen.
Der Unterschlitten als eigentliches Kernstück, das dem Schlitten Stabilität gibt, ist breiter als lang, um ein Kippen des Schlittens zu verhindern. Seine Länge beträgt 1,50 m und seine Breite 1,60 m. ----------
Der darüberliegende Oberschlitten ist fast kahnförmig und ist mit dem Unterschlitten durch Keile verbunden, damit im Notfall beides voneinander trennbar ist. Hierzu sind 4 Eisenbügel am Unterschlitten angeschraubt, die durch Schlitze in den Oberschlitten hineinragen; beim Keilen werden beide Teile gegeneinandergepreßt.

Der Oberschlitten ist 3 m lang. Der Vorsteven ist 40 cm hoch und fällt um dasselbe Maß nach vorne über. Der Achtersteven ist 30 cm hoch und steht lotrecht. In der Mitte ist der Oberschlitten 180 cm breit; am hinteren Viertelteilpunkt mißt er 140 cm und am vorderen 120 cm. Der Mast steht 22 cm vorlich der Mitte. In der Regel ist der Oberschlitten aus leichten und relativ dünnen Kiefernplanken gebaut. Je nach Verwendungszweck ist die Form unterschiedlich. Ein Arbeitsschlitten wird einen flacheren und stabileren Oberschlitten haben als ein Personenschlitten. Dort dürfen z.B. Duchten nicht fehlen. Gerade bei den letztgenannten finden sich oft sehr hübsch verzierte Spiegelhecks und elegant - hübsche Schlitten an sich. ----

Ein Arbeitsschlitten mit stabilem Oberschlitten

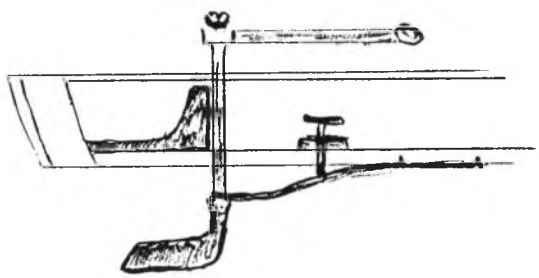


Die Besegelung ist möglichst einfach gehalten. Oft wurde sie nur von dem ins Winterlager gegangene Boot übernommen. Der Mast ist 5 m hoch und hat eine Stenge mit Eselshaupt von 1 m. Der Schlitten besitzt ein Bugspriet von 1,20 m, der vom Vorsteven durch einen Ringbeschlag geschoben wird und am Mast im Mastschuh steckt. Mit dem "Stampfstag" wird gleichzeitig das Vorstag dichtgesetzt. Der Schlitten verfügt über eine Besegelung von Gaffelgroßsegel, Fock und Gaffeltoppsegel. In Ausnahmefällen kann man noch einen Jager setzen (vgl. Begriff "Raserei"). Als Grundbesegelung jedoch gelten Großsegel und Fock. Der Fock- Hals wird an der Vorbaum-Nock gefahren. So entsteht eine ungewöhnlich breite Fock, die dem stark nach vorn verlagerten Segeldruckpunkt aufgrund der hohen Geschwindigkeiten Rechnung trägt.

Die Fock kann man 2 mal reffen. Ihre Schoten werden über 2 Fußblöcke an den Seiten nach achtern zum Rudergänger geführt und dort auf einer Mittelklampe belegt. Das Großsegel wird mit Unterbaum gefahren, um der Schot einen Ansatzpunkt zu geben, obwohl das Segel stark nach achtern überragt. Die Großschot läuft durch 2 1-2-scheibige Blöcke auf einen Fußpunkt hinter dem Rudergänger auf dem achtersten Teil des Schlittens oder auf einen Leuwagen über der Ruderanlage. Die holende Part wird auf einer Klampe am Großbaum belegt. Das Großsegel läßt sich 3 mal reffen. Piek- und Klaufall sowie Fockfall belegt man am Mast auf Klampen. Der Mast wird durch jeweils 1 Want gehalten, das mit einem Taljereep dichtgesetzt werden kann. Er steht im Mastschuh auf dem Fisch.-----

Das Gaffeltoppsegel wird der Einfachheit halber eher bei umgelegtem Schlitten eingebunden als vorgeheißt. Es steht zwischen Stengentopp, Gaffelnock und Gaffelklau. Der Jager wird ähnlich benutzt und dazu nur bei wenig Wind oder durch Geschwindigkeitsrausch-Süchtige. Er steht zwischen Bugspriet- Nock und Stengentopp. Ein kleiner Stander am Stengentopp ist übrigens zur Beachtung der Windverhältnisse sehr brauchbar. (Sie, kennen Sie den scheinbaren Wind ?) ------

Die Ruderanlage ist so gebaut, daß Unebenheiten im Eis problemlos federnd überwunden werden können. Mir sind 3 Arten von Steuerungen bekannt. Die erste ist als richtige Ruderform mit unten angeschlagener Kufe am Heck des Schlittens durch ein Auge- Lümmel- (nein, kein Segellehrer !!) System befestigt. Die andere Möglichkeit ist ein Koker- Ruder mit einer Eisenkufe in Schweifform. Bei beiden Varianten erhält das Ruder den entsprechenden Druck auf das Eis (hartes Eis- viel Druck; weiches Eis - umgekehrt) durch eine Feder, die vom Schlitteninnern durch Drehen eines Bolzens zu betätigen ist. Die 3. Art ist die interessanteste. Da segelt man nämlich ohne Ruder. Namentlich dann, wenn es die Eisverhältnisse nicht anders zulassen. Spiegeleis ist natürlich ideal. Scholliges Eis wird auch noch gut, wenn auch nicht ungefährlich überwunden.



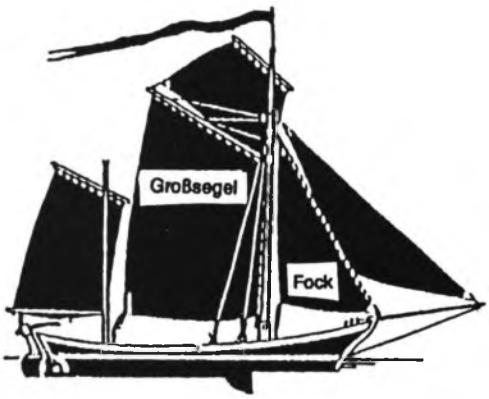
Koker - Ruder mit Eisenkufe in Schweifform

Die Schlitten in Reih und Glied zur "Kömregatta"

Schnee ist nicht so schlimm- auf weiten Flächen bildet er selten eine zusammenhängende Decke, sondern bleibt in einzelnen Wehen liegen. Diese lassen sich umsegeln. Manchmal sind Hartborsten oder Waken jedoch vom Schnee getarnt, so daß nur Revierkenntnis eine sichere Fahrt ermöglicht. Verharscht der Schnee aber, dann steht es nicht so gut um die Segelei- dann muß Reibung vermieden werden. Man baut das Ruder deshalb gänzlich ab und steuert mit den Segeln. Das Großsegel bleibt belegt. Die Fock fährt man aus der Hand. Ein Dichterholen oder Fieren zusammen mit Gewichtsverlagerung nach vorne oder achtern bewirken eine Kursveränddrung. Segelt man aber auf kleinem Revier mit evtl. "Verkehrsteilnehmern", sollte man diese Technik vollständig beherrschen oder gar nicht erst versuchen !! Oft passiert es auch, daß der Schlitten bei starkem Wind oder wenig Gewicht zu steigen beginnt, d.h. er fängt an zu kippen. Fiert man aber die Schoten rechtzeitig und weit genug, kann er aber nicht kentern. ----

Selbst in den heutigen Tagen ist ein Segelschlitten auf dem Bodden nichts Besonderes. Bei gutem Eis trifft man sich draußen auf dem Saaler Bodden mit seinen Schlitten. Von überall her kommen sie übers Eis gefahren. Von Wustrow und Barnstorf, von Ahrenshoop und Althagen, von Bodstedt und Fuhlendorf. Sie segeln und kreuzen, fassen alle mit an, wenn es gilt, einen Eingebrochenen wieder herauszuholen. Hier gilt Kameradschaft auf dem Eis. Die Ortskundigen vorneweg, der Rest mit Hallo achteran - bis man die anderen erreicht. Man begrüßt sich, begutachtet, simpelt fach, trinkt heißen Glühwein, prahlt- und segelt um die Wette. Sofort stellen sich die Schlitten in eine Reihe auf das Eis, wenn es eine Buddel Köm zu gewinnen gibt. Man schiebt an, daß die Sporen nur so auf das Eis krachen, flucht über den viel zu langsamen Macker und segelt wie Wodan auf Sleipnir so schnell - schneller als der Wind.

Text: Friedrich Grahlmann
Bilder: Ellen Grahlmann



Zeesenbootregatta

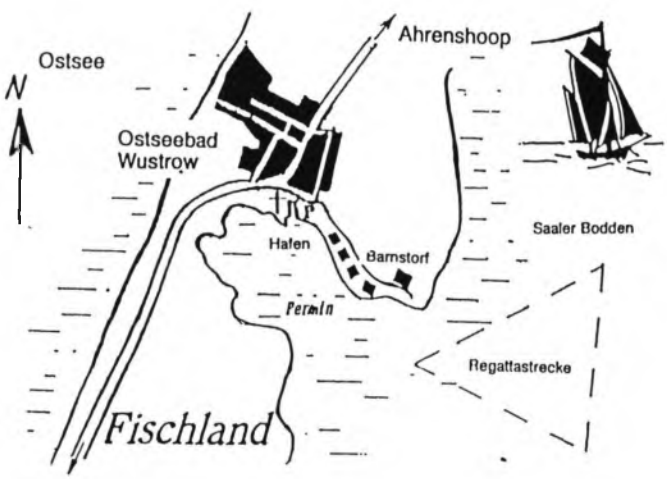
Länge ohne Klüverbaum 9 -12 Meter
Breite 3 - 4 Meter
Tiefgang ohne Schwert 0,7 bis 1,0 Meter
Segelfläche 70 bis 100 m²
Baujahr ab 1880

Die ehemaligen Fischfänger auf den Boddengewässern Mecklenburg/Vorpommerns sind heute Traditionssegler. Von ca. 500 Zeesenbooten zu Beginn dieses Jahrhunderts, sind heute noch ca. 40 Boote in Fahrt.
Sie wurden nie in Serie gebaut und sind somit je nach Auftraggeber und Werft von unterschiedlichen Abmaßen. Typisch ist die braune Gaffeltakelung.

Wustrower Zeesenbootregatta mit Hafenfest Am 02. und 03. Juli 1993

jährlich 1. Wochenende im Juli

Freitag: abends Begrüßung der Gastboote
Sonnabend: ab 10.00 Uhr Markttreiben am Hafen
ab 11.00 Uhr Auftakeln der Boote
13.00 Uhr Start der ca. 25 Zeesenboote
19.00 Uhr Siegerehrung anschließend gemütliches Zusammensein.



Ribnitz-Damgarten

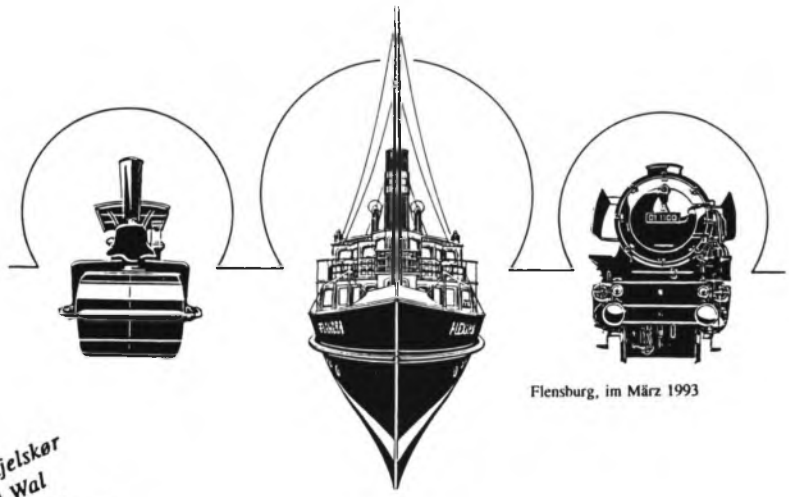
Das Regattageschehen kann verfolgt werden durch:
- eine Funkübertragung zum Hafen
- vom Kirchturm
- eine Wanderung zum Ortsteil Barnstorf (ca. 1 km)
- eine Dampferfahrt mit MS "Boddenkieker"
- Kutschfahrten bis Barnstorf

Organisationsleitung: Dirk Pasche
Kurdirektor Ostseebad Wustrow
Strandstraße 10 ☎ (03 82 20) 251
TSV Wustrow

Braune Segel im Wind

1. Flensburger *Dampf - Rundum*

16. - 18. Juli 1993



Flensburg, im März 1993

Es nehmen teil :

Salondampfer *Alexandra* und *Skjelskør*
Dampfeisbrecher *Stettin* und *Wal*
Seezeichendampfer *Kapitän Meyer*
Dampfbarkassen *Sapphire* und *Massa Brun*
Dampflokomotiven *F 654* und *S 1916*
Schnellzugdampflokomtive *01 1100*
Modelldampfmaschinen
Dampfwalze

Was ist das Flensburger Dampf - Rundum ?

*Bei dieser Veranstaltung dreht sich alles um Dampf - zu Lande und zu Wasser. Historische Dampffahrzeuge und diverse Dampfmaschinenmodelle werden an drei Tagen mitten im Hochsommer in einer der schönsten Städte Norddeutschlands - in Flensburg - vor maritimer Kulisse präsentiert. Ein Dampfertreffen in dieser Form ist von internationalem Rang und wird vom 16.- 17. Juli erstmalig in Deutschland durchgeführt. Für die breite Öffentlichkeit besteht hier erstmalig die Möglichkeit, das in Europa einmalige Dampfeisbrecher- Duo **Stettin** und **Wal** zu besichtigen und in Fahrt zu erleben. Zusammen mit dem Tonnenleger **Kapitän Meyer** waren es überhaupt die letzten Dampfschiffe der deutschen Berufsschiffahrt, die heute von gemeinnützigen Fördervereinen als technische Denkmäler weiter in Fahrt gehalten werden. Die beiden herrlichen Personendampfer **Alexandra** und **Skjelskør** vermitteln die gemütliche Fördeschiffahrt um die Jahrhundertwende. Mit der berühmten deutschen Schnellzugdampflok **01 1100** und den beiden skandinavischen Dampfloks der Angelner Dampfeisenbahn gibt es sogar ein kleines internationles Dampfloktreffen.*

*Insbesondere den Jüngeren wird die faszinierende, noch voll funktionstüchtige Dampftechnik, die unser Jahrhundert nicht nur im technischen Bereich revolutionierte, zum Erleben und Anfassen nahe gebracht. Der Spaß an der ganzen Sache steht im Vordergrund bei Rundfahrten zu Lande und zu Wasser, Besichtigung der Schiffe und Maschinen sowie "Steamboat - Jazz". Interessante Sonderfahrten im Umfeld des **Dampf -Rundum** ergänzen das Angebot. Ein umfangreiches Kulturprogramm an Land runden das Programm ab.*

- Programm -

Freitag, 16. Juli 1993:

15.00 Uhr: Einlaufen und Begrüßung der *Stettin*; Beginn der Veranstaltung
15.00 - 19.00 Uhr: Besichtigung der Dampfschiffe

Sonnabend, 17. Juli 1993:

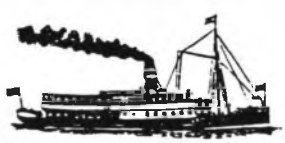
10.00 - 12.00 Uhr: Besichtigung der Dampfschiffe
12.00 - 17.00 Uhr: Rundfahrten der Dampfschiffe und der Angelner Dampfeisenbahn
10.00 - 17.00 Uhr: Modellmaschinenausstellung im Schiffahrtsmuseum
17.00 - 19.00 Uhr: Besichtigung der Dampfschiffe
20.00 - 22.00 Uhr: Steamboatshuffle mit Jazz und Tanz auf der *Alexandra*

Sonntag, 18. Juli 1993:

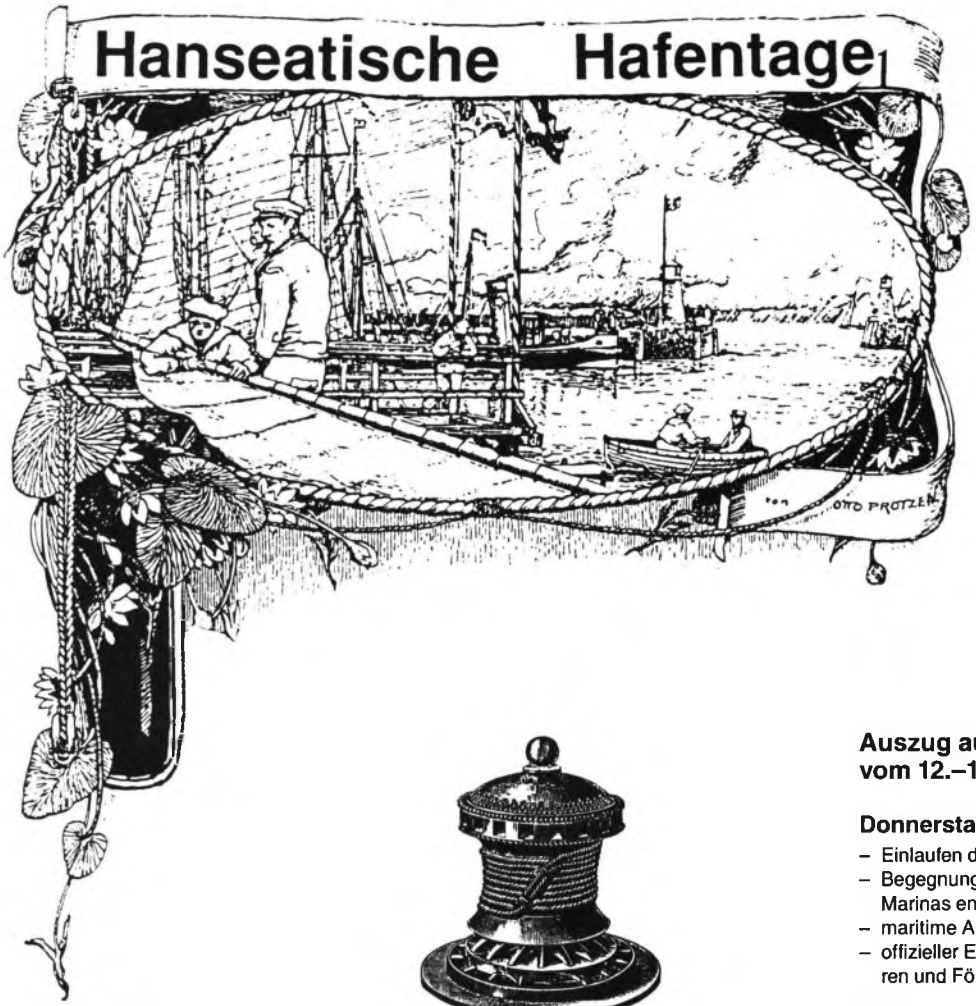
10.00 - 14.00 Uhr: Rundfahrten der Dampfschiffe und der Angelner Dampfeisenbahn
10.00 - 15.00 Uhr: Modellmaschinenausstellung im Schiffahrtsmuseum
15.00 - 17.00 Uhr: Große Geschwaderfahrt aller Dampfschiffe
18.00 Uhr: Musikalisches Dankeschön an die Teilnehmer; Ende der Veranstaltung

Veranstalter

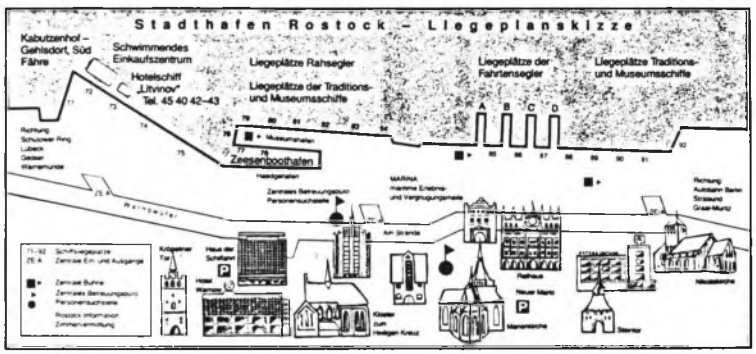
Technikgeschichte (Dampfclub) Flensburg e.V.



Förderverein Salondampfer *Alexandra* e.V.
Postfach 1616 in 2390 Flensburg



Rostock '93
12.–15. August



Auszug aus dem Veranstaltungsangebot vom 12.–15. August 1993

Donnerstag, 12. August 1993

- Einlaufen der Traditions- und Fahrtensegler
- Begegnungen der Fahrtensegler in den Yachtclubs und Marinas entlang der Warnow
- maritime Ausstellungen und Verkaufsbörsen
- offizieller Empfang der Hansestadt Rostock für Sponsoren und Förderer der Hafentage

Freitag, 13. August 1993

- Open ship und Tagesfahrten der Traditionssegler
- Maritime Wirtschafts- und Tourismus-Symposien
- Captain's Briefing
- Beginn der Segelweltmeisterschaften in der Tempest-Klasse (13. bis 21. August vor Rostock-Warnemünde)

Samstag, 14. August 1993

- Open ship und Tagesfahrten der Traditionssegler
- Geschwaderfahrt der Fahrtensegler und Besucheryachten entlang der Warnow
- Großsegler-Race zwischen der Brigg „Roald Amundsen" und der Brigantine „Greif"
- Kutter-Race um den Großen Preis der Warnow '93
- Seenotrettungsübungen
- Maritim-kulturelle Hauptveranstaltungen im Stadthafen sowie in den Yachtclubs und Marinas
- Captain's Reception

Sonntag, 15. August 1993

- Traditionelle Geschwaderfahrt der Traditionsschiffe und Fahrtensegler
- Absegeln der Besucherschiffe zu den nächsten Zielhäfen
- Luftparade von Motor- und Segelflugzeugen sowie Heißluftballons
- Bordfest der Crews der Gastschiffe mit ihren Gastgebern

Informationen

Organisationsbüro Hanse Sail
Stadthafen Alte Wache
Am Warnowufer 65
O-2500 Rostock 1
Tel. (03 81) – 4 59 00 46 . . . 49
Fax (03 81) – 4 59 00 50

Regattaausschreibung anfordern bei:

V. Internationale VETERANENREGATTA

Freitag, 20.8.'93

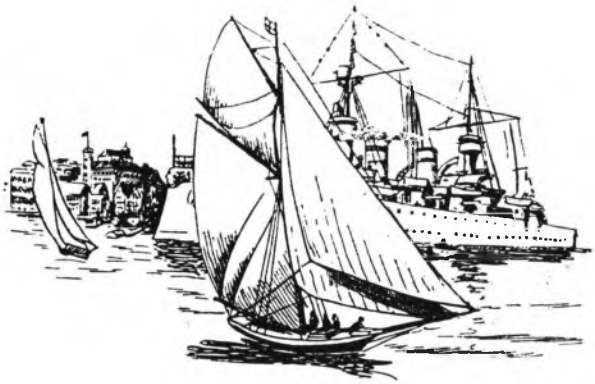
Ab mittags Einlaufen der Schiffe,

(Wir bilden Päckchen gleichgroßer Schiffe und weisen Euch ein), Ausgabe der Regatta-Unterlagen und Klönschnack.

Samstag, 21.8.'93

Ab 7 Uhr gemeinsames Frühstück auf der Pier

Um 9 Uhr Besprechung der Steuerleute, danach Auslaufen der Schiffe



Ab 10.30 Uhr: Start in verschiedenen Gruppen zur Wettfahrt.

Bis 17 Uhr: Ende der Wettfahrt.

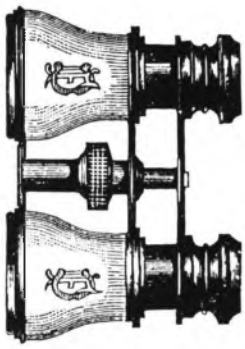
Um 19 Uhr: Große Preisverleihung im Festzelt mit Preisen für die Schnellsten und die Sonderbarsten.

Sonntag, 22.8.'93

Ab 8 Uhr: Gemeinsames Frühstück auf der Pier, danach gemeinsame Tränen des Abschieds.

Um 10 Uhr laufen wir zusammen aus.

Maritimer Markt Laboe

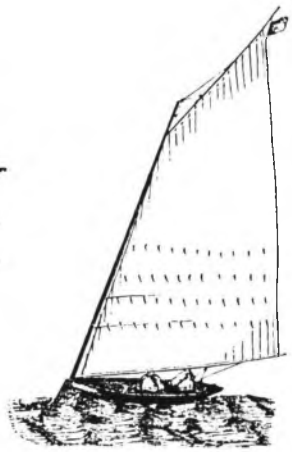


Traditionelles Handwerk, Flohmarkt, Kunst und Bücher, Mitsegelbörse, Filmfestival und viele, viele Leckereien und Überraschungen ....

Freitag, 20.8.'93

Um 15 Uhr wird der Markt eröffnet !

Ab 20 Uhr gibt die Gruppe "Black Bush" ihr Konzert mit Irish Folk Music.



Samstag, 21.8.'93

Ab 10 Uhr erhebt der Shanty-Chor der Marinekameradschaft seine Stimmen.

Außerdem Frühschoppen.

Um 11 Uhr findet im Hafen das Modellboot-Rennen statt, während weit draußen die "Großen" um Ruhm und Ehre segeln.

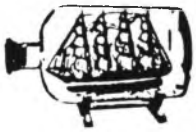
Ab 13 Uhr Wassersport für Nichtsegler und sonstige Landratten im Hafen: Gummiboot-Matchrace für jedermann.

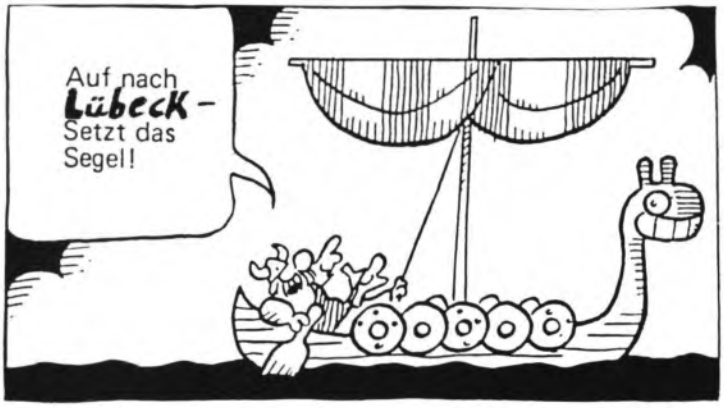
Um 15 Uhr "Windstärke 10", der Shanty-Chor aus Kiel.

Ab 20 Uhr gibt es Dixiland und Jazz vom Feinsten mit den "Revival Kids" und der stimmgewaltigen Michaela !

Sonntag, 22.8.'93

Ab 10 Uhr Frühschoppen mit der Kapelle der Feuerwehr und Großer Abschied der Schiffe.





Hafenfest - Ersatzregatta

Während in Lübeck die 850-Jahrfeier tobt, veranstaltet draußen in der Lübecker Bucht der Museumshafen zu Lübeck seine Hafenfest-Ersatzregatta.

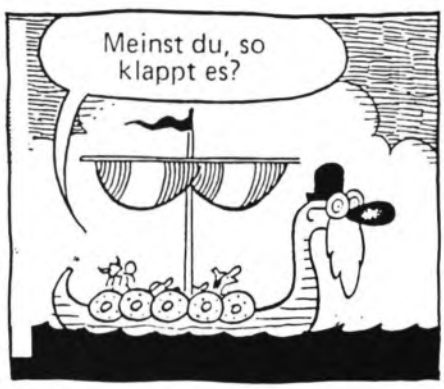
Treffpunkt Neustadt/Holstein am 10.9.93 gegen Abend

Regattastart am 11.9.93 gegen 8.00 h.

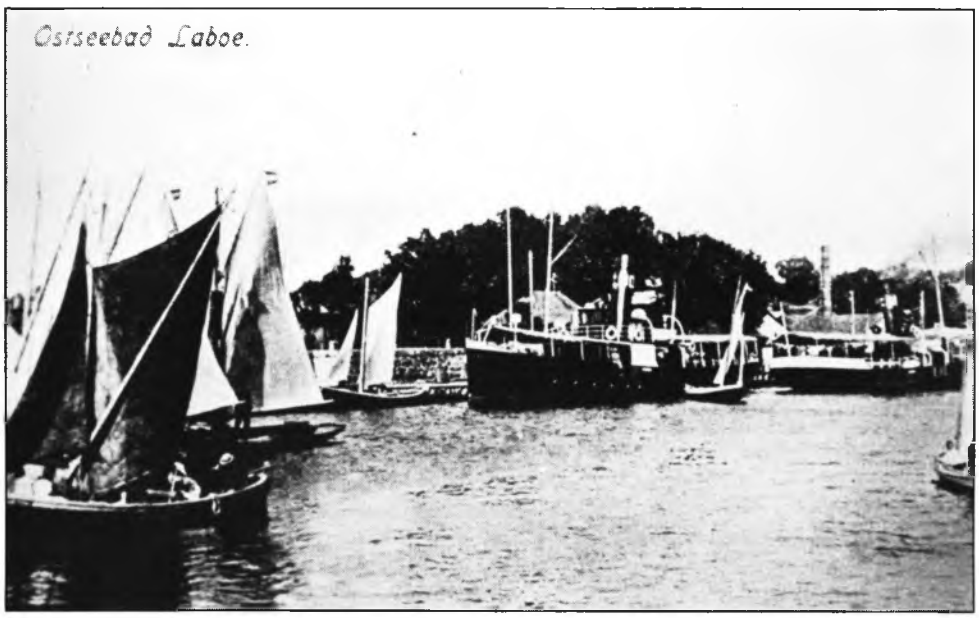
Es wird ein Dreieckskurs gesegelt - Ziel Travemünde.
Dort sammeln und gemeinsam nach Lübeck und Ehrung der siegreichen Gladiatoren.

Wahrscheinlich im Schuppen 6 (falls fertig,im Binnenschiff "Walter").
Genaueres vor dem Start.

Anmeldungen bitte recht zahlreich und zeitig an:
Bernd Frommhagen,
Museumshafen zu Lübeck e.V.,
Wagnerstraße 103,
2000 Hamburg 76

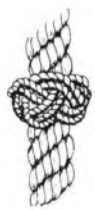


Was **Beeke Sellmer** *und die* **Freunde alter Schiffe** *gemeinsam haben*



Als Interessengemeinschaft fanden sich die "Freunde alter Schiffe" vergangenes Jahr im November zusammen, um sich für sichere Liegeplätze ihrer Schiffe einzusetzen, und wollen sich darüber hinaus mit Kultur, Seemannschaft und Veranstaltungen zur Segelschifffahrt befassen.

Gegenüber der Südmole in Laboe, an der die Fischer mit ihren Kuttern liegen, vergibt die Hafenverwaltung am Schwimmsteg seit über einem Jahr "alten Schiffen" einen festen Liegeplatz. Voraussichtlich werden dieses Jahr dort acht Schiffe festmachen, klassische Yachten und mehrere Colin Archer.



Weil immer weniger Kümos den Hafen anliefen und die Gemeinde sich andere Einnahmen verschaffen mußte, wurde ein neues Nutzungskonzept für den Gewerbehafen geschaffen. Die Bojenliegeplätze wurden für Traditionssegler und Charteryachten reserviert. Allerdings zeigten die hierzu billig angelegten Bojen schon bald erhebliche Mängel für die schweren Segler - vor allem bei starken Westwinden. Auf Drängen der Interessengemeinschaft "Freunde alter Schiffe" und mit Unterstützung der Gemeinde Laboe werden deshalb in diesem Frühjahr die provisorischen Bojen durch stabile Holzpfähle ersetzt.

Beeke-Sellmer-Preis

Mit diesem Preis soll an die Segelschiffahrt auf der Kieler Förde erinnert werden, als diese noch zum Alltag der Küstenbewohner zählte. Er wird von der Interessengemeinschaft "Freunde alter Schiffe" der Traditionsregatta gestiftet.
Die Laboerin Beeke Sellmer bot erstmals 1857 regelmäßig zweimal die Woche Segelfahrten von Laboe nach Kiel an. Bei Flaute mußten die "Passengers" mitrudern. Das Schiff, das sie segelte, war eines jener offenen Boote, wie sie von den Laboer Fischern noch lange benutzt wurden. Wenn es um harte körperliche Arbeit ging, waren Frauen schon immer gleichberechtigt, sei es in der Landwirtschaft, der Fischerei oder im Haushalt.
Wollte z.B. jemand von Friedrichsort nach Laboe übergesetzt werden, so übernahmen das selbstverständlich die Laboer Fischerfrauen.
Anhand alter Kirchenbücher entdeckte Heinrich Artkämper mehrere spannende Familiengeschichten. So war Beeke Sellmer dreimal verheiratet und hatte zehn Kinder. Ein Sohn aus erster Ehe, der Schiffer Joachim Stuhr ließ sich beim Schiffszimmermeister Conradi in Kiel ein Jachtschiff von 34 Fuß bauen, um damit ebenfalls Küstenschiffahrt von Laboe aus zu betreiben. Obwohl schon 1819 die ersten Dampfboote über die

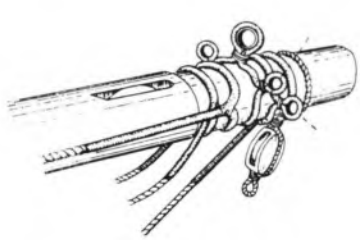
Fotos: Archiv

So segelte Beeke Sellmer ab 1857 die Passagiere über die Förde.

Kieler Förde Richtung Kopenhagen fuhren - die Herzogtümer Schleswig und Holstein gehörten damals noch zum dänischen Gesamtstaat -, blieb die Segelbootsverbindung nach Kiel noch bis 1860 erhalten.

Traditionsregatta in Laboe

Die Traditionsregatta des Laboer Regattavereins ist aus der Sicht der "Freunde alter Schiffe" genau der richtige Rahmen, um die regionale Küstenkultur hervorzuheben. Studenten der Kieler Christian-Albrechts-Universität und Laboer, die 1910 den Regattaverein gründeten, segelten von jeher gemeinsam mit den Fischern. Einmal jährlich wurde ein Wettsegeln veranstaltet, für das die Kinder sogar schulfrei bekamen. Heute noch beteiligen sich die Fischer mit ihren Kuttern in einer eigenen Wettfahrt an der Traditionsregatta.



Nachlesen kann man die historischen Hintergründe übrigens beim Heimatdichter Johannes Arp in seiner plattdeutschen Geschichte "Dat Wett seilen." Eine Woche nach der internationalen Veteranenregatta in Laboe, also am 28. August 1993, werden alte Berufs, Dienst- und Lustfahrzeuge, die vor 1960 gerissen wurden, den Beeke-Sellmer-Wanderpreis aussegeln.
Ehrgeiz, Eitelkeiten und Theatralik sind dabei kaum gefragt. In Anlehnung an die damaligen Ruderpflichten der "Passengers" wird um ein Paar Riemen gesegelt: Einen Riemen für die Gaffelgetakelten, der zweite für die Hochgetakelten. Wer mitsegeln möchte, melde sich bitte telefonisch Bei Birgit Rautenberg-Sturm unter der Nummer 04343-7014 an.
Übrigens treffen sich die "Freunde alter Schiffe" vom 19.-20. Mai an der Bunkerstation Schwimmsteg in Laboe, um zur Rumregatta nach Flensburg zu segeln.

Kontaktadresse:
Freunde alter Schiffe Laboe
c/o Birgit Rautenberg-Sturm
2304 Stein - Ellerbrook
Tel. 04343/7014

KALMAR
HANSESTAD

KALMAR Schweden

Einladung zur "Deutschen Woche in Kalmar"
21. - 27. August 1993

Ende August wird eine "Deutsche Woche" in Kalmar (Schweden) durchgeführt. In dieser Woche werden hier viele Aktivitäten und Veranstaltungen mit "deutschem Akzent" stattfinden. Mehrere Arbeitsgruppen sind schon seit langem dabei, ein vollständiges Programm für diese Woche zusammenzustellen. Die Städte Lübeck, Wismar, Rostock, Stralsund und Schwerin beteiligen sich an den Planungen. Die "Deutsche Woche" wird vom schwedischen Königspaar am Sonnabend, den 21. August, mittags, mit einem Festakt eröffnet.

Etliche Aktivitäten werden im Hafengebiet stattfinden. Die deutsche Bundesmarine wird unseren Hafen vom 20. bis zum 23. August besuchen. Am 22. August kommt das Passagierschiff "Astra" nach Kalmar und am 26. das deutsche Kreuzfahrtschiff "Arkona". Wir erwarten insgesamt 600 deutsche Passagiere von diesen Schiffen.

Mit diesem Brief wollen wir herausfinden, ob die Eigner deutscher Segelschiffe daran interessiert sind, Kalmar während der "Deutschen Woche" zu besuchen. Wir werden selbstverständlich attraktive und kostenfreie Liegeplätze im Hafen bereitstellen.

Zur Information über Kalmar und seine Umgebung mit ihren Sehenswürdigkeiten legen wir ein paar Prospekte bei.

Wir hoffen, daß wir mit diesem Brief bei Euch Interesse dafür wecken können,nach Kalmar zu kommen und Ende dieses Sommers an der "Deutschen Woche in Kalmar" mitzumachen.

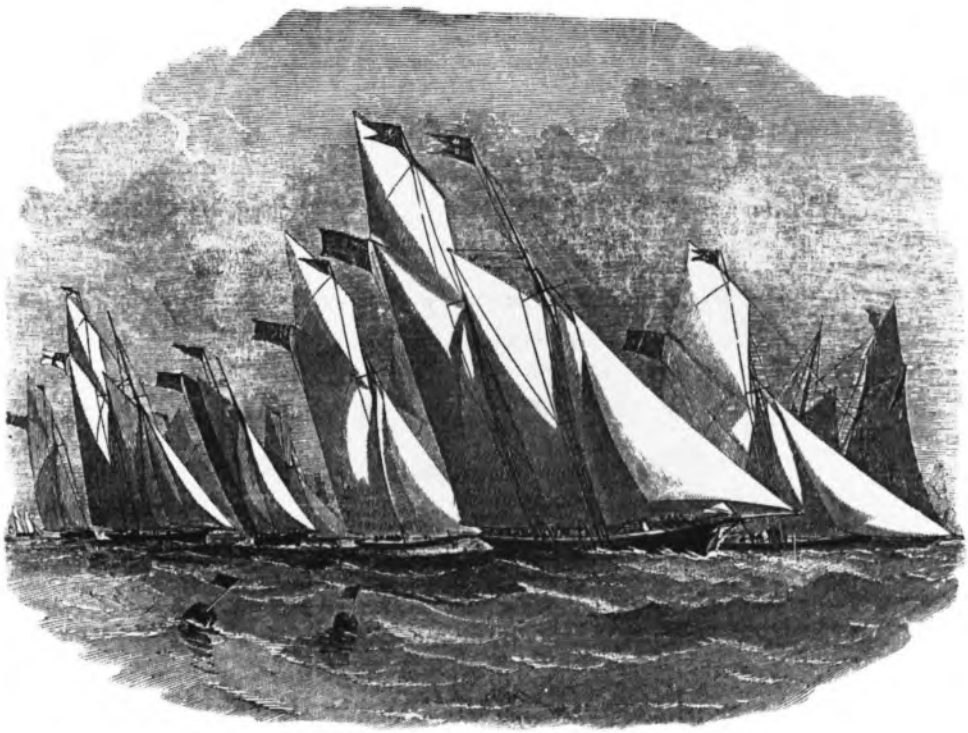
Solltet Ihr weitere Informationen über die "Deutsche Woche", die Stadt Kalmar oder den Hafen benötigen, würden wir Euch gerne behilflich sein. Ihr könnt Euch aber auch mit Claes Wollentz in Kalmar in Verbindung setzen. Er war früher Präsident der Schwedischen Gesellschaft für Segelschiffe.

Mit freundlichen Grüßen
Hafen von Kalmar

C-J Nordheim
Hafen-Manager

Claes Wollentz
Matrosgatan 2
392 36 Kalmar
Schweden
Tel. 480-28586

II. BODENSEE-TRADITIONSWOCHE



vom 24. - 29. Juli 1993

Folgende Schiffe können an der II. BODENSEE-TRADITIONSWOCHE teilnehmen:

a. alle vor 1940 gebauten Boote, Jollen und Yachten.

b. Schiffe, die mindestens 30 Jahre alt sind. Sie müssen entweder nach Rissen, Bau- oder Klassenvorschriften gebaut sein, die vor 1940 entstanden sind. Außerdem müssen sie aus Materialien erstellt sein, die vor 1940 zur Anwendung kamen.

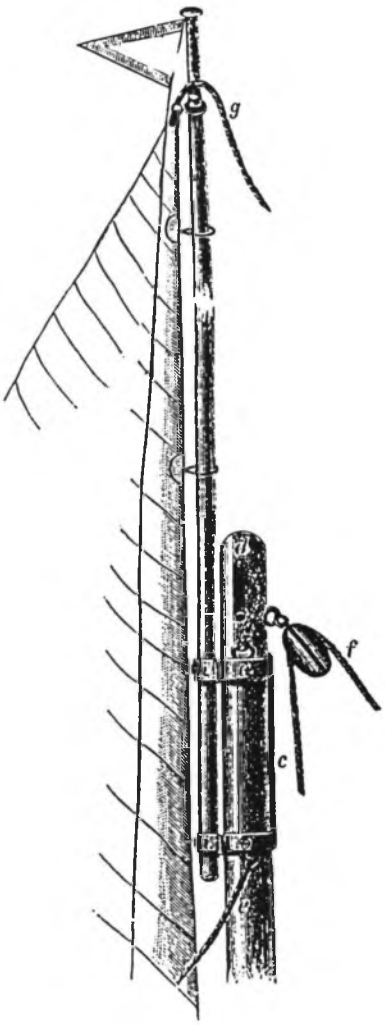
c. Nachbauten alter Schiffe unabhängig vom Alter.

Alle Decks müssen geschrubbt, das Messing poliert, die Leinen aufgeschossen und die Hosen gebügelt sein. Gute Stimmung ist an Bord mitzuführen. Musikinstrumente sind erwünscht.

Protest ist zwecklos. Auf diesem Ohr ist die Regattaleitung total taub. Gegenseitige Fairneß, Rücksichtnahme und gute Seemannschaft machen jeden Protest überflüssig. Wer trotzdem protestieren möchte, hat die freundschaftliche Idee der BODENSEE-TRADITIONSWOCHEN nicht verstanden und sollte nach Hause segeln.

Meldeschluß ist der 20. Juni 1993. Bitte fordern Sie bei uns, falls nicht mehr vorhanden, das Anmeldeformular sowie den OSB-Schiffsfragebogen an.
Alle bis 10. Juni 1993 angemeldeten Boote werden in unserer Broschüre zur II. BODENSEE - TRADITIONSWOCHE mit Foto, Lebenslauf und detaillierten Schiffsdaten vorgestellt.

Meldestelle und Wettfahrtleitung: Frank Wutschka, Montfortstr. 48, D-7993 Kressbronn, Tel: 07543 / 52 40



Das Programm

Samstag, den 24. Juli

Einlaufen und Begrüßung der Schiffe im Kreuzlinger Yachthafen 'See garten' · über die Toppen ausflaggen · Besichtigung des neuen Seemuseums · offizielle Eröffnung des Seemuseums mit Apero, offeriert durch die Stadt Kreuzlingen · gemeinsames Abendessen aus der Gulaschkanone in der Werfthalle der Kreuzlinger Heinrich-Werft.

Sonntag, den 25. Juli

Flaggenparade · gemeinsames Frühstück in der Werfthalle · während des Auslaufens aus dem Yachthafen werden die einzelnen Boote und Yachten dem Publikum vorgestellt · Promenadesegeln in der Konstanzer Bucht vor dem neuen Seemuseum · zwei Dreiecksregatten · Dampfbootkorso · gemeinsames Abendessen.

Montag, den 26. Juli

Gemeinsames Frühstück · freundschaftliche Überfahrtswettfahrt von Kreuzlingen nach Langenargen mit Ankerstart vor Kreuzlingen · abends frei zum Klönen und Snacken.

Dienstag, den 27. Juli

Wettfahrt von Langenargen nach Romanshorn · Begrüßungsschluck durch den YCRo · Musik in der Parkanlage bei den Schiffen.

Mittwoch, den 28. Juli

Streßfreier Tag für Wasserspiele im Hafen, gemeinsame Unternehmungen sowie zum ausgiebigen Regattagarn-Spinnen · gemeinsames Abendessen mit anschließendem Tanzbein schwingen im Hotel Bodan.

Donnerstag, den 29. Juli

Überfahrtswettfahrt nach Friedrichshafen · Festmachen im Hafen des Württembergischen Yacht-Clubs · rauschendes Abschlußfest mit der 'Blue Note Jazz Company' aus Mannheim und große Preisverteilung im Graf-Zeppelin-Haus.

Freitag, den 30. Juli

Auslaufen der teilnehmenden Yachten.

Oldtimer Schiffer Bodensee e.V.

Klaus Kramer · D-7234 Aichhalden · Buz 9 · Tel. 0 74 22 / 66 60 bzw. 81 13 · Fax 074 22 / 5 39 86

„Kommt der Giftschlick

Heimlich, still und leise hat die Freie und Hansestadt Hamburg versucht, ihren hochgiftigen Hafenschlick loszuwerden, ausgerechnet an der Oste, einem unserer letzten Segelparadiese. Wir haben es aber noch rechtzeitig mitbekommen und eine Bürgerinitiative gegründet. Wir müssen uns wehren, zum Beispiel auch mit Oldtimer-Aktionen. Gun Streland, Hamburg

In unserer Heimat soll eine Giftschlick-Deponie entstehen !

Wußten Sie, daß

>>> jährlich 280.000 Tonnen Giftschlick hier angehäuft werden sollen ?

>>> diese Menge eine Lkw-Schlange von hier bis nach Hannover füllen würde ?

>>> daß giftiges Hafenschlick-Konzentrat Schwermetalle und organische Chemikalien in großer Menge enthält ?

>>> jährlich über 3000 Kilogramm hochgiftiges Quecksilber, 70 Tonnen Blei, 50 Tonnen Nickel, 30 Tonnen Arsen, sechsTonnen Cadmium bei uns abgelagert werden sollen ?

>>> grammweise auch die Super-Gifte Dioxin und Furan (Seveso !) mit dem Giftschlick zu uns gebracht werden sollen ?

>>> daß diese in unerhörter Menge auf 600.000 Quadratmetern bis zu vierzig Meter hoch angehäuften Gifte Krebs, Allergien, Nervenkrankheiten, Asthma und bei Kleinkindern Schäden von Nervensystem und Intelligenz auslösen können ?

Es geht um unsere Gesundheit, um die Zukunft unserer Kinder -

GIFTSCHLICK - NIEMALS !

Dr.Klaus-Gerrit Gerdts, Neuhaus (Oste)

dann ist die Marsch

in die Marsch,

Aufruf!

Allen Überlegungen zur Ansiedlung einer Giftschlick-Deponie in unserem Lebensbereich kündigen wir hiermit unseren massiven Widerstand an.

Wir rufen unsere Politiker auf, ihre Verantwortung für unsere Gesundheit wahrzunehmen und unsere wirtschaftlichen Lebensgrundlagen so zu schützen, wie es ihre Pflicht ist. Unsere Heimat muß eine lebenswerte Zukunft behalten!

Es ist medizinisch erwiesen, daß der Hamburger Hafenschlick Bestandteile enthält, die Krebs erzeugen. Andere Stoffe ätzen die Schleimhäute der Atemwege, verursachen Asthma und schwächen die Widerstandskraft gegen Infektionskrankheiten. In unserem windreichen Klima gibt es keinen Schutz gegen die weite Verbreitung von Stäuben und Dämpfen.

Damit sind auch die wirtschaftlichen Grundlagen unseres Lebens akut gefährdet:

* die Qualität unserer landwirtschaftlichen Erzeugnisse, auf die wir stolz sind,
* die einmalige Schönheit des Ferienlandes mit seiner sauberen Luft, von dem sich immer mehr Urlauber angezogen fühlen, und schließlich
* die geschützten und schutzwürdigen Flächen entlang der Oste, die dank hoher Investitionen internationale Anerkennung genießen.

Der Staat, dem wir Steuern zahlen, schuldet uns Bürgern Fürsorge und Schutz gegen alle Gefährdungen.

Wir sind auch dagegen, dieses zentrale Problem einer Privatgesellschaft anzuvertrauen, die ihr Honorar mit der Vermarktung von Wirtschaftsgütern verdient, die keiner demokratischen Kontrolle unterliegt und die wir für Fehler und Irrtümer im sog. Mediationsverfahren nicht zur Rechenschaft ziehen können.

WEHRET DEN ANFÄNGEN !

im Arsch“

Rechtliche Einwendungen gegen das sog. Mediationsverfahren

(Auszug aus dem Vortrag in Balje am 8. Januar 1993)

Täuschung über Rechtsgrundlagen

Eine rechtliche Verpflichtung zur Errichtung einer Giftschlick-Deponie in Niedersachsen besteht nicht,

Entgegen dieser Rechtslage bringen die Mediatoren zum Ausdruck, daß eine Verpflichtung zur Deponierung von Giftschlick in Niedersachsen unumstößlich vorliege und sich die Verhandlungen mit den Gemeinden und Bürgern auf die Wahl eines Standortes beschränken müssen.

Täuschung über die Gefährlichkeit des Giftschlicks

Die Informationen über die Gefährlichkeit der Gifte sind äußerst unzulänglich und offenkundig auf eine Verharmlosung angelegt.

Täuschung über rechtliche Auswirkungen

Es ist das erklärte Ziel der Mediation, Verträge mit Gemeinden, Grundeigentümern und Nachbarn herbeizuführen, um die staatlichen Planungs- und Genehmigungsverfahren alsdann schnell und insbesondere ohne begründete Einwendungen zum Abschluß zu führen. Denn die bisherigen Erfahrungen mit den gesetzlichen Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren seien zu teuer, zeitaufwendig und insgesamt "frustrierend" gewesen.

"Vermittler" ist nicht neutral

Ein faires Verfahren hätte mit dem Vorschlag eines Vermittlers und des Themas der Vermittlung beginnen müssen, keinesfalls indes mit der einseitigen Beauftragung einer privaten Verkaufsgesellschaft.

Keine Waffengleichheit

Das Umweltministerium muß über sämtliche bislang erzielten Erkenntnisse und die Inhalte und Ziele der noch laufenden Untersuchungen vollständig informieren. Teilnehmer an der Mediation müssen rechtlich und finanziell in die Lage versetzt werden, dies Fachinformationen zu verstehen und hierzu eigene Berater und Gutachter einzuschalten.

Keine demokratische Kontrolle

Mit dieser "Mediation" wird überprüfbares Verwaltungshandeln einer Privatfirma übertragen. Die beauftragten Psychologen und Marktforscher sind rechtlich an öffentliche Pflichten nicht gebunden und jeglicher Überwachung durch die Abgeordneten des Landtages entzogen.

Keine Haftung für Fehler

Grundsätzlich haftet der Staat den Bürgern für die Richtigkeit und die Vollständigkeit aller Auskünfte. Auch bei Pflichtverletzungen im Rahmen der Gefahrenabwehr kann der Staat haftbar gemacht werden.

Dieser rechtlichen Verpflichtung unterliegen die Mediatoren nicht, verbleibende Haftungen werden im Regelfall vertraglich begrenzt und sind praktisch ohnehin auf das geringe Haftungsvermögen der Mediationsgesellschaft beschränkt.

Mit der Teilnahme an dieser "Mediation" unterwirft man sich dieser Rechtslage.

Für Verträge, Zusagen und vorbereitende Maßnahmen, die in dieser Mediation entstehen, kann der Staat später nicht haftbar gemacht werden.

Persönliche Bewertung

Dieses Mediationsverfahren ist eine Mißachtung von Recht und Gesetz und auf die Täuschung der Teilnehmer angelegt.

Es sollte schnellstens beendet werden, bevor das Vertrauen in unseren Rechtsstaat weiter sinkt. Der Landtag ist zuständig, die Verantwortlichkeit für dieses schädliche Verfahren zu klären und die notwendigen Konsequenzen zu verlangen. Über den angemessenen Umgang mit dem Giftschlick-Problem muß Niedersachsen neu verhandeln. Eine Deponierung in freier Natur scheidet nach allem, was wir über die Gefährlichkeit der Gifte kennen, aus. Deshalb sollte Hamburg überzeugt werden, ausschließlich in die Reduzierung des Giftanfalls und sichere Behandlungsmethoden zu investieren.

Geversdorf,den 10.1.1993

Dr. Dirk Mahne

Rechtsanwalt und Notar

„Der Staat ist zum Schutz der Bürger verpflichtet. Er muß fürsorglich sämtliche staatlichen Möglichkeiten einsetzen, um Gefahren abzuwenden und zukünftigen Gefahrenquellen von vornherein sicher und qualifiziert entgegenzuwirken."

Klinisch-Toxikologisches Kurzgutachten

Eine zusätzliche Deponierung von Hafenschlick auf dem Festland führt ohne Vorbehandlung bei den angegebenen Giftkonzentrationen (IMS Ing.ges. Projekt 9622, S.6) mit Sicherheit zu einer Vergiftung des Grundwassers und damit langfristig zu einer gesundheitlichen Beeinträchtigung der Anlieger.

Trotz des dürftigen Datenmaterials kann gesagt werden, daß neben den Schwermetallen insbesondere die organischen Chlorverbindungen wie PCB oder Hexachlorbenzol als besonders bedenklich anzusehen sind. Über die dabei ebenso vorhandenen Dioxine und Furane liegen keine Werte vor, obwohl gerade davon entscheidende Gesundheitsgefahren ausgehen würden. Gerade diese Substanzen sind aufgrund der nachgewiesenen Substanzen (s. "Bille-Siedlung") in hoher Konzentration zu erwarten.

Aus klinisch-toxikologischer Sicht verbietet sich eine "Hafenschlick-Deponie" außer auf einer Hochsicherheitsdeponie, die in der geplanten Größenordnung wohl kaum bezahlbar sein dürfte.

Dr.med.habil. Max Daunderer

(habilitiert in klinischer Toxikologie)

Bemerkenswertes aus:

"Die Zeit" vom 5.3.93

CUXHAVEN. – Michael Bertram ist Vermittler, „Mediator" auf neudeutsch. Er vermittelt zur Zeit zwischen niedersächsischem Umweltministerium und Kommunalpolitikern in Sachen Schlickdeponie. Den Standort für den giftigen Schlamm aus dem Hamburger Hafen hat seine Auftraggeberin, Ministerin Monika Griefahn, schon grob ausgeguckt: In Frage kommen die Landkreise Cuxhaven, Stade, Lüneburg oder Harburg...

Eine brisante Masse

Daß die Lagerung des Baggergutes „mit Umweltbelastungen verbunden" ist, geben die Mediatoren zu. Tatsächlich ist der Schlick eine brisante, entwässerte Masse, die mit Arsen, Nickel, Quecksilber und Blei sowie DDT und Dioxinen angereichert ist. Alljährlich soll die stolze Menge von 200 000 Kubikmeter Schlamm von den Niedersachsen untergebracht werden – so bestimmt es die Vereinbarung zwischen Niedersachsens rot-grüner Koalition und den Hamburgern. Bei möglichen Verwehungen von der Deponie aus sieht der Mediziner Klaus-Gerrit Gerdts aus Neuhaus-Oste schon jetzt „eine Dioxin-Schleuder, die nicht zu verantworten ist", und empfiehlt Familien mit Kindern den Umzug. Woraufhin ihn der Mediator zu einem persönlichen Gespräch aufsucht...

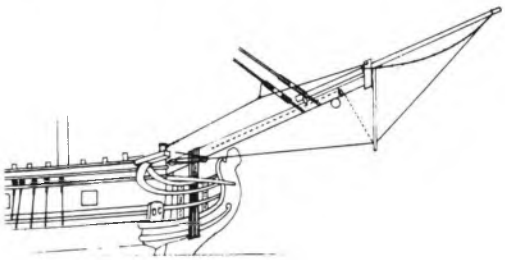
Sanfter Tourismus ade

In einem Gutachten der Niedersächsischen Gesellschaft zur Endablagerung von Sonderabfall (NGS) kreisten die Planer im vergangenen Herbst bevorzugt Areale entlang dem Elbzufluß Oste und in Drochtersen an der Elbe ein. Die meisten Grundstücke schraffierten die Gutachter zwischen den Orten Balje und Oberndorf als „eignungshöffig". Seither bangt das betroffene Landvolk. Falls ein „Eignungshöffiger" verkauft – dann Landwirtschaft, Ferien auf dem Bauernhof und sanfter Tourismus ade.

Auch dem Mediator Bertram ist inzwischen der wachsende Zorn in Bevölkerung und Politikerkreisen nicht entgangen. Von der einvernehmlichen Standortsuche für die Deponie ist bei ihm nicht mehr die Rede. „Wir wissen nun, daß wir als erste Frage klären müssen: Wie denn mit dem Baggergut umzugehen ist?" erläutert er. Und mit dem „unsäglichen" Gutachten der NGS hätten weder die Mediatoren noch die Regierung etwas zu schaffen. Nun schwebt Bertram ein Expertenhearing als „Meilenstein der Konsensfindung" vor...

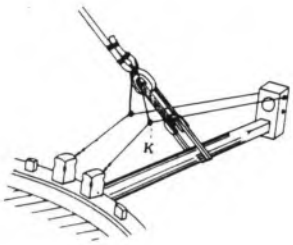
Danach sieht es nicht aus. Einen giftigen „Schietberg" in Hochhaushöhe auf ihren Marschen tolerieren die Anwohner keineswegs. In dem dünnbesiedelten Gebiet kamen in nur zwei Wochen über 13 000 Unterschriften gegen das Hamburger Projekt zusammen, die evangelische Dorfjugend veranstaltete ein Gitarrenkonzert „Kultur gegen Giftschlick"; Landvolk, Jäger, Landfrauen, Kirchenvorstände und Kindergärtnerinnen diskutieren Protestresolutionen, und in Gemeinderatssitzungen herrscht neuerdings Platzmangel, sobald das Thema Mediation auf der Tagesordnung steht.

Wie wenig die Bürger die angestrebte Hilfe für Hamburg dulden, zeigt sich nicht nur an drastischen Sprüchen („Kommt der Giftschlick in die Marsch, dann ist die Marsch im Arsch"), sondern auch bei Spendenaufrufen der Deponiegegner. 899 Mark klingelten schon bei ihrem ersten Treff in der Kasse. *Dörte Schubert*



Der fertige

Takelmeister.



Nach englischen und dänischen Hülfsquellen bearbeitet

von

August Krahnbalken.

Aus der Fundgrube von
Fritz Brunner

Bugspriet. Der schräge, über das Vorschiff hinausragende Mast. Seine Dimensionen sind im Allgemeinen folgende: Die Länge des über den Bord hinausragenden Theils ist gleich derjenigen des Segelbalkens, d. h. des längsten Deckbalkens im Hauptspante, also auch im ganzen Schiff; der innerhalb des Schiffes liegende Theil beträgt noch zwei Fünftel mehr; also ist seine ganze Länge gleich sieben Fünftel des Segelbalkens oder der größten Breite des Schiffes. Seine größte Dicke ist das Mittel zwischen derjenigen des großen und derjenigen des Fockmastes.

Die Dicke des großen Mastes richtet sich nach seiner Länge und diese wiederum nach derjenigen des Segelbalkens; es ist nämlich der große Mast zwei und ein halb mal so lang, als die Segelbalken. Die größte Dicke oder der größte Diameter des Mastes, welcher aber nicht am Fuße, sondern in der Höhe des Hohls, d. h. in der Höhe des untersten Decks liegt, beträgt ein Sechsunddreißigstel seiner Länge, und die kleinste Dicke oder der kleinste Durchmesser am Ende des Topps beträgt zwei Drittel des größten Durchmessers oder ein Vierundfünfzigstel von der Länge des Mastes.

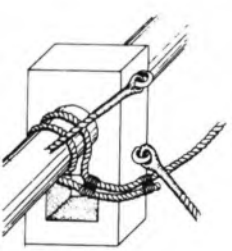
Der Fockmast ist etwa ein Neuntel länger als der große Mast, d. h. um dessen Topp kürzer; nach dieser Länge richtet sich dann der in der Höhe des untersten Decks liegende größte Duchmesser, wie beim großen Mast, d. h. er ist ein Sechsunddreißigstel der Länge, und der kleinste Durchmesser ein Vierundfünfzigstel derselben Länge.

Der größte Durchmesser des Bugspriets ist nun das Mittel zwischen dem größten Durchmesser des großen und demjenigen des Fockmastes; der kleinste Durchmesser ist aber nur die Hälfte des größten. Der Topp des Bugspriets beträgt ein Neuntel der Länge. Seine Neigung gegen den Horizont oder, was dasselbe ist, seine Erhebung über die Horizontallinie beträgt bei großen Schiffen ungefähr 35°, bei kleineren weniger, bis auf 20° herab.

Zu den Masten, zum Bugspriet und zu allem Rundholz, wie den Raaen,

Spieren u. s. w. werden Fichten und Tannen genommen, während das Schiff selbst oder der Schiffskörper größtentheils aus Eichenholz besteht. Die Fichten und Tannen des nördlichen Europas gelten für die besten. Die Stengen und Bramstengen bestehen aus einem Stück; dagegen die unteren Masten und das Bugspriet größerer Schiffe müssen gewöhnlich aus mehreren Stücken zusammengesetzt werden, da man selten Bäume finden kann, welche den erforderlichen Durchmesser haben, der bei großen Schiffen bis drei und noch mehr Fuß beträgt. Unter den Raaen werden selbst auf ganz großen Schiffen nur zwei aus mehreren Stücken zusammengesetzt, nämlich die große und die Fockraa.

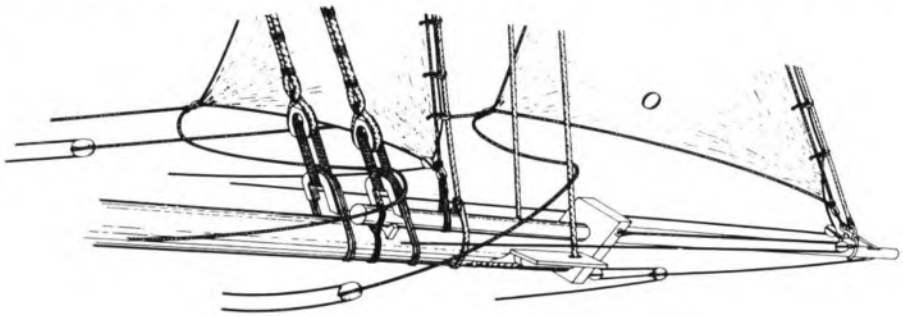
Wenn das Bugspriet zusammengesetzt wird, so geschieht es gewöhnlich aus vier Stücken; die beiden Hauptstücke sind an drei Seiten ganz eben oder vierkantig behauen und nur an der vierten Seite abgerundet, und zwar mit der nöthigen Verjüngung gegen den Topp hin. Sie werden mit einer ebenen Seite so zusammengelegt, daß die beiden abgerundeten Seiten einander gegenüberstehen; ihr senkrechter Querdurchschnitt bildet alsdann eine längliche vierseitige Figur, von welcher zwei Seiten gerade Parallellinien sind und die beiden andern gleiche Kreisbogen bilden. Die beiden andern Stücke werden an der einen Seite eben, und an dem übrigen Theile so abgerundet, daß sie, mit den ebenen Flächen an die ebenen Seiten der Hauptstücke gelegt, mit ihren runden Seiten die Rundung des Bugspriets vollenden. Die beiden Hauptstücke heißen der obere und der untere Baum, zusammen der Schaft; die beiden dünneren und halb abgerundeten Seitenstücke heißen die Schaalen, oder auch die Fische. Die beiden Hauptstücke liegen so übereinander, daß sie zusammen den senkrechten Durchmesser des Bugspriets ausmachen; die beiden Fische kommen an die beiden Seiten, so daß sie den horizontalen Durchmesser vervollständigen. Die beiden Hauptstücke werden zuerst aneinander gebolzt und dann die Fische angelegt; sowohl die Bäume als die Fische haben in der Mitte eine Verzahnung. Nachdem sie zusammengefügt sind, werden eiserne Bügel zur völligen Befestigung umgelegt. Zuerst ein Bügel am obern oder Außenende, so daß er etwa drei Zoll von dem hintern Unterrande des Eselshoofds absteht. Der nächste Bügel kommt um so viel tiefer zu liegen, daß er etwa um die Hälfte des Topps vom ersten nach innen zu absteht. Der dritte Bügel kommt etwa drei Fuß tiefer als der zweite. Der vierte kommt etwa drei Zoll vor dem Rand des Vorstevens, der fünfte etwa drei Zoll hinter dem Rand des Binnenvorstevens zu liegen. Der sechste Bügel kommt etwa zwei Fuß und vier Zoll vom Fußende oder der Hieling. Zwischen diesen Hauptbügeln werden noch Zwischenbügel, und zwar in solchen Abständen angebracht, daß ihre Mittelpunkte etwa drei Fuß von einander entfernt sind.



Der Theil des Bugspriets, welcher auf dem Vorsteven und Binnenvorsteven ruht, heißt das Bettstück desselben; der ganze innere Theil, vom Außenrande des Vorstevens bis zum Fuße, also das Bettstück mitgerechnet, heißt die Hausung oder Heiling. Das äußere Ende von der Spitze bis ein Neuntel der Länge nach Innen zu heißt der Topp oder der Violinsitz. Dieser Theil wird in neuerer Zeit viereckig gelassen, um den Violinblock anzubringen. Die viereckige Seitung wird mit einer Gillung zur Rundung übergeführt.

Der untere Theil der Hausung ist achteckig. Das Eselshoofd wird von Ulmenholz gemacht; es hat zwei Gatten: ein viereckiges für den Topp des Bugspriets und ein rundes für den Klüverbaum.

In dem Eselshoofd befindet sich eine Anzahl von Augholz, in welche die Hakenblöcke der verschiedenen Taljen und Takel des zum Bugspriet gehörigen Tauwerks eingehakt werden. An der Innenseite des Eselshoofds wird auf jeder Seite ein breites



Stück Ulmenholz angespieckert; dies sind die sogenannten **Backen** oder **Violinen** des Bugspriets; unterhalb derselben kommen zweischeibige Blöcke, die **Violinenblöcke**; sie dienen dazu, um das Vorstengestag und den Leiter des Vorstengestagsegels durchzuscheeren. Zwischen den Violinen und dem achteckigen Theile befinden sich mehrere Klampen. In neuester Zeit nagelt man nicht mehr besondere Klampen für die Stagkragen und die Wasserstange auf, weil sie das Bugspriet wirklich beschädigen; sondern man läßt aus dem vollen Holze hervorragende Stücke stehen, welche die Stelle der Klampen vertreten. Bei einem kleinen Bugspriet stehen sie anderthalb Zoll, bei einem großen drittehalb, oder noch mehr hervor, wenn es das Holz zuläßt. Kommen drei Klampen hin, so legt man die mittlere auf ein Drittel der Distanz vom Topp bis zum Bettstück, und jede der beiden andern um ein Drittel des Bugsprietumfanges, die eine nach Außen, die andere nach Innen davon entfernt.

Sind nur zwei Wasserstagklampen, so nimmt man erst ein Drittel vom Topp zum Bettstück, und dann setzt man auf jeder Seite nach Innen und Außen ein Sechstel des Bugsprietumfanges für die beiden Klampen ab, so daß sie um ein Drittel des Umfangs von einander abstehen.

Statt des einfachen Sattels für die Klüverbaumhieling befindet sich auf dem Bugspriet zuweilen ein Doodshoofd, dessen untere halbkreisförmige Höhlung auf das Bugspriet zu liegen kommt; das mittlere runde Gatt nimmt die Hielung des Klüverbaums auf und das oberste halbkreisförmige und oben gekerbte Gatt dient zur Aufnahme des Taljereeps für das Fockstag.

Die Dimensionen des Bugspriets sind für Linienschiffe verschiedenen Ranges: von 52½ bis herab auf 46 Fuß Länge und von 40 bis auf 35 Zoll Durchmesser; für Fregatten verschiedener Range: von 46 bis auf 32½ Fuß Länge und von 35 bis 24¾ Zoll Durchmesser; für Korvetten: von 32½ bis 30⅕ Fuß Länge und von 24¾ bis 22⅞ Zoll Durchmesser; endlich für Briggs: von 30⅕ bis 21³⁄₁₀ Fuß Länge und von 22⅞ bis 16¼ Zoll Durchmesser. Der größte Durchmesser des Bugspriets findet sich am Bettsteck, d. h. da, wo es auf dem Vorsteven ruht.

Auf kleinen Schiffen ruht die Heiling oder der Fuß des Bugspriets auf dem Deck, bei größeren aber zwischen Deck. Die drei Hauptbefestigungen des Bugspriets sind: 1. die Wuhling, 2. die Wasserstage, 3. die Backstage.

Nach dem Bugspriet gehen folgende Stage: das Fockstag, das Vorstengestag, das Vorbramstengestag; außerdem das lose Fockstag, als Leiter des Fockstagsegels, gegen das lose Vorstengestag, als Leiter des Vorstengestagsegels. Außer den beiden genannten Segeln, dem Fock- und dem Vorstengestagsegel, trägt das Bugspriet noch die blinde Raa mit dem blinden Segel.

Sieht man das Bugspriet als einen schrägen Mast an, so ist der Klüverbaum seine Stenge und der Außenklüverbaum, wenn ein solcher da ist, seine Bramstenge, welche beide noch ihre eigene Zutakelung und ihre eigenen Segel haben. Zu dieser Zutakelung gehören noch die Lauf- oder Klimmstage mit dem an denselben befestigten Netze für das Vorstengestagsegel. Die Laufstangen gehen wie Geländer von den Klüsholzpöllern an beiden Seiten des Bugspriets nach dem Fockstagkragen.

Gemeinsame Sicherheitskommission für historische Wasserfahrzeuge GSHW

G S H W · Postfach 70 13 46 · 2000 Hamburg 70

Geschäftsstelle:
Wandsbeker Marktstr. 97
2000 Hamburg 70
Telefon: 040 / 68 30 57
Telefax 040 / 68 76 33

- Neufassung des Merkblattes Besetzung.

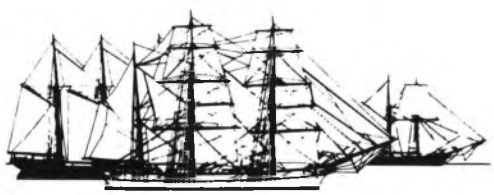
Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Freunde,

die in der letzten Sitzung des Plenums beschlossene Abstimmung mit dem BVM, bezüglich der Erstellung von Musterformularen für die Beantragung von Zulassungen ist nunmehr erfolgreich abgeschlossen. Somit können wir Ihnen heute ein neues Merkblatt Besetzung und die dazugehörigen Musterformulare übersenden. Bei der Berücksichtigung der im Merkblatt gegebenen Hinweise und bei der Benutzung der Formulare sollten die bisher bekannten Schwierigkeiten im Antragsverfahren sich deutlich verringern. Wir möchten aber auch an dieser Stelle noch einmal darauf hinweisen, daß das Antragsverfahren grundsätzlich formlos gedacht ist, die übersendeten Formulare können lediglich eine Hilfestellung sein.

Ein vollständiger Formularsatz besteht aus folgenden Teilen:

1) Deckblatt - Für alle Anträge zu verwenden.
2) 3 Blätter "Formblatt naut." - Für Anträge nautische Besetzung.
3) 3 Blätter "Formblatt tech." - Für Anträge technische Besetzung.
4) 1 Blatt "Formblatt Betreiber" - Bestätigung des Betreibers für nautische/technische Besetzung und Einsatz auf "fremden" Schiffen.
5) 2 Blätter "Formblatt Eigner" - Für nautische/technische Besetzung auf einem eigenem Schiff.
6) 1 Blatt "Formblatt Eigner 2" - Bestätigung für Eigner.

Nur durch eine Aufspaltung in verschiedene Formularteile kann man die gesamte Bandbreite der möglichen Anträge abdecken. Für die bei Ihnen vorkommenden Fälle, bleibt Ihnen die Mühe, die richtigen Teile zusammenzustellen. Für den Antrag auf Zulassung eines Maschinisten auf einem Vereinsschiff müssen z.B. die Teile 1), 3)und 4) ausgefüllt werden.



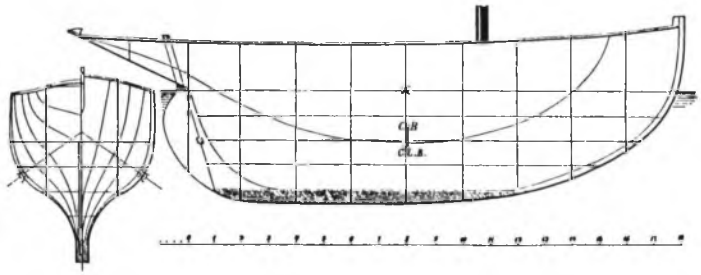
Merkblatt Besetzung

Dieses Merkblatt Besetzung ersetzt die Ausgabe vom Dezember 1991.

Grundlagen

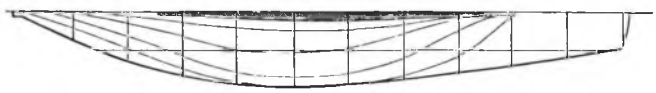
Die Besetzung von Traditionsschiffen muß nach den "Richtlinien im Sinne von § 6 der Schiffssicherheitsverordnung (SSV) zur Verbesserung der Schiffssicherheit von Traditionsschiffen" vom Betreiber und verantwortlichen Schiffsführer sichergestellt werden. Die Anforderungen an die Qualifikation von Schiffsführer und Besatzung ist in Anlage 3 zur Richtlinie in einer Übersicht nach Fahrzeugen und Fahrtgebieten zusammengestellt und diesem Merkblatt beigefügt.

Die Besatzung gliedert sich in
- Schiffer
- nautische Besetzung (Steuerleute)
- technische Besetzung (Maschinisten)
- Schiffsleute
- sonstige an Bord befindliche Personen



Neben den ausgewiesenen Qualifikationen sind im Einzelfall weitere Nachweise erforderlich:

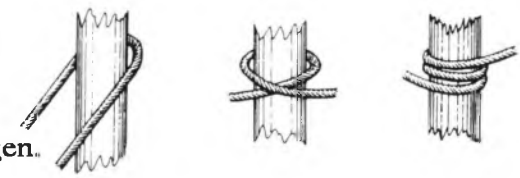
- Schiffsleute, die mit dem Betrieb des Fahrzeugs vertraut sind,
- Durchführung des Funkdienstes
- Segelerfahrung
- Zulassungen.



Schiffsleute

Für Schiffsleute ist keine besondere Qualifikation gefordert. Sie sollen sich mit der Bauart, der Ausrüstung und den Einsatzbedingungen, also generell mit dem Betrieb des Fahrzeugs auskennen. Ihre Anzahl ist nicht bestimmt. Sie wird vom Betreiber und/oder Schiffsführer nach den genannten Rahmenbedingungen und in Hinblick auf die Anzahl der vorhandenen Mitglieder der Stammbesatzung festgelegt. Bei Schiffsleuten ist es unerheblich, ob sie einen Kostenbeitrag geleistet haben. Es kommt ausschließlich auf eine gute Kenntnis des Betriebes des Fahrzeuges an. Dazu gehören z.B.

- Wachdienst (Ruder und Ausguck)
- Bedienung von Segeln
- Handhabung von Tauwerk und Leinen
- Kenntnis und Handhabung von Sicherheitseinrichtungen.



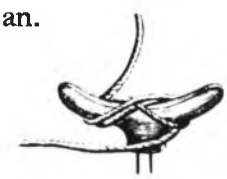
Schiffsleute sollten auch in den Notfallplan und die Sicherheitsrolle eingebunden werden.

Durchführung des Funkdienstes

Entsprechend der vorhandenen Funkausrüstung muß mindestens ein Inhaber eines Seefunkzeugnisses an Bord sein.

Segelerfahrung

Vereine und Institutionen sollten Inhabern nautischer Befähigungszeugnisse ausreichende Segelerfahung formlos schriftlich bestätigen.
Kann eine solche Bestätigung nicht erteilt werden, so ist der Erwerb eines entsprechenden Segelführerscheines des DSV nachzuweisen. Dabei kommt es nur auf die praktischen Kenntnisse und Fertigkeiten an.



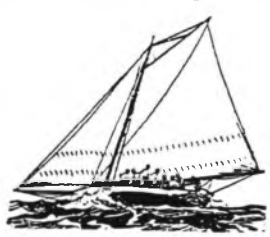
Zulassungen

Nach Fußnote 3) der Besetzungstabelle können anstelle der Inhaber nautischer und technischer Befähigungsnachweise auf Schiffen über 25m Länge auch Inhaber von Zulassungen an Bord eingesetzt werden. Zulassungen werden direkt vom Bundesminister

für Verkehr ausgestellt. Dort wird geprüft und beurteilt, ob
für den Betrieb eines Fahrzeugs gleichwertige Sicherheit erreicht werden kann
wenn
anderweitige Befähigungen, insbesondere in Verbindung mit praktischer Erfahrung
dargelegt werden können.
Zulassungen sollen ermöglichen, daß
- erfahrene Schiffsführer, Steuerleute und Maschinisten ohne Patent weiter fahren können (Bestandsschutz),
- Inhaber anderer Befähigungen Berücksichtigung finden (Seiteneinstieg),
- mit Seglerausbildung und praktischer Erfahrung Fachkräfte nachwachsen können (Ausbildung).

Zulassungen werden allerdings nur für
ein bestimmtes Schiff und **eine bestimmte Diensstellung**
erteilt. Soll in unterschiedlichen Dienststellungen auf verschiedenen Schiffen Dienst getan werden, so sind mehrere Zulassungen zu beantragen. Zulassungen sind also reine Ausnahmegenehmigungen, auf die kein Anspruch besteht und die widerrufen werden können. Sie müssen persönlich beim BVM beantragt werden.

Die Zulassungen sind mit der Richtlinie neu eingeführt worden. Nicht nur die Besatzungen von Traditionsschiffen sondern auch die Beamten im Verkehrsministerium haben damit Neuland betreten. Nach gut einjähriger Erfahrung gibt es auf beiden Seiten keine vollständige Zufriedenheit. Für beide Seiten sind Nachweis und Prüfung von anderweitigen Qualifikationen vor allem in Verbindung mit praktischer Erfahrung häufig recht schwierig. Das ist so breit gefächert und kommt auf so vielfältige Weise zustande, daß es für die Antragsteller schwer aufzuschreiben und für den Prüfenden ebenso schwer nachzuvollziehen ist. Außerdem werden leider auch wichtige Umstände vergessen. Nach Rücksprache mit den zuständigen Beamten wurde daher ein Formular entwickelt, das die Aufgabe erleichtern soll. Da es möglichst viele Fälle erfassen muß, hat es entsprechenden Umfang und ist nach dem Grundsatz zu handhaben "Nicht Zutreffendes bitte streichen". Weil sich die Verhältnisse bei Schiffsführern und Steuerleuten von denen der Maschinisten doch erheblich unterscheiden, wurden für beide Gruppen unterschiedliche Formblätter aufgemacht. Außerdem sollte der Betreiber der jeweiligen Fahrzeuge (Eigner, Charterer, Verein o.ä.) die praktische Erfahrung bestätigen. Mit einer solchen Bestätigung wird der Betreiber rechtlich eingebunden, weil er für die Auswahl der Stammbesatzungen verantwortlich ist. Auch dafür wurde ein kurzes Formblatt entwickelt. Schließlich mußte noch als Sonderfall der Antrag auf Zulassung durch einen Schiffseigner berücksichtigt werden.



Zu den verschiedenen Anträgen noch einige Hinweise und Erläuterungen:

Schiffsführer und Steuerleute

Unter den "anderweitigen Befähigungen" sind als "sonstige Qualifikationsnachweise" solche denkbar, die aufgrund einer Berufsausbildung in der Handelsschiffahrt, in einer Marine oder auf einem Segelschulschiff erworben wurden und die in das Raster von Seglerausbildung oder Berufspatenten nicht hineinpassen. Beispiele sind
- eine abgeschlossene Ausbildung zum Schiffsbetriebsmeister
- Langzeiterfahrung in der Stammbesatzung eines Segelschulschiffes einer Marine
- Langzeiterfahrung in verantwortlicher Funktion auf einem STA-Segler.

In der Regel verfügt ein Antragsteller über mehrere der vorgegebenen "anderweitigen

Befähigungen" und er sollte sie alle angeben, da es auf den Nachweis aller Erfahrungen und Kenntnisse ankommt.

Die Zusammenstellung des Bordeinsatzes in Fahrt stellt die "Verbindung mit praktischer Erfahrung" her und bildet zusammen mit den Sonstigen Erfahrungen, Kenntnisse und Fertigkeiten das zweite Kernstück des Antrages. Insbesondere die letztere Aufstellung ist für diejenigen Antragsteller wichtig, die über Jahre in verantwortlicher Stellung, vielleicht auch auf kleineren Schiffen, Erfahrung gesammelt und darüber keine Einzelnachweise haben. Hinzu kommt, daß seemännische Erfahrung nicht nur in Fahrt sondern auch während der Aufliegezeiten in der Ausübung des seemännischen Handwerks gesammelt wird. Die Teilnahme an fachbezogenen Lehrgängen oder Kursen darf ebenfalls nicht unberücksichtigt bleiben.

Maschinisten

Bei den Maschinisten sind die "anderweitigen Befähigungen" ebenfalls sehr breit gefächert. Sie reichen vom Hochschulstudium bis zur Gesellenprüfung. Hier kommt es sehr auf die jeweilige Fachrichtung an. Maschinen, Schiffsmaschinen, Motoren, Kraftfahrzeuge, Landmaschinen sind Stichworte für einschlägige Berufsfelder. Bei den Handwerkern kommen praktisch alle maschinentechnischen und betrieblichen Mechanikerberufe in Frage.

Die Abschnitte Bordeinsatz in Fahrt und Sonstige Erfahrungen, Kenntnisse und Fertigkeiten stellen wiederum die "Verbindung mit praktischer Erfahrung" her. Hier kommt es vor allem darauf an deutlich zu machen, daß der Antragsteller mit den Besonderheiten des technischen Betriebes auf einem Seeschiff so vertraut geworden ist, daß er ihn verantwortlich leiten kann. Was dazu erforderlich ist, kann aus dem Anforderungsprofil für das Patent CNaut abgeleitet werden. Der Inhaber soll befähigt sein

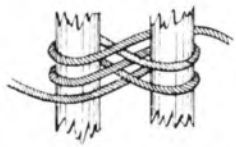
- Betriebsvorschriften anzuwenden,
- die Anlage in Betrieb zu nehmen, zu fahren, zu überwachen, Unregelmäßigkeiten im Betrieb zu erkennen und sie außer Betrieb zu nehmen,
- Schemazeichnungen und Tabellen zu benutzen,
- das Tagebuch zu führen.

Dazu gehören folgende Kenntnisse und Fertigkeiten:

- Aufbau, Wirkungsweise und Betrieb von Schiffsdieselmotoren bis 600 Kw Leistung, von Arbeitsmaschinen und Hilfseinrichtungen.
- Erzeugung und Verteilung der elektrischen Energie.
- Instandhaltung der Anlagen und elektrischen Einrichtungen.
- Unterbringung und Behandlung von Brennstoffen.
- Verwendung und Pflege von Betriebsstoffen und Betriebsmitteln.
- Vorschriften für die ordnungsgemäße Führung des Schiffsmotorenbetriebes.

Fachausschuß
März 1993

Schiffe, denen es nicht so gut geht ...



Es fielen in letzter Zeit einige Schiffe auf, die vielen von uns noch als stolze Schwäne in Erinnerung sind. Bei keinem von Ihnen wird die herkömmliche Winterarbeit reichen, um sie wieder in den einst so hervorragenden Zustand zu versetzen.

Zu allererst möchte ich auf "**Ora et labora**" verweisen. Sie steht mit einem ca. Din A2 großen Loch in den Planken auf der Helling auf Lanzarote.
Der ca. 15 Meter lange Nordseekutter (meiner Ansicht nach neben "Astarte" und dem "Präsident Freiherr von Maltzahn" der schönste) ist Anfang der 80er Jahre auf der Bieritz-Werft in Friedrichskoog umfangreich restauriert worden. Die Substanz sollte also noch gut sein.
Nach einem Brand im Schiffsinnern steht das Schiff nun zum Verkauf. Jeder, der eine Vorstellung vom Sommer auf den Kanarischen Inseln hat, weiß, daß die Zeit drängt!

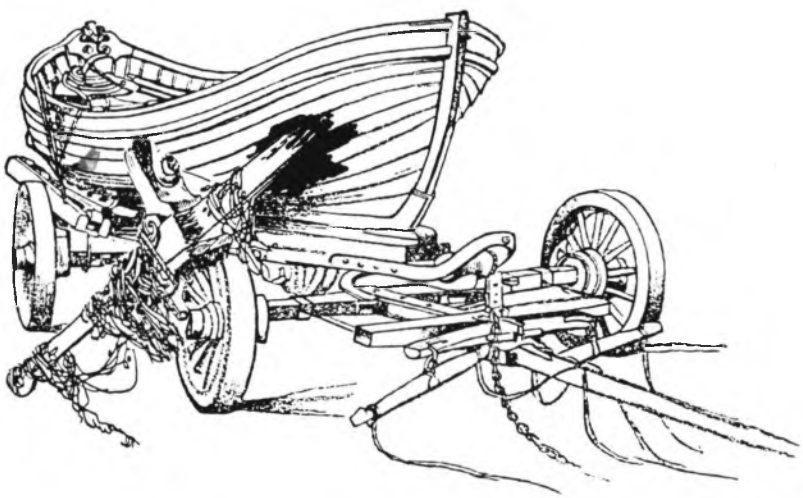
Die "**Duenna**" ist das zweite Schiff, das auf den Kanarischen Inseln verkommt. Nach einigen Streitereien mit den Behörden liegt sie nun vom Eigner verlassen auf Gran Canaria an Land. Die "Duenna" gehörte Egon Heinemann, einem der Gründer der Freunde des Gaffelriggs. Sie ist eine umgebaute Smack.

Daß einem solche schicksalsgezeichneten Schiffe auch in unseren Breiten begegnen und ihre Rettung Blut, Schweiß und Tränen erfordert, spüre ich gerade am eigenen Leib.
Auch meine "**Helene**" war bereits einmal restauriert worden und ist aus Mangel an Pflege so verkommen, daß nur noch ca. 80 % des Rumpfes ohne Deck erhalten sind. Ein Ende der Bauphase ist noch nicht abzusehen.

Es bleiben noch weitere Schiffe zu erwähnen: der Zollkutter "**Dora af Raa**" in Flensburg - ein Anblick, der in der Seele wehtut. -

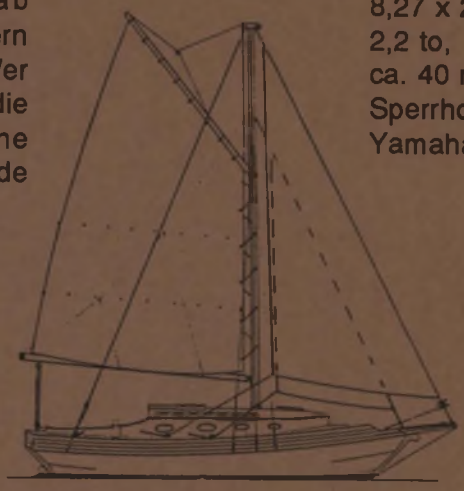
Ich möchte mit diesen kurzen Nachrichten nicht den Zeigefinger auf andere richten, da bekanntlich ja immer drei Finger dabei auf einen selbst zeigen, sondern den Eignern zu neuem Elan verhelfen, oder Ihnen nahelegen, sich rechtzeitig zu einem lieber geringen Preis von dem Schiff zu trennen, bevor es zur absoluten Wertlosigkeit verkommt.

Elmar Specht, Bützfleth



Gibst du mir, nehm ich dir

Hallo Gaffelfreunde!
Unser Kutter "MALWINE" kann ab Sommer '93 in Mecklenburg-Vorpommern (Rechlin/Müritz) gechartert werden. Wer gerne einmal auf einem Schiff, das "in die Landschft paßt" die Mecklenburgische Seenplatte erkunden möchte, der wende sich für mehr Informationen an:
Andrea + Volker Wesenburg
Färberweg 3
W - 4800 Bielefeld 12
Tel. 0521/491461



"Malwines Steckbrief":
8,27 x 2,59 x 0,84 m
2,2 to, 4 Kojen,
ca. 40 m² Segel,
Sperrholz/Epoxyd-Werftbau 1993
Yamaha Diesel 6,6 KW

Innenborder 2,5 PS Solo (Schweden), Fallstromvergaser, 600 U/min., Handanlasser (Kurbel), wassergekühlt, Auspuffanlage, Wendegetriebe - **Wendegetriebe** 1:1 Faber Rijsdijk Typ OK 2

Schiffsschraube rechtsdrehend, Messing HT Ø 409 mm Wellenbohrung 28 mm
Püttings handgeschmiedet, 5 St. 1170x53x13 mm, Augen 25 mm Ø
Bugfender Kutter (Manila korkgefüllt) ehem. "Rüm Hart"

Erwin Märtens, Theodor-Weber-Reihe 5, 2 Hamburg 74, 040/6515193

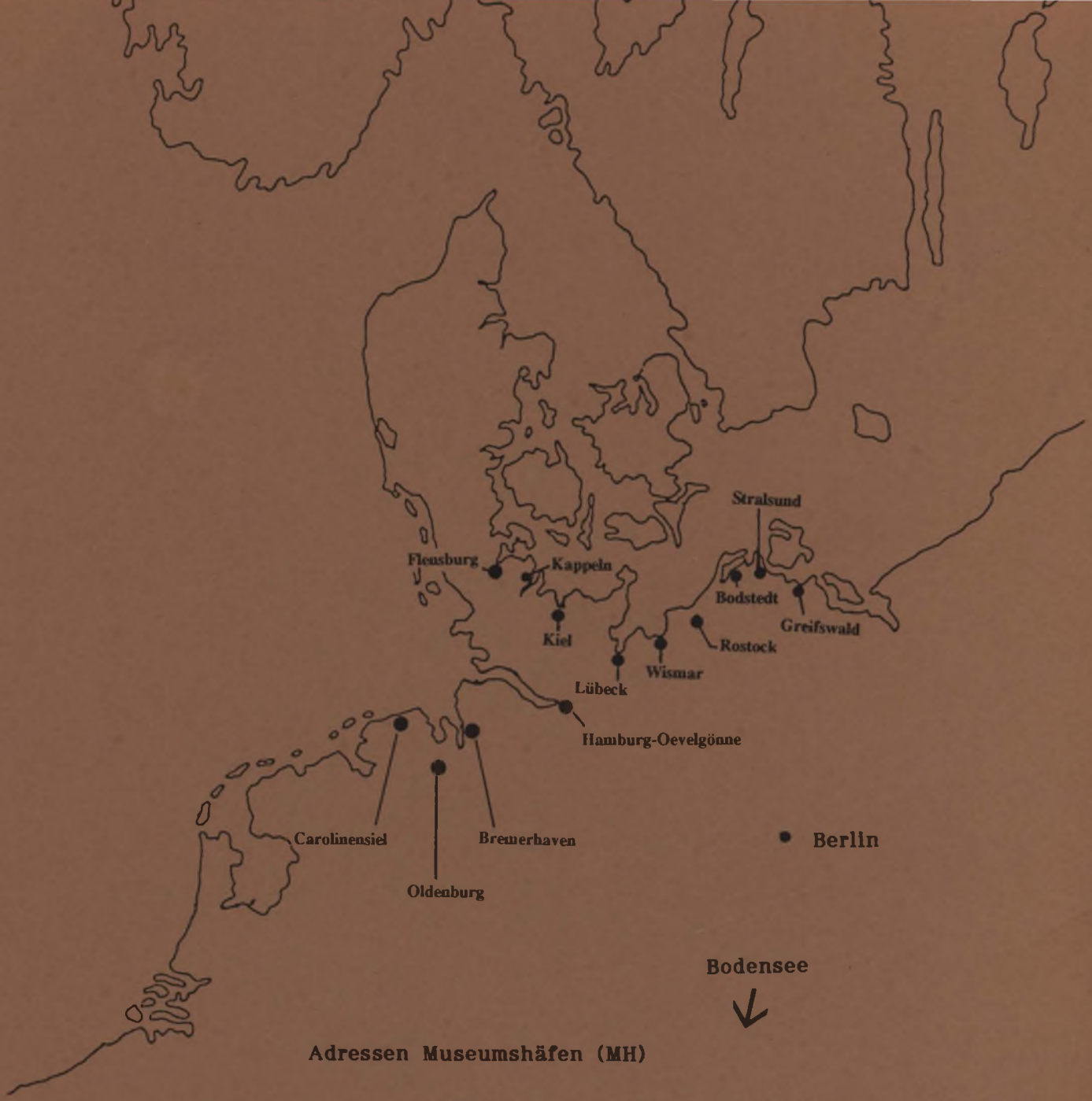
VON LIEBHABER AN LIEBHABER !

Das schöne und gepflegte Zeesenboot
"Charlotte - FZ 66 "
steht zum Verkauf.

Baujahr	1952
Länge	8,20 m
Breite	2,60 m
Tiefgang mit Schwert	1,50 m
Tiefgang ohne Schwert	0,65 m
Segelfläche	ca.55 m²
Motor (Volvo-Penta)	28 PS

Bauweise: Eiche auf Eiche karweel
Das Deck,der Aufbau,der Vorsteven und eine Vielzahl von Planken uhd Spanten wurden 1992 erneuert! Der Motor hat noch bis zum August 1993 Garantie.
Das Großsegel ist 2 Jahre alt,Fock und Besan sind 1 Jahr alt und das **Topp**segel und der Klüver wurden im vergangenen August geliefert.
Der Liegeplatz Sommer/Winter kann übernommen werden.
Preisvorstellung = 39 000 DM

Nils Rammin,Dorfstraße 10,
O- 2381 Bodstedt.Tel.038231-4414



Adressen Museumshäfen (MH)

- MH Carolinensiel — Hinrich Siebelts, Am Hafen Ost 8, 2944 Wittmund 2, Tel. 04464/456 (d.)
- MH Oldenburg — Christoph Essing, In den Bergen 13, 2879 Dötlingen-Aschenstedt,
- Schiffergilde Bremerhaven — Henni g Goes, van-Ronzelen-Str. 2, 2850 Bremerhaven Tel. 0471/44502 (d.)
- MH Oevelgönne — Peter Cordes, Büngerweg 7, 2000 Hamburg 52, Tel. 040/825872
- MH Flensburg — "Üze" Oldenburg, Herrenstall 11, 2390 Flensburg, Tel. 0461/22258
- MH Kappeln — Axel Strothmann, 2341 Wittkiel-Mühle, Tel. 04642/2593
- Schwimmende Museen Kiel — Ernst Hintzmann, Yorckstr. 5, 2300 Kiel 1, Tel. 0431/83723
- MH zu Lübeck — Bernd Frommhagen, Wagner Str. 103, 2000 Hamburg 76, Tel. 040/201434 (d.)
- MH Rostock — Hans-Peter Wenzel, Lessingstr. 9, 0-2500 Rostock, Tel. 0381-405242 (d.)
- Traditionshafen Bodstedt — Eckehardt Rammin, Dorfstraße 8, 0- 2382 Bodstedt, Tel. 038231/4414 (P.)
- Strolsunner Klüverboom Commün — Walter Ribbeck, G.-Ewald-Str. 5, 0-2300 Stralsund, Tel. 03821/292602 (d.)
- MH Greifswald — Dr. Reinhard Bach, Haus 9, 0-2201 Klein Petershagen, Tel. 03834/882369 (d.)
- Berliner Schiffahrts-gesellschaft — H. Pflitsch, Bambergerstr. 58, 1000 Berlin 30, Tel. 030/2138041
- Oltimer Schiffer-Bodensee — Klaus Kramer, Heiligenbrunner Str. 47, 7230 Schramberg, Tel. 07422/6660