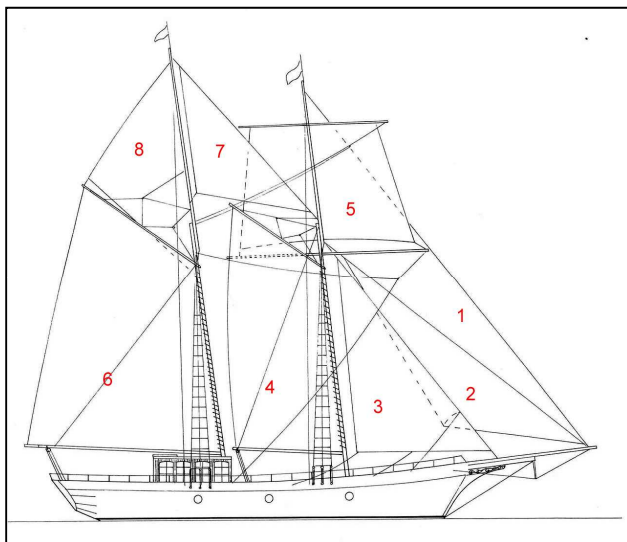


Brassen statt Dichtholen – ein grosser Jugendtraum wird wahr Mai-Stamm 2011

Da staunten wir nicht schlecht, und so wird es manchem Wanderer im Reppischtal gegangen sein: Da baute sich auf einer Wiese in der Schweiz jemand einen historischen Toppsegelschoner, kein Modell, ein richtiges grosses Oldtimerschiff. Ein gelernter Kaufmann, kein Bootsbauer oder Schiffbau-Ingenieur. Michael Bommel war sehr mutig, seine Familie hatte viel Verständnis und er fand viele Freunde in der Schweiz und Deutschland, die ihn berieten. Nicht mit Reichtum gesegnet kamen Kauf eines Rumpfes, ja sogar Kauf der Pläne nicht in Frage, möglichst alles selber machen war angesagt.



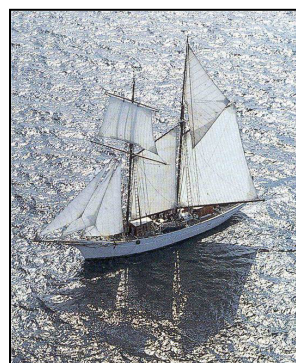
Michael Bommel bei seinem Vortrag



Riss mit Originalbesegelung:

1=Aussenklüver, 2=Innenklüver, 3=Fock, 4= Schonersegel, 5= Rahtoppsegel, 6= Grosssegel, 7= Bramstagesegel, 8= Gaffeltoppsegel.

Zusätzliche Fock II möglich



Der grosse Jugendtraum, ein traditioneller Toppsegelschoner

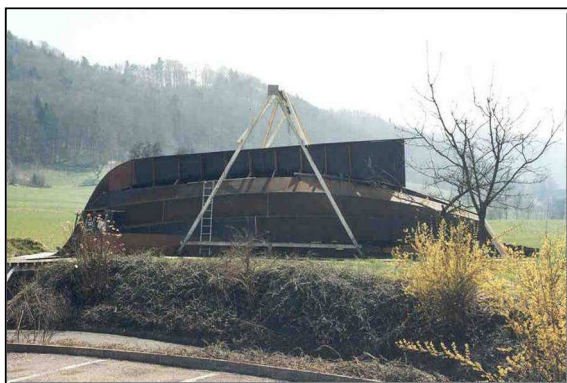


Oben: die verschweissten Knickspanten
Unten: ein einfacher, selbstgebauter Laufkran.

Eineinhalb Jahre dauerte die Planungsphase, dann hiess es selber Spanten schweissen, wobei eine Schlosserwerkstatt am Orte ihn grosszügig probieren und tun liess. Auf der grünen benachbarten Wiese wurden die Spanten-Decksbalken nun über Kopf mit Hilfe eines aus Profilen selbstgebauten Laufkranes aufgestellt, justiert und mit quasi Hilfsstringern fixiert.



Die ausgerichteten Spanten, fast fertig zur Beplankung



Nun wurden zugesägte 6mm Stahlplatten auf und miteinander verschweisst. Am Heck wurde eine vorgebogene Spiegelplatte und am Bug der Steven angeschweisst, am Kiel ein 25mm Kielschwein und ein aus 8mm Platten und Stützen aufgebauter Kiel.

Der Schiffsrumpf wächst – auf der Stalliker Wiese.

Es wurde ein 90t Pneukran geordert, der die Rumpfschale drehte, mit 10'000 Franken keine billige Dienstleistung. Nun konnte mit grossen Stahlplatten das Deck und das Schanzkleid aufgebaut werden, nachdem ein massives Schott im Vorderschiff eingefügt wurde. Die starke Stahlschottentür kam günstig aus Polen. Mit Versteifungen entstand die Motorhalterung, für die günstig aus Norddeutschland ein kaum gelaufener Volvo 6-Zylinder Diesel mit etwa 160 PS erstanden werden konnte.



Der verschweisste Rumpf wurde verschliffen und gesandstrahlt.



Grundiert sieht's schon recht gut aus.

Nun kam ein Team von 4 Profis, die an einem Tage den ganzen Rumpf sandstrahlten und grundierten. In E-Bay fand sich für 900 Euro ein wunderschönes Mahagoni-Dinghi, welches an 2 Davits im Heck als Rettungs- und Beiboot dienen soll.

Ein anderes Bijou sind die 6 schönen Bullaugen mit schweren Blenden, die für je 200 Euro erworben wurden und von einem verschrotteten deutschen Kriegsschiff stammen. Beeindruckte uns Michael Bommel als begabter Stahlwerker, so zeigten die Bilder seines Innenausbaus professionelle Gaben als Installateur und Schreiner. Zunächst einmal musste mittels 60mm Mineralwollplatten und zusätzlich aluminiumkaschierter Matten die Schiffswand wärmeisoliert werden, damit die Ölheizung effizient ein angenehmes Raumklima schafft. Auch der Innenausbau ist sicher nicht so karg wie früher, sondern schön, ja luxuriös, Messing und massives Mahagoni. 8 Kojen, eine schöne Messe und gut ausgerüstete Kombüse.



Massive Bull-eyes von einem deutschen Kriegsschiff.



Gute Wärmeisolation durch aluminiumkaschierte Steinwolleplatten.



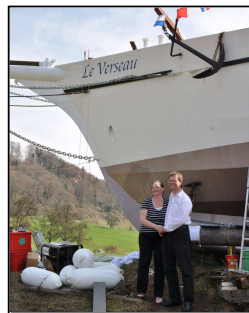
Links: Vorpiek-Kojen
Oben: Luxuskombüse im Bau

Wir wollten es fast nicht glauben, als uns der künftige Schonerkapitän das Bild seiner antiken Schiffskanonen zeigte, gegossene französische Vorderlader mit 65 mm Kaliber und massiven Eichenholz-Lafetten. Es gab Probleme bei der Einfuhr, weil geklärt werden musste, ob diese Geschütze nicht gegen das Waffenkontrollgesetz verstossen.



Eine der beiden alten Vorderlader, die originale Bewaffung der früheren Toppsegelschoner.

Der Klüverbaum wurde auf dem Bugspriet montiert und original mit Ketten abgestagt. Das Gerüst des Ruderhauses wurde auch aus Stahl gebaut und aussen mit Douglasie verplankt. Innen mit originalem Speichenruderrad (2 Stück, ersteigert für je 150 Euro), Messing-Instrumenten und Petroleumlampe – die Stromzuführungen signalisieren, dass man auf moderne Navigationsmittel nicht ganz verzichten möchte.

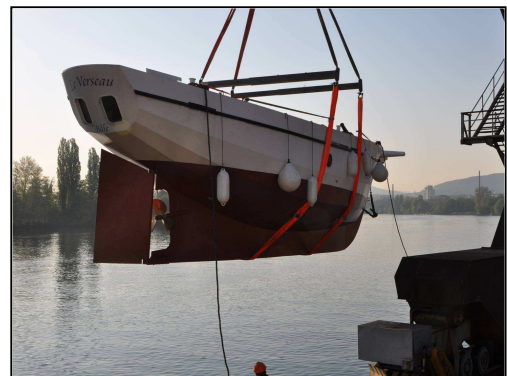


Die getaufte Le Verséau, die glücklichen Eigner und ein seltenes Dorffest.

Am 3. April 2011 wurde das noch rigglose Schiff auf den Namen „Le Verséau“, der Wassermann, getauft, auf der Wiese und unter grosser Anteilnahme von Freunden und der Dorfbevölkerung. Zum Transport wurde das Ruderhaus wieder abgenommen, und ein Riesen-Pneukran hievte das Schiff auf einen gewaltigen Tieflader, und die „Le Verséau“ erreichte tatsächlich, ohne Oberleitungen, Strassenlampen oder Brücken herunterzureissen, in einer Nacht sicher den Baseler Auhafen. Auf den Bildern wurde das riesige Ruderblatt sichtbar, welches 10% des Lateralplanes einnimmt. Entsprechend ist die Hydraulik für das Ruder ausgelegt.



Ein Riesenschifftransport, von Stallikon nach Basel in einer Nacht.



Einwassern im Baseler Auhafen.

Die Einwassering im April verlief problemlos, das Ruderhaus wurde wieder aufgesetzt und alle Massnahmen für ein funktionierendes Motorschiff auf dem Rhein durchgeführt.

Doch im trockenen Frühjahr kam man gerade bis ins Dreiländereck, die Weiterfahrt verbot sich wegen Niedrigwassers des Rheines.



Links:
Noch ohne Rigg
auf dem Rhein.

Rechts: Nun hiess
es warten auf einen
höheren Pegelstand
im Rhein.



Doch dann hat es ja kräftig geregnet, am 18. Juli ging's, wie ich von Michael Bommel erfuhr, rheinabwärts, und schon 5 Tage später, bei guten 6, ins IJsselmeer. Hier ging es in die Ventis-Werft in Enkhuizen, hier wird das Rigg mit Schoner- und Grossmast aufgebaut, die Original-Takelage mit allen Segeln: Aussen- und Innenklüver, Fock, Schoner-Segel, Rahtopp, Grosssegel, Bramstagegel und Gaffeltoppsegel, das sind insgesamt 200 m². Sie wird unter Schweizer Flagge segeln, ein Liegeplatz in Lorient in der Bretagne ist bereits gesichert.

Wenn alles fertig ist, wird für Material und Serviceleistungen nicht viel mehr als 200'000 Franken investiert sein, sehr wenig für ein solches Schiff. Unbezahlbar sind natürlich die tausende von Arbeitsstunden. Michael Bommel war seit 1999 wöchentlich im Mittel 15-17h tätig, eine Herkules-Aufgabe, die so erfolgreich nur bewältigt werden konnte, weil der Traum so gross war und der Wille so stark.

Sicher wird es in der Saison 2012 schon möglich sein, auf diesem so perfekt gebauten Toppsegelschoner als Mitsegler anzuheuern. „Enter auf!“ und „Aussenfock geien!“ . Wir werden die sicher interessante Zukunft der „Le Verseau“ verfolgen: <http://www.leverseau.ch> !!!

Schiffsdaten Le Verseau

Schiffstyp	Multiknickspanter
Takelung	Toppsegelschoner
Baubeginn	Frühling 1999
Baumaterial	Stahl
Länge über alles	25.00 m
Länge Rumpf	16.30 m
Länge Wasserlinie	14.00 m
Tiefgang	2.50 m
Breite	4.50 m
Verdrängung	40 to
Segelfläche	200 m ²
Motor	VolvoPenta MD100B (120 KW, 6 Zylinder Reihe, 10 Liter Hubraum)