

Schiffe auf der Schei

Um 1666/67 waren für die Fernfahrten nur die Kauffahrteischiffstypen der Fregatten und Galeonen im Einsatz.

Auf der Schlei wurden erst ab Mitte des 18. Jahrhunderts Schiffe in dieser Größe gebaut und wohl auch vor 1790 nicht hier voll ausgerüstet sondern in Eckernförde (die Bauherren kamen von dort). Da die Fregatten und Galeonen als Kauffahrteischiffe auch mit Kanonen bestückt waren, hatten diese Schiffe eine entsprechend große Besatzung. Die Stärke dieser Besatzungen schwankte je nach Größe der Schiffe zwischen 30 und 70 Mann.

Marie



Segelschiff mit Hilfsmotor SmH

Bootyp: Ewer

Eigner/Kapitän: Wilhelm Wichers, Bützfleth

Signal: D.E.C.M.

Bauwerft: Lucas Mulder, Martenshoek
Stapellauf: Juli 1910

Vermessung:

BRT: 50

NRT: 30

Tragfähigkeit: 100 t

Länge: 19,37 m

Breite: 5,16 m

Tiefgang: 1,61 in (beladen)

Einbau eines Explosionsmotor durch H. Callesen, Apenrade

Leistung: 35 PS

Umbau des Schiffes: 1924

Der Ewer wurde 1980 an der Elbe nach div. Namensänderungen aufgelegt und später abgewrackt.

Die Aufnahme zeigt das Schiff 1938 bei einer Charterfahrt für die Türkengilde im Kappelner Hafen.

Charterpreis 50 Reichsmark.

Der folgende Text ist nicht von Hans-August



Fregatte

Nach heutigem Verständnis ist die Fregatte ein kleineres Kriegsschiff. Der Begriff hat jedoch verschiedene Bedeutungen, z. B. wurden im deutschen Sprachraum im 18. und 19. Jahrhundert Schiffe mit einer Vollschiffs-Takelage als Fregatten bezeichnet. Im Mittelmeerraum nannte man einen Typ kleiner Segelfahrzeuge, die auch gerudert werden konnten, ebenfalls Fregatte; entwicklungsgeschichtlich ist jedoch zwischen diesen und den späteren Kriegsschiffen kein Zusammenhang nachweisbar.

Die Bezeichnung "Fregatte" für relativ kleine, schnelle Kriegsschiffe erscheint etwa seit Ende des 16. Jahrhunderts im nördlichen Europa. Das Kennzeichen dieser Schiffe war zunächst das Fehlen der hohen Aufbauten an Bug und Heck, die die See-Eigenschaften bei anderen Schiffstypen beeinträchtigten. Da jedoch im Nahkampf niedrige Schiffe leichter zu entern waren, kehrte man zu Ungunsten der Segeleigenschaften in gewissem Rahmen zu Vorder- und Achterkastellen zurück.

Bis in die Mitte des 18. Jahrhunderts wurde eine Vielzahl verschieden ausgelegter Kriegsschiffe als Fregatte bezeichnet, sowohl Schiffe mit nur einem bewaffneten Deck als auch solche mit zweien. In den 1740er Jahren entstand, nachdem es mit der schwedischen "Vita Örn" von 1715 schon einen wenig beachteten Vorläufer gegeben hatte, der klassische Segelfregatten-Typ. Konstruktiv waren dies Zweidecker (zwei komplett von vorn bis achtern durchlaufende Decks); im Gegensatz zu früheren Fregatten war das untere Deck unbewaffnet, lag dicht über oder gar unter der Wasserlinie und hatte keine Stückpforten. üblicherweise wurden bei Kriegsschiffen nur die bewaffneten Decks gezählt – obwohl die Fregatte also von der Konstruktion her zwei durchlaufende Decks hatte, besaß sie nur ein bewaffnetes und gilt somit als "Eindecker".

Galeonen

Der Ursprung der Galeone liegt im Dunkeln. Der Schiffstyp könnte aus dem Versuch entstanden sein, die Kampfkraft der großen Karacken mit den guten Segeleigenschaften der kleineren Karavellen zu kombinieren. Auch über den Ursprung des Wortes Galeone selbst ist nichts gesichertes bekannt. Gemutmaßt wird aber, dass sich die Bezeichnung vom Galion ableitet, das ein wesentliches Merkmal des Schiffstyps darstellt.

Im Vergleich zu den älteren Karacken hatten die Galeonen einen schlankeren Rumpf. Das Verhältnis von Länge über alles : Kiellänge : Breite betrug bei den Galeonen etwa 4:3:1, während es sich bei den Karacken auf 3:2:1 belief. Die Aufbauten an Bug und Heck der Schiffe folgten bei den Galeonen den Linien des Rumpfes und verjüngten sich nach oben hin stark. Sie waren auch wesentlich niedriger als die blockhaften und vorspringenden Vorder- und Achterkastelle, die bei den Karacken auf die Rümpfe aufgesetzt wurden.

Während das Heck der Karacken rund gestaltet war (Rundgatt), verfügten die Galeonen wie die Karavellen über ein Plattgatt oder Spiegelheck.

Ein wesentliches Merkmal der Galeonen ist die Existenz eines Galions. Diese Plattform am Bug der Schiffe erleichterte das Bedienen des Blindensegels am Bugspriet.

Im 16. Jahrhundert waren die Galeonen oft mit einfachen geometrischen Mustern in verschiedenen Farben bemalt und trugen Wappenschilder an der Reling. Mit Beginn des 17. Jahrhunderts wurden sie vor allem am Heck immer prächtiger mit Schnitzereien verziert, die zum Teil sogar vergoldet wurden.

Dreimastige Galeonen trugen an Fock- und Großmast Rahsegel, am Besanmast ein Lateinersegel. Bei viermastigen Galeonen kam ein weiteres Lateinersegel am Bonaventurmast dazu. Alle Galeonen hatten zumindest an den vorderen Masten Marssegel, die größeren auch Bramsegel.

Aber das wohl auffälligste Kennzeichen dieses Schiffstypes waren ihre hohen Achteraufbauten mit bis zu 7 Decks. Die Bewaffnung hielt sich dabei in Grenzen, da sie hauptsächlich als Fracht- und nicht Kriegsschiff gedacht war. So fanden sich dort meistens nur wenige leichte Kanonen.

Die Größenordnung dieser Schiffe war recht vielfältig, doch die größten von Ihnen brachten es auf Verdrängungen von 2000 t bei einem Tiefgang von 8m.

Ewer

Der Name stammt vermutlich vom holl. envarer = Einfahrer, was auf eine ursprüngliche Ein-Mann-Besatzung hindeutet. Der Ewer ist ein kleinerer, aus Friesland stammender, Segelschiffstyp mit einem oder zwei Masten. Genauer gesagt ein Eineinhalbmaster, bei dem der hintere Mast deutlich kürzer ist als der vordere Mast.

Typische Merkmale sind der flache Boden (Plattbodenschiff) und häufig Seitenschwerter, mit denen die Abdrift verringert wird.

Ein Schiffstyp mit der Bezeichnung Ewer ist seit dem Mittelalter bekannt; eine erste schriftliche Erwähnung stammt aus dem Jahre 1252. Ab etwa 1800 fanden sie vor allem im Gebiet der Elbe Verbreitung und wurden im 19. Jahrhundert zur am häufigsten eingesetzten Schiffsklasse in Deutschland. Sie wurden besonders als Frachtschiffe in der Küsten- und Flussschiffahrt genutzt, teilweise auch als Fischereifahrzeug.

Die Takelage ist üblicherweise eine Gaffeltakelung, ergänzt durch Vorsegel: Fock- und Klüversegel. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurden Ewer häufig zusätzlich mit Motoren ausgerüstet.

Bei unserer großen Gilde 1938 wurde ein Schiff diesen Typs angemietet, um das Verholen des Grafen zu symbolisieren.