

beliebt. Die *Spriettakelung* (Fig. 1099), bei der zum Spreizen der Segel Stangen (Spriete) benutzt werden, die am Untermast um einen Stropp oder Stift drehbar sind, ist ursprünglich die Takelung kleiner Fischerboote; wegen ihrer Einfachheit ist sie auch auf Schiffsbooten der Handelsflotte beliebt, außerdem auf Hafenfährbooten usw. Die *Gaffeltakelung* (Fig. 1100) ist eine kräftige Schunertakelung für schwere Schiffsboote. Die *Schebeck-* oder *lateinische Takelung* (Fig. 1101) ist nur im Mittelmeer üblich; sie kommt ein- bis dreimastig vor, ist unbequem in der Handhabung und entspricht noch genau der Takelungsform mittelalterlicher Galeeren; auch größere Küstenfahrzeuge sind dort noch heute mit lateinischen Segeln getakelt. Die *russische Takelung* (Fig. 1102), lose Luggerseegel mit Toppsegel, war früher bei schweren Kriegsschiffsbooten sehr beliebt für Wettsegeln und größere Segelfahrten, ist aber schwerfällig; auch kann das Toppsegel nur mit Ballast im Boot und bei leichtem Winde gefahren werden.

Für den *Rudersport* werden nur Boote leichtester Bauart, meist aus Zypressenholz, benutzt. Als Rennboote für 4—8 Ruderer benutzt man *Auslegerboote* mit *Gleitsitz* oder *Rollsitz*, der beim Rudern vor- und zurückgleitet; für die *Riemen* (Ruder) dienen dabei über dem Dollbord befestigte, nach außen ragende, stählerne Ausleger, die als Lager für die Rudergabel dienen. Einzelrunderer benutzen zweiarmige sogenannte *Skiffs* oder *Skuller*. Vergnügungsboote sind ähnlich den leichteren Schiffsbooten gebaut, haben für die Riemen stählerne Gabeln oder Einschnitte (*Dollen*) im *Dollbord*, der obersten Planke des Bootsrandes. Jedes Boot ist mit einem *Ruder* (*Steuerruder*) ausgerüstet, das aus einem unten breiten, oben schmalen Brett mit *Fingerlingen* besteht; die Fingerlinge greifen in Ruderösen am Hintersteven und Spiegel des Bootes, die Drehung des Ruders um diese Ösen erfolgt mit einer *Pinne* oder einem quer über den Ruderkopf gestreiften *Ruderjoch*, an dem Handleinen befestigt sind.

III. Küstenfahrzeuge.

Küstenfahrzeuge bilden den Übergang vom offenen Boot zum Segelschiff; sie sind halb und ganz gedeckt, flachbodig oder auf Kiel und meist noch aus Holz gebaut, zuweilen nach dem Kompositsystem mit eisernem Gerippe (Spanten, Deckbalken und Stringer). Ihre Bauart ist sehr verschieden und örtlichen Verhältnissen, z. B. dem Wattenmeer der Nordseeküste oder den Steilküsten des Adriatischen Meeres, angepaßt. Die älteste Form der niederländischen und deutschen Küstenfahrer des Wattenmeeres der Nordsee ist die plumpe, plattbodige, doch seetüchtige *Kuff*, mit *Seitenschwertern* als Ersatz für den Kiel, zweimastig als *Schunerkuff*, oder mit kleinem Besanmast als *Kufftjalk* getakelt, auch als Ems- und Rheinfahrzeug sowie in den Kanälen Hollands viel verwendet. Es gibt Kuffen von etwa 300 Registertonnen Raumgehalt. Ähnlich, aber kleiner, selten bis 80 Registertonnen groß, ist die *Tjalk*; sie ist einmastig mit Gaffelsegel, Toppsegel, Klüver und Stagssegel, selten auch mit kleinem Treibermast. Ihr Großmast ist der Flußschiffahrt wegen zum Umlegen, das Bugspriet zum Einnehmen. Ebenfalls mit rundem Bug vollgebaut und flachbodig ist die zweimastige *Galjot*, bis 200 Registertonnen groß, meist als *Schunergaljot* mit Gaffelsegeln und Breitfock getakelt. Ebenfalls zu den flachbodigen Küsten- und Flußfahrzeugen gehört der auf der Unterelbe sehr beliebte *Ewer*, meist mit spitzem Bug und Heck, oft mit Seitenschwertern, je nach Größe voll- oder halbgedeckt, ein- oder zweimastig mit Gaffelsegeln; *Ewerkähne* sind längere und schmalere Elbfahrzeuge. Unter den scharf und auf Kiel gebauten Küstenfahrern sind die *Galjassen* am häufigsten; sie sind zweimastig mit plattem oder flachem Heck, haben Pfahlmasten mit Gaffel- oder Rahsegeln und heißen je nach der Takelung: *Schunergaljaß*, *Hukergaljaß* oder *Jachtgaljaß*. Der *Galjaßewer* ist ein auf Kiel gebauter zweimastiger Ewer. Unter den einmastigen Küstenfahrern sind zu erwähnen die *Jacht*, die *Slup*, der *Kutter*, die *Schnigge*, die *Lomme*, die *Quatze* (zum Fischtransport); unter den Flußkähnen die *Zille*, die *Pünste*, die *Mutte*, der *Bojer* und andere.

Als **Hafenfahrzeuge** dienen offene hölzerne oder eiserne flachbodige *Leichter* oder *Schuten*, auch *Prähme* genannt, die oft je nach der Ladung besondere Einrichtungen haben,

z. B. Lademasten mit Ladebäumen, oder als *Baggerprähme* oder *Aschprähme* große Bodenklappen zum Auswerfen des Baggerguts oder der Asche an geeigneten Plätzen außerhalb des Hafens. *Seeleichter* sind große gedeckte stählerne Leichter, oft mit wasserdichten Querschotten, die von Schleppdampfern weite Strecken über See geschleppt werden. Wasserfahrzeuge, Öl- und Petroleumleichter sind *Tankfahrzeuge* (*Zisternenprähme*) mit Pumpwerken zum Ein- und Ausfüllen der Flüssigkeiten. Andere Prähme dienen beim Hafenbau oder als Träger für schwimmende Landungsbrücken usw.

Fischerfahrzeuge sind als *Küstenfischer* offene oder halbgedeckte Boote verschiedenster Bauart und meist einfachster Takelung, oft nur Ruderboote; als *Hochseefischerfahrzeuge* dienen gedeckte, scharfgebaute ein- oder zweimastige Kutter und Lugger, zuweilen aber auch offene Segeljachten oder Schaluppen. Die *Heringslugger* der Nordsee sind jetzt zumeist scharf auf Kiel gebaute Kutter (Fig. 1103) mit niederlegbarem Kuttermast und achtern nahe dem runden Heck mit kurzem Jager- oder Treibermast.

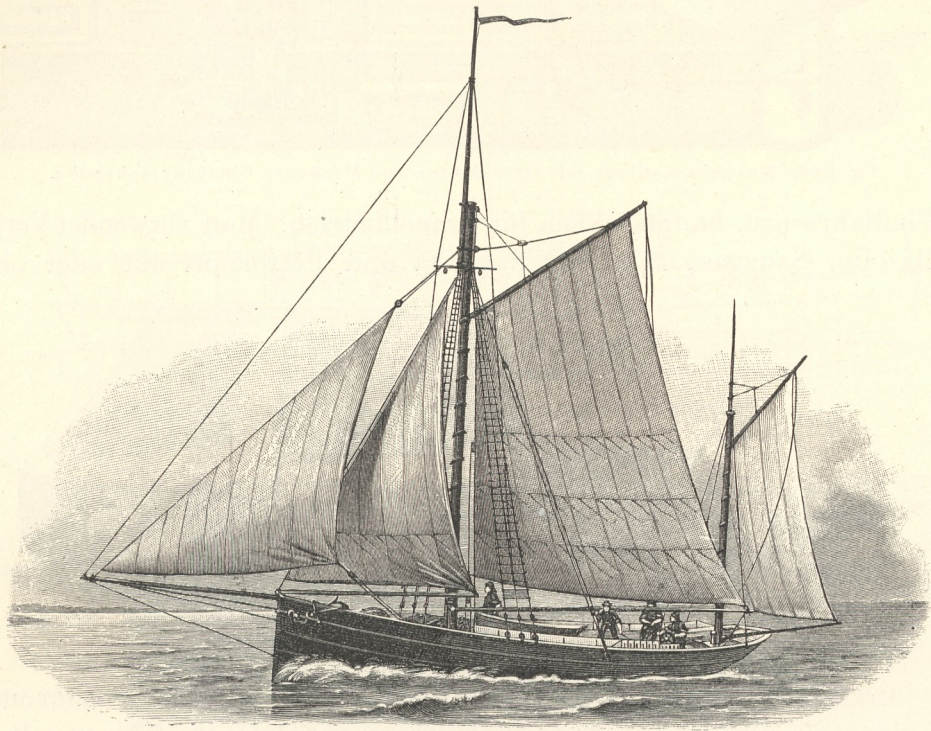


Fig. 1103. Hochseefischkutter.

IV. Dampfbeiboote.

Dampfbeiboote gehören zur Ausrüstung von Kriegs- und Handelsschiffen; sie dienen als Arbeits- und Verkehrsboote, auch als Schlepper für andere Schiffsboote. Die schweren *Dampfbarkassen* der großen Kriegsschiffe sind aus Eichenholz diagonal

gebaut, 10—16 m lang, 2,7—3,1 m breit, wiegen mit voller Ausrüstung $7\frac{1}{2}$ —15 Tonnen, tragen 25—30 Mann, laufen 10—15 Seemeilen stündlich. Die leichteren Beiboote, *Dampfkutter* genannt, sind aus Zypressenholz, etwa 8 m lang und meist kraweel, seltener klinker gebaut und dienen als Verkehrsboote. Um beim Vollschlagen mit Wasser schwimmfähig zu bleiben, haben die Dampfbeiboote Luftkasten im Bug, an beiden Seiten und am Heck. Als Maschinen dienen ein- oder zweizylinderige stehende Hammermaschinen möglichst einfacher Bauart, die, unmittelbar hinter einem Lokomotivkessel stehend, durch einen Segeltuchbezug oder festen Überbau gegen die Witterung geschützt sind. Propellerschraube und Schraubenstegen sind wie auf Dampfern gebaut.

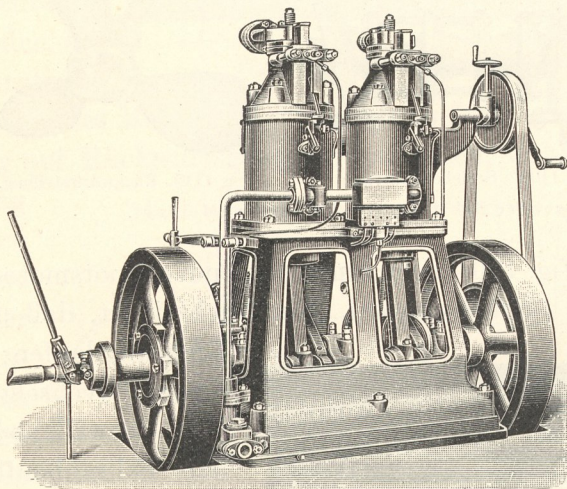


Fig. 1104. Stehender Bootsmotor (Zwillingsmotor).

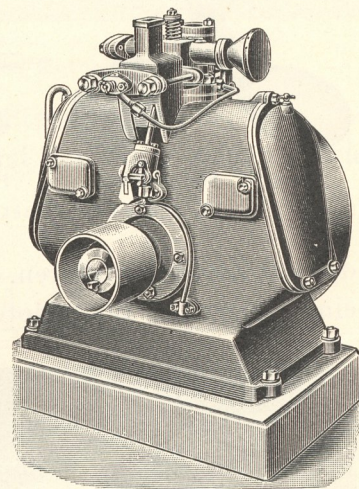


Fig. 1105. Liegender Bootsmotor (Balancemotor).