

Der Schoner

Ein echter Gaffelschoner ist ein zweimastiges Fahrzeug, das an beiden Masten gaffelgetakelt ist. Das Großsegel findet man hinten am Großmast, der vordere Mast heißt Schonermast und trägt als Hauptsegel das Schonersegel. Der Schonermast ist kürzer oder gerade so hoch wie der Großmast. Hat ein Schoner mehrere Masten, setzt man deren Anzahl vor die Bezeichnung. Kommen Rahsegel am Schonermast dazu, könnte solch ein Exemplar beispielsweise »Dreimast-Toppsegelschoner« heißen. Die dreieckigen Gaffeltoppsegel werden als selbstverständlich angesehen, werden also nicht in der Bezeichnung genannt, wenn keine Rahsegel vorhanden sind. Sollte allerdings das untere Rahsegel wie eine Breitfock an Deck geschotet sein, muss man von einer Schonerbrigg sprechen, bei einem Dreimaster von einer Schonerbark.

John Leather datiert in seinem Klassiker »Das Gaffelrigg« (Palstek Verlag, www.palstek.de) die Entstehung des Schoners und der Ketsch in das siebzehnte Jahrhundert, die Yawl erschien erst sehr viel später, im frühen neunzehnten Jahrhundert.

Die Handhabung eines Schoners muss ich auch in dieser überarbeiteten Ausgabe etwas knapp ausfallen lassen, obwohl ich mittlerweile auch schon Erfahrungen an Deck von Schonern sammeln konnte. Das Segeln mit dem Schonerrigg ähnelt sehr dem mit einer Ketsch, obwohl das Großsegel des Schoners sehr viel wirkungsvoller als ein Besan ist. Das Schonersegel muss deshalb mit viel Gefühl geschotet werden, damit das Profil des Großsegels nicht gestört wird.

Ich kann aber die Geschichte und verschiedene Erscheinungsformen gern etwas ausführlicher behandeln. Dazu konnte ich unter anderem auch aus dem Buch »Gaff Sail« von Robert Simper einiges erfahren.

Das Schonerrigg war und ist weltweit auf den verschiedensten Schiffen, Arbeitsbooten und Yachten verbreitet, und ich möchte hier eine kleine, aber wichtige Auswahl vorstellen: Unser Nachbarland Dänemark wurde im letzten Jahrhundert berühmt für Schoner in unterschiedlichsten Bauarten und Größen. Kleinere Handelsschiffe waren in Dänemark stets an der Tagesordnung, und die Danske Jagt dürfte wohl das bekannteste Beispiel sein. Man sägte einige Jagten auseinander, verlängerte die Rumpfe und riggte sie als Ketsch. Das Ergebnis wurde Galeaß genannt, und aufgrund ihrer Seetüchtigkeit stellte man auch Versuche mit dem Schonerrigg an. Es entstanden die Jagtbygget Schoner, für die besonders die kleine Hafenstadt Marstal bekannt wurde. Ein altes Gesetz erlaubte der Stadt ein Handelsmonopol mit deutschen Häfen, was den Grundstein für eine riesige Handelsflotte bildete. In Marstal auf der Insel Æro waren zur Blütezeit



Die dänischen Werften waren berühmt für den Bau schneller Schoner

des Handels über 300 Schiffe verschiedener Typen beheimatet. Den Eignern der Marstal-Schoner wurde Geschäftstüchtigkeit und Geiz nachgesagt. Seeleute sollen Schwierigkeiten mit ihrer Arbeit an Bord gehabt haben, weil Fallen und Schoten aus Sparsamkeit nur gerade eben die nötige Länge hatten ... Möwen, so sagte man, flogen den Marstal-Schonern gar nicht erst nach, weil dort ohnehin nie etwas über Bord geworfen wurde...

Der andere wichtige Schonertyp Dänemarks wurde der »Klipperbygget«. Er hat einen Klipperstevan und ein überhängendes Heck. Die dem schnellen Klipper nachempfundene Form brachte der später zum wohl bekanntesten dänischen Schiffbauer gewordene J. Ring Andersen nach Fünen, nachdem er seine Berufsausbildung auf der damals sehr renommierten Werft von Alex Hall in Aberdeen in Großbritannien abgeschlossen hatte. Sein erstes Schiff baute er in Svendborg im Jahre 1862. Dort und in den Nachbarhäfen Trøense und Thurø gab es zu den besten Zeiten 22 Werften.

Auf der ebenso berühmten Werft Jacobsens Plads – Trøense wurden nachweislich schon im Jahre 1708 Handelsschiffe gebaut. Der letzte Schonerneubau lief dort