

Schifffahrt und Schiffbau in Thorwal

Historisches

Schon Generationen bevor die Hjalder sich an die Überfahrt nach Aventurien machten, waren sie in der Kunst des Schiffbaus wohlbewandert. Damals wie heute sind Langschiffe und Knorren die charakteristischen Schiffe des thorwalschen Volkes. Damals dienten die Langschiffe eher küstengebundenen Kriegsfahrten, während die Knorren zu Transporten und Handelsfahrten dienten.

Urthorwalsche Quellen besagen, daß hochseetaugliche Langschiffe erst knappe 50 Jahre vor der Großen Überfahrt entwickelt wurden, da es zuvor kaum eine Notwendigkeit dafür gab, weit hinaus auf's Meer zu segeln. Im Krieg gegen Cantera indes wich man aber zunehmend auf die hohe See aus und baute die Langschiffe bauchiger, was sie zwar etwas langsamer machte, aber dafür auch sicherer bei schwerer See.

Mit solchen Langschiffen und Knorren machte sich Jurga auf den Weg.

In den ersten Jahrhunderten in Aventurien waren technische Fortentwicklungen schlicht nicht nötig, da die aventurische Westküste nahezu unbesiedelt war und die Fahrten an der Küste ausschließlich unter Land erfolgten.

Selbst nachdem sich die güldenländischen Einwanderer immer mehr auszubreiten begannen, änderte sich nichts am thorwalschen Schiffsbau, da das Kaiserreich den Langschiffen nichts an Wendigkeit und Geschwindigkeit entgegen zu setzen hatte und ihre Schiffsgeschütze noch keine Bedrohung für die Langschiffe darstellten.

Erst mit der Gründung des Neuen Reiches und der Aufstellung der kaiserlichen Westflotte verlegten die Thorwaler sich von Überfällen mehr auf das Handeln. In der Folge wurden verstärkt Knorren gebaut.

Nichts desto trotz fühlten sich die Thorwaler letztlich unbesiegbar und so war es ein gewaltiger Schock als 702 v.H. die kaiserliche Westflotte, dank modernerer Geschütze, vor Salza 24 Langschiffe versenkte und anschließend Thorwal einnahm. Bis zur Höhe Muryt setzten sich schnell mittelreichische Einflüsse durch. Der freie Norden Thorwals kapselte sich ab und kümmerte sich nicht um den Süden, wo sich immer mehr "unthorwalsche" Lebensart ausbreitete.

So wurde in diesen ersten Jahren der Besetzung und Kooperation im südlichen Thorwal die Snekkar als größeres Handelsschiff entwickelt. In der Stadt Thorwal etablierte sich auch eine erste Werft, in der nicht mehr nach althergebrachter Art und Weise mit natürlich gewachsenen Hölzern gearbeitet wurde, sondern das Holz mit einem Sägehund und mittels von Plankenformungen so bearbeitet wurde, wie es zum Bauen nötig war. Damit ließ sich eine Snekkar oder gar ein Langschiff viel schneller bauen als bisher, aber im Norden lachte man über diese Abartigkeiten, da man überzeugt war, daß sol-

che Schiffe kaum geeignet waren, schwerem Wetter auf Dauer stand zu halten. Es zeigte sich auch tatsächlich, daß solche Schiffe fast nur noch in einer Werft zu reparieren waren und nicht mehr von jedem erfahrenen Zimmermann an jedem Teil einer Küste, wo geeignetes Holz zu finden war.

Als um 580/570 v.H. auch im Süden immer mehr Thorwaler wegen der verhassten Priesterkaiser gegen die Besatzer aufbegehrten, wurde von Olport aus der große Gegenschlag vorbereitet: Große, klassische Langschiffe wurden gebaut (35-38 Ruderbänke), die viele Krieger faßten und da man wußte, daß in Salza nur noch 19 Galeeren lagen, waren die 28 Langschiffe mit ihren über 2200 Kriegerinnen und Kriegern den Besatzungen der Galeeren bei weitem überlegen. Die Seeschlacht war also eigentlich gar keine Seeschlacht, sondern die Galeeren wurden direkt nach dem Auslaufen gestellt, bevor sie sich positionieren und ihre Geschütze wirkungsvoll zum Einsatz bringen konnten. Mit Hilfe von Olporter Magiern, die magische Brücken zu den Galeeren legten, erdrückten die Thorwaler die Kaiserlichen schlicht durch ihre Übermacht.

Die kaiserliche Westflotte war besiegt und die klassische thorwalsche Schifffahrt blühte wieder auf, auch wenn im Süden auf Werften und die neuen Snekkars nicht mehr verzichtet wurde.

400 Jahre überwiegend friedliche Schifffahrt folgten. Durch die Orkkriege und die großen Epidemien gab es zwischen 400 und 90 v.H. keine Heerfahrten mehr, nur thorwalsche Händler auf Knorren und Snekkars machten sich auf den Weg nach Süden. Der Ruf "Die Thorwaler kommen" hatte schon fast gänzlich seinen Schrecken verloren.

Doch auch die neuen erfolgreichen Aktivitäten ab 87 v.H. schienen die Traditionalisten in ihrer Auffassung zu bestätigen, daß, trotz inzwischen fortgeschrittener Schiffsentwicklungen, die Thorwaler nichts anderes als Ottas, Knorren und Snekkars benötigen würden. Der *Strandhögg*, der blitzschnelle handstreichartige Überfall auf ein Dorf, um entweder kostbare Gegenstände oder ganz allgemein Vieh und Lebensmittel zu rauben, kam wieder sehr in Mode. Dies wurde entweder ganz spontan durchgezogen oder auch geplant, wozu z.T. sogar Pferde mitgenommen wurden, die liegend festgebunden auf Knorren transportiert wurden.

Erst in neuerer Zeit, mit dem wiedererstarkten Horasreich als Hauptkonkurrent auf dem Meer der 7 Winde, wuchs die Einsicht im Süden Thorwals, daß auch die Thorwaler mit der Zeit gehen müßten, da ein Konflikt mit dem Horasreich nur eine Frage der Zeit schien, wenn einzelne Ottajaskos weiterhin Überfälle auf horasische Küsten unternehmen würden.

Diese Einsicht bestimmte von Anfang an Trondes Regierungszeit.

Navigation

Größtenteils navigieren die Thorwaler nach Sicht, da es üblich ist, dort wo möglich, abends die Küste anzulaufen, um ein gemütliches Feuer zu machen und auf dem Festland zu schlafen. Doch auch das Navigieren ohne Landsicht stellt für

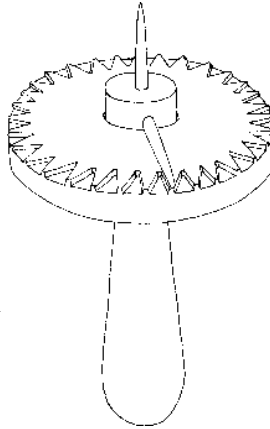
die Thorwaler kein Hexenwerk dar, und daß obwohl sich der Kompaß in Thorwal bei weitem noch nicht durchgesetzt hat. Der Sonnenstand zur Mittagszeit bestimmt über die Messung der Schatten, den etwa die Bordwand wirft, die Position des



Schiffes auf der gefahrenen Breite.

Mit einer Peilscheibe, auf der der Rand nach Winkelgraden eingeteilt ist, kann nachts der Losstern und tagüber die Sonne anvisiert werden.

Bei Dunst und schlechter Sicht durch Bewölkung gibt es den sogenannten Sonnenstein, der noch aus einer Reststrahlung die Sonne auffinden läßt. Diese Sonnensteine sind sehr wertvoll und längst nicht jeder Schiffsführer ist in Besitz eines solchen Steines.



Meisterinformation: Es handelt sich um einen doppelbrechenden Kristall aus Corderiet. In Aventurien gibt es sie in der Großen Olochtai und sie sind nahezu so teuer wie ein Schiffskompaß.

Doch auch aus weiteren Anhaltspunkten der Natur vermögen gute thorwalsche Navigatoren Rückschlüsse auf die Position im Verhältnis zur Küste zu ziehen: Die Farbe des Seetangs, den Flug von Insekten und manchmal nimmt man auch Raben oder Krähen in einem Käfig mit, um sie fliegen zu lassen, wenn man glaubt dem Land nahe zu sein.

Thorwaler und schlechtes Wetter

Fürchten müssen thorwalsche Schiffsführer ohne Kompaß allein den Nebel und lang anhaltende Stürme, da diese Umstände die so nötige Sicht auf die Sonne und die Gestirne verwehren. Es gibt eine Reihe von Sagas, in denen beschrieben wird, wie eine Schiffsbesatzung durch langanhaltenden Sturm in unbekannte Regionen getrieben wird.

Die Saga von Bjarne Windzwinger, dem legendären Begründer der Ottajasko, die jetzt von der ältesten Tochter des Obersten Hetmann angeführt wird, berichtet davon, wie Bjarne durch einen sechstägigen Sturm immer weiter nach Nordwesten getrieben wurde. Die Besatzung hatte völlig entkräftet mit ihrem Leben abgeschlossen und sich der Gnade Swafnirs überantwortet, als der Sturm nachließ und man Land sah. Die Saga berichtet weiter davon, daß dort in kleinen fensterlosen Häusern, die von außen eher wie primitive Rasenhügel aussahen, Menschen lebten, deren Sprache an altes Ur-Thorwalsch, bzw. Alt-Hjaldingisch erinnerte. Bjarne und seine Besatzung wurde freundlich aufgenommen und sie wurden mit Verpflegung versorgt. Da die Menschen dort angaben, daß jederzeit mit dem Einsetzen des Frostes zu rechnen sei und Bjarne dort nicht überwintern wollte, brach man bereits nach zwei Tagen wieder auf. Die Menschen behaupteten, daß sie bei Jurgas Reise nach Osten vor vielen hundert Jahren auf diese große unwirtliche Insel verschlagen worden seien. Der Schöpfer der Saga maß diesen Behauptungen aber keinerlei Bedeutung bei, jedenfalls ist nicht überliefert, daß Bjarne die Angaben geglaubt hatte. Von Interesse war dem Autoren aber, daß Holz und Eisen so knapp waren, daß man für Äxte und ähnliches viel Walroßbein und Narvalzähne angeboten bekam.

Als Bjarne mit diesen Reichtümern zurückkam, gründete er, wahrscheinlich um das 900 nJL, in Thorwal seine eigene neue Windzwinger-Ottajasko und einige Jahre später, so wird be-

richtet, brach sein Sohn nach diesem Land auf, kehrte aber nie wieder zurück. Auch andere Ottas haben sich in der Vergangenheit auf die Suche nach dieser Siedlung begeben: erfolglos.

Dieser Exkurs zeigt, daß die Unbilden des Wetters für ein betroffenes Schiff zwar glücklich sein können, aber meist endet so ein Unwetter tödlich. Deshalb sind verlässliche Wetterprognosen auch so wichtig. Im Zweifel bleibt man lieber einige Wochen liegen, wenn bei Fahrten, bei denen es keine Land-sicht geben wird, Unwetter zu erwarten sind.

Andere Völker schreiben ob der von den Schiffsführern obwaltenden Vorsicht in diesen Dingen den Thorwalern eine angeborene Fähigkeit zum Navigieren und zur präzisen Wettervoraussage zu.

Meisterinformation: Insbesondere die Wetterprognose geht auf jahrtausendealte Erfahrungsberichte zurück (natürlich nur was das Meer der Sieben Winde und das Nordmeer angeht): Örtliche Wetterbeobachtungen aller Art, das Beobachten des Verhaltens von Tieren und Pflanzen zu für sie vielleicht brauchbaren Resultaten. Darüber hinaus kommt den Thorwalern hier ein weiterer Umstand zugute. Dadurch, daß die Magie in Thorwal nüchtern betrachtet ein Schattendasein führt und arkan begabte Menschen meist keine Ausbildung erhalten, ja ihre Begabung ihnen und ihrer Umwelt ja oft nicht einmal bewußt wird, gibt es relativ viele Magiedilettanten. Diese scheinen insbesondere einen sechsten Sinn für die Wetterprognosen und/oder die Navigation zu haben. Wenn man im übrigen Aventurien von nicht einmal 1% Wahrscheinlichkeit ausgeht, einen Magiedilettanten anzutreffen, so liegt die Wahrscheinlichkeit in Thorwal bei 5% (im Umkreis der beiden Akademien natürlich geringer).

Schiffsbau

In den letzten 100 Jahren sind einige Werften gebaut worden, wobei die berühmteste sicherlich die allererste Werft auf thorwalschem Gebiet, die in der Stadt Thorwal ist. Doch insbesondere im Norden des Landes gibt es sie noch: die alten Schiffsbaumeister, die ein – bis drei Lehrlinge haben und z.T. auch Gesellen, die in ihrem Auftrag von Ort zu Ort ziehen, um mit ihren Gehilfen Ausbesserungen an Schiffen oder Neubauten vorzunehmen. Wenn sie sich einen Namen gemacht haben, machen sich solche Schiffsbaumeister dann wiederum

selbständig und bilden neue Schiffsbauer aus.

So ein Schiffsbau ist immer ein großes Unterfangen. Viele helfende Hände werden benötigt und je mehr geübte Handwerker beteiligt sind, desto schneller geht der Bau von statten (desto teurer wird er aber natürlich auch).

Seit dem Angriff auf Thorwal und Prem durch die Horasier im Praios 30 Hal hat Tronde durchgesetzt, daß in einigen Regionen Reparaturwerften gebaut wurden (so in Enqui,



Nordaport, Enskar und auf Lassir). Eine neue Werft hat Tronde in Hoijanger bauen lassen, wo die neuen Winddrachen gebaut werden und ein großer Kriegshafen entsteht.

Während für die Werftschiffe in der Regel in Sägewerken bearbeitetes Holz verwendet wird, setzen die Schiffsbaumeister der alten Schule auf die alte Handwerkskunst. Drei wesentliche Lehrsätze sind: „Der Zimmermann arbeitet mit dem Holz - nicht dagegen!“, „Überlasse möglichst viel Arbeit der Natur“ und „Die Stabilität und Geschmeidigkeit eines Schiffes beruhen darauf, daß man der natürlichen Form des Holzes Rechnung trägt“.

Deshalb ist es auch immer die Aufgabe des Schiffsbaumeisters die Bäume nach ihrem Wuchs und ihren sich daraus ergebenden Verarbeitungsmöglichkeiten selbst auszusuchen und sie erst danach zu fällen.

Besonders Traditionsbewußte verwenden nicht einmal Metallnägeln, sondern ausschließlich Holz.

Die Suche nach passendem Holz dauert oft mindestens genauso lang wie der eigentlich Schiffsbau selbst.

Traditionell werden Langschiffe maßgeblich aus Eichenholz hergestellt. Das geht soweit, daß manche gar behaupten, gute Schiffe ließen sich nur mit Eichenholz bauen. Es sind aber auch Planken aus Kiefernholz bekannt, insbesondere im höheren Norden, wo Eichenholz seltener ist. Aufgeschlossener Schiffsbaumeister haben entdeckt, daß das Holz der Lärchen auch sehr gut geeignet ist, da es härter als Fichte, aber weicher als Eiche ist und dabei biegsam und fest. Allerdings ist die Lärche deutlich seltener als Eiche, insbesondere im Norden Thorwals.

Die Werftbesitzer sind natürlich fest davon überzeugt, daß ihr gutes abgelagertes Holz Schiffe von größerer Haltbarkeit produzieren läßt. Da aber diese Schiffe auch um einiges teurer sind, werden sich die Angebote der Werften im Norden Thorwals wohl nur schwer durchsetzen.

Einzelheiten zum Langschiffbau

Um das Thema einigermaßen verständlich und übersichtlich zu beleuchten, verwenden wir hier ein typisches Langschiff. Es hat eine Länge von 23 Schritt, eine Breite von 4,5 Schritt und eine Höhe von 2 Schritt. Es weist 2x16 Riemen auf und kann maximal 70 Frauen und Männer befördern.

Kiel

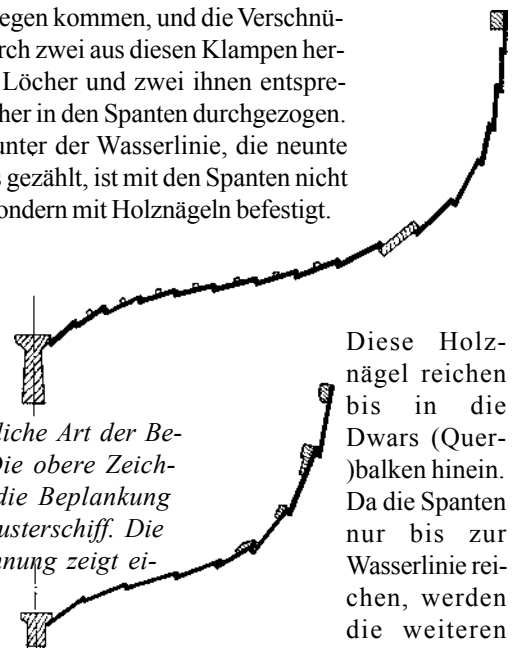
Die Kiele der Langschiffe bestehen in der Regel aus Eichenholz und zwar aus einem Stamm mit einem zwei bis dreiteiligen aufgesetzten Steven (das letzte Teilstück am Bug ist bei kleinen Langschiffen, Skeidhs genannt, in Form eines Schlangenmauls und bei großen Langschiffen in Form eines Drachenkopfes geschnitzt und abnehmbar, denn dieser Teil wird an Land abgesetzt, ebenso bei Ankunft in einem Hafen, wenn man nicht auf Heerfahrt ist).

Beplankung

Beim unserem typischen Langschiff besteht die Beplankung aus 16 in Klinkerbauweise zusammengesetzten Planken. Außer an der untersten Planke, die am Kiel angenietet ist, und der nachfolgenden Planke, wird die unter der Wasserlinie liegende Beplankung mit Hilfe von pechgetränkten Wurzelfasern an den Spanten festgebunden. Hierfür wird auch geteertes Rentierfell, das quergeschnitten wird (für größere Festig-

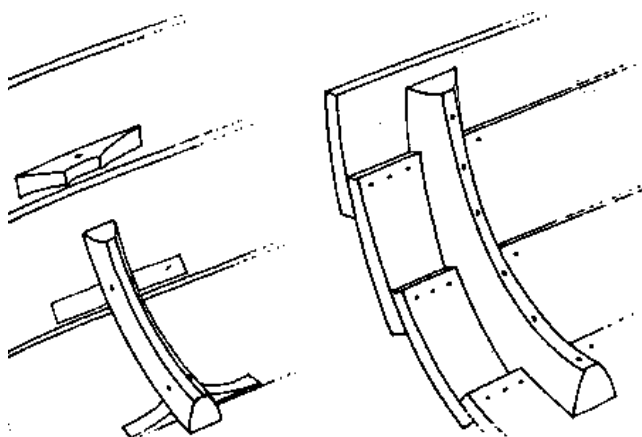
keit) verwendet oder sogar ganz einfach Weidenruten.

Die Spanten haben also mit dem Kiel keine Verbindung. Die Planken werden so hergerichtet, daß auf ihrer Innenseite jeweils dort Klampen stehen bleiben, wo die Spanten zu liegen kommen, und die Verschnürung wird durch zwei aus diesen Klampen herausgebohrte Löcher und zwei ihnen entsprechenden Löcher in den Spanten durchgezogen. Die Planke unter der Wasserlinie, die neunte vom Kiel aus gezählt, ist mit den Spanten nicht verschnürt, sondern mit Holznägeln befestigt.



Unterschiedliche Art der Beplankung. Die obere Zeichnung zeigt die Beplankung für unser Musterschiff. Die untere Zeichnung zeigt einen Knorr.

Diese Holznägel reichen bis in die Dwars (Quer)balken hinein. Da die Spanten nur bis zur Wasserlinie reichen, werden die weiteren



Planken (da über der Wasserlinie gelegen, Reling genannt) mit Holznägeln an Knihölzer angeheftet (Knihölzer sind natürlich krumm gewachsene Hölzer, meist Krüppelkiefern). Diese Knihölzer reichen bis zur Oberkante der 14. Planke. Knihholz wird auch benötigt als Unterlage für die Decksplanken.

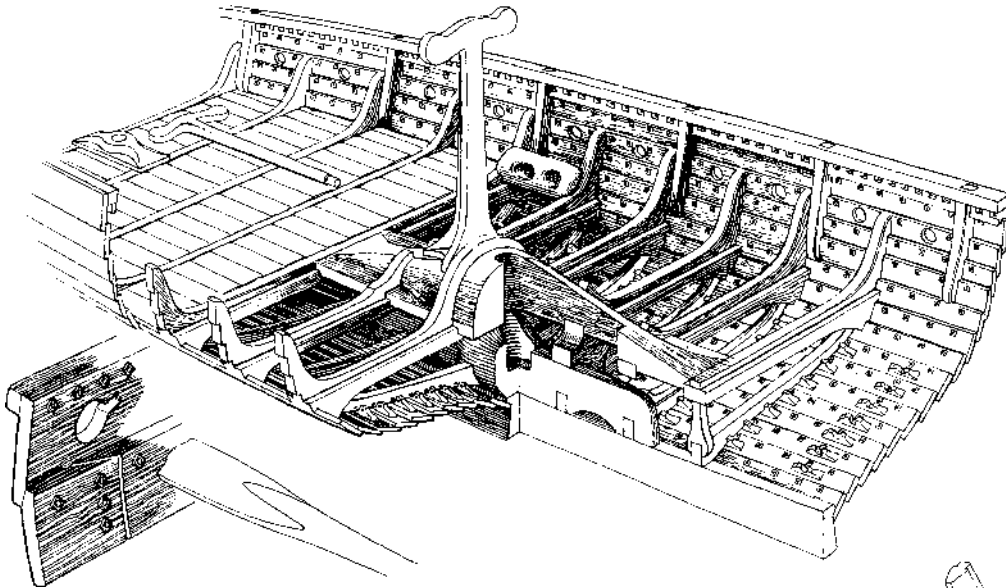
Unterschiedliche (genietete) Beplankungsformen



Mast

Der Mast steht ein wenig vor mittschiffs. Er ist bei unserem Langschiff ungefähr 12 Schritt hoch und besteht aus Kiefernholz, da ein weiterer Lehrsatz der alten Schiffsbaumeister ist: "Nur Kiefernholz ist leicht und gleichzeitig fest genug, um schweren Stürmen zu trotzen."

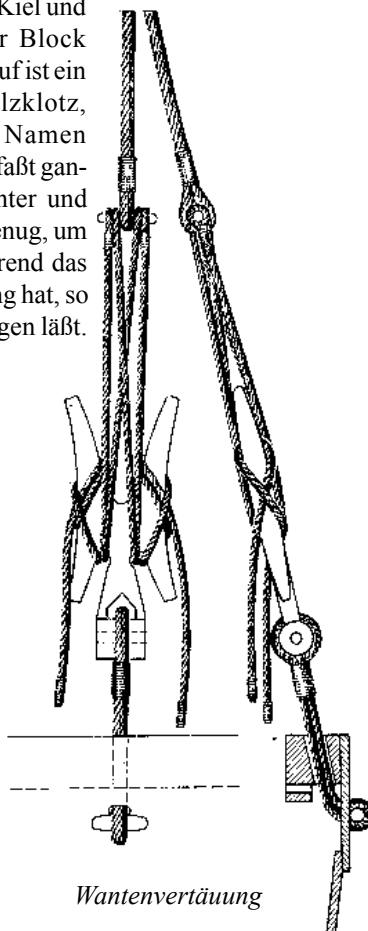
Seinen Stand gewinnt er durch einen fast 4 Schritt langen Eichenblock auf dem Kiel, in dessen Kuhle er aufgestellt ist



und der sein Gewicht auf Kiel und Spanten verteilt. Dieser Block heißt Kielschwein. Obenauf ist ein länglich gehobeltes Holzklotz, dessen Form ihm den Namen Mastfisch verleiht. Er umfaßt ganze 4 Spanten. Seine Achter und Seitenteile sind massiv genug, um den Mast zu halten, während das Vorderteil eine Aussparung hat, so daß sich der Mast auch legen läßt.

Wenn der Mast aufgerichtet ist, wird diese Aussparung mit einem Riegel verschlossen und durch zwei weitere Keile gegen die Seiten hin gestützt.

Die Befestigung des Mastes ist so konstruiert, daß dieser ohne externe Hebeeinrichtung von der Schiffsbesatzung selbst aufzurichten ist. Gehalten wird er dann von Seilen, die nach vorne ausgerichtet Vorstag heißen und nach achtern ausgerichtet Achterstag. Die Absicherung nach mittschiffs nennt man Wanten.



Wantenvertüung

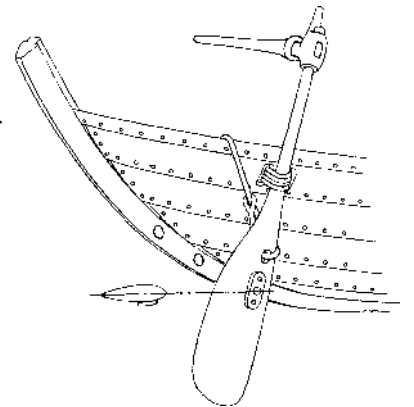
Ruder

Das Ruder liegt zum Achtersteven und besteht aus einem profilierten Ruderblatt, das schräg nach unten ins Wasser ragt. Auch das Ruder ist selbstverständlich aus Eichenholz gefertigt.

Gelenkt wird mit der Ruderpinne, einem Holzstab, der rechtwinklig vom oberen Teil des Ruders absteht. Indem man diese Pinne unter den Arm klemmt und seinen Körper verlagert, wird das Schiff gelenkt, unter günstigen Wetterbedingungen ist es sehr leicht. Dieses Ruder, das eine hjaldingische Erfindung ist, verleiht dem Langschiff (und natürlich auch dem Knorr oder der Snakkar) seine legendäre Wendigkeit.

Das Ruder wird von drei Vorrichtungen am Boot gehalten: Zum einen von dem Ruderlager an der Außenseite des Schiffs, dann von einer Leder-schleufe innerhalb des Schiffs ungefähr auf Höhe des Dollbords, die stramm gezogen werden kann, wenn der Kurs

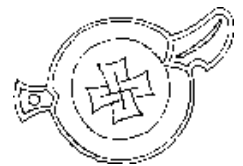
gehalten werden soll. Und im weiteren auf Höhe der Duchte von einem Metalltampen, einem dicken Draht, der durch Ruder und Planken getrieben und schließlich an einem Querbalken befestigt ist. Seine Aufgabe ist, das Ruder unter Spannung zu halten. Entsprechend, auf welcher Seite das Ruder angebracht ist, heißt diese Seite Steuerbord, die andere Backbord.



Riemen

Die Ruderriemen wiederum werden aus Fichtenholz gefertigt. Bei unserem typischen Langschiff, beträgt die Riemenlänge zwischen 5,3 Schritt und 5,8 Schritt.

Die Ruderlöcher waren aus der 14. Planke herausgeschnitten. Damit ein Eindringen des Wassers während des Segelns verhindert wird, kann jedes einzelne Bullauge mit einer passenden Scheibe verschlossen werden:



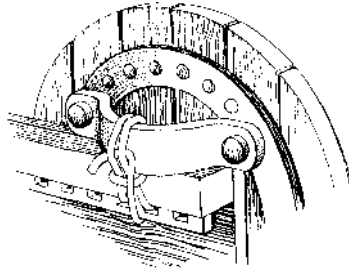
Bei älteren und etwas kleineren Schiffen, werden auf der Reling Dollen befestigt (daher der Name Dollbord), in die die Riemen eingelegt werden. D.h. nur bei solchen Schiffen, bilden die Dwarsbalken gleichzeitig die Ruderbänke.



Bei Langschiffen wie dem hier beschriebenen, wird auf den Dwersbalken ein bewegliches Deck ausgelegt und auf dem Deck dienen Seekisten, in denen jedes Besatzungsmitglied sein persönliches Hab- und Gut aufbewahrt, als Sitzgelegenheit zum Rudern.

Schilde

Die berühmten thorwalschen großen Rundschilde werden, sich halbüberlappend, mit Stricken in einer extra Leiste außenbords befestigt. Bei ausgebrachten Segeln ist so ein Rudern nicht möglich. Die Schilde werden aber ohnehin nur während man in einem Hafen liegt ausgebracht und ansonsten sind sie an Bord verstaut. Allerdings werden Schilde beim Segeln mit entsprechendem Seegang auch als weiterer Wellenschutz angebracht.



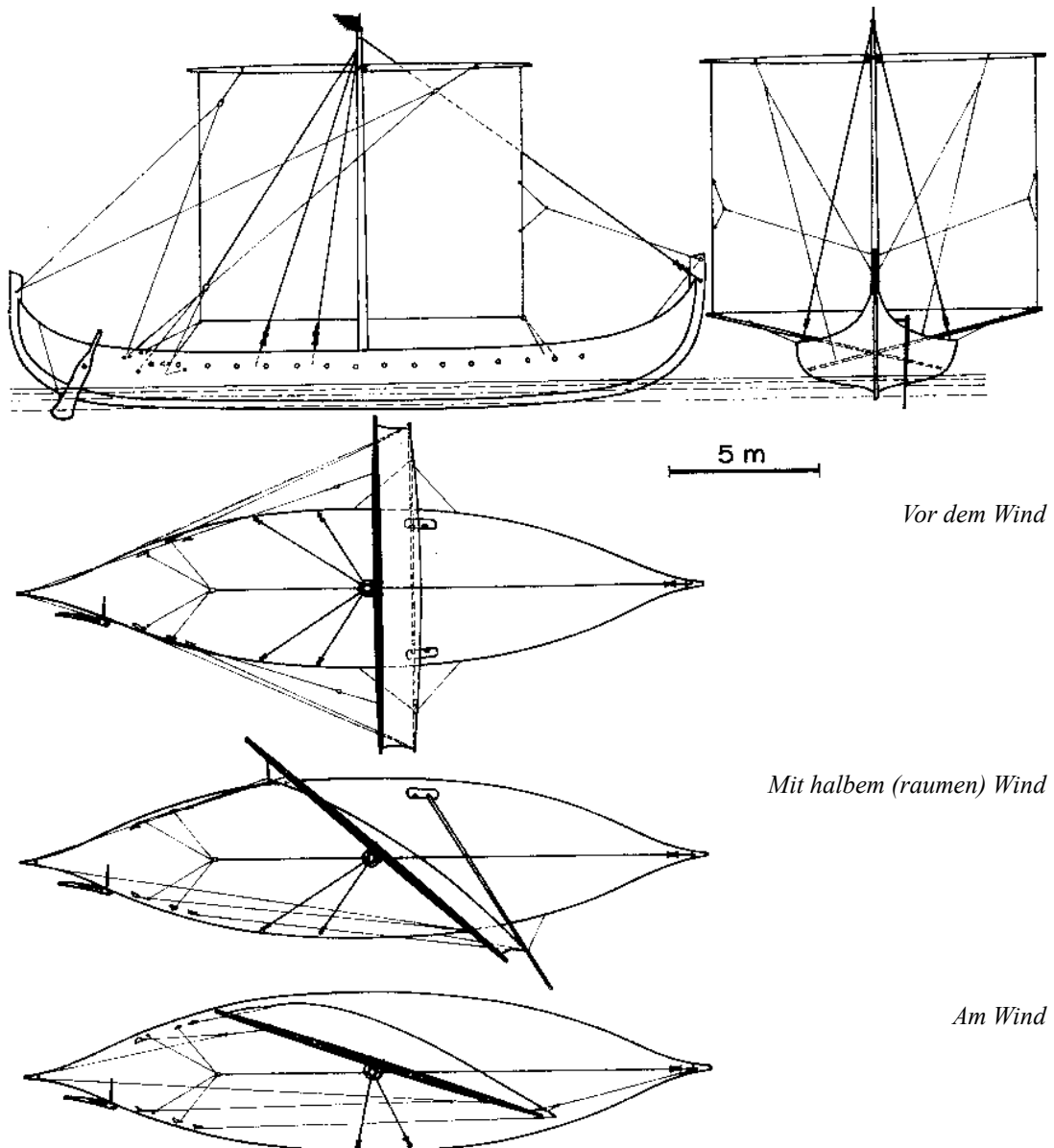
Segel und Takelage

Auf die Riemen kann bei günstigen Wetterbedingungen verzichtet werden, denn ein Segel aus schwerer, doppelt gewebter Wolle verschafft dem Schiff einen Antrieb bis zu 19 Meilen pro Stunde. Das Segel wird von einem Liektau eingerahmt. Die Seiten des Segelrechteckes heißen je nach Ausrichtung Oberliek, Unterliek oder Seitenliek. Um seine Stabilität zu vergrößern, ist ein Rautenmuster aus Leinen und Riemen eingewoben. Ist das Segel allein schon sehr schwer, so ist es eine noch schwerere Last, wenn es sich

mit Wasser vollgesogen hat.

Eine annähernd 11 Schritt lange Rah hält das Segel an der Kopfliek. Sie ist eine Querstange, die am Mast hoch oder runter gezogen (heißen oder fieren) werden kann mit Hilfe eines Seils, des Falls. Dieses Fall ist nicht am Mast, sondern achtern befestigt, so daß der Mast zusätzlich nach achtern abgestagt wird. Bei bestimmten Rahstellungen müssen die leeseitigen Wanten gelöst werden. Dafür sind spezielle Beleg- und Spanneinrichtungen vorhanden.

Die Rah wird in den Wind ausgerichtet mit Hilfe von je einem Seil an den Enden der Rah, das sind die Brassens. Sie fixieren zusätzlich das Oberliek. Durch Verlängern oder Verkürzen der Brassens wird die Rah gewendet. Um ein Aufwölben des Segels zu vermeiden, werden zwei Hilfsspiere benutzt, die mit einem Ende an die Segelhörner gebunden sind. An den Hilfsspiere oder an den Segelhörnern selbst sind die Schoten und Halsen befestigt. Zusammen mit den Brassens der Rah und den Seitenlieken angebrachten Boleinen lassen die Spieren ein gezieltes Segelstellen zu. Das andere Ende der Hilfsspiere steckt back-, bzw. steuerbordseitig in einem Klotz, der zwischen Spant 10 und 11 befestigt ist. In dem Klotz sind zwei





Bohrungen, die eine unterschiedliche Stellung der Spieren bei achterlichem und bei seitlichem Wind erlauben. Beim Segeln am Wind wird das Rahsegel so weit angebraut, daß die Segelhörner über dem Schiff stehen. Dann sind die Hilfsspiere nicht mehr nötig.

Am Unterliek sind sogenannte Geitaupe befestigt, mit denen das Segel bis zur Rah aufgegeit werden kann.

Wenn das Segel gerefft werden soll, sind es ebenso die Schote, mit denen das Segel zusammengeschnürt wird. Ein Reffen (Zusammenziehen und schnüren) der Segel kann nur erfolgen, wenn die Rah heruntergelassen ist.

Wird das Wetter zu ungünstig für die Besatzung, so kann die Rah auf Halbmast gesetzt werden und eine Teerplane als Überwurf dient dann als Zelt.

Die besten Taupe für die Takelage liefert die Haut der Seetiger, aber auch Seeelefant und billigere Robbenhaut ist geeignet, wenn auch nicht so gut wie die Haut eben der Seetiger.

Das Segel unseres typischen Langschiffes ist ca. 80 Rechschritt groß. Dafür werden 32 Bahnen Wadmal (qualitativ sehr hochwertiger Stoff aus Schafwolle, wie er vor allem im nördlichen Thorwal in den langen Winternächten hergestellt wird – dabei wird der Stoff in der Regel von den Männern gesponnen und von den Frauen gewoben) benötigt (eine Bahn ist eine Elle breit und 16 Ellen lang; eine Elle entspricht zwei Spann). Im südlichen Thorwal setzt sich allerdings zunehmend Flachs als Rohstoff durch, aus dem Segeltuch gewonnen wird, das leichter als das traditionelle Wadmal ist.

Das Leben an Bord

Das Leben an Bord eines Langschiffes oder eines Knorr ist – wie oben bereits angedeutet - kein reines Vergnügen. Die Ernährung ist meist kümmerlich und besteht aus getrocknetem Fisch oder getrocknetem und gepökeltm Fleisch oder getrockneten Algen, Dörrobst, Dickmilch, Salzbutte und dickes Knäkebrod. Der Trinkwasser- und Biervorrat wird in Deckeleimern sorgsam aufbewahrt und gehütet. Auf Langschiffen nimmt man seine Mahlzeiten zu zweit ein.

Die Schlafgelegenheiten sind sehr einfach, Sauberkeit auf ein Mindestmaß beschränkt.

Doch lange Seereisen sind die Ausnahme. Wo immer es geht, ist man bemüht, den Abend an Land zu verbringen. In Frie-

denzeiten lädt man dabei alles aus, was man zum Übernachten braucht: Zelte mit Holzgerüsten, wenn möglich wird an Land der Speisezettel erweitert durch Beeren oder etwas Wild. Auch ein Feuer zum Zubereiten von Speisen wird natürlich sehr geschätzt.

Aufgabe des Kapitäns (althorwalsch: Styrimadhr) ist es, die Besatzung sorgfältig danach auszuwählen, daß die Leute zueinander passen und es möglichst wenig Streit gibt. Wenigstens ein Mannschaftsmitglied versteht sich auf das Erzählen von Geschichten und Sagas, damit die Zeit nicht zu lang wird. Jedes Mitglied der Besatzung bekommt einen Prozentsatz der erzielten Gewinne, seien sie nun ehrlich durch Handel erworben oder durch die Skraja.

Schiffstypen

Winddrache

(Als irdisches Vorbild für den Winddrache dient eine kleine Gallone nach dem Vorbild der Golden Hind - Sir Francis Drake - mit geändertem Heck und geändertem Bug. Ein Bild dazu ist in Arbeit.)

Länge: 33 m

Breite: 6 m

Tiefgang 2,50 m

Takelage: III (rah 2, rah 2, havenisch, Sprietsegel)

Beweglichkeit: hoch

Struktur: 3

Schiffsraum: 165 Quader

Frachtraum: 110 Quader

Besatzung: 46 Segel- und technischer Dienst, bis zu 120 Frauen/Männer für Geschützbedienungen und „Seesoldaten“

Geschwindigkeit:

vor dem Wind: 13 Meilen

mit raumem Wind: 16 Meilen

am Wind: 6 Meilen

Geschütze: 1 mittlerer Aal bugwärts, je 2 mittlere Rotzen zur Seite, 1 schwere Rotze auf dem Heckkastell

Bauzeit: ca. 7-8 Monate (inkl. der Arbeiten für Segel und Tauwerk), nur in der Werft möglich.

Schiffe dieses Types gibt es derzeit nur eines. In der neuen Werft Hoijanger entstehen gerade die nächsten beiden Neubauten.

Knorr (Knorre)

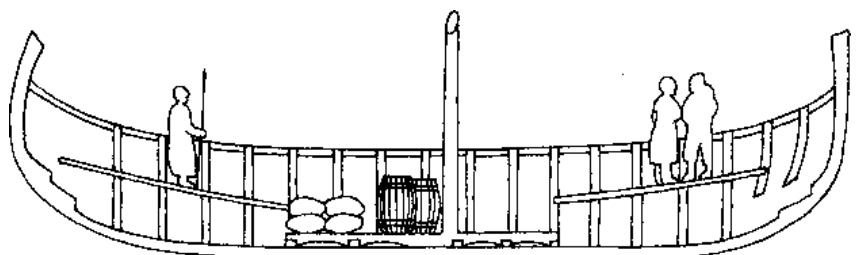
Länge: 15 - 18 m

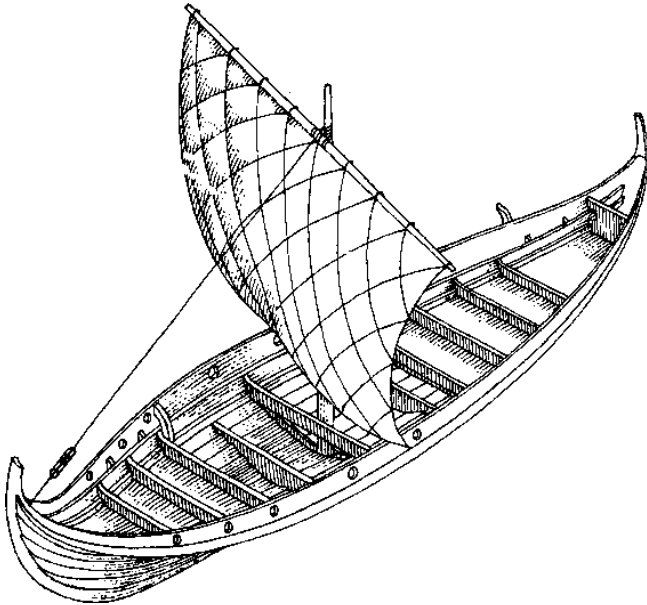
Breite: 4 - 5 m (Verhältnis Länge zur Breite ca. 4:1)

Tiefgang: 1,8 - 2,20 m

Seitenhöhe: 2,5 - 3,5 m

Takelage: I rah 1



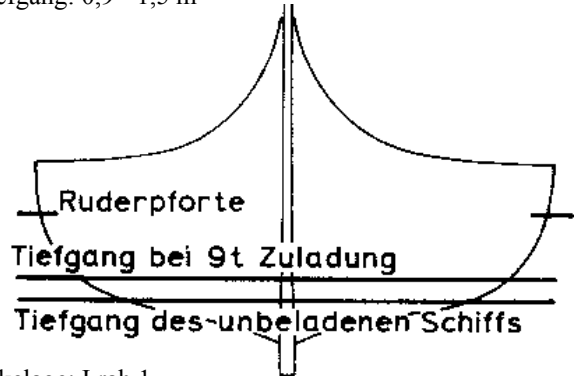


Otta (Langschiffe in verschiedener Ausprägung)

Länge: 18 - 40 m

Breite: 3 - 6 m (Verhältnis Länge zur Breite ca. 5,5-7:1; jedoch je schmaler die Schiffe sind, desto weniger sind sie hochseetauglich, dafür schneller)

Tiefgang: 0,9 - 1,5 m



Struktur: 5

Beweglichkeit: mittel

Frachtraum: 30 - 60 Quader (Mittschiffs gibt es einen Frachtraum, der bei einem Schiff von 16 m Länge ca. 35 m³ umfaßt)

Besatzung: 7 bis 15 Personen (max. 50)

Geschwindigkeit:

vor dem Wind: 9 Meilen

mit raumem Wind: 13 Meilen

am Wind: 6 Meilen

Hochseefähiges Handels- und Transportschiff das auch gerudert werden kann.

Bauzeit: 2-3 Monate für die größte Variante (wenn ca. 15-20 Personen daran arbeiten), kann überall gebaut werden, wo es genügend passendes Holz gibt. In der Werft geht's natürlich schneller, dafür kostet es dort auch mehr.

Takelage: I rah 1

Seitenhöhe: 1,50 - 2,50 (je moderner das Schiff, desto höher die Seitenhöhe)

Ältere, kleinere Ottas haben kein durchgezogenes Deck

Riemen: 2x14 - 2x34

Besatzung: 30 - 70 (auf Kriegsfahrt passen noch einmal so viele Krieger auf das Schiff)

Struktur: 2-3

Beweglichkeit: sehr hoch

Frachtraum: 15 - 70 Quader

Geschwindigkeit:

vor dem Wind: 13 - 15 Meilen

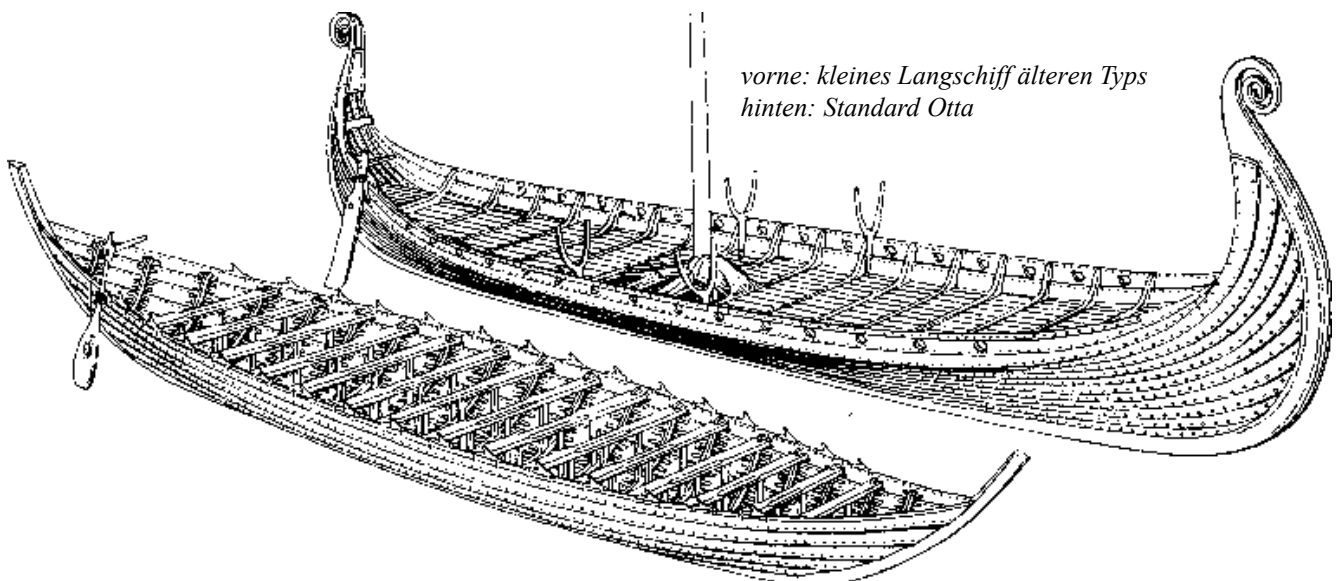
mit raumem Wind: 19 - 23 Meilen

am Wind: 7 - 9 Meilen

gerudert (Marsch): 7-8 Meilen

Die kleinen Ottas haben ein Schlangenmaul und die größeren einen Drachenkopf am Bug (die kleineren werden auch Skeidhs genannt und haben bis max. 2x20 Ruderer)

Bauzeit: 3 - 5 Monate (kann überall gebaut werden, wo es ausreichend Bauholz gibt)



vorne: kleines Langschiff älteren Typs
hinten: Standard Otta



Snekkar

(Snekkjar; garethisch: Schnigge, eigentlich Schnecke)
„Schnecke“ kommt nicht von der Langsamkeit der Fortbewegung, sondern von der Art der Fortbewegung der Schnecke: das Gleiten, Schiffe die Schnell über das Wasser gleiten. Mit anderen Worten: Ein schnelles Schiff, das auch gerudert werden kann.

Länge: 24 - 28 m
Breite: 4,5 - 6 m (Verhältnis Länge zur Breite ca. 4,5-5:1)
Tiefgang: 1,5 - 2,0 m
Seitenhöhe: 2,3 - 3,0 m
Takelage: 1 rah 1 (neuere Modelle haben noch einen Besanmast mit einem Havenischen Segel)
Besatzung: 12 - 18 (Minimum) (bis zu 100 Mann zusätzlich)
Struktur: 3-4
Beweglichkeit: hoch
Frachtraum: 40 - 90 Quader
Riemen: max 2x20
Geschwindigkeit:
vor dem Wind: 12 - 13 Meilen
mit raumem Wind: 18 - 19 Meilen
am Wind: 7 - 8 Meilen
gerudert (Marsch): 6 - 7 Meilen
Bauzeit: ca. 3 - 4 Monate (kann überall gebaut werden)

Vidsandr (auch Byrdingr)

(Eine Zeichnung gibt es leider noch nicht, der Typ ist angelehnt an die irdische Nef)

Länge: 22 - 25 m
Breite: 7,3 - 8,3 m (Verhältnis Länge zur Breite ca. 3-3,5:1)
Tiefgang: 2 - 2,6 m
Seitenhöhe: 3,2 - 3,8 m
Takelage: 1 rah 1, Sprietsegel
Beweglichkeit: Mittel
Struktur: 5-6
Frachtraum: 90 - 170 Quader
Besatzung: 20-26 (mindestens) (bis zu 150 zusätzlich)

Geschwindigkeit:
vor dem Wind: 11 Meilen
mit raumem Wind: 14 Meilen
am Wind: 6 Meilen

Ursprünglich handelt es sich bei der Vidsandr um ein hochseefähiges Transportschiff, das eine Weiterentwicklung der Knorr darstellt. Es kann auch gerudert werden, angesichts der Verdrängung des Schiffes, ist dies aber nur eine Notlösung.

Da diese Weiterentwicklung von der Vidsander Werft stammt, hat sich auch der Name *Vidsandr* verbreitet, dieser Typ von anderen Werften gebaut heißt auch *Byrdingr*, ab-

geleitet vom thorwalschen "byrdr" was "Last" bedeutet, der Name steht also für ein Handelsschiff.

Neuere Versionen haben oberhalb des Vorder- und des Achterdecks Kampfflächen, die auf Säulen stehen und mit einem Schutzzaun umgeben sind (nachteilige Segeleigenschaften). Die neuesten Pläne sehen auf dem Vordeck einen zweiten Mast vor, der ein kleineres Rah oder havenisches Segel tragen soll, hier ist die achtere Kampfplattform mit Geschützen versehen und in die Schiffsstruktur eingebaut, so soll die Vidsandr wehrhaft sein ohne ihre ursprünglichen guten Segeleigenschaften zu verlieren. Diese Änderungen müssen sich aber erst noch bewähren.

Bauzeit: 4-5 Monate (nur Werft)

Andere Typen

Über diese Idealtypen hinaus gibt es natürlich weitere Abwandlungen und kleinere Bootstypen. Doch würde ihre detaillierte Aufzählung den Rahmen sprengen.

Namentlich erwähnt sei hier aber immerhin die Skúta, als ein eher kleines Schiff für den Personentransport (2x5 bis 2x10 Ruderer).

*Von Ragnar Schwefel mit einigen Beiträgen von Kolja Marold
Dank an Thomas Römer und andere für Beratung*

