

TRADITIONELLE SCHIFFSBAUTECHNIKEN IN DER ÄGÄIS

Peter Kirsch, Heidelberg

Wenn wir uns heute über die Bau- und Konstruktionsweise alter hölzerner Schiffe informieren wollen, sind wir nicht nur auf Bücher über dieses technikgeschichtliche Thema oder auf den Besuch von Museen angewiesen. Hier und da in Europa, etwa in manchen Orten der Bretagne, Siziliens oder der Ägäis, können wir mit etwas Glück noch den Bau hölzerner Schiffe beobachten. Am traditionsreichsten geschieht dies nach meiner Erfahrung auf manchen griechischen Inseln der östlichen Ägäis. Mit „traditionsreich“ meine ich eine Schiff- und Bootsbautechnik, bei der heute noch jahrhundertealte empirische Praktiken verwendet werden. So finden wir beim Bau der hölzernen griechischen Fischerboote der Kaikis, mit ihren schönen Linien, keine genauen Reißzeichnungen im heutigen Sinne. Der Auftraggeber vereinbart mit dem Bootsbauer lediglich die Hauptdimensionen des Schiffes. Dann wird der Rumpf nach überkommenen Dimensionsregeln nach einer Schablonenmethode gebaut, wie sie schon im 18. Jh. für den Bau von Booten beschrieben wurde, die aber wesentlich älter ist und vermutlich auf ähnliche Weise schon in der Antike angewendet wurde¹. Noch 1981 zeigte mir ein Bootsbauer auf der Rhodos benachbarten Insel Symi (Dodekanes) den Gebrauch seiner beweglichen Mallen (Schablonen), mittels denen er gerade ein in Spanten stehendes Boot baute. Es existierten Mallen für den mittleren breiten Teil des Rumpfes, für die spitz zulaufenden Enden und den Vordersteven. Für die verschiedenen Bootsgrößen bewahrte er je einen Satz Mallen in seiner Werkstatt auf. Eine Zeichnung oder ein Plan des Bootes existierten nicht. Er verwendete zur Konstruktion die uralte Methode der „Mallung nach dem Hauptspant“ (Abb. 1).

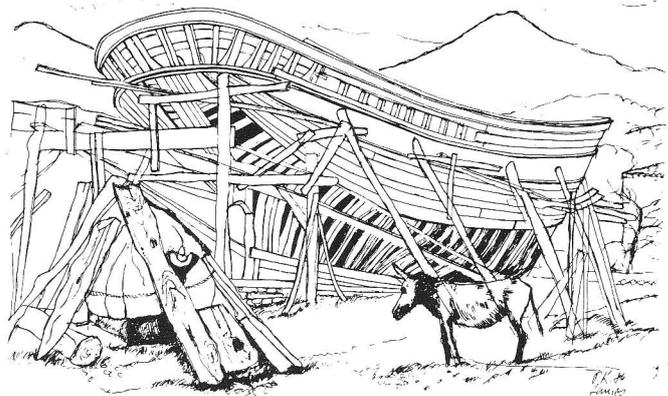


Abb. A Traditioneller Bau eines Karavoskaro auf der griechischen Insel Samos 1984. (Zeichn. Verf.)

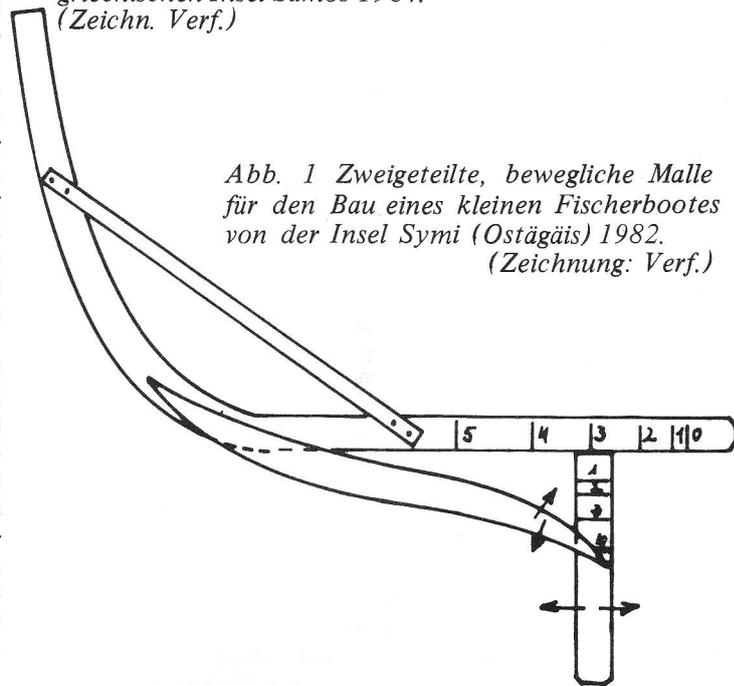


Abb. 1 Zweigeteilte, bewegliche Malle für den Bau eines kleinen Fischerbootes von der Insel Symi (Ostägäis) 1982. (Zeichnung: Verf.)

Abb. 2 Reiß eines Bootes mit eingezeichneten Senten zum Graduieren der Mallen. Die „Erhebung der Flur“ ist die Flursente, die „Linie des Spantenweits“ die

Herzsente für die größte Breite, die „Bord Linie oder Spantentop“ ist die Toppente. (Aus Müller: Anfangsgründe der Schiffsbaukunst . . .“ 1791)

