

Zu unserer Beilage

Die Segeljacht WIKING



Die WIKING mit ihrer wechselvollen Geschichte ist unter den Seeseglern der DDR ein wohl bekanntes Schiff. Doch nicht nur der „Lebenslauf“ dieser stählernen Jacht ist interessant, auch nach ihrer Konstruktion, genauer der Rumpfform, entstammt sie einem berühmten „Geschlecht“ von Segelbooten. Unverkennbar sind die Entwürfe des norwegischen Schiffskonstruktors Colin Archer das Vorbild für sie gewesen. Seine Sport-, Lotsen- und Segelrettungsboote, die um 1900 entworfen und gebaut wurden, besitzen die gleichen typischen Linien.

Colin Archer hatte als Kind schottischer Einwanderer in Larvik eine eigene Bootsbau- und Konstruktionsfirma aufgebaut und auf langen Seereisen nach Amerika und Australien den Bootsbau studiert. Um 1870 begann er seine ersten Boote zu konstruieren, traditionell pflegte man an der norwegischen Skagerrakküste den Lotsen- und Fischereibootsbau.

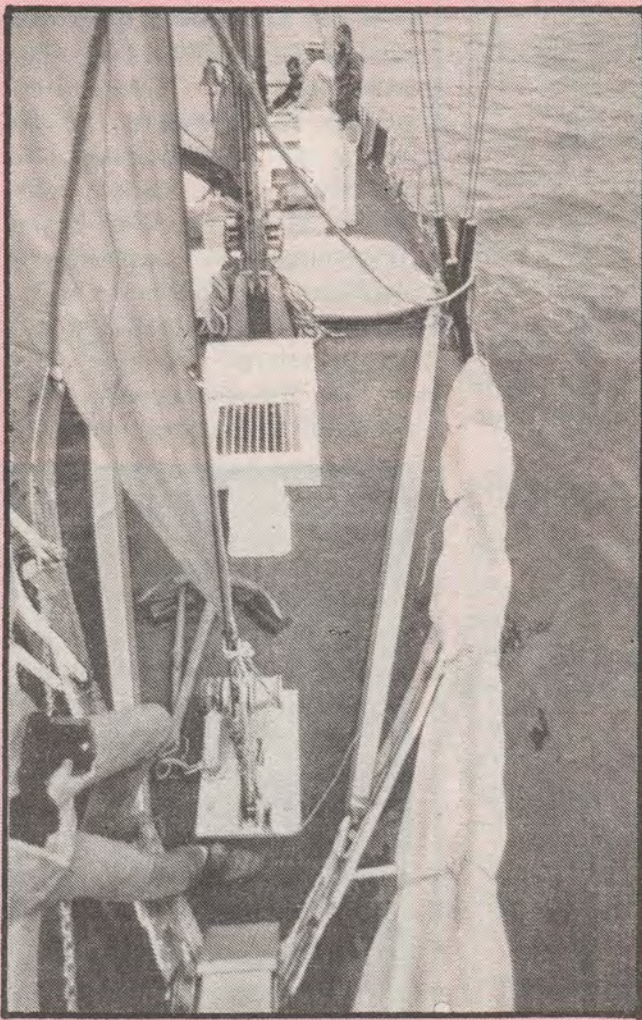
Archers Konstruktionen waren erfolgreiche Segler und zeichneten sich durch widerstandsfähige Bauweise und sehr gute Segeleigenschaften, besonders bei schwerem Wetter, aus. So gewannen 1886 in der Lotsenboot-Regatta von Aren-

dal Colin-Archer-Boote die ersten vier Plätze.

Eine der vielen gesellschaftlichen Aktivitäten Archers bestand in der Mitbegründung der norwegischen Lebensrettungsgesellschaft, für die er seine bekannten Segelrettungsboote schuf. Das erste Schiff dieser Art, das seinen

Namen trägt, befindet sich noch heute im Osloer Seefahrtsmuseum, ebenso sein wohl berühmtestes Schiff, das Polarexpeditionsschiff FRAM. Die weltweit beliebten Archer-Boote prägten noch eine geraume Zeit nach seinem Tod 1921 die Entwürfe der europäischen Jachtbauer. So wird

auch die WIKING unter diesem Einfluß entstanden sein. Auch sie ist für das Segeln bei stärkerem Wind gut geeignet, die beträchtliche Wasserverdrängung von 15 t bei 12 m Rumpflänge verleiht ihr gute Stabilität und Fahreigenschaften. Sie gestattet, einen immerhin 16 m hohen Großmast zu führen.



Wechselvolle Geschichte

Das genaue Baujahr ist nicht mehr bekannt, alle Anzeichen und Vermutungen weisen aber auf einen Zeitraum um 1935 hin. Erbaut wurde sie auf einer deutschen Werft zu Schulzwecken, jedoch später zur Ausbildung bei der faschistischen Luftwaffe dienstverpflichtet, wie man die Beschlagnahme damals nannte. Gegen Ende des zweiten Weltkrieges diente sie als Hilfsfeuerschiff vor Peenemünde und wurde nach Beschädigung dort bei Kriegsende 1945 versenkt.

1948 verwendete man die WIKING nach ihrer Hebung als Holztransportschiff für die heutige Volkswerft Stralsund. Später versah man sie mit einem Gerüst, um sie als Malerprahm zur Schiffsüberholung zu benutzen. Diese unangemessene Verwendung nahm ein Ende, als man auf der Insel Vilm eine Segelschule gründete. Das Schiff wurde von der sozialistischen Sportbewegung übernommen und zur Rekonstruktion nach Berlin überführt.

Unter der Verwaltung des Magistrats von Berlin wurde sie in der Yachtwerft Berlin nach den Angaben des späteren Schiffsführers Kurt Rohr als Spreizgaffel-Ketsch wieder aufgebaut, und im Juni 1956 erfolgte die neue Bootstaufe auf der Werft. Der ursprüngliche Name und das ehemalige Rigg sind heute nicht mehr bekannt.

In den kommenden Jahren segelte die WIKING in der Ost-



und Nordsee, im Kanal und Atlantik. Seereisen führten sie nach der VR Polen, der UdSSR, nach Schweden, Finnland, England und Island. Der Island-Törn, die bisher weiteste und längste Reise, dauerte vom 1. Juni 1961 bis 6. Juli 1961, darunter zehn Tage Islandaufenthalt. Die WIKING legte dabei 2841 Seemeilen zurück und bewährte sich in der „Wetterküche“ des Nordatlantiks.

1970 wurde das Schiff auf Grund seines schlechten Zustandes aufgelegt. Nach umfangreichen Bemühungen um den Erhalt des Schiffes übernahm es eine Gruppe Berliner Seesegler, die es in vierjähriger Arbeit wieder auf- und ausbauten. Die WIKING erhielt eine Hochtakelung, wobei der Großmast auf 16 m verlängert sowie der Besanmast um etwa einen Meter nach achtern versetzt wurde.

Seit 1975 segelt sie wieder für die BSG der Berliner Verkehrsbetriebe als Seekreuzer in den Küstengewässern der DDR und auf der Ostsee. Sie nimmt mit gutem Erfolg an den DDR-Meisterschaften im Seesegeln teil und machte mehrere Reisen ins Ausland, so nach Gdynia (1976), Riga (1977, 1982) und Tallinn (1981). Jährlich segeln etwa 100 Sportfreunde von Mai bis November mit dem Schiff, im Winter liegt sie in Ückerkmünde.

Der Aufbau des Schiffes

Gebaut ist die WIKING aus Stahl, mit noch genieteten Verbindungen. Ihr geräumiger Rumpf bietet bequem acht Schlafplätze unter Deck, die im Hafen bis auf neun erweitert werden können. Drei wasserdichte Schotttüren können den Maschinenraum, das Vorschiff und die Vorpiek verschließen.

Unter dem Deckshaus befinden sich auf der Steuerbordseite der Kartentisch mit Navigationsinstrumenten und Seefunkempfänger. Gegenüber, auf der Backbordseite, ist die Pantry mit Pendelkocher eingerichtet. Der „Salon“ mittschiffs bietet für alle Besatzungsmitglieder ausreichend Sitzplätze; zum Schlafen befinden sich hier zwei Kojen auf der Backbord- und eine Koje auf der Steuerbordseite. Das Vorschiff beherbergt vier Ko-

jen und diverses Takelzeug. Die achte Koje, Hundekoje genannt, liegt hinter dem Kartentisch in einem vom Maschinenraum abgeteilten Bereich. Achtern sind neben dem Hilfsmotor der Kraftstofftank, Werkzeug- und Ersatzteilschränke, Tauwerk und Proviant untergebracht. Hier ist auch der Zugang zum tiefsten Punkt des Rumpfes, in dem sich das achterliche Bilgewater sammelt. Unter dem Boden in der Mitte und im Vorschiff ist noch Stauraum für diversen Proviant und Ersatzteile. Der Innenausbau besteht vorwiegend aus Mahagoniholz, das Deck ist zusätzlich thermisch isoliert, um auch bei unangenehmeren Temperaturen segeln zu können.

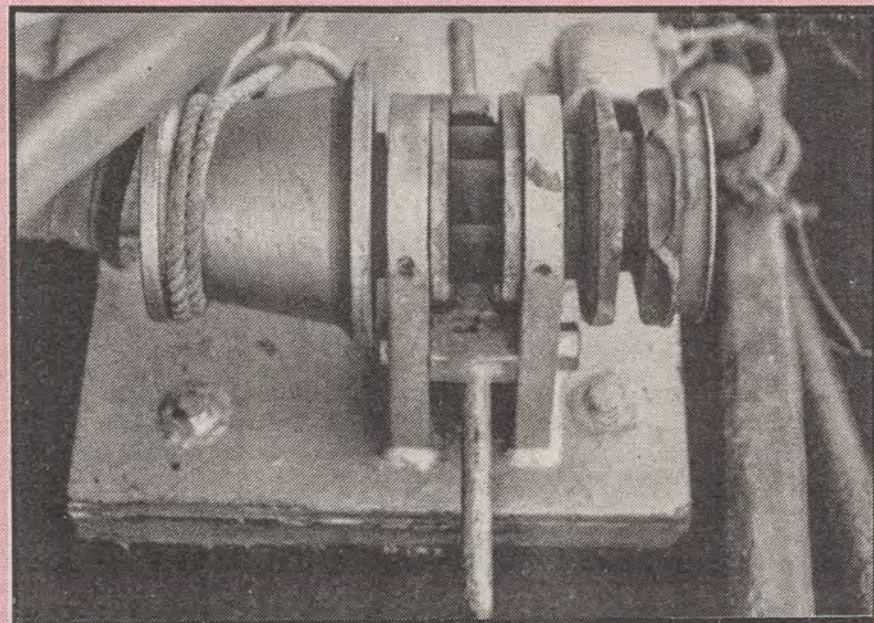
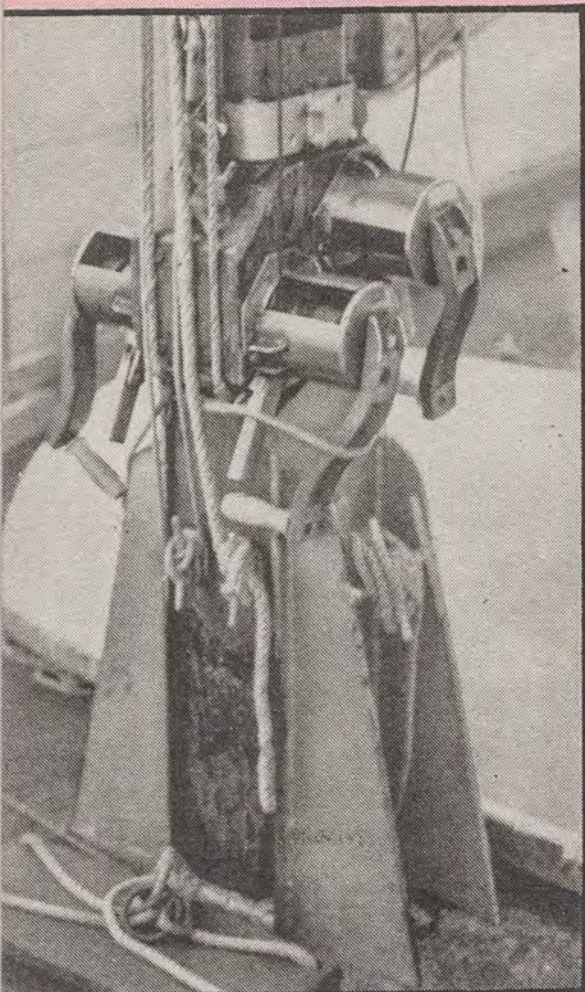
Der Kiel, mittschiffs etwa 60 cm breit, ist mit Stahlbeton-Ballast ausgefüllt, das Deck aus Stahlblech wurde 1983 mit einem Tartanbelag versehen, nachdem die alte Teakholz-Beschichtung verrottet war.

Auf Deck befinden sich am Bug neben Winde und Stockanker die beiden aus Aluminium geschweißten Spinnakerbäume. Hinter dem Großmast liegt quer auf Deck das Dingi vertäut, während zwischen Skylight und Deckshaus die Rettungsinsel verstaut ist.

Die Takelage besteht aus den zwei Hochsegeln am Groß- und Besanmast, einer Selbstwendefock und einem Klüver in der der Windstärke entsprechenden Größe. Dazu kommen noch für entsprechende Bedingungen das Besanstagsegel und der Spinnaker. Die Standardsegelfläche mit Groß-, Besansegel, Klüver (K2) und Fock erstreckt sich auf 109 m². Mit dieser Takelage läuft die WIKING bei Windstärke 4 bis zu 7 kn.

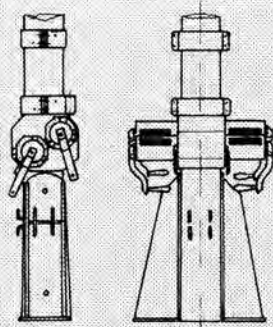
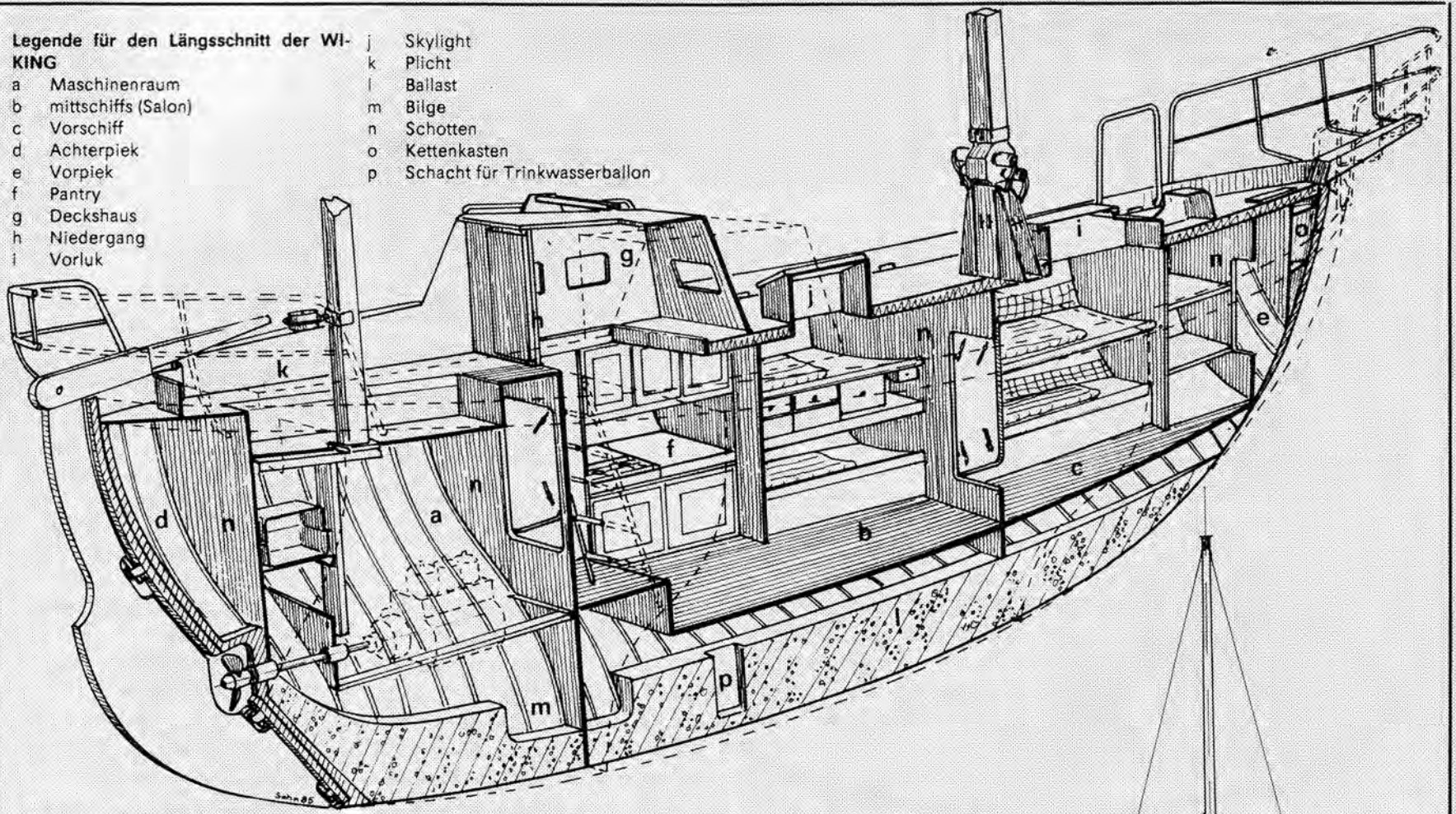
Michael Sohn

FOTOS: SOHN

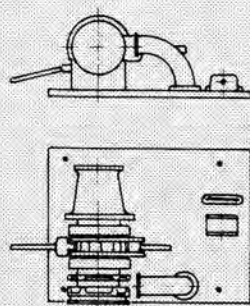


Legende für den Längsschnitt der WIKING

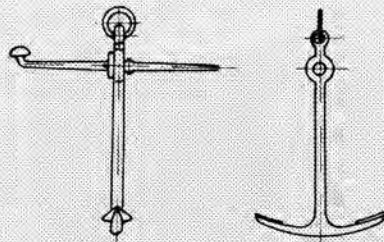
- | | | | |
|---|---------------------|---|-------------------------------|
| a | Maschinenraum | j | Skylight |
| b | mittschiffs (Salon) | k | Plicht |
| c | Vorschiff | l | Ballast |
| d | Achterpiek | m | Bilge |
| e | Vorpiek | n | Schotten |
| f | Pantry | o | Kettenkasten |
| g | Deckshaus | p | Schacht für Trinkwasserballon |
| h | Niedergang | | |
| i | Vorluk | | |



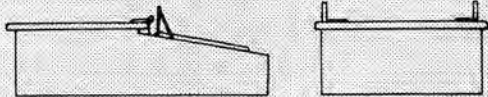
Großmastfuß



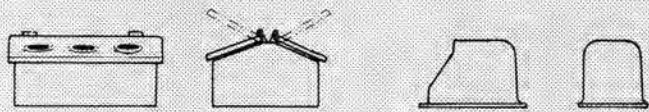
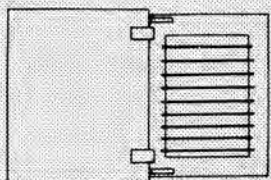
Spill



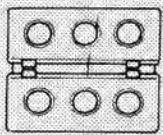
Anker



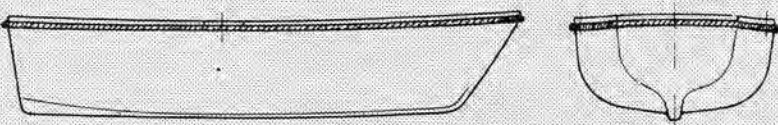
Vorluk



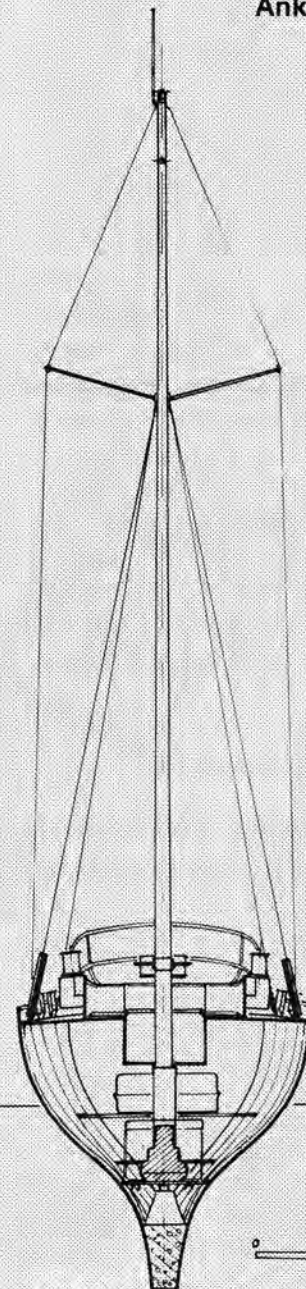
Lüfter



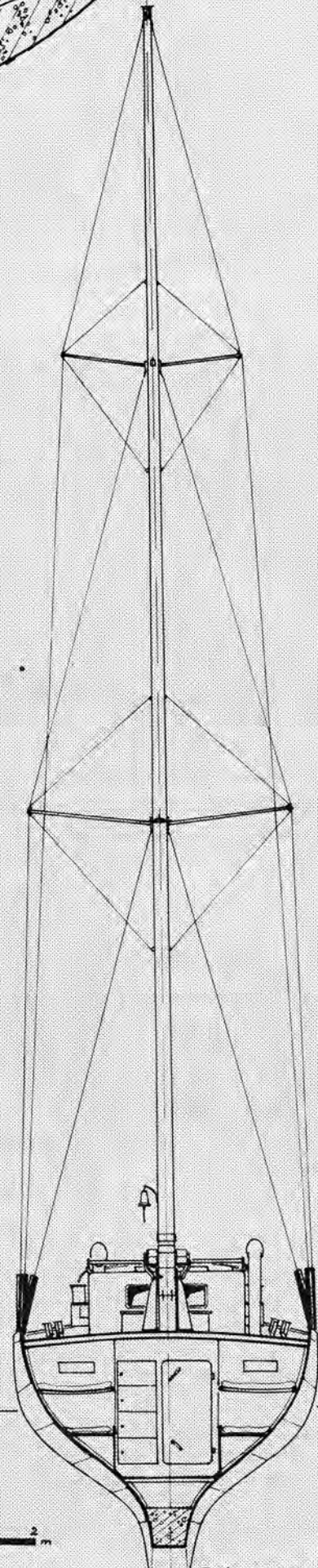
Skylight



Dingi



Schnitt Spant 3



Schnitt Spant C



modell **bau**

heute

**Segeljacht
WIKING**

