

Gaffelschoner "Altair"



Ein Gaffelschoner im Zeichen des Drachens - Symbol der Fife-Werft.

Baubeschreibung von Sigbert Heim

Die Werft, deren Gründung auf das Jahr 1790 zurückgeht, stand in Fairlie am Ostufer des Firth of Clyde, jener Meerenge die sich zwischen Glasgow im Osten und Alisa Craig im äußersten Südwesten erstreckt. Es war hier Bootsbau üblich, freundlich im Sommer, aber brutal im Winter.

Mit dem Tod von William Fife III im Jahr 1944 gingen drei Generationen Yachtbau vom Feinsten zu Ende. Die Werft wurde verkauft. In den 60er-Jahren liefen die Geschäfte schlecht und der Betrieb wurde geschlossen. Bei Ebbe sind nur noch zwei Poller und Reste der alten Slipanlage zu sehen. Nur die vergoldete Windfahne der "LATIVA" auf der Kirchturmspitze von Fairlie verrät uns: Hier entstanden die legendären Fife-Yachten.

Das Vorbild

Der hellste Stern aus dem Dreieck Adler-Aquila-Eagle ist Altair, der Namensgeber der Yacht, seine Nachbarn sind Deneb und Wega. Die 1889 von William Fife III gebaute "Dragon" erhielt erstmals den goldenen Schmuckstreifen mit dem Drachenkopf. Dies ist seitdem das Erkennungszeichen aller Fife-Yachten.

Classic Gaff Schooner Altair off the coast of Nice,

Cote de Azur, Mediteranean, France.

Chris Cameron 1998 (verlinkt)



1929 erteilte Kapitän Guy H. MacCaw dem 73-jährigen William Fife den Auftrag zum Bau eines hochseetüchtigen Schoners. Nach zähen Verhandlungen entstand "Altair", eine der feinsten Yachten mit Jackyard-Toppsegel und einem am Vormast angeschlagenen Ausleger-Spibaum. Edle Materialien, höchste Qualität, Elganz, Schnelligkeit und größte Sicherheit mußten das Schiff auszeichnen. Daß so manche Spitzenhandwerker nach zwei Arbeitstagen nicht wiederkamen, weil sie den von Fife geforderten Qualitätsstandards nicht gewachsen

waren, spricht für sich.

Durch den Bau der "Altair" - unter dem Motto, selbst unter "schottisch tief hängendem Himmel" mit Kopf, Herz und Hand Yachten zu bauen - hat sich William Fife III selbst ein Denkmal gesetzt. Es gab später neue Eigner und auch verschiedene Einsätze für die Royal Navy, danach fuhr der Schoner zwei Jahre

unter portugiesischer Flagge; rund 34 Jahre stand der Spanier Miguel Sans Mora in einer engen Beziehung zur "Altair".

Die Restaurierung

1985, in der Werft Southhampton Yacht-Services am Fluss Itchen: Die "Altair" wird aufgeslipt, ein Schuppen um sie herum gebaut und sie unter Kennzeichnung sämtlicher Einzelteile bis auf das Skelett zerlegt. Deckhaus, Luken, Inneneinrichtung, alle Möbel, einfach alles. So konnten Elektrik und Rohrleitungen und auch die kleinste Verrottung an der Rumpfkonstruktion erneuert oder beseitigt werden.



In der Zwischenzeit war der Schweizer Albert Obrist neuer Eigner geworden. Das war ein Glücksfall für die "Altair" auf allen Planken. Obrist, mit einem Hang zu akribischem Perfektionismus (so hat er schon Flugzeug-Oldtimer restauriert und ist Besitzer der größten und am besten restaurierten privaten Ferrari-Sammlung der Welt), hat die Yacht originalgetreu restaurieren lassen.

Der Schotte Ian Mc Allister hatte sämtliche Originalunterlagen von Fife und konnte somit alle Details liefern. Für die "Garderobe" des Schiffs, die Segel, wollte Obrist erst original ägyptische Baumwolle verarbeiten lassen. Doch solche Segel sind in unserem Zustand ein Horror für jeden Seemann. Nach Begutachtung von 30 Mustern konnte man sich dann für ein spezielles cremefarbiges synthetisches Tuch entscheiden. Obrists Worte: "Sieht wirklich aus wie Baumwolle, jedenfalls wenn man etwas Abstand hat."

Die Segel wurden bei Ratsey & Laphorn in Cowes handgefertigt, und bei Spencer entstanden Masten und Spieren aus den Hölzern Spruce und Oregon-Pine.

Nach der Gesamtmontage war am 7. Juni 1987 der zweite Stapellauf der "Altair". Albert Obrist, für den die silberne Taschenuhr des Großvaters und der alte Apfelbaum hinter dem Haus erhaltenswürdig sind, hat seitdem viele Nachahmer gefunden. Darunter sind auch einige Schwestern der "Altair"; "Altair-Cream" aber steht für die Liebhaber klassischer Yachten mit ihren feinen Linien und dem Reiz traditioneller Seemannschaft.



Das Modell

Der Bauplan in Englisch ist beim Verlag für Technik und Handwerk (VTH) erhältlich. Die Bauunterlagen lassen an Detailtreue im gesamten Äußeren dieser Luxusyacht kaum Wünsche offen. Ich habe den Maßstab 1:22 gewählt und den Rumpf auf Kiel und Spanten gebaut. Etwa 60 % des notwendigen Ballasts werden gleich in den Kiel integriert. Die Spanten sind aus 10-mm-Bootssperrholz, alle Außenplanken aus 10 x 3-mm-Fichtenholz, die Decksplanken im Bereich des Wassergangs aus Fichte, 10 x 3 mm, sonst aus Fichtenholz der Stärke 6x2 mm.



Die Aufbauten bestehen aus 1,5-mm-Flugzeugsperrholz, sind mit 6x1-mm-Mahagonileisten belegt und mit Mahagonilasure gestrichen. Masten, Stengen, Bäume und Gaffeln bestehen aus Fichtenrundstäben. Diese wurden nach dem Zurichten gelb lasiert und einmal dünn mit Mahagonilasure gestrichen, das ergibt diesen warmen Oregon-Pine-Farbton.

Die Angaben zu Ankerwinde und Kettenbremse waren etwas spärlich. Die filigranen Vorhänge für das große Deckshaus und die Segel in dem

nachempfundenen traditionellen Schnitt wurden in der Werkstatt von "Irmis-Heim" gefertigt.

Das Vorbild wurde durch seine Restaurierung im Kreis der Besitzer "klassischer Yachten" zur "Altair-Cream" und das Modell zum Blickfang bei allen Veranstaltungen des MBSC-Hallerndorf.

Vom Bug zum Heck

Der Bugspriet wurde direkt in die Passbohrung der Bugsektion Schanzkleid eingeschoben und mit seinem Vierkantfuß in einem Köcher aus 2-mm-Sperrholz auf dem Deck verschraubt. Am Köcher sind beidseitig Klampen zum Belegen der Niederholer von Klüver und Flieger. Das Wasserstag, eine über das Stampfstockrohr mit Öse geführte 2-mm-Messingkette, sowie das Backbordbug- und Steuerbordbugstag aus schwarzen 1-mm-Kunststoffseilchen wurden mit Spannschlössern am Rumpf befestigt. Das Symbol des Fife-Drachens (Kopf als Bugzier, Schwanz als Heckzier) wurde aus dem Buch "William Fife" von Franco Pace entnommen, aus 0,6-mm-Kupferblech ausgesägt und mit einem 4 mm breiten, goldfarbenen und selbstklebenden Deko-Zierstreifen, der über die gesamte Schiffslänge läuft, verbunden.



Die Ankerwinde

Die Grundplatte besteht aus 2-mm-Sperrholz von 70x40 mm, der Getriebekasten aus 1,5-mm-Sperrholz, die Welle (nicht sichtbar) ist eine M3-Gewindestange. Die Welle wurde ausgehend vom Getriebekasten backbords und steuerbords wie folgt bestückt: Messingbeilagscheibe mit \varnothing 21 mm, 4-mm-Sperrholzscheibe mit \varnothing 17 mm, Messingbeilagscheibe mit \varnothing 21 mm, und fertig war das Ankerkettenrad; 6-mm-Sperrholzscheibe mit \varnothing 19 mm, Messingbeilagscheibe mit \varnothing 21 mm, und fertig war die Bremstrommel. Das Bremsband aus Messing \times 0,5 x 5 mm wurde nach dem Einbringen der beiden 2,2-mm-Bohrungen für die M2-Gewindespindeln mit Messingröhrchen auf Distanz gehalten; die Handräder sind umgearbeitete Uhrenzahnräder.



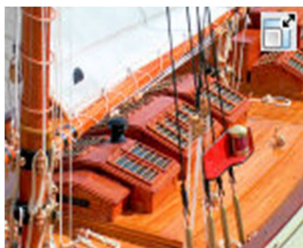
Den Abschluss bilden die Spillköpfe für den Seilbetrieb, hergestellt aus zwei frisierten Stempelgriffen. Die Kettenstopper bestehen aus einem U-förmigem Messingblechgehäuse, einer M2-Rändelschraube und einem Holzkügelchen mit \varnothing 4 mm als Gegenverschraubung; das Ganze wird in die Ablaufposition der Kette gebracht. Vor den Kettenstoppfern und hinter den Ankerkettenrädern sind vier Messinghohlrieten mit \varnothing 6 mm als Decksklüsen,

gefasst in einem 0,6-mm-Kupferblechflansch. Die beiden Anker sind mit Sicherungsleine und Stockzentrierung an Deck abgelegt.

Die Reling ist im Bereich der Ankerkette mit einem Schutzblech bekleidet. Alle Traversen, Flansche und Plattungen sind im Decksbereich mit 2-K-Kleber befestigt und für ein besseres Aussehen mit 1-mm-Messing-Rundkopfnägeln versehen.



Zwischen der Ankerwinde und dem vorderen Niedergang hat die Schiffsglocke ihren Platz gefunden. Die Scharnierbänder aller 27 Oberlichter sind aus 1-mm-Kupfer-Rundstäben gebildet, die Bandrollen wurden mit dem Federmesser eingerollt. Die Oberlichter lassen sich aus Gründen der Dichtheit nicht öffnen, da bei böigem Segelbetrieb die See schon mal mittschiffs kommt. Alle Belegstellen bestehen wie beim Vorbild ausschließlich aus Klampen. Die Bäume sind mit Lümmellagern am Mast befestigt, und bei den Mastklampen befindet sich beidseitig je eine Seilscheibe. Vier große Lüfter, gefertigt aus 90°-Bogenstücken aus dem Heizungsbau sorgen auch unter Deck für genügend Frischluft. Im Anschluss an das große luxuriöse Deckshaus mit seinen Messing-Türbeschlägen befindet sich der Niedergang zur Maschine, den Tanks und allen versorgungstechnischen Einrichtungen.



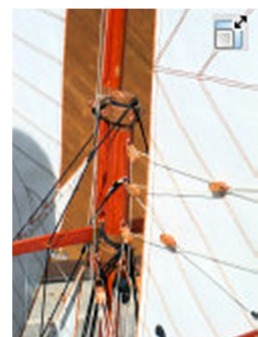
Die massive Kompaßsäule trägt eine verzierte Kegelhaube aus Messing zum Schutz des Instruments. Auf der Steuersäule mit dem handlichen 8-Speichen-Rad befindet sich ein kleiner Anzeiger für die Stellung des Ruders.

Den Abschluß der Decksaufbauten bildet die "Ruderkiste" mit dem Einstieg für die Wartung der Steuerungsanlage. Auf dem nach achtern umgelegten Großbaumaufleger liegt ein Rettungsring und auf dem eleganten Relingsschwung des Überhangs sitzt in schlichter Eleganz die Hecklaterne.



Die Takelage

Die Bugsprietbefestigung, unterhalb der Relingkante, wurde schon beschrieben. Schonermast und Großmast sitzen mit ihrer Gabelspur direkt auf dem Kielschwein, bei dem Modell auf dem integrierten Ballastkiel. Mastbacken, Längskalben mit



Abrundung zur Wantenschonung und die Quersaling geben dem Stengefuß Halt.

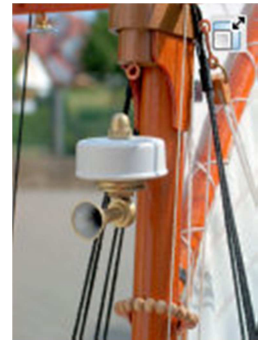


Dazwischen ist die Verlängerung einer Quersaling als Spreizer für das Toppwant der Stenge. Darüber bildet das Eselshaupt die abschließende Verbindung zwischen Mast und Stenge. Das Stengenende trägt den Flaggenstock. Die Gaffeln umschließen den Mast mit der Klaue und werden durch mit Klotjes versehene Taue gehalten. Die Klaue liegt mit einem Gleitschlitten am Mast.

Schonerbaum und Großbaum sind mit dem so genannten Baumgelenk mit Lümmel (Gabelbolzen) und einem Schellenband am Mast befestigt. Dort befinden sich auch zwei Reihen mit je vier Klampen, um den Mast verteilt, dazwischen Scheiben für die Bedienung des laufenden Guts. Der Baum für die Stagfock ist an einer Schwenkeinrichtung am Fockstag im Bereich der Endbundklemmen befestigt. Alle Mast- und Baumbeschläge haben nach Plan ihre Position. Sämtliche Baumenden hängen in einer Baumdirk. Diese ist an einigen Abschnitten mit Pfeifenputzern als Tausendbein gegen Schamfilung (Durchreibung) der Segel versehen.

Das stehende Gut

Fock-, Klüver- und Außenklüverstag sichern den Schonermast nach achtern. Jeweils vier Wantenpaare sichern die Masten steuer- und backbordseitig mit Spannschlössern an Deck. Je ein Pardunenpaar läuft über die Spreizersaling zu Eselshaupt und Stengetopp. Sie sind mit Blöcken auf dem Deck festgesetzt. Ein Stengentoppstag und ein Stag zwischen Großmasttopp und dem Topp der Schonermaststenge ist die Verbindung zwischen den Masten. Ein Pardunenpaar läuft vom Eselshaupt des Großmasts zum Deck, ist über drei Blöcke fliegend an mehreren Positionen festsetzbar und schließt das Verspannungssystem des stehenden Guts.



Das laufende Gut

Die Fock, der Klüver und der Außenklüver werden über Stagreiter gesetzt (als Material diente die Seele eines Fernseh-Antennenkabels). Schoner- und Großsegel sind mit Kreuzschlag am Baum und mit Ringen am Mast befestigt. Vor-Gaffeltoppsegel und Groß-Gaffeltoppsegel werden über 1-Scheiben-Blöcke gesetzt. Die Fläche des Großsegels kann mit einer Reffzeile um ca. 40 % verringert werden. Alle Bewegungen, auch die fierbaren Gaffeln, laufen wie beim Vorbild über einscheibige Blöcke. Das Belegen des gesamten laufenden Gutes erfolgt über Seilscheiben am Mast und Mastklampen, über Blöcke an Deck und Decksklampen.



Alle Segel des Modells wurden vorbildgetreu gefertigt und tragen deshalb auch das Emblem der Segelmacherei Ratsey & Laphorn (R & L). Die filigranen Vorhänge für das große Deckshaus stammen, ebenso wie die meisterlich genähten Segel, aus der Werkstatt "Irmis-Heim".

- Das Modell weist folgende Flaggen aus:
- im Vortopp: A & 0 für den Eigner Albert Obrist,
- im Großtopp: Flagge des Royal Yachtclub
- an der Gaffelpiek: Nationalflagge.



Einge Daten zum Original:

NAME: "Altair"
LÜA: 39,52 m
DECKSLÄNGE: 32,80 m
LWL: 23,71 m
BREITE: 6,20 m
TIEFGANG: 4,25 m
VERDRÄNGUNG: 161 Tonnen
TAKELUNG: Gaffel-Schoner
SEGELFLÄCHE: 600 qm
MOTOR: 200 PS Gardner
KONSTRUKTEUR: William Fife III
BAUWEISE: Burma-Teak

INNENEINRICHTUNG:
Eigner-Suite, Gäste-Kabinen,
Salon, Messe, Deckssalon,
Mannschaftskammern für 7 Personen

Gebaut bei: William Fife & Son 1931

Restauriert bei: Southampton Yacht Services 1986.

Der Bauplan der "Altair" umfaßt sechs Bogen und ist unter der

Bestellnummer 321.6429 zum

Preis von 23,80 €

direkt beim VTH zu beziehen.

Bestellen können Sie:

per Telefon: 07221/5087-22

per Fax: 07221/5087-33

per Internet-Shop unter www.vth.de

oder schriftlich:

Verlag für Technik und Handwerk GmbH,

Bestellservice, D-76526 Baden-Baden

