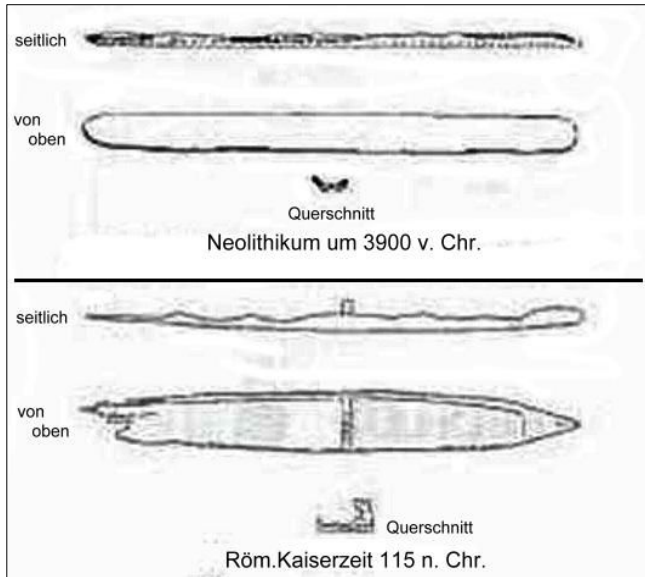


## FISCHERBOOT UND TORFKAHN:

Vor 11.500 Jahren (ca. 9500 v. Chr.) am Beginn der Mittelsteinzeit (Mesolithikum – 4300 v. Chr.) könnten frühe Siedler mit dem **Einbaum** aus Eiche noch vom **Bannsee**, über den **Kolkdobben** zum **Meer** und darauf weiter bis nach Rehburg fischen und transportieren. Der Ursprung des hiesigen **Schiffbaus** liegt vermutlich in dieser Zeit.



(Wikipedia) Ausgehend von einem **Einbaum** werden später mehrere Bäume zusammengesetzt und mit einer Setzbordplanke (quer) verstärkt. Bald ist es wesentlich einfacher, die so vergrößerten Boote ganz aus **Planken** zu bauen, damit ist der Torfkahn (oder auch Fischerboot) in der heutigen Form entstanden. So bestehen die heutigen Torfkähne, die etwa 9 Meter lang sind, aus drei bis vier 8 bis 10 cm starken **Eichenbohlen**, auf die ohne Verwendung von Spanten die Planken aufgesetzt werden. Auf den Boden ist vorn ein massiver dreieckig zugespitzter Eichenklotz (Keil) als **Steven** aufgesetzt. Etwa in der Mitte des Schiffes befindet sich das 50 cm hohe und 10 cm starke **Schott**. Den hinteren Abschluss bildet das 8 bis 10 cm starke **Spiegelschott**. Die Schiffe mit **Sprietsegeltakelung** sind als "**Einhandsegelschiffe**" ausgelegt mit 2 nach vorn geneigten **Masten**. Der Vordere direkt am Steven, der zweite mit dem größeren **Großsegel** in einer eisernen Öse an der **Mittelsäte** (dem Schott). Wanten und Stage sind bei einer Segelfläche von 7 bis 8 m<sup>2</sup> noch nicht erforderlich. Das **Vorsegel** ist 4,5 bis 5 m<sup>2</sup> groß. Daraus ergibt sich eine Gesamtsegelfläche von 11,5 bis 13 m<sup>2</sup>. Der Torfkahn besitzt kein **Schwert**. Zur Verminderung der Abdrift wird das Schiff beim Segeln „**gekrängt**“, d. h. auf die Seite gelegt. Bei Fahrt ohne Segel wurde früher „**gestakt**“, indem man mit einem 3 bis 5 m langen Holzstab, dem Staken, meist ein entrindeter und ansonsten unbearbeiteter junger Baumstamm, am **Bug** in den Seegrund sticht und das Boot in Fahrtrichtung drückt. Meist wird allerdings der Staken in den Grund gedrückt und dann durch den Kahn nach hinten gegangen, um sich so vorwärts zu bewegen. Diese Fortbewegung ist in einem so flachem Gewässer wie dem Steinhuder Meer sehr effektiv. Der Staken dient außerdem als eine Art **Ankerersatz**. Er kann am Heck durch eine Schelle in den

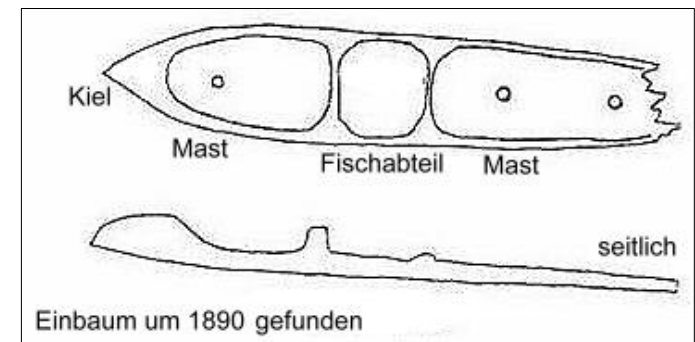
Grund gestoßen werden und sichert so das Boot gegen das Abtreiben, z. B. beim Torfstechen, Fischen oder Kontrollieren/Einholen der Reusen. Ein Torfkahn hat meist mehrere Staken an Bord. Gesteuert wird der Torfkahn mit einem **spatenförmigen Seitenruder**, dem so genannten **Firrer**.

**Um 8500 v. Chr.** (also vor 10.500 Jahren) beginnt die **erste feste Besiedlung** westlich des heutigen Mardorf in den Weißen Bergen bei „**Wester-Mardorf**“ aber noch in der Nähe der damaligen Uferlinie des Steinhuder Meeres. **Um 4300 v. Chr.** gibt es erste feste, aber noch kleine **Siedlungen** auch im Nordosten (Bannsee) und Osten Mardorfs (am Meer). Vereinzelt entstehen **Einbäume** (Funde: 1928 am Ufer vor der DJH, im Mardorfer Hochmoor ?, 1936 im Bannsee und 1935 im Meer vor Lüttjen Mardorf).

**4000-1000 v. Chr.** ist auch die **Zeit der Eichen** (bevorzugter Baustoff)! **Um 3900 v. Chr.** wird ein **Einbaum** im Steinhuder Meer gefunden und ausgestellt auf dem Wilhelmstein (Lt.C14 Analyse v.1982 ca. 5.900 Jahre alt) und damit ältestes Boot Norddeutschlands in der Bauart der Frühkulturen (Aufbau-Skizzen davon und eines weiteren Fundes vor **Mardorf** aus dem Jahre 115 n. Chr. in der Abbildung links oben).

**Um 2 v. Chr.** (lt. C14 Analyse um 115 n. Chr.) Bau eines **Einbaums** am Steinhuder Meer. Fundort ist 1948 bei Mardorf. Die Form ähnelt dem späteren frühen Steinhuder Torfkahn, der bis ins 18.Jhd. genutzt wird.

**Im 11.Jhd.** wird der seit langem bewährte **Einbaum** zum neuzeitlichen „**Fischerboot**“ und/oder „**Torfkahn**“: Auf dem linken Foto in neuzeitlicher Fahrt. Ein ähnlicher 1890 gefundener Einbaum (Abb. rechts) hat einen spitzen Kiel, ein Fischabteil und kann auf dem Steinhuder Meer mit 2 Segeln betrieben werden. Es werden insgesamt aber nie mehr als 30 davon gleichzeitig und nur von den Steinhuder Fischern auf dem Meer betrieben. Sie dienen natürlich auch dem Brenntorf-Transport, von den in Nachbarorten rund um das Meer gelegenen Steinhuder Torfstichen.



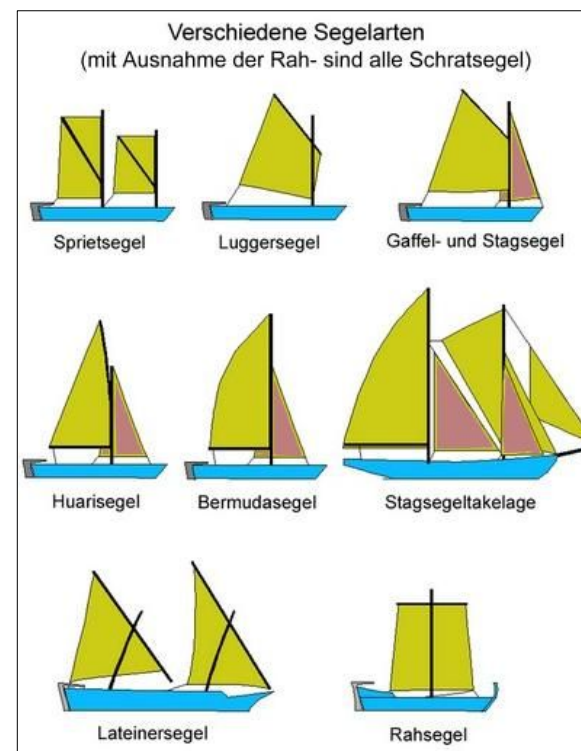
Diese Konstruktion war einfach zu bauen, sehr stabil und wegen ihres geringen Tiefgangs den lokalen Bedingungen des Flachsees optimal angepaßt. Dies macht den Torfkahn auch heute noch zum idealen Fischerboot. Aber auch der Transport von Torf, Heu, Schilf, Sand, Holz, Vieh und auch Ausflüglern erfolgte mit dem Torfkahn.

## Technik und Steuerung

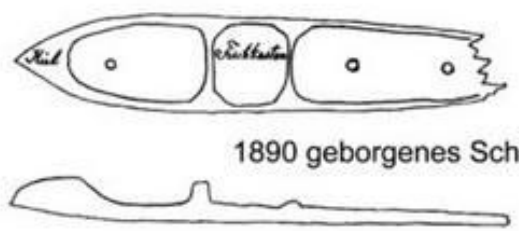
Der Torfkahn ist 8 - 10 Meter lang und dabei nur etwa 1,10 - 1,25 Meter breit. Er wird gestakt oder gesegelt. Hierzu dienen zwei etwa 4 - 5 qm (vorn) und 7 - 8 qm (Mitte) große Sprietsegel. Ein normales Ruder besitzt der Torfkahn nicht. Zur Steuerung wird das spatenförmige Firrer benutzt, das auf der Leeseite über Bord gehalten wird. Allein durch auf- und niederdrücken des Firrers kann so die Richtung geändert werden.

Schratsegel sind drei- oder viereckige Segel, die in Schiffslängsrichtung gesetzt werden. Die modernen Schratsegel sind mit ihrem Vorliek (der Vorderkante) in der Mittschiffsebene am Mast oder einem Stag befestigt. In letzterem Fall werden sie auch als Stagssegel bezeichnet. Der große Vorteil dieser Segel ist, dass mit ihnen schräg *gegen* den Wind gesegelt werden kann. Die Befestigung am Stag erfolgt heute zumeist über Stagreiter oder über ein im Segel eingenähtes Liektau, welches in die Nut eines Profilstags eingeführt wird.

Abb. rechts: Sprietsegel (ganz in braun: Stagssegel)



# Steinhuder Torfkahn



1890 geborgenes Schiffsteil

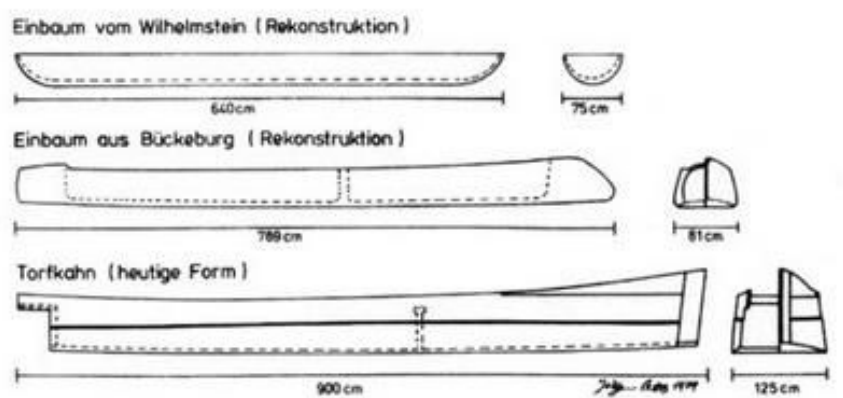


Fundstück von 1964

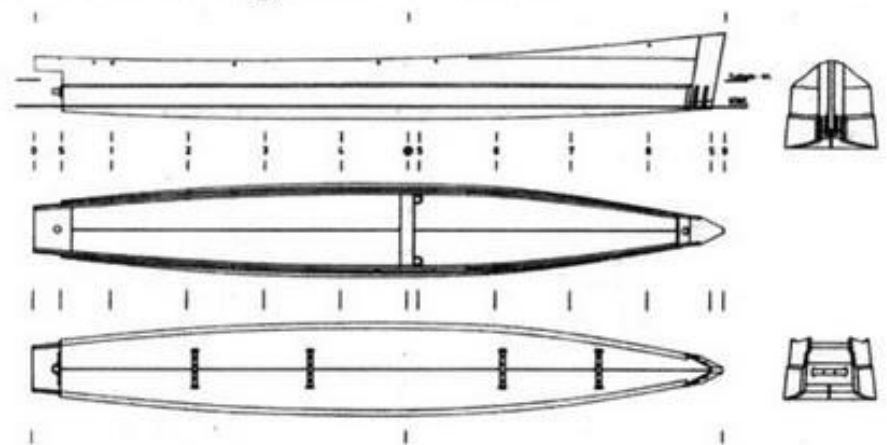


Fundstücke von 1988

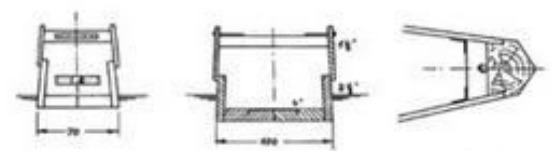
## Entwicklung vom Einbaum bis zum heutigen Aussehen



Zeichnungen: Jürgen Peters 1979

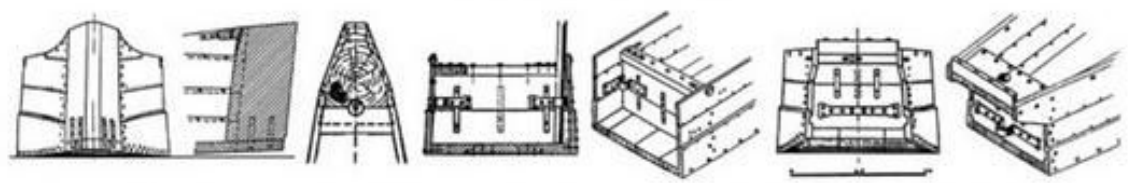


### Torfkahn von 1882



Heckansicht, Querschnitt am Schott und Vorstevendraufsicht  
Zeichnung: Hans Winckler

### Torfkahn von 1964



Bug, Schnitt am Schott und Heckansicht, Zeichnung: Gerhard Salemke, Gütersloh



