

FAHRENSMANN 36

Fahrensmann 36, ein Klipper im Oldtimer-Look, ist ein grundsolider Doppelknickspant-Stahlbau höchster Qualität.

Fahrensmann 36 ist schnell, seetüchtig, segelt hoch am Wind und liegt sehr gut auf dem Ruder.

Fahrensmann 36 ist durch den geringen Tiefgang von 1,2 m geeignet für Hochsee (liegt gut beigedreht), Watten (kann aufrecht trockenfallen) und flache Kanäle (geringer Tiefgang, große Motorleistung, kurzer (auf Wunsch) klappbarer Mast).

Fahrensmann 36 besitzt eine erprobte Unterwasserform, welche in Verbindung mit einem langen stromlinienförmigen Kastenkiel, einen nachweisbar geringen Widerstand, einen geringen Tiefgang, eine gute Raumausnutzung bei schlanker Linienführung sowie gute Am-Wind-Eigenschaften ohne Schwert oder Kimmkiele ermöglicht.

Fahrensmann 36 hat durch den langen stromlinienförmigen Kastenkiel, in dem der Motor gelagert ist, ein Fundament extremer Länge sowie eine sehr gute Kursstabilität, ohne die Drehfähigkeit zu verschlechtern.

Fahrensmann 36 besitzt eine relativ geringe Anfangsstabilität, welche in Verbindung mit einer großen Endstabilität dem Schiff ein angenehmes Seeverhalten verleiht. Es setzt weich ein, stampft sich nicht fest und die Knickspantbauweise dämpft die Bewegung im Seeang in jeder Richtung.

Fahrensmann 36 ermöglicht durch die Verlagerung des Fußbodens in den Kiel hinein eine Glattdeck-Bauweise mit tiefliegendem Gewichtsschwerpunkt.

Fahrensmann 36 steht durch die breite Kielsohle aufrecht auf dem Watt und läßt sich gefahrlos slippen und transportieren.

Fahrensmann 36 wird standardmäßig mit dem sehr ruhig laufenden 36 PS Bukh-Diesel ausgerüstet, welcher dem Schiff mit einer Geschwindigkeit von ca. 8 Kn. Motorseglerqualitäten verleiht, notfalls von Hand zu starten ist und eine Schlagseite bis zu 30° verträgt, welches beim Freikreuzen von Leegerwall entscheidend sein kann.

Fahrensmann 36 hat auf Wunsch einen zweiten Steuerstand im Decks- haus mit befriedigenden Sichtverhältnissen, ohne daß das Äußere des Schiffes unschön wirkt.

Fahrensmann 36 besitzt ein geräumiges Arbeitsdeck, welches als Stabdeck verlegt wird und auf etwa 2 m Länge von vorne 260 mm versenkt ist. Diese Deckswanne, welche natürlich selbstlenzend ist, ergibt einen sicheren Arbeitsplatz für Segel-, Anker- und Festmachemanöver. Außerdem ergibt sich ein Stauplatz für Anker und Leinen.

Fahrensmann 36 ist als Kutter getakelt mit handig unterteilten Segelflächen. Das größte Segel (Großsegel) hat nur eine Fläche von 26 qm. Der Mast überragt, wenn er für lange Kanalfahrten an Deck gelegt wird, die größte Schiffslänge nur um 10 cm.

Fahrensmann 36 kann in verschiedenen Einrichtungsalternativen sowie gegen Aufpreis nach Eignerwünschen ausgebaut werden.

Fahrensmann 36 wird in allen Baustufen, vom eisenfertigen Kasko bis zum urlaubsklaren Schiff, geliefert.

Fahrensmann 36 kann auch Slup getakelt und mit einem begehbaren Klüverbaum geliefert werden, in welchem eine sehr praktische Anker-einrichtung eingebaut wird.

Technische Daten

Länge inkl. Klüverbaum	11,90	m
Länge über Steven	10,70	m
Länge in der Wasserlinie	8,70	m
Größte Breite	3,48	m
Tiefgang	1,20	m
Verdrängung	10,30	t
Ballast	2,60	t
Segelfläche am Wind	60,00	qm
Großsegel	25,00	qm
Fock	15,00	qm
Klüver	20,00	qm
Genua	40,00	qm
Mastlänge	12,00	m
Stehhöhe	1,90	m
Maschine:	26,5 KW (36 PS) Bukh-Diesel (oder nach Wahl)	
Ruderanlage:	Hydraulisch - MT 75 oder nach Wahl (Zweiter Steuerstand im Deckshaus gegen Aufpreis)	
Notruderanlage:	Mechanisch über Kolderstock	

Materialangaben

Kielsohle	15	mm
Kielseiten	5	mm
Sonstige Außenhaut und Vordeck	4	mm
Deckstringerplatte: 180x5 mm mit vertikalem Steg 30x6 mm		
Bodenwrangen	5-6	mm
Rahmenspanten und Decksbalken L-Stahl	80x40x6	mm
Längsstringer T-Stahl	40x40x5	mm
Steven U-Stahl 50x38x7 verstärkt mit Halbbrund- stahl	50x12	mm
Ruderhacke: 200x57 mm (Spur losnehmbar)		
Scheuerleisten (in Deckshöhe und im Knick)		
Halbrundstahl	30x15	mm
Motorfundament	10	mm
Ruder: Profilruder mit 4 mm Beplattung		
Ruderschaft: 40 Ø Niro		
Ruderkoker: Starkwandiges Stahlrohr	60x8	mm
Stopfbuchse aus Bronze mit Fettschmierung		
Längsdeckbalken: 100x56 mm Kiefer und 65x56 mm		
Mahagoni oder Kambala auf Deckstringerplatte		
Deck: 19 mm Bootsbausperrholz + 8 mm Oregonpine (Teak gegen Aufpreis)		
Kokpitwanne: 19 mm Bootsbausperrholz		
Reling: Mahagoni 25 mm mit Teak Relingkappe		
Deckshaus: Mahagoni 30 mm (2x10 mm massiv und 1x10 mm Bootsbausperrholz		
Schotten und Einrichtungswände: Edelfurnierte Sperrplatten 13-19 mm stark		

FAHRENSMANN 36

Beschreibung der Standardausführung
(Materialstärken siehe Spezifikation)

Der Stahlrumpf, ein Längsspantbau mit starken Rahmenspannten, wird nach den Vorschriften des Germanischen Lloyd aus gestrahlten sowie geprimerten Blechen und Profilen gebaut. Alle Nähte sind doppelt geschweißt und sauber geschliffen. Zwei kräftige Scheuerleisten schützen den Rumpf vor Beschädigungen. Die Ruderhacke sowie die Kielsohle sind für ein hartes Aufsetzen im Watt besonders kräftig ausgeführt. Ruderschaft und Püttinge bestehen aus Niro. 2600 kg Eisenballast sind im Kiel fest vergossen und mit wasserdicht verschweißten Blechplatten abgedeckt.

Das Deck ist ein auf Sperrholz geleimtes ^{Fk}Stabdeck, welches auf starke Längsdeckbalken verlegt wird. Das Holzdeck wird über einen Deckstringer aus besonders dauerhaftem Holz (Sipo-Mahagoni oder Kambala) mit der Deckstringerplatte auf eine spezielle Weise garantiert rostfrei und wasserdicht verbunden.

Das Deckshaus mit Schiebekappe, Handläufe und zweiteiligem Steckschott wird aus Massivholz mit Sperrholzzwischenlage hergestellt. Die Scheiben sind aus Sicherheitsglas und in der Rückwand befinden sich 2 große Bullaugen aus Messing.

Das Cockpit besteht aus Holz mit einem als Stabdeck ausgeführten Boden. Dieser ist mit starken Unterzügen versehen, worauf die kunststoffbeschichtete Alu-Steuersäule mit Steuerrad aus Holz, Schutzbügel aus Niro und Aufbaukompaß montiert ist. Außerdem befinden sich hier in Reichweite des Rudergängers die Bedienungselemente (Einhebelschaltung) für den Motor.

Das versenkte Vordeck wird mit einer Grätting aus Teak ausgelegt. Am Holzpoller ist eine Ankerwinde montiert. Die Kette läuft durch eine Kettenklüse in die Kettenlast im Kastenkiel.

Der Klüverbaum aus Oregonpine ist mit Kettenrollen und einer Halterung für den ~~Pflugscharanker~~ versehen. *15kg Bruce Anker versehen.*

Die Decksausrüstung besteht aus einer Seereling inkl. Bug- und Heckkorb aus Niro, Luken aus Holz (oder Alu), 2 Schotwinden (2 Gang) für Genua und Klüver, 2 Schotwinden (1 Gang) für die Fock, Traveller-Schiene für die Großschot, Schotschienen für Fock und Klüver sowie Poller, Klampen und Lippen in ausreichender Anzahl.

Der Mast wird standardmäßig aus Alu an Deck stehend geliefert. Als Sonderausführung kann er auch klappbar mit Koker, verlängerten Püttingen und Jütbaum sowie auch in Holz geliefert werden. Der Baum aus Alu ist für Bindereff eingerichtet. Stage, Wanten und Spanner sind aus Nirosta. Am Mast sind 4 Streckerwinden für die Fallen und Dirk montiert. Alles Tauwerk wird in bester Qualität geliefert.

Standardsegel: Großsegel mit 2 Reffbahnen sowie Fock und Klüver in bester Verarbeitung aus weißem Dacron.
(Braune Segel und Genua gegen Aufpreis)

Der Motor ist ein Bukh DV 36 ME (36 PS), ein speziell als Bootsmotor entwickelter 3 Zyl. Diesel, welcher besonders vibrationsfrei und ruhig läuft. Er wird elastisch gelagert und treibt in Verbindung mit einer elastischen Stopfbuchse des Bronze-Steuerrohrs über eine Niro-Welle einen 19" Bronze-Propeller an. Der Motor, welcher elektrisch und auch von Hand gestartet werden kann, ist mit einer 420 W Drehstromlichtmaschine ausgerüstet. Der Motorraum wird abgeschottet, isoliert und mit einer Be- und Entlüftung versehen. Ein 250 l Brennstofftank gibt dem Boot einen großen Aktionsradius.

Die E-Anlage mit Schalttafel und 2 getrennten Batterien für Starter und Verbraucher bespeist 12 Brennstellen in den Wohnräumen sowie die Positionslampen und den Halogen-Deckstrahler am Mast.

Die Einrichtung ergibt durch eine Kombination von hellen (Carolina- oder Oregonpine) und dunklen (Teak) Hölzern in Verbindung mit einer nostalgischen Bauausführung, wie z.B. Teak-Säulenrelinge an Borten, sowie durch Messing Wand- und Hängelampen, kräftigen Farben von Polstern und Gardinen, eine rustikal, gemütliche Einrichtung im Oldtimer-Look.

Der Waschraum mit Waschtisch und W.C. ist an den Schottwänden gekachelt. Ein ca. 140 l Wassertank versorgt nur den Waschraum. Eine Dusche und ein Schmutzwassertank kann gegen Aufpreis eingebaut werden.

Die Pantry ist mit einer Niro-Spüle und einem 3-flammigen Gasherd mit Bratröhre und Zündsicherung versehen. (Gasflaschen werden in einem selbstlenzenden Behälter gelagert). Alternativ kann ein Petroleumherd mit Bratröhre eingebaut werden. Ein ca. 120 l Wassertank versorgt nur die Pantry.

Die Schlafräume werden ebenfalls in Holz ausgebaut und alle Kojen sowie Sofas erhalten Polster mit guten Bezügen.

Die Isolierung besteht hauptsächlich aus Hartschaumplatten. Deck und Überwasserschiff werden zum größten Teil, und das Unterwasserschiff nur an besonderen Stellen, isoliert.

Der Anstrich ist standardmäßig wie folgt aufgebaut: Auf einem 2-Komponenten-Primer folgen: Unterwasser: 4 x Teerepoxy, 1 x Sealer und 2 x Hartantifouling. Überwasser: 4 x Rostschutz, Ziehspachtel, 1 x verdünnter Lack und 2 x Endlack. Stahlrumpf von innen: 3 x Teerepoxy. Naturholz außen: 5 x Klarlack. Einrichtung: Seidenglanzlack. Alle Lacke in Spitzenqualität (Epifanes-Holland). Andere Anstrichsysteme auf Wunsch.

An Ausrüstung werden außer dem in der Beschreibung angegebenen Lieferungsumfang folgende Gegenstände mitgeliefert: Gardinen, Läufer, Uhr, Barometer, Sumlog, Echolot, 4 Festmacher, 4 Fender, Flaggenstock mit Flagge, Bootshaken, Schlagputz, Werkzeugsatz, Segelsäcke, Großsegelbezug sowie Pflugscharanker mit 50 m Kette.

An unseren Booten werden laufend Verbesserungen durchgeführt und die Ausführung kann in gewissen Punkten von der Beschreibung abweichen. Betrachten Sie daher bitte alle Angaben und Preise als nicht streng verbindlich.