Pommersche Segelkähne

_

Dreimastig auf Haff und Bodden

Bibliografische Informationen der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; Detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über http://dnb.d-nb.de abrufbar

Impressum

© 2022 Eigenverlag Michael Sohn

Vervielfältigung und Nachdruck nur mit Genehmigung

des Verfassers

Herstellung und Verlag: Michael Sohn, Neuruppin Umschlaggestaltung, Satz und Layout: Michael Sohn Illustrationen und Fotos, soweit nicht anders ausge-

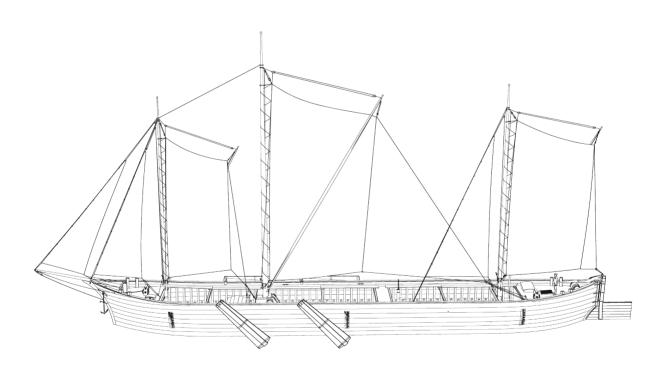
zeichnet: Michael Sohn

Druck: www.diebuchdrucker.de Abbildung Einband: Michael Sohn

ISBN 978-3-00-071169-5

Pommersche Segelkähne

Dreimastig auf Haff und Bodden



Michael Sohn

INHALTSVERZEICHNIS

VORWORT	6
DIE ZEITLICHE UND REGIONALE VERBREITUNG	7
Von der Industrialisierung bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs	7
Das Revier - Zwischen Stettiner Haff und Darss im 19. und 20. Jh	8
DAS GEWERBE UND DIE MENSCHEN - FRACHTEN UND ROUTEN	9
Die Baustoffindustrie	9
Die Ziegelindustrie	9
Die Zementindustrie	15
Die Kalkstein- und Kalksandsteinproduktion	17
Die Kreidegewinnung und -verarbeitung	17
Die Eisengiessereien	20
Torgelow	21
Barth/Stralsund	22
Wolgast	22
Stettin	23
Die Agrarindustrie	26
Getreide	26
Hackfrüchte	28
Koble	32
Umschlaghäfen und Schifferorte	32
An Darß und Bodden	32
Zwischen Stralsund und Wolgast	
An Haff und Achterwasser	
An der Peene	
An der Uecker	51
DIE KAHNBAUER UND SCHIFFER	
Die Kahnbaustellen der Haffkähne	
Eggesin	
Neuwarp (heute Nowe Warpno)	
Pölitz (heute Police)	
Jasenitz (beute Jasienica)	
Stepenitz (heute Stepnica)	
Stettin (heute Szczecin)	
Swinemünde (heute Świnoujście)	
Ueckermünde	
Ziegenort (beute Trzebiež)	
Die Schiffer	
Die Schifferfamilie van der Heyden aus Ueckermünde	
Die Schifferfamilie Paetrow aus Mönkebude	
Die Schifferfamilie Harder aus Mönkebude	
Die Schifferfamilie Engelke aus Mönkebude	
DAS AUSSEHEN UND DIE TECHNIK	
Die Herausbildung einer eigenen Kahnform für das Stettiner Haff	
Die Dreimastige Kaffenkahn-Form - ca. 1850 bis ca. 1900	
Bauweise eines Kaffenkahns	
Die Rekonstruktion	
Die Stevenkahn-Form, ab ca. 1890 – ca. 1920	
Quellen und Bauweise	
Die Rekonstruktion	
Die Mollenkahn-Form, ab ca. 1890 – ca. 1960	
Quellen und BauweiseQuellen und Bauweise	
Der Mollenkahn ohne Takelung - Ein Schleppkahn	
Die Eisen-Form, ab ca. 1900 – 1980	
Quellen und Bauweise	
Das Innungsmodell IRENE	
Das mangsmouen IRENE	1/9

Museumsschiff EMMA	
Konstruktionszeichnung der Werft Maaskow & Maass	
Wrack im Mescheriner See	
DIE DREI-MAST-TAKELUNG	
HAFFKÄHNE UND IHRE WAHRNEHMUNG IN DER KUNST	195
DER KAHN ALS BESTANDTEIL EINER SZENE - AKADEMISCHE MALEREI	195
Lyonel Feininger (1871 - 1956)	197
Konrad Adolf Lattner (1896 - 1979)	
Werner Godow (vor 1945 tätig)	199
Egon Tschirch (1889-1948)	199
Kahnporträts - ein künstlerisches Handwerk oder Laienkunst	200
Gustav Brandt (tätig vor 1945)	200
Karl Völker (um 1940 tätig)	
Wilhelm Harder (1919-2003)	205
Ernst Lieckfeldt (1924-2015)	207
Otto Rose (tätig vor 1945)	
HAFFKÄHNE IN DER DOKUMENTATION WOLFGANG RUDOLPHS	
Hölzerne Mollenkähne	210
2-195 B, ANNI	210
2-1318, ex EMMA	214
3-1479, LUCIE	
4-285 A	
4-685 B	
4-861 A	
4-870 B	
4-885 B, META	
4-941 A	
4-1110 B	
4-1240 B, MARIE oder ANNA	
4-1250 B, MINNA	
4-1254 B, ELSE	
4-1264 B, AMANDA	
4-1304 B, ex EMMA	
4-1323 A, ÜCKERMÜNDE	
4-1324 B, AGNES	
4-1355 B, ANNELIESE	
4-1381 A, BERTHA	
4-1394 A	
4-1404 A, RÖS'CHEN	
4-1405 B, ANNA	
4-1415 A	
Eiserne Mollenkähne.	
4-1278 B	
4-1249- B, MARS ex MARTHA	
4-1337 B	
4-1338 B, KARL	
4-1344 A	
4-1378 A, GEFION	
4-635 B, HENNY	
EPILOG	
ANHANG	
Tabelle von Kahnbaustellen und Kahnbauern am Stettiner Haff	
Kompilierte Liste von Haffkähnen	
GLOSSAR	
Quellenverzeichnis.	
ÜBER DEN AUTOR	

VORWORT

Die südliche Ostseeküste Deutschlands, Polens und der Baltischen Staaten stellt eine über Jahrtausende, vom Meer kreierte Landschaft dar, die insbesondere durch ihre Haff-Landschaften einzigartig in Europa ist. Diese, vom Meerwasser und der Strömung mit Landbrücken von der offenen See abgeschotteten Flachwassergebiete, bilden für die Schifffahrt eine besondere Zone zwischen Binnen- und Seeschifffahrt. In allen drei Haffen, dem Kurischen Haff im Norden, dem Frischen Haff in der Mitte und dem Stettiner Haff im Süden, entstanden spezifische Schiffs- und Bootstypen. Sie wurden geprägt durch die geografischen, kulturellen und sozialen Gegebenheiten der angrenzenden Regionen und ihrer Bewohner. Da diese sehr verschieden waren, unterschieden sich auch die Fahrzeuge dieser Regionen.

Im Fokus dieser Veröffentlichung ist das Pommersche Stettiner Haff an der Odermündung. Die hier im 19. und 20. Jh. existierenden Segelkähne prägten das Bild der Gewässer und Häfen für etwa einhundert Jahre und waren kultureller Bestandteil ihrer Identität.

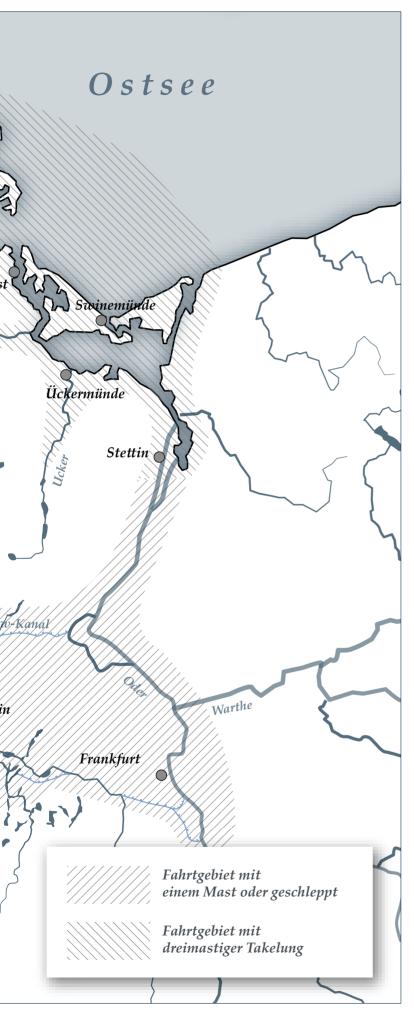
Verglichen mit der viele Jahrhunderte bestehenden Schifffahrtsgeschichte in Mitteleuropa ist die Phase der Haffkähne eine sehr kurze Episode. Der Autor ist der Entstehungsgeschichte, dem wandelnden Aussehen und den zugrunde liegenden Randbedingungen nachgegangen und möchte diese der Leserschaft näher bringen.

Wie bei allen geschichtlichen Themen, ist die sich ständig vergrößernde zeitliche Distanz zum Ereignis das größte Problem des Forschers. Zeugen, Artefakte und Quellen verschwinden, sterben aus oder lösen sich physisch buchstäblich in Staub auf. Die katastrophalen kriegerischen Ereignisse des 20. Jh. haben auch hier viel verloren gehen lassen und die folgenden sozialistischen wie kapitalistischen Epochen bedrohen oder bedrohten jeweils auf eigene Weise das Bewahren noch existierender Überbleibsel.

Das Zusammenführen auffindbaren Quellenmaterials und dessen Umsetzung in bildhafte Ergebnisse möge vielen Nachfahren, Liebhabern und Interessierten der Pommerschen Frachtschifffahrt Vergnügen und Erkenntnis schenken.

Stralsund Riebnitz-Damgarten Greifswald Rostock Wolgast Warnor Elde Havel Finod Havelbe Spandau Berlin Potsdam Brandenburg Magdeburg Wittenberg Elbe 1

Michael Sohn, im Dezember 2021



DIE ZEITLICHE UND REGIONALE VERBREITUNG

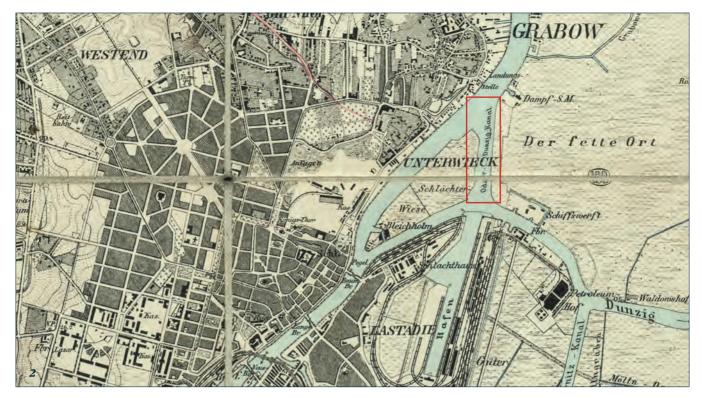
Von der Industrialisierung bis zum Ende des Zweiten Weltkrieg

Das Aufkommen der dreimastigen Kähne im Stettiner Haff hängt unmittelbar mit der beginnenden Industrialisierung in Pommern und Preußen zusammen. Diese verlangte nach 1850 in diversen Wirtschaftszweigen ein Massentransportmittel, das die Entfernungen der Haffund Boddenlandschaft zwischen Darß und Stettin in akzeptablem Zeit- und Kostenrahmen bewältigen konnte. Die Eisenbahn war gerade erst dabei ihren Kinderschuhen zu entwachsen. In dem von Gewässern zergliederten Gebiet um die Inseln Usedom, Wollin und Rügen war sie infrastrukturell auf Jahrzehnte im Nachteil.

Frachtschifffahrt gab es in dieser Region schon seit jeher, jedoch waren die Fahrzeuge und Kapazitäten den geringen Transportanforderungen der vorindustriellen, handwerklichen und bäuerlichen Wirtschaft angepasst und keine spezifischen Entwicklungen der Region. Der wirtschaftliche Aufschwung in Deutschland nach der 48er Revolution, die Einigung Preußens, bis hin zum Kaiserreich und die technologische Revolution durch Dampfmaschine und Eisenproduktion sowie die dadurch entstehenden Großstädte waren auch hier die Triebkraft der Entwicklung.

Diese, für den Transport allgemein geltenden Bedingungen, trafen am Pommerschen Haff auf spezifische geografische Umstände. Die zu verbindenden Orte, an denen sich Lieferanten und Abnehmer entwickelten, waren durch zum Teil weite und lange Wasserflächen getrennt. Eine unveränderte Weiterverwendung der herkömmlichen Binnenfahrzeuge wäre riskant und unwirtschaftlich gewesen. Notwendige Anpassungen mussten erfolgen, um als Schiffer weiter erfolgreich zu sein. Die sich ergebenden Entwicklungsphasen und Varianten der Haffkähne entsprechen dem Auf- und Niedergehen einzelner Wirtschaftszweige und der parallel stattfindenden Umwälzung im Binnen- und Seeschiffbau vom Holz zu Eisen und Stahl sowie vom Segel- zum Maschinenantrieb.

1. Fahrtgebiete der Pommerschen Haffkähne, Grafik: M. Sohn



2. Karte von Stettin mit markiertem Dreiminutenkanal (Oder-Dunzig-Kanal), Zustand vor Bau des neuen Freihafens, 1883, Archiv: M. Sohn

Das Ende des zweiten Weltkriegs mit der Besetzung und Teilung Pommerns und die darauf folgende Vergesellschaftung der Privatwirtschaft, brachte das abrupte Ende dieser gerade einhundertjährigen Entwicklung. Den schon weitgehend mit motorisierten Kähnen ausgestatteten Schiffern war die Wirtschaftsgrundlage entzogen, von Verlusten durch Reparationen, Beschlagnahme und Flucht ganz abgesehen. Um 1960 unterschied sich ein Motorkahn auf der Oder nicht mehr von einem auf dem Haff. Die charakteristische Eigenart der Takelung und der Bauweise waren verschwunden.

Das Revier - Zwischen Stettiner Haff und Darß im 19. und 20. Jh.

Das Fahrtgebiet der Haffkähne unterteilte sich in ein Küsten- und ein Binnenrevier. Für die Kahnschiffer bedeutete dies Fahren mit mehreren Masten oder mit einem, bzw. keinem Mast. Gewässerbezogen gab es eine klare Trennstelle, das war der im Schifferjargon genannte "Dreiminutenkanal" in Stettin. 1881 mit dem Ausbau des Hafens entstanden, war hier ein Masten-

kran vorhanden, der das Herausnehmen und Einsetzen der Masten ermöglichte. Diese lagerten dann auf der Kanalböschung bis zur Rückkehr.

Landschaftlich war dabei der Übergang nicht so scharf. Die dreimastigen Kähne fuhren zB. relativ weit die Peene oder Ucker hinauf ins Binnenland. Währenddessen die Bergfahrt auf der Oder schon ab Stettin nur noch einmastig oder geschleppt erfolgte.²

"Sein eigentliches Verkehrsgebiet waren und sind das Stettiner Haff, der Peenefluß und Peenestrom, die rügenschen Binnengewässer und die Bodden bis Ribnitz in Mecklenburg."³



3. Blick von der Hakenterasse nach Nord-Ost auf die Einfahrt zum Oder-Dunzig-Kanal (Dreiminutenkanal) Ansichtskarte um 1930, Archiv: M. Sohn

¹ W. Rudolph, Segelboote der Deutschen Ostseeküste, S. 93, 1969 Der Dreiminutenkanal heißt eigentlich Oder-Dunzig-Kanal, bzw. seit 1949 Grodzki-Kanal

² Vgl. Tabelle der Wasserstrassen, Anhang, S. 274

³ Vgl. Hans Szymanski, Deutsche Segelschiffe in: Veröffentl. d. Instituts f. Meereskunde. Reihe B, Heft 10, S. 145, Berlin, 1934

DAS GEWERBE UND DIE MENSCHEN - FRACHTEN UND ROUTEN

Die Existenzberechtigung der Haffkähne ergab sich aus den wirtschaftlichen Transportbedürfnissen ab 1850 in Pommern. Dem Transportmittel Kahn entsprechend resultieren diese aus Industrien mit Massengüterproduktion. Es ist deshalb nur schlüssig diese hier einer kurzen Betrachtung zu unterziehen.

Die Baustoffindustrie

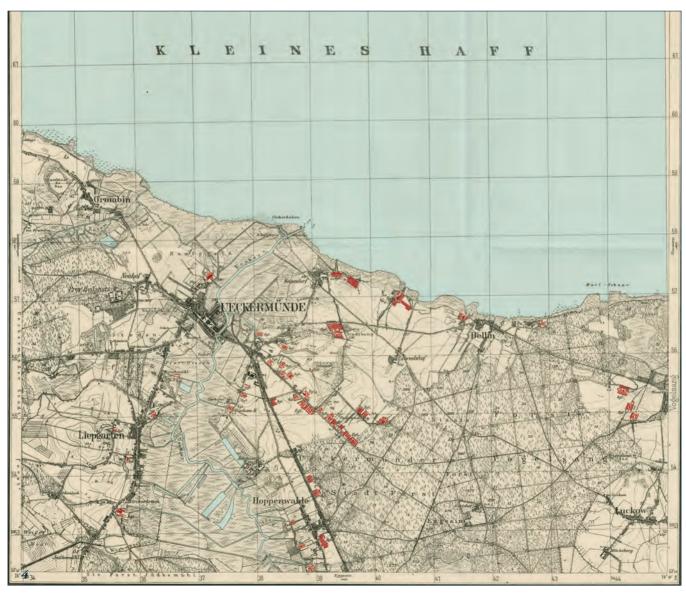
Die Baustoffindustrie in Pommern zählte zu den maßgeblichen Nutznießern aber auch Triebkräften der nach der Reichsgründung intensiv einsetzenden Industrialisierung. Jegliche gewerbliche Ansiedlung benötigte bauliche Infrastruktur, sowohl für die Produktion selbst, als auch die anzusiedelnden Arbeitskräfte. Technologisch läßt sich dabei eine Teilung in die Ton basierte Ziegelindustrie und die Kalk und Kreide basierte Zementindustrie ziehen.

Die Ziegelindustrie

Die Ansiedlungen in Vorpommern um das Haff herum waren sowohl durch die natürlichen Lagerstätten als auch die Nähe zu Umschlagplätzen gegeben, insbesondere bei Gewässerzugang.

"Zunächst ist das Gewerbe, da es ein sehr geringwertiges und in ökonomischer Hinsicht nur selten versandfähiges Rohmaterial verarbeitet, sehr eng an die Gewinnungsstätten desselben gebunden. Die Eigenschaften des Massengu-

4. Umgebung von Ueckermünde mit rot markierten Ziegeleibetrieben, Messtischblatt von 1911, Archiv: M. Sohn



Hauptmasse der Rekonstruktion:

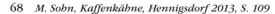
über Alles (inkl. Klappkaffe):	42,0 m
Länge am Boden:	37,5 m
Breite Außen:	5,0 m
Breite am Boden:	3,8 m
Seitenhöhe:	2,1 m
Höhe Vormast:	17,0 m
Höhe Großmast:	24,0 m
Höhe Hinnenmast:	18,3 m

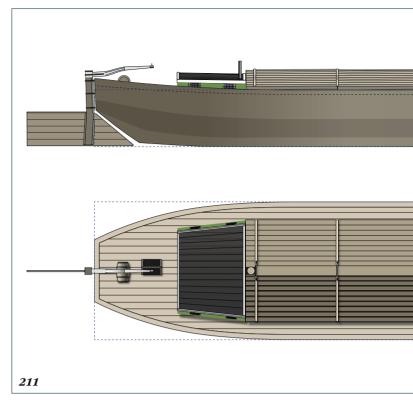
Für die vorliegende Rekonstruktion eines Haffkahns in Kaffenbauart ist eine Bauweise ohne Deck und Verschalung gewählt worden. Diese ist jedoch nach Belieben analog eines Oderkahns ergänzbar. Insgesamt waren die Haffkähne deutlich stabiler gebaut als ihre oberländischen Geschwister. Dies zeigt sich an der engeren Anordnung der Bodenhölzer (Sohlen/Bladen) und des auf den Sohlen aufliegenden Kielschweins. Im Vergleich zur Oderkahn - Rekonstruktion ist die Beplankung nur zwischen Bruhne und zweitem Bordgang geklinkert. Die restlichen, um zwei auf sieben erhöhten Planken, waren kraweel aneinander gesetzt. Um die doch gewaltige Segelfläche bei geringem Tiefgang auch nutzen zu können, fuhren die größeren Kähne zwei Seitenschwerter pro Seite."68

Bei der Weiterentwicklung des Reko-Entwurfs von 2013 ist das eiserne Ankerspill gegen eine ältere, hölzerne Variante, analog dem Rostocker Modell, ersetzt worden.

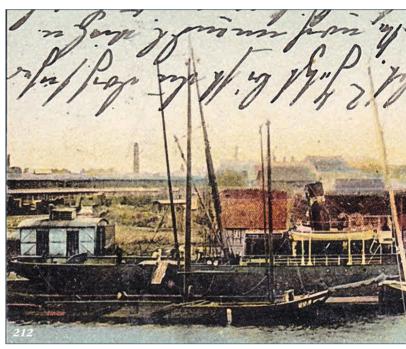
Die Stevenkahn-Form, ab ca. 1890 – ca. 1920

Der Sprung vom Kaffenkahn zum Stevenkahn, mit dem von Seeschiffen entlehnten Klippersteven und einem Pommerschen Ruder am Spitzheck, erscheint sehr groß. Gleichzeitig zeigen die erhaltenen Innungsmodelle aus dieser Zeit auch einen Wechsel vom geknickten Kaffenkahn-Querschnitt zum glatten, mit leichter



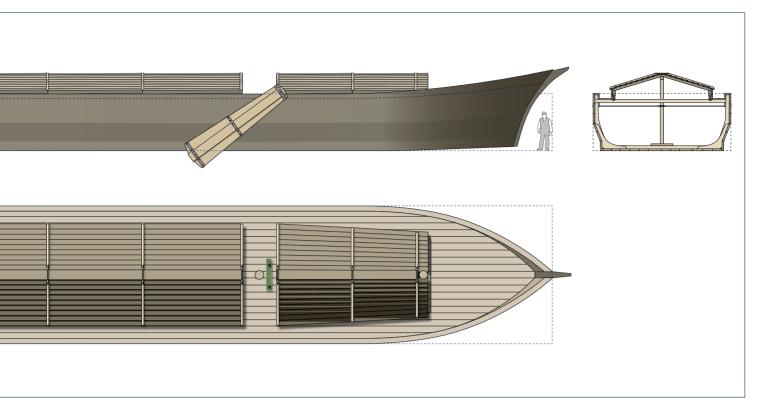


211. Rekonstruktionsentwurf des "Schonerkahns" nach der Beschreibung von Wilhelm Pretzner 1874, Grafik: M. Sohn



Lehnung im Unterwasserbereich, kraweel beplankten Rumpfquerschnitt. Solch mehrfache Veränderungen eines "Designs" zur gleichen Zeit sind im handwerklichen Schiffbau eher ungewöhnlich. Im Holzschiffbau war eher eine schrittweise evolutionäre Weiterentwicklung die Regel. Die wenigen Jahrzehnte in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts sind allerdings ein sehr kurzer Zeitraum für evolutionäre Veränderungen.

Nur ein einziger verbaler Hinweis ist für eine Zwischenform in den Quellen bisher auffindbar gewesen.



212. Stevenkähne im Hafen von Wolgast bei der Ladungsübernahme vom Frachtdampfer, Ausschnitt aus Postkarte, gelaufen 1905, Sammlung: M. Sohn



Auf S. 76-78 dieses Buches ist hieraus im Zusammenhang mit der Ueckermünder Pretzner-Werft bereits zitiert worden. Leider enthalten textliche Quellen immer einem Interpretationsspielraum, da sie mit ihrer Begriffswahl nicht absolut eindeutig sind.

Das als Schonerkahn bezeichnete Fahrzeug von 1874 wird mit folgenden Eigenschaften vom Erbauer Wilhelm Pretzner beschrieben:

- drei Masten
- gedeckte Bauweise

- Spiegel am Heck für ein Steuerrad
- Steven am Bug
- flacher breiter Kahnboden
- Länge 38,44 m
- Breite 6,25 m

Was an den Masten für Segel gefahren wurden bleibt unklar. Die entscheidenden Merkmale jedoch, Spiegel am Heck und Steven am Bug, sind außergewöhnlich und würden zu einer Übergangsform vom Kaffenkahn zum Stevenkahn passen. Angenommen, diese Interpretation der Aussagen Meister Pretzners entsprechen einigermaßen der Realität, so wäre hiermit die Verwendung eines Vorstevens schon ca. 20 Jahre früher, als bisher vermutet, nachgewiesen. Überlieferte Abbildungen und Modelle von Ste-

213. Stevenkahn HULDA vor Breege 1910, Schiffer Rudolf Beese aus Polchow/Rügen, Originalfoto bei L. Beese, Saßnitz (1958)

venkähnen mit Spitzheck sind nicht älter als 1890 datiert

Quellen und Bauweise

Die Stevenkähne erscheinen in der Rückschau auf die Epoche der Pommerschen Segelkähne wie die Stars unter ihren Verwandten. Obwohl sie offensichtlich die



kürzeste Zeit in den etwa einhundert Jahren existierten, repräsentieren sie mit der formalen Anlehnung an die Großsegler ganz besonders den Stolz ihrer Besitzer und Schiffer. Zahlreiche Kahnporträts und Laienmodelle in Museen und Heimatstuben legen davon Zeugnis ab. Demgegenüber ist die Anzahl authentischer, zeitgenössischer Artefakte eher gering. Sowohl Fotos als auch In-

nungsmodelle von Stevenkähnen aus der Zeit zwischen 1880 und 1920 sind sehr selten. Die Übernahme des Klipperstevens nebst Bugspriet und die oft großen Abmessungen schränkten ihre Verwendung allein auf die Haff- und Boddengewässer ein. Fahrten Oder aufwärts ins Binnenland waren unmöglich.

Diese Tatsache und das geringe Erscheinen auf Fotos





214. und 215 Stevenkahnmodell BERTHA, im Besitz von Rainer Röper, Berlin, stammt aus der Familie Winter, Torgelow, vermutlich der Kahn von Carl Winter, gebaut 1888, 1910 umgebaut von Mietzner in Neuwarp, 1942/43 als letzter Stevenkahn abgewrackt, jetziger Standort: Historischer Hafen Berlin, Fotos: M. Sohn

deuten auf einen zahlenmäßig niedrigen Anteil am Gesamtkahnbestand hin. Es ist davon auszugehen, dass nach der Kaffenbauweise beide Stevenformen zeitgleich bei Neubauten verwendet wurden, jedoch die Klipperform nach dem 1. Weltkrieg verschwand, bzw. überbaut wurde und nur die konvexe Stevenform weiter existierte. Über die Gründe läßt sich spekulieren. Es sind dazu in den Quellen bisher keine Hinweise gefunden worden. Tatsache ist jedoch, dass die Segelkähne im reinen Kreidetransport zunehmend gegen die motorisierte und geschleppte Konkurrenz ins Hintertreffen geriet und für den boomenden Frachtverkehr nach Eröffnung des Großschifffahrtsweges Berlin-Stettin 1914 nur Mollenkähne in Frage kamen.

Für die Recherchen zu dieser Publikation waren drei Innungsmodelle aus Mönkebude, Ueckermünde und Neuenkirchen/Greifswald die entscheidende Grundlage. Weiterhin sind wenige fotografische Abbildungen gefunden worden, darunter das etwas unscharfe, aber trotzdem faszinierende Foto des Kahns von Schiffer Beese und Postkarten um 1900.

Ein weiteres, sehr interessantes Modell befindet sich in der Ausstellung der Berlin-Brandenburgischen Schiffahrtsgesellschaft im Historischen Hafen Berlin. Dieses, sehr realistisch und vorbildgetreu anmutende Modell stammt aus dem Besitz von Willi Winter in Eggesin. Es



Das im Modell gezeigte Original wurde 1888 erbaut, der Bauort ist unbekannt. Überbau wurde 1910 von der Werft Mietzner, Neuwarp ausgeführt. Der Kahn war bis 1940 im Einsatz. Letzter Eigentümer war W. Winter aus Torgelow-Holl.

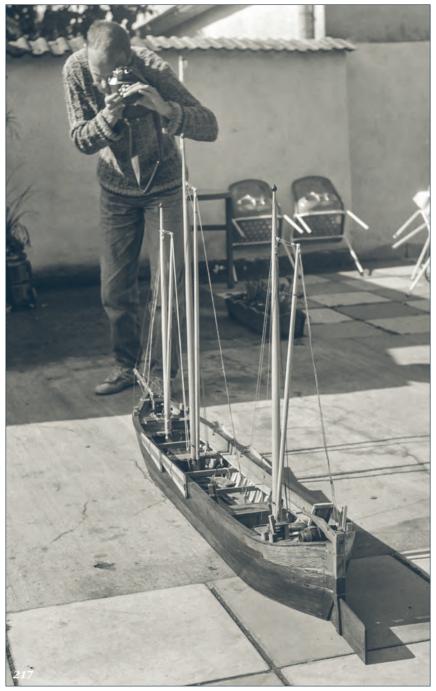
MODELL: Stevenkahn "Bertha" Maßstab: 1 : 50 Kravelbau/Balanceruder; 3 Masten ohne Segel;

216. Modell eines Stevenkahns namens BERTHA im Haffmuseum Ueckermünde, Begleittext oben, Foto: M. Sohn









kam mit dem Berliner-Maßkahn RENA-TE-ANGELIKA 1980 durch Verkauf in den Besitz der Schifferfamilie Röper. Das Modell trägt den Namen BERTHA. Es gibt keinerlei weitere Unterlagen oder Angaben zum Modell, weder wann noch von wem es gebaut wurde. Nur der Name und die Herkunft lassen die Vermutung zu, dass es sich um den Stevenkahn BERTHA handeln könnte, der auch auf einem Text zum gleichnamigen Modell im Ueckermünder Haffmuseum beschrieben wird:

"Das im Modell gezeigte Original wurde 1888 erbaut, der Bauort ist unbekannt. Überbau wurde 1910 von der Werft Mietzner, Neuwarp ausgeführt. Der Kahn war bis 1940 im Einsatz. Letzter Eigentümer war W. Winter aus Torgelow-Holl."

Zu dieser Beschreibung passt im 1935er und 1939er Register der Großfinow-Maßkahn mit der Stettiner Eichnummer 273 (O.Sn 273). Er hat die gleichen Bau- und Umbaudaten und gehörte erst Carl Winter und zuletzt Willi Winter. Auch besaß er kein Deck, wie beide Modelle zeigen. Der Name BERTHA taucht allerdings nicht im Register auf,

217. und 218. Stevenkahnmodell von Wilhelm Harder, Maßstab ca. 1:25, 1988 in Mönkebude, Fotos: M. Sohn



statt dessen der Name ILSE. Diese abweichende Angabe konnte bisher nicht erklärt werden. Nach einer Notiz von W. Rudolph soll die BERTHA der letzte Stevenkahn gewesen sein.

Das Ueckermünder Modell der BERTHA aus dem Jahre 1976 zeigt jedoch deutliche Abweichungen vom Berliner Modell. Wenn beide Modelle sich auf den gleichen Kahn O.Sn 273 beziehen, so haben die im Museum genannten Erbauer W. Winter, B. Trölsch und H.-A. van der Hevden offensichtlich viele Annahmen aus der Erinnerung zusammengebastelt, die nur bedingt mit dem Originalschiff übereinstimmen. So behauptet der Begleittext im Museum, das Originalschiff hätte Maße von 42,75 x 7 m gehabt, bei einer Seitenhöhe von 3,90 m. Allein die Seitenhöhe übertrifft die üblichen Werte bei Groß-Finow und Berliner Maßkähnen um bis zu 1,50 m, was unrealistisch ist und zwei bis drei zusätzliche Plankengänge bedeuten würde. Das Berliner Modell ist da näher an der Realität. Es hat die Maße 1,22 m Länge über die Loten, 0,17 m Breite und 0,09 m Seitenhöhe. Bei einem geschätzten Maßstab von 1:33, ergäben sich Originalmaße von 40,3 x 5,6 x 2,9 m. Das wäre im Bereich des üblichen und stimmt auffallend mit den Maßen im Register für den Kahn O.Sn 273 überein. Dieser wird mit einer Länge von 40,36 und Breite von 5,58 m angegeben. Somit scheint dieses Modell ein recht zuverlässiger Zeitzeuge zu sein.

Wilhelm Harder, der auch am Bau des Ueckermünder Modells von 1976 beteiligt war, hatte Ende der Achtziger Jahre ein eigenes großes Stevenkahnmodell gebaut. Der Autor hatte die Gelegenheit es 1988 bei einem Be-



219. Stevenkahn im Hafen von Ueckermünde, Ausschnitt aus Postkarte der Zwanziger Jahre, Quelle: Haffmuseum Ueckermünde



220. bis 222. Innungsmodell eines Stevenkahns von 1898, gebaut vom Schiffszimmermann Karl Rips aus Grambin für den Schifferverein Mönkebude, Heimatstube Mönkebude, Fotos: M. Sohn

such im fast fertigen Zustand zu fotografieren. Es zeigte eine sehr sorgfältige Ausführung und die Proportionen erschienen wahrheitsgemäß, im Vergleich zu weiteren Modellen Harders.

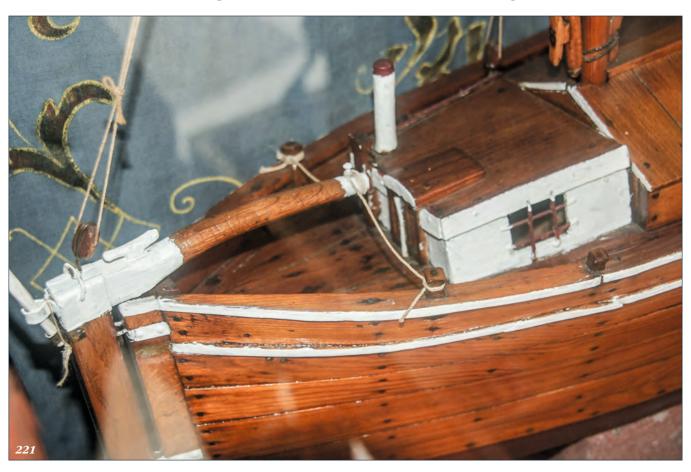
Leider ist das Modell verschollen, die Nachfahren konnten keine Aussage zu dessen Verbleib machen. Somit sind die schwarz-weiß Fotos die einzigen Dokumente geblieben. Wilhelm hatte es später noch mit Segeln und einem Langholz-Ladegeschirr ergänzt, wie er in einem Brief von 1988 schrieb.

Die oben schon erwähnten drei Innungsmodelle in Ueckermünde, Mönkebude und Neuendorf besitzen einen besonderen Charme. Wie bei solchen Modellen üblich, wurden die Proportionen von Länge, Breite und Höhe zugunsten der zeremoniellen Verwendung in unterschiedlichem Maßstab verkleinert. Das bedeutet, sie erscheinen verkürzt und gedrungener im Vergleich zu den Originalvorbildern. Nichtsdestoweniger ist ihre Detailausführung sehr sorgfältig und von Sachkunde gezeichnet. Das verleiht ihnen ihren großen Wert als his-



torische Sachzeugen. Im Falle des wohl älteren Modells mit dem Namen KARL aus Mönkebude belegt dessen Herkunft, die Erbauung im Jahr 1898 durch den Grambiner Schiffszimmermann Karl Rips, die qualifizierte Autorenschaft. Bei ihm fallen einige interessante Details der Kahnausstattung auf. Sie zeigen, dass wir es hier mit einer Übergangsphase zwischen der Vorgängerform in Kaffenbauweise und den späteren Mollenkähnen der zwanziger Jahre zu tun haben.

Auf dem Vorschiff, dem Schoff, befindet sich ein altertümliches, hölzernes Bratspill zum Hieven des Ankers.





Es ist ein einfaches Gerät der vorindustriellen Zeit aus handwerklicher Herstellung und typisch für die kleineren Segelschiffe seit dem Mittelalter. Mit der Entwicklung der Eisen- und Stahlindustrie wurden sie durch Spille mit gusseisernen Zahnrädern und Rahmen abgelöst, die mit ihrer mechanischen Untersetzung deutlich leichter zu Bedienen waren. Bei den Binnenkähnen waren sie schon seit den 1870er Jahren üblich.

Das Achterschiff prägt die Bude, wie sie ebenfalls auf den Kaffenkähnen noch üblich war. In den Jahren nach 1900 wich sie einem kleinen Niedergang und Oberlicht, das den Zugang zur komplett unter Deck liegenden Schifferbude ermöglichte. Im Gegensatz dazu besteht das Deck des Laderaums schon aus einem modernen Tafeldeck. Es folgte dem traditionellen Bretterdeck und verbreitete sich erst nach 1918 bei Binnen- und Haffkähnen. Das oft dargestellte Wasserfass unter dem Helmholz fehlt. Auch sind noch keine weiteren Spills im Heckbereich wie bei anderen Kähnen dargestellt.

Der Rumpf weist im Querschnitt eine abgerundete Lehnung auf und besteht aus sieben Plankengängen. Letzteres ist bemerkenswert, da es mit dem Berliner







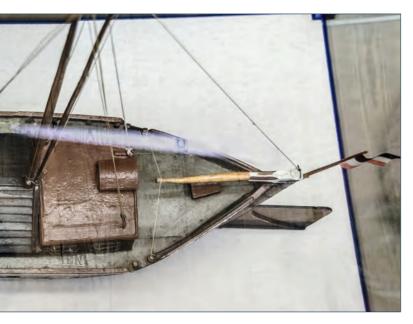
Modell übereinstimmt. In schriftlichen Beschreibungen wie bei Rudolph werden maximal sechs Plankengänge erwähnt. Da solche Modelle eher zur Vereinfachung, sprich Reduzierung neigen, ist diese Anzahl durchaus glaubwürdig.

Beim zweiten Innungsmodell in Ueckermünde ist genau dies der Fall. Dessen Rumpf besteht aus nur fünf breiten Plankengängen. Hier liegt eine Vereinfachung des Modellbauers nahe, da in der Realität kaum solch breite Planken zu finden und verarbeitbar waren. Das Modell trägt den Namen GENERAL DE WETT und ist nicht genau datiert. Allerdings gab es einen hölzernen Kahn mit diesem ungewöhnlichen Namen, der 1897 erbaut wurde. Er maß 39,40 x 5,68 m und gehörte im Jahre 1935 dem Eggesiner Schiffer Johannes Grunow. H.-A. van der Heyden schreibt zu diesem Modell in seiner

Veröffentlichung von 2004⁶⁹: "Das Schiffsmodell ein gedeckter Stevenkahn, war beim Vorstand (der Ueckermünder Schiffervereinigung, Anm. d. A.) und Erbauer des Modells Herrn Karl Bauer in Ueckermünde Ueckerstraße 118 in Verwahrung. Im Jahre 1963 hat Herr Dr. Wolfgang Rudolph (Akademie der Wissenschaft Berlin) das Modell von der Tochter Bauer übernommen und dem Volkskundemuseum in Berlin übergeben. Das Exponat wurde dort registriert unter der Inventar-Nr. 345/65. Nach mehreren Schreiben und persönlichen Besuchen zur Rückgabe nach Ueckermünde konnte lediglich eine Leihgabe auf unbestimmte Zeit erwirkt werden."

Auch dieses Modell zeigt ein interessantes Deckslayout. Auf der Schoff steht ein Spill, das schon eiserne Rä-

⁶⁹ H.-A. van der Heyden, Vorpommersche Schifffahrts-Geschichten, GEROS Verlag, 2004, S. 62





der und Kurbeln enthält, jedoch noch einen hölzernes Rahmengerüst besitzt. Diese Übergangsform war auch auf Küstenseglern verbreitet und ist auf Fotos und weiteren Modellen erkennbar. Der Klüverbaum stützt sich wie beim Mönkebuder Modell gegen einen Knecht. Allerdings verläuft beim GENERAL DE WETT eine Nagelbank vor dem Knecht quer über den Klüverbaum von Bord zu Bord. Eine interessante Lösung, die noch nicht anderswo bisher entdeckt wurde.

Den Laderaum schützt ein geteiltes Bretterdeck. Im Bereich des Großmast ist es unterbrochen. Jahrzehnte später taucht diese Decksvariante bei Mollenkähnen wieder auf. Der flache Bereich um den Großmast bietet die Möglichkeit vor dem Mast einen Leuwagen für den Schotblock des Vorsegels zu platzieren, wie er schon vor dem Vormast angeordnet ist. Achtern befindet sich



223. bis 226 Innungsmodell des gedeckten Stevenkahns GENE-RAL DE WETT für den Ueckermünder Schifferverein, erbaut ca. 1900 von Karl Bauer, Dauerleihgabe des Völkerkundemuseums Berlin an das Haffmuseum Ueckermünde, Fotos: M. Sohn

hinter dem Deck eine klassische Bude mit Niedergang. Der Stand dahinter wirkt sehr aufgeräumt, auch hier befinden sich noch kein Wasserfass auf Deck oder weitere Spills. Interessant ist das Pommernruder. Die Ruderfahne wird diagonal durch ein Winkeleisenprofil versteift. Diese Lösung ist eher selten auf Fotos oder Modellen zu finden, funktional jedoch durchaus nachvollziehbar. Auffällig an diesem Modell ist auch die Ausführung von Details wie die profilierten Rahmen-/Zierleisten an der Bude und dem Niedergang. Ein Aufwand, der bei solch kleinen Modellen selten betrieben wurde. Er spricht



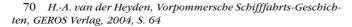


227. Innungsmodell des ehemaligen Schiffervereins Grambin, nach v. d. Heyden ebenfalls gebaut um 1900 von Schiffszimmermann Rips, Privatbesitz, Foto: M. Sohn

für die Sachkenntnis des Erbauers und Glaubwürdigkeit des Modells.

Das dritte Innungsmodell, nach Angabe von van der Heyden ebenfalls vom Grambiner Schiffszimmermann Rips erbaut ⁷⁰, hat die Jahrzehnte bei den Nachfahren der Ueckermünder Schifferfamilie Ulrich überlebt. Es diente dem Grambiner Schifferverein als Zunftzeichen. Zum Baujahr gibt es keine Informationen, es lässt sich aber ebenfalls die Zeit um 1900 annehmen. Im Vergleich zu den beiden vorher beschriebe-

nen Exemplaren ist die Ausführung des Rumpfes noch gedrungener. Der Querschnitt zeigt eine Lehnung der Bordwand in der unteren Hälfte bei senkrechter Bruhne. Das Deckslayout ist ähnlich aufgeräumt wie bei den Vergleichsmodellen, aber statt hölzernem Ankerspill ist hier eine metallische moderne Ausführung auf dem Schoff installiert. Das Bretterdeck wurde stark stilisiert und zeigt keine Unterteilung in Segmente mit Sparren.





228. Lehnung der Bordwand beim Innungsmodell des ehemaligen Schiffervereins Grambin, um 1900, Privatbesitz, Foto: M. Sohn

Auch die Bude und das Pommernruder sind vereinfacht ausgeführt. Bei der Takelage fällt neben altersbedingten Schäden der zu kurze Bugspriet auf, der zudem noch am Vorsteven endet. Eine solche simplifizierte Ausführung kann funktional nicht dem Original entsprechen. Welcher Kahn hier überhaupt als Vorbild Pate stand ist unklar. Die Modellmaße betragen: Länge über Steven



229. Ausschnitt aus einer Postkarte von Ueckermünde, neben dem Stevenkahn im Hintergrund ist vorne rechts die Klappkaffe eines alten Kaffen-Haffkahns zu erkennen, veröffentlicht 1891, Sammlung: M. Sohn



230. Bug eines Stevenkahns, Ausschnitt aus einer Postkarte von Demmin, um 1900, Sammlung: M. Sohn

0,915 m, Breite 0,235 m, Großmasthöhe 0,685 m.

Von den wenigen verfügbaren Fotos sind die auf Seite 133 abgebildeten zwei Postkarten mit die Besten. Das obere Bild 228 von 1891 zeigt die vorderen zwei Drittel eines Stevenkahns. Auffällig ist der deutliche Sprung im Verlauf der Bordwandoberkante am Bug. Bei den Innungsmodellen ist das eher gering oder kaum ausgeprägt.

Das untere Bild 229 zeigt zwar nur einen kleinen Ausschnitt eines Kahns, den Vorsteven mit Bugspriet, jedoch diesen mit erfreulicher Detailtiefe. Es ist sogar das

Registrierzeichen und ein Name lesbar, doch findet sich das Fahrzeug nicht

i n
den verfügbaren Registern.
Sehr gut ist die Abspannung des Bugspriets erkennbar.
Auch das an den Modellen sichtbare
Eisenband, dass mittels Keilen den Bugspriet
am Vorsteven verspannt, ist deutlich dargestellt. Es
ist, wie das Schandeck, der Kopf des Vorstevens und
die Bugsprietspitze weiß gestrichen.

Die Rekonstruktion

Für die Rekonstruktion wurde eine Ausstattung ohne Deck gewählt. Aus den verwendbaren Fotos und Modellvorlagen wurde eine Variante synthetisiert, der zwar kein individuelles Fahrzeug zuzuordnen ist, die jedoch in dieser Ausführung nach 1910 durchaus existiert haben kann. Sie zeigt Elemente der, auch bei den Mollenkähnen, später üblichen Decksausstattung, aber auch frühere Geräte, wie das hölzerne Spill. Sinnfällig für die Belegung der Vorsegel hinterm Bugspriet erscheint auch die Nagelbank, die vom Ueckermünder Innungsmodell übernommen wurde.

Für den Rumpfquerschnitt wurde eine Lehnung im unteren Bereich mit einem doppelten Knick gewählt. Diese leitet sich aus einer Notiz von Wolfgang Rudolph zur Baufolge Pommerscher Haffkähne her:

"Nach dem Richten der Steven nagelten die Kahnbauer die 10 cm starken Eichenplanken des untersten Bordganges (Bruhn) gegen Randplanke (Kimming) und Scharstücke. [oder Steven, Anm. d. A.]

[...] Die meist fichtenen Planken des zweiten Bordganges (Deel) bolzte man klinker an die Bruhne; man sprach dann von einer anjesett Deel. Sie erhielt etwas Fall aus der Lotrechten: die Lehnung. [...] Der dritte Bordgang hieß an der Ücker Kaffstück; er war aus Kiefern- oder Fichtenholz und zeigte noch Lehnung, während die vierten bis sechsten eichenen Bordgänge (Windlatt, tweit Latt, Riesburd) wieder lotrecht gestellt wurden."⁷¹

Die tragenden Verbindungbauteile des Rumpfers sind alle aus Holz, eiserne Profile und Winkel kommen noch nicht vor. Nur Bolzen, Spannschrauben,

Beschläge und Nägel sind aus Metall.

Damit steht dieser Stevenkahn
technologisch in der
Tradition der

vor-

hergehenden Kaffenkähne.

"Den größten, aber seltener gebauten Typ des Haff-kahnes bildete der in der Gegenwart nahezu verschwundene Stevenkahn, [...] Die Außenhaut hatte die gleiche kantige Bauart wie bei den Kaffenkähnen, wie auch ihre Blütezeit mit der der Kaffenkähne zusammenfiel."⁷²

Zum Belegen von Festmachern an Bug und Heck sind hölzerne Poller vorhanden. Alternativ oder zusätzlich wurden auch Belegnägel insbesondere am Bug verwen-

⁷¹ W. Rudolph, Segelboote der deutschen Ostseeküste, Berlin, 1969. S. 86-87

⁷² H. Szymanski, Deutsche Segelschiffe, Berlin, 1934, S. 148

det, die horizontal durch den obern Plankengang und Auflanger gesteckt wurden. Die dafür typischen quadratischen Blechbeschläge sind auch später bei fast allen Mollenkähnen zu finden. Allerdings sind diese bei den historischen Quellen (Fotos und Innungsmodelle) der Stevenkähne nicht vorhanden, im Gegensatz zu den neuzeitlichen Modellen in Ueckermünde und Berlin. Insofern sind sie auch in der Rekonstruktion nicht verwendet worden.

Bei der Farbgebung sind die Modelle eher nicht aussagefähig. Hier wurde nur teilweise der Originalzustand berücksichtigt. Dieser war auch je nach Epoche und Vorliebe des Schiffers verschieden. Im vorliegenden Fall ließ sich der Autor von der farbigen Postkarte - Abb. 212 - inspirieren. Bis auf das Schandeck und die Steven- und Ruderschaftköpfe, ist der Rumpf schwarz geteert. Die Farbgebung der Decksausstattung lehnt sich an Modelle und Mollenkahnbilder an. Einen Unterschied zu den Stevenkähnen ist hier nicht zu vermuten. Auch hierzu hat sich Szymanski 1934 geäußert:

"...Vielfach hatten sie naturfarbende, weiß besäumte oder weiß bemalte Klüsbacken sowie vorn weiß gestrichene Verholklampen, die beide auch bei den Mollenkähnen vorkamen. [...] Außenbords zeigten sie einen Kien- oder Kohlenteeranstrich, an den Enden waren die beiden oberen Plankengänge gewöhnlich blank geschrapt und geölt (auch der Ruderstamm), dieser Teil wurde oft weiß abgesetzt."⁷³

Erstmals sind bei diesem Haffkahntyp die Eichpegel zu sehen. Seit 1900, als Preussen die 1898 in Brüssel für die Rheinschiffahrt beschlossene Eichordnung für die östlichen Wasserstrassen übernahm, sind alle Binnenschiffe nach einheitlichen Vorschriften zu Vermessen und entsprechend mit den Eichpegeln an der Bordwand auszustatten. ⁷⁴

Hauptmasse der Rekonstruktion:

über Alles (inkl. Klippersteven):	43,0 m
Länge am Boden:	39,6 m
Breite Außen:	5,6 m
Breite am Boden:	4,9 m
Seitenhöhe:	2,9 m
Höhe vom Boden Vormast:	19,5 m
Höhe vom Boden Großmast:	23,8 m
Höhe vom Boden Hinnenmast:	20,5 m

Die Mollenkahn-Form, ab ca. 1890 – ca. 1960

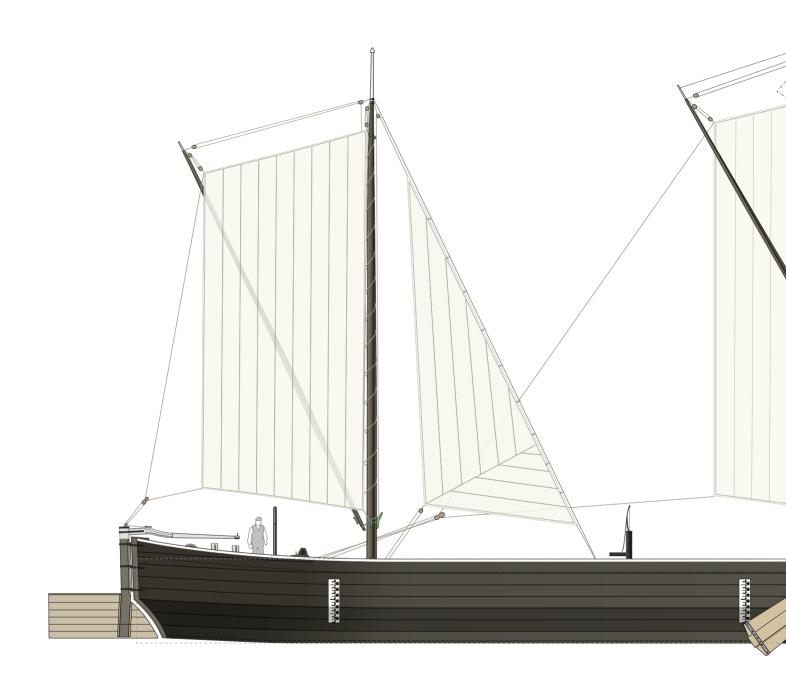
Diese Bauart umfaßt die zahlenmäßig meisten Kahnfahrzeuge und die längste Epoche der Haffkahngeschichte. Schon um 1890-1900 zeigen Fotos diese Form, die aus den Stevenkähnen durch das Steilerstellen des Vorstevens entstand. Die Nachteile des Klipperbugs, der Verzicht auf das Fahrtgebiet oberhalb Stettins, zwangen die Schiffer zur kompakteren Bauweise, die auch höhere Tonnage bei vergleichbarer Länge und Breite gestattete.

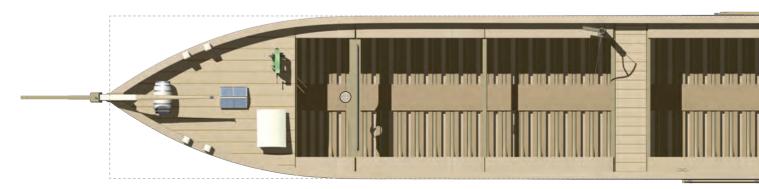
231

^{231.} Ansicht der 3D Rekonstruktion eines Stevenkahns um 1910, ohne Takelage, Grafik: M. Sohn

⁷⁴ O. Teubert, Die Binnenschiffahrt - Zweiter Teil, Leipzig, 1912, S. 251 - 255

<u>0 2 4 6 8 10 12 m</u>





232. Segel- und Decksriss eines Stevenkahns um 1910, Grafik: M. Sohn

