

Karl Heinz Marquardt, F.A.S.M.A

AUSWANDERERSCHIFF BARK "THEONE"



karl-heinz-marquardt.com

Karl Heinz Marquard

Auswandererschiff Bark „Theone“

1863/1864

PDF erzeugt 2014 für www.karl-heinz-marquardt.com

Dieser Beitrag wurde zuerst veröffentlicht in:

MECHANIKUS, München 1966-1967.



Abb. 1 Ziemlich romantisch und reichlich theatralisch stellten sich die zornigen jungen Männer des 19. Jahrhunderts ihre Reise in die neue Welt vor. Revolutionär gesinnt und unter dem schwarz-rot-goldenen Banner vereint, so wollten sie künftig als freier Mann auf freier Scholle leben. Frauen scheinen nicht mit von der Partie gewesen zu sein; weibliches Pathos war damals offenbar nicht darstellbar

Bark „Theone“

1863/64



Abb. 2 Unterwegs nach den Goldfeldern Californiens

Abb. 1, 2 u. 8 Aus den „Fliegenden Blättern“ von 1845 ff.; Abb. 3–7 Originalphotos des Verfassers

Abb. 3



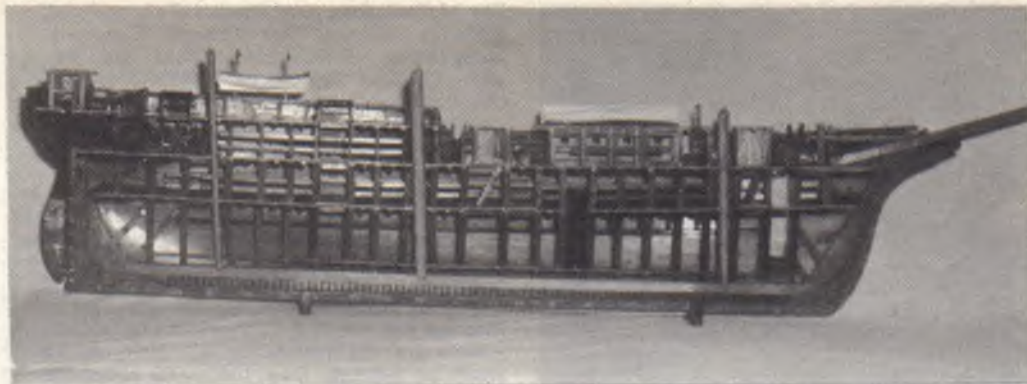


Abb. 3 u. 4 Halbmodell des Auswandererschiffs „Theone“. Nachbau von Karlheinz Marquardt für das Verkehrsmuseum Berlin. Das Original befindet sich im Morgenstern-Museum Bremerhaven.

Eines der letzten Exemplare der sogenannten Auswanderersegler war die Bark „Theone“. Im Gegensatz zu vielen anderen Schiffen, die man nur konjunkturbedingt für die Auswandererfahrt einsetzte, war sie eigens für diesen Erwerbszweig konstruiert. Die lange Poop, welche bis an den Großmast geführt wurde, und die Lukenhäuser sind z. B. kennzeichnende Merkmale eines Fahrgastschiffs.

Die „Theone“ wurde 1863 von der Reederei T. L. Brauer & Sohn in Bremen bei der Werft J. C. Tecklenborg in Geestemünde, dem zum Königreich Hannover gehörenden Teil des heutigen Bremerhaven, in Auftrag gegeben. Bis 1864 wurde sie fertiggestellt.

In den bremischen Schiffsakten gibt es Vermerke über den Bielbrief (v. 14. 7. 1864, Bremen Chiffre VI Nr. 423) und über die Vermessungs-Nr. 2566 vom 24. Juni 1864. Darin heißt es: Bark „Theone“: Geführt von E. Helmers, Bremen, gebaut in Eichenholz mit einem Verdeck, mit festem Zwischendeck und festen Zwischendecksbalken, Volkslogis über Deck und mit Binnenbordbeplankung. Die Länge zwischen den Steven in der Richtung des Hauptverdeckes 150' 4".

die Tiefe:

vorn	mitte	hinten
21' 6,5"	20' 4"	20' 6,5"

die obere Breite Querschiff

28' 9"	29' 4"	28' 2"
--------	--------	--------

die mittlere Breite

29' 6"	30' 2"	28' 2"
--------	--------	--------

die untere Breite

27' 1"	29' 8"	25' 4"
--------	--------	--------

die erste Abschnittshöhe

2' 9"	3' 3"	2' 5"
-------	-------	-------

die zweite Abschnittshöhe

5' 3"	4' 9"	4' 10"
-------	-------	--------

Abb. 6 Steuerbord-Ansicht des Bremerhavener Theone-Modells mit Blickrichtung nach vorn



Abb. 5 Bugverzierung des Original-Halbmodells aus dem Morgenstern-Museum





Abb. 7 Steuerbord-Ansicht des Bremerhavener Theone-Modells mit Blickrichtung nach achtern

I. Aufbau

Länge	Tiefe	Breite
65' 8"	6' 2"	27'

Tragfähigkeit: 392,5 Commerzlasten

Abb. 8 Man hörte damals so mancherlei über den Komfort, der die Zwischendeckpassagiere während der Überfahrt erwartete



Die Maßangaben sind Bremer Fuß, wobei 1' = 0,2893 m beträgt. Der Bremer Commerz entsprechen 3000 Pfund. Über die Re der „Theone“ und ihren Verbleib ist w überliefert. Nach einem erhalten geblieben Original-Halbmodell kann das Schiff aber ins Einzelne geschildert werden.

Über die Herkunft des Modell ist einiges bekannt. Es stammt aus dem Nachlaß des großen deutschen Segelschiff-Konstrukteurs Georg W. Claussen und befindet sich jetzt im Mogenstern-Museum, Bremerhaven. Der junge Claussen trat 16jährig als Schiffszimmerleuling bei der Werft J. C. Tecklenborg in Geestmünde ein, die damals im Jahr 1861 nur Hofschiffbau betrieb. Von 1865—69 arbeitete als Zeichner bei der schottischen Werft Caird & Co. in Greenock. Dort wurden seinerzeit die großen Dampfschiffe für den „Norddeutscher Lloyd“ und die „Hapag“ erbaut. Danach wieder bei Tecklenborg, wurde Claussen 1872 Prokurist und 1876 Mitinhaber der Werft. 1881 änderte sich die Gesellschaftsform des Unternehmens. Man wandelte es um in eine Aktiengesellschaft und Claussen wurde der technische Direktor. Er schuf u. a. die großen Segelschiffe der Welt, die „Potosi“ und „Preußen“. Von ihm stammen die Entwürfe für das Segelschulschiff „Großherzogin Elisabeth“ und für die Polarexpeditionsschiffe „Garmann“ und „Admiral Tegethoff“. Er erhielt höchste Auszeichnungen und wurde durch

Verleihung der Titel Königlicher Baurat und Dr. Ing. h. c. geehrt, bevor er 1920 starb.

Zeitweilig schrieb man G. W. Claussen auch den Bau des „Theone“-Modells zu. Als die Theone projektiert und auf Kiel gelegt wurde, war er zwar schon auf der Werft, damals arbeitete er aber noch als Lehrling und wird wohl nur in dieser Eigenschaft am Bau des Schiffs mitgewirkt haben. Das Modell ist keine Lehrlingsarbeit; es wird dem berühmten Segelschiffkonstrukteur erst später lieb und teuer geworden sein, weil es ein Bauvorhaben aus seinen ersten Lehrjahren darstellte.

Vor einem Jahrzehnt wurde das Modell dem Verfasser dieses Beitrags zur Restaurierung übergeben. Bei dieser Gelegenheit entstanden die ersten Modellzeichnungen. Sie konnten berichtigt werden, als später die Vermessungsangaben ausfindig gemacht wurden. Eine gründliche Überarbeitung folgte, nachdem sich

im Focke-Museum zu Bremen eine Modellkopie fand; sie hatte noch die Decksaufbauten, die vom Original verschwunden waren. Nach den berichtigten und ergänzten Zeichnungen stellte der Verfasser ein neues Halbmodell her, das für das im Aufbau befindliche Verkehrsmuseum in Berlin bestimmt war.

Ein Halbmodell ist für den Fachmann ein vortreffliches Studienobjekt. Einem größeren Kreis der Modellbauer erscheint es allerdings nicht ganz so interessant; jedenfalls würden sie es nicht unbedingt in seinem Originalzustand nachbauen wollen. Aus diesem Grund wurde den Halbmodell-Plänen ein Takelriß beigelegt. Er entspricht dem einer Bark der sechziger Jahre, wobei die große Neuerung dieses Jahrzehnts, die geteilten Marssegel, schon berücksichtigt wurden.

K. H. Marquardt

(wird fortgesetzt)

Eine Figur als Maschinist
Das fertige Modell wurde mit einem fahrbahnen Untersatz fest verschraubt. Das Gewicht des kompletten Modells samt Untersatz beträgt etwa 300 kg.

F. Siebert

Photos: F. Siebert

Auswandererschiff Bark „Theone“ 1864

(Teil II)

In unserer Umgangssprache ist man mit dem Auswanderer schnell fertig: er will hinaus — was soll's — mag er wandern. In Wirklichkeit wandert unser Mann keine halbe Meile weit. Zu Fuß erledigt er die Formalitäten; nun geht er vielleicht noch vom Hotel bis zum Taxi und von dort bis zur Abfertigung; mit ein paar Schritten erreicht er dann die Gangway, und wenn er schließlich im Flugzeug sitzt, ist er ein Auswanderer. Wenige Stunden später wird er von den zuständigen Behörden als Einwanderer empfangen. So rasch geht das jetzt auf der Wanderschaft, und die Füße können dabei ausruhen.

Ein Auswandererschiff des 19. Jahrhunderts war länger unterwegs. Wenn es aber mit Kurs auf Nordamerika den Heimathafen verließ, beherbergte es auf seinen Decks auch keine wandlustigen Fußgänger. Vielleicht war das Wort vom „Auswanderer“ schon damals veraltet.

Probleme der Auswandererfahrt im 19. Jh. (Ein Exkurs)

Es gab Zeiten, in denen man wandernd das heimatliche Fürstentum verließ; jenseits der Grenze war man in der Fremde. Wer damals freizügig sein durfte, nahm Dienste beim Kaiser, beim Sultan, beim Zaren oder auch beim Großchan. Zu jeder Zeit waren Leute unterwegs, die irgendwo in der Welt eine neue Bleibe suchten. Auswanderer nannte man sie trotzdem nicht; sie blieben, was sie waren, und machten bei fremden Völkern vielleicht ihr Glück. Manchmal in der Historie nahm der Wandertrieb Massendcharakter an; man spricht deshalb von den Epochen der Völkerwanderung. Das Wort darf ganz buchstäblich genommen werden, aber eine Auswanderung im heutigen Sinn bezeichnete es kaum.

Wenn man die Sprache beim Wort nimmt, merkt man bisweilen, daß sie offenbar an Alterserscheinungen krankt; nur aus Gewohnheit nehmen wir davon wenig Notiz. Das zusammengesetzte Tätigkeitswort „auswandern“ stammt aus Vorstellungsbereichen, zu denen es keine moderne Entsprechung mehr zu geben scheint. Es gehört einer weit zurückliegenden Vergangenheit an, und trotzdem kennt man auch heute noch ein Auswandererproblem.

„Auswandern“ ist eine genaue Übersetzung des lateinischen Wortes „emigrare“, das man im Altertum anwendete, wenn einer den Staub Roms von den Füßen schüttelte, um ebenso unfreiwillig wie endgültig in die Provinz zu ziehen. Das Schicksal eines solchen Emigranten hielt man für beklagenswert; es war womöglich schlimmer als der Tod. Der Betroffene empfand es als sein persönliches Unglück, daß er hinfort



Abb. 1

Der Deutsche Auswanderer



Ja, ja, so ist's, es kann nicht anders sein
So stell' ich mir das Leben drüben vor;
Auf schnell! Schiff! nach Amerika mich ein;
in Deutschland bleibt wohl künft'ig nur ein Thor.

O weh! O weh! Welch gräßlicher Betrug!
O Vaterland! Wie sehn ich mich nach dir!
Ich sterbe hier elendiglich am Pflug —
Und Frau und Kinder holt Löw' und Geier mit.

10
nicht mehr im Staatswesen der Freunde und Verwandten leben durfte. Der Zwang zur Emigration kam einer Ausstoßung gleich. Nun war aber die Hochkultur der antiken Heimatstadt ringsum von barbarischen Völkerschaften umgeben. Es mochte deshalb ganz gleichgültig sein, wohin sich der Emigrant wendete. Dies ist auch der Grund, warum das Wort „auswandern“ immer einen unbestimmten Richtungsbezug als charakteristisches Merkmal hat. Definiert wird der Ausgangspunkt, das Ziel liegt im Dunklen.

Auf die Auswanderer, die im 19. Jh. und später ihr Glück in Amerika versuchen wollten, läßt sich der Begriff nicht mehr ohne weiteres in dieser seiner altertümlichen Bedeutung anwenden. Von der neuen Welt erwarteten sich die meisten Auswanderer ein besseres Staatswesen, als sie es zu Hause angetroffen hatten, und sie gingen freiwillig. Auch wir bedenken jedesmal den Grad der Freiwilligkeit, wenn wir nach unserem Sprachgefühl zwischen Auswanderern und Emigranten unterscheiden.

In der neueren Geschichte Europas ist es recht häufig vorgekommen, daß die Völker ihre jeweilige Heimat höher bewerteten als die Fremde. Solches geschah vor allem nach der französischen Revolution, als sich die modernen Nationalstaaten konstituierten. Dem national empfindenden Bürger war es von da an nicht mehr übelzunehmen, wenn er der Meinung war, es herrschten wieder ganz ähnliche Zustände wie im klassischen Altertum. Für seinen Hausgebrauch zerlegte er die Welt in 2 Teile und unterschied in gutem Glauben: hier Vaterland — dort Barbarei. Der unbestimmte Richtungsbezug des Wortes „auswandern“ schien damit einen neuen Sinn erhalten zu haben, und unsere Sprache wurde um ein zählebiges Schlagwort bereichert.

Wer aus dem Nationalstaat auswanderte, beleidigte genau genommen die Zurückbleibenden, denn er gab ihnen zu verstehen, daß er ihre hochgeschätzte Lebensweise gerne gegen eine andere eintauschen wolle. Von dieser Möglichkeit der Mißfallskundgebung wurde zu Beginn des 19. Jh. reichlich Gebrauch gemacht. Ein Bürger, der machtlos gegen die bestehende Ordnung aufbegehrte, konnte das Land unter Protest verlassen. Die Regierungen hofften, mit den Protestwanderern würde sich auch der Geist der Rebellion verflüchtigen, und so nahm die Auswanderung bald bedrohliche Ausmaße an. Sie wurde für die Völker Europas zum Problem.

Das Beispiel für eine Protestauswanderung hatten 1620 die puritanischen Pilgerväter gegeben. Als die Independenten mit ihrem Schiff „Mayflower“ nach Amerika segelten, kam es nicht von ungefähr, daß sie ihre Seereise als „Pilgerschaft“ verstanden wissen wollten. Nach überkommenen scholastischen Begriffen faßte sie ihr Leben ohnehin als metaphysische Wanderschaft auf; in protestantischer Absicht wollten sie außerdem an ein biblisches Ereignis erinnern. Sie kamen sich vor wie das Volk, das

unter Moses die leckeren Fleischöpfe Ägyptens aus religiösen Gründen zurückließ, und wandten sich dem Land ihrer Hoffnung leichten Herzens zu. Diese protestantische Pilgerschaft verhält sich zur englischen Reformation wie die Wanderschaft der nachfolgenden europäischen Siedler zur französischen Revolution.

Vom Wanderer unterscheidet sich der Pilger durch seine religiöse Absicht. So wie sich die Pilgerväter aufmachten, um die religiöse Freiheit zu erlangen, so strebten die europäischen Auswanderer des 19. Jhs. zumeist nach bürgerlicher Freiheit. Jene moderne Form der Auswanderung, die wir begrifflich von der Emigration unterschieden haben, erweist sich somit als eine säkularisierte Pilgerschaft. Das Wort „Auswanderung“ hätte der Zeitgenosse dann als Fortbewegungsweise im geistigen Bereich zu verstehen. Dort geht man heute noch schrittweise vor, und niemand fährt. Auch der unbestimmte Richtungsbezug der Auswanderung erhielt hier einen neuen Sinn, denn das Reich der Ideen ist draußen und dort überall.

Wer die tiefere Problematik der Auswandererfahrt des 19. Jhs. begreifen will, sollte sich mit den Gedankengängen der Romantik vertraut machen und die Geschichte des Nationalismus in Europa zu verstehen suchen. Absichtlich verzichten wir darauf, die historischen Tatsachen zu wiederholen; nur einige Zeitdokumente sollen hier für sich sprechen.

Eine Zeitschrift, die im Bürgertum des Deutschen Bundes und des späteren Kaiserreiches weite Verbreitung erlangte, waren die „Fliegenden Blätter“. Die Redaktion sympathisierte seit ihrer Gründung im Jahre 1844 mit dem Gedanken der deutschen Einheit. Durch die ersten Jahrgänge zieht sich eine tendenziös illustrierte Fortsetzungsgeschichte, die unter dem Titel „Die deutschen Auswanderer“ veröffentlicht wurde. Die Verfasser geben einerseits zu, daß man der Unfreiheit im deutschen Vaterland derzeit nur durch die Auswanderung entinnen könne, warnen aber gleichzeitig vor einem solchen Entschluß. Ihre Satire zielt in versteckten Anspielungen auf die Einführung einer Amerika-ähnlichen Demokratie in Europa. In der Bildgeschichte wird der sozialistische Revolutionär Barnabas Wühlhuber zum Reisegefährten des bürgerlichen Spekulanten Kasimir Heulmaier. Vereint im Auswandererschicksal, verbrüdernd sich die politischen Gegner und unterhalten sich in liederlichen Dialogen, die auch heute noch kabarettreif wären. Nach 1856 verschwindet die politische Tendenz aus den „Fliegenden Blättern“. Unsere Illustrationsproben beziehen sich deshalb nur auf die Anfänge der Besiedelung Nordamerikas im 19. Jh. Red.

In den Jahren von 1820 bis heute unternahmen etwa 7 Millionen Deutsche das Wagnis der Auswanderung. Viele weitere Millionen aus den europäischen Nachbarländern gesellten sich während des gleichen Zeitraums zu ihnen. Die Familien der weißen Einwanderer Amerikas stammen aus Europa, und zu einem großen

Teil sind sie seit nicht viel mehr als 100 Jahren in der neuen Welt. Geistiger Besitz der abendländischen Kultur kam mit den Auswanderern nach drüben, und es gibt Fälle, in denen in Amerika etwas verwirklicht wurde, das in Europa zur gleichen Zeit höchstens gedacht werden durfte.

Während des 19. Jhs. war die neue Welt für Zuzug fast unbeschränkt aufnahmefähig. Dafür begann man es aber in Europa zu merken, wie viele arbeitsfähige Menschen schon fortgezogen waren. Den Konkurrenzkampf mit dem gelobten Land der Freiheit konnte man nicht gut durch Zwangsmaßnahmen beginnen. Ein generelles Verbot der Auswanderung wäre aus mancherlei Gründen unzweckmäßig gewesen.



Abb. 2 Mittel gegen die Auswanderung

„Ich hab' ihn rufen lassen, Gemeinde-Vorsteher, weil er ein vernünftiger Mann ist, der die Leute kennt — sag' er mal, fällt denn ihm nicht ein, wie man unseren Bauern die Lust zum Auswandern vertreiben könnte?“

„Dafür könnt' man grad schon sorgen — thät's denn so schwer halten, wenn unsre Regierungen das Nordamerika an sich bringen sollten? — Wenn das gieng, Eur Gnaden, und das Land wär erst mal deutsch — ich kann's Eur Gnaden schon ganz gewiß sagen, nachher hat die Gschicht mit dem Auswandern ihr End auf alle Zeiten.“

Wer warnen wollte, verlegte sich deshalb aufs Argumentieren.

Die diesbezüglichen Dokumente aus den 50er-Jahren des vorigen Jahrhunderts liest man heute nicht ohne Rührung, weil sie von Hilflosigkeit zeugen. Von einer halbwegs gerechten Verteilung des Sozialprodukts kann zu dieser Zeit keine Rede sein. Die Arbeiterschaft protestiert wegen unzureichender Entlohnung, und die Unternehmer klagen währenddessen über die Abwanderung von Arbeitspotential. Der Bürgersmann hatte sich lange Zeit mit dem Gedanken beruhigt, die Auswanderungswilligen würden den untersten Volksschichten entstammen und das Vaterland könne sie wahrscheinlich entbehren; da spricht es sich auf einmal herum, daß auch begüterte Leute den weiten Weg nicht scheuten. In ihrem Jahrgang 1859

teilte die Deutsche Auswandererzeitung der Leserschaft mit: „Die Rede vom armen Auswanderer ist nur noch selten am Platz.“ Durch Informationen dieser Art wurde Sorge geweckt, und man fürchtete, es könne allmählich zu viel an Volksvermögen abgezogen werden. Mit Zahlenangaben zum Kapitalexport der letzten Jahrzehnte wartete Bismarck 1885 auf. Er widersprach zunächst dem Vorwurf, daß die Not Triebfeder der Auswanderung sei und stellte fest: „Die hohen Auswandererziffern sind ein ganz genauer Maßstab für das Steigen unseres Wohlstandes; je besser es uns geht, desto höher ist die Ziffer der Auswanderung.“ Neuerdings würden nur noch „wohlhabende Leute“ und „die besseren Arbeiter“ auswandern. In den Jahren von 1832—1855 seien insgesamt 200 Millionen Taler ausgeführt worden. Der Kapitalexport durch Auswanderer habe dann in dem viel kürzeren Zeitraum von 1850—1860 schon die stattliche Höhe von 236 Millionen Gulden (1 Gulden = ca. 2 Taler) erreicht. Um die Jahrhundertmitte rechnete man überschlagsweise damit, daß der Durchschnittsauswanderer eine Barschaft von 80 bis 600 Talern mitführte.

Mochte auch der eine oder andere Staatsmann die zu diesem Thema gesammelten Nachrichten für alarmierend halten; ernsthafte Konsequenzen zog der Staat nicht daraus. Wahrscheinlich hatte das Auswanderergeschäft auch im Inland einige verlockende Seiten, die dem Staat zu Buch schlugen.

Im Preußischen Jahrbuch von 1858 bemühte man sich um beruhigende Argumente. Es heißt dort: „... daß die deutschen Auswanderer nicht mit allem, was sie haben und sind verlorengehen, vielmehr auf Handel und Industrie Deutschlands einen entschieden fördernden Einfluß üben.“ Noch deutlicher wird die Deutsche Auswandererzeitung, wenn sie im gleichen Jahr schreibt: „Auswanderungspolitische Handlungen Deutschlands, die sich gegen die USA richteten, würden dem deutschen Handel tiefere und nachhaltigere Wunden schlagen, als jemals feindliche Kaper und Blockaden gethan haben. Daß von den Passagiertransporten heutzutage fast aller Handel zwischen Europa und Amerika unmittelbar abhängig ist, weiß jedes Kind. Alle großen Handelsplätze der Staaten Großbritannien, Frankreich, Belgien, Holland, welche das amerikanische Geschäft betreiben, verdanken ihre kommerzielle Geltung vorzugsweise der Beförderung von Auswanderern. Ohne Auswanderung keine Rhederei, ohne Rhederei kein Waarenaustausch — diese Regel gilt überall.“

Die zitierten Meinungsäußerungen stehen hier für viele andere, die man mehr oder minder in gleichartiger Form den zahlreichen deutschen und ausländischen Publikationen entnehmen kann, die über dieses Thema während der 2. Hälfte des 19. Jhs. gedruckt wurden. Selbstverständlich mußte es für die europäischen Staaten von Vorteil sein, wenn sie möglichst viele eigene Leute im Land des großen Handelspartners und künftigen Rivalen ansiedeln

konnten. Dies schon in der Jahrhundertmitte erkannt zu haben, ist aber ein Verdienst der beflissen argumentierenden Journalisten, denn sie legten damit erstaunliche Zeugnisse von staatsmännischer Klugheit und kaufmännischer Weitsicht ab. Uns kam es im gegebenen Zusammenhang vornehmlich darauf an, eine Art Bilanz aufzumachen. Die Gewinn- und Verlustrechnung hat für die Länder Europas offenbar recht zufriedenstellende Ergebnisse gezeitigt. In der Bilanz des europäischen Auswanderergeschäfts scheint die Haben-Seite interessante Zahlen ausgewiesen zu haben.

Unser Hauptthema handelt von dem Auswandererschiff „Theone“, das in der 2. Hälfte des 19. Jhs. auf einer Weserwerft gebaut wurde und nachmals in Bremen beheimatet war.



Abb. 3

Allein schon deshalb messen wir der bremischen Schifffahrt in unserem Exkurs eine gewisse Vorzugsrolle zu. Wenn man aber schon von der Auswandererfahrt berichtet, kommt Bremen wie von selbst ins Gespräch, weil sein Hafen diesem Erwerbszweig einen sehr großen Teil seines internationalen Ranges verdankt. Bremen wurde zum Haupt-Ausreisehafen der deutschen Auswanderer. Sein Wiederaufstieg war dann steil und vollzog sich fast unbegreiflich schnell.

Die Menschen, die in Europa den Anfang des 19. Jhs. als Erwachsene erlebten, standen noch lange sehr stark unter dem Eindruck der französischen Revolution. Bremen gehörte von 1810 bis 1813 zum französischen Kaiserreich und galt in ihm als Hauptstadt des Departements Unterweser. Unter dem Namen einer freien Hansestadt vollzog es zwei Jahre später den Beitritt zum Deutschen Bund. Wer aber um 1815 in diese Hansestadt gekommen wäre, hätte dort kaum mehr einen benützbaren Seehafen vorgefunden. Die Verbindung zum Meer versandete zusehends. Auf der Höhe von Bremen war die Weser so seicht geworden, daß man sie bei Ebbe an einzelnen Stellen mühelos durchwaten konnte; wer dies tat, wurde höchstens bis zum

Knie naß. Ein Großteil des Bremer Seeschiffverkehrs mußte über das etwa 30 km seewärts gelegene Brake abgewickelt werden, das aber schon im Ausland, d. h. im benachbarten Großherzogtum Oldenburg, lag. Die Situation des eigenen Hafens schien ausweglos zu werden. Viele Schiffshandwerker und Geschäftsleute waren schon in das Nachbarland abgewandert, und immer noch schritt die Versandung der Weser unaufhaltsam fort. Der Bremer Bürgermeister Smidt betrieb schließlich die Verlegung des Hafens ans Meer und schuf in den Jahren 1825—1830 die Voraussetzungen dafür. Gegenüber von Geestemünde (dem früher hannoverschen Teil der heutigen Stadt Bremerhaven) wurde 1827 Bremerhaven gegründet. Ein Spötter schrieb dazu den grimmigen Vers:

„Geestemünde ist im Werden.

In hundert Jahren ist Bremen Verden“

Wahr ist diese Prophezeiung nicht geworden. Das Verdienst dafür gebührt einerseits dem Bürgermeister Johann Smidt, der sich um den Abschluß hansischer Handels-Schiffahrts- und Konsularverträge mit den neu gegründeten amerikanischen Republiken bemühte. Andererseits waren hier auch die zahlreichen Makler und Reeder am Werk, die das Auswanderergeschäft betrieben und für eine regelmäßige Schiffsverbindung nach Nordamerika sorgten. Zu Beginn schienen die Schwierigkeiten fast unüberwindlich groß zu sein.

Bis zum Ende des 18. Jhs. galten die Bestimmungen der sogenannten Navigationsakte, nach denen die Neue Welt nur über England und auf englischen Schiffen zu erreichen war. Mit dem amerikanisch-englischen Friedensvertrag von 1782 wurde die Navigationsakte kraftlos, so daß nun auch nichtenglische Schiffe am Handel mit großen Teilen Amerikas teilhaben konnten. Die Auswandererfahrt durfte damit trotzdem nicht offiziell beginnen. Die Auswanderung aus Deutschland war nämlich unerlaubt, wenn auch nicht unmöglich.

Das Verbot erging im Jahre 1768 durch Kaiser Joseph II. Dort, „wo der gemeinschädliche Unfug sothanner Werbungen am häufigsten getrieben wird, vorzüglich und namentlich ...“ für Hamburg, Lübeck und Bremen, wurde ein Gesetz erlassen, welches die Beförderung von Auswanderern verbot und die Unternehmer mit Leib- und Todesstrafe bedrohte.

In einer Zeit, in der die Welt erzitterte, in der allorts Freiheit, Gleichheit und Brüderlichkeit verlangt wurden, konnte ein solches Gesetz zwar gültig bleiben, seine Einhaltung ließ sich aber kaum mehr durchsetzen. 1804 fühlte sich der Senat von Bremen stark genug, um sich eindeutig vom Reichsgesetz des Jahres 1768 zu distanzieren. Die damalige Proklamation ist heute noch eine erquickliche Lektüre. Vom Gesetz des Kaisers Josef II. heißt es in ihr, daß es „... etwas hartes, anstößiges, dem Heilgeiste nicht entsprechendes hat, da es freye Menschen hindern will, ihr wahres oder vermeindliches Glück wenigstens mildern zu wollen. Es ist barbarisch und dem menschlichen Gefühl widersprechendes, um Leute, die in ihrem Unterlande



Abb. 4 Nacht an Bord

„Sehn Se, liebes Wühlhuberchen, s' ist doch kee Spaß, so 'ne Seereise; ich sage Se, wees Gott, wenn das Amerika mich täuscht, nachher bin ich außer mir. 'Westwärts zieht die Weltgeschichte', sagt e großer Dichter, abber e Land ohne König, ohne vornehme Herren, ohne Holmusik, ohne Holtheater, ohne Holjagd-Intendanz, ich sage Se, Wühlhuberchen, s' kann sich nicht halten, s' mags machen wie's will. — Die Amerikaner müssen ihren König kriegen, mer muß den unglücklichen Menschen zu ihrem Glück verhelten — das ist jetzt unsre Aufgabe.“

darbten oder gedrückt wurden und gewiß nur um deswillen, weil sie entweder für sich und die ihrigen ihr Auskommen nicht fanden oder unter der Fessel des Despotismus schmachteten, zu dem allemal harten Schritt, um ihren Heerd, ihr Vaterland, Freunde und Verwandte zu verlassen sich entschlossen und nun die weite Reise hierher gemacht haben, nun ohne weiteres zurücktreiben zu wollen.“ Um sich gegen Anschuldigungen des Reiches abzusichern, beschloß man lediglich, die Sache „nicht mit zu vielen Eifer, nicht zu öffentlich zu betreiben“. Dieses einschränkenden Nachsatzes hätte es nun allerdings kaum mehr bedurft. Der nicht-öffentliche Eifer war damals schon 2 Jahrzehnte lang am Werk. 1782, in dem Jahr, in dem die Navigationsakte außer Kraft gesetzt wurde, fuhr das erste bremische Schiff nach Baltimore. Es war die „Lavater“. Andere folgten bald nach, und jedes nahm Passagiere mit. Gegen Ende des 18. Jhs. enthielten die Bremischen Zeitungen regelmäßig die Annoncen von 3 bis 8 Schiffen, die Plätze für Auswanderer anboten. Das Reichsauswanderungsverbot fiel erst 1815. Die halblegale Auswanderungsfahrt kam aber schon vorher zum Erliegen, weil 1806 der preußisch-französische Krieg ausbrach.

Im Vergleich zu dem, was sich nach der Niederlage Napoleons im Auswanderergeschäft tat, verblaßte alles bisher dagewesene. Auf dem Wiener Kongreß trat Bremens Bürgermeister Smidt als einer der führenden Männer auf. Seine rastlose Tätigkeit fand damals internationale Anerkennung; zu Hause erntete er die Früchte seiner Arbeit. 1817 wurde die Auswanderungsschiffahrt wieder aufgenommen. In diesem Jahr liefen drei bremische Schiffe mit Kurs auf Nordamerika aus. Später wurden es mehr. Von 1830 bis 1836 verließen annähernd 700 Schiffe mit Auswanderern den Bremer Hafen. In der Folgezeit bis 1880 registrierte man dort etwa 7500 Schiffe, und sie brachten mehr als 1,6 Millionen Menschen über den Ozean. 1857 wurde der Norddeutsche Lloyd als erste deutsche Großschiffahrtsgesellschaft gegründet.

Um die Mitte des 19. Jhs. erlebte der Handel in Bremen eine Blüte, wie man sie bis dahin nicht für möglich gehalten hätte. Von den Geschäften, die mit den Auswanderern getätigt wurden, blieben jährlich mehr als eine Million

Taler in der Stadt. Jeder Bürger profitierte davon; die Durchreisenden benötigten so gut wie alles und hatten zumeist auch noch das Geld, um gut einkaufen zu können.

Für sich genommen war aber die Auswandererfahrt eigentlich doch nur der aktuelle Anlaß, aus dem sich die Quellen zum Wohlstand Bremens öffneten. Wer nämlich in Amerika über freien Schiffsraum verfügte, konnte Rohstoffe nach Europa bringen lassen. Naturgemäß hatten die Auswandererschiffe am Ziel ihrer Fahrt sehr viel freie Kapazität. Das interessanteste am ganzen Unternehmen waren deshalb die Rückfrachten. Diejenigen Reedereien, welche die meisten Schiffe in der Auswandererfahrt eingesetzt hatten, waren schon vor der Hinreise auf ihre Kosten gekommen. Für den Rückweg konnten sie deshalb die Frachtraten sehr günstig kalkulieren, und jede andere Konkurrenz geriet ihnen gegenüber ins Hintertreffen.

Zurückkehrende Auswandererschiffe brachten Tabak und Baumwolle, aber auch verpackte Güter, wie Kaffee, Zucker, Reis, Tran oder Petroleum in Fässern. Es lag nahe, in Hafennähe entsprechende Verarbeitungsindustrien anzusiedeln. So wurde Bremens Hinterland, das bisher fast ausschließlich in landwirtschaftlicher Nutzung stand, sehr schnell für Verkehr und Wirtschaft erschlossen. In Bremen entwickelte sich bald der größte mitteleuropäische Tabakmarkt. Der dort ansässige Handel hatte auch die bedeutendsten Baumwollimporte zu verbuchen.

Abb. 5

Wühlhuber: „Herrgotssakr — ist das auch an Fresen; un allweil denselben Speizzettel uf dene Malefiz-Bremer Schill: Montag: Erbssuppe mit Kartoffeln —“

Heulmaier: „Un Abends warmes Wasser.“

Wühlhuber: „Dienstag. Sauerkohl mit Kartoffeln —“

Heulmaier: „Un Abends warmes Wasser.“

Wühlhuber: „Mittwoch. Weiße Bonnensuppe mit Kartoffeln —“

Heulmaier: „Un Abends warmes Wasser.“

Wühlhuber: „Donnerstag. Reis mit Pflaumen —“

Heulmaier: „Un Abends warmes Wasser.“

Wühlhuber: „Freitag. Erbssuppe mit Kartoffeln —“

Heulmaier: „Un Abends warmes Wasser.“

Wühlhuber: „Samstag. Graupensuppe mit Pflaumen und Kartoffeln —“

Heulmaier: „Un Abends warmes Wasser.“

Wühlhuber: „Sonntag. Sauer Kohl mit Kartoffeln, wozu den Passagieren ein Stück Speck gezeigt wird —“

Heulmaier: „Un Abends warmes Wasser.“



AVIACHROM und AVIAPHON

RAUCH- und HEULPATRONEN
mit RC-betätigter Zündung
sind die Sensation
auf jedem Modellflugtag

AVIACHROM-Rauchpatronen liefern einen kräftigen und dauerhaften orangefarbenen Rauch, der bei blauem und bedecktem Himmel gleich gut sichtbar ist. Sie wiegen ca. 58 g und sind 32 ϕ x 100 mm groß.

Bestell-Nummer 247 **DM 4.95**

AVIAPHON-Heulpatronen erzeugen einen durchdringenden Heulton, der auch den lautesten Motor übertönt. Sie wiegen nur ca. 33 g und sind 26 ϕ x 70 mm groß.

Bestell-Nummer 246 **DM 3.95**

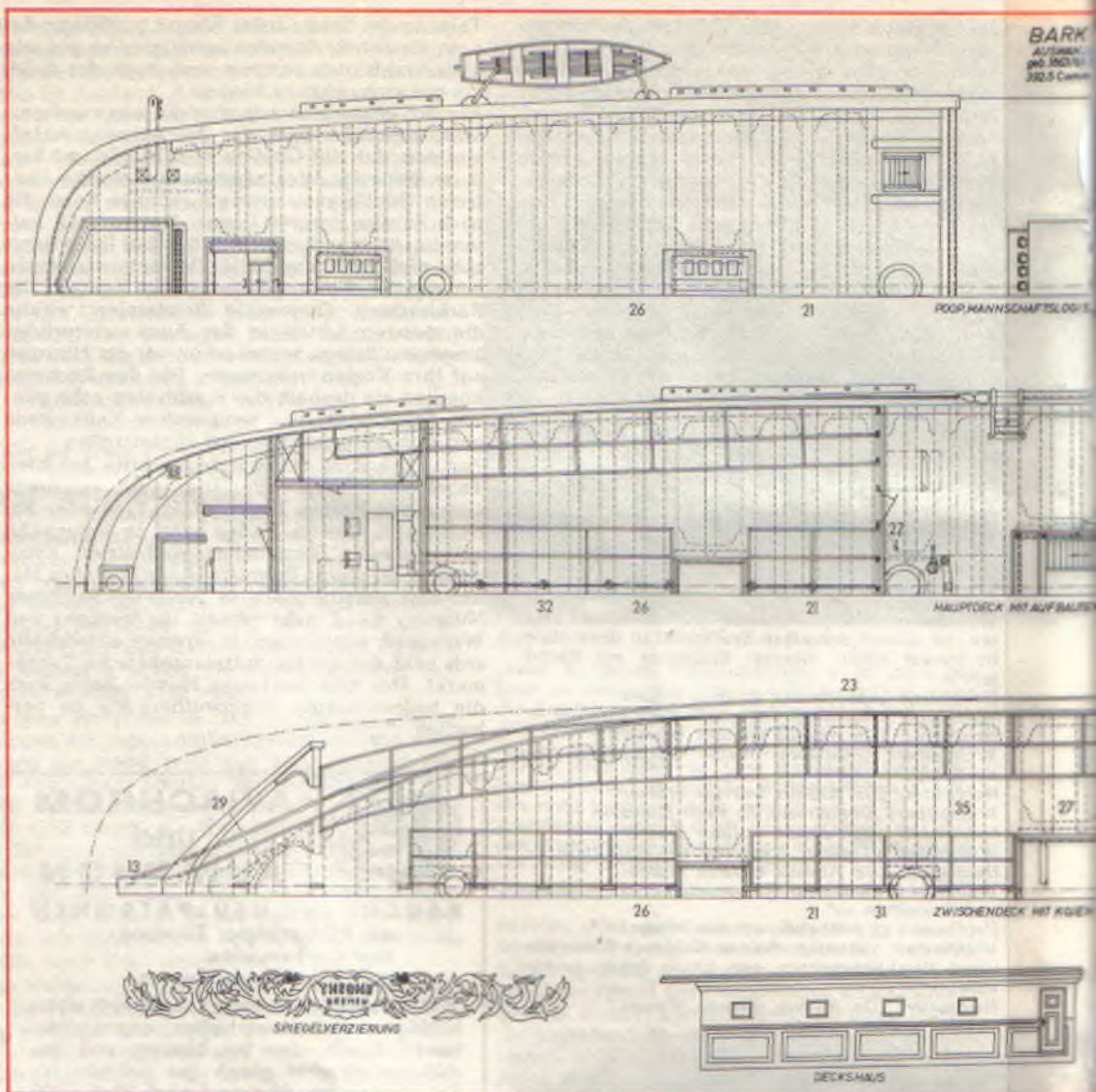
UNICOTE-Polyester-Bespannfolie wurde im Preis herabgesetzt!

Bestell-Nummer 700/L **DM 6.95**

Bestell-Nummer 700/S **DM 7.95**

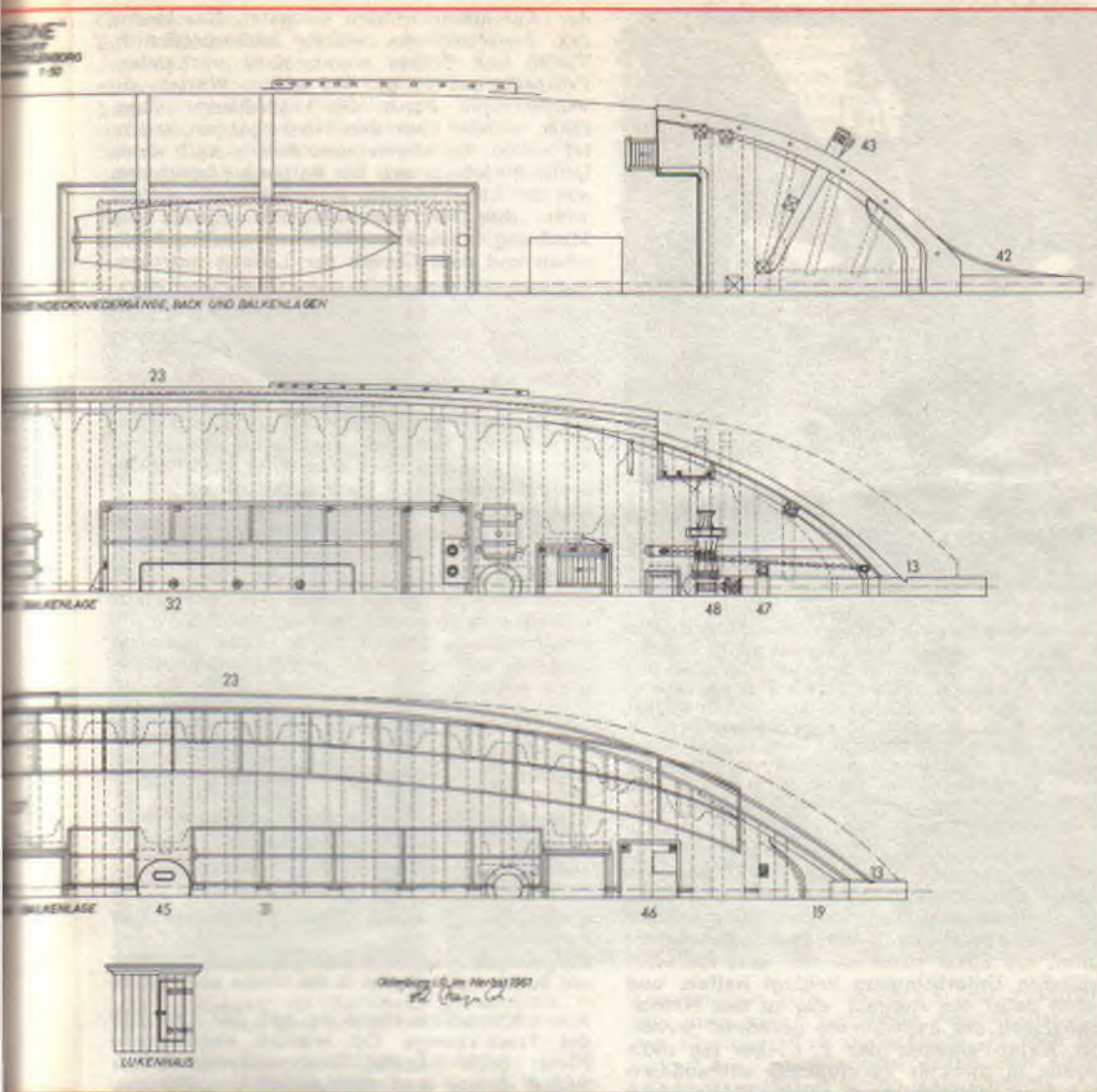
**Wer vergleicht,
wählt**





Zu allem Überfluß stellte sich schließlich noch ein Erfolg ein, den nur wenige Leute vorausgesehen hatten. Wir lassen uns darüber von einer Bremischen Zeitung des Jahres 1858 berichten. Es heißt dort: „Viele Bedürfnisse, welche man früher in Amerika gar nicht kannte, haben sich in Folge der deutschen Einwanderung schon jetzt dort eingebürgert. Die Deutschen in Amerika haben dieses Land hauptsächlich zu einem großen und einträglichen Absatzgebiet für uns gemacht; sie haben in erhöhtem Maß unsere Fabriken und Schiffe beschäftigt.“ An anderer Stelle heißt es dann wörtlich: „Wenn der Ausfuhrhandel Deutschlands nach den USA die erste Stelle einnimmt, so hängt dies wesentlich damit zusammen, daß die Bevölkerung Nordamerikas zu einem gro-

ßen Anteil deutschen Ursprungs ist.“ Angesichts des reichen Segens, den die Auswandererfahrt den deutschen Hafenstädten bescherte, könnte man die Hauptpersonen der ganzen Aktion beinahe vergessen; wir meinen die deutschen Auswanderer selbst. Auch wenn sie ziemlich viel Geld mitbrachten, ging es ihnen nicht sehr gut. Man denke nur an die beschwerliche Anreise, zunächst noch ohne Eisenbahn und immer mit viel Gepäck. Für die Übernachtung in Hafennähe gab es zahlreiche kleine Gasthöfe und später auch eigens gebaute Auswandererunterkünfte. Man hatte Wartezeiten in Kauf zu nehmen und durfte erst am Tag vor dem Auslaufen des Schiffes an Bord. Mit der Ausgabe der im Fahrpreis inbegriffenen Bordverpflegung wurde auch erst



dann begonnen. So schmolzen die mitgeführten kleineren Vermögen allmählich dahin.

Wahrscheinlich hatte man gute Gründe, wenn die Schiffsführung den Komfort, den ihr Fahrzeug bot, erst im letzten Augenblick sichtbar machte. Ein Reisender, der zum ersten Mal das Zwischendeck erblickte, berichtete sehr bewegt von seinen Eindrücken: „Wäre Tausenden ein solcher Anblick verstatet gewesen, als sie noch schwankten — wie viele, o wie unendlich viele würden nie in ihrem Leben ein Schiff betreten haben.“

Wer Geld genug hatte, konnte sich allerdings die Zwischendeckspassage ersparen. An Bord gab es eine gewisse soziale Rangordnung. Oben standen die Kajüt-Passagiere. In ihren reservierten Aufenthaltsräumen hatte man nur

wenige Betten aufgestellt. Die Wände waren getäfelt. Von gutem Willen zeugte sonst auch noch das bescheidene Inventar, das aus einigen Hockern, einem Spieltischchen, einem Plüschsofa und vielleicht sogar aus einem verstimmten Klavier bestand. Der Kajütgast konnte sich Tischwein und andere Luxusartikel selbst kaufen. Seine Bordverpflegung war sonst die gleiche, wie sie auch die anderen Passagiere erhielten. Dafür zahlte er aber das zwei- bis dreifache der Zwischendeckspassage. In einem gewissen Sinn wurde er damit Gast des Kapitäns, weil dieser die Kajütspassage meistens als seine Privateinnahme verbuchen durfte. Ein wenig billiger und sehr viel weniger komfortabel waren die 2. Klasse Kajüten. So nannte man gewöhnlich den Raum, der unter

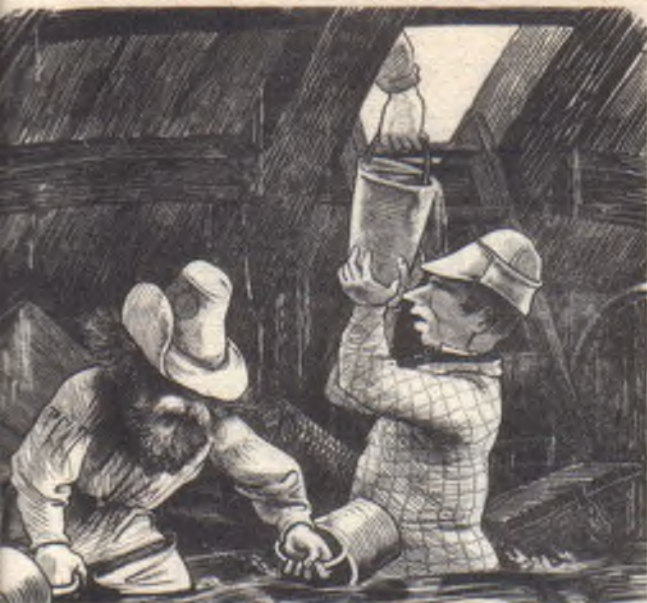


Abb. 6

„Davon steht aber nix im Contrakt, daß mer Tag un Nacht in dem dunkle Loch Wasser schöppe muß.“ „Ja, sehn Se, Wühlhuberchen, de Pumpe is voll Dreck —“ „Ah was, Pumpe, un nix z' یرهse dazu — Herrgott, is das al Leb'n auf so 'nem Malefiz-Schiff!“ — „Ach Kott, ich wollte, ich wäre widder heeme — der Mensch is doch manchmal recht dumm —“ — „Halte Se's Maul — s'is mer doch viel lieber, ich muß e Pumpe abgebe un Tag un Nacht bis am Nabel im Wasser stehe, wenn ich nur ke Kerch und ke Holchaisen mehr seh.“

der Pop vor den eigentlichen Kajüten lag; gelegentlich konnten auch Teile des Deckshauses dazugenommen werden. Hier brachte man bessergestellte Zwischendeckspassagiere unter, vor allem wenn sie sich über die allzu schlechte Unterbringung beklagt hatten, und erhob dafür ein Aufgeld, das zu den Nebeneinnahmen des Expedienten gerechnet wurde. Der Kajüt-Passagier der 2. Klasse lag nicht gerade in direkter Tuchfühlung mit anderen und fand vielleicht auch einige Möbelstücke zum Sitzen vor. Weitere Vorteile wurden ihm nicht gewährt.

Die Masse der Auswanderer fuhr im Zwischendeck. In der Regel war dies ein großer durchgehender Raum, den man durch Holzverschlänge unterteilt hatte. Wie Regale zogen sich die zweistöckig aufgebauten Wohn- und Schlafgelegenheiten für jeweils 4—6 Personen entlang der Bordwände hin. Gleichartige Brettergestelle konnten auch mittschiffs errichtet sein; da es hier aber kaum jemand auf die Dauer aushielt, benützte man sie am liebsten zum Stapeln des Gepäcks. Von den Passagieren hatte niemand eine Ahnung, wie man derartige Stückgüter seefest zurren sollte, und das seemännische Personal betrat das Zwischendeck nicht gerne. Sobald schwere See aufkam, fiel deshalb alles durcheinander und

der Aufenthalt in den schmalen Korridoren des Zwischendecks wurde lebensgefährlich. Tische und Stühle waren nicht vorhanden. Frischluft gab es nur bei gutem Wetter; sie wurde dann durch die Lukenhäuser zugeführt, welche über den Niedergängen errichtet waren. Im allgemeinen reichte auch diese Lüftung niemals aus. Ein Reisender berichtete, aus den Lukenhäusern sei ständig ein „enorm widerlicher Duft“ hervorgequollen. Er sei eine Mischung aus den Ausdünstungen vieler Menschen und dem Geruch der Ladung gewesen.

Ein Problem für sich war die Bordverpflegung. Ein Segler, der nach Amerika fuhr, hatte nach Vorschrift Verpflegung für 13—16 Wochen mitzuführen. Die durchschnittliche Reisezeit betrug aber nur 6—9 Wochen. Die Proviantreserve war als Vorsorge für etwaige Unfälle auf See gedacht. Nach einer normalen Überfahrt mußte demnach annähernd die Hälfte des mitgeführten Proviantes übrig bleiben; die Schiffsführung hatte aber kaum irgend welche Möglichkeiten zur Konservierung. Man hob die Bestände trotzdem bis zur nächsten Reise auf, was zur Folge hatte, daß den künftigen Reisenden halbverdorbenes Lebensmittel angeboten wurden. Wenn etwas gar nicht mehr genießbar war, wurde es zwar vernichtet; die entsprechende Menge fehlte dann aber im Bestand und mußte an den Rationen eingespart werden.

Ein Durchschnittsspeisezettel sah etwa wie folgt aus:

Sonntags: Salzfleisch, Mehlpudding und getrocknete Pflaumen.

Montags: gesalzener Speck, Erbsen und Kartoffeln.

Dienstags: Salzfleisch, Reis und Pflaumen.

Mittwochs: Salzfleisch, Kartoffeln und Bohnensuppe.

Freitags: Hering, Gerste und Pflaumen.

Sonnabends: gesalzener Speck, Erbsensuppe und Kartoffeln.

Morgens gab es täglich Kaffee und abends Tee. Brot und Butter wurde einmal in der Woche ausgegeben.

Am schlimmsten stand es mit der Qualität des Trinkwassers. Oft wurden ungeeignete Fässer dafür benützt. Den voraussichtlichen Bedarf deckte man einfach aus den Flüssen. Wenn man merkte, daß diese Vorräte ungenießbar geworden waren, befand man sich längst auf hoher See. Quälender Wassermangel und Infektionskrankheiten waren häufig die naturgemäße Folge.

Selbstverständlich erkrankten sehr viele Passagiere auf diesen Schiffen. Schiffsärzte gab es nicht. Lediglich an Bord der Segler, die nach Australien gingen, fuhr ein sogenannter Heilgehilfe mit. Wer auf der Amerikafahrt krank wurde, ließ sich vom Steuermann kurieren. Mitunter hatte dieser sogar einen Kurs für erste Hilfe absolviert. Immer stand ihm eine Medizinkiste zur Verfügung. Zumeist hielt er sich aber an die bewährten Seemannsrezepte, von denen eines wie folgt lautet: „Wird ener krank, dat ist Seemanier, so kurieren wir ihn flugs mit Theewater un

Grütze, weter krigt he nischt to freten.**

Zur Medizinkiste gehörte ein Handbuch, in dem der Steuermann von Fall zu Fall nachschlagen sollte. Was aber wirklich im Krankheitsfall geschah, erzählte ein Steuermann unterwegs und ein Reisender notierte das Rezept für die Nachwelt: „Wi moken denn die Medizinkiste apen un de Ogen dicht un sän: Gott segne den Griff! — und wat wi denn to faten kreegen, hulp ok meist heel good. Gefährliche Saken weern da nich in.“**

regte 1867 ein Auswandererschiff der hamburgischen Reederei Sloman, auf dem mehr als 20 % der Auswanderer während der Überfahrt umgekommen waren.

Mit den mannigfaltigen Gefahren, die man auf einer derartigen Seereise vielleicht bestehen mußte, hätten sich die meisten Auswanderer abgefunden. Als ganz unerträglich wurde dagegen die psychische Belastung empfunden, der die Menschen im Zwischendeck ausgesetzt waren. Nach Vorschrift hätten jedem

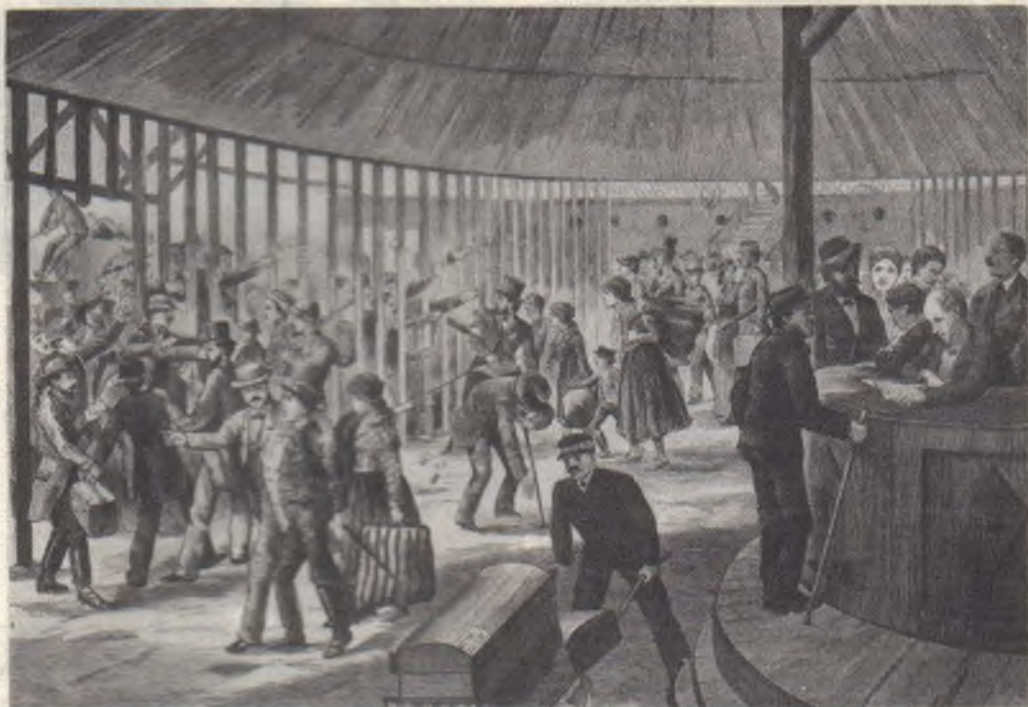


Abb. 7 Ankunft der Zwischendeckspassagiere in New York. Nach einer Skizze von Peter Krämer

Als Folge der einseitigen Ernährung litten sehr viele Auswanderer an Skorbut. Eingeschlepptes Ungeziefer machte den Aufenthalt in den überfüllten Räumen ständig zur Qual und ansteckende Krankheiten breiteten sich oftmals aus. Am meisten fürchtete man Cholera, Typhus und die Blattern. Die Leute scheinen aber damals robust und ziemlich unanfällig gewesen zu sein. Während der fünfziger Jahre weist die Statistik eine Todesrate von 1—3 % aus. Großes Aufsehen er-

Auswanderer sein Schlafplatz und außerdem eine nicht näher bestimmte Aufenthaltsfläche von 12 Quadratfuß zugestanden. Je nach Belegung des Zwischendecks wurde aber dieser Mindestraumbedarf häufig unterschritten. Auf engstem Raum sperrte man eine zusammengewürfelte Masse Mensch zusammen; anomale Verhaltensweisen waren bei dieser Sachlage geradezu unvermeidlich.

Während der ersten Tage auf See vertrieb man sich die Zeit vielleicht noch mit Spielen und Gespräch. Die Reise dauerte aber viele Wochen. Einzelne Passagiere versanken in Apathie und wollten ihre schmale Koje nicht mehr verlassen; andere wurden ungewöhnlich aggressiv und verbreiteten Furcht und Schrecken um sich. Zank und Streit brach aus nichtiger Ursache aus. Beschwerden über die unsinnigsten Dinge waren an der Tagesordnung. Leute, die im bürgerlichen Leben viel auf sich gehalten hatten, begannen auf einmal zu stehlen.

* Anm. d. Red.: Auf See ist das der Brauch: wenn einer krank wird, heilen wir ihn mit Teewasser und Grütze; außerdem wird er von der Verpflegung abgesetzt.

** Anm. d. Red.: Wir machen dann die Medizinkiste auf und die Augen zu und sagen: Gott segne den Griff! — was wir dann zu fassen bekommen, half auch meistens recht gut. Gefährliche Medikamente gab es in so einer Kiste nie.

Der Kapitän hätte die Aufgabe gehabt, als Schlichter und Richter aufzutreten; wenn er sich aber zu diesem Zweck den Zwischendeckspassagieren näherte, sah er sich dem geballten Mißtrauen einer überreizten Masse konfrontiert. Es ist ein vielleicht gar nicht ungewöhnlicher Fall bekannt geworden, in dem der Kapitän aus solchem Anlaß Ketten von Bord zu Bord spannen ließ. Anschließend ließ er verkünden, daß jeder Passagier erschossen werde, der diese Markierung zu überschreiten wage. Selbstverständlich wurde immer wieder der Versuch unternommen, eine Art Selbstverwaltung unter den Passagieren des Zwischendecks einzuführen. Viel ließ sich dadurch allerdings nicht erreichen. Leuten, die in der Masse unvernünftig reagieren, ist mit Vernunft schlecht beizukommen. Der Schriftsteller Friedrich Gerstäcker, der 1837 mit einem Auswandererschiff nach Amerika reiste, charakterisierte die von ihm beobachteten Zustände mit dem Satz: „Ein vernünftiger Mensch auf festem Land hat gar keine Idee davon, was für tolles Zeug selbst die ruhigsten und gesetztesten Leute oft an Bord eines Schiffes angeben.“

Es wäre heute naheliegend, den Reedereien einen Vorwurf daraus zu machen, daß sie die unerträglich erscheinenden Verhältnisse nicht abänderten. Wahrscheinlich gab es aber gar keine Möglichkeit dazu. So lange die Zeit der „wooden ships and iron Sailer“ dauerte, wurden den Passagieren die gleichen Lebensbedingungen und die nämlichen Verpflegungssätze geboten, wie sie das seemännische Personal von Alters her für angemessen hielt. Im Unterschied zum Passagier waren die Seeleute an das Bordleben gewöhnt, sie waren beschäftigt, weil sie nach bestimmten Regeln während der ganzen Reise harte Arbeit zu leisten hatten, und außerdem unterwarfen sie sich selbstverständlich der Marinedisziplin, die der Passagier gar nicht kannte. Die Verhältnisse änderten sich von selbst, als im Passagierverkehr das Zeitalter der Hochseedampfschiffahrt anbrach.

Der Reeder, der in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts den Auftrag zum Bau des Auswandererschiffs „Theone“ gab, hatte schon etwas früher eine weitgehende Verbesserung der an Bord gebotenen Lebensbedingungen im Sinn. Die Schiffe, die man bis dahin in der Auswandererfahrt einsetzte, waren zumeist Frachtsegler, die jeweils eine behelfsmäßige Einrichtung für die Personenbeförderung erhielten. Die „Theone“ sollte nun eine Bark werden, bei deren Entwurf man von Anfang an den speziellen Erfordernissen der Passagierfahrt Rechnung trug. Eben aus diesem Grund interessierten wir uns so sehr für die Inneneinrichtung. Bei aller Unbequemlichkeit müßte sie eigentlich den optimalen Zustand erkennen lassen, der in der Zeit der Segelschiffe möglich war, oder für möglich gehalten wurde.

K.-H. Marquardt

Abb 1—6 aus den „Fliegenden Blättern“ 1845 ff.

Abb. 7 aus der „Illustrierten Welt“ ca. 1902



Auswandererschiff Bark „Theone“ 1864

Der Rumpf

Bei der Beschreibung eines Schiffsrumpfes muß man sich daran gewöhnen, ein gewisses Schema einzuhalten. Es läßt sich dann einerseits nicht ganz vermeiden, daß bestimmte Aussagen in aufeinanderfolgenden Bauanleitungen wiederholt werden, während man dadurch andererseits auch einige zusätzliche Vergleichsmöglichkeiten erhält.

Zuerst legt der Schiffbauer den Kiel. Dann folgen Steven, Spanten, Decksbalken und die Beplankung mit allem was sonst noch daran ist. Spricht man vom Kiel (1), so meint man bei größeren Schiffen eine Reihe von Kantenholzern, die durch Laschungen zusammengefügt wurden. Das hintere Ende (2) ist die Hielung; das vordere Stück (3) heißt Kinnback. Als Holz fanden hierfür besonders Eiche und Rotbuche Verwendung. Der Rotbuche gab man den Vorzug, weil sie bei Grundberührungen nicht so leicht splitterte. Laschungen durften nicht in der Nähe der Stellen vorgenommen werden, an denen Masten zu erstellen waren.

Die verschiedenen Abmessungen des Kiels wurden in Verhältnissen festgelegt, für die seine Länge jeweils das Bezugsmaß war. Bei

Abb. 1 Schnittseite des vom Verfasser restaurierten Original-Halbmodells aus dem Morgenstern-Museum, Bremerhaven

kleineren Schiffen berechnete man die Höhe des Kiels in Zoll mit $\frac{1}{4}$ oder $\frac{1}{6}$ seiner Länge in Fuß. Ein Beispiel: Der Kiel sei 50 Fuß lang gewesen; seine Höhe betrug dann $\frac{1}{3}$ dieser Länge in Zoll = 10 Zoll. Bei größeren Schiffen änderte sich das Verhältnis. Die Höhe betrug in Zoll $\frac{1}{7}$ bis $\frac{1}{8}$ dessen, was der Kiel in Fuß lang war. Der Kiel sollte $\frac{5}{7}$ seiner Höhe breit sein.

Über dem Kiel (1) liegt das Kielschwein (4) oder Saatholz. Es hat die gleiche Breite wie der Kiel, ist aber etwas höher. In das Kielschwein, das kammartig ausgeschnitten ist, werden die Flurstücke (5) oder Lieger, d. h. die unteren Teile der Spanten eingelassen. Kielschwein, Flurstücke und Kiel sind miteinander verbolzt. Auch der Vordersteven (6) besteht aus mehreren Stücken, die sowohl miteinander als auch mit dem Kiel verbolzt sind. Den obersten, vorspringenden Teil (7) nennt man Scheg. Die Hauptteile, die sich nach unten daran anschließen, sind der Vorsteven (6) und der Binnensteven (8). Schließlich gab es noch

bisweilen den sogenannten Unterlauf, ein Krummholz, welches das vordere Ende des Kiels mit dem unteren Anfang des Stevens verband. Bei diesem Schiff ist aber kein Unterlauf vorhanden.

Der Hinterstevens oder Achterstevens besteht aus dem Haupt- oder mittleren Steven (9), dem äußeren oder losen Steven (10) und dem Innerstevens (11). Während des ersten Drittels des 19. Jh. hing er noch, ebenso wie der Vorstevens, ein wenig über, und zwar gewöhnlich $\frac{1}{4}$ bis $\frac{1}{5}$ des Vorstevensfalls; später stellte man ihn in einen rechten Winkel zum Kiel. Die diagonalen Verbindungsstücke (12) zwischen Steven und Kiel nennt man Reitknie.

Sowohl die Steven als auch der Kiel haben an beiden Längsseiten eine Sponung (13); das ist eine dem Plankenverlauf angepaßte, durchlaufende Kerbe, die an ihren Rändern auf Plankendicke ausgearbeitet ist. Am Kiel nimmt sie die unterste Planke und an den Steven die Plankenenden auf. Zur Abdichtung fügte man zwischen Planken und Sponung teergetränktes Werg. In den Tafeln, die zu diesem Beitrag gehören, wurde die Sponung jeweils durch eine strich-punktierte Linie angegeben.

Die Hölzer, welche die Form des Schiffsrumpfs bestimmen, sind die Spanten. Ihre Lieger (5) oder Flurstücke sitzen auf dem Kiel. Wegen ihrer Rundung bezeichnete man sie auch als Bauchstücke; wo sie die V-Form der Endspanten bekamen (14), hießen sie Piekstücke. Die Teile der Spanten, die sich oben daran anschließen (15), sind die Sitzter; dann folgen die Auflanger (16) und die oberen Auflanger (17). Ältere Kriegsschiffe hatten außerdem auch noch die sogenannten verkehrten Auflanger. Ihre S-Bucht bestimmte die Form, in welcher die Bordwand an ihrem oberen Ende eine Einschnürung erhielt. Den hintersten Spant oder diejenigen der achteren Spanten, die nicht mehr bis zum Kiel herunterreichten und die infolge der Schiffsrundung auch nicht mehr im rechten Winkel zum Kiel stehen (18), heißen Randsomhölzer. Zwischen den Spanten ließ man einen Abstand von 6 bis 10 Zoll; zur Konservierung des Holzes wurde er gewöhnlich mit Salz ausgefüllt.

In den Bereich der Spanten gehören auch die Kanthölzer, die in waagerechten, parallel zum Kiel verlaufenden Ebenen verlegt und an den Steven befestigt sind (19); sie verbinden die Spanten mit dem Vor- oder Achterstevens. Liegen diese Hölzer im Vorstevensbereich (6—8), so nennt man sie Bande; unter dem Heckbalken, im Achterschiff (20), bezeichnet man sie als Worpen oder Transomhölzer.

Der Querfestigkeit dienen die Decksbalken (21). Sie sind leicht nach oben gekrümmt, damit das Wasser besser von der Deckswölbung ablaufen kann. Diese Aufbucht betrug bei Kaufahrteischiffen so viele Zoll wie $\frac{1}{4}$ der Balkenlänge in Fuß groß war. Gewöhnlich sind $1' \text{ (Zoll)} = 12'' \text{ (Fuß)}$. Die Aufbucht macht dann $\frac{1}{48}$ der Balkenlänge aus. Die Decksbalken ruhen auf den Balkwegern (22), das sind Teile der Innenbeplankung, die direkt unter dem

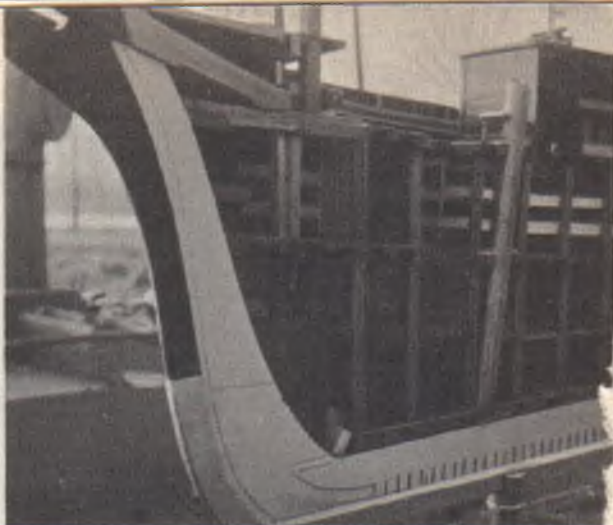


Abb. 2 Theone-Modell aus dem Morgenstern-Museum; Schnittseite vorn

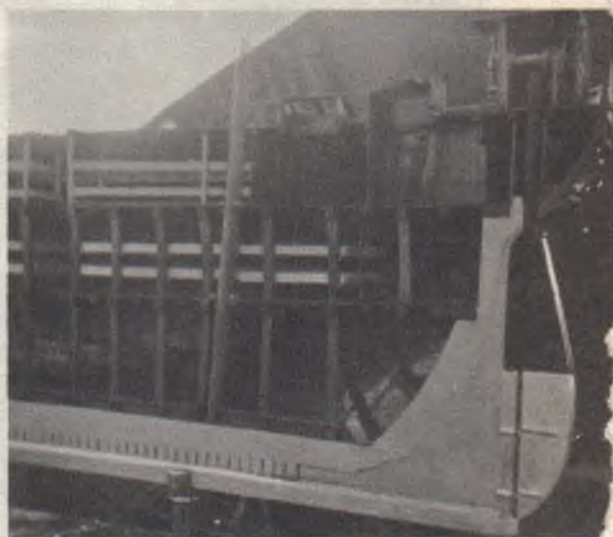


Abb. 3 Theone-Modell aus dem Morgenstern-Museum; Schnittseite achtern mit Heckdetails

Abb. 4 Theone-Modell aus dem Focke-Museum, Bremen; Nachbau von Battray Back; Schnittseite vorn



Balken liegen. Die Zwischenräume von Balken zu Balken sind jeweils mit einem Horizontal-knie (23) ausgefüllt. Abgesehen davon haben die Decksbalken des unteren Decks auch noch Vertikal-Kniestücke (24), die auf der Wegerung liegen; diese Kniestücke ruhen auf verstärkten Innenplanken, also auf Bestandteilen der Wegerung, die man Setzweger (25) nennt. Damit der umbaute Raum besser genutzt werden kann, brachte man unter den Oberdecksbalken keine Vertikalknie mehr an; statt dessen wurden aber die Balkweger erheblich verstärkt. Zwischen den Decksbalken sind in die Horizontalknie zusätzliche, schwächere Balken eingefügt (26), die zur Aussteifung des Baukörpers dienen. Diese Querhölzer heißen auch Wechsel. Horizontalkniestücke gibt es übrigens auch an den längsschiffs gelegenen Lückenbalken (27), wenn sie zwischen den Decksbalken liegen.

Ganz unten im Schiff befinden sich noch schwere Klötzer (28), die zur Aufnahme der Masten dienen; man nennt sie Mastspur.

In den Bereich des Balkenwerks gehören noch die Bänder oder Bandhölzer (29). Das sind schwere, auf der Wegerung liegende Balken, welche die Festigkeit zwischen den Steven und den Spanten erhöhen.

Die Heckstützen (30) geben dem über den Achtersteven herausragenden Heck Form und Festigkeit. Sie stehen auf dem Heckbalken. Unter den Decksbalken stehen mittschiffs die Raumstützen (31). Sie sind über dem Kielschwein (4) in einer Planke gelagert und werden an den Decksbalken mittels Bandeisen befestigt. Die Bandeisen gehen von unten nach oben durch alle Decks, so daß die Raumstützen des jeweiligen darüberliegenden Decks an ihnen befestigt werden können. Die Stützen in der 2. Klasse Kajüte (32) sind gedrechselt.

Bei der Beschreibung der Beplankung unterscheidet man zwischen den Planken der Außenhaut (33) und der Innenbeplankung (34), die auch Wegerung oder Garnierung genannt wird. Außerdem gibt es noch die Decksbeplankung (35), die übrigens auf den Decksbalken angebracht wird und nicht etwa auf den Spanten, oder wie diese in Fachabhandlungen häufig genannt werden, auf den Inhölzern.

Den Teilen der Außenbeplankung gab man verschiedene Bezeichnungen; sie sollen hier kurz erwähnt werden: Die Kielgänge (33a) sind die ersten 2 bis 3 Planken am Kiel; man hat sie häufig gegenüber den anderen ein wenig verstärkt, weil sie unter Umständen besonders harten Beanspruchungen ausgesetzt sein können. Die Kimmgänge (33b) sind die Planken in der Rundung, in der sich Lieger (5) und Sitzer (15) vereinigen. Auch sie wurden sehr oft etwas stärker gehalten. An Skandinavienfahrern kannte man noch die Eisgänge, die aus einer zunehmenden Verstärkung der Planken von der Kimm bis zur Wasserlinie bestanden; sie konnten auch als zweite Plankenschicht angebracht werden.

Berghölzer sind Planken mit größerer Dicke, die über das Niveau der sonstigen Außenbeplankung hinaus stehen. Sie verstärken die Rumpffestigkeit in Längsrichtung und sollen die Beplankung vor Schamflungen, das sind Reibungsschäden zwischen zwei Schiffen, oder zwischen Schiff und Kai, bzw. Dalben, schützen. Der Schandeckel (36) verbindet die Außenbeplankung mit der Innenbeplankung und schließt den Zwischenraum, der zwischen beiden liegt, auf der Höhe des Oberdecks ab. Die Schanzkleidplanken bilden eine geschlossene Reling, die gewöhnlich bis zur Brusthöhe eines erwachsenen Mannes reicht. Abgeschlossen werden sie nach oben durch das Schanzkleid (37), einer dem Schandeckel vergleichbaren Planke.

Zur Wegerung gehören die Bilgweger (34a), die unmittelbar neben dem Kielschwein liegen; dann folgen die Bodenwegerung (34b), die Kimmwegerung (34c), die Raumwegerung (34d); nach oben schließen sich die Setzweger (25) und die Balkweger (22) an. Über dem Decksbalken liegt der Wassergang (38), dann folgt die Setzwegerung (25), die Zwischendeckswegerung (34e) und die Balkweger (22). An Oberdeck gibt es wieder einen Wassergang (38) und dann teilweise auch eine Schanzkleidwegerung (34f).

Von den Bestandteilen der Decksbeplankung schließt sich an den Wassergang das Leibholz an (39), auf das dann die Decksplanken (40) folgen. Eine Verstärkung der Mittelplanken nennt man Fisch oder Fissung.

Am Bug ist besonders das Scheg (7) mit seinen Rankenornamenten (41) und Galionsregeln (42) bemerkenswert. Zwischen den Ornamenten und der obersten Regeling (42a), dem Drücker, sitzt die Namensplanke. Der Drücker läuft bis unter den Kranenbalken (43). Unter der unteren Regeling sitzt das Klüsholz (44), das ebenfalls mit Schnitzwerk verziert ist. Die „Theone“ hat eine charakteristische Form des Hecks; es ist rund gebaut und wird vom Fachmann „Weserheck“ genannt. Bei diesem Schiff ist das Heck mit großen Rankenornamenten geschmückt, in ihrer Mitte lassen sie ein Oval offen, in welchem der Schiffsname „Theone“ und darunter der Heimathafen „Bremen“ steht (s. Tafel V).



Abb. 5 Theone-Modell des Verlassers aus dem Verkehrsmuseum; Schnittseite vorn; Bug mit Spriet, Ankerwinde und Kettenkasten

Eigenartig sieht die Rudereinrichtung der „Theone“ aus; sie wurde aber in ähnlicher Form und Anordnung schon im vorhergehenden Jahrhundert bisweilen benützt. Der Schaft des Ruders ist mit Eisenbändern schwenkbar am Achterstegen befestigt und führt durch das Heck hindurch bis über das Poopdeck. Dort hat er eine kurze Pinne, die ausnahmsweise einmal nach achtern gerichtet ist. Bewegt wurde die Pinne mittels zweier Taljen, die aus einem einzigen Tau gebildet sind; es läuft über die Rolle des Ruderbocks, der durch das Steuerrad in Umdrehung versetzt wird. Über Pinne und Ruderbock steht das Steuer- und Ruderaus. Die Welle des Ruderbocks führt durch die Vorderwand dieses Hauses und endet im Steuerrad. Um das Steuerrad herum liegt eine Grätting.

(wird fortgesetzt)

K. H. Marquardt

Auswandererschiff Bark „Theone“ 1864*

Teil IV

Bei der Beschreibung der Einrichtung des Schiffsrumpfes halten wir uns wieder an die bisherige Reihenfolge und beginnen tief unten im Schiff.

Der Laderaum (Tafel III und IV)

Hier unten, wo die mitgeführte Ladung gestaut wird, gibt es nicht viel zu sehen. Die Masten stehen in ihrer Spur; zwischen Fock- und Großmast erhebt sich ein großer, zylindrischer Wassertank (45), der bis ins Zwischendeck reicht. Fast die gleichen Dimensionen hat ein Holzverschlag im Vorschiff (46), der Kettenkasten, der zur Ankereinrichtung gehört. Durch 3 Luken kann man nach oben ins Zwischendeck gelangen. Man entert dabei über Steigleitern, die dadurch gebildet werden, daß man Eisenstäbe in die jeweiligen Raumstützen einsetzte.

Das Zwischendeck (Tafel IV u. V)

Hier gibt es kaum etwas anderes als Kojen — 144 Stück an der Zahl (vgl. Abb. 8). Sie wurden mittels Eisenstangen an den Bord- und an den Decksbalken aufgehängt. Unterbrochen wird der Raum nur durch die 3 Masten, durch den aufragenden Trinkwassertank und durch den Kettenkasten. Infolge der zahlreichen Raumstützen wirkt das Zwischendeck trotzdem übersichtlich; viele von ihnen sind durch eingeschobene Eisenstäbe wieder als Steigleitern ausgebildet. Nur in den Luken befinden sich normale Niedergänge, über die man nach oben gelangen kann. Im Zwischendecksbereich der „Theone“ sind schließlich noch zwei Langholzlaken angebracht, wie sie nicht auf jedem Segler vorhanden waren. Sie sind mittschiffs in die beiden Seiten der Bordwand eingelassen und eigneten sich auch für das Verladen von Baumwoll- oder Tabakballen, wenn dies z. B. aus einem Kahn oder von einem Prahm aus geschehen sollte.

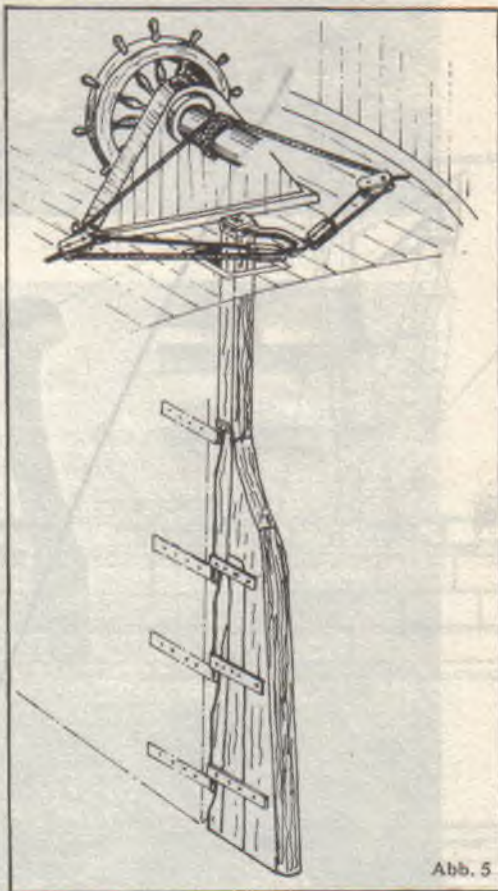


Abb. 5

* Anm. d. Red.: Um die Übersicht zu erleichtern, wollen wir hier die Fundstellen für die einzelnen Pläne und Übersichtszeichnungen des Theone-Modells noch einmal angeben. Mit der Veröffentlichung der Beitragsfolge wurde in Me. 3/67 begonnen. Die Pläne verteilen sich wie folgt:

- Tafel I Linienriß und Seitenriß Me. 4/67, S. 154/155
- Tafel II Spantriß Me. 5/67, S. 194—195
- Tafel III Rumpf-Seitenansicht und Längsschnitt Me. 8/67, S. 330
- Tafel IV Rumpfquerschnitte Me. 9/67, S. 379
- Tafel V Decksaufrichten (Poop, Back, Hauptdeck, Zwischendeck) Me. 7/67, S. 286—287
- Tafel VI Takelriß für stehendes Gut (folgt)
- Tafel VII Gesamttakelriß für stehendes, laufendes Gut und Besegelung Me. 3/67, S. 110—111
- Tafel VIII Belegplan (folgt)

Lichtpausen der Originalzeichnungen im Modellmaßstab 1:50 können gegen Voreinsendung von DM 37.— + Porto im Auftrag des Verfassers durch G. Förster, 4811 Hillegossen b. Bielefeld, Heeperstr. 231, bezogen werden.

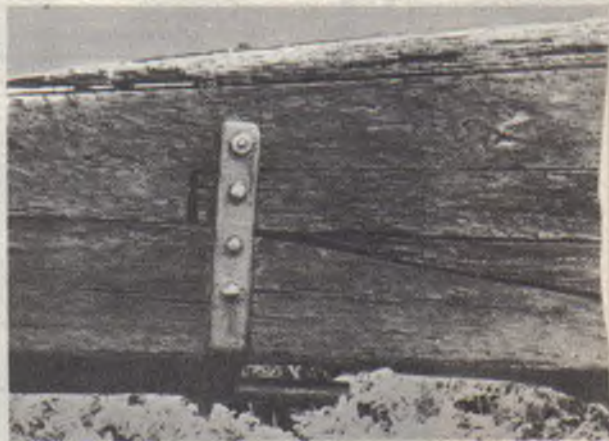


Abb. 4



Abb. 1

Abb. 1 Gut 100 Jahre älter als die „Theone“ ist dieses Ruderblatt eines Segelschiffs, das 1961 in der Nähe der nordfriesischen Insel Sylt aufgelunden wurde. Es befindet sich gegenwärtig im Vorgarten eines Dienstgebäudes der Halenmeisterei Hörnum. Bemerkenswert sind die große Länge des Bauteils und die kurze, nach achtern gerichtete eiserne Ruderpinne, an welcher die Steuerleinen über 2 Schäkel angreifen.

Photos: gos

An diesem Originalbestandteil eines Segelschiffs des 18. Jh. kann man handwerkliche Einzelheiten erkennen, die in der Dokumentation der Epoche normaler Weise nicht dargestellt werden. Spezielles Interesse verdienen z. B. die Verbindungen der einzelnen Hölzer, insbesondere auch ihre Verdübelung (Abb. 3) und die authentische Form der Beschläge, die in diesem Fall nachweislich benützt wurden. Verallgemeinernde Schlußfolgerungen dürfen aus dem einmaligen Befund allerdings nicht gezogen werden; trotzdem versuchte unser Zeichner M. Müller in Abb. 5 anzugeben, wie er sich die Wirkungsweise dieser Rudereinrichtung vorstellt. Vergleicht man seine Skizze mit der in Heft 8/67 wiedergegebenen Schnittzeichnung des Theone-Rumples, so kann man feststellen, daß dieses Schiff von formalen Kleinigkeiten abgesehen — eine prinzipiell gleichartige Rudereinrichtung hatte.



Abb. 2

Abb. 3





Abb. 6 Halbdeck, Oberlicht und Niedergang zur 1. Kl. Kajüte am Theone-Modell aus dem Focke-Museum, Bremen.

Das Oberdeck (Tafel IV u. V)

Unter der Back endet das Bugspriet (47). In der Reihenfolge von vorn nach achtern kommt dann der Pall-Pfahl mit dem Bratspill (48). Als modernes Schiff des 19. Jh. hat die „Theone“ selbstverständlich nicht mehr das seit Jahrhunderten benützte einfache Bratspill, dessen liegender Windenbaum mittels einsteckbarer Spillspaken gedreht wurde; hier gibt es schon ein sogenanntes Pumpspill (Abb. 9), das aber nicht etwa die Pumpen betreibt, sondern eine pumpenähnliche Arbeitsweise hat. In die beiden äußeren Zahnradern des Spills greifen Zahneisen ein, die an einem Aggregat von Pumpenschwengeln hängen und von ihm auf und nieder bewegt werden. Während der wippenden Bewegung der Pumpenschwengel bewirkt jeder einzelne Hub einen kleinen Vorlauf des Spills. Das mittlere Zahnrad dient den Pallen.

Beiderseits des Pumpspills befinden sich Kammern, die sogenannte Segelmachers- und Zimmermannslast. An der Rückfront dieser Lasten führen Niedergänge zur Back. Das offene Oberdeck wird von den Lukenhäusern und dem Deckshaus eingenommen. Außerdem stehen dort noch Wasserfässer und das Hühnerhock mit obenauf gestellten Pützen (Abb. 10). Am Schanzkleid zieht sich beiderseits die Nagelbank entlang (Tafel VIII); darunter befinden sich 3 große hölzerne Klampen zum Belegen von Halsen und Schoten. In der Höhe des



Abb. 7 Heckpartie mit Ruderhaus, Rudereinrichtung und Niedergang in die 1. Kl. Kajüte am Theone-Modell aus dem Verkehrsmuseum

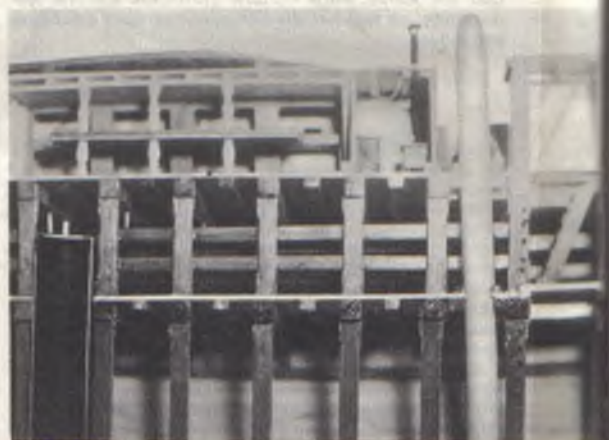
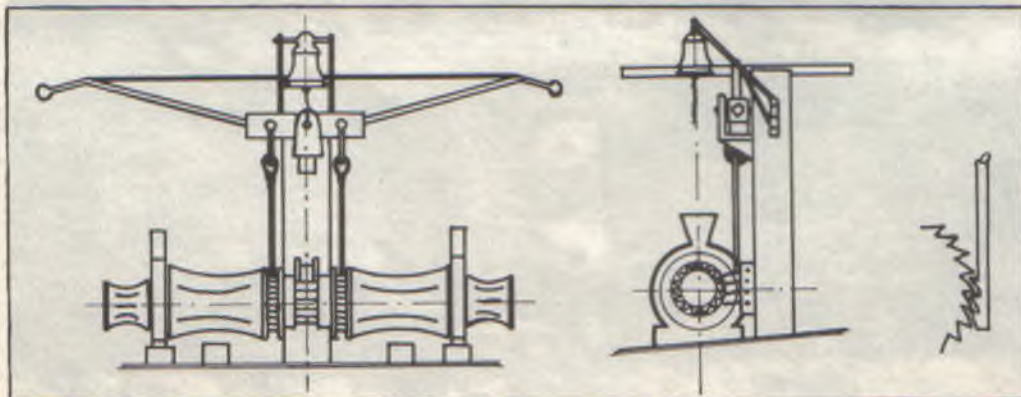


Abb. 8 Deckshaus mit Kombüse, Fockmast, Zwischendecks-Kojen und großem Trinkwasserbehälter

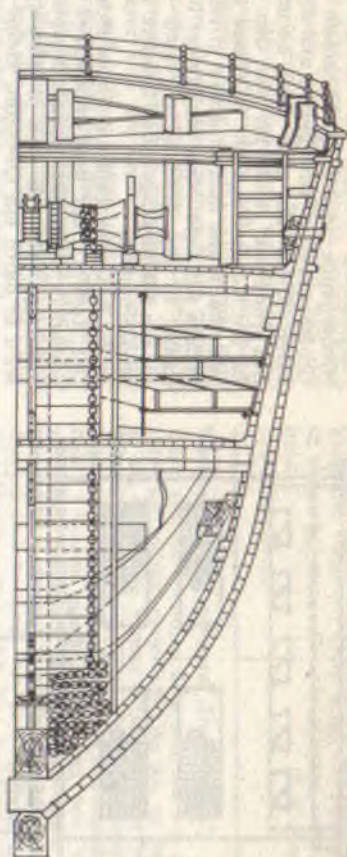
Photos: Abb. 6—8: K. H. Marquardt

Abb. 9 Pumpspill (Pos. 48 der Schnittzeichnung aus Heft 8/67). Das Gerät hat nichts mit den Wasserpumpen zu tun; es gehört zur Ankereinrichtung

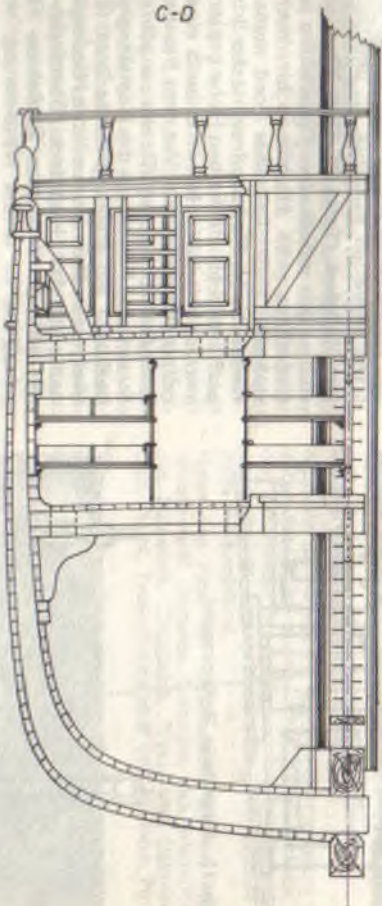


QUERSCHNITTE

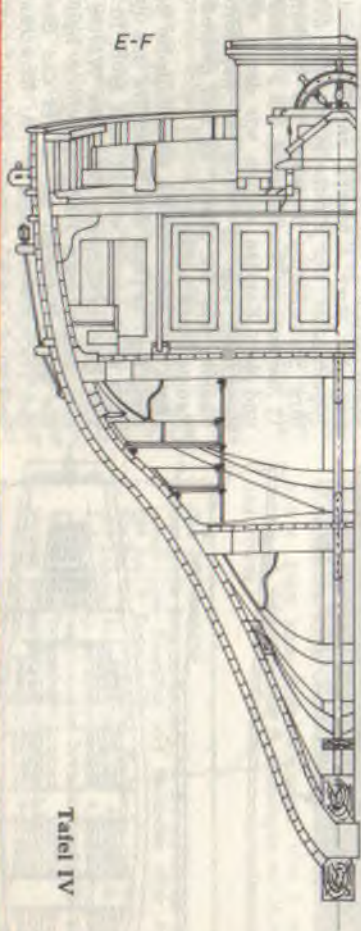
A-B



C-D



E-F



Tafel IV

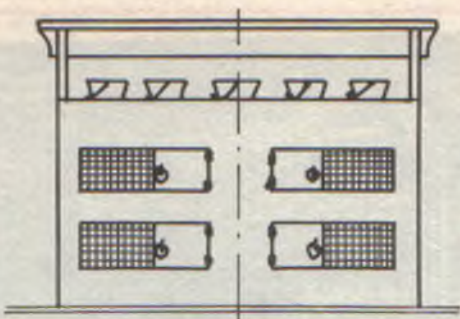


Abb. 10 Hühnerhock mit aufgesetzten Pützen, von achtern gesehen

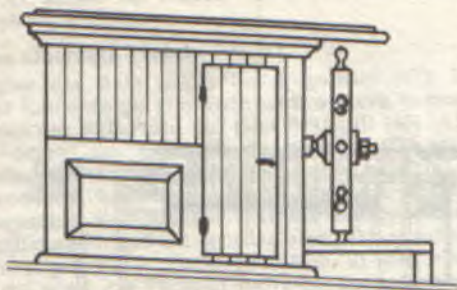


Abb. 11 Steuerhaus, Seitenansicht

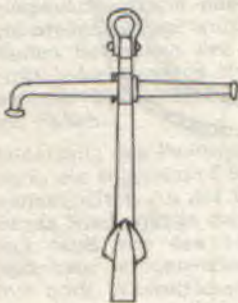
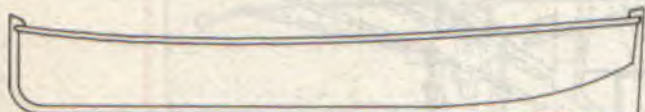


Abb. 13 Stockanker



Abb. 12 Langboot



Hühnerhocks stehen auf beiden Seiten die Niedergänge zum Anbordkommen. Vor dem Großmast stehen eine Beting und die Pumpen, deren Rohre bis zum Kiel herunterführen. Das Poopdeck reicht bis vor den Großmast. Da die Vorderwand der 2. Klasse Kajüte unmittelbar hinter dem Großmast errichtet wurde, bildete sich beim Mast ein kleiner überdachter Raum. In die Überdachung sind Öffnungen für die Niedergänge zum Halbdeck (Poopdeck) eingeschnitten.

In der 2. Klasse Kajüte befinden sich 44 Kojen. Der Komfort, der den Unterschied zum Zwischendeck ausmacht, kommt hauptsächlich im erhöhten Fahrpreis zum Ausdruck; an Bord wird er durch ein Oberlicht, kleine Frischluftlöcher in der Bordwand und vor allem auch durch die gedrechselten Raumstützen (32) symbolisiert.

Im Achterschiff befinden sich Salons und Kabinen für die Passagiere der 1. Klasse und für die Schiffsführung. Der Salon hat ein Oberlicht. Der Niedergang, über welchen man die exklusiven Gemächer erreichte, ist überdacht.

Das Halbdeck (Tafel III, IV u. V)

Außer den erwähnten Oberlichtern und dem Ruderhaus (Abb. 11) gibt es hier noch achtern stehende Poller und über Bord ragende Braßbäume. In der Heckrundung ist das Schanzkleid nach innen bis zur halben Höhe geplankt. Nach vorn zu wird das Halbdeck durch eine Säulenreling abgeschlossen. Vor dem Besanmast sind außenbords eiserne Davits angebracht; auf Steuerbord führen sie die Kapitängsig und auf Backbord ein etwas größeres Boot (Tafel III). Steigt man über die vorderen Niedergänge hinunter auf das Hauptdeck (Oberdeck), so führt der nächste Weg zum Deckshaus (Tafel V) oder, wie es in der Vermessung heißt, zum Volkslogis.

Das Deckshaus (Tafel V)

Das Volkslogis war der Unterbringungsraum der Besatzung. Die Verhältnisse scheinen hier etwas menschenwürdiger gewesen zu sein. Die Zahl von 16 Kojen legt den Schluß nahe, daß die Besatzung aus 32 Mann bestand. Da aber die Maate ihre Kojen kaum mit jemand anderem geteilt haben werden, dürfte eine kleinere Zahl richtiger sein. Die „Cutty Sark“, die ein größeres Schiff war, hatte eine Gesamtbesatzung von 35 Mann. Geht man davon aus, daß etwa 4 Maate, der Bootsmann, der Segelmacher, der Zimmermann und der Koch ihre Stammkojen besaßen, so bleiben noch 12 Seeleute je Wache übrig. Bei 2 Steuerleuten und dem Kapitän kämen wir damit auf eine Besatzung von 31 Mann. In der Mitte des Raumes war die „Back“ an den gedrechselten Raumstützen befestigt.

„Back“ ist nicht nur die seemännische Bezeichnung für das Deck des Vorschiffs, das übrigens auch nicht immer erhöht sein muß. In einem viel gebräuchlicheren Sinn des Wortes meint man damit einen Tisch. Außerdem heißt auch die große Schüssel so, in der das Essen für die Tischgemeinschaft, sprich: Backschaft, geholt wird. „back“ dagegen bedeutet soviel wie

rückwärts, während z. B. back im Zusammenhang mit einem Segel — wie: ein Segel schlägt back — sagen will, daß der Wind von der falschen Seite hineinbläst. Diesen kleinen Exkurs über Wortbedeutungen wollen wir mit der Feststellung beenden, daß mit gleichlautenden Wörtern der Seemannssprache ganz verschiedene Dinge und Sachverhalte gemeint sein können; nur aus dem Zusammenhang heraus werden sie richtig verstanden.

Den vorderen Teil des Deckshauses nimmt die Kombüse ein. Hier entstanden die Feinschmecker-Spezialitäten, die wir im Zusammenhang mit der Einheitsspeiseliste der Bordverpflegung schon erwähnten (Me. 8/67). Oben auf dem Dach des Deckshauses sind die Langboote (Großboote) (Abb. 12) befestigt.

Die Back

Eine Reling sichert die Back nach außen; nach hinten bleibt sie offen. Der Pallfahl steht über das Backdeck vor; beiderseits von ihm sind Poller angebracht. Von hier aus ragen auch die Kranebalken über die Bord hinaus. Die Kranebalken dienen zum Vorheizen der Anker. Diesen Vorgang wollen wir noch in knappen Darlegungen ein wenig anschaulicher machen: der Anker (Abb. 13) sei durch Übersegeln oder mittels eines Boots schon aus dem Grund gebrochen worden; die Kette wurde soweit eingeholt, daß der Anker sichtbar ist; er hängt jetzt über Wasser in der Klüse; man sagt dann, daß er „auf und nieder steht“. Die Vorrichtung, die nun in Aktion treten soll, heißt Katt-Talje. Sie besteht aus einer Leine, welche über die Scheiben im Kranebalken zum Kattblock führt und mit ihm zusammen einen mehrfach übersetzten Flaschenzug bildet. Der Kattblock hat an seinem unteren Ende einen Haken. Mit ihm wird der Anker in der Röring, also in dem Ring des Ankers, in welchem die Kette befestigt ist, gepackt und unter den Kranebalken gezogen, — sprich vorgeheißt. Mit einer anderen Talje wird er dann noch in eine waagerechte Lage gebracht und so an der Bord gelascht (d. h. festgemacht), daß er im Bedarfsfall sofort wieder geschlippt (d. h. gelöst) werden kann.

Damit wäre die Einrichtung des Schiffs so weit beschrieben, daß die Einzelheiten der Zeichnung mit den zutreffenden Fachausdrücken der Seemannssprache benannt und in ihrer Funktion verstanden werden können. Nachzutragen bleiben noch einige Angaben über die Farbgebung und über Form und Aussehen von Beschlagteilen, die sich am äußeren Schiff befinden.

Die Rüsten mit den Juffern und ihren Püttings haben noch eine gewisse Ähnlichkeit mit den entsprechenden Einrichtungen des 18. Jh. Sie sind aber erheblich schmaler geworden und stehen nicht mehr einzeln sondern doppelt. Die Gattchen für Halsen und Schooten haben eiserne Beschläge. Das Deckshaus wurde häufig mit Zinkplatten verkleidet und weiß gestrichen. Auch die Boote waren weiß. Der Rumpf der „Theone“ war unterhalb der Wasserlinie mit Kupferplatten belegt; das Holz oberhalb der

CWL war schwarz gestrichen. Das Schanzkleid der Poop wurde in weiß, die Schandeckel in ocker gehalten. Die Ornamente waren vergoldet.

K. H. Marquardt

(wird fortgesetzt)

Nicht „Widder“ sondern „Hohenhorn“

Durch ein bedauerliches Versehen, das wir zu entschuldigen bitten, veröffentlichten wir in Me. 8/67, S. 324 — 326 zum Beitrag „Flußeisbrecher Widder“ den falschen Bauplan. Die Zeichnungen zeigen den Seetrecker „Hohenhorn“, der 1958 in Bardenfleth bei Gebr. Schweers gebaut wurde und dem Wasserstraßenamt Rendsburg unterstellt ist. Techn. Daten: Länge 22,9 m; Breite 4,2 m; Tiefgang 2,8 m; Antrieb durch 2 Dieselmotoren von je 450 PS auf 2 Voigt-Schneider-Propeller; 13 Kn. Geschwindigkeit; 6 Mann Besatzung. — Mehr über die „Hohenhorn“ sowie die richtigen Pläne vom Flußeisbrecher „Widder“ bringen wir im nächsten Heft. red.

Aus dem Clubleben

III. Int. Regatta Jevany, CSSR

Nachdem die Naviga die Europameisterschaften endgültig Frankreich zugesprochen hatte, erklärte sich der tschechische Modellbauverband bereit, vom 15. — 18. Juni in Jevany/Kolin eine internationale Regatta durchzuführen.

Unter den rund 140 Teilnehmern, die bei diesem Wettbewerb starteten, befanden sich Modellbauer aus Bulgarien, Österreich, West- und Ostdeutschland, Polen, Tschechoslowakei und England. Für die



Abb. 1 Start zum Superhetrennen. Von l. n. r.: J. Mai, H. Schweizer und H. Renninger mit Rossi 60 und Pirana.

Das Schiffsmodell

Der große Bauplan-Katalog Nr. B 6 enthält ca. 500 verschiedene Baupläne und Baukasten aller Art. DM 3.— + Porto — 50.

Für Beschläge, Werkstoffe, Werkzeuge und Motoren gilt Katalog Nr. BM 6. DM 3.— + Porto — 50. Jeder Katalog ca. 60 Seiten DIN A 4. Kataloge nur gegen Voreinsendung auf Postscheckkonto Stuttgart Nr. 105462. Prospekt frei.

Helmut Breisinger, Schiffsmodellbau,
7418 Metzingen, Postfach 83, Telefon 2306

Auswandererschiff Bark „Theone“ 1864

Teil V

Die Takelage (Tafel VI)

Die Grundbestandteile der Takelage eines Segelschiffs: Mast, Tauwerk und Segel sind zwar immer gleich, die Art der Aufstellung hängt aber sehr weitgehend vom Typ, vom Verwendungszweck des Schiffes und vielen anderen Voraussetzungen ab. Wer eine Takelage beschreiben will, muß außerdem Zeit und Ort kennen, in welchen das Schiff erbaut wurde. Es ist eine Selbstverständlichkeit, daß die Takelage einer Kogge des 13. Jh. mit der einer Fregatte des 17. Jh. nicht identisch sein kann, und diese weicht wieder in zahlreichen Einzelheiten von der einer Bark aus der Mitte des 19. Jh. ab. Weniger bekannt scheint es zu sein, daß eine Bark von 1857 anders getakelt werden muß, als eine von 1865. Von da an bis 1900 mußten dann übrigens noch mindestens 2 einschneidende Änderungen der Takelage vermerkt werden.

Das Schiff von 1857 führt noch große Marssegel; bis 1865 waren sie schon fast überall durch geteilte Marssegel ersetzt worden. Die Bramsegel teilte man erst Ende der siebziger Jahre, und bald darauf wurden fast überall Stahlmasten verwendet, was wiederum gewisse Änderungen der Form, der Anordnung und der Zusammensetzung zur Folge hatte.

Abgeändert wurde auch die Stellung der Masten, Stand der Fockmast zu Beginn des 17. Jh. noch mit einer Neigung nach vorn auf dem Vorsteven, so war er schon im 18. Jh. senkrecht geworden und man errichtete ihn über dem vorderen Ende des Kiels. Mitte des 19. Jh. ist er vom Steven ca. $\frac{1}{7}$ der Kiellänge entfernt und hat, wie auch die anderen Masten, eine Neigung von etwa 4° nach achtern.

Die Rundhölzer (Tafel VI)

Das Bugspriet führt an einem Schiff von 1860 nicht mehr so steil aus dem Vorschiff, wie dies

noch ein Jahrhundert vorher der Fall war. Um 1750 steht das Bugspriet noch in einem Winkel von 30° ; in der Zeit, in der die „Theone“ gebaut wurde, sind es nur noch 17 bis 18° . Das Spriet selbst wurde kürzer; an seiner Stelle wurde aber der Klüverbaum größer ausgebildet. Am Eselshaupt, der Führung des Klüverbaums, ist der Stampfstock kardanisch, also nach allen Richtungen beweglich, aufgehängt (Abb. 3). Durch den Stampfstock erhält der ziemlich dünn gehaltene Klüverbaum seine Abstägung. Er wird auf diese Weise erst in die Lage versetzt, das Vorgeschrir zu tragen, das bekanntlich sehr starken Beanspruchungen ausgesetzt ist.

Das Spriet wird folgendermaßen abgestagt: Seitwärts greifen Ketten an. Nach unten führt der Wasserstag (Abb. 4), der aus einzeln oder paarweise angeordneten Ketten bestehen kann. An den Stägführungspunkten des Klüverbaums greifen ebenfalls Ketten an. Sie führen zum unteren Ende des Stampfstocks; weitere Ketten führen von dort aus nach beiden Seiten des Rumpfes.

Die Vorstage enden nicht am Klüverbaum. Sie gehen durch Führungen über den Stampfstock zum Rumpf. Der Klüverbaum, der früher die ganze Last der Vormastabstägung trug, wird dadurch in einem beträchtlichen Maß entlastet. Die seitlichen Stage (Backstage) des Klüverbaums sind keine Ketten sondern Tauwerk. Ihre Ansatzpunkte sind aber die gleichen wie die der Vorstage und der Stampfstockketten. Sie gehen über den Whisker-Baum, einen eisernen Spreizbaum am Kranebalken, zur Bord. Damit der Klüverbaum begangen werden kann, sind an ihm Fußperde angebracht. Unter diesem Ausdruck versteht der Seemann girlandenförmig aufgehängte Tauen, auf die er sich bei der Arbeit mit den Füßen stellen kann.

Die Masten

Die vollgetakelten Masten einer Bark setzen sich wie folgt zusammen: Der Untermast ist noch gebaut, d. h. aus mehreren Stücken zusammengesetzt und durch eiserne Bänder zusammengehalten. Nach oben wird er fortgesetzt durch die Marsstenge und die Bramstenge.

Abb. 1 Deckshaus mit Langboot an dem Modell aus dem Focke-Museum, Bremen



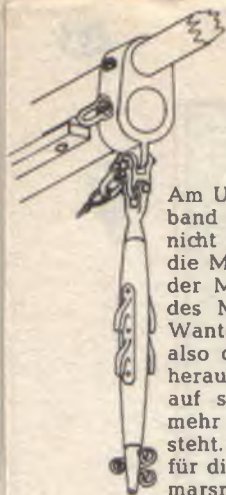
Das Schiffsmodell

Der große Bauplan-Katalog Nr. 86 enthält ca. 500 verschiedene Baupläne und Baukasten aller Art. DM 3.— + Porto —.50.

Für Beschläge, Werkstoffe, Werkzeuge und Motoren gilt Katalog Nr. 86, DM 3.— + Porto —.50.

Jeder Katalog ca. 60 Seiten DIN A 4. Kataloge nur gegen Voreinsendung auf Postscheckkonto Stuttgart Nr. 105462. Prospekt frei.

Helmut Breisinger, Schiffsmodellbau,
7418 Metzingen, Postfach 83, Telefon 2305



◀ Abb. 3 Eselshaupt mit Stampfstock

Am Untermast (Abb. 5) befindet sich das Rackband für die Unterrah, die bei diesem Schiff nicht mehr gefiert wird. Am oberen Teil sind die Mastbacken, welche die Saling tragen und der Mars, der auf der Saling ruht. Oberhalb des Marses wurden Ausfütterungen für die Wanten und Stage angebracht. Der Masttop, also der Teil des Mastes, der über den Mars heraussteht, ist vierkantig abgearbeitet. Oben auf sitzt das Eselshaupt, welches nun nicht mehr aus Holz sondern schon aus Eisen besteht. Am Eselshaupt sitzt die Rack-Halterung für die ebenfalls nicht mehr zu fierende Untermarsrah.

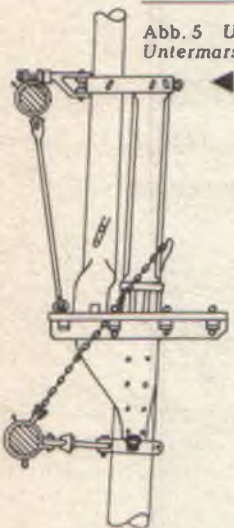


Abb. 5 Untermasttop mit Mars, Unterrah- und Untermarsrah-Querschnitt

Photos:

Abb. 1 u. 2 K.-H. Marquardt

Abb. 8 aus den „Fliegenden Blättern“ 1846



Abb. 4 Wasserstag-Befestigung am Steven

Die Marsstenge ist an ihrem unteren Ende als Vierkant zugeschnitten. In ihrem Fuß hat sie eine Öffnung für das Schloßholz, welches ein Durchrutschen verhindert. Oberhalb des vierkantigen Fußes ist ein schräger Schlitz eingeschnitten, in welchem die Scheibe für das Stenge-Windreep sitzt. Eine ähnliche Einrichtung gibt es auch im oberen Teil der Stenge, in welche die senkrecht laufende Scheibe für

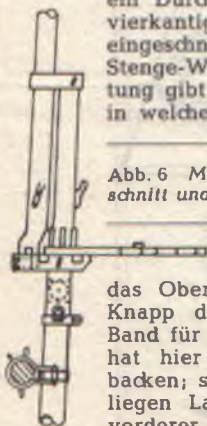


Abb. 6 Marsstenge-Top mit Obermarsrah-Querschnitt und Saling

das Obermars-Fall eingelassen ist (Abb. 6). Knapp darunter befindet sich ein eisernes Band für Stag- und Stengewanten. Die Saling hat hier keine Unterstützung durch Mastbacken; sie ist nur eingepaßt. Auf der Saling liegen Latten für die Pardunenführung. Ihr vorderer Teil schließt mit einem am Scharnier



Abb. 2 Kleines Boot mit Davits an dem vom Ver-lasser nachgebauten Modell im Verkehrsmuseum Berlin

aufklappbaren Eisenbeschlag ab, der den Fuß der Bramstenge aufnimmt. Im Stenge-top befindet sich wieder ein Eselshaupt (Einzelteilzeichnungen s. Tafel VI).

Das Unterteil der Bramstenge gleicht dem der Marsstenge. Im zweiten Drittel ihrer Höhe ist die Scheibe für die Bramrah eingearbeitet. Der darüber liegende kleine Absatz dient zur Aufnahme der Stage und Pardune. Knapp unter dem Stenge-top ist eine Scheibe für die Royal-Rah angebracht. Der Mast, bzw. Stenge-top verjüngt sich dann und trägt oben den Flaggenknopf. Der Besanmast führt nur eine Stenge, die Besanstenge (Abb. 7). Am Untermast befindet sich das Lager für den Baum-Lümmel. Mit diesem Fachausdruck bezeichnet man den beweglichen Bolzen am Ende eines Baumes, durch welchen der Baum am Mast schwenkbar aufgehängt wird. Im übrigen gleicht die Stenge ungefähr der Bramstenge; nur gibt es an ihr keine Scheiben für die Rah-falle, sondern nur eine für das Gaffel-Top-segel-Fall.

Die Rahen sind Rundhölzer, welche sich nach beiden Seiten verjüngen; sie dienen der Befestigung und Bewegung der Segel. Die Abmessungen der Rahen stehen in einem bestimmten Verhältnis zur Schiffsbreite. So hat die Großrah eine Länge, die etwa $2\frac{1}{4}$ der Schiffsbreite entspricht. Die Fockrah ist 3 Schiffsbreiten lang. Die Größe der Schiffsbreite wird in diesen Fällen zumeist auf den Spanten gemessen. Die Untermarsrah hat eine Länge von etwa $\frac{1}{8}$ der Unterrah (Großrah oder Fockrah, dem Mast entsprechend). Die Obermarsrah hat $\frac{3}{4}$ der Länge ihrer Unterrah, die Bramrah $\frac{1}{12}$ der Unterrah und die Royal-Rah $\frac{1}{2}$ der Unterrah. Die mittlere Dicke der Rahen entspricht bei Unterrahen $\frac{1}{48}$ der Rahlänge. Bei der Marsrah $\frac{1}{48}$ ihrer Länge und bei Bram- bzw. Royalrahen $\frac{1}{58}$ ihrer Länge.

Jede Rah ist entsprechend ihrer Größe mit einer Anzahl von Eisenbändern versehen. Sie

◀ Abb. 7 Besantop mit Gaffel und Mars



führen zum Teil Augen für das an die Rah zu bringende Tauwerk. Abgesehen von der obersten Rah, sind in die Enden der Rah (Rahnock) Scheiben für die Schoten der Segel eingesetzt. An der oberen Vorderkante der Rahen zieht sich der Jackstag entlang. Der Jackstag ist die Befestigungsvorrichtung, mit welcher das Segel an der Rah angeschlagen wird; er ersetzt das ältere Verfahren, nach welchem das Segel direkt an der Rah befestigt war.

Um die Rahen am Mast bzw. an den Stengen aufhängen zu können, benützt man die Racks. An der Theone gibt es davon 3 verschiedene Ausführungsformen (Einzeldarstellung ist in Tafel VI neben der Seitenansicht jeweils gesondert herausgezeichnet):

1. Das Bügelrack wird für die Aufhängung der Fock- und Großrah benützt. Ein Bügel, der in einem Bolzen schwenkbar gelagert ist, greift an die Rah. Der Bolzen selbst geht zum Racklager und ist auch dort beweglich angebracht. Mittels dieser Vorrichtung ist also eine horizontale und vertikale Drehung der Rah möglich. Zur Abstützung hängt die Rah noch an einer Kette.

2. Am Hängerack ist die Untermarsrah befestigt. Hier hängt am Eselshaupt ein drehbarer Lagerbolzen; die Rah hat auf ihrer Oberseite 2 Augen, durch welche dieser Lagerbolzen gesteckt wird. Auch hier ist eine zweifache Drehung möglich. Abgestützt wird die Rah durch eine Eisenstange, die zum Mars führt.

3. Mit dem Tonnenrack sind alle übrigen Rahen am Mast angeschlagen. Diese Befestigungsvorrichtung ermöglicht das Heißen und Fieren der Rahen, läßt sich aber nur seitwärts drehen. An der Rah ist ein Holzfutter befestigt, das in der Mitte eine halbrunde Ausnehmung trägt. Mit der Ausnehmung paßt die Rah an die Stenge. Eine in einem Scharnier aufgehängte halbrunde Schelle umfaßt dann die Stenge von der anderen Seite her und wird durch einen Bolzen verschlossen.

Schließlich wäre noch die Befestigungsweise der Gaffel zu erläutern. Die Gaffel greift mit einer Klaue an den Mast, während ein Perlen-



Abb. 8 Die demnächst folgenden Kapitel über die Besegelung der Bark sind vielleicht nicht ganz einfach zu lesen. Fehler können sogar dem Fachmann unterlaufen. Ein Zeichner der „Fliegenden Blätter“ hat 1846 dargestellt, was in einem solchen Fall voraussichtlich passieren würde.

band den dabei freibleibenden Teil der Mastrundung umschließt.

Die Rahen, welche in ihren Nocken Schotführungen tragen, haben an der Unterseite ihres mittleren Bandes einen eigenartig geformten Metallblock; es ist dies der Schotblock. Nur die Untermarsrahen fahren zwei Einzelblöcke seitwärts, weil bei ihnen in der Mitte die eiserne Abstützung im Wege wäre.

(wird fortgesetzt)

K.-H. Marquardt

Auswandererschiff Bark „Theone“ 1864

Teil V (Schluß)

Das stehende Gut

Unter dem Begriff „Stehendes Gut“ versteht man alles Tauwerk, welches an beiden Enden festgesetzt ist. Das stehende Gut des Bugspriets wurde schon in anderem Zusammenhang erläutert. Im folgenden wird deshalb vornehmlich von dem der Masten die Rede sein. Zum stehenden Gut der Masten gehören die Stage, Wanten und Pardune. Die Stage stützen den Mast nach vorne ab, d. h. sie nehmen die Kräfte auf, die — bezogen auf die Rumpflängsachse — am Mast von vorne angreifen. In der Reihenfolge von unten nach oben heißen die Stage beim Fockmast: (1) Vorstag, (2) Vorstengestag, (3) Klüverstag, (4) Jager- oder Außenklüverstag, (5) Vorbramstengestag und (6) Vortopstag. Die hier genannten Positionen 3, 4 und 5 bezeichnet man auch als Klüverleiter, Jagerleiter und Fliegerleiter. Die Stage des Großmastes heißen in der Reihenfolge von unten nach oben: (1) Großstag, (2) Großstengestag, (3) Großbramstag und (4) Großtopstag. Dementsprechend unterscheidet man am Besanmast zwischen (1) Besanstag, (2) Besanstengestag und (3) Besantopstag.

Kräfte die quer zur Rumpflängsachse am Mast angreifen, werden durch die Hofdtäue oder Haupttäue aufgenommen. Diese sind bei größeren Schiffen jeweils durch Webleinen zusammengefaßt und bilden das Want. Zur rückwärtigen Abstützung des Mastes dienen die Pardune.

Da es sich beim stehenden Gut um Taue handelt, die an ihren beiden Enden festgesetzt sind, benötigt man zu diesem Festsetzen eine Anzahl von Vorrichtungen, die zumeist nach dem Prinzip des Flaschenzuges konstruiert sind. Man nennt sie Taljen oder Takel und unterscheidet dann noch einmal nach dem Verwendungszweck. Unter dem Vorstengestag befindet sich der Fischtakel oder Burton; an Fock- und Großmast gibt es die Swifter. Der Fischtakel wird zur Einbringung des Ankers und anderer schwerer Lasten benützt. Als Swifter können einerseits Arbeitstaljen und andererseits auch lose Pardune bezeichnet werden, sofern diese das schnelle Steifsetzen eines in seinen Wanten lose gewordenen Mastes ermöglichen sollen. Wie beim Mast, so gibt es auch an den Rahen stehendes Gut; es sind dies einerseits die Topnanten und andererseits die Fußperde. Am Besanmast gehört der Pickstander dazu, der von der Gaffel zum Eselsaupt fährt; außerdem der Besantopstander zwischen Baum und Gaffel. Schließlich rechnet man auch die Schenkel der Gaffelgeren zum stehenden Gut am Besanmast.

Segel

Alles Gut, das in den vorhergehenden Absätzen noch nicht beschrieben wurde, dient primär zur Handhabung und Bewegung der Segel. Wir werden uns deshalb zunächst mit der Besegelung des Schiffes zu befassen haben. Wir unterscheiden zwischen Schratsegeln und Rahsegeln.

Schratsegel ist ein Sammelbegriff für alle Segel, die längsschiff gefahren werden. Zu ihnen gehören einerseits die Stagsegel und andererseits die Gaffelsegel. In der Reihenfolge von vorn nach achtern heißen sie: (1) Flieger, (2) Jager oder Außenklüver, (3) Binnenklüver, (4) Vorstengestagsegel, (5) Großstengestagsegel, (6) Großbramstagsegel, (7) Großroyalstagsegel, (8) Besanstagsegel, (9) Besanstengestagsegel, (10) Besantopstagsegel, (11) Besan- oder Gaffelsegel, (12) Gaffeltopsegel. Die Segel, die hier mit den Positionen 1—10 bezeichnet sind, werden am Stag mittels sogenannter Legel oder Lögel befestigt, die auch Stagreiter heißen können. Noch vor 100 Jahren waren dies einfache Drahtbügel, die brillenartig gebogen wurden. Der Bügel selbst lag über dem Stag. Die beiden Augen wurden an das Segel genäht. Die unter den Positionen 11 und 12 genannten Segel wurden meistens mittels Mastbändern am Mast befestigt. Mastbänder oder Mastringe sind hölzerne Ringe, die aus gedämpften Latten gebogen wurden. Gewöhnlich war ihr Durchmesser doppelt so groß wie der des Mastes, wodurch erreicht werden sollte, daß sie beim Heißen des Segels nicht klemmen.

Rahsegel sind alle Segel, die querschiffs gefahren und an einem Rundholz befestigt werden. In der Reihenfolge von unten nach oben und von vorne nach achtern heißen sie: (1) Fock, (2) Vor-Untermarssegel, (3) Vor-Obermarssegel, (4) Vor-Bramsegel, (5) Vor-Royalsegel, (6) Großsegel, (7) Groß-Untermarssegel, (8) Groß-Obermarssegel, (9) Groß-Bramsegel, (10) Groß-Royalsegel.

Jedes Segel besteht aus zusammenge nähten Bahnen, von denen eine einzelne am Vorbild etwa 80 cm breit sein kann. Auf der Vorderseite, dort wo die Gordings laufen, sowie an

Das Schiffsmodell

Der große Bauplan-Katalog Nr. B 6 enthält ca. 500 verschiedene Baupläne und Baukasten aller Art. DM 3.— + Porto —50.

Für Beschläge, Werkstoffe, Werkzeuge und Motoren gilt Katalog Nr. BM 6. DM 3.— + Porto —50. Jeder Katalog ca. 60 Seiten DIN A 4, Kataloge nur gegen Voreinsendung auf Postscheckkonto Stuttgart Nr. 105462. Prospekt frei.

Helmut Breisinger, Schiffsmodellbau,
7418 Metzingen, Postfach 83, Telefon 2306

anderen Stellen, die besonders stark dem Verschleiß ausgesetzt sind, bekommt das Segel Verdoppelungen; dazu gehören auch die Stellen des Segels, die am Mars oder an der Saling scheuern können. An den Schratsegeln werden außerdem die Ecken und die Punkte, in denen sich im Winkel zueinanderstehende Bahnen treffen verdoppelt.

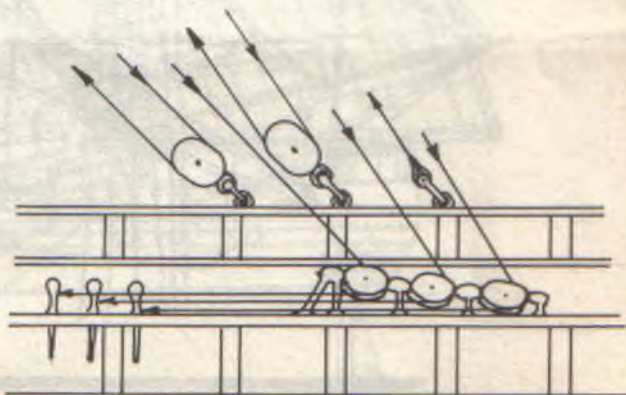
Alle Segel sind mit einem Tau, dem sogenannten Liek, umnäht; es gibt dem Segel Halt und nimmt auch das an ihrem Rand zu befestigende Tauwerk auf. Abgesehen davon sind am Befestigungsrand des Segels eine Reihe umsteppter Löcher angebracht, die zur Befestigung des Segel, z. B. am Jackstag, am Legel oder am Mastband dienen. Gleichartig umnähte Löcher sind ferner dort zu finden, wo die Segel Reffbündel enthalten. Schließlich wurden an den Ecken der Segel noch Kauschen eingenäht; das sind eiserne Ringe, die zum Einhängen von Blöcken oder von Tauwerk dienen.

Das laufende Gut

Zum laufenden Gut der Stagegel (1—4) gehört das Fall (1); es dient zum Heißen des Segels und besteht gewöhnlich aus einer Talje, die am oberen Zipfel, dem Heiß des Stagegels, eingehängt ist. Der Niederholer (2) übt die Funktion aus, die der des Falls entgegengesetzt ist. Der Hals (3) ist ein Tau, welches am vorderen, unteren Ende des Stagegels befestigt ist und dieses von unten her festhält. Die Schoten (4) sind Taljen, die am unteren, hinteren Ende des Segels angreifen und es am Wind halten. Der Seemann unterscheidet hier zwischen einem Luv- (Wetterschot) und Leeschot. Gewöhnlich ist die Leeschot (Lee = dem Wind abgewandte Seite) steifgesetzt, während die Luvschot lose über dem Stag liegt; man spricht dann von einer „fliegenden Schot“. Die Ecke des Segels, an der die Schoten angreifen, heißt Schothorn.

Zum laufenden Gut der Rahsegel gehören zunächst einmal die Taue, die beim Bergen des Segels (1—3) benützt werden. Auf der Vorderseite der Rahsegel sind die Gordings (1)

Abb. 1 Brassenführung über Relingsblöcke und Dreierblock



angebracht; sie führen vom Unterliek, also von dem Einfußtau des Segels, das seine untere Kante bildet, über Blöcke an der Rah zu Blöcken am Mast, und von dort zu den Belegstellen an Deck. Gordings, die nicht vom Unterliek, sondern von den Seitenlieks wegführen, heißen Nockgordings (2). Zur gleichen Funktionsgruppe zählen auch die Geitau (3). Sie liegen auf der Rückseite des Segels und führen diagonal vom Schothorn bis zur Mitte der Rah.

Eine weitere Gruppe wird beim Reffen der Segel in Aktion gesetzt; sie besteht bei den Untersegeln und Obermarssegeln einerseits aus der Refftalje, die von den seitlichen Segellieken zur Rahnock führt, andererseits aus den Reffbändseln im Segel.

Die nun folgende Funktionsgruppe dient zur Fixierung des an der Rah mit einer Reihleine befestigten Segels von unten; sie besteht aus Schot und Hals. Die Halsen sind Einzeltaue von nicht unbedeutender Dicke; sie führen vom Schothorn der Untersegel aus nach vorn. Im Gegensatz dazu ist die Schot als Talje ausgebildet; sie greift am Schothorn an und geht von hier aus nach achtern. Die Schoten der oberen Rahsegel bestehen zumeist aus Ketten, die über Scheiben in und unter der Rah laufen und dann auf Taljen gestellt sind.

Die Fierbarkeit der Obermars-, Bram- und Royalrahen wird durch die Falle bewirkt. Unter- und Untermarsrahen sind fest aufgehängt und haben deshalb keine Falle. Das Fall ist dreiteilig. Es besteht aus einer Kette (1), die an der Rah eingeschäkelt ist und über eine Scheibe im Mast läuft. Am anderen Ende der Kette befindet sich ein Block. Ferner gehört zum Fall ein dickeres Tau (2), das mittels eines Hakens in einen Ring an Deck greift; von hier aus führt es aufwärts, wird durch den Kettenblock geleitet und erhält auf der abwärts laufenden Seite eine Talje (3), die das Fieren und Heißen der Rah erleichtert. Die unter den Positionen (2) und (3) genannten Bestandteile des Falls laufen jeweils entgegengesetzt zu einer der Bordwände; wenn also das Tau (2) auf Steuerbord befestigt ist, findet die Talje (3) an Backbord ihren Platz. Die Gesamtverläufe lassen sich wie folgt beschreiben: Die Talje der Vorobermarsrah fährt an Backbord, die der Vorbramrah an Steuerbord; Vorroyalrah: Backbord; Großobermarsrah: Steuerbord; Großbramrah: Backbord und Großroyalrah: Steuerbord. Durch die wechselseitige Versetzung der Taljen soll eine gleichmäßige Verteilung der Arbeitsplätze erreicht werden, was zur Folge hat, daß mehrere Rahen gleichzeitig gesetzt werden können.

Die Obermarsrahen haben außer den Fallen noch Niederholer; sie sind an der Nock der Untermarsrah befestigt und laufen über Blöcke an der Obermarsrah bis in die Nähe des Mastes und von dort an Deck. Will man die Rah mit dem Segel an den Wind bringen, benötigt man die Brassen. Sie greifen beiderseits an die Rahnock und sind für gewöhnlich zweiteilig. Die Teile heißen: Braß-Schenkel

und Braß-Talje. Nur die Royalrahen haben einfache Brassen. Die Brassen der drei unteren Rahen führen direkt herunter zur Bordwand, während die der oberen an den nächst folgenden Mast geführt werden.

Die Besansegel sehen etwas anders aus als die Stag- und Rahsegel. Dessen ungeachtet sind die Grundfunktionen der am Besan vorhandenen Segeltaue prinzipiell gleichartig;

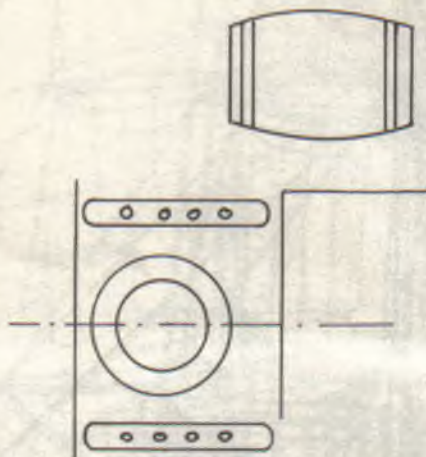


Abb. 2 Alternativvorschlag für die Anbringung der Belegstellen am Fockmast: Die Belegbänke werden zu beiden Seiten des Mastes errichtet; die dort ursprünglich vorgesehenen Wasserlässer kommen dafür an die Seiten des Lukenhauses

Zum Belegplan (Tafel VIII):

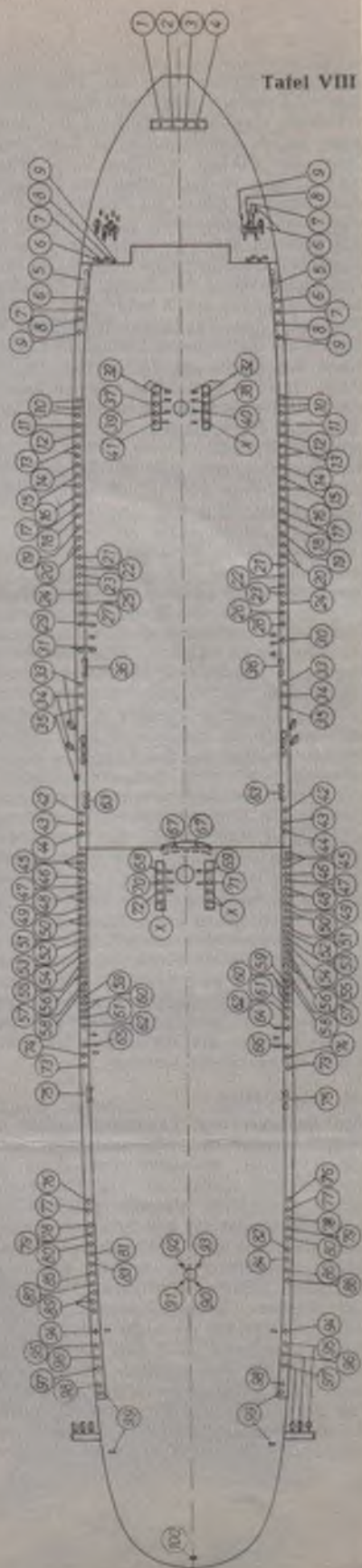
Der hier abgebildete Belegplan gibt in Zahlen die Stellen an, an denen das laufende Gut festzusetzen ist. Die hier zusätzlich gezeichneten Nagelbänke auf der Back, am Fock- und am Großmast, werden zum sachgemäßen Belegen des Tauwerks benötigt. Sie sollten beim Bau des Modells berücksichtigt werden. In der Reihenfolge der Ziffern lauten die Bezeichnungen des Tauwerks wie folgt:

1. Flieger-Niederholer
2. Außenklüver-Niederholer
3. Binnenklüver-Niederholer
4. Vorstengestagsegel-Niederholer
5. Fockhals
6. Flieger-Schot
7. Außenklüver-Schot
8. Binnenklüver-Schot
9. Vorstengestagsegel-Schot
10. Fock-Gordings
11. Fock-Refftalje
12. Fock-Geitau
13. Vor-Untermars-Gordings
14. Vor-Untermars-Geitau
15. Vor-Obermars-Gordings
16. Vor-Obermars-Refftalje
17. Vor-Obermars-Geitau
18. Vor-Bram-Schot
19. Vor-Obermars-Niederholer
20. Vor-Bram-Gordings
21. Vor-Bram-Geitau
22. Vor-Royal-Schot
23. Vor-Royal-Gordings
24. Vor-Royal-Geitau
25. Flieger-Fall

26. Außenklüver-Fall
27. Binnenklüver-Fall
28. Vorstengestagssegel-Fall
29. Vor-Obermars-Fall
30. Vor-Bram-Fall
31. Vor-Royal-Fall
32. Vor-Untermars-Schot
33. Fock-Brasse
34. Vor-Untermars-Brasse
35. Vor-Obermars-Brasse
36. Fock-Schot
37. Vor-Marsstenge-Windreep
38. Vor-Bramstenge-Windreep
39. Groß-Stengestagssegel-Niederholer
40. Groß-Bramstagssegel-Niederholer
41. Groß-Royalstagssegel-Niederholer
42. Groß-Stengestagssegel-Schot
43. Groß-Bramstagssegel-Schot
44. Groß-Royalstagssegel-Schot
45. Großsegel-Gordings
46. Großsegel-Refftalje
47. Großsegel-Geitau
48. Groß-Untermars-Gordings
49. Groß-Untermars-Geitau
50. Groß-Obermars-Gordings
51. Groß-Obermars-Refftalje
52. Groß-Obermars-Geitau
53. Groß-Stengestagssegel-Fall
54. Groß-Bram-Schot
55. Groß-Obermars-Niederholer
56. Groß-Bram-Gordings
57. Groß-Bram-Geitau
58. Groß-Bramstagssegel-Fall
59. Groß-Royal-Schot
60. Groß-Royal-Gordings
61. Groß-Royal-Geitau
62. Groß-Royalstagssegel-Fall
63. Großsegel-Hals
64. Groß-Obermars-Fall
65. Groß-Bram-Fall
66. Groß-Royal-Fall
67. Groß-Untermars-Schot
68. Groß-Marsstenge-Windreep
69. Groß-Bramstenge-Windreep
70. Besan-Stagssegel-Niederholer
71. Besan-Stengestagssegel-Niederholer
72. Besan-Topstagssegel-Niederholer
73. Vor-Bram-Brasse
74. Vor-Royal-Brasse
75. Großsegel-Schot
76. Besan-Stagssegel-Schot
77. Besan-Stengestagssegel-Schot
78. Besan-Topstagssegel-Schot
79. Groß-Bram-Brasse
80. Groß-Royal-Brasse
81. Besan-Stagssegel-Fall
82. Besan-Stengestagssegel-Fall
83. Besan-Topstagssegel-Fall
84. Besan-Topsegel-Fall
85. Besan-Topsegel-Ausholer
86. Besan-Topsegel-Einholer
87. Besantop-Ausholer
88. Besantop-Einholer
89. Besan-Gordings
90. Besan-Schothorn-Ausholer
91. Besan-Schothorn-Einholer
92. Besanstenge-Windreep
93. Gaffelklau-Fall
94. Bullentalje
95. Großsegel-Brasse
96. Groß-Untermars-Brasse
97. Groß-Obermars-Brasse
98. Flaggleinen
99. Gaffelger
100. Baumschot
- X. freie Belegstellen

Tafel VIII

BELEGPLAN DES LAUFENDES GUTES
DER MARK THEONE 1861/64



jedenfalls lassen sich die Taue des Besanmastes ebenfalls nach dem bisherigen Schema erklären. Das Besansegel ist mit einer Reihleine an der Gaffel befestigt. Zum Segelsetzen dient das Pikfall, welches vom Besan durch eine Scheibe in der Gaffel zum Eselshaupt und dann abwärts führt. An der gleichen Stelle ist auch sein Gegenstück, der Einholer befestigt. Am unteren äußeren Ende sitzt einerseits der Ausholer, der über eine Scheibe im Baum läuft und andererseits der Einholer. Geborgen wird das Besansegel mit 3 beiderseits verlaufenden Gordings. Zum Festhalten der Gaffel am Wind dienen die Gaffelgeere. Unten am Baum hält die Schot das Segel an den Wind. In Höhe der Schot greifen außerdem die nach vorn seitwärts führenden Bullentaljen; sie sollen das Hin- und Herschlagen des Baumes bei Seegang verhindern.

Am Besantopsegel gibt es ein Fall, das durch die Marsstenge geführt ist, ferner einen Ausholer nebst Einholer am hinteren, unteren Ende und einen Hals am vorderen, unteren Ende. Mit einer Reihleine wird es außerdem teilweise an der Stenge befestigt.

Als zusätzliche Leinen müßten jetzt noch die Flaggleinen und die Stengewindreeps erwähnt werden. Die zuletzt genannten treten aber nur bei Bedarf in Aktion. Das Stengewindreep dient zum Fieren und Heißen der Stenge, die bekanntlich mit einem Schloßholz auf der Saling sitzt und einerseits in der Saling sowie andererseits im Eselshaupt eine Führung hat. Bei der Überholung der Takelage kann es z. B. notwendig werden, daß eine Stenge gefiert und ausgewechselt werden muß. Außerdem wurden die Stengen oft bei Hafenliegezeiten gefiert. Zur Anbringung des Stengewindreeps gibt es auf jeder Seite des Eselshauptes einen Ringbolzen und im Stengefuß eine Scheibe. Das Reep wird dann an einem der Ringbolzen befestigt. Sein freies Ende steckt man durch die in der Stenge angebrachte Scheibe und führt es weiter durch einen Block, der im zweiten Ring am Eselshaupt hängt. An dem nach unten an dem Block heraushängenden Ende des Reeps kann nun eine mehrscheibige Talje angreifen, mittels welcher die schweren Maststengen auf und niedergebracht werden.

Die Belegstellen

Zum Belegen der Takelage bedarf es noch einiger Hinweise. Wie eingangs schon erwähnt wurde, existiert von dem beschriebenen Schiff nichts als ein Halbmodell, das selbstverständlich niemals getakelt war. Die in der Bauanleitung beschriebene Takelage ist vom Verfasser nach Wahrscheinlichkeitsgrundsätzen rekonstruiert, wobei andere zeitgenössische Schiffe ähnlichen Typs als Vorbild dienten. Leesegelspielen wurden nicht berücksichtigt, da sie nicht jedes Schiff führte. Dementsprechend sind am Original-Halbmodell auch die Belegstellen nur teilweise und mehr oder minder pauschal angegeben. Entlang der Bordwand gibt es zwar Takelbänke, und am Großmast befindet sich auch ein sogenannter Topgarten; damit sind aber die Beleg-



Abb. 3 Die Reisenden nehmen bei der Ausschiffung in Staaten-Island ihr Gepäck in Empfang.

„Herr Jeses, der scheene Slip, den mer de Lowise beim Abschiede zum Andenken geschenkt hat, ist wees Kott hin — Alles is zerweecht. Das därtte mer nich noch e Mal passiren, sonst wärde, wees Kott, der Kapitän verklagt —“
„Was nutzt jetzt des Geschwätz!“ — mit all' Ihrem Geilenn leime se ke Kiste z'samme. — Da habe se widder die teufelmäßige schlechte deutsche Institution — jetzt is mer um sei bische Eigenthum gebracht, aber: kennet vun die zweehundert deutsche Fährchte giebt ihne e Kistzer davor.“
„Sehn se mer: huter Wahlhaber — s' Eigenthum is doch was werth! — Sis ham immer von Vernichtung des Eigenthums gesprochen — jetzt is es vernichtet.“

Abb. 4

*Auf fremder Erde athmen sie nun freier,
Im kühlen Schatten müde hingestreckt,
Indeß oft aus den Saiten ihrer Leyer
Der Zephir spielend alte Klänge weckt.
Und wollt Ihr wissen, warum die Asclen
Der Freiheit nicht Ein Vaterland vereint,
So fragt, warum eins! Israels Propheten
An Babels Strand und Salems Schutt geweint!*



stellen, die ein getakeltes Modell haben muß, keineswegs vollzählig. Auf alle Fälle wird man eine Belegbeting hinzuzufügen haben, die auf der Back steht; an ihr werden die Niederholer der Stagegel belegt. Außerdem müssen auf der Back, und zwar möglichst weit hinten, sowie auf beiden Seiten doppelte Reihen von je zwei Ringbolzen angebracht werden, damit dort die Stagegelschoten befestigt und entlang geführt werden können. An den vorderen Ringbolzen werden die festen Enden der Schot (stehender Part) befestigt; nachdem sie durch den Schotblock geleitet wurden, wird die holende Part durch einen Fußblock, der in die zweite Ringbolzenreihe eingehängt ist, geführt und auf den ersten Belegnägeln an Oberdeck belegt. Fast jedes Tau, das von oben herabführt und belegt werden soll, läuft zuerst durch einen Fußblock; es bedeutet nämlich eine wesentliche Erleichterung der seemännischen Arbeit, wenn man ein Tau, das belegt werden soll, von unten nach oben ziehen kann.

Die Masten, an denen es keinen Topgarten gibt, haben doppelte Eisenbänder, in denen einerseits Belegnägeln stecken und andererseits Ringe für die Fußblöcke angebracht sind.

Für die Tauführung der von oben nach unten geleiteten Tause sind in den Marsen eine ganze Reihe von Löchern angebracht; an den Hofdtauen sind Klötchen anzubringen, von denen jeweils 2 oder 3 Tause zu den Belegstellen führen. Weitere Einzelheiten sind dem Belegplan und dem Verzeichnis der Belegstellen zu entnehmen.

K. H. Marquardt

Literaturverzeichnis

- Otto Höver, Von der Galiot zum Fünfmaster, Bremen 1934
 Harold A. Underhill, Masting and Rigging, Glasgow 1946
 Harold A. Underhill, Deep — Water — Sail Glasgow 1952
 Rolf Engelsing, Bremen als Auswandererhafen 1683—1880, Bremen 1961
 F. L. Middendorf, Bemastung und Takelung der Schiffe, Berlin 1903

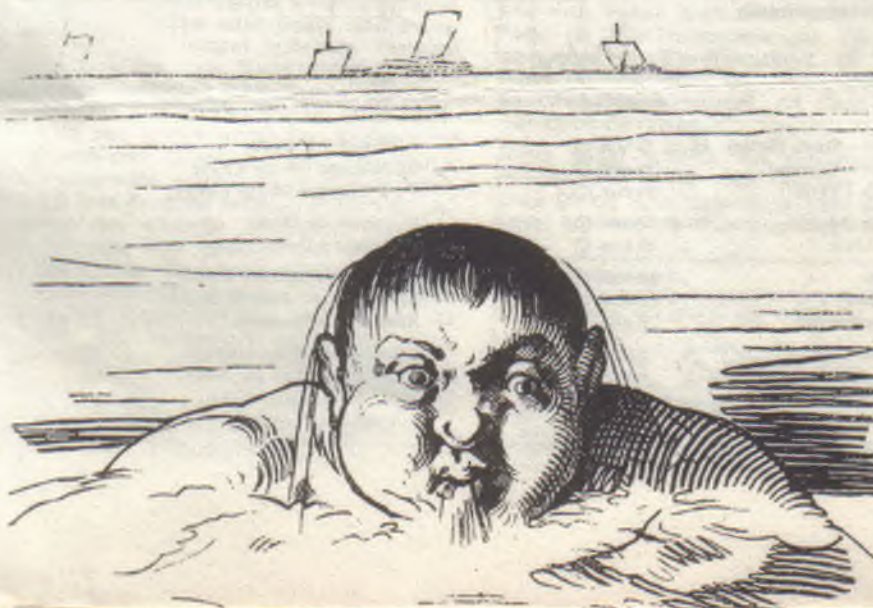
Für ein Schlußwort des Verfassers...

reicht es im vorliegenden Jahrgang nicht mehr. In den 10 Monaten, die seit Beginn der Theone-Beitragsfolge vergangen sind, bekam die Redaktion viel Lob und auch ein wenig Tadel zu hören. An das Ohr des Verfassers drang dies alles nur als ferner Lärm, denn er lebt seit mehr als einem Jahr in Australien. Er ist ein Auswanderer des 20. Jahrhunderts und seine Arbeit über die Auswandererfahrt des 19. Jahrhunderts war seine letzte in Deutschland. Zuschriften zum Theone-Beitrag erhielt die Redaktion auch von durchaus kompetenten Persönlichkeiten, deren Meinung wir den Lesern nicht vorenthalten wollen; wir hoffen darauf bei passender Gelegenheit zurückkommen zu können. Zunächst nur so viel:

Es ist an sich schon ein problematisches Unterfangen, wenn jemand ein ganzes Modell beschreibt, wo doch jeder Fachmann weiß, daß als Vorbild nur ein halbes existiert. Was am Vorbild gemessen werden kann, muß an den selbständig erarbeiteten Zutat nach Ermessen festgelegt werden, und jeder, der von seinem Ermessensspielraum Gebrauch macht, ist auf irgend eine Weise angreifbar. Eine Bauanleitung, wie wir sie seit Heft 3/67 veröffentlicht haben, ist erstlich für den Gebrauch fortgeschrittener Amateure bestimmt. Ihnen wäre mit der wissenschaftlichen Beschreibung eines dem Fachmann ohne-

hin bekannten Halbmodells nicht gedient. Der Modellbauer interessiert sich für das ganze Schiff, und es ist bei einem Modellbauplan schon sehr viel erreicht, wenn wenigstens die Einzelheiten der Rumpfkonstruktion über jeden Zweifel erhaben sind. Wo der Fachmann Alternativvorschläge, z. B. zu Takelage-Einzelheiten machen kann, wollen wir ihm bei späterer Gelegenheit das Wort geben.

Wir sollten nun die am Beitragsende gebotene Gelegenheit dazu benützen, uns von den Witzblatfiguren der Fliegenden Blätter zu verabschieden, die wir in einem zeitgeschichtlichen Exkurs (Me. 7/67, S. 280—290) kennengelernt haben. Sie gehören insgesamt zu der repräsentativen Gruppe der Protestauswanderer, die ihre wagemutige Reise im Zeitalter der Romantik mit biblischen und sozialkritischen Motiven verständlich zu machen suchten. Der vormarxistische Revolutionär Barnabas Wühlhuber sieht sich nach der Ankunft in der neuen Welt mit dem bürgerlichen Spekulant Casimir Heulmaier im Elend vereint (Abb. 3). Von der wehmütigen Dichtung „Die Auswanderer“ des Georg Scherer können wir nur die letzte Strophe zitieren (Abb. 4), weil die übrigen sogar für den Zeitgeschmack fast zu schön waren. Das poetische Kunstwerk, das in den Fliegenden Blättern von 1847 veröffentlicht wurde, steht unter dem Motto von F. Freiligrath: „O sprecht, warum zogt ihr von dannen?“ — Red.



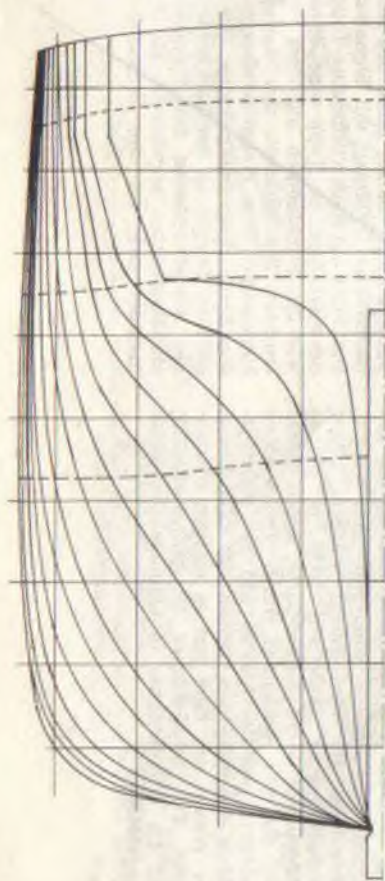
Bark „Theone“



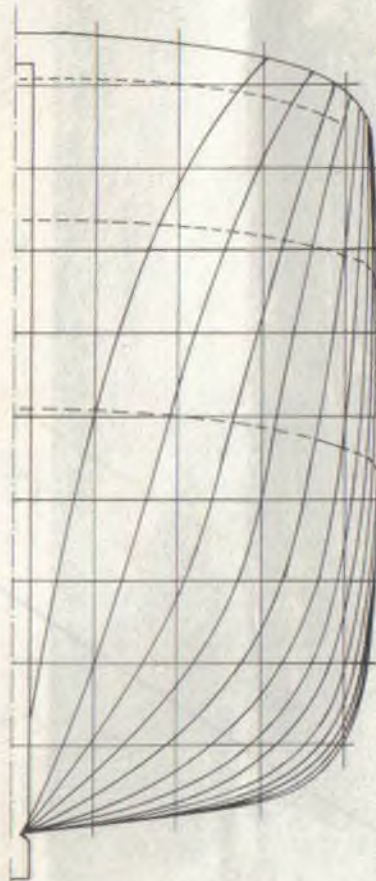
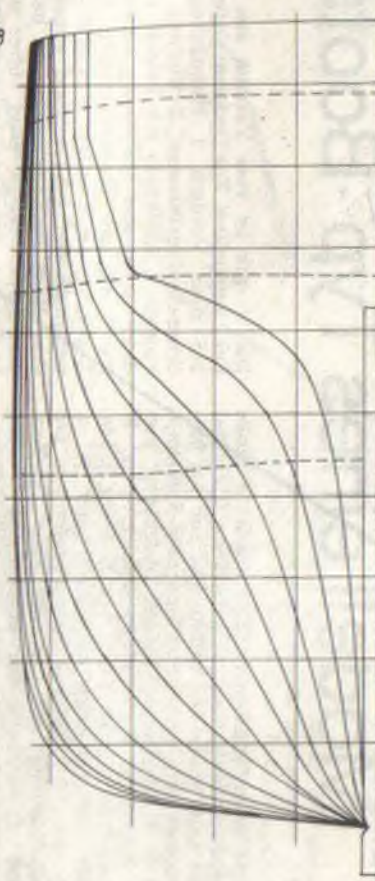
Die Rumpfform der Bark „Theone“ von 1864 ist von einem noch vorhandenen zeitgenössischen Halbmodell bekannt. Der Verfasser unserer Beitragsfolge Karlheinz Marquardt hat vor Jahren eine Kopie für ein Berliner Museum hergestellt; der vorliegende Spantriß sowie der in Me. 4/67, S. 154 — 155 abgedruckte Seiten- und Linienriß können somit für authentisch angesehen werden. Rekonstruiert wurde lediglich die Besegelung. Mit dem Abdruck der Bauanleitung beginnen wir im nächsten Heft (s. a. Me. 3/67, S. 110—111). Im vergangenen Jahr beschäftigte sich der Verfasser intensiv mit den Problemen der Auswandererfahrt im 19. Jh. Über seine Ergebnisse wird er in einem eigenen Exkurs berichten. Gegenwärtig treibt Karlheinz Marquardt vergleichende Studien. Er ist u. a. zu diesem Zweck nach Australien ausgewandert.

Red.

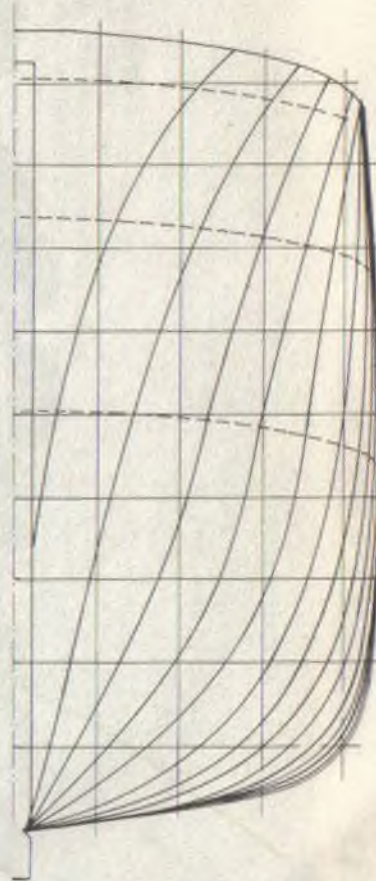
Auswandererschiff Bark „Theone“ 1864



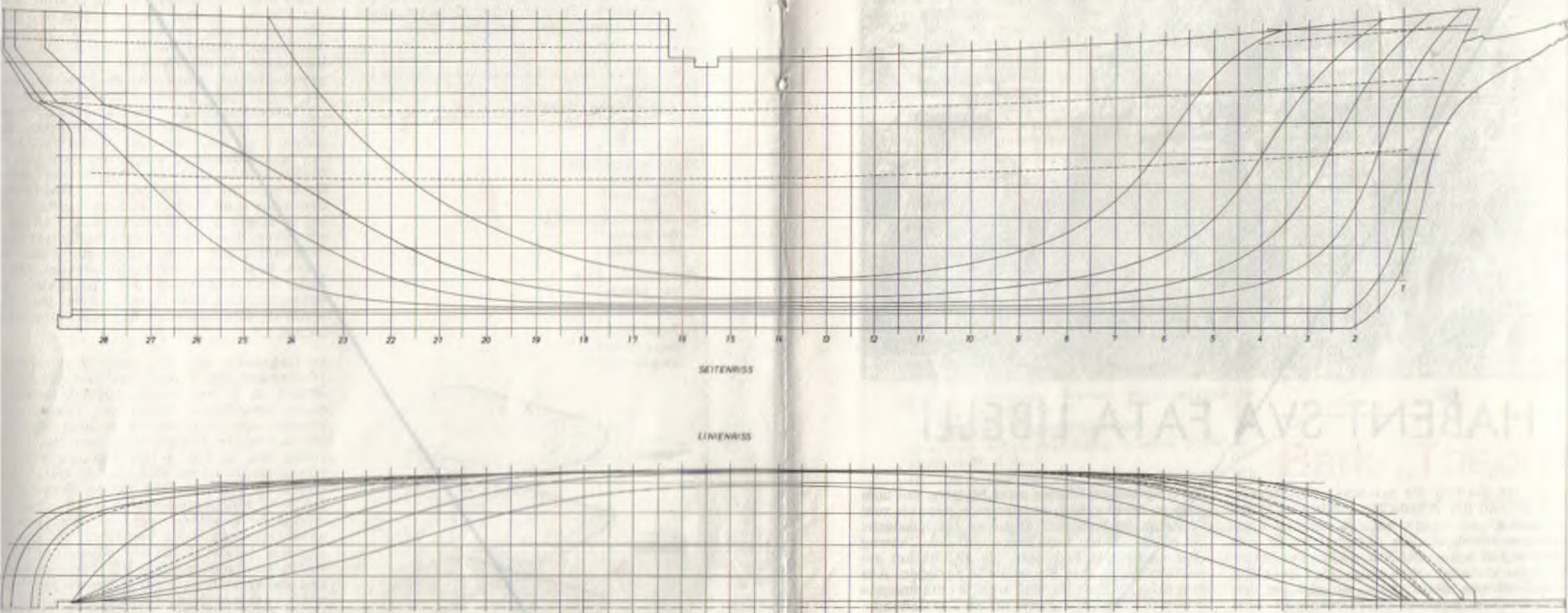
15-28



1-14



Auswandererschiff Bark „Theone“ 1864



Im Abdruck von Rissen großer Segelschiffmodelle bemühen wir uns, nach Möglichkeit immer das volle Format der Zeitschrift auszunutzen. In gestückelter Wiedergabe und bei starker Verkleinerung würden sie ihren formativen Wert weitgehend einbüßen.

Zum Beitrag „Auswandererbark ‚Theone‘ von 1863/64“ hat Karlheinz Marquardt mehrere großformatige Bildtafeln gezeichnet, die wir nur dann in ausreichender Größe reproduzieren können, wenn wir sie auf Mittelblätter stellen. Jedes Heft hat aber nur ein Mittelblatt.

Leser, die sich für das Modell interessieren, sollten die vorabgedruckten Illustrationen ab Juni 1967 zur Hand haben. Der komplette Takelriß steht in Me. 3/67, S. 110/111. Das vorliegende Heft 4/67 enthält den Linien- und Seitenriß. In Me. 5/67 folgt der Spantriß.

Mit dem Abdruck des Beitrags und seiner restlichen Bildtafeln beginnen wir in Me. 4/67. Wir bitten um Verständnis für diese notwendige Maßnahme, auf deren Durchführung wir nur zum Nachteil der speziell interessierten Schiffmodellbauer verzichten können.

Bark „Theone“

Tafel VII (wiederholt aus Me. 3/67, S. 110)

