

Werner Koppe

Die Lippewasserstraße

Schifffahrt auf Lippe und Lippe-Seitenkanal im Rahmen
der nordwestdeutschen Binnenschifffahrtsgeschichte



Schriften der Heresbach-Stiftung Kalkar

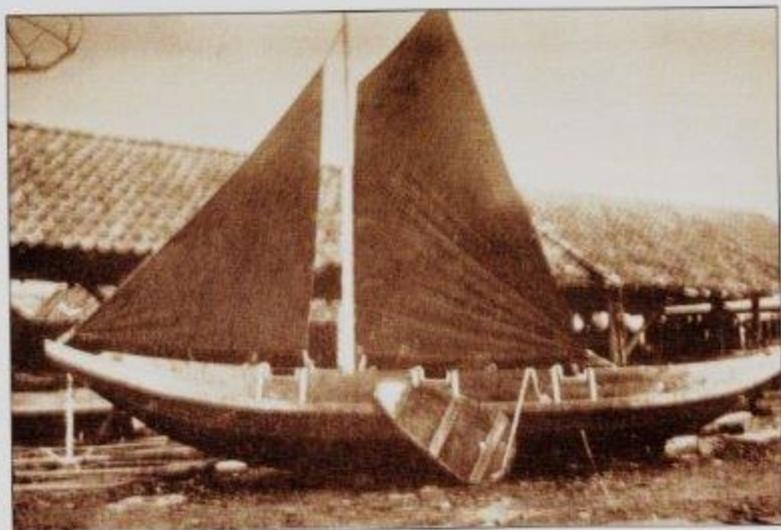


Abb. 27: „Lippenachen“ mit Besegelung in der Dorstener Schiffswerft Tenderich (um 1930)

1820er Jahren vervollkommneten Dorstener Schiffszimmerleute ihre Kenntnisse und Fertigkeiten in holländischen Betrieben, die damals als federführend in Europa galten. Westfalens Oberpräsident Vincke regte 1820 den Dorstener Bürgermeister Gahlen an: „Mehr Rücksicht und Aufmerksamkeit verdiente wohl, wie unter den jetzigen begünstigten Verhältnissen der Schiffbau zu Dorsten zunächst durch größere Kunstfertigkeit und Geschicklichkeit der Arbeiter, worüber man noch häufig Klagen hört, zu heben sei, da nicht zu bezweifeln ist, dass, wenn dieselben nur bessere Arbeiten als bisher lieferten, sie bei der Wohlfeilheit und Güte des Holzes allen anderen den Vorzug abgewinnen würden. Dies dürfte wohl am meisten dadurch befördert werden, dass junge Leute sich auf in- und ausländischen Schiffsbauplätzen, insbesondere in Holland, zu vervollkommen suchen. Ich empfehle diesen Gegenstand Ihrer besonderen Aufmerksamkeit und Unterstützung, wodurch sie sich um die dortigen Einwohner wahrhaft verdient machen können“¹⁶.

1826 erarbeiteten die Dorstener Schiffbauer ein Statut zur Hebung ihres Gewerbes, das sich weitgehend an dem 1798 ergangenen kurkölnischen Edikt orientierte. Alle in Dorsten gebauten Schiffe sollten zudem auf besondere Weise, nämlich mit einem Paar gekreuzter Schlüssel und einem D für Dorsten, gekennzeichnet werden, um die hohe Qualität anzuzeigen (Gütesiegel).

¹⁶ Strotkötter, Lippeschiffahrt 19. Jhd., S. 95.

¹⁷ StaM Oberpräsidium Nr. 47, Bl. 16ff (Prüfung von Flussschiffbauern und Schiffbau zu Dorsten 1821–1833).

Die „Dorstener Schiffe“ wurden auch auf holländischen Werften gebaut – später sogar als Eisenschiffe; meist entstand nur der Rumpf in Dorsten. Der Endausbau mit der Takelage wurde dann erst in Wesel oder Holland vorgenommen.

Ein drittes Erzeugnis der Dorstener Werften war der „Flieger“, ein 5–9 m langer und 1,5–2,0 m breiter Rudernachen, der auch mit einem Segel ausgerüstet werden konnte. Er diente als Begleitboot, Fähr- oder Fischerkahn. Am Niederrhein wurde er von den ansässigen Bauern benutzt³⁶. Außerdem bauten die Dorstener Schiffbaubetriebe auch die größeren Flussfähren, die Fährponten.

Die Dorstener Schiffsproduktion zwischen 1825 und 1861³⁷

1825 – 592 Schiffe

1827 – 551 Schiffe

1829 – 500 Schiffe

1832 – 405 Schiffe

1836 – 617 Schiffe

1840 – 438 Schiffe (darunter 25 Rheinschiffe mit durchschnittlich 2100 Zentnern Ladekapazität)

1861 – 163 Schiffe (16 Großschiffe, 16 mittelgroße Schiffe, 131 Flieger)

Bau eines „Dorstener Fliegers“

In den 1930er Jahren wurden auf Dorstener Werften, z.B. bei Tenderich, noch „Flieger“ gebaut. Die Arbeitsschritte und die Fertigung vollzogen sich in dieser Zeit noch weitgehend nach mittelalterlichen Handwerkstraditionen, d.h. fast ohne Zuhilfenahme von Maschinen. Von 1931 und 1937 liegen Beschreibungen der einzelnen Arbeitsvorgänge beim Bau dieses typischen Dorstener Bootes vor, so dass wir uns heute ein genaues und plastisches Bild vom traditionellen Holzschiffbau machen können.³⁸

Bis etwa zur Jahrhundertwende wurde das Eichenholz noch nach Dorsten gefloßt, wo dann die Arbeit der im Tagelohn arbeitenden Säger („Sagenschnier“) einsetzte. Sie stellten die Eichenplanken für die Holzschiffe her. Die maschinelle Erzeugung von Brettern setzte dieser Berufsgruppe schließlich ein Ende, und es wurden von da ab nur noch fertige Planken in den Schiffsbauanstalten verwendet.

³⁶ vgl. Rodekamp, a.a.O., S. 40; siehe auch den Abschnitt „Bau eines Dorstener Fliegers“. – Woher der Name „Flieger“ für diesen Bootstyp stammt, läßt sich nicht nachvollziehen. Eine vollständige Erklärung ist, daß dieses Boot wegen seines hochstehenden Bugs gleichsam über das Wasser flog.

³⁷ Strotzkötter, Lippeschiffahrt 19. Jhd., S. 97.

³⁸ Wessels, a.a.O., S. 61f.

O.V.: Vom Dorstener Schiffbaugewerbe. In: VK 1937, S. 100.

Rodekamp, a.a.O., S. 40f.

Interessante Einblicke in die Schiffbautechnik vermitteln auch Besuche des Heimatmuseums Dorsten (Großfotos zum „Fliegerbau“ und Werkzeugsammlung) und das Museum der Deutschen Binnenschiffahrt in Duisburg.

bogen sie sich nun allmählich nach oben. Dabei mussten die „Wulfe“ ständig in der Höhe reguliert werden, um den richtigen Biegungsgrad zu erreichen, bis der Schiffsboden die gewünschte geschweifte Form erhalten hatte.

Nachdem der Schiffsboden fertiggestellt war, wurden in einem dritten Arbeitsteil die Bordwände angebracht. Zunächst wurde der untere Teil der Bordwand, das aus zwei Planken bestehende Niederbord („Nierbord“), über dem Feuer in die richtige Form gebracht. Auch hier sorgten wieder Querlatten für den nötigen Zusammenhalt. Hebel mussten die beiden Niederborde an den Bootsboden drücken, bevor sie angeschlagen werden konnten. In gleicher Weise wurde dann das Oberbord geformt und angebracht. Ein besonderes Problem war bei diesem Teil des Fertigungsprozesses, eine gleichmäßige Bootsform zu erreichen. Daher musste, bevor die einzelnen Bootsteile ihren endgültigen Zusammenhalt durch Spanten erhielten, mehrfach mit einem verstellbaren Winkeleisen, der „Malle“, nachgemessen werden, damit die Borde erforderlichenfalls nachgebogen werden konnten.

Wenn das Boot seine optimale Form erhalten hatte, konnte der Schiffbauer das haltgebende Spantengerippe einpassen. Die Spanten oder Krümmer wurden zunächst aus Eichenholz in einem Stück herausgesägt und mit einem „Dexel“ („Dissel“ oder „Deißel“) in die erforderliche Passform gebracht. Vom Schiffbauer erforderte diese Arbeit ein hohes Augenmaß und Geschicklichkeit.

Der Innenausbau des „Fliegers“ konnte anschließend vorgenommen werden. Um dem Boot den letzten Halt zu verleihen, mussten noch im Vorder- und Hinterschiff, dort, wo die einzelnen Planken von Boden und Bordseiten zusammenstoßen, die sog. „Maulklötze“ eingesetzt werden. Es folgte nun der Einbau der Sitzbänke, der „Ruderduchten“. Der obere Bootsrand erhielt schließlich noch eine Verkleidung aus kräftigen Leisten. An der Innenseite des Oberbords sorgte die „Remme“ für einen zusätzlichen Zusammenhalt der Spanten und bildete den optischen Abschluss. Zur Abdeckung der Krümmerenden wurde nun an der Oberkante das „Schandecksel“ aufgenagelt. Der Name dieser Abschlussleiste ist darauf zurückzuführen, dass sie die oberen Enden der Spanten verdeckte, die, da sie ein unschönes Bild abgaben, von den Bootsbauern als „Schande“ angesehen wurden. Auf das „Schandecksel“ wurden noch rechts und links von der Haupt- ruderbank Bretchen aufgenagelt, die die Halterungen („Dollen“) für die Ruder („Riemen“) aufnehmen konnten.

Die wichtigste Abschlussarbeit bestand schließlich im Abdichten des Bootes, dem „Kalfatern“; denn durch die Fugen zwischen den einzelnen Bootsplanken konnte, wenn der „Flieger“ in Betrieb genommen wurde, Wasser eindringen. Daher musste beim „Kalfatern“ wasserundurchlässiges Material in die Bootsritzen getrieben werden. Das „Kalfaterwerg“ bestand zumeist aus zerfaserten Schiffstauen, dem „Werg“, das mit „Kienteer“ getränkt wurde. Mit speziellen Werkzeugen, „Kalfathammer“ und „Kalfatmeißel“, wurde das Dichtungsmaterial in die Zwischenräume geschlagen, die noch mit Schutzleisten („Berglatten“/„Schluffungen“) übergelagert wurden. Nur das „Schegg“, das freistehende Steuerbrett, musste dann noch befestigt werden. Eine weitere Abdichtung des „Fliegers“ wurde durch einen abschließenden Teer- oder Farbanstrich erreicht.

Abb. 33:
1. Arbeitsgang
Drei Planken bilden den
Schiffsboden;
durch Querlatten werden
sie zusammengehalten.



Abb. 34:
2. Arbeitsgang
Es dauert etwa eine
Stunde, bis die beiden
Bootsenden durch die
aufsteigende Wärme der
beiden Feuer und mit
Hilfe von Hebeln (Wulfe)
die gebogene Form
erhalten haben.





Abb. 35:

3. Arbeitsgang

Am Schiffsboden sind bereits die Seitenwände angebracht (Ober- und Niederbord). Nun erhält das Boot das haltgebende Spantengerippe, bei dessen Anfertigung der Schiffbauer ein genaues Augenmaß haben muss.

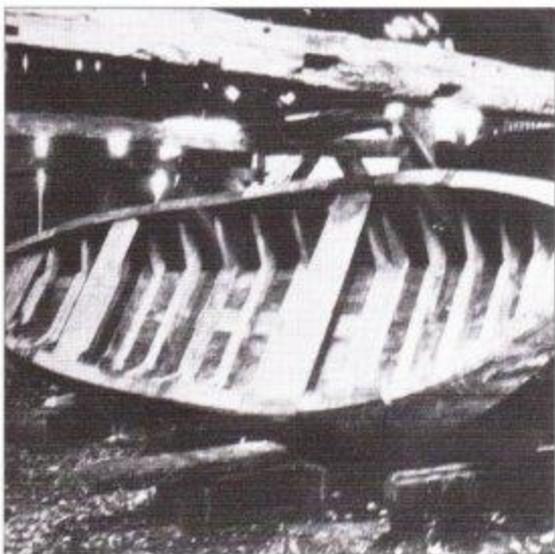


Abb. 36:

4. Arbeitsgang

Der Innenausbau des „Fliegers“: Maulklötze geben dem Boot vorne und hinten zusätzlichen Halt. Die Ruderdüchten werden eingepasst und die Abschlussleisten „Remme“ und „Schandecksel“ aufgenagelt.

Abb. 37:
5. Arbeitsgang
Das Boot wird abgedichtet. Zum „Kalfatern“ werden „Werg“ und „Kienteer“ vermischt und mit „Kalfatsammer“ und „-meißel“ in die Bootsfugen getrieben. Ein abschließender Teer- oder Farbanstrich sorgt für eine zusätzliche Abdichtung.



Abb. 38:
6. Arbeitsgang
Das fertige Boot kann die „Stellung“ verlassen und zu Wasser gebracht werden.

