

Digitales Brandenburg

hosted by Universitätsbibliothek Potsdam

Karl Poetters: Schiffstypen in der Mark.

Schifftypen in der Mark.

Von Karl Poetters.

„Der Berliner soll keine Wasserratte sein, Herr Seemann!“ Na, da kennen Sie den Berliner eben schlecht! Zwar kennt er als Heimatgewässer nur die Spree mit ihren Seen und die Havel mit ihrem Seenkranz, aber wenn Sie, Herr Seemann, Gelegenheit nehmen möchten, sich das Treiben der Berliner auf dem Wasser anzusehen, dann werden Sie überzeugt sein, daß der Berliner eine echte Wasserratte und zwar nicht nur auf dem Wasser, sondern auch zu Lande ist! Gleichviel, wo immer die Spree die Straßenläufe Berlins kreuzt, oder noch vielmehr, wo sie mit ihnen parallel läuft, werden Sie finden, wie der Berliner auf den Brücken, welche den Fluß überspannen, sowohl wie auch an den Geländern der Spree stehen bleibt und mit zwar kritischen, aber liebevollen Blicken das Leben und Treiben auf „seiner Spree“ beobachtet. Manche, wenn auch falsche und unberechtigte Kritik muß sich da das Schiffervolk gefallen lassen und mancher harmlose aber echt Berliner Witz wird da geleistet, insbesondere, wenn versucht wird, die plattdeutsche Sprache oder das Schifferplatt nachzuahmen. Also, Herr Seemann, „Jump auf!“ — „Hurra, es lebe die Berliner Wasserratte!“ —

Wie gesagt, der Berliner kennt und nennt die seine Gewässer belebenden Schiffsgefäße nur unter dem Sammelnamen „Kähne“ und dieses mag ihm verziehen werden, berücksichtigt man die im allgemeinen in Berlin bestehende Interesselosigkeit für den Wert und die handelspolitische Bedeutung der Schifffahrt für Berlin als Groß- und Handelsstadt. Zur Begründung dessen mag es mir ausnahmsweise gestattet sein, z. B. auf die schöne — aber nur im architektonischen Sinne — Oberbaumbrücke hinzuweisen. Der Schiffer hat für diese Brücke durchaus keinen Kosenamen und nur, wer durchaus Recht behalten will, kann der richtigeren Ansicht des Schiffers über den Wert der Brücke in Bezug auf den Schiffsverkehr nicht beitreten. Ebenso verhält es sich mit der großen

im toten Winkel liegenden Dammmühlenschleuse und den verschiedenen im schiefen Winkel zum Fluß stehenden Brücken. Hoffentlich ändert sich dieses alles einmal, wenn die „Transatlantiker“ erst bis in den Tegeler See, als Seehafen Berlins, kommen. Doch nicht hiervon wollte ich sprechen und bitte, wegen dieser kurzen Abschweifung vom Thema, allseitig um Entschuldigung. —

Anders, wie beim Berliner, lauten die Bezeichnungen der einzelnen Schiffsgefäße in der Schiffersprache. Will der Schiffer sich allgemein ausdrücken, so spricht er vom „Schepp“. Damit meint er ein großes Fahrzeug, welches zum Transport von Kaufmannswaren, Stückgütern und wertvolleren Transportgütern dient. Im Gegensatz hierzu spricht er vom „Kohne“ bei solchen Schiffsgefäßen, welche zum Transport von Steinen, Kohlen, Sand und ähnlichen Waren dienen.

Außerdem unterscheidet der Schiffer die Schiffsgefäße in der Form und nach ihrer Bauart. Da kennt er: die „Zille“ auch „Böhme“ genannt, den „Butzer“, den „Spitzkahn“, den „Deckkahn“.

Für die Größe der unsere Flüsse befahrenden Schiffsgefäße sind maßgebend die Größenverhältnisse der die Flüsse sperrenden Schleusen oder des Schleuseninneren, auch von den Schiffern der „Schleusenkessel“ genannt. Man spricht daher, nach der kleinsten und bezw. größten Schleuse benannt, von einem Finow- und einem Elbe- oder Odermaß.

Schiffe, die häufig oder ausschließlich den Finowkanal bei Hohensaaten passieren, sind schmal und klein gebaut, weil das Becken dieser Schleuse die kleinsten Größenverhältnisse aufweist. Sämtliche übrigen Schleusen, insbesondere die in Berlin, Charlottenburg, Spandau, Brandenburg, Plaue, Rathenow usw. sind so gebaut, daß größere Schiffe, wie diejenigen mit Finowmaß und auch mit größerem Tiefgang wie diese, sie passieren können. Der Unterschied in den Größenverhältnissen ist etwa der, daß die Finow-Kähne 127' lang und 14' 6" breit sind, während dagegen alle übrigen Frachtfahrzeuge auf den Flüssen unserer Mark, soweit sie hierher gehören, 150' lang und 18' breit sind.

Die Länge des Fahrzeuges wird hierbei gemessen „von Kaffe zu Kaffe“, d. h. von der äußersten Spitze des Kahns bis zum Steuerrücken. Das Messen geschieht in folgender Weise:

Es wird ein „Anschlagpunkt“ gewählt, der am äußersten Ende der Kahnspitze belegen ist und die Mitte derselben bildet. Von hier aus wird eine Schnur (Bindfaden) bis zum äußersten Rücken des Steuers, dort wo sich dasselbe zum Wasser hinab biegt, gezogen. Nun wird diese festgespannte Schnur gemessen und die so festgestellte Länge wird als diejenige des Schiffes angenommen.

Die Breite des Fahrzeuges wird in der Weise ermittelt, daß mittelschiffs, etwa dort, wo der Mastbaum seinen Platz hat, von Außenbord zu Außenbord eine Schnur gezogen und diese gemessen wird.

Früher wurde zum Bau der Fahrzeuge Tannen- oder Kienholz verwendet; seit mehreren Jahren aber verwendet man, namentlich zum Bau der zum Transport von Stückgut dienenden Schiffe, auch das Eisen.

Beim Bau eines Schiffes wird zunächst der Schiffsboden gelegt. Diele neben Diele, die an ihrer Schmalseite durch Holzzapfen verbunden werden, wird gelegt, bis Breite und Länge des Schiffsbodens erreicht sind. Hierbei muß auf gleiche Stärke der Dielen gesehen werden, die je nach der Art des Schiffes und seiner zukünftigen Verwendung 2—4" beträgt. Die letzten dieser Dielen, die den Abschluß des Schiffsbodens bilden sollen, werden über Feuer „gekrümmt“, d. h. so gebogen, daß ihre Enden schräg nach oben gehen, und dienen später gleichzeitig als Boden der „Kaffstücke“ genannten Teile des Schiffes, der Spitze und des Steuerstandes.

Auf die Diele folgt die erste Planke, die „Brenne“ genannt wird, hierauf setzt sich die „Windlatte“ fest und als letzte Planke folgt oben auf die „Riesbord“.

Dem Ganzen festen Halt zu geben, dazu dienen die „Kniestücke“; es sind dieses starke, im rechten Winkel gewachsene Baumzweige, deren einer Schenkel an der Innenseite der Schiffswand emporgeht und an dem die Planken befestigt sind, während der andere am Schiffsboden seinen Halt findet und hier gleichzeitig zur Befestigung des ganzen Schiffes beiträgt. Diese sogen. Kniestücke werden so gesetzt, daß sie sich gegenüberstehen und ihre Schenkel am Schiffsboden dicht neben einander zu liegen kommen, so dass sie wiederum unter einander verbunden werden können. Diesen, am Schiffsboden befestigten Teil des Knies, nennt man auch „Wrange“ oder „Blatt“.

Bei Fahrzeugen besserer Bauart gebraucht man zu den Kniestücken Eichenholz, während zum Bau von Zillen gewöhnlich Tannen- oder Kiefernholz verwendet wird.

Vor allem kommt es darauf an, daß das verwendete Holzmaterial durchaus trocken und gut abgelagert ist. Denn von der Trockenheit des Holzes hängt nicht nur die Haltbarkeit des ganzen Fahrzeuges, sondern auch seine Schwimffähigkeit ab.

Der Raum zwischen zwei Wrangen, die gewöhnlich 1' oder mehr von einander entfernt gesetzt werden, heißt „Veste“ oder „Gäte“, bis auf denjenigen Raum, der zur Entfernung des in den Schiffskörper eindringenden Wassers benutzt wird und deshalb „Schöpfloch“ genannt wird.

Die Entfernung des eindringenden Wassers erfolgt, wie ich hier gleich vorweg bemerken will, entweder mittels einer eisernen oder hölzernen Pumpe oder mit der „Handschippe“ oder Schaufel.

Die die Spitze und den Steuerstand bildenden Planken werden über Feuer derartig gebogen, daß sie schräg nach oben gehen. Während nun bei der Zille die Kaffstücke durch die Planken abgeschlossen werden,

erhält der Butzkahn gewöhnlich einen Vorderstevan und der Spitzkahn eine Spitze aufgesetzt. Letztere, die einige Zentner schwer, bis über 2 Fuß lang und etwa 1 Fuß breit ist, wird durch ein Charnier mit den Kaffbrettern bzw. den Planken verbunden.

Ist der Rumpf des Schiffes hergestellt, dann beginnt der innere Ausbau desselben.

Da werden die „Dehnbäume“ oder „Sprieße“ gesetzt, die dem ganzen Schiffe erst den erforderlichen Halt geben. Es sind dies viereckig geschnittene Balken, von etwa $\frac{1}{2}$ Fuß Stärke, die in ganz bestimmten Entfernungen von einander quer durch das Schiff von Bord zu Bord gehen. Neben ihnen befinden sich zur größeren Festigkeit des Schiffes die Patentschrauben, eiserne Stangen, die durch die Planken gehen, außen Bords mit eisernen Schraub-Köpfen oder Platten versehen und in der Mitte durch eine Doppelschraube fest zusammen gehalten werden. Gewöhnlich befinden sich in einem Schiff 4—6 Stück solcher Schrauben.

Sodann folgen der „Schofft“ mit der „Butze“ und der „Stand“ mit der „Kajütte“. Ersterer ist der obere Teil des Schiffes in der Spitze, eine Art Deck, auf dem die Schiffer sich bewegen und das etwas über einen Fuß tiefer liegt wie die Riesbord. An den Schofft schließt sich die „Butze“, d. i. der Aufenthaltsraum oder Kajütte für die Bootleute an.

Die „Kajütte“ am hinteren Teile des Schiffes und vor den Steuerbelegen, ebenfalls 1' tiefer wie die Riesbord, dient zum Aufenthalt für den Kapitän und seine Familie, das Deck der Kajütte auch als Steuer-mannsstand.

Der Raum, der in der Spitze eines Schiffes durch dessen Boden, Seitenplanken und Deck gebildet wird, heißt bis zur Butze „die Kaffe“; derjenige Raum zwischen der Kapitänskajütte und dem Schlußstück des Schiffes „der Stand oder Steuer-mannsstand“, der Innenraum die Hinterkaffe.

Im ersten Drittel des Schiffes, von der Spitze abgerechnet, befindet sich der Sitzschemel für den Mastbaum, der aber sitzt nicht auf dem Schemel, sondern steht in demselben.

Gebildet wird der Sitzschemel von einer besonders starken, kräftigen und breiten Planke, die in Höhe der Windlatte quer von Bord zu Bord angebracht ist, die in der Mitte und an ihre Rückseite halbkreisförmig ausgeschnitten ist. Besondere Kniestücke und eiserne Schrauben, sowie eiserne Verankerungen dienen dazu, dem Sitzschemel besondere Festigkeit zu geben.

Vom Vorderdeck bis zur Kapitänskajütte werden an den beiden Bordwänden entlang Planken gelegt, die der Schiffer den „Laufgang“ oder Gangbord nennt, da diese Planken eine Verbindung oder Laufgelegenheit im Schiffe zwischen der Schiffsspitze und dem Steuer her-

stellen. Der Teil der Laufplanken von der Kaffe bis zum Sitzschemel ist an den Bordwänden und der Kaffe besonders stark befestigt, dient er doch gleichzeitig dazu, dem Mast einen stärkeren Halt zu geben, wenn der vom Segel aufgefangene Wind beginnt das Schiff zu drücken oder fortzutreiben.

Die Laufplanken dagegen vom Sitzschemel bis zur Kajütte liegen nur lose auf den Dehnbäumen, können jederzeit beliebig und insbesondere beim Beladen des Schiffes entfernt und, wie geschildert, zu anderen Zwecken verwendet werden.

Man nennt den ersten Teil dieser lose gelegten Planken direkt hinter dem Sitzschemel, das „Vorderbrett“, dann das Mittelbrett und endlich das Hinterbrett.

Glaube ich so ein Bild von der Erbauung unserer märkischen Schiffe im großen und ganzen gegeben zu haben, so bliebe mir hierbei noch zu bemerken, daß Variationen auch hier nicht ausgeschlossen sind.

Werden, wie oben geschildert, die Zille und der Deck- oder Spitzkahn gebaut, so weicht hiervon der Butzkahn insofern ab, als er vorn und hinten an Stelle des breiten, schräg nach oben gehenden Bodens der Kaffe, je einen geraden Steven erhält, an dem die Planken befestigt werden.

Diese Bauart wird namentlich in jüngerer Zeit als eine zeitgemäße Notwendigkeit bevorzugt. Während nämlich in früheren Jahren ein Schleppdampfer auf den Gewässern der Mark eine seltene Erscheinung bildete, ist heute der Schleppdampfer das ständig belebende Element unserer Gewässer und „das Wasser kommt garnicht mehr zur Ruhe.“ Dampfer folgt auf Dampfer, stromauf wie stromab, der Zerstörer der ganzen Flußfischerei. Doch dieses nicht allein, der Dampfer hat auch der Segelei ein Ende gemacht. Sieht man heute auf unseren Flüssen einen Segler, so gleicht er einem flügelahnen Vogel, der nicht weiß, ob er fliegen oder laufen soll. Anders dagegen sah es vor 20–30 Jahren noch aus. Stolz blähten sich da die großen gewaltigen Leinwandflächen im Winde auf und weiß glänzten sie im Sonnenschein. Gleich dem stolzen Schwan durchfurchte so ein Segler die Flut und mancher Schiffer mußte, vom Großsegel über Bord geschlagen, sein Leben durch Ertrinken verlieren.

Heute dagegen beherrscht der Dampf die Schifffahrt und der Schiffer, dem nervösen, hastenden Treiben unserer heutigen Zeit folgend, läßt das Segel im Segelkasten liegen, er reicht seinem Schlepper die „Trosse“ und läßt sich schleppen. Da nun durch breite Flächen der Widerstand erhöht wird, so kommt man immer mehr dazu, diese zu vermeiden und den Steven im Schiffsbau auf unseren Flüssen zu bevorzugen. Nicht nur durchschneidet solcher Steven das Wasser leichter und erleichtert dadurch der Dampfmaschine die Arbeit, sondern der Steven bietet auch noch den Vorteil, daß

bei einer Havarie der Schiffsboden geschützt bleibt, da das Schiff nicht so leicht leck wird und zum Sinken gebracht werden kann.

„Es läuft nicht so leicht auf“, so lautet der technische Ausdruck.

Wir sehen daher auch beim Schleppen der Kähne auf der Spree, daß der erste der geschleppten Kähne fast stets ein Stevenkahn ist, er fängt nicht, wie z. B. eine Zille, mit breiter Brust das von der Schraube oder den Rädern des Dampfers nach rückwärts geworfene Wasser auf, sondern läßt es zu beiden Seiten des Schiffes weiter gleiten.

Nun die Ausstattung eines „Kahnes.“

Auch hier macht sich gegen frühere Jahre ein bedeutender Fortschritt bemerkbar, insbesondere in der Ausnützung der räumlichen Verhältnisse. Heute kann es einem nicht mehr so leicht „in die Bude regnen!“ Während heute der Eingang zur Kapitänskajütte meistens durch Schiebedach überdeckt ist, befand sich früher zwischen Kajütte und Steuermannsstand ein etwa 2 Fuß breiter Raum „der Gang.“ An den Innenbordseiten dieses Ganges führten zwei schmale Treppen in den Gang hinab, und von diesem gelangte man durch eine Doppeltür oder Flügeltür in die Kajütte. Stand diese Tür bei Regenwetter auf, so regnete es direkt in die Kajütte hinein, da ein schützendes Dach über dem Eingang fehlte.

Der Eingang in die „Butze“ erfolgt noch immer durch eine in der Decke desselben befindliche nach oben zu öffnende Klappe, von welcher dann mehrere Stufen hinab in das Innere führen. Außerdem befindet sich ein sogen. Notausgang noch an der Breitseite der Butze, durch den man in das Innere des Schiffes, den sogen. „Brummstall“ kommt. Auch von der Kapitänskajütte führt häufig eine solche Verbindungstür in den Schiffsraum. Raum ist hier in der kleinsten „Kajütte“ vorhanden, um den Schiffer mit seiner Familie aufzunehmen und namentlich wenn „sie“, nämlich die Olle, oder Kapitänsfrau, selbst an Bord ist, herrscht in diesem kleinen Raum, in dem oft auch die Gardinen, die Blumen und der Papagei nicht fehlen, eine Sauberkeit und Gemütlichkeit, wie sie sich der Landbewohner in seiner Behausung auch nicht besser zu schaffen vermag.

Die Rücksichtslosigkeit, mit welcher der Schiffer seinen Beruf in Wind und Wetter ausüben muß, zwingt ihn allerdings, sich auch eiserne Gardinen zuzulegen, diese aber bilden vor den Kajüttenfenstern, außerhalb angebracht, nur einen Schutz der Glasfenster.

Kleiner und beschränkter noch, wie die Kajütte, ist der Aufenthalt der Bootsleute, die Butze. Auch diesen Raum teilt oft noch die Frau des verheirateten Bootsmannes und sein Kind. Häufig aber auch dient dieser Raum noch zur Aufbewahrung verschiedener Gerätschaften, wie Taue, Kloben etc. Die Bettgelage sind in beiden Räumen etagenweise angebracht, die Winkel bilden häufig Spinden, die Mitte des Raumes

nimmt ein Tisch ein und Kommode nebst Spiegel und Bilderschmuck fehlen auch nicht. Die Öfen sind sogen. eiserne Öfen oder Kochmaschinen, die, transportabel, in der kühleren Jahreszeit in der Kajütte aufgestellt sind und gleichzeitig in dieser den Ofen ersetzen. In der heißen Jahreszeit dagegen bringt man sie außerhalb der Kajütte irgendwo unter, denn dann ist es in den Kajüttenräumen oft so heiß von der Sonne, die doch das Deck von ihrem Aufgang bis zu ihrem Untergang bescheint, daß es die gesamte Besatzung vorzieht, auf einem im Schiffsraum improvisierten Lager zu schlafen. Liegt die Besatzung auch dann wohl direkt in den Betten, so bildet das gesamte Deckbett aber das weite Himmelzelt und die aufgehende Sonne küßt die Schläfer munter zu neuer und schwerer Arbeit.

Sind Frauen und Kinder an Bord, dann baut man wohl auch ein Schlafzelt, indem mittels eines Segels eine Art Schlafzelt hergerichtet wird.

Endlich kennt man auch an Bord den häufig lieben Hausgenossen, den Hund; auch er hat hier sein Häuschen und gehört zur Familie. Vergißt er aber einmal seine Familienzugehörigkeit und geht an Land schwänzen, dann schmeckt ihm die erste Kost an Bord gewöhnlich garnicht und die Portion „Tauende“, die ihm verabfolgt wird, ruft Heulen und Zähneklappern hervor. Auch Tauben, Hühner und Kaninchen werden oft gehalten, deren Los es ist Abwechslung in die oft sehr eintönige Tischkarte zu bringen. Daß, soweit es der Raum an Bord gestattet und namentlich wenn „sie“ sich an Bord befindet, auch der Garten, sogar in zweierlei Gestalt, in Blumen- und Gemüsegarten, nicht fehlen darf, ist selbstverständlich.

Der wichtigste Teil des ganzen Schiffes ist nun das Steuer. Steuerlos ist das Fahrzeug unrettbar verloren, ein Spielball von Wind und Wellen.

Das Steuer wird aus zwei Teilen gebildet, den „Krummel“, auch Steuerhelm oder Helmholz genannt, dessen Spitzname „Faulholz“ lautet, und die „Steuerdiele“. Ersterer ist derjenige Steuerteil, der sich über dem Schiffsbord befindet, ein länglich runder Baum, der sich von vorn nach hinten zu bis zu einem vierkantigen Balken verstärkt; der zweite Teil dieses Balkens reicht über Bord zum Wasser hinab und an ihm ist die im Wasser liegende „Steuerdiele“ befestigt, die, je nachdem das Schiff leer oder beladen ist, und je nachdem es dem Steuerdrucke mehr oder weniger folgt, mit Eisen oder Steinen etc. belastet wird. Gehalten und bewegungsfähig wird das Steuer durch den „Steuernagel“, der durch den oberen vierkantigen Teil des Steuers und durch die darunter befindliche Steuerbank oder Steuerlager geht und es ermöglicht, daß das Steuer sich um seine eigene Achse drehen kann. Dieser Steuernagel ist ein langer, runder, eiserner Bolzen.

Bei den langsameren Bewegungen der Segelschifferei kann das Rad-

steuer, wie es bei Dampfern und Seeschiffen zu finden ist, nicht angewandt werden, weil diese Steuer eine schnellere Bewegung oder Wende des Schiffes herbeiführen. Aber schon haben diejenigen Kähne, die ausschließlich „gedampft“ werden müssen, d. h. fast ausschließlich mittels Dampfer befördert werden, neben dem Segelsteuer schon das Radsteuer und nicht mehr lange, und das Segelsteuer gehört auch zu dem einst „Gewesenen“. Außerdem sprechen hier noch Wasserdruck auf das Steuer und anderes mit.

Sodann folgt der Mastbaum mit der Segelstange, letztere auch „Schmack“ genannt. Der Mastbaum ist eine kernige, gesunde, schlank gewachsene und gut verästete Tanne oder Kiene, sich nach oben hin verjüngend, von 70–80' Länge. Ein Gegensatz zu den Masten der Seeschiffe, die sich, sozusagen aus mehreren Etagen zusammensetzen. Der Mastbaum steht unten auf dem Boden des Schiffes im sogenannten Stand oder Einsatz — einem viereckigen, durch Leisten, die auf dem Schiffsboden befestigt sind, gebildeten Loch. Gehalten wird „der Mast“ durch den oben beschriebenen Sitzschemel, in dessen Ausschnitt er steht. Um dem Mast einen festen Halt zu geben, wird der Ausschnitt durch einen Holzblock mit eisernen Krammen verschlossen, und um eine lotrechte Haltung zum ganzen Schiffe einzunehmen, erfolgt seine „Verkeilung“, d. h. es werden zwischen Mast und Ausschnitt starke Keile eingetrieben, die ein Versacken des Mastes aus dem Lot unmöglich machen, auch wenn er nicht durch Leinen gehalten wird.

Bedeutend kleiner wie der Mast ist die Segelstange oder Schmack. Sie ist ebenfalls von Kienen- oder Tannenholz, ein langer gleichmässiger Baum in Bolzenform von 60–65' Länge, sich nach dem oberen Ende gleichfalls verjüngend. Hierher gehört noch der Segelkasten, ein großer verschließbarer mit Deckel versehener Kasten, in welchem Segelzeug und Leinen aufbewahrt werden.

Oft sehen wir, wie Schiffer, um ein Tau zu befestigen, einen etwa einen halben bis ganzen Arm langen und starken Knüppel durch eins der vielen in den Bordwänden der Kaffe bzw. Schofft und dem Stand befindlichen Löcher stecken. Dieser Knüppel führt den Namen „Tennnagel“, ein Wort, das ich nicht zu deuten vermag, und das Loch in der Bordwand, durch welches er gesteckt wird, heißt „Wandloch“. Außerdem befinden sich an den Bordwänden noch klotzartige Aufsätze, die man gewöhnlich ebenso wie jenen Klotz, der sich an der Kajütte befindet, „Rep-Pahl“ nennt. Um erstere werden Repe-Leinen und Ketten geschlungen, an denen sich Gegenstände über Bord, wie z. B. Anker befinden, letzterer wird beim Segeln zur Befestigung der Segelleine benutzt. Beim Segeln verwendet man noch die „Schwertbretter“ oder „Schwerte“. Es sind dies zwei in etwas ovaler Blattform gehaltene, fest aneinander gefügte Bretter von etwa 4–6' Länge und oben 2 und unten 3–4' Breite, sowie

2—3" stark. Der Zweck der Schwerte ist das Verhindern eines Kenterns beim Segeln.

Etwas seitwärts von der Spitze und auf deren rechten Seite befindet sich ein kleiner vorgestreckter Krahn, durch welchen die Ankerkette läuft, der durch eine eiserne Winde, die auf dem Schoff vor der Butze steht, den Anker hebt und senkt. Gewöhnlich werden in Rücksicht auf die Bodenverhältnisse unserer Gewässer, die meistens sumpfig sind, vierflügelige Anker verwendet.

Ist so die innere Ausstattung vollendet, so erhält das ganze Schiff einen Anstrich, d. h. es wird gründlich vom Scheitel bis zur Sohle geteert. Der Teer hat außerdem den Zweck das Holz fester und dichter zu machen ebenso wie das Werch, aus alten Tauen, die zu diesem Zwecke gewöhnlich in Strafanstalten verarbeitet werden, hergestellter sehr brauchbarer Hanf. Dieses Werch wird in sämtliche Fugen des Schiffes, gehörig mit Teer getränkt, mittels Schlägel und Stemmeisen getrieben und verhindert dadurch bis zu einem gewissen Grade das Eindringen des Wassers in den Kahn, das durch das noch so gewissenhaft ausgeführte Zusammenfügen von Planken und Bohlen allein doch nicht zurückgehalten werden könnte.

Gewöhnlich entbehren unsere Schiffe eines jeden Schmuckes; keine Gallion oder sonstige Figur oder Bild schmückt Spitze oder Spiegel (Hinterseite des Schiffes). Nur werden Kajütte und Butze farbig angestrichen, gewöhnlich dunkelgrün mit weißem Rahmen.

Ist alles gehörig trocken, dann geht das Schiff geschmückt mit einem über die Spitze gehängten großen Kranz, den es auch während seiner ersten Reisen trägt, vom Stapel zu Wasser. Jetzt kommt der Segelmacher mit Segel und Leinenzeug. Früher, zur Segelzeit, konnte man Segel auf den Schiffen unserer Flüsse sehen, die 23 Ellen hoch und 14 Blatt breit waren, das Blatt zu $\frac{5}{4}$ Ellen gerechnet. Heute sind die größten Segel gewöhnlich nur 21 Ellen hoch und 11 Blatt breit, oder 18 Ellen hoch und 9 Blatt breit.

Fock, Klüver, Besamsegel, Dreikant etc. kannten unsere Schiffer nicht, höchstens noch die Fock.

Um die Segel am Mast befestigen zu können, wird zuerst das „Scherzeug“ angeschlagen. Unter Scherzeug versteht der Schiffer sämtliche Leinen und Taue, die am Mast befestigt und erforderlich sind, ein Schiff unter Segel fortbewegen zu können. Zwischen Mast und Segelstange wird dann noch das an der Stange befindliche Leinenzeug „das Stangenzeug“ genannt.

Steht der Mast und soll das Segel emporgezogen, oder „geheißt“ werden, so wird das Ende einer Leine, die durch einen sogenannten Kloben läuft, der durch ein Tau an der Mastspitze „angeschlagen“ oder

festgebunden ist, durch eine Schleife mit dem Segel verbunden, und daran das Segel in die Höhe gezogen.

Um außerdem das Segel am Mastbaum festzuhalten, sind am Segel selbst Ringe angebracht, d. i. kurze sich in gewissen Abständen folgende Leinen, von welchen das eine Ende am Segel bereits befestigt ist, während das andere beim Aufziehen des Segels um den Mast geschlungen und mit einem am zweiten Ende dieser Leine befindlichen Knebel in eine Öse gesteckt wird. Diese Öse befindet sich wiederum an der Hinterliek, mit der man beim Segel den aus einem gedrehten Tau hergestellten und an das Segel angenähten Rand oder Saum bezeichnet. Der äußere Segelsaum wird die Außenliek genannt, auch Vorderliek.

Zum leichteren Aufziehen des Segels trägt der erste Ring kinderfaustgroße Holzkugeln, die sich beim Ziehen drehen. Ist das Segel gehißt, dann wird durch eine zweite Leine, die gleichfalls durch einen zweiten an der Mastspitze befindlichen Holzkloben und von hier zur Spitze der Maststange läuft „abgefiert“ und damit die Stange, welche in gewisser Höhe am unteren Teil des Mastbaumes in einer Schleife oder einem Ringe hängt, bis zur äußersten oberen Spitze des Segels geführt. Es folgt sodann noch die Streckung des Segels insofern, als durch eine weitere nach der Spitze der Stange führende Leine der äußere Rand des Segels so weit wie möglich, hoch geholt wird. So kann die Segelfahrt beginnen. Die Enden der Hauptleine sowie der Stangenleine werden dann, wenn das Segel „steht“ an die Maulaffen, d. s. sogenannte Knebel aus Holz, geschlagen. Diese Knebel befinden sich für die Leine des Hauptsegels an der Segelbank, für die Leine der Stange am unteren Teil der letzteren.

Damit dem Mast beim Segeln ein größerer Halt gegeben wird und er dem Druck des Windes, der sich im Segel festsetzt, größeren Widerstand bieten kann, wird noch eine gleichfalls an der Mastspitze befindliche resp. befestigte Leine zur Spitze des Schiffes geführt und hier fest angezogen. Diese Leine heißt „Schnurrleine“ im Gegensatz zu den Leinen, die vom Mast bzw. Segel nach hinten laufen, sich halbwegs durch einen Doppelkloben vereinigen und von hieraus durch die Scherleine, die durch denselben Kloben läuft, von der Bedienungsmannschaft angezogen, oder nachgelassen werden können.

Ist dann endlich noch die „Standarte“ an die Mastspitze befestigt und der Wind günstig, dann tritt der Schiffer „in Gottes Namen“ seine Reise an, von der er glücklich zurückkehrt, wie der lange, weitauswehende Heimatswimpel, den er unter der Standarte gesetzt hat, anzeigt.

Als Standgeräte dienen dem Schiffer neben dem bekannten langen Ruder, noch der Staken, ebenfalls eine Art Ruder; ferner der „Schrick“, ein mehrere Fuß langer und mehrere Zoll dicker Holzpfehl, der oben mit einem kräftigen Querholz versehen, am unteren Ende zwei nach

außen weisende eiserne Spitzen trägt, die durch einen um das Holz gelegten eisernen Ring gehalten werden. Dieser Schrick wird angewandt, um den Lauf des Schiffes plötzlich zu hemmen oder ihm eine andere Richtung zu geben, wozu das einfache Handruder nicht ausreichen würde.

Dann kommen noch verschiedene Haken und Staken, sowie der der Sauberkeit dienende Besen des Schiffes „der Schwabbel“, ein Holzstiel, an dessen einem Ende ein „Flansch“ von Tuchlappen, (auch aufgedrehtes Tauwerk) befestigt ist.

Ein sehr wichtiges Instrument an Bord ist „der Kneppner“ — nicht zu verwechseln mit dem auf dem platten Lande so bezeichneten Vogel, den Storch. — Der Kneppner ist ein aus zwei schmalen Latten gebildetes Instrument. Zwei Enden dieser Latten stehen genau im rechten Winkel zu einander und die Schenkel der Latten werden durch ein Querholz oder Latte gehalten bzw. verbunden.

Dieses Instrument diente in früheren Zeiten, als man die Ladelinie noch nicht kannte, wie sie jetzt Außenbords vorn, in der Mitte und hinten angebracht sein muß, dazu, den Tiefgang des Schiffes festzustellen.

Da das Beladen eines Schiffes sich stets nach den Tiefstand des in den einzelnen Wasserstraßen befindlichen Wassers richtet, so wurde beim Beladen mittels des Kneppners das Sichsenken des Schiffes ermittelt, um später ein Festfahren nach Möglichkeit zu vermeiden. Der längere der beiden Schenkel trug das nach Fuß geeichte Maß. Heute sieht man das Maß außenbords durch schwarze Querstriche auf weißem Grunde angegeben.

Der innere Raum des Schiffes dient zur Aufnahme der Ladung, aber der Schiffer unterscheidet auch hier noch den eigentlichen Laderaum, d. i. den Raum vom Mast bis zur Kajütte und den „Brummstall“, d. i. der Raum vom Mast bis zur Butze. Beim Deckkahn werden zur Errichtung des Decks sogen. Knien oder Stützen in hierzu in der Riesbord angebrachte eiserne Krammen gesteckt, die nach der Mitte des Laderaums und schräg nach oben zugehen, um hier ihren Stützpunkt wieder an dem Querbalken, der von Kajütte bis Butze bzw. Mast läuft, zu finden. Dieser Querbalken liegt genau in der bei der Vermessung ermittelten Mitte des Fahrzeuges und ungefähr die Bordwand um $\frac{1}{3}$ ihrer eigenen Höhe überragend.

Gleich den Ziegeln auf dem Dache eines Hauses werden dann die Deckslatten oder Bretter, parallel mit dem Schiff, übereinander aufgelegt und mittels Haken oder Riegel unter Deck festgehalten. Zum Schutze der Lattenenden (die Latten haben etwa eine Länge von 3—4' und eine Breite von 3—4") werden sogenannte Schutzbalken gelegt, die durch entsprechende Einschnitte den etageförmig liegenden Latten und ihrer Stärke im Durchmesser sich genau anpassen. Auch dienen diese

Balken gleichzeitig dazu, etwa übernommenes, oder Regenwasser nicht durchzulassen, wodurch die Ladung z. B. Getreide leicht verdorben werden könnte. Je nach der Grösse eines Deckkahnes ist die Zahl der Stützen und Balken verschieden, gewöhnlich sind es 4—6.

Um eine Verwechslung unter den einzelnen Lagen der Latten zu vermeiden, trägt jede Latte und auch jeder Deckbalken eine Bezeichnung. Mit schwarzer Farbe liest man auf der Latte die lfd. Nummer, ob die Latte nach vorn, oder hinten, oder in die Mitte des Schiffes gehört und ob Back- oder Steuerbordseite.

Das Laufen auf dem schräg abfallenden Deck ist durchaus nicht so leicht und gefahrlos, insbesondere wenn dieses vom Regen naß ist oder Schnee und Glatteis das Deck fast ungangbar gemacht haben. Da hat man denn zur Sicherung des Personals sogen. Laufbretter, etwa einen Fuß vom Decksrand entfernt, angebracht und schützt durch diese nicht nur die Mannschaft bei der Verrichtung ihrer Tätigkeit auf Deck, sondern dieses selbst gleichzeitig mit.

Das jedes größere Fahrzeug seinen „Anhang“ oder Rettungskahn mit sich führt, ist wohl allgemein bekannt.

Wenn ich zum Schluß noch den juristischen Begriff eines Schiffes erwähnen darf, so muß ich bemerken, daß das Gesetz keine Zille, Butzer oder Deckkahn kennt, sondern nur ein „Schiffsgefäß“. Rechtlich sind Schiffsgefäße den unbeweglichen Sachen, z. B. dem Grund und Boden, dem Hause etc., insofern gleichgestellt, als sie, wie diese, hypothekarisch beliehen werden können.

Früher wurden die Schiffsgefäße nach ihrer Fertigstellung von den hierfür zuständigen Vermessungsbehörden, und das waren die Steuer-Ämter in verschiedenen Städten, in der Weise vermessen, wie ich dieses im Anfang meines Aufsatzes geschildert habe.

Über eine solche stattgefundene Vermessung erhielt sodann der Schiffseigner eine Urkunde ausgefertigt, die der „Meßbrief“ hieß, und an der Kajütte des betreffenden Kahnes, auf der linken Seite ihrer Hinterfront, wurde ein Blechschild angebracht, das die Vermessungs-Nummer trug.

Zum Beispiel: I No. 309. Das heißt für die zuständigen Behörden, daß das Schiffsgefäß von der I. Vermessungsstelle vermessen und in der Liste über die vermessenen Schiffsgefäße unter der laufenden No. 309 gebucht worden ist. ¶Die erste Vermessungsstelle ist Berlin, folglich ist das Schiffsgefäß in Berlin beheimatet und Berlin Heimatsort des Schiffseigners. Vermessungsstellen sind z. B. noch Brandenburg a. H. als II., Potsdam als XII.

Wollte nun der Schiffseigner sein Schiffsgefäß einem Gläubiger verpfänden, so mußte er auf's Gericht, oder zu einem Notar gehen und hier eine Schuldurkunde aufnehmen lassen, in welcher er unter genauer Bezeichnung des Fahrzeuges sowie Nennung der Vermessungs-Nummer

sein Fahrzeug für die Schuld verpfändete. Sodann übertrug der Notar oder das Gericht den wesentlichen Inhalt der Schuldurkunde in den Meßbrief mit Siegel und Unterschrift.

Die Löschung eines solchen Vermerkes erfolgte durch Durchstreichung des Eintragungsvermerkes mit roter Dinte. Die Kassation oder das Durchschneiden des Meßbriefes, wie es bei den Hypothekenbriefen stattfindet, unterbleibt.

Zahlte der Schuldner nun weder Zinsen, noch das fällige oder gekündigte Kapital nicht pünktlich, so hatte der Gläubiger das Recht, die Zwangsversteigerung des verpfändeten Schiffsgefäßes zu beantragen. Das Zwangsversteigerungs- oder Zwangsverwaltungsverfahren eines Schiffsgefäßes ist demjenigen eines Grundstücks genau entsprechend.

Die neuere Gesetzgebung hat den Meßbrief beseitigt. An Stelle der Steuerbehörde ist das Gericht des Wohnortes des Schiffseigners getreten und ihm wird nunmehr zum Ausweise seiner Eigentumsrechte an dem Schiffsgefäß ein „Schiffsbrief“ ausgestellt.

Die früheren Meßschilder sind entfernt, an ihre Stelle sind außerbords angebrachte Bezeichnungen getreten und zwar so, daß sie auch während der Fahrt des Schiffes von jedermann leicht erkannt und gelesen werden können.

Da ist zuerst das Namensschild mit dem Vor- und Zunamen und dem Heimatsort des Schiffers. Der gewaltsame Zwang, der hier oft waltet, um Abkürzungen der Namen herbeizuführen, ohne daß die bestehenden Vorschriften verletzt werden, ist nicht selten ohne Humor. Wm. soll Wilhelm, F. a. K. soll Friedrich August Karl heißen etc. Gewöhnlich ist das Namensschild an der Längsseite der Kajütenwand angebracht, oder am Steuerholm auf beiden Seiten desselben.

Vorn an den Kaffeplanken befinden sich auf beiden Seiten des Schiffes die Angaben über die Größenverhältnisse, den Tonneninhalt und die grundbuchliche Bezeichnung. An den Längsseiten des Schiffes befinden sich die Angaben über den Tiefgang bzw. die Ladelinie in Strichen und Zentimetern.

Auch die Schiffsbriefe tragen äußerliche Erkennungszeichen. Ich habe bereits erwähnt, daß zweierlei Arten von Schiffsgrößen bestehen, die nach Finow- und die nach Elbe- bzw. Odermaß gemessenen. Die Schiffsbriefe der nach Finowmaß gemessenen Schiffe befinden sich in einem Pappumschlage von weißer, und die nach Odermaß gemessenen in einem solchen von roter Farbe.

Mitverpfändet ist alles an Bord befindliche und zur Pertinenz eines Fahrzeuges gehörige Gerät, wie Anker, Ketten, Taue, Leinen, Ruder, Kloben, auch wenn diese Gegenstände nicht im unmittelbaren Gebrauch sich befinden sollten. Ausgeschlossen von der Pfändung ist alles dem

dem Schiffer persönlich Gehörige, wie z. B. Wäsche, Kleidung und Betten, die sich an Bord befinden.

Der Beruf des Schiffers ist kein leichter. Befindet er sich auch stets in frischer Luft auf dem Wasser, so ist sein Leben doch ein ruheloses, von Wind und Wetter abhängiges. Rücksichtslos muß er sich allen Gebilden des Wetters preisgeben, gleichgiltig muß es ihm sein, ob ein Gewitterregen ihn bis auf die Haut durchnäßt und ihn die Sonne später wieder trocknet. Er kennt nur die Losung: „Vorwärts!“ Vorwärts, wenn das Schiff seine Ladung hat, damit es schnell entleert wird, und vorwärts, ist die Ladung gelöscht, damit neue Ladung aufgenommen werden kann. Denn die Zeit des Geldverdienens ist nur der Sommer und Hindernisse, wie zu geringe Wassertiefe der Flüsse, die es nicht gestatten volle Ladung zu führen, sowie Mangel an genügend bequemen und reichlich vorhandenen Ausladeplätzen, Schleusenaufenthalt etc. schränken den Verdienst gewaltig ein. Letzterer wird stets in 3 Teile geteilt, einen Teil erhält der Schiffer, einen die Mannschaft und einen das Schiff.

Wenn aber auch der Beruf so schwer ist und es Ruhe eigentlich nur im Winter gibt, wenn Eis die Fläche der Gewässer bedeckt, so stellt doch gerade das Schiffervolk neben der Landbevölkerung — ich meine hier das platte Land, den Bauer, zum Unterschiede von dem Städter — zum Militär das gesundeste Menschenmaterial.

Trotzdem während der Fahrt jede Gelegenheit wahrgenommen wird, um dem Ziele der Fahrt möglichst schnell nahe zu kommen und deshalb der Schlaf ein seltener Gast ist, so fehlt es an Frohsinn und Heiterkeit im Schiffervolk nie.

Ist der Wind gleichmäßig, oder ist er still geworden, und es gibt keine Veranlassung zur Weiterfahrt, so daß das Schiff liegen bleiben muß — wer hätte da wohl nicht schon seinen Spaziergang an den Ufern des Flusses oder des See's gehemmt, wer ist da nicht schon stehen geblieben, um den Tönen zu lauschen, die der auf dem Bordrand sitzende Schiffer seinem „Schiffspianino“, der Harmonika kunstverständlich entlockt? Und was spielt er? gewöhnlich sind es anheimelnde Volksweisen, die in der Abendstille von dem da draußen auf dem Wasser liegenden Schiff herübertönen, oder auch ein lustiger Tanz. Immer aber kommt es zum Ausdruck, daß der Schiffer mehr oder weniger ein Gemütsmensch ist. Letzteres ersieht man auch aus der Bemalung der Innenseite der Klappe, welche zur Butze führt. Neben Anker, Kreuz und Herz, auch wenn sie noch so plump gemalt sind, findet man Aufschriften wie:

„Anna's Ruh!“
 „In Sturm und Wetter,
 „Ist Gott mein Retter!“
 „Villa Armanda!“
 „Hotel zum lustigen Schiffer!“

„Gott mit uns!“

„Gott verläßt mich nicht,
 „Wenn der Mast auch bricht!“
 „Gretchen ist mein Liebchen,
 „Und ich bin ihr Schatz,
 „Rauch ich nicht mein Piepchen,
 „Geb ich ihr 'nen Schmatz!“

usw. — — —

Wie lange noch, und das Erbauen von Schiffen in der von mir geschilderten Weise gehört der Vergangenheit an, kein Schiffsbaumeister wird sie mehr kennen und nur lächelnden Mundes von etwas Veraltetem sprechen. Denn immermehr schwinden in der Mark die Wälder, aus denen man das Bauholz zum Bau der Schiffe bezog und immermehr verdrängt das Eisen das Holz, gleichwie der Dampf das Segel verdrängt hat.

Die Bilder, welche man in den Wohnungen der Schiffer, sowie in den Kajütten an Bord findet und welche ein in voller Fahrt befindliches Segelschiff (gewöhnlich einen Deckkahn) darstellen, wo auf dem Steuer-
 mannsstand mindestens 3 Mann sich gegen das Faulholz legen und so einen Gegendruck gegen den Druck, welchen das Wasser auf die Steuer-
 diele bewirkt, ausüben, wo ferner noch mindestens 3 Mann in der Kaffe
 stehen und Segel und Schiff beobachten, diese Bilder werden der zu-
 künftigen Generation etwas Unmögliches darstellen. Und dabei zeigen
 diese Bilder nicht nur einfache, nackte Wirklichkeit, sondern einen ty-
 pischen Charakter von dem einstigen Leben und Treiben auf den Ge-
 wässern unserer Mark.

Ein Pfarrerleben nach dem großen Kriege.

Nach alten Pfarrakten erzählt von

Kopp.

Pfarrer zu Kuhdorf in der Prignitz.

Die Wittstocker Schlacht im Jahre 1636 war geschlagen. Die Kaiserlichen mußten flüchten, doch plündernd und sengend zogen ihre Haufen durch unsere Prignitz, und die Schwedischen habens nicht besser getrieben; am schlimmsten aber von allen die marodierenden Kriegsknechte, die einzeln oder truppweise gleich wilden Raubtieren nach Beute spähend ihrem unheimlichen Räuberhandwerk nachgingen. Und was Menschen verschonten, das schlug der Würgengel der Pest. Über den Ort Kuhdorf, ehemals Kurdsdorf geheißen, der eben noch 29 Bauern