Darstellung der Geschichte des Schiffbaus und der Schiffahrt von Wedel (Wedel, Schulau und Spitzerdorf)

von Dagmar Jestrzemski

Teil 1:

I. Die Holzschiffswerften in Schulau im 18. und 19. Jahrhundert

II. Die Fähre zu Wedel und Schulau bis um 1900

Inhalt:

I. Die Holzschiffswerften in Schulau im 18. und 19. Jahrhundert

1. Einleitung
2. Zum ungefähren Gründungszeitraum beider Schulauer Werften
3. Die Werft am Parnaß (Finck/Behrens)
4. Die Werft am alten Schulauer Hafen (Behrens)
5. Schiffbau und Schiffe

Anhang I: 1. Zur Baugeschichte des Ewers der Niederelbe
2. Kleinschiffswerften in der Vergangenheit
Anhang II: Schiffbaukatalog der nachgewiesenen, in Schulau gebauten Schiffe
Anhang III: RAK, Kommerzekollegium, "Industriezählungslisten": Die Schulauer Werften 1825f. bis 1837 (Falttafel im Buchdeckel)
Anhang IV: Verkürzte Genealogie der beiden Schiffbauerfamilien Finck und Behrens (S.43a) und Nachtrag zu I.3. (S.43b)

Abkürzungen, Siglen (zu Kap. I und II)
Literaturliste (zu Kap. I)
Währungen, Maße, Gewichte (zu Kap. I und II)
Fachausdrücke (zu Kap. I)

II. Die Fähre zu Wedel und Schulau

1. Einleitung
2. Fähre und Ochsenmarkt
3. Die Verwalter der "Fähre zu Wedel" und der "Fähre zu Blankenese und Wedel-Schulau"
4. Die Fährknechte und die Fährschiffe
5. Sonstiges aus der Geschichte der Fähre
6. Die Fähre zu Blankenese und Wedel-Schulau
7. Schulau als Dampfschiffsstation im 19. Jahrhundert

Literaturliste zu Kap.II

Abbildungen 1 - 22 zu Kap.I
Abbildungen 1 - 13 zu Kap.II

I. Die Schulauer Holzschiffswerften im 18. und 19. Jahrhundert

1. Einleitung

Durch den regen Kleinschiffsverkehr auf der Unterelbe bedingt bestand stets ein großer Bedarf an Reparatur- und Bauwerften für die kleineren Elb- und Küstenfahrzeuge. Das häufigste Segelfahrzeug dieser Kategorie war an der Unterelbe und ihren Nebenflüssen der Ewer. In nahezu allen Orten mit schiffahrtstreibender Bevölkerung entlang der Unterelbe und ihren Nebenflüssen haben daher in den vergangenen Jahrhunderten zeitweilig Werftplätze bestanden. Von 1831 bis 1910 sollen auf 130 bis 140 Schiffbauplätzen allein im Unterelbegebiet über 2000 hölzerne Ewer gebaut worden sein [1]. Ursprünglich und bis etwa in die zweite Hälfte des 19.Jh. wurden die Schiffe vorwiegend von Schiffern des jeweiligen Ortes oder bestimmter Nachbarorte in Auftrag gegeben. Dies ergab sich aus den alten, gewachsenen wirtschaftlichen Strukturen, die allgemein erst seit etwa den 1840er Jahren langsam aufgelöst wurden. Doch erst gegen Ende des 19.Jh., als auch die Bauzeit der hölzernen Ewer ihrem Ende zuging, kauften die Schiffer ganz nach Bedarf und Preisvergleich ihre neuen oder gebrauchten Schiffe in nahen und entfernteren, von ihnen aufgesuchten Hafenorten. Diese Tendenz ergab sich auch bei 56 Lebensläufen von Wedel-Schulauer Elb- und Küstenfahrzeugen, vorwiegend Ewern, die 1867 bis ca. 1900 in Fahrt, aber z.T. noch älteren Baudatums waren [2]. Vor allem durch die stets anfallenden Überholungs- und Reparaturarbeiten bestand nie Arbeitsmangel auf den Kleinschiffswerften, so daß manch ein Unternehmen sich ganz darauf umstellte.

Fußnoten:

1) H. Szymanski 1932, S.14
2) Es sind 56 Schiffsbiographien derjenigen Küstenschiffe aus Wedel, Schulau und Spitzerdorf erarbeitet worden, die ab 1867 noch in Fahrt waren, die daher durch die preußische Schiffsregisterbehörde in Altona registriert worden sind und auch in den Schiffslisten geführt wurden (StAW).

2. Der ungefähre Gründungszeitraum beider Schulauer Werften

Für das Jahr 1735 ist erstmals eine Holzschiffswerft in Schulau bezeugt, und zwar durch den amtlichen Bericht des Kirchspielvogts Lüttjohann über die Herrschaft Pinneberg [1]. Etwas später wird der erste Schiffbauer namentlich genannt: Hans Finck, geboren angeblich 1720 in Schulau, verstorben "vor 1766", heiratete am 3.9.1739 in Finkenwerder Anna Catharina (Trin) Biesterfeld (1719 - 1751) aus Schulau [2]. Aus Finkenwerder stammte also die dort weit verzweigte Familie Finck. Wenn Hans Finck 19jährig als "Schiffbauer in Schulau" bezeichnet wurde und die Werft 1735 bestand, so gab es sie dort bereits in erster oder zweiter Generation, denn ein Neunzehnjähriger konnte noch nicht selbst Schiffbaumeister sein. Anzunehmen ist die Gründung durch seinen Vater oder einen Verwandten. Jedenfalls sind Hans Fincks Eltern nicht in Schulau geboren, denn der Name Finck erscheint im Wedeler Kirchenbuch erstmals in den 1740er Jahren durch die Kinder von Hans und Trin Finck. Allerdings ist eine Lücke in den Taufbüchern von 1716-1731 in Rechnung zu stellen. In den Wedeler Amtsbüchern taucht der Name Finck erst 1776

auf [3]. Möglich ist allerdings auch die Übernahme dieses Schiffbauplatzes, etwa um 1710/1715, durch Hans Fincks Vater oder Verwandten von einem unbekannten Vorbesitzer, wofür aber keinerlei Quellenhinweise zu finden sind.
1744 wird der "Schiffszimmermeister Geselle" Cord Elndorp im Hatzburger Amtsbuch genannt, der auf der Finck'schen Werft beschäftigt gewesen sein muß [4].

Die Finck'sche Werft lag auf dem Vorland unterhalb des Parnaß, dem vorspringenden Elbhochufer bei Schulau, bevor dieses zum Schulauer Hafen hin abflacht (Abb.11). Die Werft bestand nach dieser ersten namentlichen Nennung von 1735 noch gut 100 Jahre unter dem Namen Finck. Anschließend kam sie 1840 durch Einheirat an den Schiffbauer Joh. Jacob Behrens (1808-1896), der hier wohl bis 1876 arbeitete.

Die Eigner der Werft am Parnaß waren in der Abfolge:
Hans Finck (bis 1760er Jahre)
Johann Jacob Finck (1760er Jahre bis 1798)
Wwe.Elsabe Finck geb. von Helms (1798 bis 1.3.1806)
Hans Hinrich Finck (1.3.1806 bis 1828)
Wwe.Catharina Elisabeth Finck geb. Woltmann (1828 bis 1833)
Johann Hermann Finck (1833 bis 1838)
Wwe. Maria Magdalena Finck geb. Brunckhorst (1838 bis 1840)
Johann Jacob Behrens (1840 bis 1876)

Über die Zahl der 1809 bzw. 1807 in der Region ansässigen Kleinschiffswerften informierte A. Niemann in seinem "Forststatistischen Handbuch der dänischen Staaten" [5]. Die Angaben gehen auf eine Befragung im Jahr 1807 zurück. Niemann hatte die jeweiligen Lokalbehörden um Auskünfte über die Schiffbauplätze gebeten. Außerdem hat er andere, ältere Nachrichten verwendet [6]. Es heißt dort: "An der Stör einer (Werftplatz), von keiner Bedeutung; am Rhyn einer, wo Schaluppen und Ewer gebaut; zu Elmshorn zwei; zu Uetersen einer; zu Haselau (Fehler: Haseldorf) einer; zwei in Schulau; einer in Wittenbergen und zwei zu Teufelsbrück. Auf allen diesen Plätzen werden fast nur Ewer gebaut."
Um zu einer genaueren Eingrenzung des Gründungsdatums der zweiten Schulauer Schiffswerft zu gelangen, wurden die Wedeler Taufbücher von 1763, seit erstmals die Nennung der Berufe der Väter erfolgte, bis 1803 auf den Beruf des Schiffbauers, Schiffszimmergesellen etc. hin durchgesehen. Das Ergebnis von 1803 wurde mit der Anzahl der in der Volkszählung von 1803 für Wedel, Schulau, Spitzerdorf und Holm genannten Schiffbauer verglichen. Nach dem erstellten Diagramm zeigte sich, daß sich die Zahl der in den Taufbüchern genannten Schiffbauer von 1797 bis 1800 von durchschnittlich vorher 5-6 auf 12 verdoppelt hat. 1803 stehen dann 12 in den Taufbüchern genannte Schiffbauer 18 durch die Volkszählung bekannten Namen von Schiffszimmerleuten gegenüber. So viele Schiffbauer wurden auch bei der Volkszählung von 1835 erfaßt, als es nach wie vor zwei Werften in Schulau gab. Die Anzahl wird tatsächlich noch etwas höher gewesen sein, denn nicht alle Einwohner wurden bei den Volkszählungen erfaßt. Ebenso wurden von Kätnern oder Tagelöhnern, die mehrere Tätigkeiten ausübten, womöglich nicht alle, nur zeitweise ausgeübte Tätigkeiten angegeben.
Aufgrund der nachgewiesenen Verdoppelung der Schiffbauer um 1800 ist zu ersehen, daß die Gründung der zweiten Schulauer Schiffswerft um

1797/1800 erfolgte. Mit der Bezeichnung "Schiffszimmermann" waren nur die Schiffbauer am Ort gemeint. Ein Vergleich mit den um 1800 zur See fahrenden und in den Anmusterungslisten der Altonaer Seeschiffe jeweils als "Zimmermann" geführten Zimmerleuten unserer Ortschaften ergab, daß diese Seefahrer eine andere Berufsgruppe bildeten. Nur in einem Fall ergab sich eine Übereinstimmung (Jürgen Möller).

Daß sich um 1800 in Schulau eine zweite Schiffswerft etablieren konnte, war auf die allgemeine gute wirtschaftliche Entwicklung Ende des 18.Jh. in den Herzogtümern Schleswig und Holstein und im gesamten dänischen Staat zurückzuführen. So hatte die dänische Regierung 1796 eine Verordnung zur Förderung des heimischen Schiffbaus herausgegeben, die besagte, "daß von fremden Schiffen, die angekauft sind und unter dänischer Flagge fahren, eine Abgabe von 10% des Kaufpreises erlegt werden soll..." [7]. Noch im Jahre 1787 war in den "Schleswig-Holsteinischen Provinzial-Berichten" veröffentlicht worden, daß die kleinen Blankeneser Fischerewer damals leider meist zu Finkenwerder und Lauenbruch gebaut wurden und nicht mehr in Schulau, Wittenbergen, Blankenese oder Teufelsbrück, da die hiesigen Schiffbauer angeblich nicht geschickt dazu waren. Ursprünglich waren diese kleinen, damals nur 1 1/2 bis 3 CL trächtigen Fahrzeuge in Schulau, Blankenese und Teufelsbrück gebaut worden [8]. Nachdem man vor 1787 davon abgekommen war, hat sich dies wahrscheinlich um 1800 wegen der finanziellen Begünstigung noch einmal eine Zeitlang geändert. Unter anderem hier könnte der Ansporn zur Gründung einer zweiten Schiffswerft in Schulau zu diesem Zeitpunkt gelegen haben. Durch eine alte Schiffsliste von 1806 sind 6 von 1799 bis 1806 in Schulau erbaute kleine Blankeneser Frachtewer namentlich überliefert [9], die aber, nach Szymanski, noch in der althergebrachten Weise, also wohl auch mit Fischerbünn, gebaut worden sind [10]. Die Fischerbünn wurde bei Frachtfahrten abgedichtet. Die Ewer wurden entweder noch mit einem spitzen Heck oder, im 19.Jh., meist schon mit Spiegelheck gebaut. Sie hatten den typischen langen Pfahlmast und das große Rahsegel, dazu nur ein Vorsegel. Wiederum besagen die "Industriezählungslisten" des RAK, daß die Blankeneser Fischewer um 1825 leider (wieder) im Ausland, d.h. außerhalb des dänischen Staatsgebietes, gebaut wurden (Anhang II).

Diese Quelle und andere Belege widerlegen die Aussage des Wedeler Chronisten Pastor Thode, der um 1904 die Information erhalten hatte, die zweite, die Behrens'sche Werft am Schulauer Hafen, sei erst 1832 gegründet worden [11].

Die jüngere der beiden Schulauer Werften lag auf dem oberen Abschnitt des Lösch- und Ladeplatzes an der Ostseite des alten Schulauer Prielhafens (Abb.12). Sie wurde von Johann Christopher Behrens (1734-1807) [12], wahrscheinlich zusammen mit seinem Sohn Johann Diederich (1770-1849), begründet und anschließend bis 1899, also auch etwa 100 Jahre, durch die männlichen Nachkommen des letzteren noch durch zwei Generationen weiterbetrieben.

Die Besitzer der Behrens'schen Werft am alten Schulauer Prielhafen waren in der Abfolge:
Johann Christopher Behrens (ca. 1797/1800 bis 1807)
Johann Diederich Behrens sen. (1807 bis 1849)

Wwe. Anna Catharina geb. Finck (1849-1851)
Johann Diederich Behrens jun. (1851 bis ca. 1880er Jahre?)
Johann Diederich Behrens (ca. 1880er Jahre bis 1899)

Fußnoten:

1) W. Ehlers 1922a
2) Kirchenbuch der Nikolaikirche zu Finkenwerder (StAHH)
3) Schuld- und Pfandprotokoll Schulau Nr.7 (StAW 86.5; Originaldokument LAS Abt.112, Nr. 1864)
4) Hatzburger Amtsbuch fol.520-22 (StAW 97.3; Originaldokument LAS)
5) A. Niemann 1809, S.356-71 und 656-64
6) Lt. Mommsen 1988
7) A.C. Gudme 1833, S.249
8) Th. Schrader in: Schl.-Holst. Provinzial-Ber. 1787, Bd.2, S.538
9) R. Ehrenberg 1897, S.48 (nach einer alten Schiffsliste überliefert); W. Timmermann 1925, S.18
10) H. Szymanski 1932, S.228/29
11) R. Thode 1901-1904, S.224
12) Vgl. Schiffbaukatalog: Ewer "Die Wohlfahrt", gebaut 1806 bei Joh. Christopher Behrens. Dies ist der früheste namentliche Beleg für den Namen des Schiffbauers der zweiten Werft.

3. Die Werft am Parnaß (Finck/Behrens)

In einem "Pro Memoria" vom 12.9.1838 der Blankeneser Kirchspielvogtei heißt es anläßlich eines Gesuchs der Witwe und letzten Besitzerin des Finck'schen Betriebes: "Das Schiffszimmerwerft ist eines der ersten am diesseitigen Elbufer" [1]. Diese Aussage ist nicht wörtlich zu verstehen, denn Schiffbauplätze muß es immer gegeben haben, solange es Schiffahrt auf der Elbe und ihren Nebenflüssen gab. Daher kann damit nur gemeint sein, daß die Finck'sche Werft 1838 auf der dänischen Elbseite eine der ältesten, kontinuierlich bestehenden war.

Diese Werft lag seit jeher unterhalb des Parnaß auf dem Wiesenland vor dem hohen Elbufer. Hier erstreckte sich noch im 16./17.Jh. von Schulau bis Blankenese ein breiter Vorlandstreifen, wie auf Melchior Lorichs Elbkarte von 1568 und Daniel Freeses Landtafel von 1588 dargestellt. Hier waren die "Schulauer Weyden". Auf einer handgezeichneten Situationskarte der Wedel- Spitzerdorf- Tinsdahler Gegend, datiert "vor 1596", sieht man auf diesem Vorlandstreifen Einfriedungen mit der Bezeichnung "Schweineböller" [2]. Es ist überliefert, daß dieses Flurstück "Achtern Ort" hieß [3]. Durch die hier stark auf das Ufer zuhaltende Strömung der Elbe (Prallhang) wurde dieser Teil der Elbmarschen von Blankenese ausgehend bis Schulau seither stetig abgetragen. Dies zeigt sich bereits deutlich auf der Flurkarte von Schulau-Spitzerdort von 1786 (Abb.11). In dem Zustandsbericht über die Herrschaft Pinneberg von 1779 heißt es: "Selbst bei dem Dorfe Schulau fangen die daselbst belegenen importanten Wiesengründe schon an wegzugehen" [4]. Der Wedeler Chronist Pastor Thode wußte um 1900 noch, daß die Werft früher so weit draußen auf dem Vorland belegen war, "daß man die Arbeiter vom hohen Ufer laut zu Mittag rufen mußte" [5]. Mit dem Abtrag des Vorlandes mußte sie dann immer weiter zurückverlegt werden. Ein schmaler Streifen hinter

dem Parnaß blieb im Schutze dieses Landvorsprungs bestehen: noch heute ist ein Rest dieses Uferabschnitts durch einen Stack gegen den Abtrag gesichert. Pastor Thode berichtet, daß die Werft in den letzten Jahren auf den schmalen "Geeststreifen" vor dem Parnaß und zuletzt nach oben auf den Parnaß verlegt werden mußte. Sollten noch in dieser Zeit Ewerneubauten entstanden sein, so ist ein Stapellauf nur mittels eines in das Hochufer gebauten steilen Helgens denkbar.

Die Gunst dieses Platzes bestand früher jedoch darin, daß man die Ewer hier zum Kalfatern mit Muskelkraft auf das seichte Ufer ziehen konnte [6].

In dem oben genannten "Pro Memoria" heißt es, "daß der jedesmalige Besitzer deßelben (=der Werft) solches nur mit großem Aufwande hat erhalten können", da der Platz mit aufwendigen Vorsetzungen gesichert werden mußte. Ohne diese Sicherung wäre "das dortige Elbufer in kurzer Zeit von dem Wasser weggerissen worden". Die Vorsetzungen bestanden aus Stacks mit großen Steinen [7]. Durch diese Aufwendungen, heißt es, waren dem jedesmaligen Besitzer hohe Kosten entstanden, so daß die Werft 1838, nach dem Tode des letzten Schiffbauers Johann Hermann Finck, hoch verschuldet war.

Um 1855 wurde der Rest dieses Vorlands nach wie vor durch "Vorsetzungen" gesichert [8].

Die Schiffbauerfamilie Finck wohnte seit 1776 in einem kleineren Gebäude, in den Akten auch "Kate" genannt, auf dem Parnaß oberhalb der Werft. Im Jahre 1776 erwarb Johann Jacob Finck (1744-1798), der älteste Sohn Hans Fincks und nachfolgender Werftbesitzer, eine schon bestehende Zubauerstelle mit Wohnhaus und Schauer "aufm Pinnas (=Parnaß) an der Waßer Seite belegen von 1 1/2 Fuder Heuland" für 1575 Mark von Joh. Hinr. Diedelmeyer [9]. Er galt damit als "kleiner Eingesessener" oder 1/16-Hufner. Seine Hofstelle ist auf der Flurkarte von 1786 unter Nr.9 eingetragen. Noch 1769 war bei einem Verkauf dieses Landstücks auf dem Parnaß keine Hausstelle erwähnt worden; es war daher sehr viel günstiger verkauft worden.
Ab 1787 war der Schiffbauer Johann Jacob Finck nebenamtlich vereidigter "Ancker- und Lagergeldeinnehmer" für das Schulauer Elbufer bis zum Tinsdaler Grenzbach Billerbek. Dies brachte ihm zwar eine Nebeneinnahme, er mußte jedoch "gemäß Pfandesgerechtigkeit" mit seinem Hab und Gut für etwaige Verluste bei den Einnahmen einstehen [10].

In der oben genannten Akte ist auch erwähnt, daß mit der Werft seit jeher eine Kruggerechtigkeit verbunden war. Durch diese Gastwirtschaft hatten die Fincks eine weitere Nebeneinnahme.

1805 übernahm Hans Hinrich Finck (1771-1828), ältester Sohn und Werfterbe von Johann Jacob, die Hofstelle. Vom 1.3.1806 datiert auch die königliche Konzessionsurkunde für den Schiffbauer Hans Finck (Abb.13), der die Werft seit dem Tod seines Vaters 1798 für Rechnung seiner Mutter leitete [11]. Laut Eintrag auf der Urkunde mußte Hans Finck für diese Konzession jährlich vier Speziestaler an Rekognition zahlen. Seine Mutter und Witwe Johann Jacobs, Catharina Elsabe geb. von Helms (1747-1823), ist bereits auf einer Karte von 1813 als Besitzerin der

Zubauerstelle Nr.9a oberhalb des alten Schulauer Prielhafens eingetragen [12]. Die spätere Besitzerfolge dieser Hofstelle wird weiter unten beschrieben.

Auch die jüngeren Söhne von Johann Jacob und Catharina Elsabe wurden Schiffbauer und machten sich selbstständig. Jochim (geb. 1779) heiratete nach Elmshorn und begründete 1809 die Werft auf der Wisch, die ab 1860 unter dem Namen Thormählen weiterbestand [13]. Jochims Sohn Jochim (1810-1886) errichtete in Blankenese eine später recht bedeutende Bauwerft, die bis 1885 fortgeführt wurde [14]. Johann Jacobs jüngster Sohn Johann Hinrich begann in Uetersen eine Schiffbauerei. Von ihm sind eine Reihe von Schiffen namentlich bekannt [15].

Hans Hinrich Finck hinterließ nach seinem Tode 1828 seiner Witwe Catharina Elisabeth geb. Woltmann (1775-1833) die Werft, die ihr dritter Sohn Johann Hermann (1805-1838) für ihre Rechnung weiterführte. Bei ihrem Tode 1833 wurde in das Wedeler Kirchenbuch eingetragen: "Besitzerin einer Zubauerstelle und einer Schiffszimmerwerft in Schulau". Darum erging am 30.7.1833 ein Gesuch der Pinneberger Landdrostei an den König um Erteilung einer Konzession als selbstständiger Schiffbauer für Johann Hermann: "Der gegenwärtig 28jährige Supplikant, aufgeführt im Lageregister der Verwaltung Hatzburg, Lage 13 No.8/6 und wegen körperlicher Fehler vom Militairdienst befreit, ist der Sohn des vor circa 5 Jahren verstorbenen Hans Hinrich Finck in Schulau, bey welchem er das Gewerbe gehörig erlernt, und selbiges nach dem Tode des Vaters für Rechnung seiner Mutter mit gutem Erfolg für mehrere Jahre selbstständig betrieben hat" [16]. Die Konzession wurde erteilt.

Von allen Finck'schen Schiffbauern in Schulau konnten einzig noch zwei Schiffsbauten von Johann Hermann namentlich ausfindig gemacht werden (vgl. Anhang II/Schiffbaukatalog).

Johann Hermann Finck verblieb nur noch eine kurze Zeit. Wie vor ihm sein älterer Bruder Johann Jacob (geb. 1802) mit 29 Jahren, verstarb auch Hans Hermann Finck schon 1838 mit 33 Jahren "an Auszehrung", d.h. wohl an Tuberkulose. Von dem Bruder Hans Hinrich Daniel ist nur das Geburtsdatum 1803 bekannt. Der jüngere Bruder Johann Joachim (geb. 1808-1860), ebenfalls Schiffbauer, übernahm die Werft nicht. Dies hätte auch nur durch die Heirat mit der Witwe seines Bruders Johann Hermann, Maria Magdalena geb. Brunckhorst (1807-1864), geschehen können. Vielleicht auch wurde dies von ihm gar nicht angestrebt, da die Werft ja so hoch verschuldet war. 1838 wurde die oben erwähnte Akte der Kirchspielvogtei Blankenese aus Anlaß eines Gesuchs der Maria Magdalena Finck an den dänischen König angelegt. Verzweiflung klingt darin an: "Sein (= Joh. Hermanns) Tod raubte mir und meinen Kindern nicht allein den Versorger, sondern er würde mich in höchst unglaubliche Collisionen versetzen, wenn Ew. Königl. Majestät Gnade nicht auf mich die ihm verliehene Concession allerhuldreichst zu übertragen geruhen sollte" [17]. Sie dachte aber bereits an Wiederverheiratung: "Unsere bedeutende Reparationen sowie ein Neubau in seinem Fache waren schon vor seinem Hinscheiden begonnen und könnten unter der Leitung eines von mir bereits angenommenen, sehr geschickten Meistergesellen der Verpflichtung gemäß vollendet werden...". So wurde

zum dritten mal nacheinander der Finck'sche Werftbetrieb über die hinterbliebene Witwe weitergegeben. Am 7.3.1840 heirateten Maria Magdalena verw. Finck und Johann Jacob Behrens (1808-1896), Schiffszimmermann aus Schulau und ältester Sohn des damals noch rege tätigen Johann Diederich Behrens sen. (1770-1849), Besitzer der zweiten Schulauer Werft oberhalb des alten Prielhafens. Vielleicht wollte Johann Jacob Behrens nicht auf die Übernahme des väterlichen Betriebs warten, zumal da sein Vater um 1840 nach Aussage der vielen damals dort noch entstandenen Schiffsbauten noch sehr aktiv gewesen sein muß. So wurde die ehemals Finck'sche Werft nun unter dem Namen von Johann Jacob Behrens fortgeführt. Die drei Töchter aus erster Ehe hatte Maria Magdalena versorgt und abgefunden [18]. Sie wurde mit J.J. Behrens am 21.4.1840 als gemeinsame Besitzer des Anwesens auf dem Parnaß in das "Schuld- und Pfandprotokoll" für Schulau Nr.13 eingetragen.

Dieser Werftbetrieb bestand nach Thode, "bis der Parnaß in andere Hände überging", also bis 1876. J.J. Behrens hat sich, wie schon sein Vater seit den 1830er Jahren, außer dem Bau von Ewern, auch dem Bau von Schonern für Auftraggeber aus Blankenese und Mühlenberg, aber auch aus Wedel und Spitzerdorf, gewidmet. Die letzte Nachricht über den Schiffbau an diesem Ort stammt aus dem Jahr 1872. Damals wurden alle Kleinschiffswerften von Schulau bis Oevelgönne um Auskünfte befragt [19]. Danach beschäftigte J.J. Behrens 1871 noch vier Arbeiter und hatte in dem Jahr noch zwei Ewer von 15 bzw. 10 CL gebaut.

Während das Haus auf dem Parnaß bei der Volkszählung von 1835 noch als "Katenstelle No.10" geführt wurde, also wahrscheinlich noch das erste hier erbaute Haus stand, muß in der Zeit zwischen 1840 und 1864 durch J.J. Behrens das noch heute vorhandene große Backsteingebäude errichtet worden sein. Bei der Volkszählung von 1864 wurde er als Witwer mit seinen drei erwachsenen Kindern aufgeführt, die "bei ihm in Arbeit standen", und wohnte im "Haus No.19" in Schulau. Außerdem wohnten bei ihm seine vier Zimmerlehrlinge sowie die Tochter seiner Frau aus erster Ehe, die Witwe Elisabeth Anna Brunckhorst geb. Finck, mit zwei kleinen Kindern. In der "Gebäudesteuer-Veranlagung" von 1867 wurde das Ziegeldachhaus auf dem Parnaß wie folgt beschrieben [20]: Wohnhaus mit Hofraum und Hausgarten von 10 hamb.□Ruten Größe und mit Holzscheune als Stall für eine Kuh und zur Aufbewahrung des Holzes; ferner mit einem Kegelhaus aus Bretterwänden mit Ziegeldach. Das Haus hatte drei heizbare Stuben, eine heizbare Kammer, eine heizbare Kellerstube, einen Tanzsalon, drei nicht heizbare Kammern und zwei Kellerküchen. Der bauliche Zustand des Hauses wurde als gut, der der Nebengebäude als schlecht beschrieben. In einer Besitzerstatistik von 1865 wurde J.J. Behrens als 1/16-Hufner mit 4000 Mark Vermögen aufgeführt; der Wert seines Grundbesitzes wurde mit 8000 Mark angegeben [21].

Von seinem Grundbesitz vor dem Parnaß veräußerte Behrens 1850 an die "Löbliche Kammer zu Hamburg einen Landplatz von 10□Ruten von seiner Werft zur Errichtung einer Leuchtbaake auf unbestimmte Zeit... Von Seiten der Kammer für 100 Mark Cour. jährlich gegen Erfüllung mehrerer Verbindlichkeiten" [22]. Dieses Leuchtfeuer wurde am 31.12.1899 ausgelöscht.

1861 erhielt J.J. Behrens durch die Blankeneser Kirchspielvogtei die Erlaubnis, vor dem Parnaß eine Dampfschiffsbrücke mit einem Anlegeponton zu erbauen (vgl. auch Abb.4/Kap.II) [23]. In einer "Bude" fand die Zollkontrolle statt. Ein Zollbeamter war in J.J. Behrens' Haus untergebracht. Dies war die erste und bis 1888 einzige Anlegebrücke in Schulau. Sie war gebührenpflichtig und vom Eigentümer zu unterhalten. Eine Treppe führte hinauf zum Parnaß, damals der bequemste Weg vom Dampfer aus nach Schulau, Spitzerdorf und Wedel. Hier verkehrten die Dampfer der Stade-Altländer Linie sowie gelegentlich auch Ausflugsdampfer von Finkenwerder, Harburg usw. und die Bäderdampfer nach Cuxhaven und Helgoland. Auch der Borsteler Dampfer legte hier an, später jedoch an der Brücke vor dem benachbarten Lokal "Zur schönen Elbaussicht", dem heutigen Fährhaus.

Bei der Volkszählung von 1864 gab in Wedel, Schulau und Spitzerdorf eine sehr hohe Anzahl von Männern den Beruf "Schiffszimmermann" an. Unter dieser Bezeichnung wurden sowohl zur See fahrende Zimmerleute als auch die Schiffbauer zu Lande geführt.

Seit 1876 war J.J. Behrens' einziger Sohn Johann Jacob Behrens jun. Besitzer des Anwesens auf dem Parnaß. Nach Aufgabe des Werftbetriebs wurde die Gastwirtschaft für das Ausflugspublikum weitergeführt, jedoch wohl nicht von J.J. Behrens jun., der zur See fuhr. 1885 kam dieser auf See ums Leben [24]. Seine Witwe Maria Dorothea geb. Stüben verehelichte sich erneut mit Christian Baas. Baas war nun hauptberuflich Gastwirt, außerdem Brückengeldeinnehmer, und erzielte dadurch vielleicht nicht unbeträchtliche Einnahmen. Noch 1953 erinnerte man sich in Schulau dieser Zeit: "Von seinem (=Baas') Leuchtturm, seiner Versorgung mit Petroleum und der eigenen Festbeleuchtung erzählt noch jetzt die älteste Generation der Eingesessen" [25].
Anschließend war "laut Zuschlagsurteil" von 1889 bis 1895 Johannes Christoph Heinsohn Besitzer und Gastwirt [26]. Aus dieser Zeit stammen mehrere schöne Ansichtspostkarten des Lokals "Etablissement zum Parnaß". Sie zeigen den für hiesige Verhältnisse beinahe luxuriösen Verandaanbau mit den Kronleuchtern, der als Tanzsaal ausgebaut war. Auch eine Kegelbahn gab es hier wie auch im Nachbarlokal "Zur schönen Elbaussicht", dem heutigen "Schulauer Fährhaus". Von 1895 bis 1899 war Jonny Jac. Köhler Gastwirt auf dem Parnaß, danach bis 1922 der junge Besitzer des Lokals "Zur schönen Elbaussicht", der "Landmann" Hans Hinrich Heinsohn. Dieser ließ die Dampfschiffsbrücke vor dem Parnaß abreißen und die jüngere, seit 1888 bestehende Brücke vor dem Nachbarlokal renovieren [27]. Als das Gebäude auf dem Parnaß 1925 eine zeitlang leer stand, wurde die Veranda von Unbekannten demoliert [28]. Anschließend wurde sie abgerissen. Seit 1930 ist das Grundstück mit dem alten Backsteinhaus, das der Schiffbauer Johann Jacob Behrens errichten ließ, im Besitz der Familie Ketels. Heute ist es ein Wohnhaus für mehrere Mietparteien.

Fußnoten:

1) LAS Abt. 49.30, Nr.106
2) StAW (Kopie); Originaldokument StAHH
3) Auskunft Herr Jürgen Strohsaal, Wedel
4) H. Lohmann 1963; in: Die Heimat

5) R. Thode 1901-1904, S.224
6) Auskunft Herr Jürgen Strohsaal, Wedel
7) W. Seebeck 1972
8) Schröder/Biernatzki 1855
9) Schuld- und Pfandprotokoll Schulau Nr.7 (StAW)
10) StAHH 424-132, II.K.II.7.
11) LAS Abt. 49.30, Nr.106
12) Schuld- und Pfandprotokoll Schulau Nr.13 (StAW 86.3; Originaldokument LAS)
13) P. Danker-Carstensen 1990, S.204
14) J. Meyer 1968, S.6
15) W. Kresse 1969
16,17) LAS Abt. 49.30, Nr.106
18) Kirchenbucharchiv Wedel; Vermählungsdatum: 7.3.1840
19) StAHH 424-132, II.K.II.4.
20) StAW 513.8 (Originaldokument LAS Abt.309, Nr.40)
21) H. Lüthje in: Norddt. Nachr. v. 29.7.1940 (StAW, Ortschronik)
22) Schuld- und Pfandprotokoll Schulau Nr.13 (StAW 86.6; Originaldokument LAS Abt.112)
23) StAHH 424-132, II.J.IV.14.
24) Auskunft Herr Wolfgang Lemcke, Schulauer Str.9 (Gastwirtschaft "Zur Elblust")
25) Anonymus in: Norddt. Nachr. Nr.100 v. 30.4.1953 (StAW, Ortschronik)
26) Schuld- u. Pfandprot. Schulau Nr. 7 und Nr.13
27) R. Thode 1901-1904
28) Anonymus, Zeitungsart. 1926, vermutl. Norddt. Nachr. (StAW, Ortschronik)

4. Die Werft am alten Schulauer Hafen (Behrens)

Die zweite, um 1797/1800 gegründete Schulauer Werft war zweckmäßigerweise oberhalb des auf einer Karte von 1879 so bezeichneten "Lösch- und Ladeplatzes" an der Ostseite des alten Schulauer Prielhafens angelegt (Abb.12,16). Auf dieses zur Geest ansteigende Gelände mußten die Ewer zur Reparation per Drehspill auf die Helgen hochgezogen werden. Begründer der Werft war vermutlich nicht Johann Christopher Behrens (1743-1807) allein, da er schon in höherem Alter stand, sondern mit ihm sein Sohn Johann Diederich, hier genannt "sen." (1767-1849). Ein im Jahre 1806 von Johann Christopher Behrens gebauter See-Ewer, der 1868 ins Altonaer Schiffsregister mit Heimathafen Hetlingen eingetragen wurde und noch 1872 in den Stader Registerbereich weiterverkauft wurde, belegt den Namen des Gründers und Schiffbaumeisters dieser zweiten Schulauer Werft (vgl. Anhang II). Außerdem ist dies ein Beispiel für eine außergewöhnlich lange Benutzungsdauer eines Frachtewers.

In der Behrens'schen Familie war das Schiffbauhandwerk nicht von Tradition: Joh.Chr. Behrens' Vater war Schmied. Er selbst wird auf der Finck'schen Werft gelernt haben, ebenso wie sein Sohn: bei den Geburten seiner Kinder seit 1767 ist er im Wedeler Taufbuch stets als Schiffszimmermann eingetragen.

Die Familie Behrens lebte nach Auskunft von Herrn Wolfgang Lemcke, Schulau, einem direkten Nachfahren der Behrens, schon sehr lange in der alten, reetgedeckten Kate von 1670 oberhalb des alten Schulauer

Prielhafens (Abb.15). Nach dem Erdbuch von 1816 stammt diese Zubauerstelle von der Oeding'schen Hofstelle Nr.7 ab. Laut "Schuld- und Pfandprotokoll Schulau Nr.13" gehörte sie bis 1819 noch Fr. Hinr. Oeding: "1 Hbt. (=Himten) mit 748 □ Ruthen Moor und 1 darauf erbautes Haus." Danach hat es bis 1823 der Witwe von Johann Jacob Finck, Elsabe Finck geb. von Helms (1747-1823) gehört, anschließend bis 1835 ihrem Schwiegersohn, dem Schiffer Hans Hinr. Woltmann. 1835 konnte dann Joh. Died. Behrens sen. das Anwesen erwerben, und von nun an blieb das Haus im Behrens'schen Besitz. - Im "Brandkatasterverzeichnis Schulau" von 1806 ist bereits für diese Zeit die Witwe Finck als Besitzerin der Zubauerstelle eingetragen. - Da das Haus in vier Wohneinheiten für mehrere Mietparteien unterteilt war, ist es denkbar, daß die Behrens schon im 18.Jh. dort als "Häuerlinge" zur Miete wohnten. Zum geeigneten Zeitpunkt konnte das Haus dann erworben werden.

Von 1807 bis 1849 war Joh. Diederich Behrens sen. Besitzer und Schiffbaumeister. Von 1849 bis 1851 arbeitete sein Sohn Joh. Died. Behrens jun. (1819-1906) für Rechnung seiner Mutter auf der Werft, die er anschließend übernahm und bis zu einem unbekannten Zeitpunkt, vielleicht in den 1880er Jahren, weiterführte. Da ihm nur ein Ewerbau aus dem Jahre 1856/57 zugewiesen werden konnte (vgl. Anhang II), scheint der Betrieb nur mehr eine Reparaturwerft gewesen zu sein. Diese wurde von dessen Sohn Joh. Diederich Behrens (1858-1943) bis 1899 weitergeführt. In diesem Jahr wurde das Werftgelände von der Gemeinde Schulau aufgekauft, da es zum Terrain des schon länger geplanten Ausbau des Schulauer Hafens einbezogen worden war [1].
1950 veröffentlichte ein Nachkomme der Behrens, der Schulauer Kapitän Richard Lemcke, im Wedeler Heimatbuch, daß seinerzeit dem Altonaer Museum ein Lageplan dieser Werft übergeben worden sei [2]. Dies ließ sich nicht mehr bestätigen.

Wie sein Bruder Joh. Jac. Behrens dürfte auch Joh. Died. Behrens jun. und vor ihm sein Vater und Großvater neben der Werft stets eine Gastwirtschaft geführt haben; nach Aussage von Herrn Lemcke, Schulau: die Stube, in der ausgeschenkt wurde. So dürfte es sich bei dem Gesuch vom 10.2.1871 um eine Schankkonzession bei der Königlichen Kirchspielvogtei Blankenese nur um die Bestätigung einer früheren Lizenz durch die neue preußische Regierung gehandelt haben. Dieses Konzessionsgesuch hängt heute gerahmt in der Gastwirtschaft "Zur Elblust". In dieser Zeit, um 1865/70, war Joh. Diederich Behrens jun. laut Bericht eines alten Schulauer Gewährsmannes, "Schiffszimmermann, Gastwirt, Kätner und Heuerbaas" [3]. Ein Portraitfoto des alten Joh. Died. Behrens jun., der sehr markante Züge hatte und deswegen häufig fotografiert worden sein soll, hängt in der Schiffahrtsabteilung des Wedeler Heimatmuseums.

1844 war "der Schiffbauer in Schulau" nebenamtlich Fährmann der Schulauer Ewerfähre (vgl. Kap. II.6.). Sehr wahrscheinlich war dies damals Joh. Died. Behrens jun. von der Werft am Hafen, da der Fährewer einen Hafen als Schutzhafen benötigte. Wie lange dieses Amt schon bei der Familie Behrens war, kann nur gemutmaßt werden.

In einer Besitzerstatistik von 1865 wurde Joh. Died. Behrens jun. als

1/16-Hufner geführt und der Wert seines Grundbesitzes mit 3000 Mark angegeben. Ein Vermögen war demnach nicht vorhanden [4]. Durch die Volkszählung von 1864 ist überliefert, daß er damals je eine Wohnung an den dänischen Zollbeamten J.Chr. Jensen mit Familie und den Torfschiffer Paul Wehlen jun. mit Familie vermietete. In der "Gebäudesteuer-Veranlagung" von 1867 wird sein Anwesen wie folgt beschrieben: Ein strohgedecktes, zu 1/4 massiv und zu 3/4 in Fachwerk gebautes Wohnhaus mit Hausgarten von 10 Hamburger □ Ruten Größe mit vier heizbaren Stuben, vier Küchen und einem Keller sowie ein Stall für eine Kuh und zwei Schweine und einem Bretterschuppen zur Aufbewahrung von Holz und Zimmergerät. Der bauliche Zustand des Hauses wurde als "mittel", der des Schuppens als "schlecht" bezeichnet [5].

Joh. Died. Behrens (jun. oder Sohn des jun.?) betätigte sich auch als Reeder: 1880 bis 1882 gehörte ihm der 1855 in Spiekerhörn erbaute Ewer "Dora" von 11,5 CL [6]. Joh. Christopher Behrens fuhr während dieser Zeit auf dem Küstenfahrzeug als Schiffer.

Es ist mündlich überliefert, daß teils im Schuppen, teils auf dem Dachboden des Hauses und oder auf dem Werftplatz gezimmert wurde [7]. Im Flur, der längs durch das ganze Haus verlief, stand eine Hobelbank. Gezimmert wurde angeblich nur nach Kreidezeichnungen auf dem Dachboden des Hauses und nicht nach Rissen. Dies stimmt erwiesenermaßen für die Zeit des Joh.Died. Behrens sen. wenigstens nur teilweise mit den Tatsachen überein (vgl. Kap. I.5.), kann aber für die Zeit nach 1849 durchaus richtig sein. Ebenfalls nach Auskunft von Herrn Lemcke gab es, wenigstens zuletzt, nur ein Slip. Wenn ein Schiff aufgelaufen werden sollte, wurden die Bauernknechte der Umgegend zu Hilfe gerufen, um mit vereinten Kräften das Spill zu drehen. Danach erfolgte als Belohnung ein kleiner Umtrunk.

Direkt neben die alte Kate wurde 1899/1900 das neue, heutige Wohnhaus mit der Gastwirtschaft "Zur Elblust" erbaut. Die Kate stand noch bis 1951 (Abb.15).

Aus der letzten Zeit der Werft, kurz vor 1900, gibt es einige Fotos vom Werftplatz mit kleinen Ewern und Kähnen, die dort zur Reparatur lagen (Abb.16).
An die letzte Schulauer Werft erinnern heute ferner noch die beiden Slip-Blöcke (Gien-Blöcke) auf dem Hofplatz des Lokals " Zur Elblust", außerdem der dort aufgestellte alte Türbalken des Reetdachhauses, der sog. "Grotdörsturz", mit der Inschrift in Flachschnitzerei: "Ob bei uns der Sünden viel/ Bei Gott ist viel mehr Gnade/ Sein Hand zu helfen hat kein/ Ziel (=Ende) wie grosz sei auch der Schade/ Den 23. Julius ANNO 1802(?)". Die gefüllte Werkzeuglade wurde kürzlich dem Wedeler Heimatmuseum übergeben und ist jetzt dort ausgestellt.

Für die Behrens'schen Parzellen zahlte die Gemeinde Schulau 1899 als Entschädigung für die Enteignung 10.000 Mark. Als der preußische Staat 1903 diese Parzellen, die damals schon zum neuen Hafen gehörten, übernehmen wollte, stellte es sich heraus, daß sie belastet waren und erst entschuldet werden mußten.

Fußnoten:

1) StAW 341.1 und LAS Abt. 548 Glückstadt, Nr.655
2) R. Lemcke 1950, S.77
3) H. Lüthje in: Norddt.Nachr. v. 1. u. 2.3.1939 (StAW, Ortschronik)
4) H. Lüthje in: Norddt. Nachr. v. 29.7.1940 (StAW, Ortschronik)
5) StAW 513.8; Originaldokument LAS Abt.309, Nr.40
6) Vgl. Schiffsbiographie der "Dora" (StAW)
7) Auskunft Herr W. Lemcke, Schulau

5. Schiffbau und Schiffe

Aufgrund der überlieferten Schiffsgrößen der Zeit um 1800 muß vermutet werden, daß man hier in dieser Zeit noch ganz auf die kleinen, nur zur Elb- und kleinen Küstenschiffahrt geeigneten Ewer eingestellt war. Die 6 frühen Ewerbauten von 1799 bis 1806, die in Schulau für 5 Mühlenberger bzw. einen Blankeneser Eigner enstanden, waren wahrscheinlich Pfahlewer, die also evtl. noch mit einer Fischbünn im Boden versehen waren (vgl. Anhang II) [1]. Ob es sich dabei um Fischerewer für gelegentliche Frachtfahrten oder um Frachtewer mit Bünn (Fischbehälter) für die saisonal betriebene Fischerei gehandelt hat, bleibt offen; das letztere ist wahrscheinlich. Die Blankeneser Ewer mit ihren etwa 17m hohen, umlegbaren, rahgetakelten Masten hatten noch im 18.Jh. ein spitzes Heck. Um 1800 setzte sich auch bei diesen Ewern allmählich das glatte oder Spiegelheck durch, während der gebogene, hochgezogene Vorsteven blieb (Abb.2a,b). Noch 1819 wurde die unterschiedlich gehandhabte Bauweise der Blankeneser Fischerewer durch eine "Instruction für die Hafenmeister am Nieder- und Oberhafen" in Hamburg belegt [2]: "Die Blankeneser Fischerewer, welche zuweilen Kaufgüter zwischen hier und Holland fahren, aber wegen ihrer Bünne ... nicht können geaicht werden, sind von zweierlei Art, entweder hinten spitz und niedrig oder etwas höher und platt mit einem Spiegel. Jene sollen entweder auf 3 1/2 oder auf 6 Last à 6000 Pfund, diese Spiegel-Ever entweder auf 5 1/2 oder auf 8 Last à 6000 Pfund geaicht ... werden, je nachdem sie bei geladenen Gütern ihre Bünnen voll Wasser oder trocken haben." Schon seit dem Ende des 18.Jh. haben sich viele Blankeneser nach und nach von der Fischerei auf die Frachtfahrt umgestellt und segelten mit ihren überraschend seetüchigen und schnellen Pfahlewern in dieser Zeit hauptsächlich nach Amsterdam und Antwerpen [3].
Wie in Kap. I.1.1. dargelegt, waren die Blankeneser Ewer im 18.Jh. auf der Schulauer Werft, in Blankenese und Teufelsbrück gebaut worden. 1787 hieß es dann bedauernd, daß sie nun leider "im Ausland" gebaut würden. Durch eine königlich dänische Verordnung zur Begünstigung des heimischen Schiffbaus von 1796 hat sich dies eine zeitlang geändert; belegt durch diese 6 Schiffsbauten aus Schulau. Um 1825 wurden die Blankeneser Ewer dann wieder größtenteils "im Ausland", also wohl zumeist im Hannoverschen gebaut (vgl. Anhang I.2.).

Wenn auch für Schulauer und Wedeler Schiffe für diese frühe Zeit keine Schiffsgrößen überliefert sind, so lagen sie doch damals noch bei den kleinen Unterelbehäfen allgemein sehr niedrig, bei 5 oder 6 CL für die Elbschiffahrt [4]. Vor allem durch das Aufkommen der Küstenschiffahrt nach der Nord- und Ostsee von den kleinen Unterelbehäfen aus entstand der Bedarf nach größeren und seetüchgigeren Ewern. Die Schiffbauliste

der Schulauer Werften enthält, mit Ausnahme eines 1813 erbauten Ewers "Die 5 Gebrüder", eine Lücke zwischen den Jahren 1806 und 1825. Dies kann teilweise auf die politischen Verhältnisse während der französischen Besatzungszeit von 1806 bis 1814 und die darauf folgende Zeit des langsamen Wiederaufbaus zurückzuführen sein. Küstenfahrt haben die Wedeler, Schulauer und Spitzerdorfer Schiffer nachweislich mindestens seit 1814 betrieben [5]. So kann die Entwicklung hin zu größeren Schiffskörpern nur ansatzweise verfolgt werden.
Um 1823 war die Küstenfahrt der Wedeler, Schulauer und Spitzerdorfer Schiffer schon recht entwickelt, was durch die Auswertung der Zollisten des Eiderkanals erwiesen ist [6]. Um diese Zeit lag die Durchschnittsgröße der See-Ewer bei 10 bis 15 CL. Entsprechend wird man sich auf den Schulauer Werften auf den Bedarf eingestellt haben. Nach Aussage der Quellen hat man hier seit den 1820er Jahren, vielleicht auch schon früher, Galeas- und See-Ewer gebaut (vgl. Anhang II). Diese mußten größer, breiter und stärker gebaut sein als die Elbewer. "Die Zufriedenheit", geb. 1825, und "Immanuel", geb. 1828 vermutlich für Martin Brunckhorst aus Spitzerdorf, sind sehr frühe Beispiele für Galeas-Ewer. Letzterer hatte um 1834 einen Raumgehalt von 35 RT, was etwa 17 CL Tragfähigkeit entspricht. 1845 erscheint (dasselbe Schiff?) mit 23 CL in der Schiffsliste von Mossin [7], ist also anscheinend vergrößert worden. 1830 erbaute Hermann Finck ebenfalls einen Galeas-Ewer von 17 CL.

Doch wurde in Schulau weiterhin auch für die Elbschiffahrt produziert. Auch die Elbewer hatten inzwischen größere Abmessungen: Auf die jährliche Befragung des Kommerzkollegiums in Kopenhagen ("Industriezählungslisten"; vgl. Anhang III) gaben Hermann Finck und Joh. Died. Behrens sen. 1825 an, im Vorjahr zwei bzw. einen Giek-Ewer à 5 CL bzw. à 6 Cl produziert zu haben. 1835 hieß es in der "Statistik des Handels" über die Flotte des Wedeler Zollbereichs (einschließlich Holm), daß die 65 Ewer, unabhängig von ihrer Größe, einen oder zwei Masten besaßen [8]. In den 1830er Jahren gab es durchschnittlich 7 bis 9 Küstenfahrzeuge von Wedeler, Schulauer und Spitzerdorfer Schiffern; die übrigen Fahrzeuge waren Elbschiffe [9]. Sie besaßen umlegbare Masten, um Brücken passieren zu können.
1834 hat Hermann Finck einen Galeas-Ewer von 18 CL und einen Torfewer von 8 CL gebaut, Behrens dagegen einen Schoner (seinen ersten?) von 32 CL (vgl. Anhang II). 1835 entstanden bei Behrens zwei Torfewer zu 10 1/2 und 9 1/2 CL, bei Finck ein Frachtewer von 10 1/2 CL, der also wohl für Küstenfahrt gebaut war.

Es zeigt sich also, daß man sich in Schulau stets auf die speziellen, verschiedenen Schiffahrtsbedürfnisse der Wedeler, Schulauer, Spitzerdorfer und Blankeneser/Mühlenberger Schiffer und Kapitäne eingestellt hat. Nach den Befragungen des Kommerzkollegiums aus den Jahren 1825, 1831, 1834-1837 haben auch Reparaturarbeiten stets eine Bedeutung für die beiden Werften gehabt. In einigen Jahren wurden überhaupt keine Neubauten ausgeführt, sondern nur Reparaturarbeiten. Insbesondere ist auch die Gegenüberstellung der beiden Betriebe durch diese Befragungen interessant. Danach kostete 1825 der Ewer von 6 CL bei Joh. Died. Behrens sen. 1500 Rbtlr., der Ewer von 8 CL bei Hans Finck nur 800 Rbtlr. 1833 hat Hermann Finck einen Ewer von 13 CL für 1560 Rbtlr. gebaut, während Behrens nur Reparationsarbeiten angab. Für 1835

ist noch einmal ein direkter Vergleich möglich. Damals lagen beide gleichauf mit ihren Preisen mit 250 Mark Cour. pro Commerzlast. Dies kann auf eine Einigung der beiden Schiffbauer zurückzuführen sein. Joh. Died. Behrens sen. verkaufte seinen Torfewer und Hermann Finck seinen Frachtewer, beide zu 10 1/2 CL, zu 2625 Mark Cour.

Bei beiden Betrieben schwankte die Anzahl der Beschäftigten unter Umständen beträchtlich. 1825 beschäftigte Behrens "abwechselnd 3,4 oder 5 Mann" und Finck "4 feste Arbeiter, außerdem abwechselnd 2-3 Tagelöhner". In den 1830er Jahren hat sich dieses Bild verändert. 1833 hatte Behrens 6 feste Arbeiter und 3 Lehrjungen, Finck ebenfalls "5-6 Gesellen und 3-4 Jungen". Behrens gab 1835 an, auch seine beiden Söhne als beständige Arbeiter zu beschäftigen. In dieser Zeit hatte er bereits jeweils ein oder zwei Schonerbauten bzw. die Schaluppe "Elbe" in Arbeit. 1837 beschäftigte er 9 feste Arbeiter und 4 Lehrlinge; wahrscheinlich baute er damals an dem Schoner "Regina" von 97 RT. Anscheinend wurde in dieser Zeit, im Gegensatz zu den vorangehenden Jahren, mehr mit ausländischem als mit inländischem Holz gebaut. 1836 und 1837 gaben beide Werften an, im Vorjahr nur mit ausländischem Holz gearbeitet zu haben.
Interessant ist ferner, daß fast ausschließlich nur auf Bestellung, nicht auf Spekulation gebaut wurde.

Eine Verordnung aus der Zeit der dänischen Oberhoheit, also der Zeit vor 1865, besagt, daß auf Verlangen die Kirchenglocken geläutet werden konnten, wenn ein Schiff vom Stapel lief [10].

Auf der Behrens'schen Werft wurde nach Auskunft von Herrn Lemcke teils auf dem Boden der Kate, teils auf der Hobelbank im Hausflur, teils im Schuppen gearbeitet, und zwar nicht nach Rissen, sondern nur nach Kreidezeichnungen auf dem Dachboden. Dies mag durchaus für die letzten Jahrzehnte bis 1899 den Tatsachen entsprochen haben, und auch die "Industriezählungslisten" liefern für die 1825 die Bestätigung, daß teilweise nur nach Mallen gearbeitet wurde: Sowohl Hermann Finck als auch J.D. Behrens sen. machten die Angabe, "nach eigener Erfindung" (d.h. nach ihren Vorstellungen und Erfahrungen) zu arbeiten, aber auch nach Rissen bauen zu können. Ab 1831 bis 1837 wurde dann stets ausgesagt, man sei "selbst Baumeister" und arbeite "nach eigener Zeichnung". Kleinere und gängige Ewerbauten mögen weiterhin ganz oder teilweise "nach eigener Erfindung" gebaut worden sein.

In den Jahren 1909 bis 1913 befanden sich zumindest zwei Schiffsrisse vom Maßstab 1:24 der Schulauer Werften im Altonaer Museum in Hamburg, und zwar von der Schaluppe "Elbe" von 24 CL, erbaut 1836 von J.D. Behrens sen., und dem Schoner "Levante" von 53 CL, erbaut 1846 von J.J. Behrens. Danach wurden seinerzeit Schiffsmodelle gebaut, die noch heute zur festen Ausstellung des Museums gehören (Abb. 17,22). Die Risse belegen, daß zumindest die größeren Bauten nach Plänen ausgeführt wurden.

Johann Diederich Behrens sen. hat in den 1830er und 40er Jahren enorm viel produziert. Er ging in dieser Zeit dazu über, seetüchtigere und größere Schiffe für Blankeneser und Mühlenberger Kapitäne zu bauen, die damit Fruchtfahrten nach dem Mittelmeerraum oder auch Frachtfahrten nach

England unternahmen. Neben der Schaluppe "Elbe" aus dem Jahr 1836 sind ihm fünf Schonerbauten aus den Jahren 1835 bis 1841 zuzuschreiben, die mit dem Jahren an Tonnage zunahmen (Anhang II; vgl. Abb.18,19). Da aus den "Industriezählungslisten" hervorgeht, daß bei Finck keine Schoner entstanden sind, konnten alle vor 1840 gebauten Schoner J.D. Behrens sen. zugeschrieben werden.

Die Schaluppe "Elbe" wurde von G. Timmermann wie folgt beschrieben [11]: "Scharf auf Kiel gebaut war die seetüchigere (Anm: als Galeas- oder See-Ewer) Schaluppe "Elbe" (Kapitän Oestmann, Blankenese)...Dieser Typ hatte sehr viel Ähnlichkeit mit den... schleswig-holsteinischen Yachten; vielleicht ist die Form sogar von dorther übernommen worden. Bei diesen Schiffen stand auf dem Balkenkiel ein gebogener Vorsteven mit einem Galion und achtern ein leicht geneigter Achtersteven mit einem Spiegelheck darüber. Das Vorschiff war rund und völlig, das Achterschiff dagegen scharf. Der Mast mit einer Stenge und Sahling fuhr ein Gieksegel mit einem Vierkantsegel. Das Großsegel hatte einen "Halsaufholer", mit dem man das Segel augenblicklich wirklungslos machen konnte. Am festen Bugspriet saß ein Klüverbaum, an dem die dreieckigen Vorsegel Stagfock, Klüver und Außenklüver und der viereckige Jager gefahren wurden. Vor dem Mast setzte man im Bedarfsfalle eine Breitfock. Auch diese schnellen Segler dienten vor allem als Fruchtjager, aber manche von ihnen haben weite Reisen bis nach Südamerika gemacht."

In den 1840er Jahren sind so viele Schonerbauten entstanden, daß sie teilweise hier und teilweise auf der ehemals Finck'schen Werft unterhalb des Parnaß bei seinem älteren Sohn Joh. Jac. Behrens entstanden sein müssen. Dies ließ sich bei 7 Schonerbauten nicht mehr entscheiden.
Anhand vieler verschiedener Quellen, die teilweise recht kritisch verwertet werden mußten, ist ein Katalog der namentlich noch nachweisbaren Schiffsbauten von zusammen 70 Schiffen, hauptsächlich von Ewern, erarbeitet worden (Anhang II). Die Nennung beinhaltet jeweils eine Kurzbiographie. Für diejenigen Schiffe, die in preußischer Zeit, ab 1867, in Wedel, Schulau oder für Spitzerdorf (Wohnort des Reeders) als Seeschiffe registriert waren, gibt es außerdem detailliert ausgearbeitete Schiffsbiographien, auf die jeweils im Schiffbaukatalog verwiesen wurde. Sie sollen noch gesondert veröffentlicht werden. Aufgrund der Quellenaussagen wurde, wenn möglich, nach den Schiffbaumeistern spezifiziert, ansonsten nur die Angabe "gebaut in Schulau" übernommen.

In einigen Fällen mußten auch Angaben aus der Literatur korrigiert werden. Es stimmt nicht, daß alle Schoner aus Schulau bei Joh. Jac. Behrens gebaut worden sind [12]. Schon der Wedeler Chronist Pastor Thode berichtete um 1904, daß der damals hochbetagte frühere Besitzer der Werft am alten Hafen (J.D. Behrens jun.) ihm stolz erzählt habe, auf der Werft seines Vaters seien insgesamt 8 Schoner für Blankeneser Kapitäne gebaut worden. Mit Sicherheit J.D. Behrens sen. zugewiesen werden konnten immerhin "Navigateur" (1835), "Elbe" (Schaluppe, 1836), "Familie" (1836), "Triton" (1837), "Regina" (1838) und "Vernus" (1841). So ist es wahrscheinlich, daß diese Aussage von J.D. Behrens jun. den Tatsachen entspricht, da ja einige Schoner nicht eindeutig Behrens sen. oder seinem Sohn Joh. Jac. Behrens zugewiesen werden konnten. Joh. Jac.

Behrens hatte sein Handwerk bis zur Übernahme der eigenen Werft 1840 bei seinem Vater gründlich gelernt und ging sofort dazu über, ebenfalls für Blankeneser und Mühlenberger Kapitäne Schoner zu bauen. Mit Sicherheit konnten J.J. Behrens 9 Schonerbauten nachgewiesen werden. In der Zeit von 1840 bis 1846 sind auf beiden Schulauer Werften nebeneinander insgesamt 11 Schonerbauten, dazu diverse Ewer entstanden. Das bedeutet eine sehr hohe Produktivität beider Werften und ist auch in Hinsicht des damaligen Alters von J.D. Behrens sen. erstaunlich. Fast möchte man glauben, Vater und Sohn hätten sich in jener Zeit Konkurrenz gemacht.

Die Blankeneser und Mühlenberger Kapitänen hatten sich um diese Zeit von der Frachtfahrt nach Amsterdam oder Antwerpen auf Fahrten vorwiegend in den Mittelmeerraum und nach den britischen Inseln umgestellt. Daher wuchs die Blankeneser Reederei seit den 1830er enorm an Tonnage sowohl der einzelnen Schiffe, durchweg Schonerschiffe, als auch der Flotte insgesamt. Wie die Elb- und Küstenschiffer aus den umliegenden Elborten bereederten sie ihre Schiffe meist selbst, und manch einer von ihnen soll so zu Wohlstand gekommen sein.

Eine sehr schöne Beschreibung des 1846 bei J.J. Behrens entstandenen Schoners "Levante" lieferte Gerhard Timmermann anhand des im Altonaer Museum befindlichen Schiffsportraits und des Schiffsmodells (Abb.21,22) [13]. Verglichen mit dem 1842 in Teufelsbrück gebauten Schoner "Eclipse", der auch ein Fruchtjager war, war die "Levante" noch größer und schärfer gebaut und etwas umfangreicher getakelt. Der Rumpf war schlanker und mit Zinkplatten zum Schutz gegen den Bohrwurm beschlagen. Das Roof befand sich hinter dem Großmast (achterlicher Mast), die Kombüse hinter dem Fockmast (vorderer Mast). "Das Vorgeschirr wurde durch ein weit vorragendes Galion gestützt. Beide Masten waren durch eine lose Stenge mit Sahling verlängert. Schoner- und Großsegel hatten einen Giekbaum. Ein Vierkanttoppsegel fuhr aber nur über dem Großsegel. Zwischen den Stengen wurde an einem Stag ein Stagsegel gesetzt. Der Fockmast hatte drei Rahen, davon die untere für die Breitfock mit einem festen Rack, darüber das Toppsegel und das Bramsegel mit losem Rack, während die Rah des hierüber befindlichen Royal- oder Reulsegels nicht mit einem Rack am Mast geführt wurde. An der Breitfock saßen auch Leesegelspieren. Umfangreich war auch das Vorgeschirr mit dem festen Klüverbaum am Bugspriet, das man durch Stage über einem Stampfstock verspannte. An den Stagen fuhren Stagfock, Klüver und Außenklüver sowie ein kleiner Jager. Von den Rahsegeln konnten die Breitfock und das Toppsegel zweimal gerefft werden. Sie wurden aber nur bei raumem Wind (achterlicher als dwars) gesetzt. Bei dem Wind vorlicher als dwars segelte man mit der Stagfock und nahm die Breitfock weg." Dazu ergänzend einige Bemerkungen von O. Lehmann aus früherer Zeit [14]: "Die "Levante" ist der ausgeprägteste Typ der Fruchtjager, mit dem mancher Blankeneser zur Wohlhabenheit gekommen ist...Über der Zinkkante (ist das Schiff) grün gestrichen. Das Hinterschiff ist durch eine weiße Bordwand erhöht. Das Deck ist ein Glattdeck. Hinter dem Großmast steht das Roof, ein Deckshaus, das bei diesen kleineren Schiffen in der Mitte durch eine Wand getrennt war und oft auch die Küche enthielt. Der Ankerspill ist ein Bratspill, d.h. die Ankerwinde hat eine waagerechte Welle...Das zweite Marssegel dieser Schoner wird Toppsegel genannt. Es hat zwei Reffen. Das Gaffelsegel des Vortopps ist das "Schonersegel", diejenigen des Großtopps sind das Großsegel und Gaffeltoppsegel".

Seit Mitte der 1850er Jahre wollten einige Wedeler und Spitzerdorfer Reeder und Kapitäne es den Blankenesern gleichtun und bestellten bei J.J. Behrens seit 1856 nachweislich ebenfalls drei Schonerbauten (vgl. Anhang II). Weitere, auswärts erbaute größere Schiffe, z.B. ein Kuffschiff "Elisa" und eine Galeasse gehörten in dieser Zeit zur Wedel-Spitzerdorfer Flotte. Natürlich konnten diese großen Schiffe hier nicht in den flachen Tiedehäfen liegen. Auch Blankenese hatte, trotz der intensiv betriebenen Frachtschiffahrt, keinen Hafen. Die großen Schonerschiffe waren meist in Bewegung und lagen nur zur Reparatur auf. Den Schoner "Wedel", ab 1864 "Alice" mit Heimathafen Kopenhagen, ließ die "Wedeler Actiengesellschaft" 1856 bei J.J. Behrens erbauen und mit Heimathafen Wedel registrieren. 1859 und 1861 ist J.H. Woltmann als Kapitän nachgewiesen, der 1861 mit einer Ladung Palmöl aus Lagos den Stader Seezoll passierte [15]. 1872 segelte der Blankeneser Kapitän C. Bohm mit dem Schiff um Kap Horn nach Buenos Aires. Anschließend wurde es nach Kristiania in Norwegen verkauft. Der Schoner "Patria", gebaut 1858, 102 RT, wurde von J.H. Witt aus Spitzerdorf bereedert und von dessen Sohn Diederich Witt als Kapitän gefahren. 1864 war er mit der "Patria" in Triest [16]. Mit dem Schoner "Nereus", geb. 1858, 80 RT, ist der Schwiegersohn von J.J. Behrens, Martin Brunckhorst, 1861, von St.Petersburg kommend, in der Ostsee verschollen. Das Schiff erscheint nicht mehr in der Liste von 1864 [17].

Auch die Schonerbauten von J.J. Behrens nahmen mit der Zeit an Größe zu. Der wohl letzte und größte Schiffsbau aus Schulau war die 1865 entstandene Schonerbrigg "Electric" von 90 CL bzw. ca. 180 RT. Behrens hat noch zwei weitere Schonerbriggs, "Adonis", geb. 1856, von 65 1/2 CL, und "Georgine", geb. 1856/57, 81 CL, gezimmert. Wie diese Schiffe im einzelnen beschaffen waren, ist nicht bekannt. Schonerbriggs hatten einen schoner- und einen vollgetakelten Mast (vgl. Abb.7).

Bis in die 1850er Jahre blieben fast alle dieser Schoner damals noch ohne Metallbeschlag. Erst gegen Ende der 1850er/Anfang der 1860er Jahre ging man dazu über, das Unterwasserschiff bei größeren Schiffen zum Schutz gegen den Wurmfraß mit einer Metallhaut aus Kupfer, Zink oder einer Metallegierung zu überziehen. Von den Schulauer Bauten wurde nur der Schoner "Wedel" 1859, ein Jahr nach seiner Erbauung, im BV mit dem Vermerk "Zinkbeschlag" klassifiziert, so daß die Möglichkeit besteht, daß dieser vom Erbauer J.J. Behrens selbst stammte. Der Beschlag kann aber auch nachträglich auf Veranlassung der Reedereigesellschaft hinzugefügt worden sein. Beispielsweise ist der Schoner "Regina", Baujahr 1836, im BV 1860 noch ohne Beschlag registriert worden, war aber bei Eintrag ins Altonaer Schiffsregister im Jahre 1867 mit einer "Metallverläutung" versehen. Wann die "Levante" aus dem Jahr 1846 ihren Zinkbeschlag erhielt, ist nicht bekannt.

Es bleibt unklar, unter welchen Bedingungen J.J. Behrens zuletzt noch arbeiten konnte, da der schmale Vorlandstreifen hinter der 1861 errichteten Dampfschiffsbrücke vor dem Parnaß stets hochwassergefährdet war und immer stärker gesichert werden mußte. Wenn der Werftbetrieb, nach Thode, zuletzt nach oben auf den Parnaß verlegt worden ist, ist der Stapellauf von Neubauten schwer vorstellbar. Einzig denkbar ist ein sehr steiles, in das Hochufer gebautes Slip. Ein solcher Stapellauf über ein

sehr steiles Slip ist für eine Kleinschiffswerft aus Eiderstedt um die Jahrhundertwende fotografisch dokumentiert worden [18]. Noch für 1872 ist ein Ewerneubau, der letzte, von Joh.Jac. Behrens bezeugt, "Helios" mit Heimathafen Schulau. Eine Befragung der 8 Holzschiffswerften von Oevelgönne bis Schulau im Jahr 1872 ergab, daß J.J. Behrens im Jahre 1871 noch zwei Ewer von 10 bzw. 15 CL produziert hat (s. Kap. I.3.). Vielleicht hat er sich in den letzten Jahren ganz auf den Bau kleiner und mittlerer Ewer beschränkt.

Bei J.J. Behrens wurden, neben den Schonern und Schonerbriggs, vorwiegend See-Ewer gebaut. Ein Galeas-Ewer ist überliefert; doch ist anzunehmen, daß mehrere der als "Ewer mit zwei Masten" in den Registern geführten Schiffe als Galeas-Ewer gebaut waren. Doch hat J.J. Behrens während seiner gesamten Tätigkeit auch kleinere, sowohl zur Elb- als auch zur kleinen Küstenfahrt an der Westküste Schleswig-Holsteins geeignete Ewer gebaut, wie der Schiffbaukatalog ausweist; z.B. "Antilope" (24 BRT, 1844), "Maria" (11 CL, 1845), "Margarethe" (27 RT, 1858) und "Amazone" (10 CL, 1861). Damit zeigt sich, daß auch J.J. Behrens sich bemühte, für verschiedene Schiffahrtsbedürfnisse zu produzieren: Schoner und Schonerbriggs für die größere Seefahrt, See- und Galeas-Ewer für die Küstenfahrt und Elb- bzw. kleine Küstenschiffe. Möglicherweise hat er von letzteren sehr viel mehr gebaut als überliefert sind. Die Flußschiffe der einzelnen Hafenorte wurden erst in preußischer Zeit, ab 1872, alle fünf Jahre gezählt. Für die vorherige Zeit ist der Gesamtbestand der Handelsflotten der kleineren Hafenorte nur für einzelne Jahre überliefert [19]. Auch die Zählungen aus der preußischer Zeit sind nur sporadisch überliefert und geben nicht den Bauort der Schiffe an [20]. Tatsache war, daß niemand die vielen Elbewer und Segelkähne zählte, die in steter Fahrt auf der Unterelbe zwischen Hamburg und Altona einerseits, und der Oste, den Nordseewatten und den kleinen Häfen an den Nebenflüssen der Unterelbe andererseits unterwegs waren.

Im Altonaer Museum befinden sich innerhalb der großen Spezialsammlung von über 300 Schiffsportraits auch vier Darstellungen von Schonern, die in Schulau gebaut worden sind und im Besitz von Blankeneser bzw. Mühlenberger Familien waren (vgl. Anhang I und Abb.18-21): "Familie", geb. 1836, und "Regina", geb. 1838, von J.D. Behrens sen., und "Levante", geb. 1846, und "Alice" ex "Wedel", geb. 1856, von J.J. Behrens. Die Darstellung der "Alice" erfolgte nach der Umbenennung, als das Schiff in Kopenhagen beheimatet war, also frühestens 1864. Diese Darstellungen und die oben genannten Schiffsmodelle sind die einzigen Zeugnisse darüber, wie die größeren Schiffsbauten der beiden Schulauer Holzschiffswerften beschaffen waren, denn Fotos existieren nicht.

Außerdem erinnern an die Behrens-Werft am Hafen nur noch die Werkzeugtruhe mit den Werkzeugen und einige Fotos des Werftplatzes und der alten Wohnkate, die sich im Wedeler Heimatmuseum bzw. im Stadtarchiv befinden. Auf dem Hofplatz des 1900 an die Wohnkate angebauten Neubaus, des Lokals "Zur Elblust", stehen heute noch die beiden Slip-Blöcke und der dort aufgestellte alte Türbalken der alten Kate (vgl.Kap. I.4.). Von dem Werftplatz vor dem Parnaß gibt es außer den Schiffsportraits der beiden Schoner keinerlei Erinnerungsstücke. Nachkommen von J.J. Behrens sind in Wedel nicht mehr ansässig [21].

Vielleicht 190, vielleicht auch 200 Jahre lang bestanden, ab ca. 1800 bis 1876 gleichzeitig, die beiden Schulauer Holzschiffswerften. In dieser Zeit hatten viele Männer aus Wedel, Schulau, Spitzerdorf und auch aus Holm, Handwerker, Schiffbauer und Tagelöhner, dadurch Arbeit und Auskommen. Mit der Werft am Parnaß ging um 1876 wieder ein bewegter Abschnitt dieses Ortes zu Ende, der um die Mitte des 17. Jh. vom Pastor und Dichter Johann Rist "geliebter teutscher Parnaß" genannt worden war. Noch früher soll sich dort ein adeliges Damenstift, das zum Uetersener Kloster gehörte, befunden haben. Gleichzeitig mit dem Ende der Werft am Schulauer Hafen war 1899 auch die Zeit des jahrhundertealten offenen Prielhafens an der Mündung des Liethpriels abgelaufen. Neue Entwicklungen in der Schiffahrt und im Schiffbau hatten sich bereits angebahnt: Die Zeit der hölzernen Segler ging dem Ende zu; mehr Wirtschaftlichkeit von Schiffahrt und Häfen war gefragt; Vertiefungen der Fahrrinne und vermehrter Wellenschlag durch immer höhreres Schiffahrtsaufkommen erforderten radikale Strombaumaßnahmen.

Fußnoten:

1) H. Szymanski 1932, S. 227/28
2) Ders. a.a.O., S.230
3) J. Kaiser 1974, S.30f.
4) Belegt z.B. durch I. Mommsen 1988
5) Lt. Protokollen des Kapitäns der Hamburger Zollyacht (StAHH). Einzelheiten dazu sollen in einem gesonderten Kapitel "Die Küstenfahrt" im Rahmen von "Teil 2" der Schiffahrtsgeschichte veröffentlicht werden.
6) F.J. Loomeijer, J. Meiners 1989. Auszüge für Wedel, Schulau und Spitzerdorf 1823-1840 (9 Seiten): StAW
7) Mossin 1845
8) "Statistik des Handels" 1835 (StAW)
9) Wie 5)
10) Verordnung unbek. Provenienz "Die Aufgaben der Kirchenbediensteten: III. Das Läuten der Glocken" (StAW 188.2b)
11) G.Timmermann 1979, S.17
12) So bei J. Meyer 1968
13) G. Timmermann 1964, S.56
14) O. Lehmann o.J. (um 1920), S.47
15) StAHH 314-1, B Xa Nr.4b Bd.3
16) Volkszählung Spitzerdorf 1864 (StAW)
17) Schiffslisten von Wedel, Schulau, Spitzerdorf 1863-1866: StAHH 314-1, B VIb Nr.2/12
18) Die fotografische Dokumentation eines solchen Vorgangs auf einer Eiderstedter Werft um 1900 hat Herbert Karting bei einem Vortrag am 27.3.1992 in Rostock gezeigt.
19) So durch Mossin 1845 und Verzeichnis s.-h. Rhederei 1864
20) StAHH 424-132, II.K.II.4.
21) Auskunft Herr Lemcke

Anhang I: 1. Zur Baugeschichte des Ewers der Niederelbe

Seit dem Mittelalter war der hölzerne Ewer das typische Fahrzeug der Unterelbe, der damit eine lange, aber für die Frühzeit im einzelnen nicht mehr rekonstruierbare Entwicklung hinter sich hat. Der Name ist

aus dem mittelalterlichen Begriff "envare" = Einfahrer herzuleiten. Damit waren wohl kleine, einmastige Schiffe für einen Mann gemeint. Nach J. Kaiser hat sich der Typ aus dem dreibrettrigen Kahn entwickelt [1]. Dieser steht, nach dem Einbaum und den mit Planken erhöhten Einbaum, auf der dritten Entwicklungsstufe des Holzschiffbaus. Ein glattes Brett bildete den spitzovalen Boden, an dem beiderseits ziemlich steile Seitenplanken befestigt wurden. Die Enden dieses flachgehenden Bootes waren spitz und überfallend. Es eignete sich hauptsächlich zum Befahren der kleinen Nebenflußläufe und der Abzugskanäle.
Wahrscheinlich ist der Ewer durch friesische Siedler an die Elbe gelangt. So wurde beim Bau des Brügger Seehafens 1899 ein typisches Wattenfahrzeug gefunden, das sich in der Form noch stark von den späteren, völlig gebauten niederländischen Schiffstypen unterscheidet (Abb.1). Eine Verwandschaft zu den niederelbischen Spitzgattewern ist jedoch vorhanden, so daß dieses Fahrzeug als Vorläufer des niederelbischen Ewers bezeichnet wurde [2]. Die älteren Ewer waren schlanke, nur im Vorschiff völlige, und spitzgatte Fahrzeuge. Sie besaßen nur wenig nach außen gewölbte, steil auf den flachen Boden gesetzte Seitenplanken. Die Blankeneser Ewer des 18.Jh., die sog. Pfahlewer, sind die aus dieser Zeit am besten durch Beschreibungen dokumentierten Fahrzeuge. Sie hatten einen stark gewölbten, bis 3,44m hohen Vorsteven (Abb.2a,b). Das scharfe Achterschiff hatte einen nach hinten geneigten geraden Achtersteven, der nur bis 1,70m hoch war. Gegen den schmalen, flachen Boden, der an den Enden aufgezogen war, wurde die Kimm- oder Kahnplanke fast lotrecht verbolzt [3]. Nur im Vorschiff war ein kurzes Deck mit Kajütraum. Der Fischraum, die Bünn, nahm fast ein Drittel des Raumgehalts ein. Die Kahnplanke und der Boden waren in diesem Bereich mit Löchern versehen, so daß die Bünn voll Wasser stand, um darin die Fische lebend zum Markt transportieren zu können. Ein 17m hoher, vorn durch das Fockstag gehaltener Pfahlmast mit einem großen Rahsegel waren weitere Voraussetzungen für die guten Segeleigenschaften dieses Typs. Er wurde ursprünglich nur auf holsteinischen Werften gebaut, so auch in Schulau. Bei diesem Schiffstyp hielten die Veränderungen der Ewer am Rumpf und am Rigg erst nach und nach Einzug. Der Pfahlmast wurde bis um 1850 beibehalten. Die zahlreichen Fahrzeuge dieses Typs prägten lange Zeit das Bild auf der Elbe.

Auch nachdem sich bis gegen Ende des 18. Jh. beim Fracht-Ewer allgemein die Entwicklung hin zum verbreiterten Schiffsrumpf durchgesetzt hatte, blieb die sog. Kahnplanke bei dem Unterwasserschiff bestehen. So wurde dieses im unteren Abschnitt wegen der erforderlichen Segeleigenschaften, bei kantiger Kimm, schmal gehalten. Darüber baute man den Schiffskörper vorn und achtern rund und völlig. Der Boden blieb flach. Bei den Fracht-Ewern der meisten Unterelberegionen setzte sich im 19.Jh. auch das platte oder Spiegelheck durch; nur einige spezialisierte Frachtewer-Typen der Elbinseln bei Hamburg wurden weiterhin schlank und mit einem spitzen Heck gebaut. Diese Erscheinung war ein Einfluß des in Bezug auf Neuerungen führenden niederländischen Schiffbaus und kam vermutlich auf dem Umweg über Dänemark nach Norddeutschland [4]. Ebenfalls setzte sich seit dem Ende des 18.Jh. das längsschiffs stehende Gaffelsegel allgemein durch und verdrängte das Rahsegel sowie eine Übergangserscheinung, das sog. Kniep-Segel.

Der Ewer diente als Fracht-, Fähr- und Fischereifahrzeug. Besonders die Frachtfahrt wurde im 18. und, noch mehr, im 19.Jh. aufgrund des stets wachsenden Bedarfs der benachbarten Hansestadt Hamburg immer lohnender für die schiffahrttreibende Bevölkerung in den kleinen Orten an der Unterelbe und ihren Nebenflüssen. Die lang anhaltende und stets steigende Bedeutung des Schiffahrtsweges beruhte teilweise auf dem schlechten Zustand der wenigen Straßen. Auch konnten größere Schiffe die bei Blankenese auftretenden, sich häufig verlagernden Untiefen (Barren) trotz des Lotsendienstes mitunter nicht überwinden, ohne einen Teil der Warenladung zu leichtern. Dies änderte sich erst entscheidend um die Mitte des 19.Jh., als die Stadt Hamburg dampfgetriebene Eimerbagger zur Vertiefung des Fahrwassers einsetzte, was für die Ewerschiffahrt aber keine förderliche Neuerung bedeutete [5].

Die Lande- und Umschlagplätze der dort beheimateten Ewer waren sehr verschieden. Während es Häfen mit Bollwerken gab, die bei Hochwasser zu erreichen und zu verlassen waren, besaß Blankenese nur den Elbstrand, auf dem sich die Schiffer trockenfallen ließen. Bis zur nächsten Flut hatten sie Zeit für das Ent- und Beladen. Kleine Häfen wie bei Wedel und auch der bis 1900 unausgebaute Schulauer Hafen boten bei Sturm und im Winter immerhin mehr Schutz.
Der Ewerschiffer war meist selbstständig, Reeder und Schiffer in einer Person. Selten besaß er mehr als ein Schiff. Daraus resultierte ein gewisser Stolz auf den Berufsstand, was unter anderem dadurch zum Ausdruck kam, daß die meisten Schiffe tadellos instand gehalten wurden.

Die Kleinschiffahrt erreichte während des wirtschaftlichen Aufschwungs im Deutschen Kaiserreich ihren Höhepunkt. Während dieser Zeit hielten auch vermehrt anderswo aufgekaufte flachbodige Schiffstypen wie Kuffen, Tjalken, Schniggen, Weserkähne Einzug in die Handelsflotten.
An einigen Orten hatte schon seit den 1830er Jahren die Frachtfahrt mit größeren und seetüchiger gebauten Seglern, besonders Schonern, zunehmend an Bedeutung gewonnen, zuerst und zuvorderst für Blankenese. Diese wurden zunehmend größer und schärfer gebaut und erhielten eine größere Takelung (vgl. Kap.1.5). Damit konnten Reisen bis in den Mittelmeerraum unternommen werden, während die Küstenfahrt ansonsten nur den Ostseeraum bis St.Petersburg und den Nordseebereich bis Amsterdam und Antwerpen bzw. bis zu den englischen Seehäfen abdeckte. Dabei war die Verwandschaft solcher kleinerer Schonerbauten mit den Ewern noch am Rigg zu erkennen. In Holstein wurden Schoner in Elmshorn, Schulau und Blankenese gebaut (Abb.8, 18-22). Das häufigste Fahrzeug der Niederelbe war und blieb aber noch durch das ganze 19.Jh. der hölzerne Ewer.

Die Bauzeit der hölzernen Ewer war bald nach 1900 zu Ende. In dieser Zeit entstanden schon zunehmend mehr eiserne Ewer. Diese wurden anfangs nach fast den gleichen Rissen wie die hölzernen Ewer gebaut und setzten sich nur sehr langsam durch. Später erhielten sie statt des Spiegelhecks ein Rundgatt sowie sonstige erforderliche Neuerungen und Umbauten, die vor allem durch den Einbau eines Motors nötig wurden. In der Zeit kurz vor und nach dem Ende des 1. Weltkrieges wurde ein Teil der Ewer motorisiert. Trotz dieser Versuche, sich auf die neuen Verhältnisse umzustellen, war das Ende dieses Schiffstyps nicht aufzuhalten. Konkurrenten waren nicht nur die Dampfschiffahrt und vor allem der Eisenbahnverkehr (seit 1844), sondern seit Ende des 19.Jh. die

holländische Frachtfahrt mit wesentlich größeren und rationelleren Motorleichtern. In der 2. Hälfte der 1930er Jahre gab es staatliche Abwrackprämien für Ewer [6]. Nach dem 2. Weltkrieg wurde dann noch einmal ein Teil der Fahrzeuge wegen mangelnder Wartung während dieser Jahre abgeschafft, so daß insgesamt nur etwa 20 übrig blieben. Die Zeit des Ewers ging also zwischen den beiden Weltkriegen zu Ende. Ebenso erging es den meisten der Holzschiffswerften, auf denen Ewer gebaut worden waren. 1974 bestanden von 140 Holzschiffswerften des 19.Jh. noch 20, teilweise unter neuem Namen [7]. Die Umstrukturierung in der Wirtschaft und damit auch im Schiffbau geht bekanntlich noch heute weiter. Heute sind nur noch einige wenige gesicherte und möglichst in den Urzustand umgebaute Exemplare in den Museumshäfen zu besichtigen, so bei Hamburg-Oevelgönne. Sie stammen frühestens aus den 1880er Jahren.

Ewer gehören zu den Watten-Schiffstypen, die von den Niederlanden bis zur Eider verbreitet waren. Ihre breite und flachbodige Form war dem durch die Gezeiten wechselnden Wasserstand angepaßt und dem im Wattenmeer oft stürmischen Wetter [8]. Die schleswig-holsteinischen Ewer waren aus Reviergründen schlanker gebaut als die hannoverschen: man nahm damit Rücksicht auf die zu passierenden schmalen Brücken oder Schleusen der kleinen Elbzuflüsse. Die Abmessungen holsteinischer Ewer beliefen sich von 1810 - 1910: Länge 7,30 - 20,85m; Breite 3,01 - 6,0m; Raumtiefe 0,75 - 2,0m [9]. Noch in der ersten Jahrhunderthälfte war das Gros der Ewer zwischen 14 und 16, später zwischen 16 und 18m lang. Gleichzeitig mit der Schiffsgröße nahm auch der Umfang der einzelnen Ewerflotten zu.

Das wichtigste Baumaterial war das Eichenholz. Alle Spanten, Längs- und Querverbindungen, die Berghölzer, die Seitenverplankung, Vor- und Achtersteven wurden aus Eichenholz gezimmert [10]. Die aufgesägten Stämme mußten mehrere Jahre bei der Werft gelagert werden. Zwei Drittel bis drei Viertel des Holzes waren Verschnitt, so daß für einen Ewer ein enormer Materialaufwand entstand. Boden und Deck wurden aus Nadelholz gefertigt, meist aus Föhren- oder dem leichten und realativ billigen Fichtenholz. Für die Rundhölzer, Inneneinrichtung u.a. wurden Kiefer, Fichte und zuletzt auch Pitchpine verwendet.

Außer bestimmten Frachtewern waren die meisten Fahrzeuge im 19.Jh. und später gedeckt. Bei dem sog. gebrochenen Deck war dieses in das Haupt- und das Kajütdeck unterteilt. Letzteres ragte ein wenig über das Hauptdeck und war bis zu 3m lang [11]. Im Deck befanden sich die Groß- und die Achterluke. See-Ewer, die Holz aus Pommern oder Skandinavien holten, besaßen am Vorschiff ein oder zwei Bugpforten zum Be- und Entladen [12]. Bei den Ewern mit gebrochenem Deck befand sich die Kajüte des Schiffers hinten unter dem Kajütdeck, der Wohnraum des Matrosen oder Jungen, das Logis, vorn unter dem Vordeck. Zur Lüftung und Beleuchtung der Kajüte dienten zwei Spiegelfenster. Außerdem gab es ein Oberlicht. Tauwerk, Farben, Teer usw. waren im Logis oder im Kabelgatt verstaut. Ewer mit durchlaufendem Deck hatten oft vorn eine Kajüte mit Kajütaufbau, während das Logis achtern plaziert war [13]. Bei vielen See- und Galeas-Ewern befand sich zwischen der Großluke und dem Besan-Mast ein Deckshaus oder Roof, das verschiedenen Zwecken, unter anderem als Kombüse, dienen konnte. Revierbedingt war bei den verschiedenen Typen auch die Höhe der Schanzkleider als seitliche Begrenzung des Decks. Schanzkleider dienten der Sicherheit der Mannschaft auf dem Deck.

Elb-Ewer hatten, ebenfalls aus Reviergründen, umlegbare Masten. Dies betraf in der ersten Hälfte des 19.Jh. auch zweimastige Elb-Ewer. Frachtewer hatten allgemein wegen der maximalen Ladekapazität eine völligere Rumpfform als Fischer-Ewer. Der flache Boden mußte besonders starke Verbände erhalten, damit diese keinen Schaden nahmen, wenn das Schiff trocken fiel. Dabei war der Boden zum Bug und zum Heck hin etwas hochgebogen, damit das Schiff sich bei ansteigendem Wasser besser vom Grund lösen konnte [14]. Nur die ab 1820 entwickelten Galeas-Ewer waren z.T. spitzgatt gebaut, um die Seetüchtigkeit zu erhöhen. Oder sie besaßen nur einen halben Spiegel, später auch ein Rundheck, während für die übrigen Ewer allgemein der herzförmige, verschieden ausgestaltete sog. Spiegel über dem Achtersteven kennzeichnend war. Der Achtersteven war gerade und mehr oder minder geneigt. Der Vorsteven war entweder nach außen oder nach innen gewölbt oder auch ziemlich gerade. Ein größerer Decksprung entstand, wenn Bug und Heck deutlich höher lagen als die Schiffsmitte. Hierdurch wurde zwar die Segeleigenschaft verbessert, jedoch konnte dies für bestimmte Fahrzeuge auf ihren Wegen ein Hindernis beim Passieren niedriger Brücken bedeuten.

Die schon erwähnte Kimm- oder Kahnplanke gehörte, mit den Seitenplanken und den Berghölzern, zur Beplankung, d.h. zur Außenhaut. Den inneren Längsverband bildeten die Balk- und Kimmweger, das Kielschwein ("innerer Kiel") und die Bodenweger [15]. Die ebenfalls typischen, für dise Art Schiffe notwendigen Seitenschwerter sind bei Fahrzeugen mit ähnlichen Eigenschaften schon im Mittelalter verwandt worden, wie durch Darstellungen bekannt ist (vgl. auch Abb.3 u.a.) [16]. Das Seitenschwert wurde zu Wasser gelassen, um beim Segeln am Wind und beim Kreuzen die Abtrift zu vermeiden und wurde auch bei anderen Manövern eingesetzt. Das Ruder wurde mit dem Helmholz geführt und befand sich, außer bei den Galeas-Ewern, außenbords. Ferner gehörten starke Ankerspillen zur Ausrüstung. Eiserne Ankerketten waren eine späte Erscheinung. Geankert werden mußte dann, wenn der Wind so ungünstig stand, daß nicht gegen den Strom gesegelt werden konnte. Das Beiboot wurde mittels der Ladewinde mit dem Großbaum gehievt.

Bis gegen Ende des 18.Jh. und ins 19.Jh. hinein waren Rahsegel, auch zweifache Rahsegel am Mast, gängig. Das Gaffelsegel, nach dem langen Giekbaum auch Gieksegel genannt, bestimmte danach bald die Ausstattung des Riggs. Der Ewer war früher stets einmastig gewesen. Doch um 1835 hieß es, daß die Wedeler und Schulauer Ewer, egal welcher Größe, entweder ein- oder zweimastig wären [17]. Im vergangenen Jahrhundert hießen die einmastigen Ewer nach ihrem Segel Giek-Ewer, die zweimastigen nach dem hinteren Mast Besan-Ewer. Später war dann die Schiffslänge von etwa 15m die Grenze für einmastige bzw. zweimastige Fahrzeuge. Die ersten Küstenfahrzeuge in der Zeit vor 1820 waren einmastige See-Ewer mit Spiegelheck, Gaffelsegel und zwei Rahsegeln [18]. Später wurden nur noch zweimastige See- und Galeas-Ewer zur Küstenschiffahrt verwendet. Diese hatten keine umlegbaren Masten.

Außenbords erhielten die Ewer bis etwa 1 Fuß oberhalb der Leerwasserlinie einen Anstrich aus Kienteer, seit der 1. Hälfte des 19.Jh. aus Steinkohlenteer [19]. Patentfarbe wurde seit dem Ausgang des letzten Jahrhunderts für das Unterwasserschiff verwendet. Innen wurden seit dieser Zeit ein Anstrich mit Karbolineum zum Schutz gegen die

Holzfäulnis vorgenommen. Oberhalb der Leerwasserlinie wurde die Beplankung mit ungekochtem Leinöl geölt und darüber mit Harpeus bzw. Harzbeize gestrichen. Dieses bestand aus einer Mischung von gekochtem Leinöl und Harz von Nadelhölzern und ergab nicht nur einen Holzschutz, sondern auch einen lackartigen Glanz. "Charakteristisch für das Aussehen der niederelbischen Frachtewer waren die blanke Beplankung, der blanke Spiegel, in der Regel mit weißer Einfassung, der weiße oder hellgrüne Halbstab am Setzbord, der farbige und verzierte Ruderkopf, die bemalten Klüsbacken am Bug (Abb.4), die geschnitzten Namenbretter am Spiegel und die geschnitzten und bemalten Spiegelfenster (Abb.5)" [20]. Das bei einigen Ewern vorhandene Galion war ebenfalls häufig mit einer bemalten Bildhauerarbeit geschmückt.

Elb-Ewer waren von sehr unterschiedlicher Größe und Breite: von 11,5-18,25m lang, 3,0-5,0m breit und 0,75-1,6m tief im Raum, mit einem Raumgehalt von 15 bis 25 BRT [21]. Da die größeren Fahrzeuge auch Seereisen unternahmen, ist eine Trennung von Elb-Ewern und kleinen See-Ewern nicht möglich. Sie hatten große Luken und waren später meist als Giek-Ewer getakelt. Alle hatten umlegbare Masten und teilweise keinen Bugspriet. Die Heimathäfen lagen in Holstein, u.a. in Wedel, Schulau, Hetlingen, Haseldorf, Uetersen, Elmshorn, Glückstadt, Krempe, Wewelsfleth, Brunsbüttel usw. Kleine Fahrzeuge sind nach 1900 kaum noch gezimmert worden; sie waren nicht mehr rentabel. Elb-Ewer wurden zur Hauptsache in Holstein gebaut, so in Haseldorf, Moorrege, Uetersen, Spiekerhörn, Elmshorn, aber auch in Schulau; wobei z.T. nicht überliefert bzw. zu entscheiden ist, ob es sich um größere Elb- oder kleine See-Fahrzeuge gehandelt hat (vgl. Anhang II, III).

See-Ewer, die Fahrten außerhalb der Elbmündung unternahmen, hatten eine größere Breite und Raumtiefe als Elb-Ewer, ein größeres Rigg, und sie waren stärker gebaut (Abb.6) [22]. Sie waren 15,0-20,85m lang, 5,0-6,15m breit und 1,5-2,2m tief im Raum, mit 24 bis 60 BRT Raumgehalt. Oft hatten sie ein durchlaufendes Schanzkleid und ein Roof. Ihr meist festes Vorgeschirr bestand aus dem Jager oder sogar drei Vorsegeln. Sie führten über dem Groß- oder Gaffelsegel die Breitfock und darüber früher häufig ein Topp-Segel, gegen Ende des 19.Jh. häufig zwei dreieckige Leesegel. Nach 1850 erhielten die meisten See-Ewer eine lose Besan-Stenge, die größeren auch Pumpspillen. Dieser Typ wurde außer in Schulau auch in der gesamten Umgebung gebaut: in Haseldorf, Uetersen, Elmshorn, Spiekerhörn und Wewelsfleth, außerdem auf zahlreichen Werften an der Oste, in Kehdingen und im Alten Land; dort, wo sie auch beheimat waren. See-Ewer wurden auch für die Torfschiffahrt verwendet (Abb.9).

Die vielleicht schönste und am höchsten spezialisierte Form entstand durch die Verschmelzung von Elementen von Ewer und Galeasse, den Galeas-Ewer (Abb.10) [23]. Seine Blütezeit dauerte von den 1820er bis in die 1870er Jahre [24]. Die Länge betrug 16-20m, die Breite 5,2-6,2m, die Tiefe im Raum 1,5-2,5m. Galeas-Ewer besaßen entweder eine volle Wegerung oder auch nur eine halbe wie die Elb-Ewer. Meist hatten sie ein hohes, durchlaufendes Schanzkleid und ein Roof. Manche hatten Seitenschwerter, manche nur Kimmkiele. Die Großluke war klein, wie beim See-Ewer. Sie führten über dem Großsegel, dem Gaffelsegel, drei Rahsegel: Breitfock, Rah-Toppsegel und Bramsegel, außerdem bis zu drei Vorsegel. Später wurde nur noch die Breitfock gefahren. Außerdem konnte beim Segeln vor dem

Wind die Segelfläche durch Leesegel an leichten Spieren vergrößert werden. Seit den 1830er Jahren war der Besan-Mast höher und weiter vorgerückt, später mit loser Stänge. Daran wurde aber nur selten ein Gaffeltoppsegel gefahren. Sie diente als Flaggenstock. Die Segel waren allgemein größer als die der älteren Galeas-Ewer. "Ihr stets mit Fenstern versehenes Heck war reich mit Schnitzarbeiten verziert wie bei barocken Kriegsschiffen" [25]. Neuere Ewer besaßen nur noch die gewöhnliche Besan-Ewer-Takelung mit umlegbaren Masten. Gegen Ausgang des vorigen Jahrhunderts wurden sie teilweise auf Kiel gebaut, dabei an der kantigen Kimm noch Kimmkiele verbolzt. Gebaut wurden die Galeas-Ewer auf denselben Werften, die auch See-Ewer herstellten.

Küstenfahrzeuge benötigten drei oder vier Mann Besatzung, die Binnenschiffe nur zwei Mann. Die leichte Bedienbarkeit der Takelage, wozu auch ein abnehmbares Vorgeschirr gehörte, war wesentlich. Zum Vorgeschirr gehörte entweder der Bugspriet mit dem Klüver und dem Jager als Vorsegel oder nur der Klüverbaum. In der späten Zeit Zeit, gegen Ausgang des 19.Jh., erhielten viele Ewer überhaupt kein Vorgeschirr mehr.

Um 1840 war der zweimastige Ewer im wesentlichen entwickelt, der Giek-Ewer schon etwas früher. In der Folgezeit bis zum Ende der Bauzeit im 20.Jh. haben sich nur noch Einzelheiten der Takelung, Bauart und Ausstattung verändert. "Von Größe, Aktionsradius und Ausstattung her bestand unter den wichtigsten Ewern eine Staffelung in Galeas-Ewer, See-Ewer, Besan-Ewer und Giek-Ewer. Der Seefischer-Ewer stand außerhalb dieser Gruppe" [26].

2. Kleinschiffswerften in der Vergangenheit

Die kleinen Werften "bestanden meist nur aus vergleichsweise primitiven Betriebsanlagen und -einrichtungen: ... einige Erdwinden und Krähne, dazu ein paar Schuppen mit den nötigsten Gerätschaften. Alle Arbeiten führte man manuell aus, denn Maschinen fanden erst spät Anwendung" (vgl. auch Abb.8) [27]. Die Helgen waren einfache, geneigte Ablaufflächen. Zur Reparatur wurden die Schiffe auf die ein, zwei oder drei vorhandenen Slips mit Taljen (Gien) und Winden (Gangspill) aufgezogen. Gerüste kannte man nicht. Zur Werft gehörten auch die Böcke (Schragen) sowie Hub- und Kopfschrauben zum Heben der Schiffe und Schiffsteile [28]. Bevor die Baumstämme zu Brettern zersägt wurden, schlug man sie mit Äxten und Dechseln zurecht. Auf der Behrens-Werft am alten Schulauer Hafen wurden diese oben auf den Sägeböcken mit der großen Kronsäge zersägt [29]. Verschiedene Hobel und anderes Gerät waren selbstgefertigt. Für das Auszeichnen der Bauteile und das Bemessen der Rundhölzer wurde der Zirkel benötigt. Der Zollstock hatte das Hamburger Fußmaß. Zur Übertragung der Kurven, insbesondere bei den Spanten, dienten hölzerne Gliederketten (Mallen), die auf dem Schiffsboden befestigt wurden. Diese Schablonen ließen sich leicht verändern. Sie konnten eine Bauzeichnung (Riß) ersetzen. Die Höhe der Berghölzer, des Decks über dem Boden und der Decksprung waren unabhängig von den Mallen [30]. Zeichnungen wurden allenfalls für den Schiffskörper angefertigt, meist im Maßstab 1:24 [31]. Die Anordnung der Aufbauten wurde nur angedeutet. Für die Pläne der Takelung nahm man sich meist keine Zeit.
Die Verbindung der Bauteile erfolgte mittels Klinkscheiben, die das Holz

beim Breitschlagen (Vernieten) des Bolzens schonten. Zur Dichtung der Planken wurde Werg mit dem Kalfateisen und Kalfathammer in die Fugen getrieben, die durch ein Schöreisen geweitet wurden. Mit dem Rabateisen schlug man das Werg fest und schützte es durch Pech vor dem Wasser. In der Werkstatt befand sich eine lange Hobelbank zum Hobeln großer Stücke, die mit Haken oder Schraubzwinge darauf befestigt waren. Sein Werkzeug brachte der Schiffszimmermann in der eigenen Kiste mit zur Arbeit und hielt es selbst instand.

Die Ewerbauten der einzelnen Werften eines Reviers unterschieden sich meist nur in bestimmten Details voneinander. In den unterschiedlichen Revieren wurde jedoch nach den jeweils benötigten Maßen gebaut; so z.B. nach Schleusenmaßen. Verwandschaft und gegenseitige Beeinflussung durch Schiffahrtskontakte gab es auch zwischen den ebenfalls breiten und flachgehenden Fahrzeugen der Unterelbe, der Schlei und der Ostseeförden. Vor allem lange Erfahrung bewirkte die Fähigkeit, optimal funktionierende und seetüchtige Fahrzeuge zu bauen [32]. Durch die unterschiedliche Beschaffenheit des Holzes und die individuellen Wünsche der Auftraggeber glich schließlich kein Fahrzeug genau dem anderen.

Die Maße der Ewer wurden im Baukontrakt festgelegt, ein Teil des Geldes wurde angezahlt. Bis nach 1900 wurden die Ewer meist mit dem Vorsteven zum Wasser aufgelegt, da sie, einem Brauch zufolge, vorwärts ablaufen sollten [33]. Der Bau eines Ewers dauerte ein bis eineinhalb Jahre, gegen Ende des 19.Jh. aufgrund der vorhandenen Maschinen nur noch etwa 8 Monate. Erst in der preußischen Zeit fanden Sägereien mit Gasmotorenantrieb Eingang in die Produktion der kleinen Werften. Vor dem Stapellauf setzte man Stapelklötze unter das Schiff, um einen Helgen darunter zu bauen. Mitunter legte man nur einige Bohlen auf den Boden und darauf starke Rollen, auf denen der Ewer abrollen konnte [34]. Zum Stapellauf wurde das Schiff mit Kränzen am Großtopp und unter dem Bugspriet geschmückt. Bei der Feier nahm oft die Braut oder Ehefrau des Schiffers die Taufe vor, nach der das Fahrzeug häufig auch benannt war. Wenn die Stapelklötze entfernt waren, lief der Ewer mit wehendem Namensstander am Großtopp vom Stapel. Der Schiffbauer erhielt nun die Restkaufsumme ausbezahlt. Ein Meßbrief wurde durch eine Zoll- oder Schiffsvermessungsbehörde ausgestellt, der Bielbrief durch den Schiffbauer. Die Kontrolle über den Zustand und die Ausrüstung des Ewers lag anschließend bei den Schiffergilden. Ab 1867 erfolgte die Eintragung in ein Seeschiffsregister, vorher bei den Registern der Zollstellen. Ab 1896 wurden auch Binnenschiffsregister geführt.

Die folgende Schilderung aus der Geschichte der Altonaer Stülcken-Werft bezieht sich auf den Bau von topplastigen und tiefergehenden Schiffen wie Schonern, die geballastet werden mußten: "Auf den Helgen wurde jedes Schiff fast fertig ausgerüstet, und mit eingesetzten Untermasten kam es zu Wasser. Dann takelten die Schiffbauer den Neubau auf, und die mit der Hand genähten Segel kamen an Bord. Da diese letzten Arbeiten nur kurze Zeit erforderten, nahm der Besteller den Bielbrief wenige Tage nach dem Stapellauf in Empfang, um abschließend den Segler vermessen und registrieren zu lassen" [35].

Seit jeher bedeuteten Schiffahrt und Schiffbau für die örtlichen Handwerker Arbeit und Aufträge: Für Drechsler, Tischler und Schmiede,

Reepschläger und Segelmacher, Lohgerber, Maler, Glaser, Böttcher und Schlosser. Für 1774 ist bereits ein Wedeler Segelmacher erwähnt [36]. Um 1899/1900 wohnten in Schulau noch die Segelmacher H. Schuldt und Krüger [37], sowie der "frühere Schiffsschmiedemeister" Johann Köhler [38]. Die Wedeler Segelmacher sollen im 18.Jh. auch die Blankeneser Fischer mit Segeln, die hiesigen Netzeknüpfer mit Netzen versorgt haben [39]. Die alte Wedeler Reepschlägerwerkstatt wurde noch bis in die 1950er Jahre von den damals schon hoch betagten Gebrüdern Warnke betrieben und war damals seit über 100 Jahren in Familienbesitz [40]. Erstmals ist die Reepschlägerei für Wedel für das Jahr 1735 bezeugt [41], dann wieder 1774 [42]. Ein Wedeler Seiler namens Joh. Paul Dabelstein wird 1792 genannt [43]. 1835 war der Häuerling Niels Petersen Reepschläger in Wedel [44].

Die Schiffbauerei außerhalb der Städte war nichtzünftig. Während durch die Zünfte in den Städten die Preise relativ hoch waren, hielten die nichtzünftigen Schiffbaumeister durch niedrige Arbeitslöhne die Baukosten so niedrig wie möglich. Im Laufe des 19.Jh. stiegen die Preise erheblich an. 1836 mußte pro Kommerzlast 250 Mark Cour. bei beiden Schulauer Werften gerechnet werden (vgl. Anhang III), in den 1850er/1860er Jahren bereits allgemein 450 bis 650 M Cour. Der Neubau eines Blankeneser Schoners von 70 CL kam somit auf ca. 40.000 M Cour. [45].

Neben Werften von nur kurzer Produktionsdauer gab es solche, die sich über Generationen hinweg mehr als hundert Jahre hielten.
Allen diesen Kleinschiffswerften der Unterelbe ist gemeinsam, daß sie heute fast vergessen sind, da meist nur wenige Zeugnisse hinterlassen wurden. Nur durch vereinzelt erhaltene Schiffsrisse, Schiffsmodelle oder -portraits, später auch durch Fotografien, sind Aussehen und Bauweise der Schiffsbauten dieser Kleinschiffswerften überliefert. An frühen Fahrzeugen aus der 1. Hälfte des 19.Jh. ist in der Regel nur das Aussehen größerer Schiffsbauten wie Schoner, Galeassen und Briggs, aber auch von Schniggen und Yachten dokumentiert, da von ihnen häufiger Baurisse erhalten sind. Auch wurden von diesen Schiffen von ihren stolzen Eignern Schiffsportraits ("Kapitänsbilder") bestellt, die dann das Zimmer des Kapitäns oder Reeders schmückten. Nach diesen Darstellungen und nach Schiffsrissen konnten Modelle gebaut werden (vgl. Kap.I.5. und Anhang II). Von den Frachtewern der Niederelbe gibt es vereinzelt erhaltene Abbildungen und Risse erst seit den 1820er Jahren [46]. Ihr originales Aussehen ist wohl fast ausschließlich nur durch Fotografien dokumentiert worden, also in einer verhältnismäßig späten Zeit.

Eine Gesamtübersicht über den Holzschiffbau in Schleswig-Holstein gibt es nicht, sondern nur eine Reihe lokaler Abhandlungen und Darstellungen allgemeinerer Art; so eine Ausarbeitung zum Schiffbau in Schleswig-Holstein um 1800 [47]. Letztere basiert im wesentlichen auf einer königlich dänischen Erhebung vom 7.5. und 20.12.1803 durch die oberste Wirtschaftsbehörde, das "Generalökonomie- und Commerzkollegium" in Kopenhagen. Damals wurde den Magistraten der größeren Hafenorte in den Herzogtümern Schleswig und Holstein ein Fragenkatalog in Bezug auf den örtlichen Schiffbau vorgelegt. Der bedeutendste Werftort war danach Flensburg, gefolgt von Eckernförde, Sonderburg und Apenrade. Damals

wurden nur an den Ostseeförden, wo es ausreichende Wassertiefe gab, auch Großschiffe gebaut. Die meisten kleinen Hafenorte der Unterelbe wie Wedel-Schulau kommen in der Befragung nicht vor. Dennoch ist in diesem Zusammenhang von Interesse, was für kleinere Werften, z.B. zwei in Glückstadt und vier in Altona, zu Protokoll gegeben wurde:
1. Kleinere Werften arbeiteten zumeist nur auf Bestellung.
2. Der Schiffsrumpf wurde üblicherweise aus Eichenholz gebaut, das Deck aus Föhrenholz. Das Holz stammte zumeist aus der Region (vgl. auch Kap. I.5.; dies scheint sich später geändert zu haben.)
3. Allgemein war der Werftbesitzer der Schiffszimmermeister. Man arbeitete entweder nur nach Rissen oder "nach eigenen Entwürfen" oder beides.
4. Die Zahl der beschäftigten Arbeiter schwankte je nach Auftragslage. Vermutlich wurde dann "auf Spekulation" gearbeitet, wenn genügend Arbeitskräfte frei waren und preiswertes Baumaterial vorhanden war. Festangestellte Arbeiter waren deutlich in der Minderzahl [48].

Fußnoten:

1) J. Kaiser 1974, S.26f. Die folgende Darstellung ist im wesentlichen nach J. Kaiser 1974 und H. Szymanski 1932 erarbeitet worden.
2) H. Szymanski 1932, S.1-3
3) H. Szymanski 1932, S.227f.
4) J. Kaiser 1974, S.28
5) J. Kaiser 1974, S.16
6) Ders. a.a.O., S.136
7) Ders. a.a.O., S.137
8) H. Szymanski 1932, S.23
9) Ders. a.a.O., S.20
10) J. Kaiser 1974, S.66
11) H. Szymanski 1932, S.53-57
12) Ders. a.a.O., S.70
13) Ders. a.a.O., S.92f.
14) J. Kaiser 1974, S. 19/20
15) H. Szymanski 1932, S.48f.
16) H. Szymanski 1932, S.75
17) "Statistik des Handels" 1835
18) J. Kaiser 1974, S.37
19) H. Szymanski 1932, S.31
20) Ders. a.a.O., S.172
21) H. Szymanski 1932, S.196f.
22) Ders. a.a.O., S.221
23) J. Kaiser 1974, S.38
24) H. Szymanski 1932, S.222
25) Ders. a.a.O., S.38
26) J. Kaiser 1974, S.39
27) Arbeitspapier von Dr. J. Rabbel, Rostock
28) G. Timmermann 1969, S.87-90
29) Auskunft Herr Lemcke, Schulau
30) G. Timmermann 1969, S.87-90
31) J. Kaiser 1974, S.62
32) J. Kaiser 1974, S.63
33,34) H. Szymanski S.33

35) Nach E. Hieke, H.C. Stülcken Sohn, 1955; in: H.-G. Freitag, H.-W. Engels 1982, S. 244
36) W. Müller 1936, S.93/94; nach Unterlage im früh. Staatsarchiv Kiel
37) Protokollbuch der Wedeler Schiffergilde "Brüderliche Hülfe" (StAW) und Auskunft Herr Lemcke, Schulau
38) Rechnungsbuch der Wedeler Schiffergilde "Brüderliche Hülfe" (StAW)
39) J. Johannes, Vor den Toren der Großstadt, 1928, S.207; nach Ehrenberg 1897
40) Dazu W. Böttger 1956; vgl. auch Anonymus, Von Reepschlägern und ihrem Handwerk; in: Blickpunkt Wedel 1990
41) W. Ehlers 1922a, S.265 (Zustandsbericht der Herrschaft Pinneberg für 1735; Originaldokument LAS)
42) W. Müller 1936, S.93/94
43) Taufregister Wedel in: Kirchenbucharchiv Rissen
44) Volkszählung Wedel 1835 (StAW)
45) W. Timmermann 1925, S.31
46) H. Szymanski, S. 6
47) I. Momsen 1984.
48) I. Momsen schließt auf eine periodische Arbeitslosigkeit der Schiffszimmerer. Die Volkszählungen von 1769 für Spitzerdorf und von 1803 für Wedel, Schulau und Spitzerdorf erbrachten jedoch durch die häufige Mehrfachangabe von Gewerben den Hinweis, daß die Schiffer, Kätner und Tagelöhner zum Gutteil zwei oder mehreren Beschäftigungen nachgingen. Dies taten sie sicher je nach Saison und Gelegenheit.

Anhang I: Schiffskatalog der Schulauer Holzschiffswerften nach den Schiffsregistern und anderen Quellen

1. Schulau, ohne nähere Angabe

1. "Die Wohlfahrt von Mühlenberg", Ewer
gebaut 1799, 5 CL
Hafen: Mühlenberg
Reeder/Schiffer: 1806 Matth. Meinert
Quelle: Ehrenberg 1897, S.48 nach einer Schiffsliste von 1806

2. "Die Frau Maria Elisabeth", Ewer
geb. 1800, 5 CL
Hafen: Mühlenberg
Reeder/Schiffer: 1806 Alb. Mählmann
Quelle: s.o.

3. "Hans Oestmann", Ewer
geb. 1800, 5 CL
Hafen: 1806 Mühlenberg
Reeder/Schiffer: 1806 Hans Oestmann
Quelle: s.o.

4. "Jochim Meyer", Ewer
geb. 1801, 5 CL
Hafen: 1806 Mühlenberg
Reeder/Schiffer: Jochim Meyer
Quelle: s.o.

5. "Die Hoffnung", Ewer
geb. 1804, 5 CL
Hafen: 1806 Blankenese
Reeder/Schiffer: 1806 Hinr. Mählmann
Quelle: s.o.

6. "Frau Catharina", Ewer mit Schwertern
geb. 1805, 30 RT; Baumaterial: Eichenholz, ohne Beschlag
Hafen: Um 1847 Lühe
Reeder/Schiffer: Um 1847 G. Brunckhorst
Quelle: BV 1848

7. "Die 2 Geschwister", Ewer
geb. 1806, 6 CL
Hafen: 1806 Mühlenberg
Reeder/Schiffer: 1806 Thies Plaas
Quelle: Ehrenberg (s.o.)

8. "Die 5 Geschwister", Ewer mit Schwertern
geb. 1813, 42 RT; Baumat. Eichenholz, o. Beschlag
Hafen: Um 1840-47 Spitzerdorf
Reeder/Schiffer: J.H. Brunckhorst
Quellen: BV 1841,1848; Mossin 1845

9. "Die Zufriedenheit", Galeas-Ewer
geb. 1825
Bemerkung: Ein sehr frühes Beispiel eines Galeas-Ewers
Quelle: Szymanski 1932, S.101

10. "Die Zufriedenheit", Ewer mit Schwertern
geb. 1828, 15 CL (Mossin) bzw. 34 RT (BV); Tiefgang 5' (Fuß)
Baumat.: Eichenholz, o. Beschlag
Hafen: Um 1844-47 Wedel
Reeder/Schiffer: F.H. Brunckhorst
Route: 1847 Amsterdam
Quellen: Mossin 1845; BV 1848

11. "Immanuel", Galeas-Ewer mit Schwertern
geb. 1828; 23 CL bzw. 35 RT; Tiefgang 6'
Hafen: Um 1834 und 1844 Spitzerdorf
Reeder/Schiffer: Um 1834 und 1844 M. Brunckhorst
Route: 1832 Antwerpen
Quellen: BV 1835; Mossin 1845

12. "Caroline Mathilde", Galeas-Ewer
geb. 1829, 20 CL bzw. 45 RT; Tiefgang 7'; Baumat. Eichenholz
Hafen: Vor 1850 Blankenese (Nrn.-Flagge Z 73, n. Meyer)
1850-60 Hamburg (Kresse)
/Um 1854,1859 Blankenese (BV 1855,1860)
Reeder/Schiffer: Vor 1850 Hans Hinr. Tiemann jun. (Meyer)
1850-1860 Ferd.J.F. Armbrust (Kresse; BV 1855,1860)
Route: 1850 Hull - Husum (Kresse)
Bemerkung: 1850 gestrandet auf Scharhörn, durch Berger eingebracht in Cuxhaven (Meyer)
Quellen: Kresse 1969/1, S.27; Meyer 1868, S.127; BV 1847,1855,1860

13. "Gretha", Galeas-Ewer
geb. 1837, 25 CL bzw. 52 RT; Tiefgang 7'; Baumat. Eichenholz
Hafen: Blankenese (Nrn.-Flagge Z 101, n. Meyer)
Reeder/Schiffer: Lütje Breckwoldt
Verbleib: 1863 auf der Reise von Elbing nach Gent nahe der norwegischen Küste total verloren gegangen (Meyer)
Quelle: Meyer 1968, S.174; BV 1848,1858

14. "Amor", Ewer mit Schwertern (Meyer: Galeas-Ewer)
geb. 1838, 50 RT; Tiefg. 6'; Baumat. Eichenholz, o. Beschlag
Hafen: Um 1846 Mühlenberg
Um 1854 Blankenese (Nrn.-Flaggen Z 38 u. Z 160, n. Meyer)
Reeder/Schiffer: J.Hoh
Verbleib: 1865 nach auswärts verkauft (Meyer)
Quellen: Meyer 1968, S.107; BV 1847,1855

15. "Diana", Ewer mit Schwertern
geb. 1840, 24 RT; Tiefgang 6'; Baumat. Eichenholz, o. Beschlag
Hafen: Um 1854 Wedel
Reeder/Schiffer: Um 1854 J.H. Brunckhorst
Quelle: BV 1855

16. "Lord Byron", Galeas-Ewer
geb. 1840, 78 RT; Tiefg. 8'
Hafen: Um 1847 Blankenese
Reeder/Schiffer: C. Breckwoldt
Quelle: BV 1848

17. "Margaretha", Galeas-Ewer
geb. 1840, 24 1/2 CL bzw. 53 RT; Tiefg. 6'
Hafen: Um 1844/1847 Spitzerdorf
Reeder/Schiffer: J.H. Witt
Route: 1847 Antwerpen
Quellen: Mossin 1845; BV 1848

18. "Wilhelmina", Ewer
geb. 1840, 24 CL bzw. 50 RT; Tiefg. 6'
Baumat./Bauweise: Eichenholz, Heck platt
Hafen: Um 1844,1847 Schulau
Reeder/Schiffer: H.H. Brunckhorst
Quellen: Mossin 1845; BV 1848

19. "Amor", Schoner
geb. 1840; 73, später 85 RT; Tiefg. 9', später 10'
Baumat.: Eichenholz, o. Beschlag
Hafen: Um 1847, 1854 Blankenese
Reeder/Kapitän: F. Breckwoldt (BV 1848), J. Stehr (BV 1855)
Quelle: BV 1848,1855

20. "Arche", Schoner
geb. 1840, 37 CL (Kresse) bzw. 77 RT (BV); Tiefg. 9'
Abmessungen: 69.9' x 18.11' x 9.9'; Baumat.: Eichenholz, o. Beschlag
Hafen: Vor 1850 Blankenese (Nrn.-Flagge Z 37, n. Meyer)
Ab 1850 Hamburg (Kresse); um 1854 Blankenese (BV 1855)
1856-68 Cranz (Meyer; BV 1860,1864)
Reeder/Kapt.: Claus Behrmann (Meyer); 1850 Dittmer Behrmann, übernommen vom Vater (Kresse); ab 1860 A. Hennings (Meyer; BV)
Routen: 1850: Aberdeen - Aberdour/Schottl. - Waterford/Irl. - Zwischenhafen - Workington
1851: Firth of Forth - Boness/Schottl. (Kresse)
Bemerkung: Bis 1868 unter gleichem Namen in Cranz beheimatet
Quellen: Kresse 1969/1, S.50; Meyer 1968, S.114; BV 1855,1860,1864

21. "Comet", Schoner
geb. 1840, 38 CL bzw. 84 RT; Tiefg. 8'
Baumat.: Eichenholz, o. Beschlag
Hafen: Um 1846,1854 Blankenese (Nrn.-Flagge Z 49, n. Meyer)
Reeder/Kapitän: Joh. Alb. Lindemann
Route: 1853 Antwerpen (BV 1858)
Verbleib: April 1865 auf der Reise Hartlepool - Hamburg im Sturm havariert, Mannschaft gerettet. Das Wrack trieb an der englischen Küste an.
Quellen: Meyer 1968, S.136; BV 1847,1855

22. "Diana", Schoner
geb. 1841, 52 CL

Hafen: Blankenese
Quelle: J. Meyer 1968

23. "Elisabeth", Schoner, Fruchtfahrer
geb. 1841; 49 CL bzw. 110 RT; Tiefg. 10'
Baumat.: Eichenholz, o. Beschlag
Hafen: Mühlenberg (Meyer; BV 1847,55)
Um 1859, 1867 Aarhus, angebl. ab 1856 (Meyer; BV 1860,1868)
Reeder/Kapitän: Hinr. Behrmann
Um 1859,1867 C.M. Schmidt (BV 1860,1868)
Routen: Mittelmeergebiet
Quellen: Meyer 1968, S.148; BV 1847,1855,1860,1868

24. "Spica", Schoner
geb. 1842, 40 CL bzw. 98 RT; Tiefg. 10'
Baumat. Eichenholz, o. Beschlag
Abmessungen: 70.3' x 20' x 10.1' (Kresse)
Hafen: 1850/51 Hamburg (Kresse)
Um 1854,1857 Blankenese (BV 1855,1858)
Reeder/Kapitän: Thies Ostermann, Hamburg bzw. Blankenese, eigene Erbauung
Routen: 1850 Hammerfest (Kresse)
Verbleib: 1863 auf Island gestrandet, dort kondemniert und verkauft; anschließend wieder in Fahrt bis in die 1870er Jahre (Meyer).
Quellen: Meyer 1968, S.262; Kresse 1969/2, S.88; BV 1855,1858,1860

25. "Die junge Margaretha", Ewer mit Schwertern
geb. 1843, 9 1/2 CL bzw. 22 RT; Tiefg. 5'
Baumat. Eichenholz, o. Beschlag
Hafen: Um 1844,1847 Wedel
Reeder/Schiffer: Um 1844,1847 J.H. Jansen
Quellen: Mossin 1845; BV 1848

26. "Elbe", Ewer mit Schwertern
geb. 1843, 21 RT; Baumat.: Eichenholz, o. Beschlag
Hafen: Um 1867 Altona
Reeder/Schiffer: Um 1867 P. Thode
Quelle: BV 1868

27. "Ernte", Ewer mit Schwertern
geb. 1843, 36 RT; Tiefg. 5'; Baumat./Bauweise: Eichenholz, o. Beschlag, halbe Wegerung, große Luken, Schlagmast
Hafen: Um 1857 Wedel (BV 1858), um 1867 Haseldorf (BV 1868)
Reeder/Schiffer: Um 1857 C. Woltmann, um 1867 Fesenfeldt
Route: 1856 Bremen
Quelle: BV 1858,1868

28. "Venus", Schoner
geb. 1843, 48 1/2 CL bzw. 97 RT; Tiefg. 10'
Baumat. Eichenholz, o. Beschlag
Hafen: Blankenese (Nrn.-Flagge Z 181, n. Meyer)
Reeder/Kapitän: Von Appen (BV 1848); Alb. Mählmann, Andreas Schuldt (Meyer)
Quellen: Meyer 1968, S. 272; BV 1848

29. "Catharina", Ewer mit Schwertern
geb. 1844, 24 RT; Tiefg. 5'; Baumat./Bauweise: Eichenholz, o. Beschlag, halbe Wegerung, große Luken, ohne Pumpensod
Hafen: Um 1857 Elmshorn
Reeder/Schiffer: Um 1857 H. Kölln
Route: 1853 Bremen
Quelle: BV 1858

30. "Elbe", Ewer mit Schwertern
geb. 1844, 16 1/2 CL bzw. 33 RT; Tiefg. 5'
Baumat.: Eichenholz, o. Beschlag
Hafen: Um 1844,1846 Schulau
Reeder/Schiffer: Um 1844,1846 M. Brunckhorst
Routen: 1846 Amsterdam
Quellen: Mossin 1845; BV 1847

31. "Johannes", Ewer mit Schwertern
geb. 1846, 34 RT, Tiefg. 6'
Baumat., Bauweise: Eichenholz, o. Beschlag, Heck platt
Hafen: Um 1847, 1859 Mühlenberg (BV 1848,1860)
Reeder/Schiffer: Um 1847,1859 J. Gehrs (BV)
Verbleib: Am 4.12.1860 in der Nähe von Cuxhaven untergegangen. Schiffer und Bestmann erfroren und ertrunken (Meyer).
Quellen: Meyer 1968, S.192; BV 1848,1860

32. "Adler", Galeas-Ewer
geb. 1847, 32 CL bzw. 65 RT; Tiefg. 8'
Baumat.: Eichenholz, o. Beschlag
Hafen: Um 1854 Blankenese (Nrn.-Flagge Z 60)
Um 1863 Yttervik, Dänemark (BV)
Reeder/Schiffer: H.J. Krüger
Verbleib: Bis 1870 in Fahrt, Heimathafen Yttervik (Meyer)
Quellen: Meyer 1968, S.97; BV 1855,1864

33. "Gea", Ewer mit Schwertern
geb. 1847, 15 CL bzw. 30 RT; Tiefg. 5'
Baumat.: Eichenholz, o. Beschlag
Hafen: Bis 1862 Blankenese (Nrn.-Flagge Z 19)
Reeder/Schiffer: Tobias Schuldt
Quellen: Meyer 1968, S.170; BV 1855

2. Johann Christopher Behrens, Werft am alten Schulauer Hafen

1. "Die Wohlfahrt", Ewer (1868: 2 M)
geb. 1806, 12 CL
Baumat./Bauweise: Eichenholz, Krawelbau, glattes Heck, vollständige Binnenbordsbekleidung (bei Eintrag in das SR 1868)
Abmessungen: 52.5' - 1.8' = 50.7' x 12.0' x 4.1'
Hafen: 25.4.1868 bis ca. 3/1872 Hetlingen
Reeder/Schiffer: Bis 7.4.1855 Peter Matth. Kleinert
7.4.1855 - 16.3.1872 Joh. Heinr. Röttger, Hetlingen
Verbleib: 1872 in das Register der Kgl. Amtsdrostei Stade eingetragen
Quelle: SR, Seeschiffe, Bd.I (Eintrag 25.4.1868, Löschung 16.3.1872)

3. Joh. Hermann Finck, Werft am Parnaß

1. "Immanuel", Galeas-Ewer
geb. 1830, 17 CL
Hafen: 1841-1853, 1855-1856 Hamburg
Reeder: 1841-1853, 1855,1856 J.H. Höpcke, Hamburg
Bis 30.3.1855 Brunckhorst, Wedel
Schiffer: 1855-1856 F.H.J. Brodersen
Routen: 1855: Harwich - Glasgow - Antwerpen
Verbleib: Verloren März 1856 Elbemündung
Quelle: Kresse 1969/1, S.243

2. "Der junge Hinrich", Besan-Ewer
geb. 1832; um 1896: 43,3 Kbm Brt. (23.225 kg)
Baumat.: Eichenholz, Boden aus Föhrenholz
Hafen: 1896 - 1936 Uetersen
Reeder: 1896 - 1936 Joh. Hinr. Quast, Uetersen
Verbleib: Abgewrackt 1936
Quelle: SR, Binnenschiffe Uetersen, Bd.I/No.6 (Eintrag 1896)

4. Joh. Diederich Behrens sen., Werft am Schulauer Hafen

1. "Navigateur", Schoner
geb. 1835, 34 CL bzw. 75 RT
Hafen: Blankenese (Nrn.-Flagge Z 121)
Reeer: Joh. Hinr. Oestmann
Verbleib: Am 6.12.1846 auf das Seeländer Riff gelaufen. Wrack wurde kondemniert und verkauft.
Quelle: Meyer 1968, S. 239

2. "Elbe", Schaluppe, 1 Mast (Abb.17)
geb. 1836, 24 CL bzw. 50 RT
Hafen: Blankenese (Nrn.-Flagge Z 70)
Reeder/Kapitän: Hans Oestmann sen.
Ab 1849 Jochim Stehr (Meyer)
Verbleib: 1856 auf der Reise von Messina nach Stettin total verloren gegangen
Bemerkung: 1851 verlängert und zur Galeasse umgebaut, auf 26 CL vergrößert. - Zwischen 1909 und 1913 wurde nach dem Schiffsriß der "Elbe" für das Altonaer Museum ein Modell (Inv.Nr. AB 1893) gebaut, beschrieben von G. Timmermann 1964; Foto im Wedeler Heimatmuseum. Es gehört heute zur festen Ausstellung des Altonaer Museums.
Quellen: Meyer 1968, S. 145; O. Lehmann o.J. (um 1920), S.44; G. Timmermann 1964, S. 17

3. "Familie", Schoner, Fruchtfahrer (Abb.18)
geb. 1836
Hafen: Blankenese
Reeder/Kapitän: Joh. Lange
Bemerkung: Ein Schiffsportrait (Feder und Deckfarben) der "Familie", Hintergrund: der Markusplatz in Venedig, befindet sich im Altonaer Museum; datiert um 1850, abgebildet in: G. Kaufmann u.a. 1971, Abb.37 (Inv.Nr. AB 5315). Ein Farbfoto des Schiffsportraits befindet sich im Heimatmuseum Wedel.

Quelle: W. Timmermann 1925, S. 221; Meyer 1968

4. "Fortuna", Ewer (1869: 2 Masten)
geb. 1836, 10 CL
U.S.: LFBW (ab 1969/70)
Baumat.: Eichenholz, Krawelbau, glattes Gatt
Hafen: 1869-1873 Wedel, danach Otterndorf
Reeder: Um 1844, 1850-1871 Joh. Hinr. Heinsohn (Mossin 1845; Interessentenprot. Wedeler Schiffergilde "Brüderl. Hülfe")
1869-1873 Wwe. Heinsohn (SR)
Bemerkung: Vgl. Schiffsbiographie
Quellen: Mossin 1845; Interessentenprot. s.o.; SR; u.a. Quellen

5. "Triton", Schoner
geb. 1837, 38 CL bzw. 81 RT, Tiefg. 10'
Baumat.: Eichenholz, o. Beschlag
Hafen: Blankenese (Nrn.-Flagge Z 53)
Reeder: Dittmer Molkenbuhr (Meyer)
Claus Külper (BV 1855)
J. Struwe (BV 1860)
Kapitän: Claus Külper (BV 1855); J. Struwe (BV 1860)
Verbleib: 1862 auf der Reise von Vadsoe nach Messina verloren gegangen (Meyer)
Quellen: BV 1855,1860; Meyer 1968, S.269

6. "Regina", Schoner (Abb.19)
geb. 1838, 96 RT
U.S.: LDBH (ab. 1869/70)
Baumat./Bauweise: Eichenholz, o. Beschlag (BV 1855,1860); SR 1867: vollständige Binnenbordsbekleidung, glattes Gatt, Metallverläutung
Hafen: Um 1854,1859,1863 Mühlenberg (BV 1855,1860,1864)
1867-1869 Blankenese (SR)
Reeder: J., A. und P. Oestmann, Wwe. A. Oestmann; eigene Erbauung (SR)
Kapitän: Um 1854,1859,1863 P. Oestmann (BV, s.o.)
Verbleib: Verkauft 24.9.1869 nach Hammerfest, Norwg. (SR)
Bemerkung: Ein Schiffsportrait (Feder/Aquarell) der "Regina" befindet sich im Altonaer Museum (Inv.Nr. AB 5352). Abbildung s. G. Kaufmann u.a. 1971, Abb.32; Bildbezeichnung: "Capt. P. Oestamnn", datiert 1840. Farbfoto des Schiffsportraits im Wedeler Heimatmuseum.
Quellen: Meyer 1968, S. 257; BV 1855,1860,1864; SR, Seeschiffe, Bd.I/Nr.7 (für 1867-1869)

7. "Der junge Hinrich", Ewer (1868: 2 Masten)
geb. 1839, 23 1/2 CL
Baumat./Bauweise: Eichenholz, vollständige Binnenbordsbekleidung, glattes Gatt (SR)
Hafen: Wedel
Reeder: J. Krohn, später J.J. Kohfahl
Verbleib: Am 29.10.1882 bei Skillinge gestrandet und wrack geworden (SR).
Bemerkung: Vgl. Schiffsbiographie
Quellen: Mossin 1845; BV 1848; SR, Seeschiffe, Bd.I (für 1868-1882)

8. "Vernus", Schoner
geb. 1841, 53 CL bzw. 103 RT
U.S.: LDHQ (ab 1869/1870)
Baumat./Bauweise: Eichenholz, Krawelbau, glattes Gatt, vollständige Binnenbordsbekleidung, außen Verläutung von Zink (SR)
Abmessungen: 67.8' x 18.9' x 9.75' (SR)
Hafen: Blankenese (Nrn.-Flaggen Z 184, Z 41; n. Meyer)
Reeder: 1868-1874 zu versch. Anteilen: Joh. und P. Oestmann, Wwe. Alb. Oestmann, Jürgen Kröger, Blankenese (SR)
Verbleib: 6/1874 beim Nordkap gesunken (SR)
Quellen: Meyer 1968, S.272; SR, Seeschiffe, Bd. 1 (4/1868 - 7/1874)

9. "Diana", Ewer mit Schwertern (1868: 2 Masten)
geb. 1846, 10 1/2 CL
Baumat./Bauweise: Eichenholz, glattes Gatt, Krawelbau, unvollständige Binnenbordsbekleidung, volle Wegerung (SR)
Heimathafen: 1868 bis 4.4.1878 Wedel
Reeder/Schiffer: 1850-1861 J.H. Woltmann (BV 1858: Kapt. & Co.)
1861-1866 H.H. Woltmann
1866 bis Anf. 1878 M. Brunkhorst
Verbleib: 1878 Heimathafen nach Dörfling a.d. Eider verlegt (SR)
Bemerkung: Vgl. Schiffsbiographie
Quellen: SR, Seeschiffe, Bd.I/Nr.31 (für 2/1868 bis 4/1878); u.a. Quellen

5. Joh. Diederich Behrens jun., Werft am Hafen

1. "Adonis", Ewer, 2 Masten
geb. 1859/60, 18 CL
Baumat./Bauweise: Eichenholz, Krawelbau, glattes Gatt, Binnenbordsbekleidung
Hafen: Wedel
Reeder/Schiffer: Joh. Herm. Woltmann, eigene Erbauung
Verbleib: Das Schiff ist (1873 oder 1874) untergegangen.
Bemerkung: Vgl. Schiffsbiographie
Quellen: SR, Seeschiffe, Bd.I (für 2/1868 - 7/1874); u.a. Quellen

6. Joh. Jacob Behrens, Werft am Parnaß

1. "Pfeil", später "Nicolai", ab 1851 wieder "Pfeil"; Schoner
geb. 1841, 46 1/2 CL; Tiefgang: 11' (BV 1858)
Baumat./Bauweise: Eichenholz, Krawelbau, glattes Gatt, 1 Deck, vollständige Binnenbordsbekleidung; um 1857: Zinkbeschlag (BV 1858; ebenso: SR)
Abmessungen: 66.5' x 18.9' x 9.55' (SR)
Hafen: Blankenese (Nrn.-Flagge Z 162); ab 1870 Harburg
Reeder: Familie Spiesen; eigene Erbauung (SR)
Quellen: Meyer 1968, S.239; BV 1858,1860,1864; SR, Seeschiffe, Bd.I/Nr.177 (für 9/1868 - 5/1870)

2. "Antilope", Besan-Ewer
geb. 1846, 24 BRT
Abmessungen: 15,66 x 4,48 x 1,37m
Hafen: 1895 Otterndorf

Quelle: H. Szymanski 1932, S. 198

3. "Maria", Ewer (1871: 2 Masten)
geb. 1845, 11 CL
Baumat./Bauweise: Eichenholz, Krawelbau, glattes Gatt, unvollständige Binnenbordsbekleidung
Abmessungen: 50.8' - 1.8' = 49.0' x 14.2' x 3.80' (SR)
Hafen: Schulau bis 1880 (nachgewiesen ab 1870)
Ab 1880 Bremervörde (HDH 1881)
Reeder/Schiffer: Joh. Dittmer Meyer bis 1875; eigene Erbauung
Ab 1875 Dittmer Meyer (der Sohn)
Ab ca. 5/1880 Claus Catt (HDH)
Bemerkung: Vgl. Schiffsbiographie
Quellen: SR, Seeschiffe, Bd.II/Nr.310 (für 6/1871 bis 5/1880); HDH 1881

4. "Levante", Schoner, Mittelmeerfahrer (Abb.21,22)
geb. 1846, 53 CL bzw. 100, später 106 RT; Tiefgang 9'; rekonstruiert 1876; um 1856 (Schiffsportrait) mit Zinkbeschlag versehen (G. Timmermann 1969)
Hafen: 1847-1855 Mühlenberg (BV)
1856-1867 Blankenese (BV, Meyer; Nrn.-Flagge Z 111)
Ab 1867 Oscarshamn (Meyer)
Reeder/Kapitän: Hans Meyer (BV); eigene Erbauung
Bemerkung: Ein Schiffsportrait der "Levante" (Feder/Aquarell) befindet sich im Altonaer Museum (Inv.Nr. AB 5343), datiert um 1856; des weiteren ein nach einem Schiffsriß zwischen 1909 und 1913 angefertigtes Schiffsmodell, letzteres beschrieben bei: G. Timmermannn 1969 (s.u.) - Farbfoto des Schiffsportraits und des Schiffsmodells im Heimatmuseum Wedel.
Quellen: BV, div. Jahrgänge; Meyer 1968, S.202; G. Timmermann 1969, S.56

5. "Johannes", Galeas-Ewer
geb. 1849
U.S.: LDBN (ab 1869/70)
Baumat./Bauweise: Eichenholz, unvollständige Binnenbordsbekleidung
Abmessungen: 59.4' - 1.9' = 57.5' x 16.1' x 6.8'
Hafen: 1867-1874 Blankenese
Reeder: Joh. Bohn, Mühlenberg
Verbleib: 19.10.1874 in der Nähe von Whitty/Engl. gestrandet.
Quelle: SR, Seeschiffe, Bd.I (für 10/1867-3/1875)

6. "Heinrich", Schoner
geb. 1849, 61 CL
U.S.: LDPJ (ab 1869/70)
Baumat./Bauweise: Eichenholz, Krawelbau, vollständige Binnenbordsbekleidung; 1868: außen Verläutung von Zink (SR)
Abmessungen: 76.2' - 2.3' - = 73.9' x 19.8' x 10.0' (SR)
Hafen: Blankenese bis 1874; ab 1874 Freiburg a.d. Elbe
Reeder: Hans Oestmann sen., Blankenese
Kapitän: Hans Oestmann jun., Hans Stehr, A. Lindemann, Jul. Schuldt
Quellen: SR, Seeschiffe, Bd.I (7/1868 - 9/1874); BV 1860; Meyer 1868,

S.177/78

7. "Elbe", Ewer mit Schwertern, 2 Masten
geb. 1851; 17, später 20 CL
Baumat./Bauweise: Eichenholz, Krawelbau, unvollständige Binnenbordsbekleidung
Hafen: 1852-1863 Hamburg
1863-1872 Schulau
1872-1879 Hamburg
Reeder: 1852-1863 Martin Brunckhorst, Hamburg
Ab 1863 Joh. Jochen Hadewig, Schulau
1874-1879 A.C.H. Matthiessen, Hamburg
Verbleib: 1879 verkauft nach Altenwerder
Bemerkung: Vgl. Schiffsbiographie
Quellen: SR, Seeschiffe, Bd.II (für 3/1869 - 3/1873)
W. Kresse 1969/1, S.79 und 1969/2, S. 41; u.a. Quellen

8. "Gloria", Ewer mit Schwertern
geb. 1853, 25 RT, Tiefg. 5'
Baumat.: Eichenholz, o. Beschlag, halbe Wegerung, große Luken, ohne Pumpensod
Hafen: Um 1857 Wedel
Reeder/Schiffer: Um 1857 J.H. Woltmann
Route: Bremen 1854
Quelle: BV 1858

9."Johannes", Ewer mit Schwertern
geb. 1853, Tiefg. 5'
Baumat.: Eichenholz, ohne Beschlag
Hafen: Um 1857 Altona
Reeder/Schiffer: H. Gerdau
Quelle: BV 1858

10. "Roland", Ewer, 2 Masten
geb. 1854; 15 1/2 CL bzw. 30 RT
U.S.: LDCS (ab 1869/70)
Baumat./Bauweise: Eichenholz, Krawelbau, glattes Gatt, Binnenbordsbekleidung
Hafen: Wedel
Ab Anfang 1876 Rostock
Reeder: Um 1859, 1867 J.H. Wehlen (BV 1860,1868)
1868-1874 Hieron. Molkenbuhr u. Ehefrau (SR)
Bemerkung: Vgl. Schiffsbiographie
Quellen: SR, Seeschiffe, Bd. I (für 2/1868 - 3/1876)

11. "Adonis", Schonerbrigg
geb. 1856, 65 1/2 CL bzw. 150 RT (BV)
Bauweise: Um 1867 beschlagen mit Kompositionsmetall und Filz, verbolzt mit Kompositionsmetall (BV 1868)
Hafen: Blankenese (Nrn.-Flagge Z 81)
Reeder: Peter Breckwoldt; um 1867 Peter Breckwoldt u. D. Oestmann (BV 1868)
Kapitän: P. Breckwoldt, J.H. Piersdorf (Meyer); um 1867 David Oestmann (BV 1868)

Verbleib: Auf der Reise von La Plata nach Rio de Jankeiro am 11.10.1869 auf Strand gelaufen und total verloren.
Quellen: Meyer 1968, S.97/98; BV 1868

12. "Nereus", Schoner
geb. 1856, 80 RT, Tiefg.10'
Baumat.: Eichenholz, o. Beschlag
Hafen: Um 1857 Wedel
Reeder/Kapitän: Um 1857 Martin Brunckhorst, Spitzerdorf
Verbleib: Martin Brunckhorst aus Schulau ist 1861, von St. Petersburg kommend, vermutlich mit "Nereus" auf der Ostsee verschollen (Kirchenbucharchiv Wedel). Das Schiff erscheint nicht mehr in der Schiffsliste von 1864 (StAHH 314-1, B VIb Nr.2/12)
Quelle: BV 1858; StAHH s.o. (und niedrigere Endnrn.)

13. "Union", Ewer mit Schwertern
geb. 1856, 33 RT, Tiefg.6'
Baumat./Bauweise: Eichenholz, o. Beschlag, halbe Wegerung
Hafen: Um 1857 Wedel
Reeder/Schiffer: Um 1857 S. Molkenbuhr
Route: 1856 Bremen; Quelle: BV 1858

14. "Wedel", ab 1864 "Alice", Schoner, Mittelmeerfahrer
geb. 1856 für "Wedeler Actiengesellschaft"; 119 RT (Meyer) bzw. 137 RT (BV), Tiefg. 11'
Baumat.: Eichenholz mit Zinkbeschlag (BV)
Hafen: Wedel bis 1864, danach Kopenhagen, ab 1873 nach Kristiania/Norwegen verkauft, bis 1881 nachgewiesen
Reeder: "Wedeler Actiengesellschaft", Teilhaber: J.H. Woltmann, Hans Lange, Blankenese; außerdem evtl. J. Richters
Kapitän: Um 1856-1861 J.H. Woldtmann (BV 1857f.-1862)
Um 1862-1863 J. Richters (BV 1863,1864)
Um 1864-1874 H. Lange jun. u. C. Bohm (BV 1865f.-1875)
Route: 1861 Lagos, Ladung: Palmöl (Stader Zoll)
1872: Buenos Aires mit Kapt. C. Bohm (BV 1873)
Verbleib: Ab 1881 nicht mehr nachgewiesen.
Bemerkung: Meyer: "Hans Lange fuhr die "Wedel" von 1861-1864 als Kapitän und Mitreeder der Gesellschaft. Ab 1864 übernahm er das Schiff, benannte es "Alice" und ließ es in Kopenhagen registrieren." --- Ein Schiffsportrait der "Alice", frühestens 1864 zu datieren, von Vincenzo Luzzo (Feder/Aquarell/Deckfarbe) befindet sich im Altonaer Museum (Inv.Nr. AB 5372), ein Farbfoto des Schiffsportraits im Wedeler Heimatmuseum.
Quellen: BV 1857f.-1875; Meyer 1868, S.101/02

15. "Georgine", Schonerbrigg
geb. 1856/57, 81 CL bzw. 203 RT; Tiefg. 12'
Baumat./Bauweise: Eichenholz, Krawelbau, glattes Gatt, vollständige Binnenbordsbekleidung (SR); verbolzt und beschlagen mit Kupfer (BV)
Abmessungen: 82.1' x 21.3' x 11.0' (SR)
Hafen: Mühlenberg bis 1874
Reeder: Georg Breckwoldt, Mühlenberg; eigene Erbauung
Kapitän: Um 1857,1859,1867 der Reeder (BV 1858,1860,1868)
Bemerkung: Ab 1874 beim Kgl. Kreisgericht Flensburg registriert (SR).

Quellen: SR, Seeschiffe, Bd.I (für 1868-1874); BV 1858,1860,1868; Meyer 1968, S.172

16. "Eliza", Kuff, 2 Masten
1857 als unbekanntes Wrack gefunden und in Schulau von Grund auf neu verzimmert; 33 1/2 CL
Baumat.: Eichenholz, Krawelbau, keine Binnenbordsbekleidung
Abmessungen: 67.3' x 14.0' x 5.85'
Hafen: 1868-1869 Wedel
Ab 1869 Wewelsfleth
Reeder/Kapitän: Von 2/1868 bis 2/1869 Jürgen Hinr. Duncker, Wedel
Bemerkung, Verbleib: Von Duncker in öffentlicher Auktion erstanden
Quelle: SR, Seeschiffe, Bd.I/Nr.32

17. "Margarethe", Ewer mit Schwertern
geb. 1858, 27 RT, Tiefg. 5'
Baumat.: Eichenholz, o. Beschlag (BV)
Hafen: Altona bis 1867 (Meyer)
Reeder/Schiffer: Jochen T. Breckwoldt; eigene Erbauung
Quellen: BV 1864; Meyer 1868, S.212

18. "Patria", Schoner
geb. 1858, 102 RT, Tiefgang 9'
Baumat.: Eichenholz, o. Beschlag; Ende 1860er Jahre Beschlag mit Filz und Zink; BV 1874: ohne Beschlag
Abmessungen: 22,8 x 6,0 x 2,95m (BV 1872-1874)
Hafen: Spitzerdorf bis ca. 1866 (1867 nicht mehr in das SR eingetragen, nicht mehr in den Hafenlisten, aber bis 1874 im BV geführt; Grund?)
Reeder: J.H. Witt, Spitzerdorf (BV 1860f.-1874)
Kapitän: Diederich Witt, Sohn des J.H. Witt, Spitzerdorf (BV 1860f.
Routen: 1860 Messina (StAHH)
1861 St. Petersburg (StAHH)
1864 Triest (Volkszählung Spitzerdorf 1864)
Quellen: BV 1860,65,68f.-1874; StAHH 373-2, VAla Vol.1, Nr.9f.

19. "Catharina", Ewer, 2 Masten
geb. 1859, 20 CL
U.S.: LDFK (ab 1869/1870)
Abmessungen: 55.4' x 15.7' x 4.90'
Hafen: Wedel (nachgewiesen 1868-1870)
Reeder: Simon Hinr. Heinsohn; eigene Erbauung
Verbleib: Heimathafen 1870 nach Norden/Ems verlegt.
Quelle: SR, Seeschiffe, Bd.I/Nr. 38 (für 2/1868 bis 3/1870)

20. "Adonis", Ewer mit Schwertern
geb. 1860, 36 RT
Baumat.: Eichenholz, o. Beschlag
Hafen: Um 1867 Spitzerdorf
Reeder/Kapitän: J.H. Woltmann
Route: 1867 Stolpmünde
Quelle: BV 1868

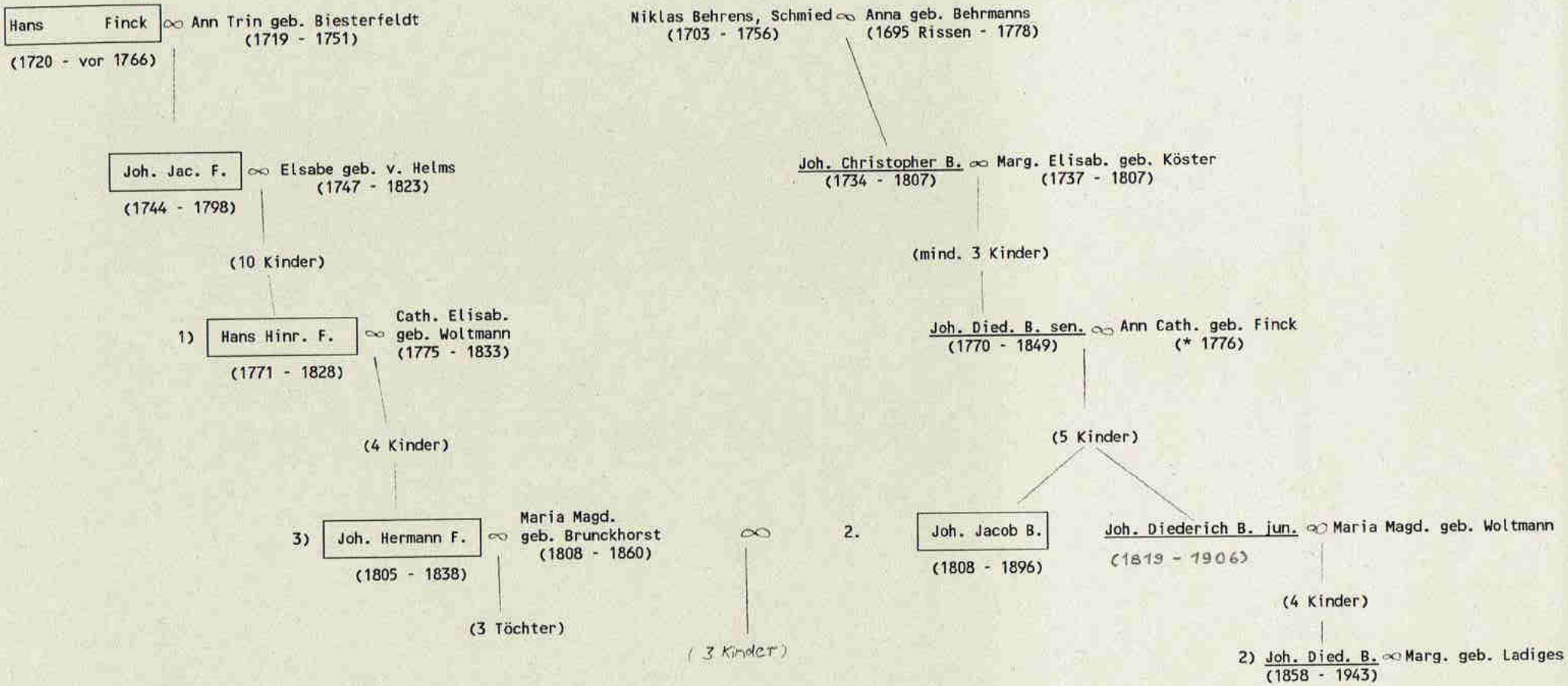
21."Amazone", Ewer, 2 Masten
geb. 1861, 10 CL
Hafen: Wedel bis 1872; 1872-1886 Spitzerdorf
Reeder: 1861-1865 J.H. Cords, Wedel
1865-1868 J.H. Wichmann, Schulau
1868-1878 J.A. Seebeck, Schulau
Routen: Bis 1876 Elbschiffahrt, daher gelöscht im SR
Bemerkung: Vgl. Schiffsbiographie
Quellen: Schiffsregister, Seeschiffe, Bd.I (für5/1869 bis 12/1876); u.a. Quellen

22. "Beate", Ewer, 2 Masten
geb. 1862, 15 1/2 CL bzw. 34,99 BRT
U.S.: LDFC (ab 1869/1870)
Baumat./Bauweise: Eichenholz, Krawelbau, vollständige Binnenbordsbekleidung
Abmessungen: 53.2' x 13.0' x 4.45'
Hafen: 1862-1885 Wedel
Reeder/Schiffer: 1862-1885 Joh. Hinr. Brunckhorst
Routen: 1865 Amsterdam (BV 1868)
1874,1885: Elbe, Ostsee
Quellen: SR, Seeschiffe, Bd.I/Nr.34 (für 2/1868 bis 6/1885); u.a. Quellen

23. "Electric", Schonerbrigg,
geb. 1865, 90 CL
U.S.: LFBV
Hafen: Blankenese (Nrn.-Flagge Z 84)
Reeder: Hans Meyer & Cons.; eigene Erbauung
Kapitän: Jochen Schade
Verbleib: Gestrandet 27.3.1874 mit einer Ladung Salz auf der Reise von Lissabon nach Rio Grande do Sul, 5 Seemeilen nördlich der Barre; total verloren gegangen.
Quelle: Meyer 1968, S. 145/46

24. "Helios", Ewer, 2 Masten
geb. 1872; 18,96 BRT
U.S.: LFMV
Baumat./Bauweise: Hauptbaumaterial Eichenholz, 2 Aufbauten, glattes Heck, außen geteert
Abmessungen: 14,90 x 4,50 x 1,28m
Hafen: 1872-1894 Schulau
Reeder: 1872-1883 Fr. Biesterfeldt, Schulau; eigene Erbauung
1883-1894 Paul Wehlen, Schulau
Routen: Da nur Flußschiffahrt auf der Elbe, 1889 im SR gestrichen
Bemerkung: Vgl. Schiffsbiographie
Quellen: SR, Seeschiffe, Bd.II/Nr.401 (für 10/1875 bis 7/1889); Interessentenprot. der Wedeler Schiffergilde "Brüderl. Hülfe" für 1872-1894; u.a. Quellen

Anhang IV: Die Schiffbaumeister der beiden Schulauer Werften mit Lebensdaten



Erklärung:

☐ = Werft am Parnaß

▬ = Werft am alten Schulauer Hafen

Nachtrag vom 16.9.1992 zu Kap. I.3.:

Im Pinneberger Amtsbuch findet sich unter No.34 fol.267 ein Vertragstext, der am 18.11.1752 für den Witwer Hans Finck aus Schulau aufgesetzt worden ist [1]. Er gibt Auskunft über die damaligen Verhältnisse der Schiffbauerfamilie, die bisher unbekannt waren: Nachdem im Jahre 1751 Hans Fincks Ehefrau Anna Catharina Biesterfeldt verstorben war, wurden, nach bestehendem Recht, zur Sicherstellung der Versorgung der drei Kinder Johann Jacob (9), Mette Margaretha (4) und Hans Hinrich (3) zwei Vormünder bestellt: Hans Biesterfeldt als Verwandter der Frau und Albert Groth. Den Kindern wurden jeweils 100 ℔ ausgesetzt, die die Vormünder auf Zinsen anzulegen hatten, bis die Kinder das 16. Jahr erreicht hatten. Dem Vater hatten die Vormünder davon eine Rente zu zahlen. Die nachgelassenen Kleider der Frau sollten zugunsten der Kinder verkauft werden.
Weiter hieß es: "Bis die Kinder das 16. Jahr zurück geleget, bleiben sie beym Vater im Hause und werden fleißig zur Schulen gehalten und mit allem Nöthigen an Eßen und Trincken, Kleider und Schuhe versorget, nach der Zeit aber läßt der Vater den Söhnen jeden ein Handwerck, die Tochter aber das Nähen lernen. Zur Zeit der Berathung gibt der Vaterder Tochter zur Aussteuer einen Haspel, 1 Spinrad, 1 Teller und Löffel Bret, nebst 2 Stühle und Roll Brett und wann seine Umstände es erlauben soll jeder Sohn ein Ehrenkleid und nebst der Tochter einen freyen Austritt (= Ausgang) am Ehrentage (= wohl Geburtstag) haben."

Als Bürge für die Einhaltung des Vertrages trat der Reepschläger Hinr. Christoph Kellermann aus Wedel ein, mit dem Hans Finck durch seine Arbeit in geschäftlicher Verbindung stand. - H. Chr. Kellermann ist der erste namentlich bekannte Reepschläger aus Wedel. Er war ein Findelkind aus Altona und in einem Kellereingang gefunden worden, wodurch er seinen Nachnamen erhielt [2]. Später übernahm sein Stiefsohn Joh. Paul Dabelstein seine Werkstatt. - Weiterhin wurde in dem Vertragstext erwähnt, daß die Fincks damals, sicher in ganz kleinen Verhältnissen, zur Miete bei dem Drittelhufner Carsten Groth in Schulau wohnten. Dieser hatte Finck auch das Flurstück unterhalb des Parnaß als Werftplatz vermietet. C. Groth verpflichtete sich hierdurch, "Wohnung und Schifszimmer Stelle in 3en Jahren nicht loßzukündigen...". C. Groth war 1733 durch Einheirat mit Gesche, verwitwete Biesterfeldt, in den Besitz der Schulauer Hofstelle 8 gekommen. Der Hof befand sich an der Stelle der heutigen Jugendstilvilla Strandweg 3 [3].

1) StAW; Original LAS. Hinweis von Frau Rannegger
2) Hinweis von Frau Rannegger
3) Nach "Schuld- und Pfandprotokoll, Schulau, Nr.7" und Ausarbeitungen von Adolf Ladiges, Wedel, über die Besitzerfolge der Höfe (StAW)

Abkürzungen, Siglen (für Kap. I und II):

StAW: Stadtarchiv Wedel
StASt: Staatsarchiv Stade
LAS: Schleswig-Holsteinisches Landesarchiv Schleswig
StAHH: Staatsarchiv Hamburg
RAK: Rigsarkivet Kopenhagen
StAB: Niedersächsisches Staatsarchiv Bückeburg
ZGSH: Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische Geschichte
ZVHG: Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte
MVHG: Mitteilungen des Vereins für Hamburgische Geschichte
SR: Schiffsregisterbehörde 11, Amtsgerichtsbezirk Altona (Küstenstrecke: Die Ufer der Elbe von Altona abwärts bis zur Einmündung der Krückau in die Elbe; nach HDH)
BV: Le Bureau Veritas, Registre international de Classification de Navires. Etabli en 1828. Paris und Brüssel
HDH: Handbücher für die Deutsche Handelsmarine. Hrsg. vom Reichskanzleramte Berlin 1870f.
CL: Kommerzlast (s.u.)
RT: Registertonne (s.u.)
BRT: Bruttoregistertonne (s.u.)
NRT: Nettoregistertonne (s.u.)
U.S. Unterscheidungssignal
PSn: Nominelle Pferdestärken
PSi: indizierte Pferdestärken

Literatur (Kap. I):

W. Böttger 1956: Wilhelmine Böttger (über die alte Wedeler Reepschlägerwerkstatt) in: Die Heimat 1956, S.310/311

P. Danker-Carstensen 1990: Peter Danker-Carstensen, Die Werften an der Krückau; in: Deutsches Schiffahrtsarchiv 13, 1990, S.201-226

R. Dittmer 1894: Richard Dittmer, Handbuch der Seeschiffahrtskunde. Leipzig 1894

W. Ehlers 1922: Wilhelm Ehlers, Geschichte und Volkskunde des Kreises Pinneberg. Elmshorn 1922. Unveränd. Nachdruck der Originalausgabe Rellingen 1977 (darin: W. Ehlers 1922a: Zustandsbericht über die Herrschaft Pinneberg von 1735; Originaldokument LAS)

R. Ehrenberg: Richard Ehrenberg, Aus der Vorzeit von Blankenese und den benachbarten Ortschaften Wedel, Dockenhuden, Nienstedten und Flottbek. Hamburg 1897

J.F.A. Dörfer 1801: Joh. Friedr. Aug. Dörfer, Topographie des Herzogtums Holsteins, der Fürstenthums Lübeck und der Freien und Hansestädte Hamburg und Lübeck in alphabetischer Ordnung. Schleswig 1801 (3 Neuaufl. u.a. 1807, bis 1824)

H.-G. Freitag, H.-W. Engels 1982: Hans-Günther Freitag, Hans-Werner Engels, Altona, Hamburgs schöne Schwester. Geschichte und Geschichten.

Ein Buch vom Hamburger Abendblatt. Hamburg 1982

A.C. Gudme 1833: Andreas Christopher Gudme, Schleswig-Holstein, eine statistisch-geographisch-topographische Darstellung dieser Herzogtümer. Bd. 1, Kiel 1833

J. Kaiser 1974: Joachim Kaiser, Segler im Gezeitenstrom. Die Biographie der hölzernen Ewer. Norderstedt 1974

G. Kaufmann u.a. 1971: G. Kaufmann u.a., Schiffsportraits. Altonaer Museum in Hamburg. Schausammlungen des Altonaer Museums, Heft 6. Hamburg -Altona 1971

W. Kresse 1969: Walter Kresse, Seeschiffs-Verzeichnis der Hamburger Reedereien 1824-1888, Teil 1-3. Mitteilungen aus dem Museum für Hamburgische Geschichte. Hamburg 1969

O. Lehmann o.J.: Otto Lehmann, Reederei und Schiffbau in Schleswig-Holstein. Führer durch das Altonaer Museum. Altona o. J. (um 1920)

R. Lemcke 1950: Richard Lemcke, Wedel und Neptuns Reich; in: Heimatbuch Wedel 1950, S.76f.

H. Lohmann 1963: Hans Lohmann, Beschreibung der Herrschaft Pinneberg de 1779 (nach Originalakte im LAS Abt.112); in: Die Heimat 1963, S.361-363

F. Loomeijer, J. Meiners 1989: Frederik Loomeijer, Jörn Meiners, Passagelisten des Schleswig-Holsteinischen Kanals. Neue Möglichkeiten quantifizierbarer Auswertung für Heimat- und Zielhäfen der Schiffe im nordeuropäischen Bereich; in: Mitteilungen des Canal-Vereins 10, Rendsburg 1989, S.7-44

K.-L. Lorenzen-Schmidt 1990: Klaus-Joachim Lorenzen-Schmidt, Kleines Lexikon alter schleswig-holsteinischer Gewichte, Maße und Währungseinheiten. Neumünster 1990

H. Lüthje 1939, 1940: Div. Zeitungsartikel, s. Fußnoten

J. Meyer 1968: Jürgen Meyer, 150 Jahre Blankeneser Schiffahrt 1785 - 1935. Hamburg-Norderstedt 1968

I. Momsen 1988: Ingwer E. Mommsen, Der schleswig-holsteinische Schiffbau um 1800; in: Schleswig-Holsteins Weg in die Moderne. 10 Jahre Arbeitskreis für Wirtschafts- und Sozialgeschichte Schleswig-Holsteins. Neumünster 1988, S.137-164

C.H. Mossin 1845: C.H. Mossin, Verzeichnis der in dem Königreiche Dänemark und in den Herzogtümern Schleswig und Holstein zu Hause gehörigen Fahrzeuge von 7 CL und darüber. Kopenhagen 1845

W. Müller 1936: Wolf Müller, Der Kreis Pinneberg. Eine politische Wirtschaftsgeschichte. Hamburg 1936

A. Niemann: August Niemann, Forststatistik der dänischen Staaten. Altona 1809

P. Schönfeldt 1973: Peter Schönfeldt, Die Hamburger Seebäder- und Fährschiffe 1945-1973. Hamburg 1973

Th. Schrader 1787: Theodor Schrader, Beschreibung des Fischerdorfes Blankenese in der Herrschaft Pinneberg und des daselbst getriebenen Fischereigewerbes; in: Schleswig-Holst. Provinzial-Berichte 1787, Bd.2, S.529f.

Schröder/Biernatzki 1855: Johannes von Schröder u. Biernatzki, Topographie der Herzogtümer Holstein und Lauenburg und des Fürstentums Lübeck. 2. neu bearb., durch die Topographie von Lauenburg vermehrte Auflage. 1. Bd. Leipzig 1855

W. Seebeck 1972: Wilhelm Seebeck, Ein alter Schulauer Kapitän erzählt aus seinem Leben; in: Jahrbuch des Kreises Pinneberg 1972, S.145-154

Ders. 1984: W. Seebeck, Die Seefahrtsgeschichte von Schulau, T. 1-4; in: Blickpunkt Wedel 1984/5,7,8,9

Statistik des Handels 1835: Statistik des Handels und der Industrie der Herzogtümer Schleswig und Holstein nebst Bemerkungen, Berechnungen und Vorschlägen über dahin gehörige Gegenstände. Schleswig 1835

H. Szymanski 1932: Hans Szymanski, Der Ewer der Niederelbe. Lübeck 1932

G. Timmermann 1964: Gerhard Timmermann, Das Schiffbauhandwerk. Führer durch die Schiffbauabteilung des Altonaer Museums. Jahrbuch des Altonaer Museums 1964, S.33-107

G. Timmermann 1969: Gerhard Timmermann, Das Schiffbauhandwerk. Altonaer Museum in Hamburg, Schausammlungen/Heft 1. Hamburg 1979

R. Thode 1904: Reinhold Thode, Chronik der Kirchengemeinde Wedel, Teil I und II. Angefertigt 1901-04. Original im Besitz der Ev.-luth. Kirche Wedel. Maschinenschriftliche Übertragung: StAW

Verzeichnis der schleswig-holsteinischen Rhederei 1864: Verzeichnis der schleswig-holsteinischen Rhederei ult. 1864. Kiel 1865

Von Fischerei und Fischmärkten in Hamburg und Altona. Altona 1937.

Maße, Gewichte, Währungen im 19. Jahrhundert (nach K.-J. Lorenzen-Schmidt 1990, Schröder/Biernatzki 1855 und W. Kresse 1969/3):

Schiffsvermessung nach Tragfähigkeit in CL (bis 1874):
1 CL (= Kommerzlast) = 5200 holsteinische Pfund = 2.462,39 kg
(Hamburg: 1 CL = 6000 Hamburger Pfund = 1 Schiffslast = 1.937,84kg)
1 holsteinisches Pfund = 483,41g
1 Hamburger Pfund = 484,46g

Schiffsvermessung nach Raumgehalt in Brutto- und Nettoregistertonnen (ab 1875):
1 RT (= britische Registertonne) = 100 englische Kubikfuß = 2,832m²
Internationales Raummaß zum Bestimmen der Größe von Seeschiffen. Die RT ist vermutlich aus den als Gewichts- und Raummaß für die Ladefähigkeit von Schiffen benutzten großen Weinfässern entstanden.

BRT = gesamter Schiffsraum einsachließlich der Räume für Antriebsanlagen, Unterbringung der Besatzung etc.
NRT = Raum für Ladung und Fahrgäste, d.i. der gewinnbringende Raum

Da CL und RT Maße von unterschiedlicher Natur sind, kann es keinen allgemein gültigen Umrechnungskoefizienten geben. Bei Segelschiffen:
2,18 NRT = 1 Hambg. CL (zu 6000 Pfund)

Hauptabmessungen: Länge (L) x Breite (Br) x Raumtiefe (T). Dabei unterschiedliche Verfahren. L = meist Länge auf dem Verdeck zwischen den Steven; Br = größte Breite im Raum; T = Tiefe zwischen den Verdeckplanken und Bauchdielen neben dem Kielschwein bei der großen Luke gemessen. BV: T = Tiefe von der Bodenwegerung bis zur Oberkante der obersten Decksbalken.

1 Hamburger Fuß (= ') = 12 Zoll = 0,286m
1 Hamburger Zoll = 0,0238m
1 dänischer Fuß (= ') = 0,314m

Landmaß:
1 Rute = 16 Hamburger Fuß = 4,58m
Getreidemaß:
1 Himten = 100 Hamburger Quadratruten = ca. 2102,4m²

Gesetzliche Münze im dänischen Holstein bis 1864:
1 Taler Reichsbanktaler (Rbtlr.) = 96 Reichsbankschilling. Valvation:
1 Rbtlr. = 30 Schilling schleswig-holsteinisch Kurant
1 Kuranttaler (1 Tlr. Cour.) = 48 Kurantschilling
1 Kurantmark (1 Mark Cour.; Münzeinheit seit 1726; Gebrauch: Hamburg, Herzogtümer) = 16 Kurantschilling = 192 Pfennige
1 Speziestaler (Münzeinheit seit 1787 in Däne ark, Schleswig-Holstein) = 3 3/4 Mark schleswig-holsteinisch Kurant
1 preußischer Taler = 40 Schillinge schleswig-holsteinisch Cour.
Frühere Währungen:
1 Taler (Münzeinheit seit 1528 in Lübeck; Gebrauch in Hamburg, Lübeck und später auch in den Herzogtümern)
1 Ort (Münzeinheit seit 1622) = 1/4 Taler
1 Gulden lübsch (fl.; Münzeinheit seit 1340 in Lübeck; Gebrauch Lübeck, Hamburg, Herzogtümer): Valvation um 1571 = 24 Schilling lübsch; Valvation um 1622 = 32 Schilling lübsch

Fachausdrücke (nach G. Timmermann 1964 und Brockhaus Enzyklopädie 1973):

Bramsegel - Segel an der 2. Verlängerung eines Mastes

Block - der Kloben eines Flaschenzugs

Bratspill - kleine hölzerne Ankerwinde, die mit Holzstangen gedreht wird

dwars - quer, 90° zur Mittschiffebene

Fall - ein Tau, mit dem man ein Segel hochzieht

Gaffel - Rundholz, das mit einem gabelförmigen Ende am Mast gestützt, ein Segel längsschiffs trägt

Gaffelsegel - ein Segel, das das oben an einer Gaffel befestigt ist

Galion - Vorbau am Vorsteven hölzerner Schiffe zum Stützen des Bugspriets

Gieksegel - Gaffelsegel, das unten an einem beweglichen Baum befestigt ist

Hals - 1. bei Gaffelsegeln die untere Ecke am Mast; 2. bei Rahsegeln die nicht von der Schot bediente untere Ecke des Segels

Helgen - Ablaufbahn für ein Schiff, 1:12 bis 1:25 gegen das Wasser geneigt. Das untere Ende muß tief genug unter Wasser liegen, um ein sicheres Freischwimmen des Schiffes zu gewährleisten.

Heuerbaas - Stellenvermittler für Seeleute

Kahnplanke - die unterste Planke bei Ewern und Prahmen, die auf dem Boden befestigt ist

kalfatern - dichten der Fugen mit Werg

Kimm - Übergang vom Schiffsboden in die Außenwand

Klinkscheiben - Metallscheiben, auf denen bei Holzschiffen die Nietenköpfe flach geschlagen werden

Klüse - eigentlich: Verschluß; ein Loch im Deck, Schanzkleid oder an der Außenhaut eines Schiffes zum Durchziehen von Ketten oder Trossen

Kniep-Ewer - Kurzlebige Übergangsform vom Giek- zum Besan-Ewer: ein kleines sog. Kniep-Segel wurde außen am Spiegelheck an einem kleinen Mast gefahren, wegen der vergrößerten Segelfläche und verbesserten Steuerfähigkeit.

Koker - Hülse oder Rohr zum Befestigen des Mastes

Kombüse - Schiffsküche

Leesegel - Zusatzsegel, die bei leichtem bis mäßigem achterlichen Wind seitlich von den Hauptsegeln gesetzt werden

Logis - Mannschaftswohnraum

Mast - der Mast eines größeren Schiffes besteht aus bis zu drei Teilen: Untermast, Marsstenge und Bramstenge. Die Masten eines größeren Zweimasters heißen nacheinander: Fockmast, Großmast

Rack - eine ringförmige Halterung einer Rah oder Gaffel am Mast, die auf- und niedergeschlagen werden kann

Rah - Rundholz, an dem die Quersegel, Rahsegel, befestigt werden

Rahsegel - Quersegel

reffen - verkleinern des Segels, wenn der Wind für das ganze Segel zu stark ist

raumer Wind - Wind, der schräg von hinten weht

Roof - Deckshaus auf Schiffen

Sahling - Spanngerüst für die Wanten am Mast und Stengetopp

Schanzkleid - Seitenwand auf dem offenen Deck

Schoner - Schiff mit zwei oder drei ganz oder z.T. schonergetakelten Masten (mit längsschiffs stehender Gaffelbesegelung)

Schonerbrigg - Zweimaster mit einem schoner- und einem vollgetakelten Mast (letzterer mit Rah- bzw. Quersegeln)

Schot - Tau zum Lenken eines Segels

Schwert - Platte, die zur Verringerung der Abtrift ins Wasser gesenkt wird

Slip - "Aufschleppe"

Spanten - "Rippen" des Schiffs

Spiere - Rundholz (Gaffel u.a.)

Sprung - Erhebung der Oberkante eines offenen oder des Decks eines geschlossenen Schiffs nach den Enden hin

Stag - starkes Tau, das Mast oder Stenge nach vorn stützt

Stampfstock - unter dem Bugsprieteselshaupt in einem Auge befestigte Spiere, die senkrecht nach unten zeigt und zur Abstützung des Klüverbaums dient

Stehendes Gut - Tauwerk zur Verspannung der Masten und des Bugspriets

Stenge - Verlängerung eines Mastes

Steven - Abschlußholz der Schiffsenden

Topp - die Spitze, das obere Ende des Mastes

Unterscheidungssignal - Signal aus Flaggen des internationalen Code-Systems

Wanten - starke Taue, die einen Mast oder Stenge nach den Seiten hin halten. Sie dienen auch zum Aufentern der Mannschaft.

Wegerung - die Bekleidung auf den Spanten, unter den Decksbalken, in den Laderäumen sowie der Bodenbelag des Innenbodens

Werg - aus altem Tauwerk gezupfter Faserstoff zum Dichten von Nähten zwischen den Holzplanken

II. Die Fähre zu Wedel und Schulau

1. Einleitung
2. Fähre und Ochsenmarkt
3. Die Verwalter der "Fähre zu Wedel" und der "Fähre zu Blankenese und Wedel"
4. Die Fährknechte und die Fährschiffe
5. Sonstiges aus der Geschichte der Fähre
6. Die Fähre zu Blankenese und Wedel-Schulau
7. Schulau als Dampfschiffsstation im 19. Jahrhundert

Abb. 1 - 13 zu Kap.II
Literatur zu Kap.II

1. Einleitung

In vor- und frühgeschichtlicher Zeit lagen die Flußübergänge bei Furten oder an günstigen Geländestellen. Der älteste Elbübergang Holsteins wird bei Artlenburg vermutet, dank einer Furt, die hier wegen des früher niedrigeren Wasserspiegels der Elbe angenommen werden kann [1]. Solche natürlichen Gegebenheiten machten sich im späteren Mittelalter die Landesherren zunutze, denn nach altem germanischem Recht gehörten ihnen die Land- und Wasserstraßen. Sie richteten an diesen Stellen Fähren ein, für deren Benutzung Fährgeld gezahlt werden mußte.
Der damals gebräuchliche Wegezwang galt auch für die Fähren. Handelsgüter mußten hier passieren.

Bei Hamburg gab es im Mittelalter keine eigentliche Fährstelle. Man reiste über Harburg nach Süden [2]. Im Gebiet der Unterelbe gab es eine Reihe von weiteren Fährstellen. 1302 wurde die Blankeneser Fähre zum erstenmal erwähnt. Sie gehörte später zum hansischen Wegenetz [3]. Ihre Einnahmen kamen den holsteinischen Grafen zu. Vielleicht war Dockenhuden die ältere Anlegestelle der Fährschiffe: "Die Endung -hude (=Anlegestelle) in Buxtehude bewahrt noch die Erinnerung der uralten Fähre von Geest zu Geest, und nicht unmöglich erscheint, daß Dockenhuden vor Blankenese die entsprechende Fährstelle am rechten Ufer Buxtehude gegenüber bezeichnet" [4]. Die Blankeneser Fährstelle hatte das Monopol des Fährdienstes nach Cranz, durfte nach altem Recht aber auch bis zur Schwinge fahren. Standespersonen durften vom anderen Ufer abgeholt werden [5]. Dagegen durfte die schon um gleiche Zeit betriebene Cranzer Fähre keine Rückfrachten mitnehmen [6].
Die Stader Fährschiffer erhoben nach altem Recht den Anspruch, die Überfahrt nach Hamburg und den bis zur Höhe von Stade liegenden Orten nördlich der Elbe zu besorgen [7]. Auch sie durften keine Rücktransporte vornehmen.

Die Wedeler Fähre wird erstmals für das Jahr 1465 genannt: In Wedel trafen sich damals Hamburger und Stader Kaufleute. Auch im 16.Jh. hat es hier solche Treffen gegeben [8]. Um 1450 soll die Verlegung der Fährstelle nach Wedel erfolgt sein. Damals war der frühere Fährort Lichte nahe Hohenhorst durch eine Flutkatastrophe zerstört worden. Bei Lichten und den oberelbischen Fährstellen war

jährlich nach den Frühjahrsmärkten das Magervieh weiter nach Süden über die Elbe gebracht worden.
Die erste Wedeler Fährstelle lag bei Fährmannssand. Die alte volksmündliche Bezeichnung "Schleep" oder plattdeutsch "slöp" mit der Bedeutung "schleppen" erinnerte noch lange an diese Zeit. Vielleicht war dies die Bezeichnung für den Fährprahm [9]. Zu Anfang des 16.Jh. soll die Fährstelle dann an das Aueknie vor der Stocksbrücke am Wedeler Stadtrand verlegt worden sein, wo der alte Ochsenweg endete [10].
Die Wedeler und die Blankeneser Fähren waren Eigentum der Schauenburger Grafen. Als diese Linie 1640 mit dem Tode des Grafen Otto V. ausstarb, fiel die Herrschaft Pinneberg zum größten Teil, und zwar mit den Ämtern Pinneberg und Hatzburg und der jetzt zum Kreis Steinburg gehörigen Herrschaft Herzhorn, an den dänischen König. Die Fähren wurden bis ins 17.Jh. - angeblich bis 1647, s.u. - hinein getrennt verwaltet. Anschließend lag die Hauptfährstelle bei Blankenese, während Wedel und später auch Schulau nur noch Nebenfährstellen waren.

Das Fährprivileg kam ausschließlich der Herrschaft zu und duldete keine weiteren privaten Fährschiffer oder auch nur gelegentliche Überfahrten von Privatpersonen. Durch die Fährordnung von 1633 war allerdings festgesetzt, daß Fischer und andere Schiffs- und Bootsbesitzer Überfahrten vornehmen durften, wenn sie zuvor in Blankenese das Fährgeld erlegt hatten [11]. Dies lief aber faktisch auf erhöhte Fahrpreise für solche Fahrten hinaus. Übertretungen der Vorschriften wurden durch Brüche (Strafen) geahndet.
Neben der Bedeutung für den Personen- und Handelsverkehr hatte die Fähre saisonal im Frühjahr die wichtige Funktion der Ochsentransporte während und nach dem Wedeler Ochsenmarkt. Der Ochsenhandel war eine der größten Einnahmequellen der dänischen Krone. Auch der schleswig-holsteinische Adel beteiligte sich in vielfältiger Weise daran. In der Marktordnung von 1604 hieß es, daß zu Zeiten hohen Transportbedarfs auch "der Pramb an der Luhe" zur Hilfe herangezogen werden durfte [12]. Dieser verkehrte nach einer in der Wedeler Marsch bei Winterhorst gelegenen Landestelle.

Auf den alten Ochsenwegen und teilweise über die Elbefähren wurden auch größere Mengen von Pferden, besonders aus Nordschleswig und Dänemark, sowie Schweine, Speck, Wolle usw. ausgeführt (Abb.1). Die Städte in Schleswig-Holstein, Jütland und Fünen erhielten umgekehrt auf diesem Wege viele Waren aus dem deutschen Reich: Hopfen, Leinen, Tonnen, Fässer, Kisten, Körbe und Laden, deren Inhalt auf den Zollisten nicht angegeben wurde, da nach Stückzahl und Gewicht verzollt wurde [13].

In den Jahren 1553, 1556 und 1559 reisten drei kölnische Gesandtschaften nach Lübeck über Lingen bzw. Münster folgende Routen: 1553 von Haselünne über Löningen, Kloppenburg, Wildeshausen, Bremen, Osterholz, Basdahl, Bremervörde, Stade und Wedel nach Hamburg; im Jahre 1556 von Lingen über Haselünne usw., Bremen, Bremervörde, Estebrügge und Blankenese nach Hamburg; im Jahre 1559 über Lingen usw. nach Bremen, Pennigbüttel, Bremervörde und Stade nach Blankenese und Hamburg [14].

Für das Jahr 1609 ist durch die Kostenaufstellung eines Hamburger Boten belegt, daß er auf seinem Weg nach Antwerpen mit dem Elbewer von Wedel aus nach Stade übergesetzt wurde [15]. Hamburg unterhielt regelmäßige Reitposten nach Amsterdam erst ab 1655 [16]. Der Kurs führte über die Elbefähre bei Blankenese nach Cranz und weiter über Horneburg, Zeven, Ottersberg durch die Herzogtümer Bremen und Verden. Der Postweg von Hamburg über die Blankeneser Fähre, einer von vielen Kursen der verschiedenen Hamburger Posten, blieb auch in den folgenden Jahrhunderten bis zum Ende der herrschaftlichen Fähre bestehen (s. Kap. II.6.)

Die Zeit der größten Bedeutung der Fähren zu Blankenese und Wedel lag in der Zeitspanne der größten Blüte des Ochsenmarktes, speziell vom Ende des 16. bis ins 17.Jh. hinein. Als der Ochsenmarkt aus verschiedenen Gründen, besonders aber durch die Folgen des Dreißigjährigen Krieges, stetig zurückging, wurde die Zahl der Prahmschiffe in Wedel und Blankenese durch die Fährordnung von 1633 auf je ein oder zwei Fahrzeuge verringert [17].

Der Weg von Hamburg hierher führte vom Millerntor Hamburgs längs der Reeperbahn, die Grenze bei zwei Teichen am Grenzbach überschreitend, über Ottensen nach den Fähren von Blankenese und Wedel, "von wo man über Buxtehude ins Bremische reiste" [18]. Merkwürdig erscheint, trotz der damals schon verminderten Bedeutung der Fähren zu Wedel und Blankenese, daß auf Danckwerths Landkarte der Grafschaft Pinneberg von 1652 keine Straßenverbindungen von Wedel nach Uetersen, Blankenese und quer nach Pinneberg eingetragen sind. Auch Blankenese liegt isoliert da. Auf keiner der alten Karten ist die Wedeler Fährstelle eingetragen. Die Straßen von Wedel nach Uetersen und Pinneberg fehlen auch auf "Wohlers Elbe Charte" aus dem 18.Jh. Dagegen ist dort eine Verbindung von Dockenhuden über Wedel und Hetlingen nach Haseldorf eingetragen.

Danckwerth erwähnt 1652 in seiner "Newen Landesbeschreibung der zwey Herzogtümer Schleswich und Holstein" die "ordinaire Überfahrt aus Holstein nach den Westlanden" bei Wedel, "also daß man zu Sommer- und Winterzeiten fortkommen kann". Bei einem Abriß über Wedel im "Großen Universal-Lexikon aller Wissenschaften und Künste" von 1733 wurde gleich zu Anfang vermerkt:
"Es ist daselbst die gewöhnliche Überfahrt aus Hollstein in das Stift Bremen" [19]. Bis 1790 muß auch eine Fährstelle bei Schulau eingerichtet worden sein, da in Bolten's "Historischen Kirchennachrichten" von 1790 Schulau als Fährhafen erwähnt wird [20]. Das gleichzeitige Bestehen einer Wedeler und einer Schulauer Fährstelle bezeugen weitere Quellen des 19.Jh.; so die Topographie der Herzogtümer von J.F.A. Dörfer von 1807. Die neue "Fähr=Taxe" vom 29.8.1823 nennt Wedel oder Schulau als Abgangsorte der Fähre [21].

Außer der Wedel-Schulauer Fähre zur Lühe (Lühe, Grünendeich, Borstel) und zur Schwinge (Stade) [22] und der Blankeneser Fähre zur Este (Cranz, Buxtehude) und zur Schwinge, gab es eine Reihe

weiterer Fährverbindungen über die Unterelbe: Von Glückstadt nach Stade, von Brunsbüttel nach Neuhaus und Cuxhaven sowie von Brokdorf, St. Margarethen und Bösch nach dem bremischen bzw. hannoverschen Ufer [23]. Die Geschichte dieser Fähren ist wenig bekannt und erforscht. Bis zum Dreißigjährigen Krieg waren die Wedeler und Blankeneser Fähren die wichtigsten Verbindungen über die Elbe unterhalb Hamburgs ins Bremische. Wedel war also einer der von Fremden am meisten passierte Orte in der Grafschaft Pinneberg.

Mit dem Rückgang des Ochsenverkehrs, der um 1745 ganz aufgehört hatte, ging auch der Personen-, Vieh- und Wagenverkehr über die Elbe bei Blankenese und, noch gravierender, bei Wedel-Schulau stetig zurück. Einer der Gründe war das Altonaer Privileg von 1664 durch den Dänenkönig Friedrich III., das Altona zum Freihafen machte und Zollfreiheit für ein- und ausgeführte Waren verbriefte. Altona wurde der erste Freihafen Nordeuropas. Dies führte zu einer schwerpunktmäßigen Verlagerung des Waren- und Viehverkehrs dorthin. So hieß es 1740: "Es wird viel Vieh aus der Herrschaft Pinneberg in die Fremde gebracht, ohne verzollt zu sein" [24]. Ferner gab es gewerblich zugelassene private Ewer- und Jollenschiffer in Altona und Hamburg, die für die Überfahrten von dort aus zuständig waren. Die Hamburger Ewerführer waren im Rahmen der dort üblichen Reihefahrt[25] sowohl für den Güterumschlag im Hafen und den Weitertransport in die Fleete zuständig, als auch für den Post- und Personenverkehr. Dieser machte sogar einen beträchtlichen Teil ihrer Beschäftigung aus [26]. Daneben gab es weiterhin die Fähre in Harburg. Für die Fähren zu Blankenese und Wedel bestand aber nach wie vor das durch die Fährordnungen von 1633 und 1649 erlassene Verbot, Reisende am Elbufer bei Nienstedten, Ottensen und anderen Orten aufzunehmen, was 1766 auch für die gewerblichen Ewerführer in Altona bekräftigt wurde [27]. Man hatte sich an die Fährstellen zu halten. Bei gleicher Gelegenheit wurde festgestellt, daß künftig in Altona keine Personen oder Waren aus der Herrschaft Pinneberg ohne gültigen "Zoll-Passier-Zettel" über die Elbe gebracht werden sollten.
Als weitere Ablenkung des Verkehrs von den alten Fährstellen zu Blankenese und Wedel-Schulau wirkte sich die 1811 durch Napoleon angelegte militärische Nachschubstraße von Hamburg nach Bremen aus, Deutschlands erste gepflasterte Landstraße. 1813 wurde im Eiltempo eine 4,1km lange Pfahlbrücke über die Elbniederungen und die Inseln von Harburg zum Grasbrook bei Hamburg erbaut. Über die Hauptströme der Süder- und der Norderelbe führten Seilzugfähren für 500 Mann oder 70 Reiter [28]. Doch wurde die Brücke schon 1817 wegen Baufälligkeit wieder abgerissen und eine neue nicht gebaut.

1843 wurde vertraglich zwischen der königlich dänischen und der Königlich Hannoverschen Regierung die Beendigung des herrschaftlichen Fährprivilegs vereinbart [29]. Dies bedeutete das baldige Ende der alten Blankeneser, aber noch nicht der Wedel-Schulauer Fähre (vgl. Kap. II.6.).
Nach 1843 war der Fährverkehr auf der Elbe unterhalb Altonas offiziell "der freien Konkurrenz" übergeben [30]. Dies betraf zum einen den privaten Segelschiffsverkehr mit Jollen und Ewern, der

hauptsächlich den Personenverkehr übernahm. Ohnehin bestand bereits seit Ende der 1820er Jahre ein rasch an Umfang zunehmender Dampfschiffsverkehr von Hamburg, Harburg, Altona und, seit 1840, auch von Stade aus nach den Unterelbestationen bzw. umgekehrt von dort nach Hamburg. Im 19.Jh. stieg die Mobilität enorm an durch den gestiegenen Handels- und Ausflugsverkehr. Wahrscheinlich haben sich die Regierungen erst durch die Einsicht, daß die Zukunft durch den Dampfschiffsverkehr bestimmt sein würde, den Gegebenheiten der neuen Zeit gebeugt und ihr herrschaftliches Fährprivileg aufgegeben. Bereits 1840 war die Stader Dampfschiffsgesellschaft gegründet worden, 1847 kam die Twielenflether Gesellschaft hinzu. Dennoch wollte die dänische Regierung 1844 ihre Fährgerechtigkeit noch einmal wiederaufrichten, da man um die Sicherheit der Reisenden in unzureichend unterhaltenen Ewer und wegen der oft unangemessenen Fährtaxen Besorgnis hegte (s. Kap. II.6.) [31]. Ob dies tatsächlich geschehen ist, bleibt offen. Doch ist die alte herrschaftliche Fährgerechtigkeit in Schulau vielleicht sogar bis 1864, dem letzten Jahr der dänischen Regierung Schleswig-Holsteins, aufrecht erhalten worden. Die letzte Erwähnung der alten Schulauer Segelschiffsfähre erfolgte 1955 [32]. Die Fähre zu Blankenese ist anscheinend bald nach 1843 eingegangen; sie wurde in Schröder/Biernatzkis Topographie von 1855 nicht mehr erwähnt. Allerdings wurde dort auch nicht vermerkt, daß die neue Stader Fährlinie nach Hamburg die Ortschaft Blankenese bereits seit 1840 regelmäßig bediente.
Zumindest von der Stader Seite aus hat aber der private Fährdienst mit "Segelprähmen" quer über die Elbe noch nach 1883 bestanden, wie polizeiliche Vorschriften für die Schiffshalter bezeugen [33]. So ist es möglich, daß auch in den diesseitigen Hafenorten einzelne Ewerschiffer damals noch dieses Geschäft ausübten.

Der bis zur Wende des 19. zum 20.Jh. immer weiter angewachsene Dampfschiffsverkehr für Personen, Vieh und Frachtgut, der unter anderem auch die alten Verbindungen Cranz-Blankenese und Borstel-Schulau, jetzt jedoch nur vom südlichen Elbufer ausgehend, abdeckte, verdrängte dann auch dieses Relikt einer vergangenen Zeit (vgl. Kap. II.7.).

Fußnoten:

1) G. Schrecker 1933, S.31
2) G. Schrecker 1933, S.34
3) F. Bruns, H. Weczerka 1962, Kartenband
4) R. Linde 1908, S.138
5) L. Petersen 1949, S.148; nach: Cimbria litteraria Bd.30, S.171 (StAHH)
6) O. Bröhan 1932
7) Mitteilung Dr. Bohmbach, Stadtarchiv Stade
8) G. Schrecker 1933, S.35
9) Johannsen 1928, S.26
10) A. Jürgens 1914, S.155; nach: MVHG 1886, 9.Jg., S.111
11) Fährordnung von 1633, abgedruckt bei: G. Steinwascher 1988
12) Nr.16 der Marktordnung von 1604, abgedruckt u.a. in: Beiträge

zur Wedeler Heimatkunde H.1/1985
13) A. Jürgens 1914, S.164
14) F. Bruns 1896, S.52/53
15) E. Kuhlmann 1984, S.8
16) Ders. a.a.O., S.9
17) G. Steinwascher 1988, S.66
18) W. Ehlers 1922a, S.72
19) Großes Universal-Lexikon aller Wissenschaften und Künste, Halle und Leipzig, Zedler 1733
20) J.A. Bolten, Historische Kirchennachrichten, Altona 1790
21) StAW 1061
22) Im Heimatmuseum Buxtehude wird die Unterelbekarte von 1675 des Petrus Schenk gezeigt. Darauf ist die Wegverbindung zur Buxtehuder Fährstelle und die Fähre Cranz - Blankenese verzeichnet.
23) H. Szymanski 1932, S.310
24) W. Müller 1936, S.67
25) Reihefahrt: Die Schiffer nahmen Ladung in der Reihenfolge ihrer Ankunft auf.
26) Transport...Correspondent 2/3 1989, S.10
27) LAS Abt.112, Nr.526[II]
28) E. Verg, 1977, S.112
29 - 31) StASt Rep.174 Jork, Nr.86
32) Schröder/Biernatzki 1855
33) StASt Rep. 174 Jork, Nr.86

2. Fähre und Ochsenmarkt

Mit der Verlegung der Fähre von Lichten nach Wedel um 1450 wurde auch der Ochsenmarkt hierher verlegt. Seit altersher wurden alljährlich im Februar/März jütische Magerochsen auf den alten Heerstraßen zur Unterelbe getrieben (Abb.1). Die Marktzeit Ende März/April in Wedel dauerte in früherer Zeit drei bis vier Wochen und hieß auch die "Elbezeit", da die Ochsen anschließend bei Wedel und Blankenese über die Elbe verschifft wurden [1]. Auf dem Weg hierher passierten die Herden zahlreiche Zollstellen. Der Auftrieb nahm an Umfang zu und stieg in der ersten Hälfte des 16.Jh. auf 10-15.000 Tiere im Jahr an.

Der östliche Ochsenpfad war der Hauptweg. Er führte von Ripen (Ribe) bzw. Kolding über Rotenkrug, Flensburg, dann auf der Wasserscheide durch das alte Wieglestor des Dannewerks, wo der Gottorper Zoll zu entrichten war, eine der Haupteinnahmen des dänischen Staates [2]. In Rendsburg war die zweite Hautzollstelle eingerichtet. Daneben gab es auf dem ganzen Wege kleinere Zollstellen. Es bestand Wegezwang. Als im 16.Jh. Umgehungswege aufkamen, wurden Hilfszölle eingerichtet, so in Missunde [3]. In Neumünster, Segeberg und Bramstedt war halber Zoll zu zahlen. Der westliche Weg führte, stets am Geestrand, von Ripen nach Leck, Husum, über die Eider (Fähre) in der Nähe von Friedrichstadt durch Dithmarschen, über Lunden, Hanerau, Schenefeld und Itzehoe zu den Elbfähren [4]. Auch die Fähre zu Brunsbüttel wurde benutzt [5]. Auf diesem Weg wurde alles Vieh von den Marschen gesammelt. Bei den Fähren war wiederum Ausfuhrzoll zu entrichten.
In späterer Zeit teilten sich die Triften bei Bramstedt. Der

größere Teil ging weiter über Uetersen nach Wedel. Zuerst 1556 erwähnt, kam später der Weg über Lurup nach Ulzburg, über die gräfliche Harkesheide und weiter zur Hamburger Grenze, dem Ochsenzoll, immer mehr in Schwang [6]. Dann ging es weiter zur Fähre bei Zollenspieker in den Vierlanden, früher Eßlingen genannt.
Wahrscheinlich gab es auch einen stärker benutzten Transitweg von Heiligenhafen nach Wedel. Nach Heiligenhafen führte von Dänemark her die Fähre von Rodby auf Laaland. Die Dänen mögen diesen Weg gewählt haben, um die hohen Landzölle zu meiden [7].
Auch auf dem Seewege wurden die Ochsen transportiert, jedoch hauptsächlich bis ca. 1590, dann erst wieder im 17.Jh. [8].
Besonders im 16.Jh. gelangten so große Mengen Ochsen von Jütland nach Holland.
Der größte Teil der Ochsen kam aus Dänemark, davon wiederum der größte Teil aus Jütland [9]. König und Adel versuchten, größtmöglichen Gewinn für sich daraus zu erwirtschaften. Am Handel waren auch Schleswig-Holsteiner in hohem Maße beteiligt [10]. Im Laufe des 16.Jh. entwickelte sich der Ochsenmarkt zu Dänemarks bedeutendstem Außenhandel [11].
In Flensburg war das Hauptquartier der nordischen Ochsenhändler. Die Händler besuchten nacheinander zahlreiche Zwischenmärkte: Hadersleben, Flensburg, Rendsburg, Neumünster, Bramstedt, Itzehoe, Elmshorn, Uetersen und an der Westseite Tondern und Leck [12]. Der Zwischenhandel muß recht bedeutend gewesen sein, da der dänische König mitunter die Ausfuhr nur unter der Bedingung gestattete, daß man nicht schon im Holsteinischen verkaufte, sondern erst an die fremden Händler an der Elbe.
In Wedel an der Elbe fand der Hauptmarkt statt. Weil Wedel die Stapelgerechtigkeit beanspruchte, wurden auch die vorher verkauften Ochsen hier abgeliefert [13]. Von den Fährkosten bezahlten die Dänen und Holsten die eine, die westerschen und deutschen Käufer die andere Hälfte. An der "Hohen Brücke" vor Uetersen wurden die Triften von den Schauenburger Knechten gezählt und die "Zettel" nach Wedel vorausgesandt. Der Ochsenweg endete in der Wedeler Rolandstraße beim alten Fährhof [14]. Wer seine Ochsen beim Verwalter des Wedeler Ochsenmarktes anmeldete, sollte gleichzeitig bereits Zoll- und Fährgeld für die Wedeler oder auch die Blankeneser Fähre entrichten. Dabei konnte der Händler im "Zettelverzeichnis" nachsehen, wann seine Ochsen zur Überfahrt an die Reihe kamen, denn diese erfolgte nach der Reihenfolge des Eingangs der "Zettel" von Uetersen. In der ersten überlieferten Marktordnung von 1604 hieß es, daß man sich Beschwerden diesbezüglich verbat. Es sollte auch niemand Ochsen für befreundete Händler aus Gefälligkeit falsch verzeichnen lassen, damit diese bei der Überfahrt eher an der Reihe waren. Adlige hatten zwar stets Vorrang, doch sollten deren Diener dies nicht ausnutzen und unerlaubt ihre eigenen Herden fälschlich als von adliger Provenienz bezeichnen, um rascher übergesetzt zu werden. Wenn zu großer Andrang bei der Wedeler Fähre herrschte, konnten sich die Händler von Wedel aus in Blankenese voranmelden lassen und dort übergesetzt werden. Wahrscheinlich wurde mitunter an Trinkgeld nicht gespart, damit besonders eilige Händler eher weiterreisen konnten. Die Marktordnung von 1604 besagt auch, daß

das Nachtschiffen nur ausnahmsweise und unter erhöhten Taxen erlaubt war. Das Schiffen an hohen Festtagen war gänzlich verboten. "Herrenlose" Tiere fielen nach altem Gebrauch der Herrschaft anheim.

Der Zoll wurde vom Pinneberger Amtmann auf dem Zollenhof eingenommen. Dieser lag gegenüber dem alten Rathaus, Ecke Austraße und Jungfernstieg [15]. Der Zoll betrug seit altersher für jeden Ochsen zwei Pfennig. Die Hälfte des Gesamtertrags wurde als "Schauenburger Zoll" nach Beendigung des Marktes an den Hamburger Rat abgeliefert. Dafür lieferten die Hamburger, für 1590 überliefert, an den Wedeler Amtmann jährlich an Abgaben: 2 Goldgulden, einen Elbelax und eine Tonne Hamburger Bier [16]. Die andere Hälfte des Ertrags stand dem Grafen, später, nach 1640, dem dänischen König zu.

Vor dem Einschiffen mußten die Ochsen nach Wedeler Stapelrecht drei Tage lang zum Verkauf ausgestellt werden. Hier wurden sie von den "westerschen" Händlern aus den Niederlanden, dem Rheinland und aus Westphalen als Weidevieh erworben. Vor dem Abschiffen wurden sie zu "Koppeln" ("Kopfeln") von 100 Stück vereinigt und passierten dann die Aubrücke. Am Schlagbaum vor der Fähre wurde nochmals nachgezählt, damit nicht heimlich untergemischte Tiere passierten. Für das Fährgeld wurde durch die Marktordnung von 1604 eine Verteuerung angekündigt, und zwar wegen kürzlicher Mehraufwendungen für den Unterhalt der Prahmen und die Löhne der Fährleute und Marktdiener: pro Koppel Ochsen wurden 4 Goldgulden 4 Schilling erhoben, für 75 Tiere: 3 Goldgulden 3 Schilling, für 50 Tiere: 2 Goldgulden 2 Schilling, für 25 Ochsen: 1 Goldgulden 1 Schilling.
Lagerplätze der Ochsen waren die Wiesen in der Nähe des alten Wedeler Hafens, auf dem sog. Stock und dem niederen Bruch, dem Siedbrook. Diese wurden dem Ort Wedel durch eine Schenkungsurkunde vom 26.3.1603 vom Landesherrn, Ernst Graf zu Holstein-Schauenburg überlassen [17]. Während die Unterhaltung der Grabenbrücken den Schulauer, Spitzerdorfer und Wedeler Gemeinden unterlag, behielt die Herrschaft die Unterhaltung der Stocksbrücke auch nach 1603, wobei jedoch nach wie vor Hand- und Spanndienste geleistet werden mußten.
Auch die Pferde der Begleiter mußten untergestellt und gefüttert werden. Da die Wedeler bei der Fütterung der Tiere für den Heu- und Getreideverkauf ein Monopol für sich beanspruchten, wurde häufig übervorteilt [18]. In der Marktordnung von 1604 wurde, sicher aus gutem Grund, dazu aufgerufen, das Heu billig zu verkaufen. Vom 25. März 1598 datiert ein Beschwerdeschreiben des Hamburger Domkapitels an den schauenburger Grafen, in dem für die "armen Untertanen zu Spitzerdorf" die Klage erging, daß ihnen von der Kanzel her verboten worden war, Heu für den Wedeler Ochsenmarkt zu verkaufen, ehe die Wedeler und andere gräflichen Untertanen, sicher insbesondere die Schulauer, ihr Heu zu Markt gebracht hatten. Dies sei eine Neuerung und ganz und gar untragbar für diese Leute, die davon einen großen Teil ihres Lebensunterhalts bestritten [19].

Auf dem Wedeler Marktplatz war um 1450, wohl etwa zeitgleich mit der Einrichtung des Ochsenmarktes und der Fähre, die Rolandstatue als Wächter und Wahrzeichen der Marktgerechtigkeit errichtet worden. Streitigkeiten der Händler sollten hier "unter blauem Himmel" selbst und öffentlich geschlichtet werden. Die Händler führten die Verhandlungen mit dem Verwalter des Ochsenmarktes [20]. Der Rechtspruch erfolgte in erster Instanz durch gewählte Schiedsrichter [21]. Eine Überlieferung berichtet, daß alle anwesenden Händler und Käufer, Fremde und Einheimische, befugt waren, am Rechtspruch teilzunehmen. Die richtende Gesamtheit wurde "Kaufmann" genannt [22]. Der Graf mischte sich nicht ein. Leider gibt es vom Treiben auf dem Wedeler Ochsenmarkt keinen zeitgenössischen Kupferstich.

Während der Marktzeit durften, neben den zahlreichen Krügen des Ortes, nach alter Tradition alle Wedeler ohne Abgaben Gäste beherbergen und "krügen" [23]. Nach den wochenlangen Strapazen der ermüdenden Reise auf den schlechten Wegen hatten Mensch und Tier eine Erholungspause nötig. Durch die Unterbringung und Versorgung hatten besonders die Wedeler, aber auch die Schulauer und Spitzerdorfer "Untertanen" während dieser Zeit einen glänzenden Zuverdienst. Auf den Straßen, in den Schenken und Höfen herrschte ein reges Leben Treiben, es wurde exzessiv getrunken, gestritten und gerauft.

Man unterschied die nordischen, zumeist jütische und holsteinische, und die westerschen Händler (s.o.). In früherer Zeit hatten die nordischen Händler bei der Reihenfolge der Überfahrt mit den Fähren Vorrang gehabt, weil sie noch andere Märkte, z.B. in Münster oder Zwolle, aufzusuchen hatten, während die Westerschen ihr Weidevieh meist schon gekauft hatten [24]. Dies änderte sich jedoch später zum Gegenteil.
Die westerschen Händler und ihre Knechte nahmen im Laufe des 16.Jh. die Gewohnheit an, daß sie schon im Februar das erstemal den Strom passierten und anschließend selbst nach Jütland hinaufzogen und die Tiere dort oder auch weiter südlich in den Herzogtümern aufkauften. Die Märkte nördlich und südlich der Elbe waren zeitlich so eingerichtet, daß sie nacheinander besucht werden konnten [25]. So kam es, daß diese Händler teilweise den Wedeler Markt nicht mehr brauchten und anfingen, ihre Herden von Bramstedt aus über Ulzburg und die Harksheide über den Ochsenzoll zur Fähre nach Zollenspieker zu leiten, wo sie ohne größere Verzögerung und billiger übergesetzt wurden. Dieser Weg wurde 1556 zuerst erwähnt [26]. Aber auch nordische Händler nahmen diese Gewohnheit an. Als weitere Gründe für die Meidung des Weges über Uetersen nach Wedel wurden genannt: Zu wenig Prahmschiffe und Fahrten von Wedel und Blankenese; dann, nach den neuen Einrichtungen des Grafen, Zoll- und Fährgelderhöhungen wegen der Steigerung der Münze; Mißbräuche im Trinkgeldwesen; Überteuerung des Tierfutters [27]. Den Lüneburgern, Braunschweiger und Magdeburger Händlern war der Weg über Zollenspieker ohnehin bequemer. Auch die Hamburger begünstigten später diesen Weg, da die Einkünfte dieser Fähre dem Amt Bergedorf und damit Hamburg und Lübeck zuflossen [28]. Der Erzbischof von Bremen fürchtete 1572 um

seine Zolleinnahmen zu Stade, Buxtehude und Vörde, ebenso wie der Schauenburger Graf um die seinen. Um diese Händler nach der einen oder anderen Seite zu leiten, wurden ihnen von der Hamburger bzw. der Pinneberger Seite aus bereits nach Barmstedt Knechte entgegengesandt. So ließ der Bergedorfer Amtmann kundtun, daß die Landstraße sicher sei und Geleit gewährt werde, daß keine Viehseuchen herrschten usw.. Der Graf bestand dagegen auf seinem Stapelrecht: Die Herden sollten bis Uetersen getrieben werden; hier sollten, gegen Erlegung von Zoll und Fährgeld, auch Zettel auf die Fähre von Zollenspieker ausgestellt werden. Dieser Streit dauerte Jahrzehnte. 1611 gab es deswegen wieder Verhandlungen mit den Händlern unter dem Roland [29]. 1612 wurde ein Kompromiß geschlossen: Der Weg über Zollenspieker sollte nur bei widrigem Wind und Wetter erlaubt sein. Doch schon 1613 wurden wieder einzelne Triften zum Weg über Wedel gezwungen, während andere weiter östlich, über Tremsbüttel, zogen. Darauf ergingen Beschwerden der Händler an den dänischen König Christian IV. Dieser ließ das Schauenburgische Zollbrett zu Barmstedt niederreißen und einen neuen Markt zu Bramstedt selbst ankündigen. Die Verhandlungen zwischen dem Grafen Ernst, dem dänischen König, dem herzoglichen Vertreter und der Stadt Hamburg setzten sich fort, bis 1615 der Kompromiß geschlossen wurde: Vom 21. März bis zum 11. April sollte in der Harksheide das Schauenburgische Wappen hängen dürfen mit der Mitteilung, es solle hier pro Ochse ein Schilling lübsch für die Unterhaltung der Fährprahme zu Wedel und Blankenese abgefordert werden. Die Inländischen und der Adel sollten ausgenommen sein [30]. Hamburg und Lübeck hofften aber vergeblich , daß jetzt die weitaus meisten Ochsen über den Zollenspieker ausgeführt würden. Wedel erlangte seine Bedeutung noch einmal zurück, doch wurde der Handel noch öfter gestört.

Schon zu früheren Zeiten hatte es Streitigkeiten um den Wedeler Ochsenmarkt gegeben: Gegen Ende des 15.Jh. stritten Graf Otto und die von Ahlefeldt, Besitzer der Vogtei Haseldorf, um die Anteile an den Markterträgen [31]. Letzterer hatte 1494 eine Fähre bei Hetlingen einrichten wollen. Es kam ein Vergleich zustande: Die Schauenburger Grafen sollten jährlich von jeder Stiege (=20 Stück) Ochsen 6 Schillinge an die von Ahlefeldt abführen.
Des weiteren gab es jahrzehntelange Versuche der Hamburger, den Markt zu stören: Gemäß ihrem Stapelrecht wollten sie die Händler zwingen, ihre Tiere zuerst in Hamburg drei Tage zum Verkauf auszustellen und ansonsten das Vorbeischiffen verhindern. Im Jahre 1546 gab der Pinneberger Drost Hans Barner den Hamburgern die Auskunft, auf den gräflich-schauenburgischen Fähren würden keine Ochsen übergesetzt, ohne daß der Hamburger Zoll entrichtet worden sei; auch hätten nur einige holsteinische Junker wie auch königlich dänische Beamte den Hamburger Markt umgangen, was nicht zu verhindern gewesen sei. Daraus läßt sich ersehen, daß die Adligen besonders an Aufzucht und Vertrieb der Ochsen beteiligt waren: u.a. die Rantzau, Ahlefeldt, Brockdorf und Pogwisch [32]. Sie profitierten auch stets von Ausfuhrpriviliegien und Sondergenehmigungen.

Die Preise für einen Magerochsen stiegen mit der Zeit an: Um 1483

wurden 6-7 Mark gezahlt, um 1528 8 Mark 2 1/2 Schilling, um 1603 15 1/2 Mark lübsch [33]. Es gab auch von Jahr zu Jahr starke Schwankungen. Nur ein geringer Umsatz erfolgte durch Barzahlung. Zumeist wurde im Wechselverkehr auf Hamburger Kaufleute gezahlt.

1496 wurden allein bei Wedel um 8.200 Ochsen übergesetzt, wofür ein Fährgeld von 154 Mark errechnet wurde [34]. In den unten genannten Jahren wurden bei Wedel und Blankenese zusammen übergesetzt:

1567.....47.000 Ochsen [35]
1592.....23.492 " [36]
1603.....30.000 "
1606.....23.805 "
1611.....52.000 "
1614.....40.000 "

Bei Zollenspieker wurden übergesetzt:

1621.....1.854 Ochsen
1623.....2.596 "
1624.....7.751 "
1629.....2.845 "

Die Zeit zwischen 1591 und 1614 gilt als die Blütezeit des Marktes zu Wedel. Die Gründe waren die politische Beruhigung in den Niederlanden und das Abkommen des Seetransports. In dieser Zeit wurden durchschnittlich 20-35.000 Tiere übergesetzt. 1613, als der Markt nur noch ein paar Tage dauerte, sollen in 12 Tagen fast 40.000 Ochsen verschifft worden sein [37]. Die Einnahmen der Fähren zu Wedel und Blankenese betrugen [38]:

1592	1611	1618	1619	1620	1621	1638
2252 Mark	2430 Rtlr.	2306	1956	1835	2194	1660 Rtlr.

Dies waren 1/6 der gesamten gräflichen Einnahmen. Nach dem Dreißigjährigen Krieg betrugen die Einnahmen, zu vollen Reichstalern abgerundet [39]:

	1647	1648	1649	1650	1651	1652
Fähre zu Wedel	8	15	49	49	103	60
Fähre zu Blankenese	32	45	65	92	61	68
Ochsenmarkt	979	983	1052	1193	1400	1367
reine Einnahmen nach Abzug der Kosten	680	722	889	982	1202	1021

Seit 1625 wurde der Landweg der Kriegszeiten wegen gemieden [40]. Das Pinneberger Amtsregister gibt für 1671 noch 8.815 Ochsen an, die bei der Uetersener Brücke gezählt wurden, für 1712 noch 1.821, für 1713 nur 277, dann keine mehr [41]. Die letzte genaue Zahl über die Ausfuhr von Magerochsen überhaupt liegt für 1745 vor: 4.762 Ochsen wurden durch die Harksheide getrieben [42]. Zwischen 1675 und 1706 wurde der Schauenburger Zoll zwar noch für 10-13.000 Tiere erhoben, davon passierten aber im Durchschnitt nur mehr 5.000 Stück die Uetersener Brücke [43]. 1699 übertraf erstmals die Durchtrift bei der Zollstätte von Ulzburg diejenige, die den alten Weg über die "Hohe Brücke bei Vterssen" nahm [44]. 1712/13 hatte

die Herrschaft Pinneberg während des Nordischen Krieges stark unter dem Durchzug fremder Truppen zu leiden. Danach sollen überhaupt keine westrischen Händler mehr in Wedel erschienen sein. Dies wird bestätigt durch den Zustandsbericht über die Herrschaft Pinneberg von 1735, in dem es heißt: "Die holländischen Ochsenhändler pflegen den Weg über Zollenspieker zu wählen" [45]. Für 1748 und 1750 ist durch den Amtseid des Fährverwalters Müller überliefert, daß überhaupt keine "schonischen Ochsen" mehr bei Wedel und Blankenese übergesetzt worden sind [46].
Andere Ursachen für das Abkommen des Wedeler Ochsenmarktes waren die immer wieder grassierenden Viehseuchen und der schon vor 1700 erfolgte allmähliche Übergang der Marschbauern zur Fettgräsung und zum verstärkten Eigenverbrauch. Schon ab 1675 war der Hauptmarktverkehr um Martini und fand am "Schulterblatt" zwischen Hamburg und Altona statt [47]. Das Vieh wurde anschließend bei Zollenspieker übergesetzt.

Wedel hatte als Fährort erheblich an Bedeutung eingebüßt. Da der Ort durch den schweren Brand von 1731 schweren Schaden erlitt, gewährte ihnen der Dänenkönig Christian VI. das Recht, zweimal jährlich, im Frühjahr und im Herbst, jeweils 5 Tage lang einen Markt abzuhalten; für das Magervieh im Frühjahr, für das fette Vieh im Herbst [48]. - Der 1643 durch Christian IV. gewährte Pferdemarkt zu Wedel ist nie zu besonderer Bedeutung gelangt.

Fußnoten:

1) MVHG 1886, 9.Jg., S.110; A. Jürgens 1914, S.158
2) P. v. Hedemann-Heespen 1926, S.188
3) A. Jürgens 1914, S.141
4) W. Ehlers 1941, S.43
5) A. Jürgens 1914, S.143
6) Ders. a.a.O., 1914, S.160
7) Ders. a.a.O., S.121
8) Ders. a.a.O., S. 149
9) Ders. a.a.O., S.151
10) Ders. a.a.O., S.153
11) Ders. a.a.O., S.151
12) Ders. a.a.O., S.155
13) Ders. a.a.O., S.158
14) vgl. Kap. II.4.; A. Ladiges 1980, S.78
15) R. Ehrenberg 1897, S.26
16) W. Ehlers 1922b, S.457
17) Wedel-Schulauer Zeitung vom 4.8.1930; in: StAW
18) A. Jürgens 1914, 160
19) StAHH Senat Cl.I, Lit.o, Nr.24 (betr. Spitzerdorf, Domkapitel); Kopie StAW
20) Marktordnung von 1604, abgedr. in: Beiträge zur Wedeler Heimatkunde 1/1985
21) R. Ehrenberg 1897, S.28
22) J.F. Voigt 1886, nach: Jahrb. f. Landeskde. Schleswig-Holsteins und Lauenburgs, Bd.I, S.5
23) W. Ehlers 1940 (Maschinenmanuskript), S.8
24) A. Jürgens 1914, S.159
25) Ders. a.a.O., S.162
26,27) Ders. a.a.O., S.160
28) Ders. a.a.O., S. 163
29) Ders. a.a.O., S.161

30) Ders. a.a.O., S.163
31) G. Schrecker 1933, S.457; L. Petersen 1949, S.169
32) R. Ehrenberg 1897, S.25
33) Ders. a.a.O., S.27
34) R. Thode 1901-1904, S.110
35) W. Müller 1936, S.63
36) W. Ehlers 1941, S.46
37) A. Jürgens 1914, S. 158
38) W. Ehlers 1941, S.46 und 1950, S.46
39) W. Ehlers 1941, S.47
40) P. v. Hedemann-Heespen 1926, S. S.188
41) W. Ehlers 1941, S.49
42) Ders. a.a.O., S.49; nach Unterlagen im früh. Stadtarchiv Altona, jetzt StAHH
43) R. Thode 1901-1904, S. 116/117
44) W. Ehlers 1940, S.12
45) Zustandsbericht von 1735 des Amtverwalters Graba; abgedr. bei Ehlers 1922a, S.265 (Originaldokument LAS)
46) R. Ehrenberg 1897, S.28
47) Ders. a.a.O., S.28/2.9
48) Urkunde vom 30.6.1731 (StAW 1052.2)

3. Die Verwalter der "Fähre zu Wedel" und der "Fähre zu Blankenese und Wedel"

Dem Inhaber der Fähre und des Fährkrugs in Wedel waren die Verwaltung des Fährbetriebs und dessen Einnahmen überantwortet sowie die Sorge für die Instandhaltung der Fährprähme und die Einstellung der Fährknechte.
In den alten Akten wurde er "Verwalter der Fähre" oder "Fährmann" genannt. Nach Aussage der Akten mußten die Fährpächter noch im 18.Jh. ihre Abrechnungen zweimal jährlich, zu Martini (11. November) und Ostern, abliefern [1].
Die Geschichte des alten Wedeler Fährhofs gehört zur Geschichte der Hofstelle 8 in Wedel und ist von A. Ladiges und vor ihm in Ansätzen von W. Ehlers ausgearbeitet worden [2]. A. Ladiges hat darüber hinaus die Besitzerabfolge dieser Hofstelle, die bis um 1772 eine Halbhufe war und kurz danach zur Vollhufe vergrößert wurde, bis in die Zeit ihrer Parzellisierung 1894 bis 1924 dargestellt.

Das Gewese lag im Straßengeviert der heutigen Rolandstraße, damals "Groote Straat", der Gärtnerstraße, damals "Kleine Straat", Hinter der Kirche und Küsterstraße. Diese Lage läßt nach Ladiges auf einen Urhof mit einem Alter von mindestens 700, wahrscheinlich aber sogar 1000 Jahren schließen. 500 Jahre sind nachweisbar. Das Hofgebäude und der akzisefreie Krug mit der Herberge standen, ausgehend von der Gärtnerstraße, entlang der Rolandstraße. Hier war das Ende des alten Ochsenweges. Beim Bau der Kanalisation fand man hier 1977 Spuren dieses alten Pfades [3]. Vom Fährhof konnte man zur Fährstelle am Aueknie vor der Stocksbrücke hinüberblicken.

Die Besitzerabfolge der Fährgerechtigkeit, die sich bis Ende des

16.Jh. mit derjenigen dieser Hofstelle deckt, stellt wie folgt dar:
1) 1466 (geschätzt) - 1478 Frantz Schröder
2) 1478 - 1510 Joh. Reiche, Schwiegersohn von F. Schröder
3) 1510 - 1531 Heinrich Fulener, Schwiegersohn von J. Reiche
4) 1531 - 1541 Catharina Fulener, Witwe des H. Fulener
5) 1541 - 1576 Joh. thon Seulen, Schwiegersohn von H. und C. Fulener, auch Amtsschreiber zur Hatzburg bei Wedel, 1567 Organist zu Wedel
6) 1576 - 1585 Gerd Bredemeier, Schwiegersohn von J. thon Seulen, auch Amtmann der Hatesburg zu Wedel
7) 1586 - ca. 1596 Thomas Saliger, verheiratet 1. mit Witwe Bredemeier, 2. um 1591 mit Elisabeth Spannaus. Anschließend ging die Fährgerechtigkeit der Linie des Frantz Schröder durch Erbstreitigkeiten verloren:
8) Ca. 1596 Arnold Spannaus, Bruder der E. Spannaus [4], wohl vor deren Wiederverheiratung mit Michael von Aschen 1597/98
9) Kurz nach 1597/98 Joh. Koch von der Hofstelle 9 (heute Rudolf - Höckner - Str.7) nach Erbstreitigkeiten; besitzt auch eine Krugwirtschaft [5]
10) 1618 - 1632 Heinr. Willich(en) vom Hof 16 (heute: Mühlenstraße)
11) 1632 - 1680 Albert Röttger vom Hof 16, Schwiegersohn des H. Willich [6]

Von 1603/04 bis 1618 hatte Michael von Aschen, zweiter Ehemann der E. Spannaus, Baumann und Fährkrugwirt auf der Hofstelle 8, die Anwartschaft auf die Fähre, die er jedoch nicht erhalten hat. Durch seine mehrere Folioseiten lange Bittschrift in dieser Sache an den Grafen Ernst ist die Abfolge der Fährverwalter zu Wedel seit frühester Zeit erhellt.
Nach Ehrenberg wurde der erste gemeinsame Fährverwalter der Fähren zu Blankenese und Wedel 1647 für Blankenese bestellt, nachdem die Fähre zu Wedel immer mehr von ihrer früheren Bedeutung verloren hatte: Johann Dose [7]. Um diese Zeit war noch Albert Röttger in Wedel Verantwortlicher für die dortige Fähre. Wedel muß damals bereits zur Nebenfährstelle der Hauptfähre in Blankenese geworden sein.
In Wedel gab es nach A. Röttger nur noch nebenamtliche Verwalter, denn die Berufsbezeichnung "Fährmann" erschien nicht mehr in den Amtsbüchern. Ihre Namen sind nicht überliefert. 1844 war "der Schiffbauer in Schulau" nebenamtlicher Fährmann (vgl. Kap. II.6.).

Die Fähre hieß seit der gemeinsamen Verwaltung in Blankenese nur noch "Fähre zu Blankenese und Wedel".

Die Fährleute der Wedeler und Blankeneser Fähren hatten zwar einige Privilegien inne, darüber hinaus aber ihre genau umrissenen Pflichten und Beschränkungen (vgl. Kap. II.6.). So wurden sie auch des öfteren abgemahnt, sofern ein Grund zur Klage vorlag. Betreff der Holznutzung der Fähre verlautete die "Copia der greflichen Holstainischen Ambts vndt Haußordnung" vom 27. Oktober 1606 [8]: "Die weill wir aber fur der Handt befinden, das die Ziegen das vnterholtz abfreßen vnnd auch die beiden Fehren Zue Wedell und

Blanckenese sonderlich aber zu Blanckenese an vnsern Sulbergen den Holtzungen nicht geringen abbruch zufugen. So beuhlen wir ernstlich vnd wollen gehabt haben, das man die Ziegen fur vndd in den Holtzungen bei den Leuten gentzlich abschaffe...Eß sollen aber vnser beiden Fehrleute zu Blanckenese und Wedell nicht einen stecken auß vnsern Holztungen Hawen, es sei denn, das Ihnen solches vnser Drost vnd Ambtmann allein Zum backen an weisen Zu anderer Ihrer notturft sollen sie torff stechen und gebrauchen...".

Der Umgang mit Standespersonen gehörte ebenfalls zum Aufgabenbereich der Fährleute. Darüber verfügte die "Holstainische AmptsOrdnung", die am 9. Juli 1601 an den Pinnberger Drosten erging [9]: "Es sollen ebenmeßigh vnsere Fehr Leute Zur Blanckenesen vnd Wedel, wie dan andere Vogte vnd Dienere so herberge halten verpflichtet sein, wen frembte Hern oder sonsten Hohes standts Personen bei Ihnen vberziehen vnd beherbergen, Zur stundt vnd Vngeseumbt Vnserm Drosten vnd abwesend deßelben Vnserm Amptmann, insonderheit wen dieselben vber die Elbe kommen, deßen in schriffen zu verwarnen, auf das vns wegen des geleits an Vnser Hoheit kein abbruch geschehe, vnd sollen sie zu dieser behuef des Hern diensts gemechtigt sein."

In einer zusätzlich zur Fähr-Taxe vom 2. Juni 1649 (Abb.2) erschienen Taxe vom 23.Juni 1649 heißt es, daß die Besoldung des Blankeneser Fährmanns so gering war, daß ihm von jeder Fuhre die Hälfte an Fährgeld zuteil werden sollte [10]. Diese Aussage wurde über den Wedeler Fährmann nicht getroffen. Der Grund dafür bleibt unklar.

Nach R. Ehrenberg wurden die beiden Fähren ab 1669 nur noch verpachtet, da sie weniger eingebracht hatten, als sie kosteten. Pächter der "Fähre zu Blankenese und Wedel" waren: Ab 1647 Joh. Dose (zunächst noch Inhaber der Fähre), 1681-1691 Caspar Dose [11], 1715 Ernst Ulrich Dose. Bis mindestens 1715 blieb die Fähre bei der Familie Dose, die sie zeitweilig unterverpachtete, so an den früheren königlich dänischen Lieutenant H.D. Nottelmann, einen Schwiegersohn von Caspar Dose. Ab 1731 folgte eine sog. "Administrationszeit" [12]. Spätere Pächter waren: 1766 H.C. Timmermann [13], 1778 Daniel Chr. Linneweh, 1784 Joh. Chr. Ziese, 1826-1835 Hansen, zuletzt Witwe Mohrmann [14]. Der Fährbetrieb zu Blankenese und Wedel-Schulau war immer weniger geworden, noch bevor der Dampferverkehr von einiger Bedeutung und die Eisenbahn gebaut worden war. 1868 wurde das Fährhaus vom Fiskus in private Hand verkauft.

Fußnoten:

1) LAS Abt. 112, Nr. 526[II]
2) W. Ehlers 1940 (Maschinenmanuskript); ders. 1950; A. Ladiges 1980. Die Besitzerfolge der Fähre zu Wedel ist hier im wesentlichen nach A. Ladiges 1980 dargestellt.

3) A. Ladiges 1980
4) Vgl. auch W. Ehlers 1950, S.43
5) W. Ehlers 1940, S.3
6) LAS Abt.3, Nr.16 und Abt.112, Nr.1642
7) R. Ehrenberg 1897, S.30
8), 9) StAW 108.11 (Kopie); Originaldokument LAS
10) In: Corpus Const. Regio Holsaticorum, 5. Teil, III.Abt. Altona 1749
11) Kirchenbucharchiv Wedel, Totenregister 13.1.1752: Metta E. Hansen, Witwe Dose (Kopie: StAW)
12), 13) LAS Abt. 112, Nr.526[II]
14) R. Ehrenberg 1897, S.34

4. Die Fährknechte und die Fährschiffe

Die Fährknechte standen in der sozialen Rangfolge weit unten. Von ihnen wie auch vom Verwalter selbst wurde in der Marktordnung von 1604 gefordert, stets von morgens früh bis abends spät für ihre Aufgabe bereitzustehen. Dabei hatten sie möglicherweise nicht einmal einen Mindestverdienst und waren daher auf Trinkgelder angewiesen. Die Bezeichnung "Trinckgeld" erscheint schon in der ersten Marktordnung von 1604 und bezeichnet klar den Hauptverwendungszweck dieses Zusatzeinkommens. Der Aussage der Akten nach zeichneten sich viele der Fährknechte durch grobes Verhalten aus.

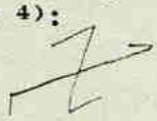
Überhöhte Trinkgeldforderungen der Fährknechte für jede Sonderleistung scheinen zu allen Zeiten ein Problem für den Ablauf des Fährverkehrs gewesen zu sein. Die Marktordnung von 1604 erlaubte den Fährknechten ausdrücklich die Erhebung von Trinkgeldern; so konnte der gräflichen Kasse ein Teil der Besoldung eingespart werden. Jedoch muß es schon damals durch die Ochsenhändler diesbezüglich zu Klagen gekommen sein. 1604 wurde den Fährknechten untersagt, mehr als einen Taler Trinkgeld pro Koppel Ochsen neben dem gewöhnlichen Fährgeld anzunehmen. Die Fußknechte und Zutreiber durften je einen Ort des Talers pro Koppel Ochsen für sich verlangen. Nur für die ausnahmsweise erlaubten Nachtfuhren waren höhere Trinkgeldforderungen erlaubt: Neben dem gewöhnlichen Fährgeld für eine Koppel Ochsen drei Taler für die Fährleute und je einen halben Taler für die Fußknechte und Zutreiber. Die Marktaufseher sollten entscheiden, ob nachts geschifft werden durfte. Dafür sollten auch sie einen Taler als Trinkgeld erhalten.

Die allgemeine Fährordnung vom 3. Juli 1633 enthält eine Aufstellung über die vorgeschriebenen Fährtaxen für die Sommer- und die Winterzeit [1]. Erhöhte Fährgeldforderungen waren den Prahmleuten erlaubt, wenn sie nur eine Person überzusetzen hatten. Auch sollten sie bei stürmischem Wetter die Fährtaxen erhöhen, diese Einnahmen jedoch der gräflichen Kasse zufließen lassen. Ansonsten betrug das Fährgeld: Für eine einzelne Person zwei Schilling, bei mehreren Personen nur ein Schilling pro Person; für ein Fuhrwerk bei einfacher Überfahrt einen halben Taler, für die Fahrt bis Buxtehude 1 1/2 Taler. Vielleicht durch den Rückgang des

Fährbetriebs bedingt, müssen die Trinkgeldforderungen in der Folgezeit untragbar geworden sein. Dies besagen Inhalt und Ton der letzten der bekannten Fährordnungen, derjenigen vom 2. Juni 1649 (Abb.2) [2]. - Sie galt noch im 19.Jh. und wurde erst durch die "Fähr=Taxe" vom 29.8.1823 mittels einer "Königl. Allerhöchsten Resolution" erweitert (Kap. II.6.). - Wenn sich die Fahrgäste nicht auf die Höhe der von den Fährknechten verlangten Preise für die Überfahrt einließen, scheinen diese nicht mehr zur Ausführung ihrer Arbeit bereit gewesen zu sein. So war die Gewohnheit eingerissen, daß für den Transport des Gepäcks der Reisenden zum Ewer, je nach dessen Menge, Extraforderungen erhoben wurden. Die neue Fährordnung verlangte, unter Androhung erheblicher Strafe und Ächtung, daß künftig vorweg keine Trinkgeldforderungen mehr erfolgen durften. Die Fährknechte sollten sich zufrieden damit geben, was ihnen nach Beendigung der Fahrt freiwillig von den Fahrgästen zuteil wurde und keinen Heller darüber hinaus fordern.

Doch im 19.Jh. waren wieder die alten Klagen der Fahrgäste zu hören, daß sowohl die Fuhrleute bei der An- und Abfahrt zur und von der Fähre als auch die Fährleute selbst, mitunter in grober Weise, auf ihren überhöhten Forderungen bestanden [3].

Im Jahre 1686 unterzeichneten zwei bei den Bauarbeiten an der Hetlinger Schanze beschäftigte Wedeler Fährknechte mit ihren Hausmarken wie folgt [4]:

Marten Ossenbrügge  Andres Breckwoldt

Für Blankenese ist aus dem Jahre 1826 überliefert, daß die Ortsbewohner sich bei Gelegenheit reihum als Fährknechte betätigten [5]: Wenn Hilfe benötigt wurde, riefen die Fährleute vor den Häusern "heraus!". Pro Haus durfte nur ein Mann mithelfen. Die Mannschaft teilte dann am Abend nach vorgeschriebener Weise den Verdienst. Im Sommer war die Mitarbeit so begehrt, daß das Los geworfen werden mußte.

Die Prahmschiffe waren im Verhältnis zur Breite niedrige Fahrzeuge. Das Wort Prahm entstammt dem Tschechischen. Der Prahm ist nach allgemeinem Verständnis ein breites, kastenförmiges Arbeitsfahrzeug. Auch das Aussehen der Fährprahme der Niederelbe wurde als kastenförmig beschrieben [6]. Auf der Landtafel des Daniel Freese von 1588 sind zwei spitzovale Ruderprahme, vor der Mündung der Wedeler Aue liegend, eingezeichnet. Details sind dabei nicht zu erkennen.Die Bezeichnung "Prahm" wurde vielerorts entlang der Unterelbe verwandt. Auch auf einigen schleswig-holsteinischen Gütern hielt man sich kleine Schiffe wie Ewer, Schuten oder Prahme [7].
In älterer Zeit wurden die Fährprahme nicht besegelt, sondern von 8 Mann gerudert [8]. Sie konnten ca. 50 Ochsen aufnehmen und boten nicht nur eine größere Kapazität, sondern auch mehr Sicherheit als die andernorts benutzten Ewer. Am 19.12.1685 wurde eine "Concession und Verordnung für den Fähr=Mann zu Blanckenese und Wedel, wegen des Fähr=Geldes für den Ochsen daselbst" veröffentlicht (Abb.3) [9]. Die beiden Prahme, die vorher

je 50 Ochsen auf einmal transportieren konnten, waren auf eine Ladekapazität von fast 90 Ochsen pro Schiff vergrößert worden. Der Fährmann Caspar Dose hatte diesen Umbau auf eigene Kosten vorgenommen und daher beantragt, wegen der höheren Unterhaltungskosten auch entsprechend mehr Fährgeld verlangen zu dürfen. Bisher hatten die Viehhändler pro Transport, d.h. für 50 Ochsen, 2 Reichstaler gezahlt, was sich auf 2 Schilling lübsch für jedes Tier belief. Nun wollten sie wie bisher auch nur 2 Reichstaler aufbringen, obwohl eine höhere Stückzahl auf einmal übergesetzt werden konnte. Der dänische König Christian verfügte daher die Zahlung von 2 Schilling lübsch an Fährgeld für jeden Ochsen, der über die Stückzahl von 50 Tieren hinaus gezählt wurde. Ausdrücklich hieß es in dieser Verfügung jedoch, daß der "Impetrant" (Fährmann Dose) verpflichtet wäre, "Unsere Bedienten und Völcker, so oft es die Gelegenheit erfordert, gegen Vorweisung eines freien Passes, frey und ohne Entgelt zu transportieren".

Die Unterhaltung eines Prahms soll im 17.Jh. nach Ehrenberg einschließlich des Lohns der Fährknechte im Jahr 100 Mark gekostet haben. "Im Jahre 1620 wurden bei einem Schiffbauer in Hamburg drei solcher Prähme für zusammen 915 Mark bestellt. 1694 dagegen kostete ein einziger Prahm vom 65 Fuß Länge und 14 Fuß Breite 1304 Mark. 1715 wurde für zwei Prähme - 63 Fuß lang, inwendig 13 Fuß breit, vorn 4 1/2 Fuß, hinten 4 Fuß hoch - 4200 Mark bezahlt" [10].

Im Jahre 1609 befand sich bei der Wedeler Fähre auch ein Ewer: Ein Hamburger Bote reiste nach Antwerpen und überquerte mit dem Wagen die Elbe bei Wedel mit dem Elbewer nach Stade [11].
Auch in der Fährordnung von 1649 wird erwähnt, daß sich damals ein Ewer, also ein kleineres Fahrzeug, bei der Fähre befand. Der große Blankeneser Fährewer kostete 1718 95 Taler, der kleinere Wedeler Fährewer kostete im selben Jahr 85 Taler [12].
Für die Fährewer der Unterelbe fehlen genaue Beschreibungen. Es sind nach Szymanski, wie die Blankeneser Ewer, offene, nur im Vorschiff gedeckte, spitzbodige Fahrzeuge gewesen. Unter dem Vordeck befand sich eine kleine Kajüte, Ducht genannt [13].
Allgemein gilt, daß die einmastige Rahtakelung bis ins 19.Jh. hinein gebräuchlich war und erst allmählich durch die Gaffeltakelung verdrängt wurde. Bei der Neuverpachtung der Fähre 1766 wurden folgende Details der Fahrzeuge genannt [14]: Der große Fährewer hatte einen Mast mit (Rah)Segel, 2 Seitenschwerter, 2 Remen (Ruder), 1 Pferdebrücke und 2 Wagenbäume. Der kleine, vier Jahre alte Ewer hatte einen Mast mit (Rah)Segel, 2 Seitenschwerter, 3 Remen, 1 Pferdebrücke und 2 Wagenbäume. Die Jolle, drei Jahre alt, hatte einen Mast mit (Rah)Segel, 1 Seitenschwert und 3 Remen. Zu den Fahrzeugen gehörten jeweils mehrere Anker, darunter der vierarmige Draggen.

Zu Zeiten des Ochsenmarktes kam von Seiten der Kaufleute häufig die Klage über zu wenige Prahmschiffe. Bis 1554 waren bei beiden Fähren zusammen 5 Prahme in Betrieb, kurz darauf 7: davon 4 in Blankenese und 3 in Wedel [15]. 1620 wurde die Zahl der Prahme auf Befehl des Landesherrn auf 9 erhöht [16]. Zu deren Finanzierung sollten die Kaufleute pro Verschiffung einer Koppel Ochsen zwei

Goldgulden extra beisteuern. Daß diese Forderung überhaupt erhoben werden konnte, beruht auf der Wichtigkeit der Fähre noch zur damaligen Zeit. Noch im selben Jahr wurde die Zahl der Prahme auf 10 erhöht, davon 6 in Blankenese und 4 in Wedel. Mehr Fährschiffe hat es nie bei der Fähre gegeben. Doch waren es die letzten Blütejahre. Im 18.Jh. wurden die Prahme abgeschafft, als der Ochsenverkehr aufgehört hatte. 1766 gab es in Blankenese nur noch den alten Fährewer und einen kleinen Postewer nebst einer Jolle (vgl. Kap. II.6.). In Wedel soll damals kein Fährewer mehr stationiert gewesen sein.
Aus der Fähr=Taxe vom 29.8.1823 für Blankenese und Wedel oder Schulau, daß damals sowohl ein Prahm als auch mindestens zwei Ewer in Betrieb waren [17]. Der Prahm konnte im Winter bei Eisgang nicht mehr verkehren, während die Ewer auch bei Eisgang im Einsatz waren. Ob und in welcher Weise die Schiffe für den Verkehr zu Blankenese bzw. zu Wedel-Schulau eingeteilt waren, wird darin nicht erwähnt. Doch ist wahrscheinlich, daß der Prahm auch von Wedel oder Schulau aus verkehrte - wenn von Schulau, dann vom Schulauer Ufer aus - da die "Fähr=Taxe" für beide Fährorte galt. 1847 wurden "Fährprähme" erwähnt, die von der hannoverschen Seite aus verkehrten [18]. Noch gegen Ende des 19.Jh. waren diese privaten Fährprahme in Betrieb [19]. Diese Fahrzeuge hatten sicher eine gegenüber den früheren Prahmen stark abgewandelte Rumpfform und Takelung.

Für Schulau ist letztmalig für 1843 bezeugt, daß nur mehr ein kleiner Ewer für den Personenverkehr im Einsatz war [20].

Fußnoten:

1) Fährordnung vom 3. Juli 1633, gegeben auf Schloß Bückeburg: StAB F3, Nr. 1532; abgedruckt bei: G. Steinwascher 1988
2) Fährordnung vom 2. Juni 1649, gegeben im Schloß zu Kopenhagen; abgedruckt in: Corpus Constitutionum Regio Holsaticarum. 5. Teil: Von den Verfassungen der Herrschaft Pinneberg. Altona 1749
3) StASt Rep. 174 Jork, Nr.86
4) W. Ehlers 1940, S.59
5) R. Ehrenberg 1897, S. 31/32
6) H. Szymanski 1932, S.310
7) Ders. a.a.O., S.262
8) L. Petersen 1949, S.170/71
9) Verordnung vom 19.12.1685; in: Corpus Constitutionum...1749
10) R. Ehrenberg 1897, S.30; ohne Nennung der Quellen
11) E. Kuhlmann 1984, S.8
12) R. Ehrenberg 1897, S.30
13) H. Szymanski 1932, S.217
14) LAS Abt.112, Nr.526[II]
15) R. Ehrenberg 1897, S.30
16) G. Steinwascher 1988, S.66; nach: StAB F3, Nr.1532
17) StAW 1061
18 - 20) StASt Rep. 174 Jork, Nr.86

5. Sonstiges aus der Geschichte der Fähre

Einige schwere Fährunglücke sind überliefert.
Am Ostermontag 1540 ging ein voll beladener Prahm unter [1].
Im Jahre 1609 trugen sich während des Ochsenmarktes zwei schwere Fährunglücke zu, bei denen sämtliche Ochsen zweier voll beladener Wedeler Prahme ertranken. Darauf erging eine Beschwerde König Christians IV. an den Grafen Ernst. Dieser wollte die Schuld nicht seiner Fährinstitution zuschieben lassen und antwortete, er könne nicht glauben, daß "die Fehrleute zu Wedell so nachlässig seyen vnd aus Muthwillen solch Vnglück angerichtet haben sollen..." [2].

Zu Kriegszeiten hatte die Herrschaft Pinnberg schwer unter dem Durchzug fremder Truppen und Einquartierungen zu leiden, "weil die Überfahrt allda ist". Dazu kamen die herkömmlichen und Sonderabgaben der Höfe in diesen Zeiten. Im 17.Jh. hatten Wedel und die umliegenden Ortschaften besonders schwere Notzeiten durchzustehen. Während des sog. Kaiserlichen Krieges (1625-1629; vgl. Abb.11), während der Schwedenkriege (1643-1648) und insbesondere 1657 durch den Einfall der Schweden in Wedel, während des sog. Polackenkrieges (1658) und während des Nordischen Krieges (1710-1712) gab es in der Herrschaft Pinneberg Verwüstungen durch durchziehende Truppen, dazu Seuchen und Mißernten.

1625 rüstete König Christian IV. in Holstein für den Kriegseintritt zum Schutze der protestantischen Gebiete. Er überschritt vom 7. bis 12.6.1625 die Elbe bei Haseldorf und benutzten dabei die Fähranlagen zu Wedel und Blankenese (Abb.11) [3]. Im StAB befindet sich ein Dokument von 1625, das betitelt ist: "Der dänische Statthalter Gert Rantzau an Graf Jobst-Hermann: bittet um Bereitstellung von Fähren und Schiffen in Blankenese und Wedel zum Übersetzen von je 8 Kompanien Pferden und 3 - 3 1/2 Tausend Mann" [4].

Fußnoten:

1) L. Petersen 1949, S.170
2) W. Ehlers 1940, S.56
3) W. Ehlers 1922a, S.163
4) StAB L1 VI B, Nr.508

6. Die Fähre zu Blankenese und Wedel-Schulau

Das Blankeneser Fährhaus befindet sich seit 600 Jahren an derselben Stelle hoch über dem Elbufer (heute Blankeneser Hauptstraße 107) [1]. Das heutige Gebäude wurde 1843 erbaut [2]. In den 1950er Jahren wurde der große Festsaal abgerissen. Heute befinden sich in dem Gebäude ein deutsches und ein chinesisches Restaurant unter einer Leitung.

Auf Lorichs Elbkarte von 1568 ist rings um das Gebäude eine Umzäunung eingezeichnet, die wohl zur Sicherung gegen Überfälle diente. Ebenfalls seit altersher befand sich im Fährhaus eine Gastwirtschaft mit Krügerei. Hier wurden die Feste des Ortes

gefeiert. Für spätere Zeit ist überliefert, daß der Fährverwalter für den Krug Akzisefreiheit besaß und das Recht, Bier und Branntwein zu brauen bzw. zu brennen. 1604 scheint hier der einzige Krug im Ort gewesen zu sein [3].

Als der Fährbetrieb im 18.Jh.immer unbedeutender wurde, war der Wirtschaftsbetrieb des Blankeneser Fährhauses mit den zugehörigen Ländereien der Hauptgegenstand der Verpachtung [4]. Anläßlich der Neuverpachtung der Fähre im Jahre 1766 wurden sämtliche "Conditiones" und ein "Inventarium" der Gebäude, Ländereien und Fährschiffe schriftlich niedergelegt [5]. Die Fähre wurde damals an den Höchstbietenden und nur auf 6 Jahre verpachtet. Der Pächter sollte auf die Ordnung von 1649 (Abb.2) vereidigt werden. Die Fährleute durften laut Pachtbedingungen unterwegs keine Reisenden vom Ufer aufnehmen. Umgekehrt war den Anliegern zu Ottensen, Nienstedten usw. nach wie vor verboten, Reisende mit ihren Booten an die Fährschiffe zu bringen oder sie eigenmächtig, ohne Erlegung des Fährgeldes an den Fährmann, über die Elbe zu bringen. Dies galt auch für die gewerblichen Altonaer Ewerführer, die sich dadurch beinträchtigt fühlten, wie es hieß.
Gerade bei den Blankenesern, von denen doch die meisten Boote und Fischerewer besaßen, muß dieses Verbot auf Unwillen gestoßen sein. So wurden deswegen auch eine Reihe von Brüchen verhängt, zum Beispiel 1601/02: "Clawes Stehr (Claus Stehr) zur Blanckenese hat 2 Personen vbergefhurt, vnnd das Fhergeld von ihnen empfangen, da es doch der Fehrmann hatte sollen aufnehmen" [6].
Für die Unterhaltung der Gebäude, der langen Treppe zum Ufer und der drei nur noch zu Blankenese vorhandenen Fährschiffe sollte der neue Pächter verantwortlich sein. Das benötigte Bauholz sollte geliefert und die nötigen Hand- und Spanndienste der dazu pflichtigen Untertanen geleistet werden. Wenn die Schiffe jedoch gänzlich unbrauchbar geworden seien, würden sie durch die Herrschaft neu angeschafft, hieß es. Für die Versicherung der Gebäude durch die Brandkasse hatte der Pächter aufzukommen. Im übrigen sollten die Gebäude zweimal jährlich inspiziert werden, um einer Vernachlässigung vorzubeugen. An Ländereien wurden aufgezählt: 45 Himten Kornland, "worunter 8 1/2 Himten Saat befindlich, so zur Schaaftrift gehören" - der Fährverwalter Nottelmann hatte seinerzeit für Zuverdienst gesorgt und einen Schafstall mit Schäferhaus gebaut - nebst einer freien Trift in den bei Blankenese belegenen Heidbergen, wofür jährlich 20 Reichstaler Cour. an Rekognition zu zahlen waren; an Heuland der Krautsand bei Wedel, "so von jeher bei der Fähre gewesen". Dafür waren jährlich 50 Reichtaler Cour. zahlbar. Ferner zwei kleine Grasflagen unterhalb Blankenese auf dem Blankenbrook und die Wiese "Fährkamp" bei Wedel, 4 3/4 Fuder Heuland groß. An Moorland eine Moorflage auf dem Flachsberger Moor, 225□Ruten groß, an Holz 6 Fuder Deputatholz jährlich aus der königlichen Waldung.

Die Blankeneser Fähre durfte in früheren Zeiten in ihrem Bereich bis zur Schwinge auch Rücktransporte vornehmen [7]. Die Cranzer Fährgerechtigkeit auf dem gegenüberliegenden Ufer umfaßte die Ufer der Este bis zur Mündung und reichte in Neuenfelde bis nach Viersielen [8]. Im Gegensatz zu den Blankenesern durfte diese Fähre

weder Menschen, Tiere noch Güter von der Blankeneser-Wedeler Seite zurückführen. Über einen Vorfall wurde folgendes berichtet [9]: Im Jahre 1683 hatte der Cranzer Fährewer in Altona für Cranz und das Jorker Gerichtshaus einige Tonnen Bier geladen. In der Gegend von Blankenese hielt man den Ewer an, nahm ihm eine Tonne Bier ab und "soff" sie aus. Darüber erging eine Beschwerde des Jorker Gräfen beim Amtmann in Pinneberg: Es handele sich hierbei um einen Akt der Rohheit der Blankeneser Fährleute. Der Pinneberger Amtmann belehrte ihn jedoch, daß die hohe Behörde dafür nicht strafen könne. Es läge seitens der Cranzer eine Verletzung der schleswig-holsteinischen Fährgerechtigkeit an der Niederelbe vor. Und er übersandte ihm einen Auszug des entsprechenden Passus aus der Fährordnung vom 2. Juni 1649.
Wie es später mit dem Rücktransportrecht der Cranzer Fähre gehalten wurde, ist nicht bekannt.

Seit Mitte des 17.Jh. führte der Westweg der Hamburger Posten über die Blankenese - Cranzer Fähre (s. Kap. II.1.). Eine Karte der Hamburgischen Postwege von 1758 über die Elbe ins Bremische und Braunschweigische gibt die drei Fährstellen Blankenese - Cranz, Hamburg - Harburg und Zollenspieker - Hoopte an [10]. 1801 führte noch die englische Post von Hamburg über Blankenese - Cranz nach Horneburg, Stade, Basbeck, Neuhaus, Otterndorf nach Ritzebüttel oder Cuxhaven und von da mit den englischen Paketbooten nach ganz England, Schottland und Irland [11]. Die holländische Post z.B. ging damals von Hamburg auf dem Elbeweg direkt nach Stade. Der Weg der englischen Post führte bis 1843, dem wahrscheinlichen Ende der alten Blankeneser Fähre, über Blankenese - Cranz: Der Blankeneser Fährmann brachte zu dieser Zeit noch zweimal in der Woche Postgüter nach Cranz und erhielt Reitpost von Horneburg. Zu Winterzeiten erhielt er auch Post für das dänische Ufer, die mit den englischen Paketboten (Dampfschiffen) in Cuxhaven ankam. Sie wurde zusammen mit dem Cranzer Fährschiff hinübergebracht [12].

Die Blankeneser Fähre setzte noch bis 1843 regelmäßig nach Cranz über und hielt sich aufgrund der alten Privilegien auch zu Fahrten nach Buxtehude und Stade berechtigt [13]. Von der anderen Seite aus fuhr die Cranzer Fähre nach Blankenese.
Die Stader Fähre bediente die Landestellen in Wedel-Schulau und Blankenese. 1596 war sie als einzige Fähre berechtigt gewesen, nach Wedel zu fahren [14]. Ein dänisches "Handbuch für Reisende" aus dem Jahre 1824 gibt die Fährverbindung Stade - Uetersen an [15]. - Des weiteren wurden in diesem Reisehandbuch die Elbfähren von Glückstadt und von Bösch nach Freiburg erwähnt. - Auch zur Lühe war eine königlich hannoversche Fähranstalt [16].

Die Fähre zu Wedel, die seit der Zeit zwischen 1733 und 1790 auch von Schulau aus verkehrte [17], scheint in den Akten seit Ende des 17. bis ins 19. Jh. nur noch wenig Erwähnung gefunden zu haben. Da in den Wedeler und Schulauer Amtsbüchern die Berufsbezeichnung "Fährmann" nach 1680 nicht mehr erscheint, ist anzunehmen, daß dieses Amt nur noch als Nebentätigkeit ausgeübt wurde, wie dies für 1844 für die Schulauer Fähre belegt ist (s.u.). Über den Fortgang dieser Fähre seit Ende des 17.Jh.,

besonders seit dem Ende der alten Bedeutung des Ochsenmarktes um 1745, sind nur noch wenige Fakten zu ermitteln.
1807 werden sowohl Wedel als auch Schulau als Verkehrsorte der Fähre genannt [18]. Im Wedeler Stadtarchiv befindet sich ein Plakat vom 23. August 1823 mit einer ausführlichen "Fähr=Taxe zu Blankenese und Wedel oder Schulau vom 2. Juni 1649 und erweitert durch eine Königl. Allerhöchste Resolution vom 29. August 1823" [19]. Darin sind ein Sommer- und ein Winterfahrplan enthalten. Eine Preisliste für alle möglichen Transporte sollte Unregelmäßigkeiten bei der Fährgelderhebung vorbeugen: "Für eine Cariole oder ein sonstiges zweirädriges Fuhrwerk nebst dem Pferde, im Sommer 36 Schilling, im Winter 45 Schilling Cour. ...Feiste Schweine, des Winters, wann über 12 an der Zahl sind, das Stück 4 Schilling; unter 12, das Stück 6 Schilling Cour. ... Wann 4 oder mehr Personen von Blankenese nach Buckstehude oder an die Schwinge übergesetzt werden, giebt jede Person (zur Sommerzeit) 24 Schilling Cour. ... Eine Person (zur Sommerzeit) nach Buckstehude oder an die Schwinge: 1 Reichstlr. Cour. ... Wann mit dem Prahm nach Buckstehude oder an die Schwinge gefahren wird: 5 Reichstlr. Cour." usw.
Für das Jahr 1824 ist auch die Verbindung Wedel - Grünendeich erwähnt [20].
In einer Antwort des Gräfengerichts zu Jork vom 19.4.1844 auf eine Anfrage der Landdrostei Stade hieß es, Wedel sei nicht (mehr) der Fährort, sondern Schulau [21].

Die kleine Schulauer Fähre wurde 1844 als "Filial-" oder "Afterfähre" der Blankeneser Hauptfähre bezeichnet, was ihrer Bedeutung seit der Zusammenlegung der Wedeler und Blankeneser Fährverwaltung nach Blankenese entsprochen haben mag. 1844 verkehrte in Schulau nur ein als "Nußschale" bezeichneter kleiner Personenewer nach Lühe und Buxtehude [22]. Im Jahre 1856 wurde erwähnt, daß "früher" von Schulau der Weitertransport per Extrapost erfolgte; also ein Wagen für den Personen- und Postverkehr dort stationiert war [23].

1844 gab es auch zu Blankenese "seit Jahren" nur noch Personen- und Postverkehr, während früher stets auch Vieh übergesetzt wurde. Ab und zu würde noch ein Fuhrwerk übergesetzt. Die ständig zunehmende Benutzung der Dampfschiffe wirkte sich bereits aus. Dies ist die letzte Nachricht über die alte Blankeneser Fähre.

Seit 1828 konnte man Blankenese von Hamburg und Altona aus mit dem Dampfschiff erreichen [24]. Die Raddampfer verkehrten ab 1840 von den in diesem Jahr fertiggestellten St.-Pauli-Landungsbrücken aus. Wohl bedingt durch den zunehmenden Druck des allgemeinen Transportbedarfs und die Nichtbeachtung des herrschaftlichen Fährregals durch die Elbeschiffer (Abb.13), ferner nach der Zulassung des privaten Stader Dampfschiffs 1840 und wegen des immer wichtiger werdenden Dampfschiffsverkehrs überhaupt, einigten sich die königlich dänische und die königlich hannoversche Regierung mit dem Vertrag vom 13.5.1843 darauf, die Fährgerechtigkeit aufzuheben und die Fährschifferei der "öffentlichen Konkurrenz" zu überlassen [25]. Dies sollte zur Erleichterung des Verkehrs

beitragen. Die königlich hannoversche Domainen-Kammer verzichtete daraufhin auf die Einnahme der Fährpachtgelder.

Vom Fährverkehr hatten stets auch die Einwohner der betreffenden Ortschaften und der Nachbarorte profitiert, welche Fuhrwerke besaßen. Für die letzte Zeit der herrschaftlichen Fähren ist überliefert, daß sowohl die Fuhr- als auch die Fährleute die Situation der Reisenden für ihre überhöhten Forderungen ausnutzten, was sich nach dem Ende der herrschaftlichen Fähre 1843 noch steigerte. Zwischen Altona und Harburg war das Überschiffen einerseits durch die gewerblichen Schiffer, andererseits durch die Fähren geregelt. Doch unterhalb von Altona und Harburg gab es, trotz des nun zugelassenen privaten Verkehrs durch die Schiffsbesitzer und des zunehmenden Dampfschiffsverkehrs auf der Unterelbe, zu wenig Fährgelegenheiten für das direkte Übersetzen vom einen Ufer zum anderen. Des weiteren war sofort nach Aufhebung der staatlichen Fähranstalten der dringende Bedarf nach einer festen Taxe spürbar, da "unterhalb Altona, bei dem Punkt ab gerechnet, entweder gar nicht überzukommen oder nur unter Erduldung großer Prellung, da jedesmal klar ist, daß der Reisende, welcher diese Route wählt, in Noth ist, also jeden Preis zahlen muß. Bei Viehtransporten fällt der Grund weg...". Viehtransporte wurden damals schon durch die Dampfschiffahrt erledigt.
Nun gab es, abgesehen von der neuen Dampferlinie Hamburg - Brunshausen, keine verläßlichen und regelmäßigen Verbindungen mehr. Daher erging schon zu Anfang des Jahres 1844 von der dänischen Regierung die Bitte an die Regierung zu Stade, die Fährgerechtigkeit, nicht das Fährmonopol, beidseitig wieder aufzurichten und den regelmäßigen Fährverkehr wiederaufzunehmen. Auf dänischer Seite betraf dies die Fähren zu Blankenese, Schulau und Brunsbüttel. Erkundigungen der Stader Landdrostei zu dieser Anfrage ergaben: Die Fährpächter zu Cranz und zu Schulau, die jährlich 5 bzw. 1 1/2 bis 2 preußische Taler Pacht nebst den Unkosten für die Schiffe aufzubringen hatten, äußerten Unwillen, ihren Dienst wieder wie früher fortzusetzen, da es sich nicht mehr lohne. Der als "vortrefflicher Mann" bezeichnete Fährmann, der Schiffbauer zu Schulau, erklärte, daß er nicht, wie bisher, seine Pacht bezahlen und sich außerdem verpflichten könne, "Leute von Schulau nach dem Hannoverschen überzusetzen, wenngleich er damit nicht gesagt haben wolle, daß er Reisende unbedient lassen wolle". Den etwaigen Einspruch des Blankeneser Fährmanns gegen die Beibehaltung seiner früheren Aufgabe wollte man seitens der dänischen Behörde mit der Androhung des Entzugs der Krugwirtschaft abwehren.
Auch die hannoversche Regierung scheint nach diesem Schriftwechsel vom März und April 1844 gewillt gewesen zu sein, die "Rechtlichkeit" der Fähre wieder herzustellen.

Ein Schreiben vom 30.10.1845 der Königlichen Landdrostei Stade hat die Notwendigkeit polizeilicher Vorschriften für die Fähranstalten zum Inhalt. Gleichzeitig wurde gefragt, ob die bestehenden Fähranstalten herrschaftliche Fähren seien oder Betriebe, die von Privatpersonen aufgrund der Verleihung eines Privilegs ausgeübt wurden. Die Antwort ist nicht erhalten. Jedoch ergibt sich hieraus

der Hinweis, daß damals neben der Stader Dampfschiffahrt noch andere Fähranstalten, Segelschiffsfähren, weiter bestanden. Dies waren entweder die alten herrschaftlichen Fähren oder auch konzessionierte private Fährschiffe, oder beides nebeneinander. Noch aus der Zeit nach 1883 hat die Regierung in Stade zwei umfassende polizeiliche Verordnungen für die privaten Fährschiffer hinsichtlich der Ausrüstung ihrer Segelprähme herausgegeben [26]. So ist mit der Möglichkeit zu rechnen, daß es auch auf der dänischen, später preußischen Seite, private Segelschiffsfähren gegeben hat.

Die herrschaftlich-dänische Fähre zu Schulau ist wahrscheinlich wieder eingerichtet worden, man möchte vermuten: dank der Gutmütigkeit des Wedeler Fährmanns und Schiffbauers, der dieses Nebenamt wohl wieder übernommen hat. 1855 wird die Fähre zu Schulau zuletzt erwähnt [27]. Der Blankeneser Fährhausbesitzer und Gastwirt hat seine Aufgabe als Fährmann anscheinend bald nach 1844 aufgegeben, denn die Fähre wurde 1855 in Schröder/Biernatzkis Topographie nicht mehr erwähnt. Allerdings wurde dort auch nicht vermerkt, daß Blankenese schon seit Ende der 1820er Jahre in den Dampfschiffverkehr auf der Niederelbe einbezogen war und seit 1840 regelmäßig zweimal täglich von den Stade-Altländer Dampfern angelaufen wurde.

Fußnoten:

1) R. Ehrenberg 1897, Abb. S.32
2) Auskunft des heutigen Besitzers des Blankeneser Fährhauses
3) W. Ehlers 1940, S.4
4) R. Ehrenberg 1897, S.33
5) LAS Abt.112, Nr.526
6) Hatzburger Amtsregister/Brücheregister 1601/02: LAS Abt.3, Nr.688; Kopie StAW 104.1
7)-9) O. Bröhan 1932
10) Karte der Postwege von 1758. Kolorierte Handzeichnung (Commerzbibliothek Hamburg); Nachdruck Hamburg 1983
11) Neue Postkarte von Hamburg der reitenden und fahrenden Post, Hamburg 1801. Nachdruck als Beilage in: E. Kuhlmann 1884
12) StASt Rep. 174 Jork, Nr.86
13) StASt Rep.174 Jork, Nr.86
14) Auskunft Dr. Bohmbach, Stadtarchiv Stade
15) E. Hagerup Tregder 1824
16) StASt Rep. 174 Jork, Nr.86
17) A. Bolten, Historische Kirchennachrichten..., Altona 1790
18) J.F.A. Dörfer, Topographie 1807
19) StAW 1061
20) E. Hagerup Tregder 1824
21,22) StASt Rep. 174 Jork, Nr.86
23) Schröder/Biernatzki, Topographie der Herzogtümer 1855
24) E. Klessmann 1981, S.452
25,26) Wie 21,22)
27) Schröder/Biernatzki, Topographie der Herzogtümer 1855

7. Schulau als Dampfschiffsstation im 19. Jahrhundert

Seit den 1830er Jahren bekam der Dampfschiffsverkehr auf der Ober- und Niederelbe mehr und mehr Bedeutung. Auch bei Blankenese war seit 1828 Station. Ausgehend von Hamburg-St.Pauli wurde ab 1834 zunächst die Seebäder-Linie nach Cuxhaven, Helgoland und Norderney eingerichtet [1]. Weitere Dampferlinien folgten bald. Es waren in der ersten Zeit ausschließlich Raddampfer. Auch die Unterelbeorte wollten bald darauf Anteil an der neuen Entwicklung haben. Ab 1840 bereederte die Stader Schiffergilde den neuen hölzernen Raddampfer "Gutenberg" für 270 Personen, erbaut bei Joh. Lange in Vegesack [2]. Während des großen Hamburger Brandes vom 5.-8.5.1842 brachte er Stader Kanoniere und Pulver für die Sprengungsarbeiten nach Hamburg. Er fuhr die Route Brunshausen - Twielenfleth - Neuenschleuse - Cranz - Blankenese - Hamburg und zurück. Der Fahrpreis betrug eine Mark bis eine Mark acht Schillinge [3]. Ab 1844 verkehrte außerdem die "Gutenberg II", zunächst auf der Linie Brunshausen - Oste - Hamburg, danach im Schleppdienst [4].

1847 wurde in Twielenfleth durch eine Gesellschaft mehrerer Geschäftsleute die "Altländer Dampfschiffahrts-Gesellschaft" gegründet [5]. Der erste Raddampfer, die "Concordia" wurde 1847/48 von J. Lange in Grohn bei Vegesack für 27.250 Taler aus Eisen erbaut: Länge zwischen den Steven 40,16m, Länge im Kiel 35,87m, Breite über den Radkästen 10,20m, Breite über die Berghölzer 5m, Seitenhöhe 2,60m. Die Tragfähigkeit betrug 42 Schiffslasten, die Maschine sollte "reichlich" 60 PSn entwickeln. Die Besatzung bestand aus 6-8 Mann, 270 Passagiere fanden Platz [6]. Am 20.4.1848 dampfte die "Concordia" in 13 Stunden von Vegesack nach Twielenfleth und wurde am 23.4.1848 in Dienst gestellt [7]. Diese Fähre überquerte die Elbe schon bei Lühe und fuhr die spätere "klassische" Route entlang der holsteinischen Küste: Brunshausen - Twielenfleth - Lühe - Schulau (schon vor 1861?) - Blankenese - Hamburg [8]. Diese Fähre war bis ca. 1869 im Einsatz.

Zu Anfang schreckten noch viele Passagiere vor der Benutzung der neuen Dampfschiffe zurück aus Angst, der Kessel könne explodieren. Unter anderem deshalb verkehrten die Fähr- und Postewer bei Hamburg-Harburg und auf der Niederelbe noch eine Zeitlang weiter neben den Dampfern.

1853 wurde die "Vereinigte Stade-Altländer Dampfschiffahrts - Gesellschaft" mit Sitz in Stade begründet. Die drei Dampfer aus Stade und Twielenfleth sollten mit ihren Linien und Abfahrtszeiten nicht mehr untereinander konkurrieren. Die Stationsorte der Schiffe blieben Brunshausen und Twielenfleth [9]. 1864 wurde der Name wieder erneuert: "Stade-Altländer Dampfschiffahrts- und Rhederei- Gesellschaft in Stade". 1865 wurde als viertes Schiff der Schraubendampfer "Stade" eingesetzt, der von "Michot & Bergmann" in Hamburg gebaut und mit einer Hochdruckmaschine von 35 PSn ausgestattet war [10]. Er wurde seit 1866 aber nur noch als Schleppdampfer verwandt. 1867 kam der 1866/67 durch die "Reiherstieg Werft und Maschinenfabrik" in Hamburg gebauter Raddampfer "Germania" hinzu. Seine Abmessungen: Länge zwischen den

Steven 39m, Breite auf den Spanten 5,64m, Raumtiefe 2,36m. Er hatte eine Zwillingsmaschine von 50 PSn Leistung und konnte 450 Personen transportieren [11]. Dieser Dampfer fuhr die alte Linie Brunshausen - Neuhaus/Oste - Hamburg und lief auch Schulau an. Er wurde bis 1919 eingesetzt.
1870 wurde der Raddampfer "Concordia" in Dienst gestellt; erbaut 1870 in Rostock, geführt von Kapitän Hagenah [12]. Er befuhr bis 1929 die Unterelbe und wurde anschließend verkauft.
Ab 1873 wurde der Raddampfer "Stade II" eingesetzt, der ebenfalls von der "Reiherstieg-Werft" neu erbaut worden war. Er hatte 70 PSn und war für den Transport von 450 Personen eingerichtet [13]. Kapitän Ahrens fuhr das Schiff [14]. 1929 wurde es zum Verschrotten verkauft.
Die alten Dampfer wurden nach und nach durch Neubauten ersetzt.

Noch vor der Erbauung der ersten Dampfschiffsbrücke in Schulau 1861 scheinen die Dampfer bei Schulau Personen mit dem Boot aufgenommen und abgesetzt zu haben. Der Hamburg-Führer von 1861 gibt bereits an: "Von Hamburg nach Stade per "Gutenberg" und "Concordia" über Blankenese, Schulau, Lühe und Twielenfleth, nachmittags 2 1/2 Uhr täglich" [15]. Diese Route scheint 1861 schon gängig gewesen zu sein. Dann müßten die Passagiere bei Schulau bis zu dieser Zeit per Boot vom Dampfschiff übernommen worden sein. Beispielsweise nahmen die Stader Dampfer, die bis zum Beginn der Este-Dampfschiffahrt 1853 an der Südseite der Elbe über Neuenschleuse und Cranz fuhren, auch dort durch Ein- und Ausbooten Passagiere auf [16].
Der Schiffbauer Joh. Jac. Behrens erhielt 1861 die behördliche Genehmigung, vor seinem Anwesen auf dem Parnaß eine Anlegebrücke mit Ponton, einem sog. Bullen, zu erbauen (Abb.4; vgl. auch Abb.14/Kap.I) [17]. Der Ponton war nötig wegen der Gezeiten und um die Stöße der Dampfer abzufangen. Er bestand aus einem abgetakelten eisernen Dampfer. Vorraussetzung für den Brückenbau war, unter Androhung des Verlusts der Konzession, daß "die Interessen des Zollwesens gewahrt" wurden. Behrens mußte eine Wohnung für einen Zollbeamten bereitstellen. In einer "Bude" fand die Zollkontrolle statt [18]. Von der Brücke führte eine Treppe hinauf zum Parnaß. Die Brückenbenutzung war gebührenpflichtig. Dafür war der Besitzer für die Instandhaltung verantwortlich. 1875 fragte die Blankeneser Behörde alle Brückenbesitzer von Teufelsbrück bis Schulau nach der Höhe ihrer Tarife. J.J. Behrens sen. und jun. blieben die Antwort schuldig, wie 1885 noch einmal festgestellt wurde. Von 1876 bis zu seinem frühen Tod 1885 gehörte das Anwesen J.J. Behrens jun. 1885 bis 1889 waren dessen Witwe und ihr zweiter Ehemann Christian Baas Besitzer der Gastwirtschaft mit der Brücke [19]. Anschließend war hier bis 1895 Joh. Christoph Heinsohn Gastwirt, bis 1899 Johnny Jac. Köhler und bis 1922 der Besitzer des benachbarten Restaurants "Zur schönen Elbaussicht" Hans Hinrich Heinsohn. Dieser nahm 1899 die 1887 renovierte, aber wieder morsch gewordene Brücke weg [20].
1888 errichtete auch Peter Heinsohn vor dessen Restaurant "Zur schönen Elbaussicht", dem heutigen Schulauer Fährhaus, eine "Löschbrücke" (Abb.4, 10) [21]. Sie diente den fremden Fischereifahrzeugen, die den Schulauer Prielhafen bei Ebbe nicht

anlaufen konnten, zum Anlegen, hatte aber auch einen Ponton als Anlegestelle für die Dampfschiffe. Auch diese Brücke war, bis 1900, gebührenpflichtig. 1888 klagte Heinsohn bei der Behörde: Das Ausflugspublikum auf den "Lustfahrzeugen" lasse lieber bei den Wirtschaften Falkental und Elbschloß anlegen, da die dortigen Brücken gebührenfrei waren. Auch von den Fischern, die dort körbeweise vor allem Heringe verkauften, kassierte Heinsohn Gebühren. Dies war seinem Nachbarn Christian Baas ein ständiger Dorn im Auge. Der Streit deswegen kam sogar vor die Blankeneser Kichspielvogtei. Die Brücke wurde um 1900 für 14.000 Mark nach behördlichen Vorschriften neu gebaut und war anschließend "dem Ausflugspublikum freigegeben" [22]. Der Besitzer Hans Hinrich Heinsohn mußte für die Dampferpassagiere einen Zuweg über sein Grundstück anlegen.

"Das Durcheinander der Dampfer-Linien auf der Niederelbe, das seit Anfang der 1840er Jahre herrschte, war 30 Jahre später noch viel krauser geworden. Trotz der großen Konkurrenz der Eisenbahnen tummelten sich zu Beginn der Siebziger Jahre 18 Personendampfer auf dem Strom, die auf 11 Linien täglich 35 Doppelfahrten bewältigten" [23]. So blieb der Gewinn für die kleineren Gesellschaften begrenzt.

Mehr als durch andere Unternehmungen entstand der Stade-Altländer- Linie eine Konkurrenz durch den Borsteler Schraubendampfer "Borstel", der ebenfalls, von Borstel aus, die holsteinische Route Borstel - Lühe/ab 1905 Wisch - Schulau - Blankenese - Hamburg und zurück befuhr. 1879 erwarb P. Hartje aus Borstel den 14 Jahre alten Doppelschraubendampfer "Altenwärder" und benannte ihn "Borstel" (Abb.7) [24]. Dieser einmastige schwarze Dampfer von nur 20 PSn Leistung bei 52 BRT Größe war auf der Reiherstieg-Werft in Hamburg erbaut worden. Er war 20,88m lang und 4,39m breit. Ein bis drei mal täglich legte er an der Behrens'schen, später Baas'schen Brücke in Schulau an [25]. "Die üblichen Fahrten gingen im Sommer morgens um 6 Uhr vom Borsteler Hafen ab. Zurück ging es um 15 Uhr von Hamburg-Baumwall. Dazu wurden an Sonntagen zur Blütezeit und bei besonderen Anlässen Sonderfahrten eingesetzt. So fuhr z.B. am Sonntag, dem 27. Juni 1886 der Dampfer um 6, 11.30 und 18 Uhr von Borstel ab, von Hamburg um 9, 15.30 und 22.30Uhr zurück." 1901 wurde das Schiff an die Kapitäne Claudius Piehl in Buxtehude und Antonius Suhr in Cranz verkauft. Noch bis 1910 war es auf der Linie Estebrügge - Hamburg eingesetzt [26]. Die Preise betrugen 1882 [27]:

	I.Platz	II.Platz
Hamburg - Blankenese	60 Pfg.	resp. 40 Pfg.
" - Schulau	" "	resp. 50 "
" - Borstel	" "	resp. 60 "

Die Preise für die Stader Dampfschiffe betrugen 1882:

Hamburg - Blankenese	60 Pfg.	resp. 40 Pfg.
" - Schulau	75 "	resp. 50 "
" - Lühe	75 "	resp. 60 "
Hamburg - Twielenfleth ...	1,25 M	resp. 1,- M
" - Brunshausen	1,50 "	resp. 1,25 M
" - Wischhafen	2,50 "	resp. 2,- "

Brunshausen - Stade .....20 Pfg.

Die neue Verbindung von Borstel aus gewann rasch nicht nur an Bedeutung für den Personenverkehr, sondern auch für die Fracht mit Schlachttieren wie Rindern, Schweinen und Erzeugnissen der örtlichen Schlachtereien und der Landwirtschaft. Auch hatten die Gewerbetreibenden durch die Rückfrachten von Hamburg eine gute Einnahme. Für den Borsteler Hafen brachte diese Dampferverbindung eine große Belebung. Als Kapitän fuhr 1881 Peter Hartje. Nach Anschaffung eines weiteren Dampfschiffes 1896 erhielt das alte Schiff den Namen "Borstel II", das neue hieß "Borstel I". Es war im Auftrag der "Altländer Dampfschiffahrtsgesellschaft" bei der Wiechhorst'schen Werft in Hamburg für 360 Personen erbaut worden und hatte 230 PSi [28]. Kapitän der "Borstel I" war Heinrich Hartje [29]. Die Borsteler Reederei veröffentlichte: "Die Schiffe sind auf das Eleganteste eingerichtet und eignen sich besonders zu Ausfahrten für Clubs und Vereine" [30]. Kurz darauf ging die Reederei durch Kauf in den Besitz des Landwirts und Ziegeleibesitzers Diedrich Wehrt über. Dieser verkaufte die "Borstel I" nach Kiel, da sie für den Borsteler Hafen zu groß war. Als Ersatz ließ er bei der "Jansen & Schmielinsky AG" in Hamburg 1898/99 einen Doppelschraubendampfer bauen, der den Namen des vorigen erhielt und ab 21.3.1899 in Fahrt war (Abb.6). Er war bedeutend kleiner als das ältere Schiff. Seine Abmessungen waren: Länge 23,36m, Breite 4,96m, Seitenhöhe 2,63m, Tiefgang 1,22m. Seine Tragkraft betrug 29,53 NRT bzw. 210 Personen bei einer Antriebsleistung von 200 PSi. Er erreichte eine Geschwindigkeit von 10 Knoten. Ab 1901 wurde nur noch mit dem neuerbauten Schiff der Liniendienst nach Hamburg aufrecht erhalten. Für die damals häufigen Ausflugs- oder "Lustfahrten", die während des Sommers als Zwischenfahrten unternommen wurden, mußten nun andere Schiffseigner einspringen. Unter wechselnden Besitzern war er bis 1952 im Dienst und wurde erst 1953 in Harburg abgewrackt. Ab 1905 war der Kapitän Claudius Piel der Besitzer. Statt Lühe wurde seither die Landungsbrücke in Wisch angelaufen. Am 28.1.1910 wurde das Schiff auf der Rückfahrt von Hamburg vom entgegenkommenden Dampfer "Albatroß" gerammt und erhielt an Backbord ein 3m langes, bis unter die Wasserlinie reichendes Loch. Das Schiff sank in der Nähe der Schulauer Zuckerfabrik. Nur die Mastspitze ragte aus dem Wasser. Besatzung und Fahrgäste wurden von dem Schlepper "Constant" übernommen und ans Ufer gebracht. Das Schiff wurde abgebracht und repariert [31]. Nachdem es 1953 verschrottet war, wurde auch die Schiffsverbindung nach Borstel eingestellt. Diese Dampferlinie hatte neben den stark gestiegenen Kohlenpreisen auch die damals neu eingerichtete Straßenverbindung mit Hamburg zum Erliegen gebracht [32].

Im 19.Jh. brachte das Reisen mit den Fährschiffen noch manche Beschwerlichkeiten für die Passagiere [33]. In einer Buxtehuder Chronik heißt es: "Wenn in Hamburg Markt war, wurden die Dampfer oft überladen. Die Kiepenbauern von der Geest fuhren mit ihren kleinen Wagen an Deck und ließen die Pferde in den Buxtehuder Anspannwirtschaften zurück. Mit Stückgut, Wagen, Körben, Säcken, Milch, Pferden, Rindern, Schweinen und Hühnern verließen die

Dampfschiffe den Hafen..., und die Passagiere suchten sich soviel Platz, daß sie nicht beschmutzt wurden. Immerhin hatten sie bei den Fährewern bei Flaute oft, und auch bei Regenwetter, nach dem Ruder greifen müssen, wie Galeerensklaven der oft rauhbeinigen Schipper. An den Zollstationen dauerte die Abfertigung mitunter eine Stunde. Dies wurde erst besser, als 1888 der Hamburger Freihafen gebaut war. Trotz der Zollkontrollen wurde vorher auf den Dampfern eifrig geschmuggelt.
Die weiblichen Fahrgäste versteckten unter ihren Krinolinenröcken Kaffee, Zucker und andere Kolonialwaren". Die Zollrevision fand in Borstel im Fährhaus, in Schulau in einer "Bude" bei der Anlegestelle statt.

Durch den harten Wellenschlag, der durch den ständigen Dampferverkehr ausgelöst wurde, entstand an vielen Stellen Uferabbruch. Daher hatten die Schiffseigner manchen Prozeß mit den Anliegern des Elbufers zu führen.

Die "Stade-Altländer-Rhederei-Gesellschaft" gab 1879 noch zwei weitere Dampfer in Auftrag: den Raddampfer "Elbe" (Blohm & Voß, Hamburg, Baunr.2), die genau 50 Jahre auf der Unterelbe fuhr und dann nach Griechenland verkauft wurde [34] und den kleinen Schraubendampfer "Schwinge" für 150 Personen (Reiherstiegwerft, Baunr.333) [35]. Eine andere Quelle gibt an, daß letzterer bereits 1874 als Alsterdampfer "Adler" erbaut worden sei [36]. Damit gehörten der Gesellschaft 5 Raddampfer: "Germania", "Concordia II" (Abb.7), "Stade II" (Abb.5), "Gutenberg II" und "Elbe"; außerdem die Schraubendampfer "Schwinge" und "Brunshausen". Letzterer erreichte höchstens 7 Knoten. 1894/95 wurde die Flotte erneut modernisiert. Der Schraubendampfer "Blankenese" (Abb.8), erbaut für 320 Personen von "Janssen & Schmielinsky" in Brandenburg, wurde in Dienst gestellt. Er wurde das tüchtigste Schiff der Flotte und bahnte sich seinen Weg auch bei Eisgang. Kapitän war Heinrich Bahr aus Bützfleth. Das Schiff wurde 1943 grundüberholt, blieb bis 1953 in Fahrt und wurde dann zum Abbruch verkauft [37]. Als Neubau kam 1899 für 47.000 Mark "Brunshausen II" von "Janssen & Schmielinsky" hinzu.

1905 verkaufte die Gesellschaft nach langen Verhandlungen für 592.000 Goldmark ihre Konzessionen, einige Landungsstege und ihre großenteils überalterte Flotte an den Hamburger Geschäftsmann Albert Aust [38]. Es waren die Fährschiffe: D "Germania" (38 Jahre), RD "Concordia I"" (36 Jahre), RD "Stade II" (33 Jahre), RD "Gutenberg III" (29 Jahre), RD "Elbe" (26 Jahre), D "Blankenese" (10 Jahre), D "Brunshausen II" (6 Jahre) und das kleine Dampfboot "Schwinge" (26 Jahre). Diese Dampfer hießen im Volksmund noch lange "Stader Dampfer". Die Linie hieß nunmehr "Hamburg-Stade-Altländer-Linie" mit Verwaltungssitz in Hamburg. Austs Reederei wurde 1929 von der "Hafen-Dampfschiffahrts A.-G." Hamburg, kurz "HADAG" genannt, aufgekauft.

Anhang: Dampfschiffsstatistik der Schulauer Landungsbrücken bis 1898

Der "Flußdampfschiffsverkehr nach der Niederelbe" ist vom Hafenmeister in St.Pauli Jahr für Jahr aufgezeichnet worden [39]. Die Statistiken stammen wahrscheinlich von den Dampferreedereien; anders wäre die Aufstellung für die einzelnen Anlegestellen nicht denkbar. Schulau wird ab 1861 erwähnt. Entweder wurde es erst ab 1867 in den regelmäßigen Fährdienst einbezogen oder die Aufzeichnungen wurden vorher noch unvollständig geführt. Die Auflistungen enthalten für manche Jahre detaillierte Zahlen über den Umfang des Personen-, Vieh- und Frachtgutverkehrs, für andere Jahre liegen nur sporadische Eintragungen vor. Eine solche jahrweise Unregelmäßigkeit in der Bedienung mit den Dampferfähren ist unwahrscheinlich; eher ist anzunehmen, daß die Aufzeichnungen nicht regelmäßig durchgeführt wurden. Teilweise widersprechen sich auch die handschriftlichen mit den später zusätzlich erscheinenden gedruckten Statistiken. Es sollen dennoch einige Jahresstatistiken mit scheinbar "vollständigen" Zahlen aufgeführt werden. Daraus wird erstmals ersichtlich, daß Schulau außer von den bereits genannten auch mitunter von anderen Fährdampfern angelaufen wurde, sicher im Rahmen des Ausflugsverkehrs. In Klammern stehen die Stationsorte der Dampfer.

Es legten in Schulau an:

1861: "Elbe" (Hamburg), Bäderschiff, 1 x über Schulau und zurück mit 200 Personen
1862: "Hercules" (Hamburg), Bäderschiff n. Helgoland, 1 x über Schulau und zurück, 115 Personen
1863: "Delphin" (Harburg) 1 x über Schulau und zurück, 210 Personen
1864: "Moorburg" (Moorburg) 3 x über Schulau und zurück, 654 Personen

1867, Richtung Hamburg:

"Gutenberg I"	301 x	11.052 P.	531 Ochsen	1905 Schweine	206 Schafe 56 Pferde
"Gutenberg II"	58 x	2.013 "	150 "	977 "	37 Schafe 12 Pferde
"Concordia"	? x	2.262 "	-	-	-
"Germania"	170 x	11.544 "	508 "	429 "	66 Schafe 36 Pferde
"Patriot" (Bäderschiff u.a. Helgoland)	1 x	40 "			
"Helgoland" (Bäderschiff)	1 x	190 "			

1867, von Hamburg kommend:

"Gutenberg I"	301 x	Personen?	69 Ochsen	-	46 Schafe 19 Pferde
"Gutenberg I	56 x	"	-	-	10 Kolli-wagen (=Gepäck=wagen)

"Germania"	169 x	"	32 "	32 Schweine	
"Patriot"	1 x				
"Helgoland"	1 x				

1868: U.a. "John Bull" (Wilster) 1 x über Schulau und zurück, 85 Personen

1872, Richtung Hamburg:

"Germania"	262 x	17.187 P.	567 Ochsen	250 Schweine	105 Schafe
"Germania" (Fortsetzung)					75 Pferde
					52 Kolli
"Concordia"	102 x	4.010 P.	710 Ochsen	1176 Schweine	40 Schafe
					67 Pferde
"Gutenberg I"	228 x	7.401 "	310 "	750 "	50 Schafe
					60 Pferde
"Patriot"	1 x	72 "			
"Ditmarsia" (Stade?)	1 x	185 "			
"Moorburg"	5 x	2.100 "			
"Union" (Altenwärder)	2 x	400 "			

1872, von Hamburg kommend:

"Germania"	262 x	18.568 P.	12 Ochsen	2 Schweine	151 Pferde
					8 Kälber
"Concordia"	102 x	5.980 "	4 "	100 Schafe	96 Pferde
					5 Wagen
"Gutenberg"	228 x	8.411 "	3 "	? "	36 Pferde
"Patriot"	1 x	60 "			
"Ditmarsia"	1 x	120 "			
"Moorburg"	5 x	2.100 "			
"Union"	2 x	400 "			

1879, Richtung Hamburg:

"Germania"	165 x	4.568 P.	217 Ochsen	518 Schweine	96 Schafe
					53 Pferde
					24 Kolli
"Concordia"	210 x	8.631 "	354 "	684 Schweine	508 Schafe
					101 Pferde
					2 Wagen
"Gutenberg"	150 x	9.196 "	331 "	312 Schweine	55 Schafe
					12 Kälber
					35 Pferde
"Elbe"	57 x	1.673 "	170 "	6 Schweine	44 Schafe
					507 Kälber
					29 Kolli
"Stade"	32 x	6.720 "	2 "	6 Schweine	5 Schafe
					15 Kolli
"Ditmarsia"	? x	137 "			
"Moorburg"	1 x	349 "			

1879, von Hamburg kommend:

"Germania"	165 x	4.918 P.	72 Ochsen	50 Schweine	51 Kälber
					9 Pferde
					58 Kolli
"Concordia"	210 x	12.290 P.	62 Ochsen	62 Schweine	41 Kälber
					17 Pferde
					3 Wagen
"Gutenberg"	150 x	9.102 "	48 "	36 "	27 Kälber
					36 Pferde
"Elbe"	57 x	1.620 "	10 "	12 "	12 Schafe
					6 Kälber
					52 Kolli
"Stade"	32 x	4.959 "			54 Kolli
"Ditmarsia"	? x	170 "			
"Moorburg"	? x	349 "			

1895, Richtung Hamburg:

"Elbe"	114 x	4.470 P.	17 Ochsen	188 Schweine	42 Schafe
					4 Kälber
					9 Pferde
					95 Kolli
"Germania"	326 x	11.030 "	19 "	291 "	33 Schafe
					3 Kälber
					12 Pferde
					488 Kolli
"Stade"	184 x	7.055 "	111 "	287 "	87 Schafe
					6 Kälber
					13 Pferde
					468 Kolli

1895, von Hamburg kommend:

"Elbe"	112 x	7.640 P.	3 Ochsen	12 Schafe	9 Pferde
					166 Kolli
"Germania"	326 x	20.341 "	3 "	27 "	17 Pferde
					752 Kolli
"Stade"	185 x	10.700 "	1 "	4 "	4 Schweine
					15 Pferde
					714 Kolli

1896, Richtung Hamburg:

"Primus" (ab 1853 Buxtehude - Hamburg)	2 x	620 P.	
"Köhlbrand" (Hamburg-Harburger Dampfböte)	2 x	240 "	
"Moorburg" (Moorburger Dampfschiffsges.)	4 x	1.350 "	
"Harmonie" (Finkenwerder)	1 x	270 "	
"Phönix" (Hambg. Bäderdampfer; Abb.9)	1 x	80 "	
"Gutenberg"	235 x	9.065 "	u.Schlachtvieh
"Concordia"	213 x	6.431 "	

1896, von Hamburg kommend:

"Primus"	2 x	620 P.
"Köhlbrand"	2 x	230 "
"Moorburg I"	4 x	1.350 "

"Harmonie"	1 x	270 "
"Phönix"	1 x	80 "
"Gutenberg"	234 x	9.303 "
"Concordia"	215 x	6.878 "

1898, von Hamburg kommend:

"Delphin" (Abb.9)	2 x	800 P.
"Moorburg"	1 x	350 "
"Harmonie"	2 x	380 "
"Fortschritt" (Estebrügge)	1 x	170 "
"Gutenberg"	218 x	7.546 "
"Concordia"	228 x	9.080 "
"Elbe"	169 x	8.202 "
"Germania"	190 x	5.804 "

Für die Borsteler Dampfer findet sich eine gesonderte Aufstellung. Danach verkehrte der Dampfer in Schulau
1998, Richtung Hamburg:
419 x 12.412 P., 3.041 Kolli-Wagen
1898, von Hamburg kommend:
419 x 10.210 P., 3.165 Kolli-Wagen

Fußnoten:

1) F. Wagner 1970, S.14f.
2) Ders. a.a.O., S.25/26; "Dat ole Land", Nov. 1988 (Altländer Archiv Jork)
3) F. Wagner 1970, S.28
4) H. Szymanski 1958, S.251
5) Ders. a.a.O., S.192
6) Ders. a.a.O., S.246/47
7) "Dat Ole Land", Nov. 1988 (Altländer Archiv Jork)
8) F. Wagner 1970, S.30
9) H. Szymanski 1958, S.248
10,11) Ders. a.a.O., S.249
12) Nach G. Osse in: "Dat Ole Land", Nov. 1988
13) H. Szymanski 1958, S.251
14) Nach G. Osse in: "Dat Ole Land", Nov. 1988
15) R. Geissler, Hamburg-Führer 1861; Reprint Hamburg 1977
16) Zeitungsartikel v. 29.6.1971 aus "Altes Land" (Altländer Archiv Jork)
17) StAHH 424-132, II.J.IV.14.
18) H. Lüthje in: Norddt. Nachr. v.1.u.2.3.1939 (StAW, Ortschronik)
19) Schuld- u. Pfandprotokoll Schulau Nr.7 (StAW; Originaldokument LAS). Überliefert ist ein Streit zwischen dem Schulauer Gemeindevorsteher H. Körner und dem Brückenbesitzer Baas (Quelle: s. Fußn. 17): Körner brachte brachte vor der Kirchspielvogtei Blankenese zur Anzeige: "Am 17. September 1887 habe ich über die Schulauer Landungsbrücke ein Fuder Kartoffeln transportiert, um dieselben auf das Dampfschiff "Borstel" zu verladen. Dafür hat der Gastwirt Baas 1 Mark verlangt und auch erhalten. Nach den von mir eingezogenen Erkundigungen kann Baas für Waren, die über die

Brücke transportiert werden, Brückengelder nicht verlangen..." Worauf Baas erklärte, er habe kein Brückengeld verlangt, sondern eine Entschädigung in einer bestimmten Angelegenheit erhalten.
20) R. Thode 1901-1904, S.231
21) StAHH 424-132, II.J.IV.14.
22) R. Thode 1901-1904, S.231; dazu Beschriftung des Fotos Abb. 12
23) F. Wagner 1970, S.42
24) Ders. a.a.O., S.44
25, 26) Zeitungsart. vo. 29.6.1971 aus "Altes Land"
27) Aus: "Beschreibung des Altenlandes und der Stadt Buxtehude nebst Fremdenführer 1882" (Altländer Archiv Jork)
28,29) Zeitungsart. v. 29.6.1971 in: "Altes Land"
30) F. Wagner 1970, S.44von G. Osse in: "Dat Ole Land", Nov. 1988
31,32) Aus: Aus: Masch.manuskr. von Hans-P. Siemens, "Borstel", S.242 (Altländer Archiv Jork)
33) Zeitungsart. v. 11.12.1981 aus: "Altländer Zeitung" (Altländer Archiv Jork)
34) Nach G. Osse in: "Dat Ole Land", Nov. 1988 und Wagner 1970, S.47
35) F. Wagner 1970, S.47
36),37) Nach G. Osse in: "Dat Ole Land", Nov. 1988
38) F. Wagner S.78-82
39) StAHH 314-1, B VI 6 Nr.7/Bd.1

Literatur:

O. Brand, K. Wölfle 1930: Otto Brand, Karl Wölfle, Nordmark-Atlas, Schulausgabe. Kiel 1930

Brinkmann 1861: Brinkmann, Der Ochsenmarkt zu Wedel und das Gericht der Ochsenhändler vor dem Roland; in: Jahrbuch f.d. Landeskunde der Herzogtümer Schleswig-Holstein IV, 1861

O. Bröhan 1932: Otto Bröhan, Aus den alten Akten der Fähre Cranz - Blankenese. Altonaische Heimatbücher 8, Altona 1932

F. Bruns 1896: Friedr. Bruns, Lübecks Handelsstraßen am Ende des Mittelalters, in: Hansische Geschichtsblätter Bd.VIII, 1896

F. Bruns, H. Weczerka 1962: Friedrich Bruns, Heinrich Weczerka, Hansische Handelsstraßen. Köln - Graz 1962

Corpus Constitutionum Regio Holsaticarum, 5. Teil: Von den Verfassungen der Herrschaft Pinneberg. Altona 1749

W. Ehlers 1922a: Wilhelm Ehlers, Geschichte und Volkskunde des Kreises Pinneberg. Elmshorn 1922. Unveränd. Nachdruck der Originalausgabe Rellingen 1977

Ders. 1922b: Wilhelm Ehlers, Vom ehemaligen Ochsenmarkt und dem Roland zu Wedel; in: Heimatbuch Pinneberg 1922, S.457-64

Ders. 1940: Wilhelm Ehlers, Rund um den Roland. Beiträge zur Ortsgeschichte Wedels. Maschinenmanuskript 1940 (StAW)

Ders. 1941: Wilhelm Ehlers, Nachrichten über das letzte Jahrhundert des Ochsenmarktes zu Wedel und über den Schauenburger Zoll zu Ulzburg (1629-1745); in: Jahrbuch der Elbmarschen 1941

Ders. 1950: Wilhelm Ehlers, Von Wedeler Krügen; in: Heimatbuch Wedel 1950, S.41-44

J.F.A. Dörfer 1907: Vgl. Kap. I

R. Geissler 1861: Robert Geissler, Hamburg. Ein Führer durch die Stadt und ihre Umgebeungen. Leipzig 1861, Reprint Hamburg 1977

E. Hagerup Tregder 1824 - Eiler Hagerup Tregder, Handbuch für Reisende, 1824

P. v. Hedemann-Heespen 1926: Paul von Hedemann-Heespen, Die Hezogtümer Schleswig-Holstein und die Neuzeit. Kiel 1926

Holstainische Ampts Ordnungen von 1601 und 1603 (Kopien mit Transliterationen): StAW

A. Jürgens 1914: Adolf Jürgens, Zur schleswig-holsteinischen Handels- und Seegeschichte des 16. und 17. Jahrhunderts. Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte Bd. VIII, Berlin 1914

E. Klessmann 1981: Eckart Klessmann, Geschichte der Stadt Hamburg. Hamburg 1981

E. Kuhlmann 1984 - Erich Kuhlmann, Die Post im alten Hamburg. Postgeschichtliche Blätter Hamburg 1984/Heft 27

A. Ladiges 1988: Adolf Ladiges, Die 500jährige Geschichte des Fährhofes zu Wedel; in: Jahrbuch für den Kreis Pinneberg 1988, S.127-134

R. Linde 1913, Richard Linde, Die Niederelbe, Land und Leute. Bielefeld und Leipzig 1913.

W. Müller 1936: Wolf Müller, Der Kreis Pinneberg. Eine politische Wirtschaftsgeschichte. Hamburg 1936

L. Petersen 1944: Lorenz Petersen, Über die Verfassung und Verwaltung der Grafschaft Holstein-Pinneberg; in: Zeitschr. d. Gesellschaft f. Schleswig-Holsteinische Geschichte Bd.72, 1944, S.201-44 u. Bd.73, 1949, S.141-96

Quellen zur Geschichte Schleswig-Holsteins, Teil I. Kiel 1987

P. Schönfeldt 1973: Peter Schönfeldt, Die Hamburger Seebäder- und Fährschiffe 1945-1973. Hamburg 1973

G. Schrecker 1933 - Gertrud Schrecker, Das spätmittelalterliche Straßennetz in Holstein und Hamburg, in: ZGSH Bd.61, 1933

Schröder/Biernatzki 1855: Vgl. Kap.I

G. Steinwascher 1988: Gerd Steinwascher, Quellen zur Geschichte der Grafschaft Holstein-Pinneberg im Niedersächsischen Staatsarchiv Bückeburg; in: ZGSH 1988, S. 45-74.

H. Szymanski 1958: Hans Szymanski, Die Anfänge der Dampfschiffahrt in Niedersachsen und in den angrenzenden Gebieten 1817-1867. Schriften der wirtschaftswissenschaftl. Gesellschaft zum Studium Niedersachsens N.F. Bd.67. Hannover 1958.

R. Thode 1901-1904: Vgl. Kap.I

Transport-Correspondent 1989: Ewerführer im Hamburger Hafen, in: Transport-, Dienst- und Wirtschafts - Correspondent, 62.Jg., Hamburg 1/2 1989, S.10-14.

J.F. Voigt 1886: J. F. Voigt, Vom ehemaligen Ochsenmarkt in Wedel; in: Mitteilungen des Vereins f. Hamburgische Geschichte 9/1886, Nr.8 (u. 10/1890, H.2, Nr.7, S.257-59).

F. Wagner 1970: Frank Wagner, Zwischen Hamburg und Stade. Die Niederelbe - Dampfschiffahrt. Hamburg 1970 (Neuauflage 1981).

Dieses Manuskript wurde im Juni 1992 fertiggestellt. Ich möchte vor allem Frau Anke Rannegger, Stadtarchivarin in Wedel, für ihre beständige freundliche Unterstützung mit Rat und Tat danken. Weiter gilt mein Dank Herrn Wolfgang Lemcke und Herrn Jürgen Strohsaal, Wedel, für ihre freundlichen Auskünfte und Herrn Jürgen Pieplow, Wedel, für wertvolle Literaturhinweise; ebenso Herrn Dr. Meyer-Friese, dem Leiter der Schiffahrtsgeschichtlichen Abteilung des Altonaer Museums, Herrn Archivamtmann Knull vom Landesarchiv Schleswig und Herrn Archivamtmann Rose vom Staatsarchiv Hamburg.

Daß dieses Kapitel aus unserer Heimatgeschichte, die Schiffahrtsgeschichte von Wedel-Schulau, dem nahezu völligen Vergessen entrissen werden konnte, ist aber vor allem unserem verstorbenen Herrn Bürgermeister Jörg Balack zu verdanken, der sich für die Durchführung dieser Aufgabe so engagiert und vertrauensvoll eingesetzt hat.

Dagmar Jestrzemski

Abbildungen zu Kapitel I

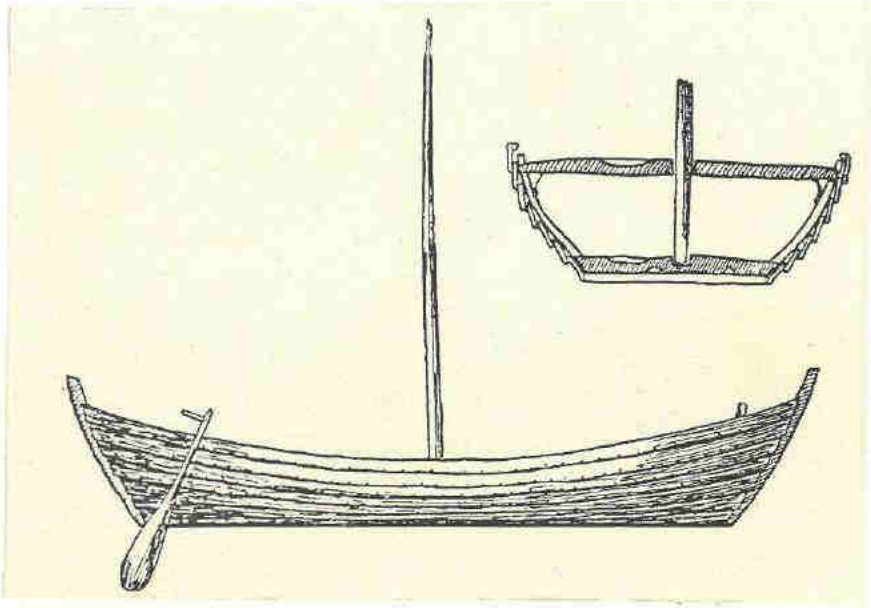


Abb.1: Friesischer Ewer, gefunden 1899 bei Brügge.
Aus: H. Szymanski 1932, Abb.1.

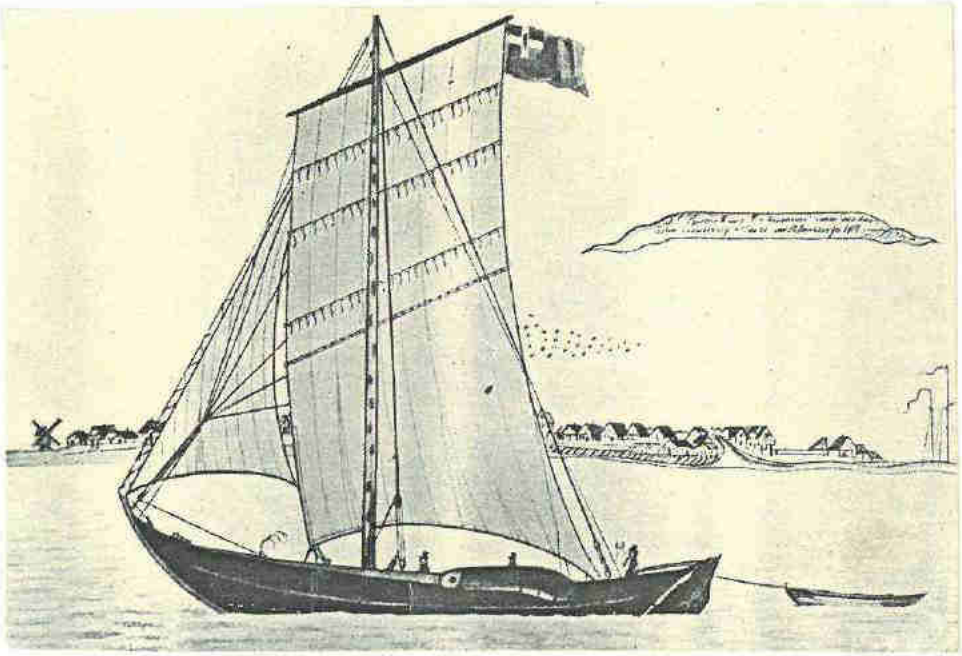


Abb.2a: Blankeneser Pfahlewer mit Rahsegel, 1818 (nach G. Kirsten). Aus: Von Fischerei und Fischmärkten in Hamburg und Altona, 1937.

Abb.2b: Modell eines Blankeneser Pfahlewers von 1764 im Altonaer Museum (1945 durch Kriegseinwirkung verloren gegangen). Der Original-Ewer war etwa 13m lang.
Aus: J. Kaiser 1974, S.32.

Groß-Stenge
Groß-Gaffeltoppsegel
Großsegel
Groß-Untermast
Breitfockrah
Stengestag
Stagfock
Vorstag
Klüver
Klüverstag
Jager
Jagerstag
Jagerbaum
Klüverbaum
Groß-Wanten
Spretlatte
Taljereeps
Wantrüsten
Genickstag
Besanmast
Klaufall
Piekfall
Besan-Gaffel
Besansegel
Bindereff
Besan-Dirk
Besanbaum
Ausholer
Besanschot
Backstag
Großbaum
Lampenbrett
Besan-Wanten

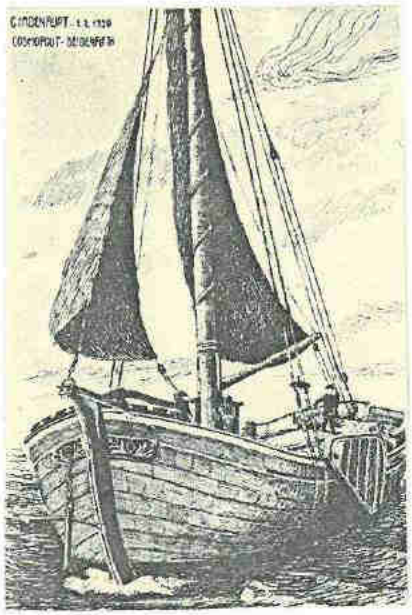


Abb.3: See-Ewer um 1895. "Ungewöhnlich sind die Klappmasten, deretwegen der Ewer nicht mit einem Roof ausgestattet ist. Ansonsten ist das Schiff wie ein Galeas-Ewer geriggt. Der Großmast besteht noch aus Untermast und Stenge, die Vorlieken der Gaffelsegel werden mit Korbringen gefahren, auch eine Breitfock kann gesetzt werden." Aus: J. Kaiser 1974, S.95.

Abb.4: Klüsbacken und Galionsknie-Verzierungen eines Giek-Ewers. Aus: J. Kaiser 1974, S.111.

Abbildungen zu Kapitel I

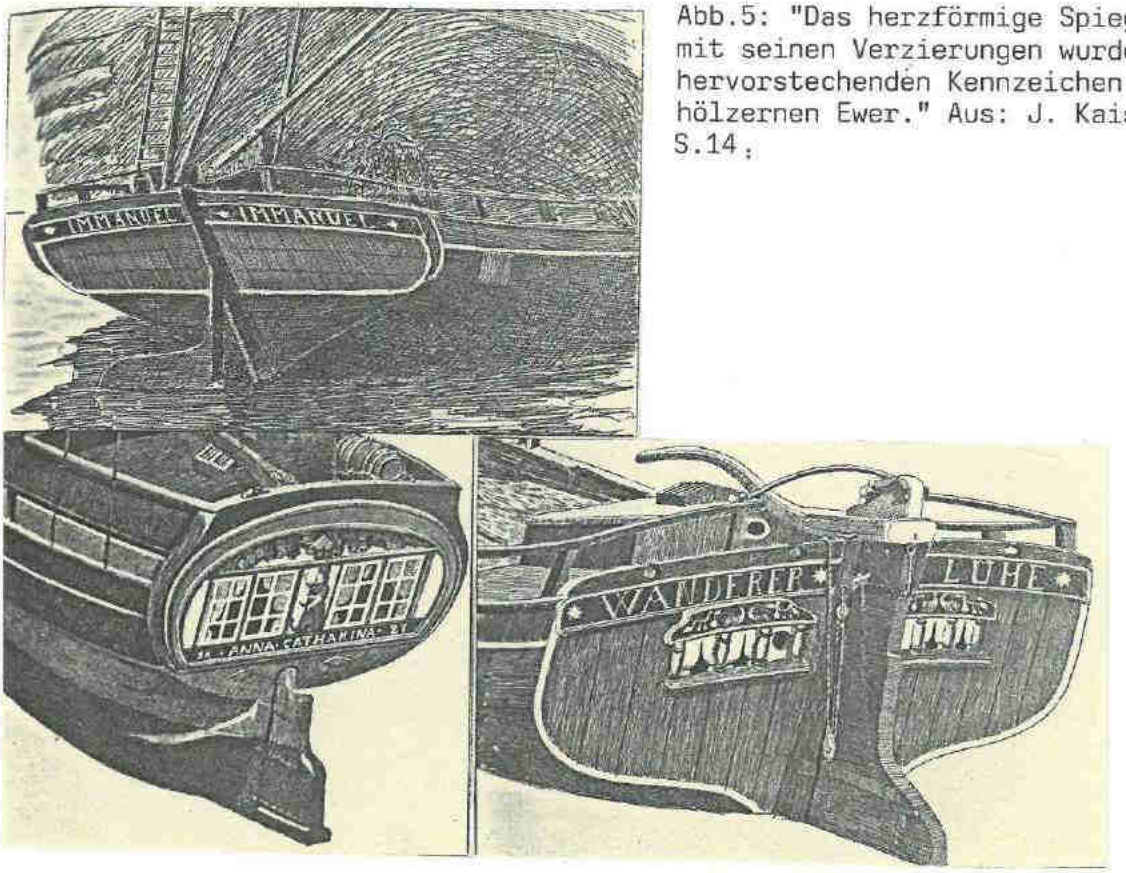


Abb.5: "Das herzförmige Spiegelheck mit seinen Verzierungen wurde...zum hervorstechenden Kennzeichen der hölzernen Ewer." Aus: J. Kaiser 1974, S.14.

Abb.6: See-Ewer. Aus: J. Kaiser 1974, S.52.

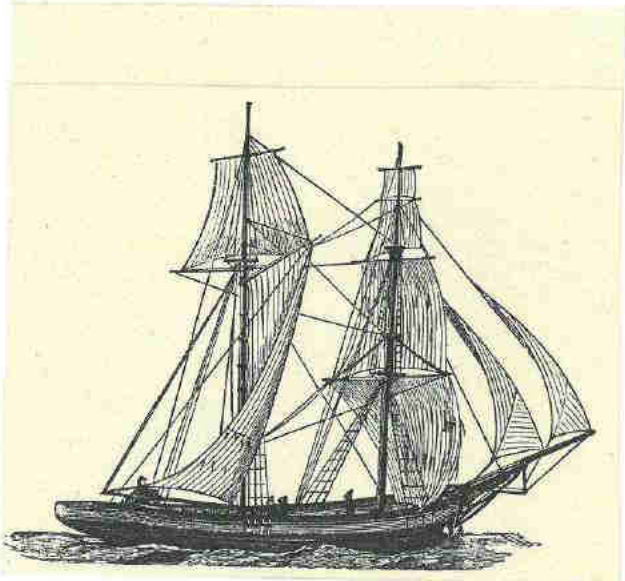
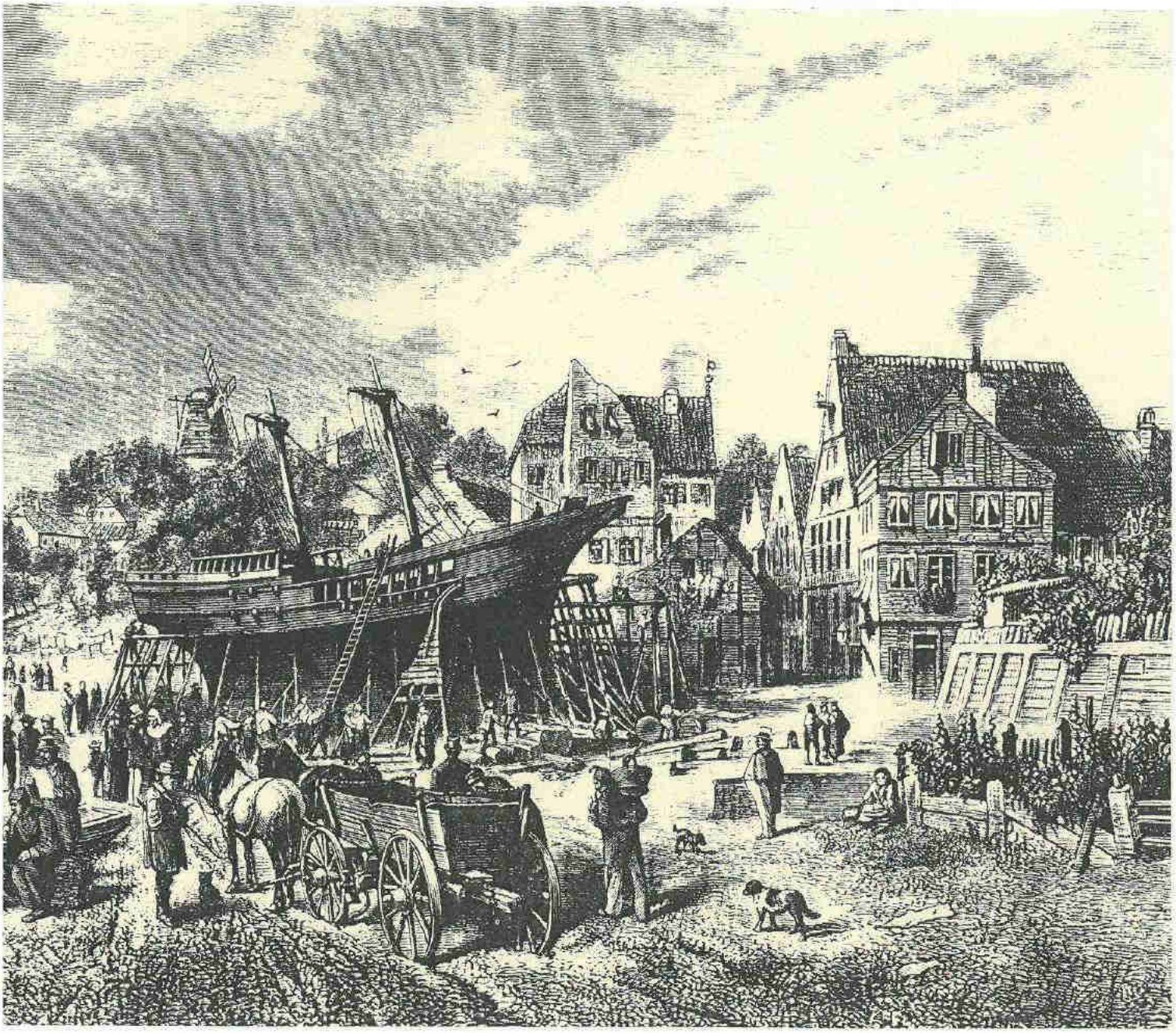


Abb.7: Schoner-Brigg. Drei Schiffe dieses Typs sind bei J.J. Behrens in Schulau gezimmert worden. Aus: R. Dittmer 1894, Abb.34.



e. Holzstich um 1875, Sammlung P.R. Henker. Aus: "Die gute alte Zeit", Kalender 1992, so hat man sich den Holzschiffbau auf dem Schulauer Vorland vor dem Parnaß vorzustellen.

Abbildungen zu Kapitel I

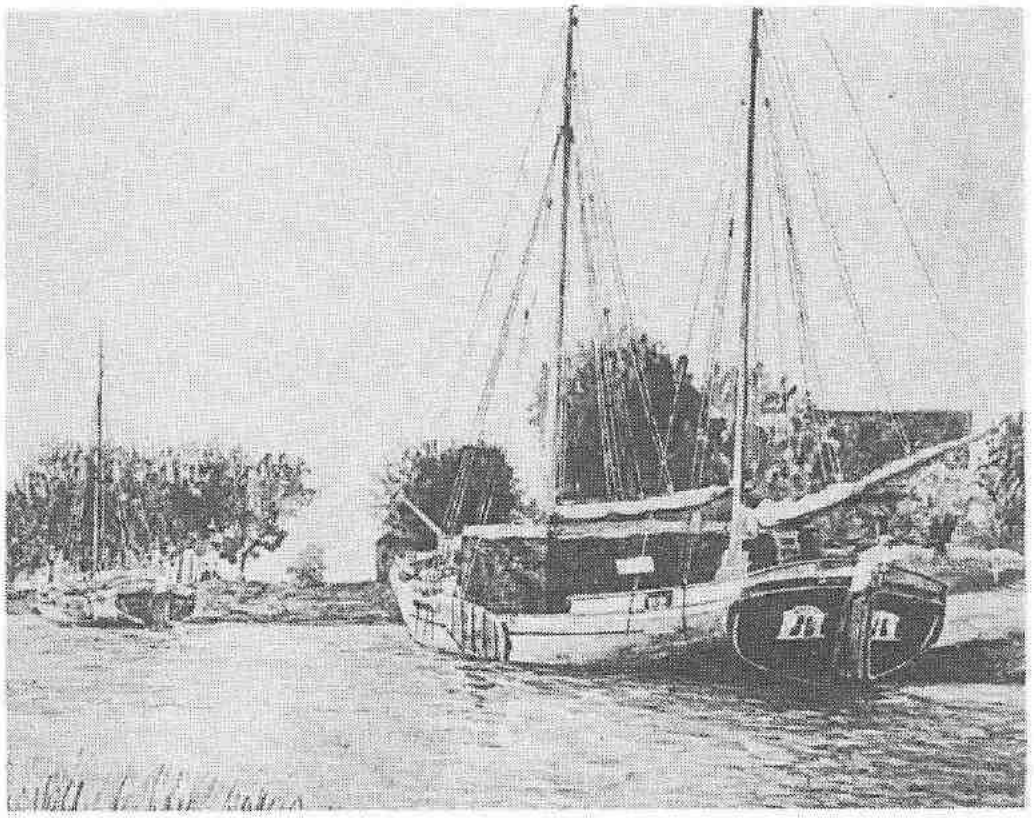


Abb.9: Torf-Ewer im alten Schulauer Hafen um 1890 (Aquarell nach Fotografie). Der Torf wurde über den geschlossenen Luken noch mannshoch gestapelt, dann mit einer Persenning abgedeckt und verzurrt. Aus: J. Kaiser 1974, S.44

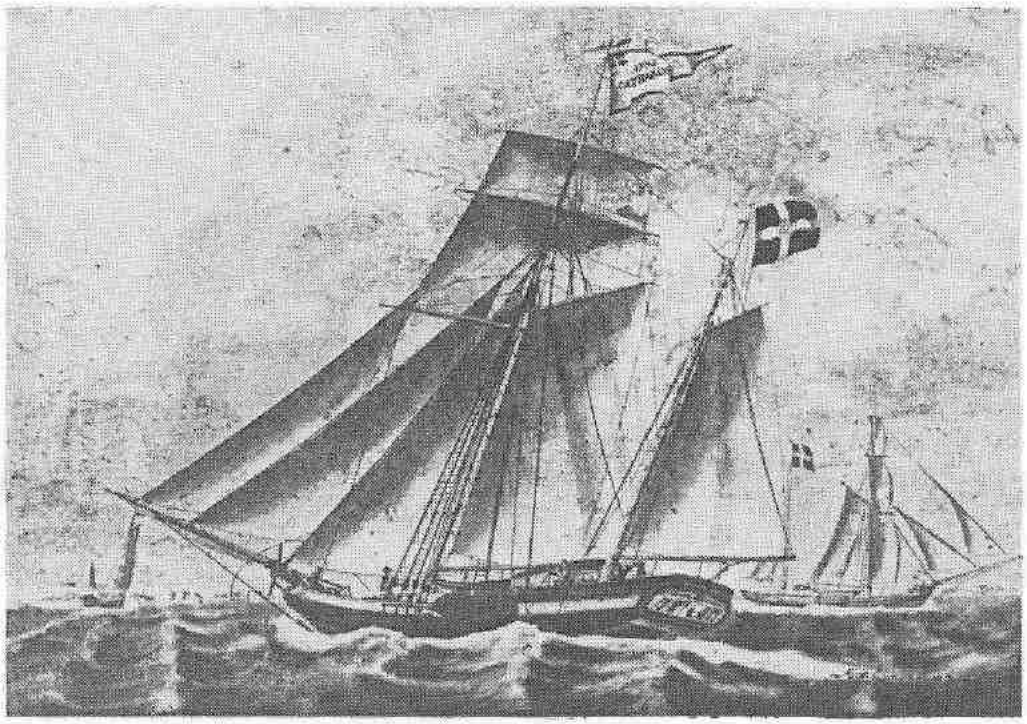


Abb.10: Schiffsportrait oder "Kapitänsbild" des Galeas-Ewers "Anna Catharina" von Blankenese. Aus: J. Kaiser 1974, S.37

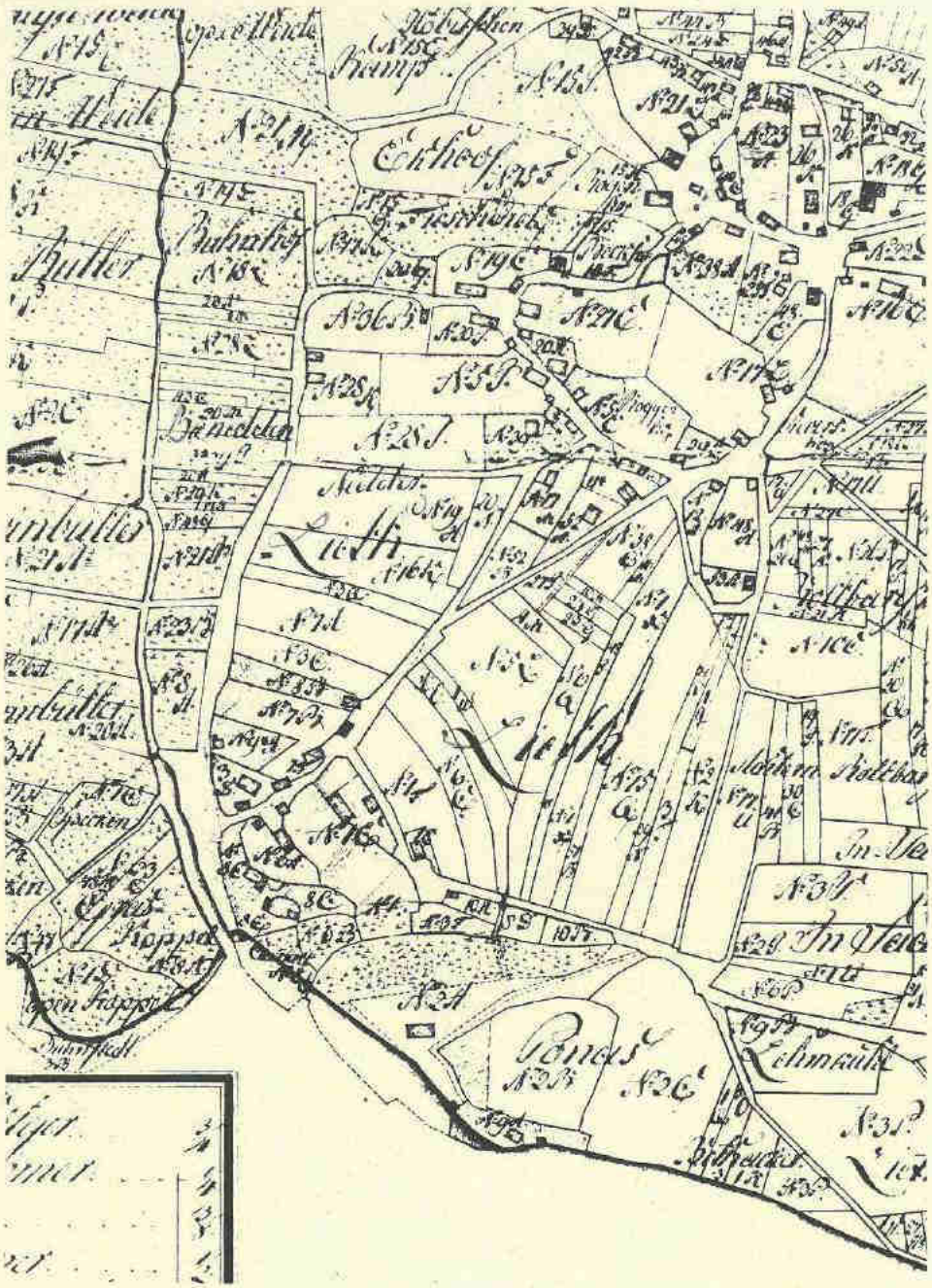


Abb.11: Flurkarte von Schulau und Spitzerdorf von 1786 (Ausschnitt). Original: Stadtarchiv Wedel. "Ponas" ist die volksmündliche Aussprache von "Parnaß".

Abbildungen zu Kapitel I

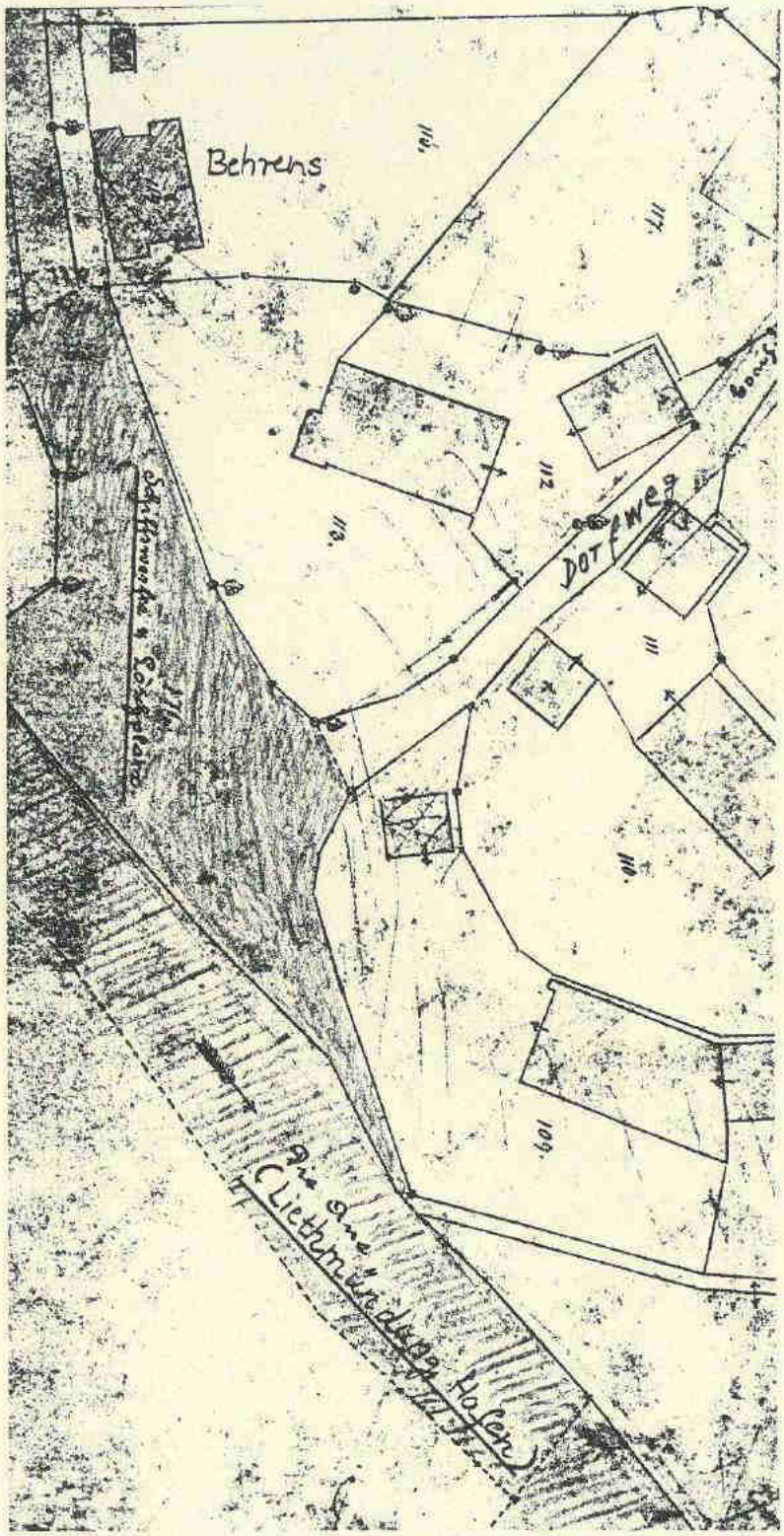
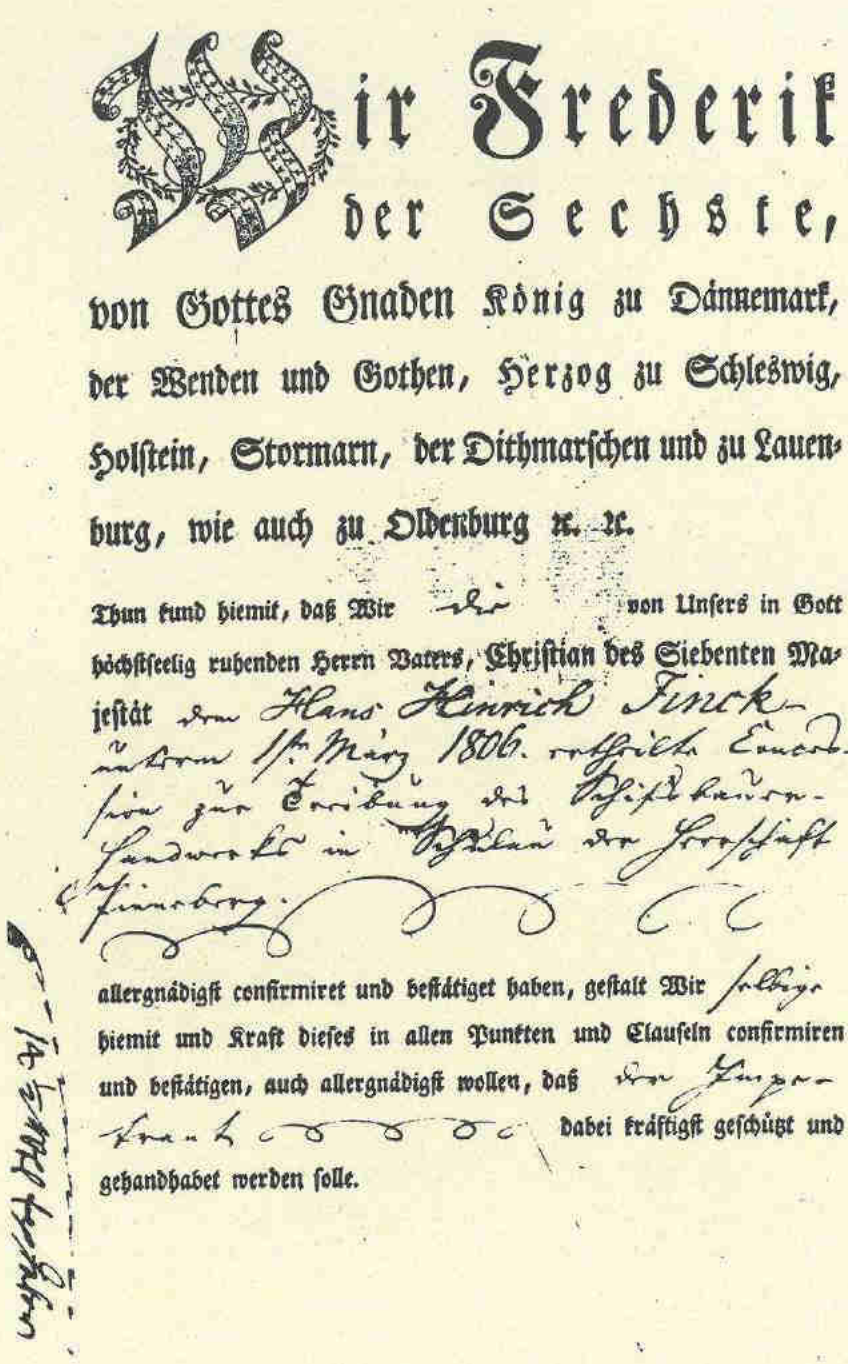


Abb.12: Ausschnitt aus der Gemarkungskarte von Schulau und Spitzerdorf in 7 Blättern von 1879 (Stadtarchiv Wedel). Schon in der Flurkarte von 1786 war der "Lösch- und Ladeplatz" so eingetragen, wenn auch nicht bezeichnet.



Wir Frederik
der Sechste,

von Gottes Gnaden König zu Dännemark, der Wenden und Gothen, Herzog zu Schleswig, Holstein, Stormarn, der Dithmarschen und zu Lauenburg, wie auch zu Oldenburg ꝛc. ꝛc.

Thun kund hiemit, daß Wir die von Unsers in Gott höchstseelig ruhenden Herrn Vaters, Christian des Siebenten Majestät dem Hans Hinrich Finck unterm 1sten März 1806. rechtliche Concession zur Treibung des Schiffbauerhandwerks in Schlau der Grafschaft Pinneberg.

allergnädigst confirmiret und bestätiget haben, gestalt Wir solche hiemit und Kraft dieses in allen Punkten und Clauseln confirmiren und bestätigen, auch allergnädigst wollen, daß der Supplicant dabei kräftigst geschützt und gehandhabet werden solle.

Abb.13: Konzessionsurkunde für den Schiffbauer Hans Hinrich Finck vom 1.3.1806 durch den dänischen König Friedrich VI.

Abbildungen zu Kapitel I

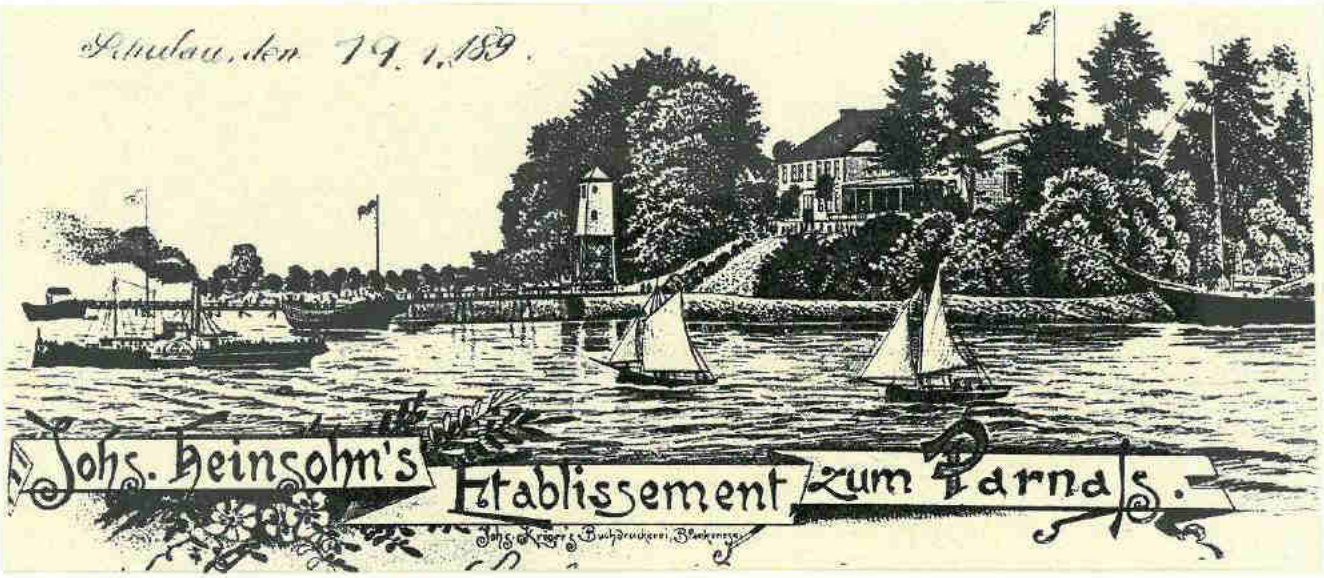


Abb.14: "Etablissement zum Parnaß" mit Dampfschiffsbrücke 1890/95.
Postkarte: Stadtarchiv Wedel

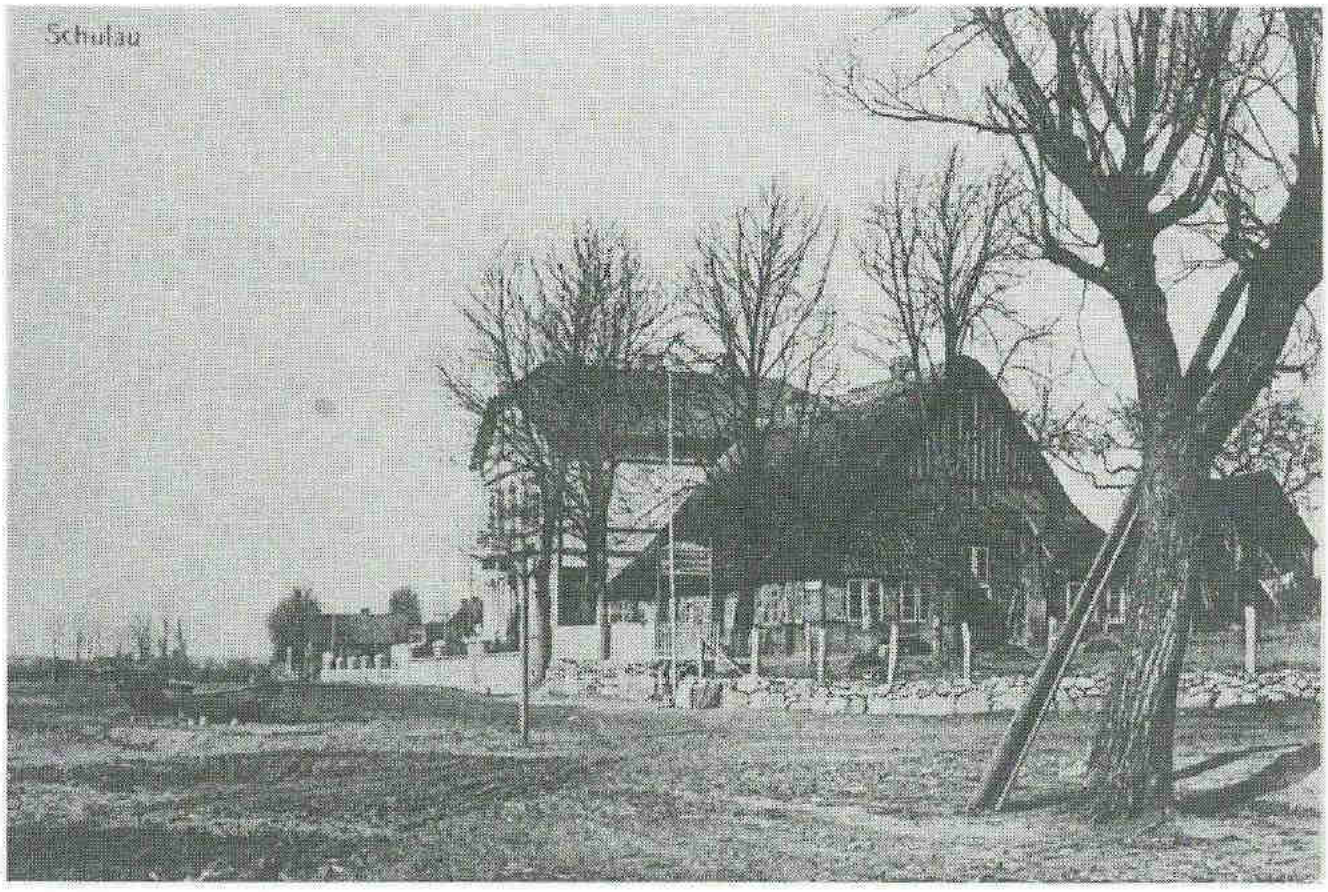


Abb.15: Das alte Reetdachhaus Schulauer Str.9 mit dem Neubau des Lokals "Zur Elblust" 1900/01. Foto: Stadtarchiv Wedel

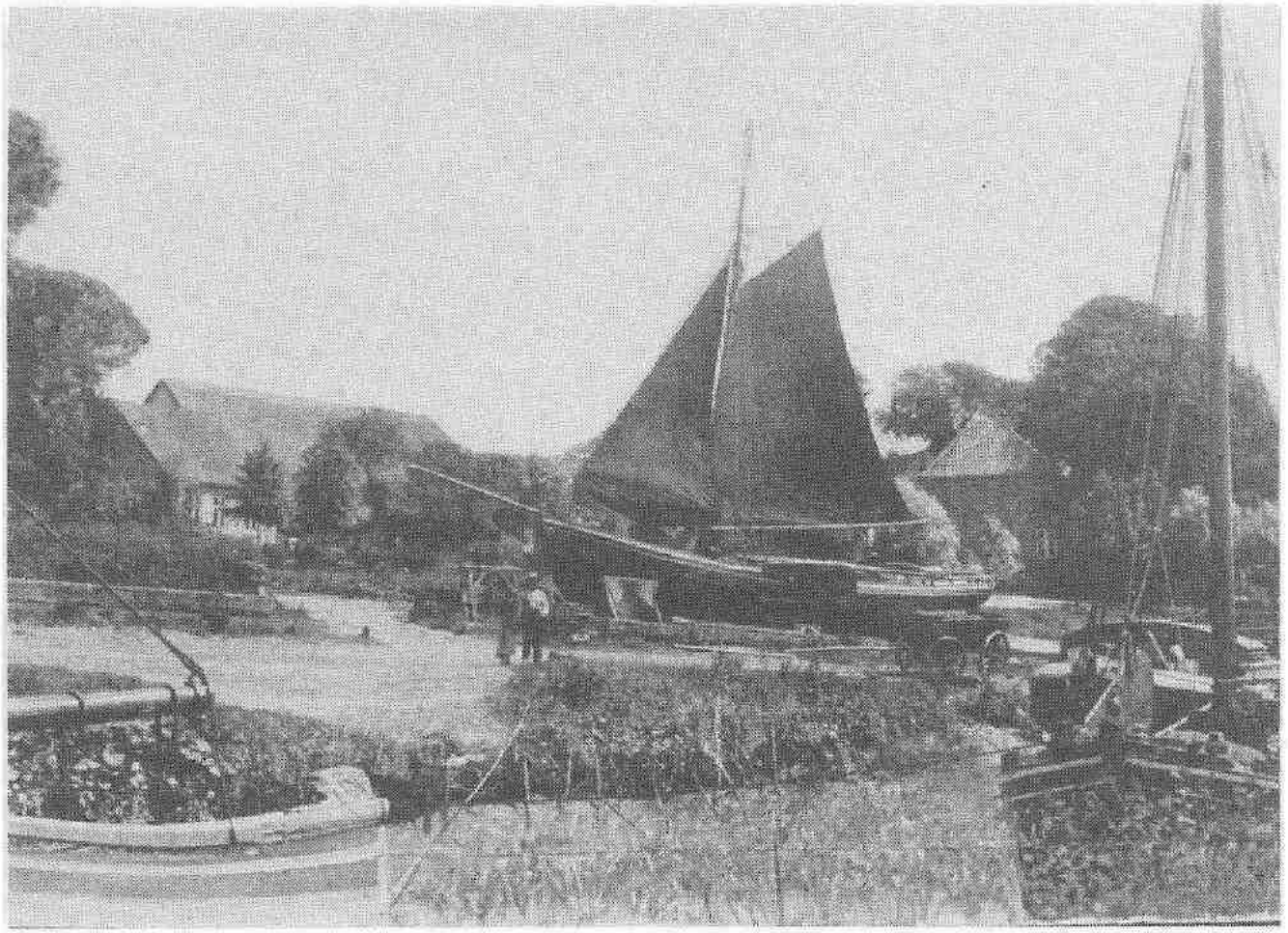


Abb.16: Die Behrens-Werft am alten Schulauer Hafen um 1890. Foto: Stadarchiv Wedel.

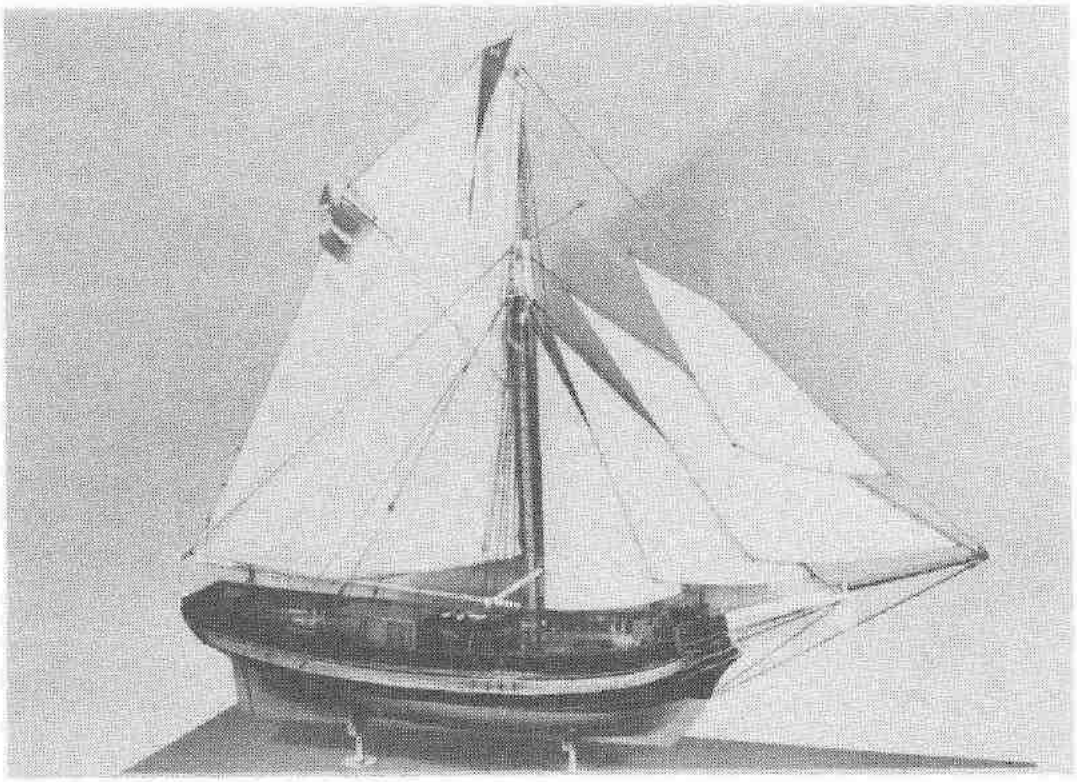


Abb.17: Modellbau der bei J.D. Behrens sen. in Schulau 1836 gezimmerten Schaluppe "Elbe"; entstanden nach einem Schiffsriß. Foto und Exponat: Altonaer Museum in Hamburg.

Abbildungen zu Kapitel I

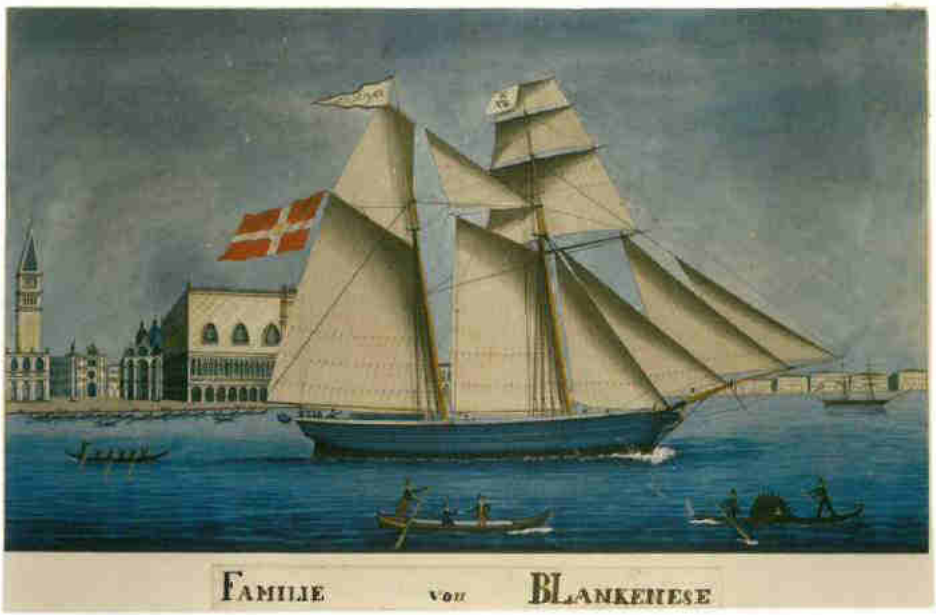


Abb.18: Schiffsportrait des 1836 bei J.D. Behrens sen. gebauten Schoners "Familie" aus Blankenese. Foto und Exponat: Altonaer Museum in Hamburg

Abb.19: Schiffsportrait des 1838 bei J.D. Behrens sen. gebauten Schoners "Regina" von Mühlenberg. Exponat und Foto: Altonaer Museum in Hamburg

Abb.20: Schiffsportrait des 1856 bei J.J. Behrens erbauten Schoners "Wedel", ab 1864 "Alice" (Kopenhagen). Exponat und Foto: Altonaer Museum in Hamburg.

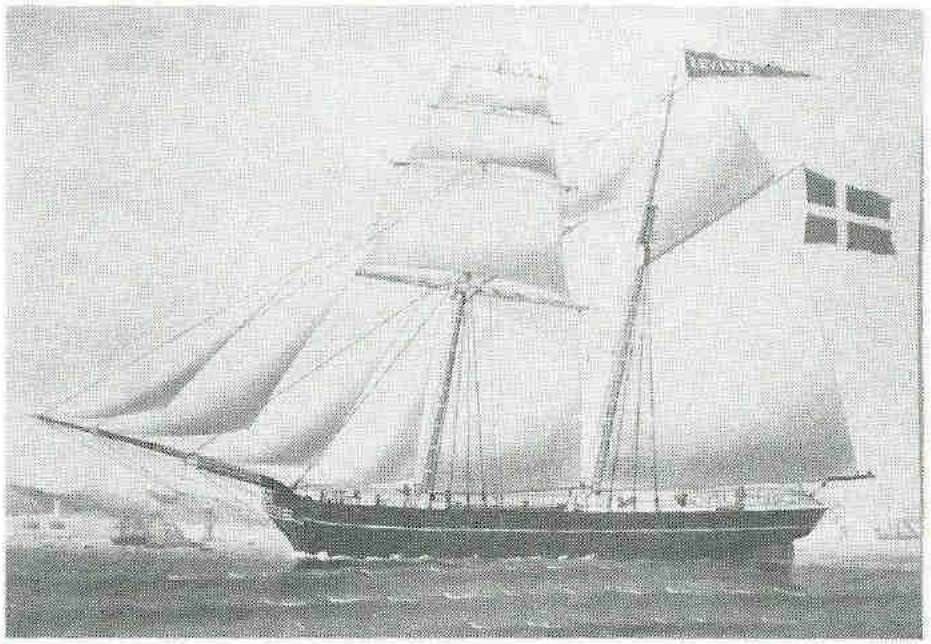


Abb.21: Schiffsportrait des 1846 bei J.J. Behrens erbauten Schoners "Levante" aus Blankenese. Exponat und Foto: Altonaer Museum in Hamburg

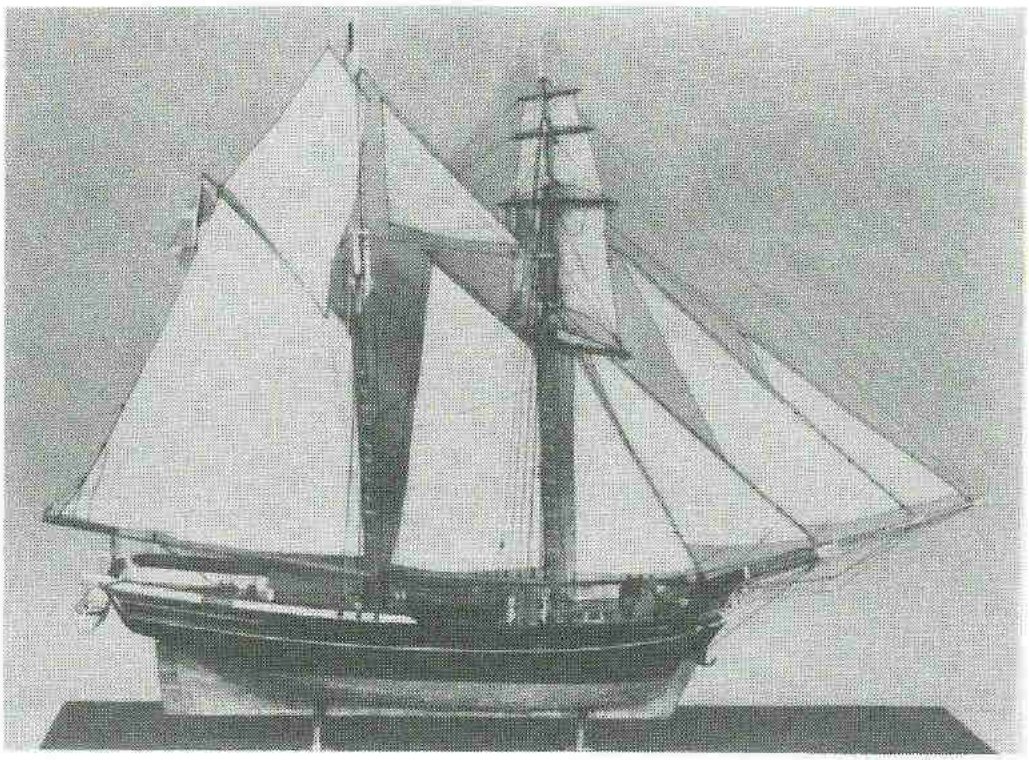


Abb.22: Modellbau der "Levante" von J.J. Behrens; entstanden nach einem Schiffsriß. Exponat und Foto: Altonaer Museum in Hamburg.

Abbildungen zu Kapitel II

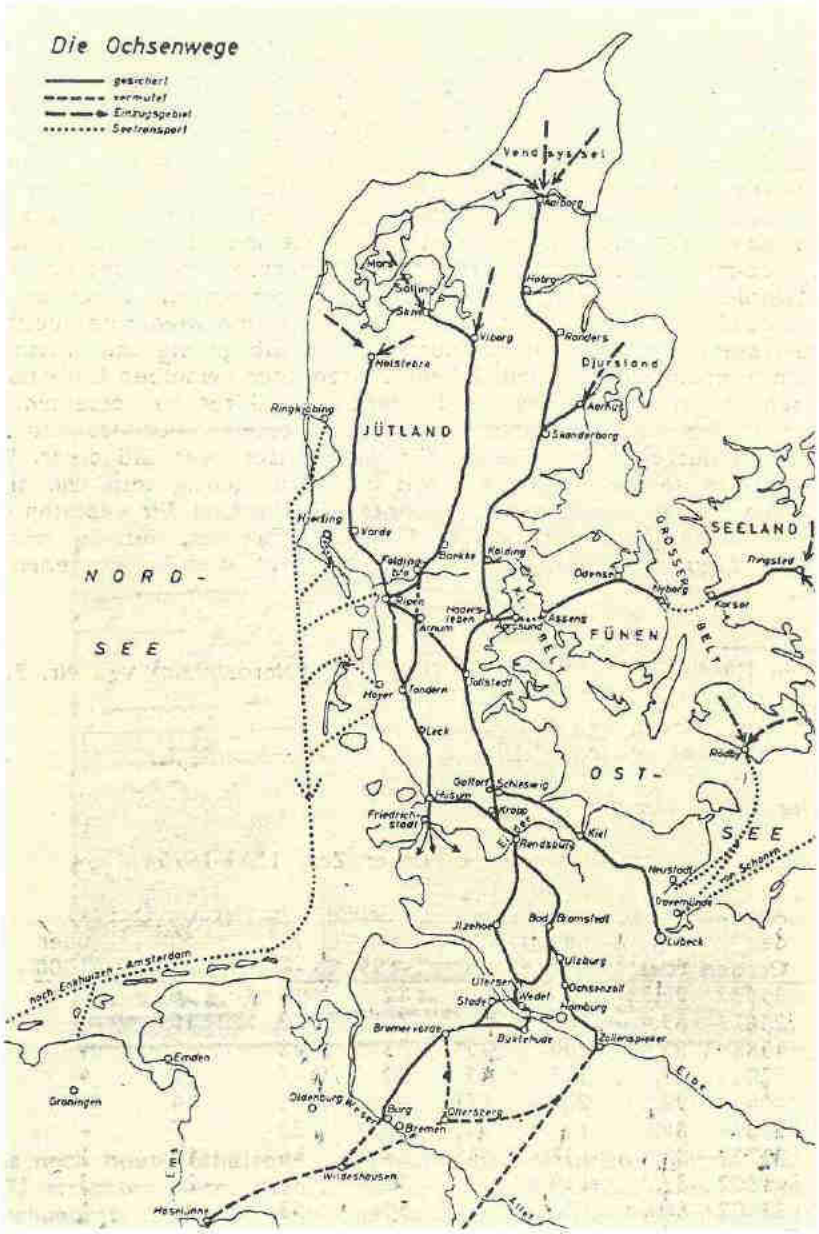


Abb.1: Die Ochsenwege. Aus: Quellen zur Geschichte Schleswig-Holsteins, Teil I (1987), S.147

Fähr-Ordnung zu Blanckenese und Wedel, vom 2 Junii 1649.

Auf gnädigsten Befehl des Durchlauchtigsten, Großmächtigsten Fürsten und Herrn, Herrn FRIDERICI des Dritten, zu Dännemarck, Norwegen, der Wenden und Gothen Königs, Hertzogen zu Schleswig, Holstein, Stormarn und der Dithmarschen, Grafen zu Oldenburg und Delmenhorst, unsers gnädigsten Königs und Herrn erneuert.

Zu Sommers-Zeit, nach advenant der Quantität und Zahl der Leute, als:

	Rthlr.	ßl.
Wann 6 oder mehr Personen seyn, von jeglicher eins für alles		8
Unter solcher Zahl, als von 5 oder 4 Personen, ist von jegliche Person	—	10
Sonsten für 2 Personen, oder ein allein, thut die Person	—	12
Bey Winters-Zeiten, von 6 oder mehr Personen, die Person	—	12
Unter 6, als 5 oder 4 Personen, die Person	—	14
Zwey Personen, jegliche	—	18
Einer allein, und wann er nicht auf mehr Personen, so mit überfahren, warten will, ist	—	24
Ein Wagen mit 4 Pferden, zu Sommers-Zeit	1	24
Zwey Wagen mit 8 Pferden	2	12
Ein Wagen mit 4 Pferden, Winters-Zeit	2	–
Ist aber Eis in der Elbe, daß man mit Prahmen nicht fahren kan	3	–
Ein Ochse, wann er aus dem Wedeler Ochsen-Marckt allein übergeführet werden muß, zu Sommers-Zeit	—	16
Zu Winters-Zeit	—	24
Ochsen, wann über 3 in der Zahl, das Stück, zu Winters-Zeit	—	16
Von 2 Ochsen, in Winters-Zeit, vom Stück	—	24
Ein Ochs allein	—	32
Coppel-Pferde, wann über 8 sind, und mit dem Prahm fahren müssen, zu Sommers-Zeit, das Stück	—	8
Zu Winters-Zeit, mit Evern	—	10
Gesattelte Pferde, wann über 6 sind, das Stück, des Sommers	—	14
Wann nur 4 oder 5 übergeschift werden, das Stück	—	18
Zwey Sattel-Pferde, das Stück	—	24
Ein Sattel-Pferd	—	32
Bey Winter-Zeit, wenn sie mit dem Ever fahren müssen, und kein Eis in der Elbe, ein Sattel-Pferd	—	24
Wann Eis in der Elbe ist, für jedes Stück	—	32
Ein Pferd allein	1	–
Feiste Schweine, des Winters, wann über 12 an der Zahl sind, das Stück	—	4
Unter 12, das Stück	—	6
	Rthlr.	**ßl.**
Zu Sommers-Zeit, das Stück, wann über 12, und die Schweine mager sind	—	3
Eine Tonne Bier, zu Sommers-Zeit, überzufahren	—	10
Zu Winters-Zeit	—	12
Packen und Krahm-Waaren, und sonsten nach Gelegenheit sie groß und schwer sind	1	36
Auch wohl	—	24
Oder	—	36
Schaaf und Ziegen, wann deren viele in der Zahl, zu Winters-Zeit, fürs Stück	—	2
Zu Sommers-Zeit, fürs Stück	—	1

Abb.2: Fähr-Ordnung vom 2.6.1649
Aus: Corpus Constitutionum Regio Holsaticarum. Teil 5: Von den Verfassungen der Herrschaft Pinneberg. Altona 1749.

Abb.2: Fähr-Ordnung vom 2.6.1649 (Fortsetzung)

Wann 4 oder mehr Personen von Blanckenese bis Buckstehude, oder an die Schwinge übergesetzet werden, giebt jede Person	—	24
Wann 3 oder 2 Personen nur vorhanden, giebt jede .	—	32
Eine Person nach Buckstehude, oder an die Schwinge .	1	–
Wann mit dem Prahm nach Buckstehude oder an die Schwinge gefahren wird	5	–

Und weil auch bishero ein Mißbrauch eingerissen, daß die Reisende, wann sie Zeug, Wath-Säcke oder sonsten Bagage zu tragen haben, von denen, an welchen die Fähre dero Zeit nicht ist, ihres Gefallens beschätzet: Als ordnen Ihro Königl. Majest. daß solches abgeschaffet, und diejenige, so mit den Reisenden überfahren, auch ihnen ihr Geräthe nach dem Ewer ohn absonderliches Trinck-Geld verschaffen sollen. Demnach gebieten und befehlen höchstermeldte Ihro Königl. Majest. hiemit ernstlich, und eins für alle, sowol den beyden Fähr- als Steur- und Prahm-Leuten insgesamt, und jedem insonderheit, daß über gesetzten Taxt, keiner in ein- oder anderley Weise, es sey und habe Nahmen wie es wolle, auch alle vorwendende Gefahr, Mühe und Difficultæten ausgesetzet, etwas fordern, und von den Reisenden exigiren sollen, besondern, wann nach einverleibten und mehr erwehntem Taxt die Passagiers und Ueberfahrende die Fähr-Leute bezahlet, so sollen alsdann von denenselben die Steuer- und Prahm-Leute, nach einer special, ihnen der Ueberfahrt halber gey achten Competentz, hinwieder alsbald contentiret und befriediget werden, über welches sie dann im geringsten um Trinck-Geld die Ueberfahrende nicht zu besprechen, noch um eines Hellers zu fodern haben sollen, welcher aber unter den Steuer- und Prahm-Leuten dieser wohlgemeinten Ordnung contraveniren würde, der oder die sollen auf Anmelden der Fähr-Leute, die dann das geringste bey hoher scharfer Strafe nicht zu verschweigen noch zu verhelen, also angesehen und gestrafet werden, daß ein ander ein Spiegel und Abscheu daran zu ersehen, und zu verspüren haben solle. Würde auch einer von den Ueberfahrenden, welcher über diese Taxa beschwehret wäre, es Ihro Königl. Majest. Beamten anzeigen, und die Ubertreter conniviren, der oder die soll die Halb-Scheid der Strafe zu geniessen haben, wohingegen auch alle Passirende sich dieser Abgift oder Fähr-Geldes nicht zu beschwehren, oder auf eintzige Weise, ohne dieselbe, so von Altershero exempt gewesen, zu entfreyen. Und als etliche Fischere und andere, so Böthe haben, sich unterstehen, die Reisende von Altona, Neumühlen, Ottensen, Nienstedten, Finckenwerder oder sonsten am Strande einzunehmen und überzusetzen, oder in die Schiffe zu bringen, selbiges aber Unserer Fähr-Gerechtigkeit schnur strax zu wider läuft, so sollen solche Exorbitantien, kraft dieses, gantz aufgehoben und verboten seyn, auch die Uebertreter mit Abnehmung der Böthe, oder sonst nach Befindung des Verbrechens gestrafet werden. Zu dessen allen Uhrkund, haben mehr höchstgedachte Ihro Königl. Majest. diese neu-gemachte Fähr-Ordnantz mit eigenen Händen zu männigliches Wissenschaft unterschrieben, und mit Ihrem Königlichen Insiegel bedrücken lassen. So geschehen auf Deroselben Schloß zu Copenhagen, den 2ten Junii 1649.

FRIDERICH. R.

L. S. R.

Abb.3: Verordnung für den Fährmann zu Blankenese und Wedel vom 19.12.1685. Aus: Corpus Constitutionum Regio Holsaticarum. Teil 5: Von den Verfassungen der Herrschaft Pinneberg. Altona 1749.

Concession und Verordnung für den Fähr-Mann zu Blanckenese und Wedel, wegen des Fähr-Geldes von den Ochsen daselbst, vom 19 Dec. 1685.

Wir Christian der Fünfte ꝛc. ꝛc. Thun kund hiemit, daß Uns Unser Fährmann zu Blanckenese und Wedel an der Elbe, Caspar Dose, supplicando allerunterthänigst vortragen lassen, wasgestalt er zu mercklicher Beforderung der Reisenden, und sonderlich der mit Viehe trafiquirenden, seine beyde Prahmen dergestalt vergrössern lassen, daß, da vorhin in beyden nur 50 Ochsen auf einmal übergeführet werden können, er jetzo bey nahe 90 transportiren könnte, in Hofnung, weiln dieses zu der Kauf-Leute Besten gereichete, sie demnach auch solches erkennen, und nach Proportion das Fehr-Geld erhöhen würden, worzu sie sich aber nicht verstehen, sondern nach alter Gewohnheit der kleinen Prahmen für jeden der jetzigen ebenfals nur 1 Rthlr. geben, und also ihren Profit in seinem Schaden suchen wolten, da doch diese grosse Prahmen ihme ein weit mehrers denn die vorige zu unterhalten kosteten, mit geziemender allerunterthänigster Bitte, Wir geruheten hierunter die allergnädigste Verordnung zu thun, daß ihme, dem Supplicanten, zu den vorigen ein billigmäßiges Fähr-Geld zugeleget werden möchte. Wann nun Unser Amts-Verwalter zu Pinneberg zugleich attestiret, daß nicht allein der Impetrant solche Prahmen vorgemeldtermassen auf seine Kosten vergrössert, sondern auch solches zu Beforderung des Transport, und en particulier auch den Ochsen-Händlern zum mercklichen Vortheil gereichete, so haben Wir auf des Supplicanten allerunterthänigstes Gesuch allergnädigst bewilliget und verordnet, gestalt Wir hiemit bewilligen und verordnen, daß die Kauf-Leute und Ochsen-Händler, als welche hiebevor allemahl vor 50 Ochsen 2 Rthlr. Fähr-Geld erleget, so sich vor jedes Stücke ohngefehr 2 Lßl. beläuft, hinführo und inskünftige, wann sie über 50 Stücke auf einmahl überführen lassen wollen, über das bishero gewöhnliche Fähr-Geld von jedem Stück, so über 50 transportiret werden, 2 Lßl. bezahlen und entrichten sollen. Wohingegen der Impetrant schuldig und gehalten ist, Unsere Bedienten und Völcker, so ofte es die Gelegenheit erfordert, gegen Vorweisung eines freyen Passes, frey und ohne Entgeld zu transportiren. Befehlen demnach Unserm jetzigen und künftigen Pinnebergischen Drosten, Beamten und Bedienten, den Impetranten bey dieser Unserer allergnädigsten Concession und Verordnung, bis an Uns kräftigst zu schützen, und dagegen nichtes zu gestatten oder zu verhengen. Uhrkundlich unter Unserm Königlichen Handzeichen und fürgedruckten Insiegel. Geben auf Unserm Schlosse zu Copenhagen, den 19ten Dec. 1685.

Ueber das gewöhnliche Fähr-Geld ist 2 Lßl. vor jedem über 50 zu transportirenden Stücke zu entrichten.

Dagegen aber der Fährmann die Königl. Bediente und Völker gegen Vorzeigung des Passes frey überzuführen verbunden.

CHRISTIAN.

Abbildungen zu Kapitel II

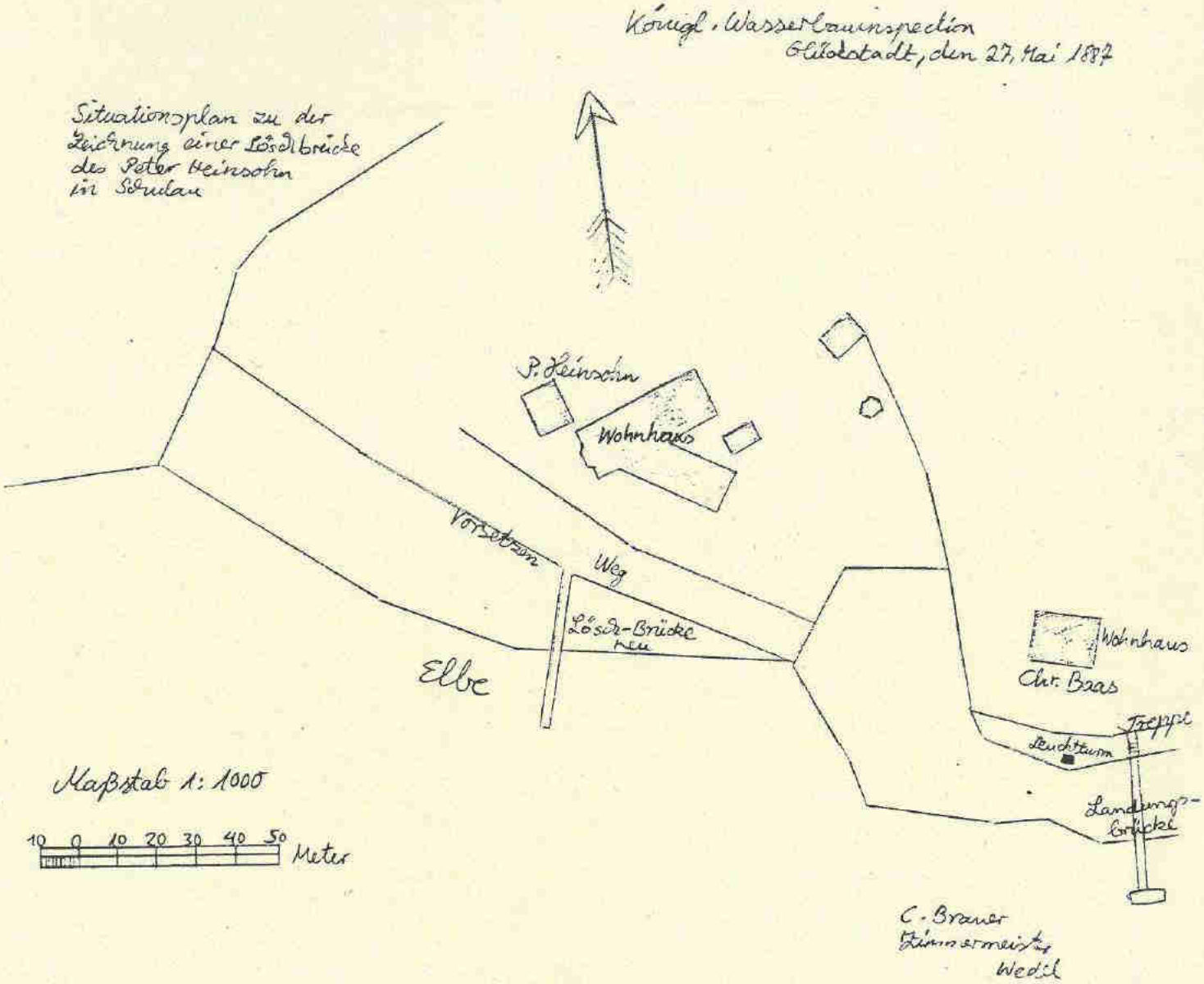


Abb.4: Situationsplan vom 27.5.1887 für den Antrag zum Bau einer zweiten Anlegebrücke beim Schulauer Ufer: Parnaß und Hof von Peter Heinsohn, heute "Schulauer Fährhaus". Aus: StAHH 424-132, II.J.IV.14.

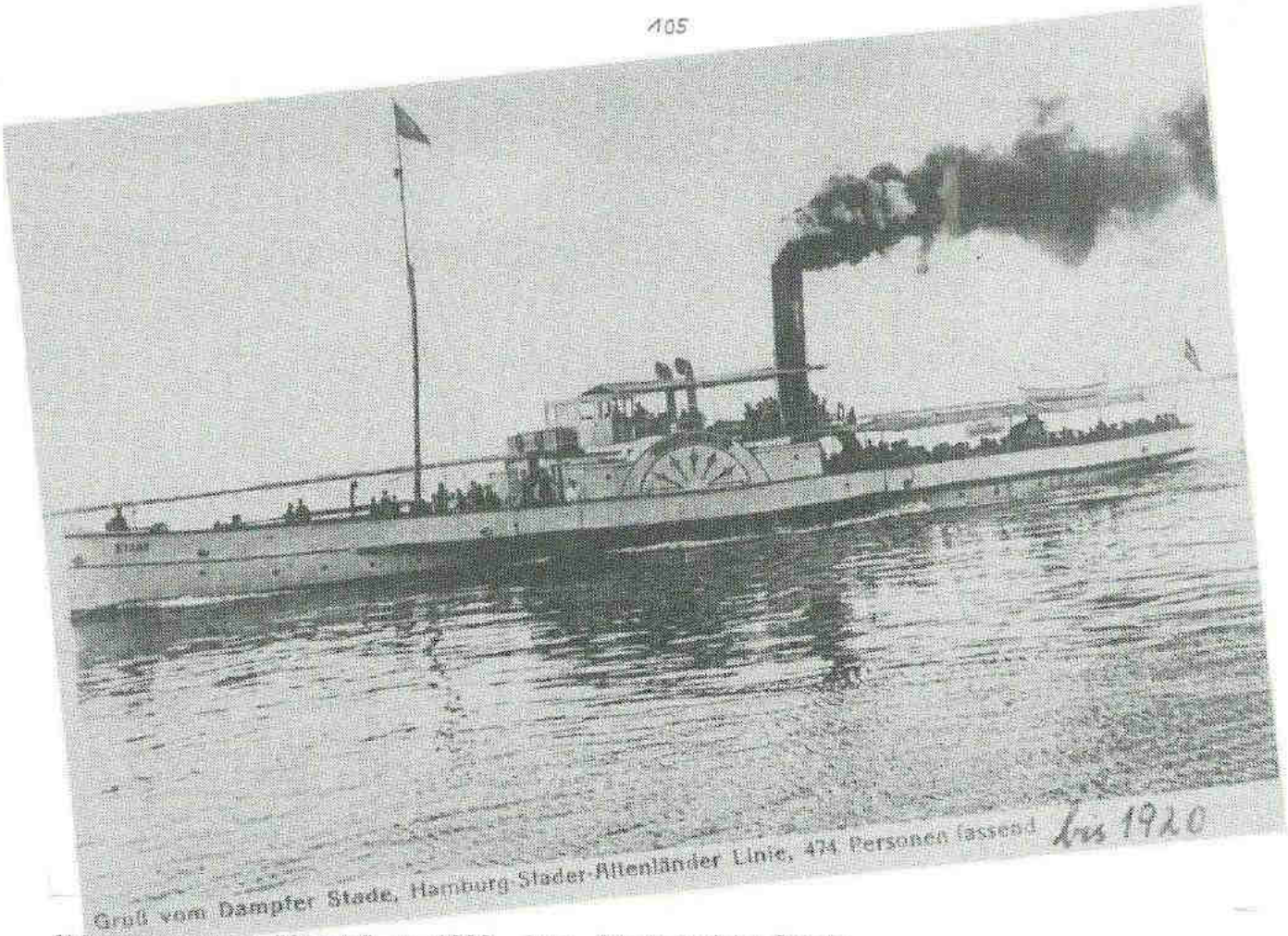
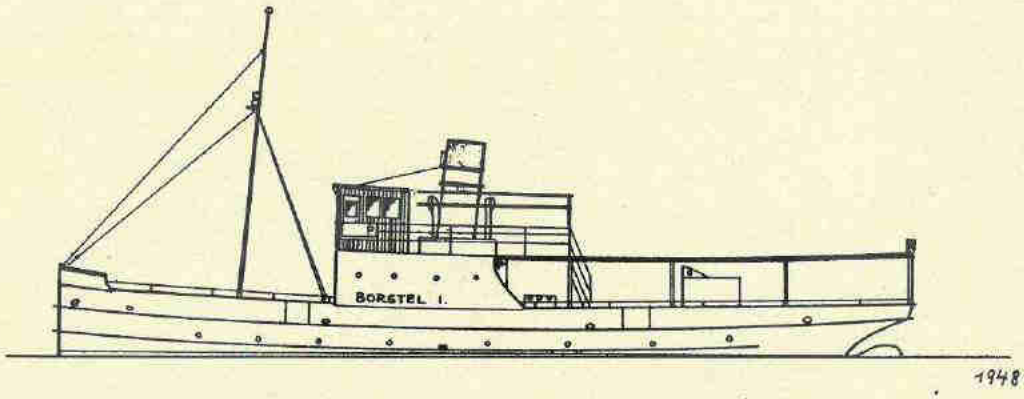


Abb.5: Dampfer "Stade" um 1900. Aus: Stadtarchiv Stade.

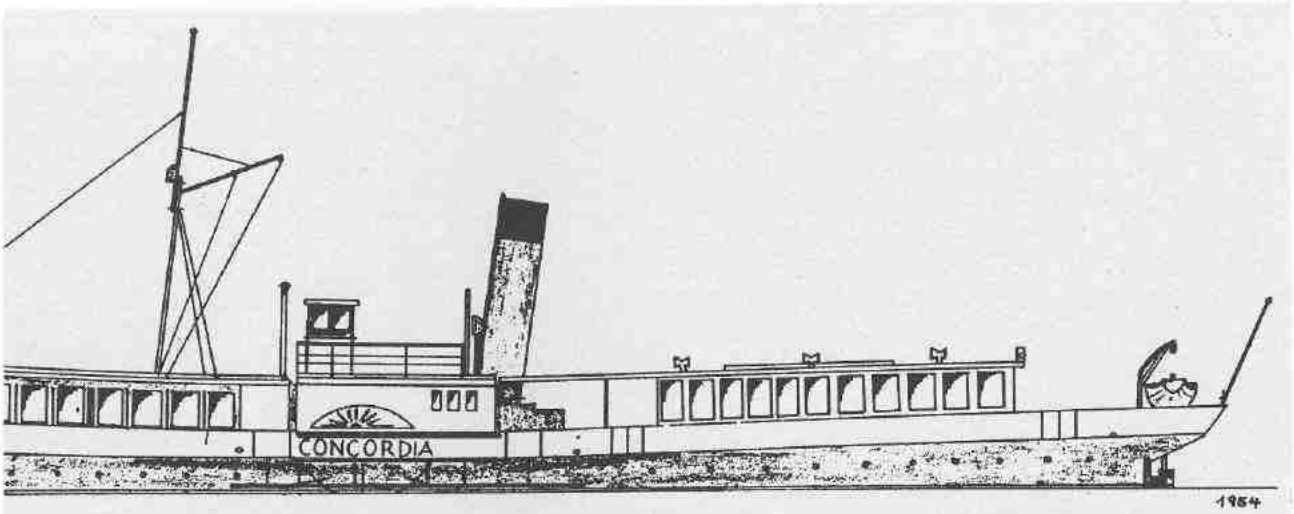


Nr.	Name, Art	Baujahr, -werft	BRT	L	B	Tg.	PS	Kn	Pers.	Verbleib
1	D. Borstel I	1899 Janssen & Schmilinsky	ca. 80	ca. 25,00	5,70	2,36	ca. 200 ✠✠	8	220	War bis 1952 im Einsatz. Dann verschrottet

D. „Borstel I" war dür den Transport von 20 Pferden eingerichtet. Reederei stellte 1952 ihren Dienst ein.

Abb.6: Aus: P. Schönfeldt 197[illegible], S.126 (mit freundlicher Genehmigung des Verlages).

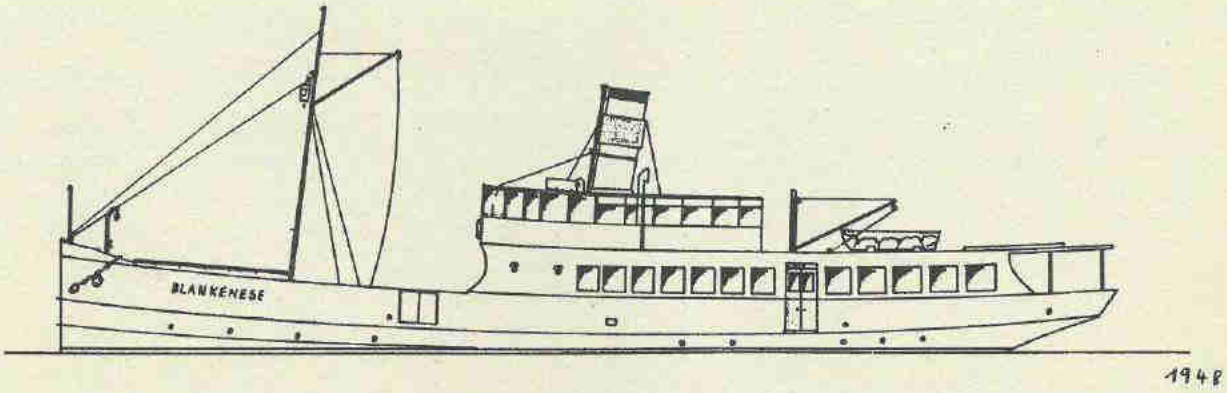
Abbildungen zu Kapitel II



jahr, -werft	BRT	L	B	Tg.	PS	Kn (km)	Pers.	Verbleib
8 ›rüder hsenberg, slau/Elbe		48,50	10,65	0,80	150	ca. 10 (18)	484	1956 bei Georg Ritscher, Hamburg, abgewrackt

: Reederei Basedow. 1934 neuer Kessel. 1935 Modernisierung: Vor- und Achterschiff bekommen verglaste Aufbauten, . Einsatz bis 1951. Aufgelegt. 1953 erneuter Einsatz. Am 7. 4. 1956 letzte Reise zur Abwrackwerft angetreten. Zurück- ca. 1,5 Millionen Kilometer.

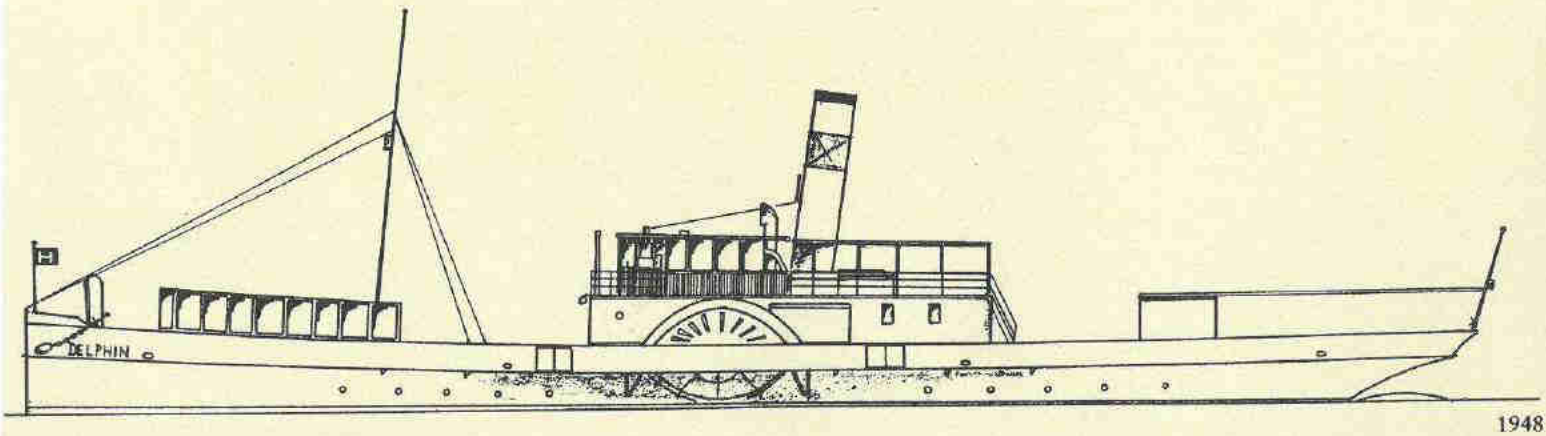
Feldt 1973, S.97 (mit freundlicher Genehmigung des Verlages).



Nr.	Name, Art	Baujahr, -werft	BRT	L	B	Tg.	PS	Kn	Pers.	Verbleib
1	D. Blankenese	1895 Janssen & Schmilinsky, Hamburg	ca. 110	31,00	5,50	1,80	300 ✠✠	12,5	320	Im November 1953 an Fa. H. Flügge, Hamburg, zum Verschrotten verkauft

Vor Übernahme der Stade-Altländer Dampfschiffahrts- u. Rhedereigesellschaft, Stade (Albert Aust), dort eingesetzt. 1943 Generalüberholung.

Abb.8: Aus: P. Schönfeldt 1973, S.47 (mit freundlicher Genehmigung des Verlages).

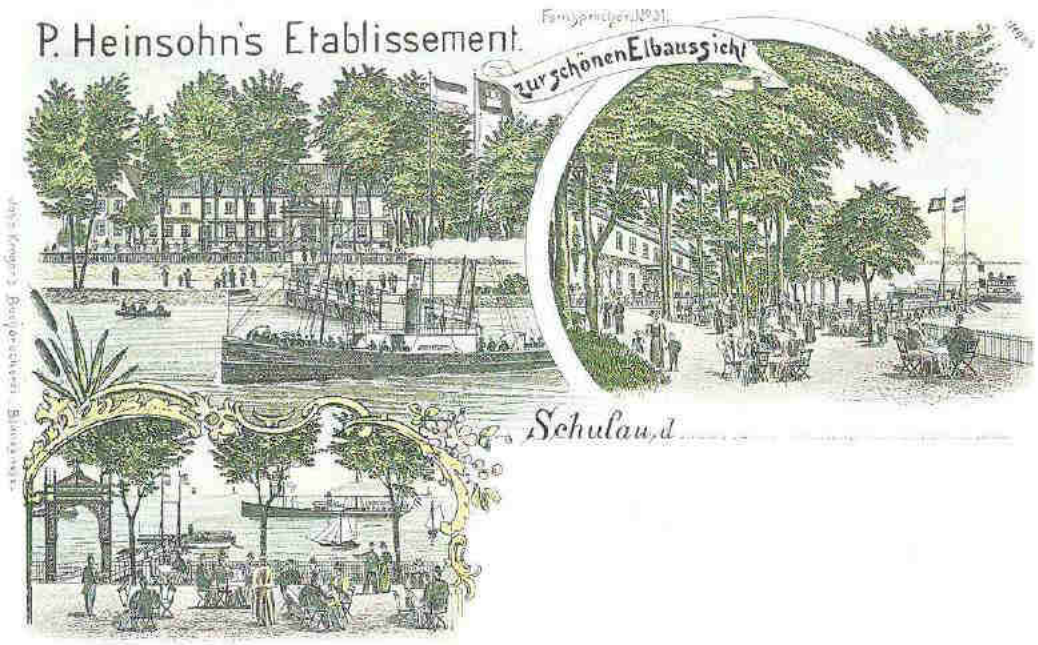


Nr.	Name, Art	Baujahr, -werft	BRT	L	B	Tg.	PS	Kn	Pers.	Verbleib
1	D. (Rad-) Delphin	1893 Blohm & Voss, Hbg.		46,97	6,40 auf Radkästen 13,73	1,60	320	11,0	800	1959 in Hamburg abgewrackt
2	D. (Rad-) Phönix	1893 Blohm & Voss, Hbg.		46,97	6,40 auf Radkästen 13,73	1,60	320	11,0	800	1959/60 in Holland abgewrackt

1937 von Reederei Wachsmuth & Krogmann, Hbg., übernommen. D. „Delphin" erhielt im Kriege Bombennahtreffer und sank. Nach 1945 gehoben und wieder in Fahrt gebracht.

Abb.9: Aus P. Schönfeldt 1973, S.46 (mit freundlicher Genehmigung des Verlages).

Abbildungen zu Kap.II



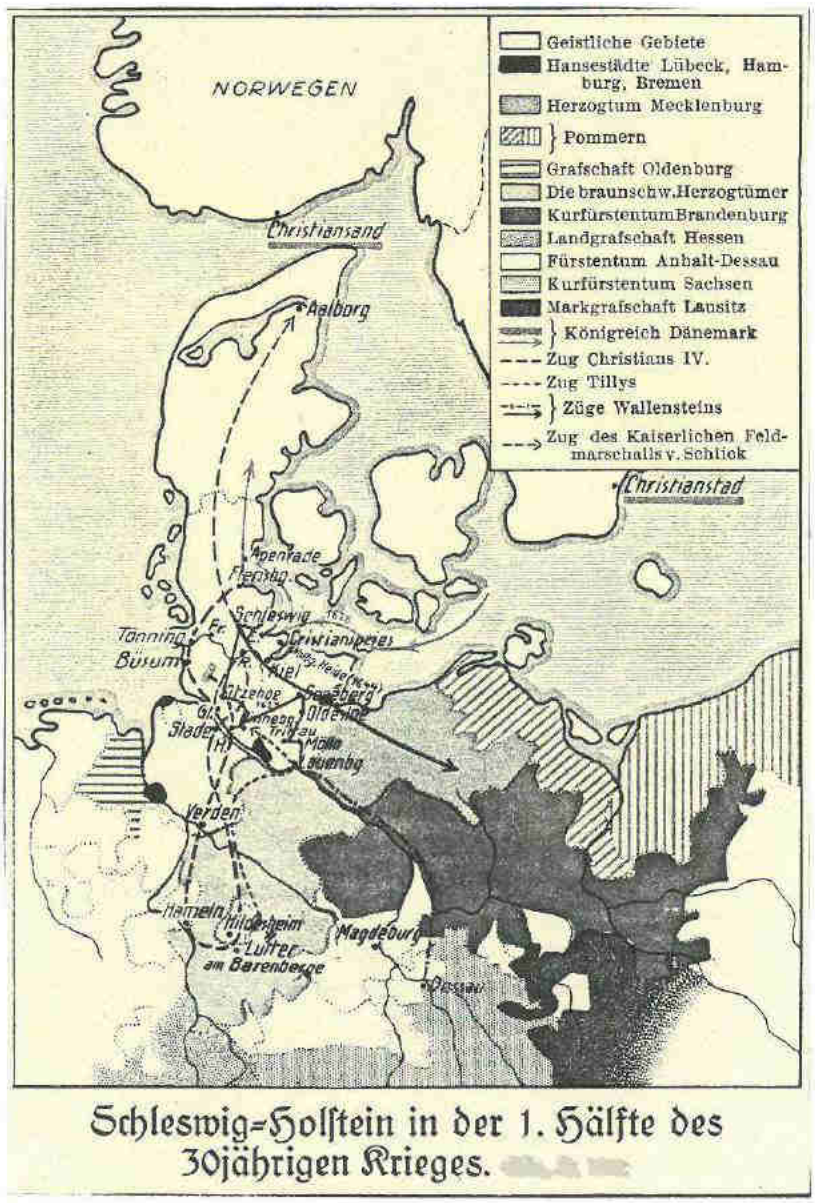
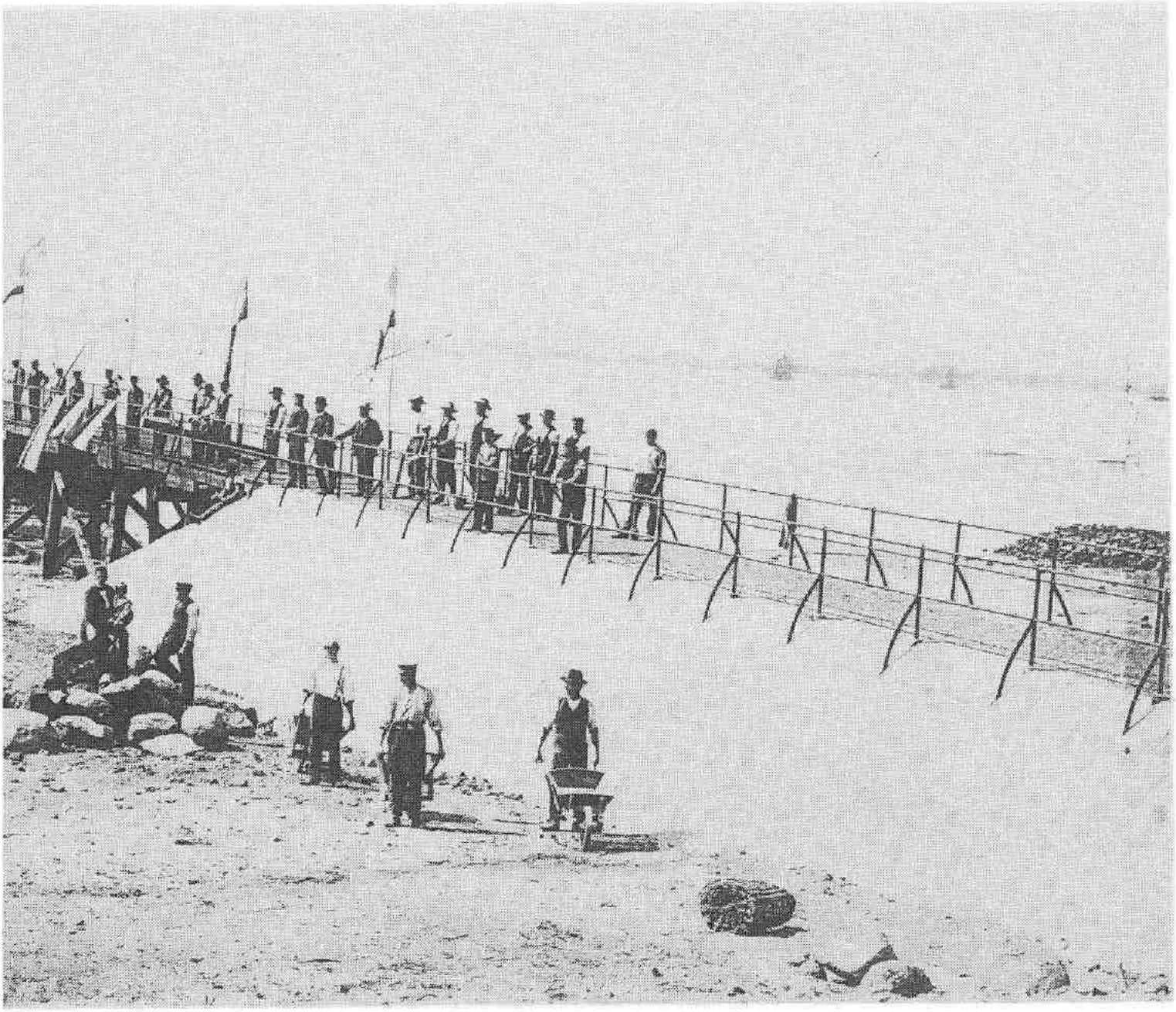


Abb.10: Die Anlegebrücke beim Lokal "Zur schönen Elbaussicht" (heute Schulauer Fährhaus). Postkarte um 1900. Nachdruck 1981, Hrsg. Buchhandlung Steyer, Wedel.

Abb.11: Der Kriegszug des Dänenkönigs Christian IV. über die Elbfähren bei Wedel und Blankenese im Jahre 1625. Aus: O. Brandt, K. Wölfle, Nordmark-Atlas, 1930, S.54.



dem Lokal "Zur schönen Elbaussicht" im Sommer 1888. Foto aus den Akten des Stadtbauamtes

110

Placat,

betreffend

eine Strafbestimmung gegen die Eingriffe in die Gerechtsame der an der Elbe belegenen Fährstellen, als Blankenese, Schulau, Wedel und Brunsbüttel.

Placat,

hvorved

Straffen for Indgreb i Færgestedernes Rettigheder ved Elben, nemlig Blankenese, Schulau, Wedel og Brunsbüttel, bestemmes.

Generalpostdirection, den 24sten April 1829.

Kopenhagen.

Gedruckt bey dem Director Jens Hostrup Schultz,
Königlichem und Universitäts-Buchdrucker.

Seine Majestät der König haben unterm 3ten d. M. allergnädigst zu resolviren geruhet, daß Eingriffe in die Gerechtsame der Fährstellen an der Elbe auf die Weise geahndet werden sollen, daß der Contravenient, außer dem Ersatz des dem Fährpächter entzogenen Fährgeldes, das erste Mal eine gleiche Summa, das zweite Mal die doppelte, und im Falle des fernern Rückfalls, das vierfache des Fährgeldes als Königl. Brüche zu erlegen, angehalten werden soll.

Vorstehendes wird Allen, die es angeht, zur Nachricht und gebührenden Nachachtung hiedurch bekannt gemacht.

Generalpostdirection zu Kopenhagen, den 24sten April 1829.

Hauch. Lange. Monrad. Thaysen. Bojesen.

L.S.

Abbildungen zu Kap.II

Abb.13: Strafandrohung für Verstöße gegen das Fährprivileg der Herrschaft (StAW, 1064/ Fleckensprotokolle)

Anhang III: RAK, "Industriezählungen", Herrschaft Pinneberg

Jahr	Werft	Zahl, Tragfähigkeit und Typ der im Vorjahr erbauten Schiffe; Holzart Holzart	Wieviel beim Schiffsbau an in- bzw. ausländischen Materialien verbraucht wird	Wieviele Arbeiter beschäftigt sind	Ob si teur der n Zeich
1825	Diederich Behrens	1 Giek-Ewer von 6 CL, aus Föhren- und Eichenholz; sonst nur Reparationsarbeiten.	Für 320 Rbtlr. ausländisches für 64 Rbtlr. inländische Materialien.	Abwechselnd 3,4 oder 5 Mann	Kein Baume ner E
1825	Hans Hinr. Finck	2 Giek-Ewer à 5 CL von Föhren- u. Eichenholz; sonst nur Reparationsarbeiten.	Für 584 Rbtlr. inländische, für 320 Rbtlr. ausländische Materialien.	4 feste Arbeiter, außerdem abwechselnd 2 - 3 Tagelöhner.	item
1831	Diederich Behrens	Blos Reparationsarbeit.	Hat gar kein Holz gebraucht.	3 Söhne u. 1 Tagelöhner	Selbs eigen Baut
1831	Hans Hinrich Finck Wwe.	item	Für 300 Rbtlr. ausländisches und teils inländsiches Holz.	2 - 3 feste Arbeiter u. 3 Lehrburschen	Erfin
1834	Diederich Behrens	Blos Reparationsarbeit.	Für 120 Rbtlr. ausländisches Holz.	6 feste Arbeiter u. 3 Lehrjungen	Selbs eigen
1834	Joh.Hermann Finck	Einen neuen Ewer von 13 CL, einen Ewer von 11 CL, teils von Eichen, teils von Föhrenholz.	Für 1800 Rtlr. Resp. ausländisches Holz.	5 - 6 Gesellen u. 3 - 4 Jungen	item
1835	Diederich Behrens	1 neuen Schoner von 32 CL, teils von Eichen, teils von Föhrenholz, einige Reparationsarbeiten.	Für 2 - 3000 ℔ Cour. ausländ. Holz; der Wert von Eisenzeug möge 900 Cour. betragen haben.	2 Söhne als beständige Arbeiter 1 Tagelöhner 3 Lehrjungen	item
1835	Hermann Finck	Einen Galeas- u. einen Torfewer von 18 bzw. 8 CL, auch Reparationsarbeit, teils von Eichen-, teils von Föhrenholz.	Für 1300 Rbtlr. in- u. ausländ. Holz; den Wert von Eisenzeug könne er nicht angeben.	4 - 5 feste Arbeiter, 3 - 4 Lehrlinge	item
1836	Diederich Behrens	2 neue Torfewer von 10 1/2 und 9 1/2 CL, teils von Föhren, teils von Eichenholz; sonst nur Reparationsarbeiten.	Ausl. Holz für 2000 ℔ Cour.	3 beständige Arbeiter u. 3 Lehrlinge	item
1836	Hermann Finck	Einen Frachtewer von 10 1/2 CL, teils von Eichen- teils von Föhrenholz, sonst nur Reparations-	Holz für 600 Rbtlr.	4 - 5 Gesellen, 3 - 4 Lehrlinge	item

iter ind	Ob sich bei der Werft ein Konstrukteur od. Schiffbaumeister befindet, der nach eigenen Entwürfen bzw. Zeichnungen zu bauen versteht	Wie teuer die Commerzlast bei neu erbauten Schiffen im allgemeinen zu stehen kommt	Ob allein auf Bestellungen im Lande oder auf Spekulation gebaut wird	Bemerkungen
,4 ter, ch- age-	Kein Konstrukteur; er ist selbst Baumeister u. baut teilt nach eigener Erfindung, teils nach Zeichnung. item ...	Die Commerzlast kömmt 2 bis 300 Rbtlr. zu stehen. item ...	Blos auf Bestellungen item ...	Sie beschweren sich darüber, daß die hiesigen Fischer-Ewer größtenteils im Ausland jens.d.Elbe gebaut werden.
n	Selbst Baumeister und arbeitet nach eigener Zeichnung. Baut durch ihren Sohn nach eigener Erfindung.	160 Rbtlr. pro Commerzlast item ...	Blos auf Bestellung item ...	keine keine
ter en n en	Selbst Baumeister u. baut nach eigener Zeichnung. item ...	160 Rbtlr. pro Commerzlast 120 Rbtlr. pro Commerzlast	Sowohl auf Best. als auf Spekulation item ...	./. ./.
be- eiter Ar- t	item ... item ...	pp. 300 Cour. pp. 250 Cour.	Blos auf Bestellung item ...	./. ./.
Ar- en, nge	item item	ca. 250 Cour. pro CL ca. 250 Cour. pro CL	item item	./. ./.