

Der Haikutter und die dänische Seefischerei im 19. und 20. Jahrhundert

Teil I: Der Aufstieg der Seefischerei und der Bau seegehender Kutter

Das Land der Fischer

Etwas unterhalb von Skagen, zwischen Hirtshals und Hanstholm, an der Nordwestküste der Dänischen Insel Vendsyssel-Thy, liegt die Jammerbucht. Rund 100 Kilometer misst sie in der Länge. Der Ursprung des Namens liegt auf der Hand: Nirgends sonst vor den Küsten von Nord- und Ostsee dürften mehr Wracks auf derart dichtem Raum liegen. Denn hier oben treffen die auslaufenden Strömungen aus dem Kattegat auf die Gezeitenströme der Nordsee, und auch der vorherrschende West oder Nordwest lässt eine kabbelige See mit fiesen Wellen entstehen. Wenn diese auf die der Bucht vorgelagerten Sände treffen, steilen sie sich weiter auf und brechen

schließlich. Die hier segeln, müssen ganz genau wissen, was sie tun. Und sie brauchen sehr gute Schiffe.

Das gilt natürlich nicht nur für diese nordwestliche Ecke Dänemarks, sondern für die gesamte jütlandische Westküste bis runter zu den Nordseeinseln Rømø und Fanø. Nicht einmal 500 Kilometer Küste sind das, gemessen an

den rund 7300 Kilometern Gesamtlänge der dänischen Küsten ist das wenig. Aber die Ostküste und die allermeisten der Inseln des Königreichs liegen im Kattegat, wie Anholt, Læsø oder Samsø, und in der Ostsee, wie Sjælland, Fyn oder Lolland. Nicht von ungefähr heißt dieses Seegebiet in Seglerkreisen Dänische Südsee: Hier macht Segeln Spaß. Es ist jedenfalls nicht verwunderlich, dass die staatliche Seenotrettung in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts allein 45 Stationen mit Rettungsbooten oder Raketengeräten an der Nordseeküste aufbaut.

Die Seehandelsrouten zwischen Nord- und Ostsee führen naturgemäß rund Skagen, zumindest bis zur Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals im Jahr 1895. Außerdem nimmt die Seefischerei in Dänemark rasant zu. Schon immer gab es



Fanggebiete in der Nordsee

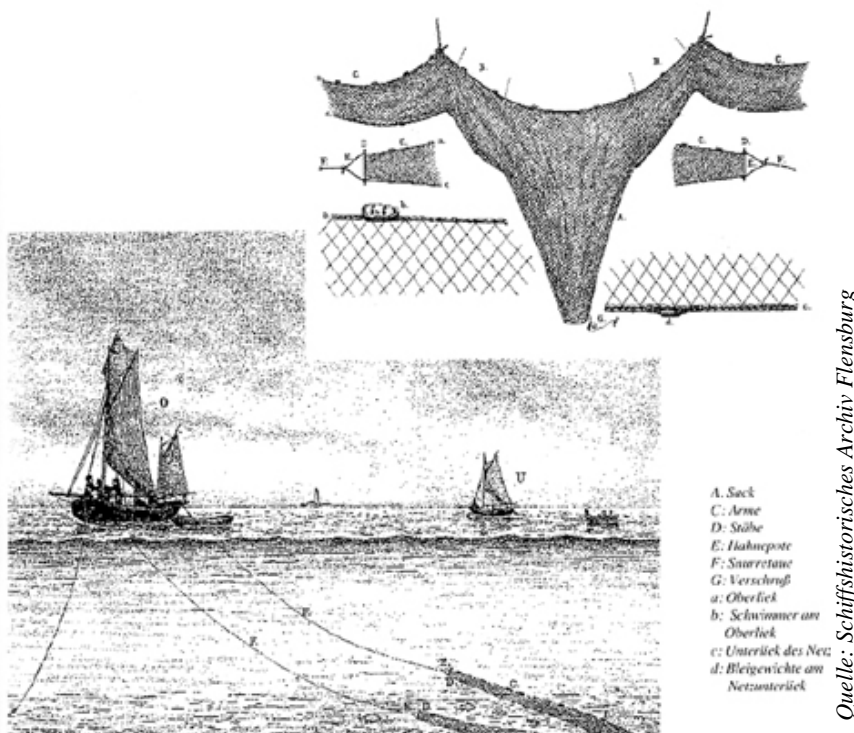
Quelle: Schiffshistorisches Archiv Flensburg

Fischer, die in unmittelbarer Küstennähe auf Aale oder Kabeljau gingen. Oft fischten auch die bäuerlichen Dorfgemeinschaften von Land aus. Mit offenen Booten wurden die Netze vor der Küste ausgebracht und dann an den Strand gezogen. Der erste Berufsfischer im modernen Sinne des Wortes wird im 17. Jahrhundert am Limfjord er-

zum Anfang des 20. Jahrhunderts Frederikshavn, wenige Kilometer südlich von Skagen im Kattegat gelegen. Dank seines befestigten Hafens hat sich der Ort seit 1818 zu einem wichtigen Handelsplatz entwickelt, und die frühe Eisenbahnbindung verstärkt das noch. Ganz anders als heute, da gute Gewinne mittels omi-

gen nach vorn und erleben eine ähnliche Entwicklung: In Esbjerg beispielsweise wird 1869 ein Seehafen mit Eisenbahnanschluss auf die grüne Wiese respektive den Dünen sand gebaut, weil Dänemark im Deutsch-Dänischen Krieg 1864 Schleswig und Holstein verloren hat und daher über keinen konkurrenzfähigen Nordseehafen mehr verfügt. Esbjerg wird bald eine Art Klondijke für Seefischer, eine geschichts- und - glaubhaften Berichten zufolge - auch ziemlich kulturlose Pionierstadt, in der sich ganz trefflich das auf See verdiente Geld wieder ausgeben lässt. Skagen erhält 1890 den Eisenbahnanschluss, und 1907 den Hafen. Andere Häfen entstehen neu oder entwickeln sich weiter. Bis in den 1. Weltkrieg erlebt die dänische Seefischerei eine beispiellose Blüte, die auch vom Krieg nicht beeinträchtigt wird. Ganz im Gegenteil: Während die deutschen und englischen Fischer zur Marine gehen und Schiffe aller Krieg führenden Staaten auf See gefährdet sind, fahren die Fischer des neutralen Dänemark auf die Fanggründe. Und tragen ihr schwer verdientes Geld nicht nur in die Hafenspelunken, sondern stecken es auch in den weiteren Ausbau der Kutterflotte.

Nach dem Krieg gibt es gute Märkte und Preise in England, aber nicht in Dänemark. Viele Fischer gehen mit ihren Kuttern in die Englandfischerei, fischen auf der Doggerbank und anderswo. Manche bleiben die ganze Saison über vor England, andere lassen sich da nieder. Bevorzug-



Funktionsweise der Kurrewade

Quelle: Schiffshistorisches Archiv Flensburg

wählt. Aber jetzt, im 19. Jahrhundert, verlagert sich der Schwerpunkt ganz klar auf die See. Und am Ende des Jahrhunderts ist die Seefischerei ein bedeutender Wirtschaftszweig – und bleibt es bis heute: Das kleine Dänemark zählt immer noch zu den großen Fischereinationen der Welt.

Allerdings gibt es zunächst nur unbedeutende Nordseehäfen. Zentrum der Kutterfischerei auf der Nordsee ist vielmehr bis

nöser Investmentpapiere von sogenannten Shareholdern in steuerabzugsfähige Verluste verwandelt werden, zieht hier noch wirtschaftliche Prosperität unmittelbar einen allgemeinen Aufschwung nach sich: Schulen entstehen ebenso wie Theater, Hotels und Gaststätten werden eröffnet, Künstler siedeln sich an und natürlich Handwerker aller Art. Und Werften. Frederikshavn wird zum Zentrum des dänischen Kutterbaus.

Andere Küstenstädte drän-

ter Hafen der dänischen Eng-landfischer ist Grimsby an der Mündung des Humber. Erst in den 30er Jahren normalisiert sich die Lage in Dänemark wieder.

Im 2. Weltkrieg bleibt Dänemark neutral, wird aber 1940 von deutschen Truppen besetzt. Die Fischer malen den Dannebrog und den Schriftzug DANMARK groß auf die weißen Kutter und bringen ihr Fanggerät aus, wo sich Deutsche und Engländer nicht hintrauen. Trotz Verminderung der Nordsee und gelegentlicher Luft- oder U-Boot-Angriffe: Die Preise sind gut und die Fischer verdienen ordentlich. Das bringt manchem den Ruf ein, Kriegsgewinnler oder Kollaborateur zu sein. Andere bringen ihre Kutter in Sicherheit, lassen sie an abgelegenen Orten aufpallen oder setzen sich nach England ab. Einige der Kutter werden hier als Hilfsschiffe der Marine eingesetzt, den sogenannten Admiraltätskuttern. Für die Landung der Alliierten in der Normandie sollen rund 800 dänische Fischer rekrutiert worden sein. Wieder anderen setzen Flüchtlinge nach Schweden über: Viele dänische Juden gelangen an Bord von Fischkuttern in Sicherheit und überleben so Krieg und Holocaust.

Nach dem Krieg kommt der

Zur See

Anfang vom Ende der Fischerei mit kleinen, seegehenden Kuttern: Große Trawler pflügen den Meeresgrund um, ziehen

mit jedem Hiev den Jahresfang eines Kutters an Deck und vernichten nachhaltig die Lebensgrundlagen der Fische. Die werden jetzt industriell zu Fischmehl und -öl verarbeitet, der Fang von Fischen zum direkten Verzehr verliert an Bedeutung. Die Fischpreise sinken, auch durch die weltweite Konkurrenz auf den Märkten.

Zerstörung ihrer eigenen Existenzgrundlage. Fangquoten der EWG und später der EU limitieren bald die Erträge, und Abwrackprämien erleichtern den Fischern den Ausstieg. Spätestens in den 70er Jahren ist die Zeit der kleinen Kutter vorbei, auch wenn viele bis in die 80er oder 90er Jahre durchhalten. Einige wenige tun das sogar bis



Quelle Nielsen, De Danske Bådtyper

Frederikshavner mit Snurrewadejolle

Die Fischer versuchen es noch mit Aufrüstung: Größere Kutter werden gebaut, ältere mit stärkeren Maschinen nachgerüstet. Jetzt gehen auch die kleinen in die Schleppnetzfisherei. Aber die ist kostenintensiv und nicht nachhaltig – die Seefischer wirken mit bei der Überfischung der Nordsee und damit bei der

heute. Aber der Nachwuchs geht lieber auf die großen Trawler: Die haben Kabinen, Heizungen und Fernsehgeräte.

Bis in die 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts wird in Dänemark also vor allem Küstenfischerei betrieben. Mit offenen oder halb gedeckten Booten

und Jollen rudern oder segeln die Fischer zu ihren Stellnetzen, Reusen oder Schnüren. Für viele ist das nur ein saisonaler Nebenerwerb. Die Boote sind klein, und sie sind allesamt in Klinkerbauweise gezimmert. Sie werden nicht nach Plan gebaut, sondern nach Erfahrungen. Nicht selten erledigen Fischer und Bauern diese Arbeit selbst. Bootsbauer sind vielfach Wanderhandwerker. Schiffbauer und reguläre Werften finden sich nur vereinzelt.

Aber der Bedarf an größeren, gedeckten und seegängigen Schiffen steigt, und die dänische Kutterflotte wächst rasant - in Frederikshavn und anderswo. Ab 1870 werden in erster Linie völlige Rundgatter mit angehängtem Ruder gebaut. Die kleineren sind einmastig, als Kutter getakelt. Bald entstehen größere Fahrzeuge mit 20 und mehr BRT. Es sind noch reine Segelfahrzeuge, getakelt als Ketsch mit einem eher kleinen Besansegel, dazu Groß, Top, Fock, Klüver und einem Jager oder Flieger. Alle sind robuste Eichenholzschiffe von guter Seetüchtigkeit. Mehr und mehr entstehen sie nach Berechnungen und Zeichnungen, der Beruf des Schiffbauers verändert sich und erfordert den Betrieb fester Werften. Viele Besonderheiten, die heute als typisch dänisch angesehen werden, entwickeln sich in dieser Zeit, etwa die Anordnung der Spanten mit ihrer dichten Abfolge von Einzel- und Doppelspanten. Anders als die offenen Boote sind diese Kutter vielfach nicht geklinkert, sondern kar-

weel - auch kraweel genannt - gebaut. Die Karweelbauweise wird zum entscheidenden Merkmal modernen dänischen Kutterbaus, und der *Frederikshavner* Kutter zum Prototyp.

1886 zeichnet der bekannte Bootsbauer E.C. Benzon aus Nykøbing auf Falster einen neuen Kutter von 30 Bruttoregistertonnen. Der läuft 1889 bei Nikolaj Ohlsen in Frederikshavn vom Stapel und wird THORA getauft. Das Schiff ist

auslösen: Sie setzen einem Neubau, der W. KLITGAARD, eine 14-PS-Dampfmaschine der Gebr. Houmøller in den Rumpf und führen eine Schraubenwelle durch den Achtersteven nach außen. Die Maschine dient also nicht nur dem Betrieb der Decksmaschinen, sondern auch dem Antrieb des Schiffes, zumindest bei Flaute und am Fangplatz. Dann geht es Schlag auf Schlag, und schon Ende der 90er Jahre sind viele Neubauten motorisiert. 1898 bei-



Seitenansicht der NORDWIND

Foto: Aent Kingma

zwar noch ein Rundgatter, aber schmaler und unter der Wasserlinie schärfer geschnitten als die typischen Frederikshavner. Obwohl die THORA fortan die jährlichen Wettsegelfahrten unter den Fischern gewinnt, bleiben die meisten Schiffbauer und Auftraggeber erst einmal dem altergebrachten, völligeren Typ treu.

Bis Benzon und Ohlsen 1892 eine echte Revolution

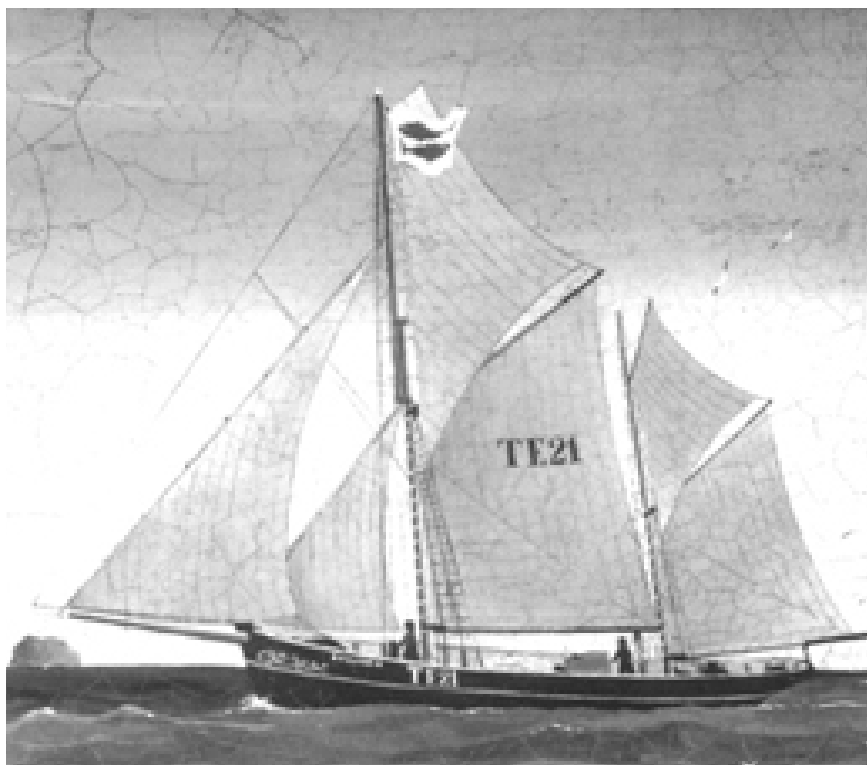
spielsweise wird die CIMBRIA von Ohlsen ausgeliefert: Fast 19 Meter lang und 5 Meter breit, vermessen mit 35 BRT, ketsch-getakelt und mit einer Antriebsmaschine ausgestattet. Das Heck zeigt noch das typische Frederikshavner Rundgatt und den Achtersteven, allerdings hängt das Ruder nicht mehr außen an, vielmehr ist der Schaft innen durch das Achterschiff geführt. Unter dem Namen HANSINE ist das Schiff seit

kurzem ab Bremerhaven wieder in Fahrt.

Und auch die W. KLITGAARD fährt noch, jetzt mit Anglern und Gästen der Stadt Frederikshavn. Dieses Schiff ist nicht nur wegen der frühen Motorisierung historisch höchst interessant: Der Rumpf ist etwa 20 Meter lang und über 5 Meter breit, zeigt dabei keinen besonders ausgeprägten Deckssprung. Das Heck ist im

tion zu diesem ungewöhnlichen Schiff nimmt, bleibt sein Geheimnis. Möglicherweise hat er sich die englischen Fishing Smacks gut angeschaut, die zu dieser Zeit zu Dutzenden vor den dänischen Küsten auftauchen. Die Engländer segeln schon im Mittelalter von der Ostküste aus zu den Farøern und bis Island auf Kabeljaufang, und wie alle seefahrenden Nationen der Welt entwickeln sie dafür ge-

Deutschland, Schweden und Dänemark werden in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts solche Smacks aus England angekauft. Die gelten als weniger und schneller als die hölzernen Ewer oder Frederikshavner, vor allem aber sind sie billiger als ein heimischer Neubau. Verständlicherweise lassen sich die ortsansässigen Bootsbauer davon inspirieren, auf den Elmshorner Werften beispielsweise oder bei Junge in Wewelsfleth oder eben bei Ohlsen in Frederikshavn.



Fishing Smack Brixham Trawler

Quelle: Skagboernes Englandsfiskeri 1921-1939, Skagen 1987

Bereich der Schandeckel beinahe eckig, die achterliche Schanz leicht konvex gebogen. Auch bei der W. KLITGAARD ist der Ruderschaft innen durch das Achterschiff geführt. Aber anders als bei der CIMBRIA und vergleichbaren Schiffen ist dieses Achterschiff ein angezimmertes Überhang, sozusagen hinter den Achtersteven gebaut. *Hækbygget* wird man das später nennen.

Woher Benzons die Inspira-

eignete Schiffe. Im 19. Jahrhundert ist das die ketschgetakelte Fishing Smack, karweel gebaut, mit scharf geschnittenem Bug und schlank auslaufenden Linien, für den Fang mit Langleine oder Schleppnetz. In Brixham, dem Zentrum der Nordseefischerei, liegen um 1850 bereits 130 solcher Smacks - Brixham Trawler. Viele davon haben ein weit überhängendes, angezimmertes Achterschiff. In den Niederlanden, aber auch in

Mit ihrem angezimmerten Heck ist die KLITGAARD also kein Einzelfall. Tatsächlich werden seit etwa 1880 immer mehr neue Kutter mit solchen überhängenden Achterschiffen gebaut. Aus damaliger Sicht ist das modern und praktisch. Aus heutiger Sicht ist das eine Übergangsform von den dänischen Kuttern des 19. zu denen des 20. Jahrhunderts – und damit zu einem Kuttertypus, der über Jahrzehnte die Seefischerei in Dänemark bestimmen wird: zum Haikutter.

Um die Jahrhundertwende bieten alle seegehenden Kutter ein Logis für drei bis vier Mann Besatzung, können

Haie in Sicht

weite Fangreisen in die Nordsee machen und größere Fänge unter Deck stauen. In der Bauart sind sie sich allenfalls ähnlich, erst langsam bildet sich ein einheitlicher Baustil heraus: Viele, aber längst

nicht alle Kutter sind karweel gebaut. Es gibt noch Rundgatter mit angehängtem Ruder und solche mit innen geführtem Ruderschaft. Die meisten der Kutter haben außen liegende Achtersteven, bei anderen ist hinter dem Steven ein Überhang gezimmert, manchmal rund bis elliptisch, manchmal beinahe eckig. Manche Rumpfe zeigen die völlige Frederikshavner Form, andere sind schlank gebaut und erinnern stark an die englischen Fishing Smacks. Manche Vorsteven sind fast gerade, andere stark konvex gebogen. Nicht selten ist ein ausgeprägter Decksprung, aber manch ein Schiff ist auch flach und gerade wie eine Zigarrenkiste. Alle Kutter dieser Zeit sind noch voll besegelt, aber bei vielen stehen schon Dampf- oder Petroleummaschinen an Deck. Und einige wenige, wie W.KLITGAARD oder CIMBRIA haben sogar eine solche Maschine achtern unter Deck, zum Antrieb. Kurzum: das Segelfahrzeug mit Hilfsmaschine ist erfunden, aber es hat noch keine einheitliche Bauart.

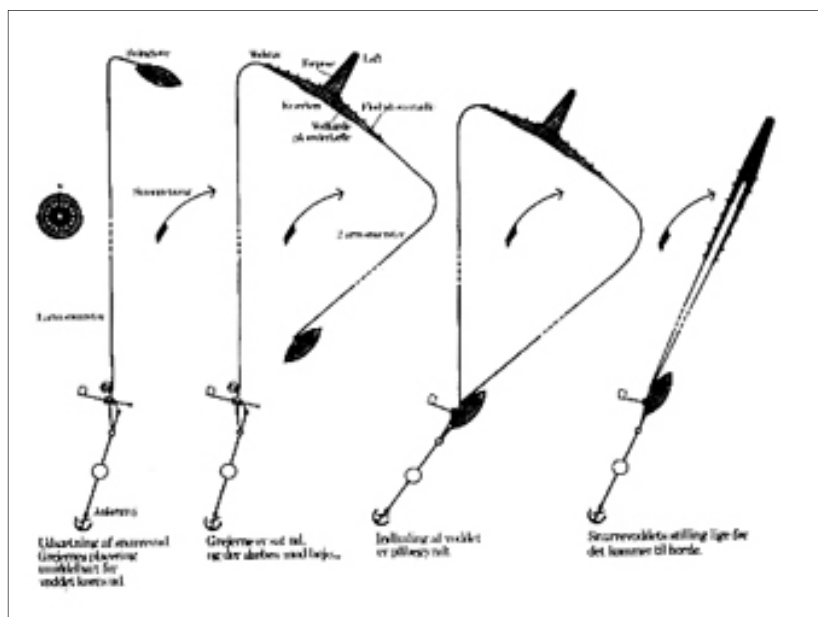
Die Motorisierung der Kutter – zunächst zum Antrieb der Arbeitsmaschinen an Deck, dann der Beiboote und schließlich der Kutter selbst – ist wahrscheinlich die wichtigste technische Revolution in der

dänischen Seefischerei. Beinahe ebenso wichtig dürfte das Fischen mit der Snurrewade sein, einer ebenso effizienten wie schonenden Fangtechnik, die seit den 1870er Jahren mehr und mehr und bald sogar ausschließlich auf den Kuttern zum Einsatz kommt. Snurrewade ist eine Eindeutschung des dänischen Wortes *snurrevod*, das ein kreis- oder ringförmig ausgebrachtes Netz bezeichnet. *Snurre* bedeutet soviel wie *kreiseln* oder *einkrei-*

den Fangplätzen noch in aller Regel unter Segeln, können aber am Fangplatz mit Hilfe ihrer Maschinen und unabhängig vom Wind ihr Netz ausbringen und auch wieder einholen. Schnell, laut knatternd und ungeheuer effizient. Viele Fischer stehen diesem modernen Schietkram skeptisch gegenüber, auch weil es immer wieder Unfälle mit den Höllenmaschinen gibt. Und viele können sich die moderne Technik schlichtweg nicht leisten. Sie

müssen zusehen, wie die motorisierten Kutter die Fanggründe abfischen, und schnell haben sie dafür ein Schmahwort parat: Die Kutter sind wie Haie – schnell und gefräßig. Das ist nicht nett gemeint.

Haj werden also in Dänemark zunächst



Snurrewade

sen oder *sich schnell drehen*, und *vod* heißt *Wade*, ein heute nur noch wenig gebräuchliches Wort für *Netz*. *Snurrevod* ist sicherlich am besten mit dem Wort *Ringwade* übersetzt, allerdings bezeichnet das im Deutschen schon eine andere Fangtechnik. Auf beides, die Motorisierung der Kutter und die neue Fangtechnik, wird im II. Teil dieses Artikels ausführlich einzugehen sein.

Entscheidend ist an dieser Stelle, dass in den 1890er Jahren die ersten motorisierten Kutter auftauchen. Die machen zwar die Fahrt zu und von

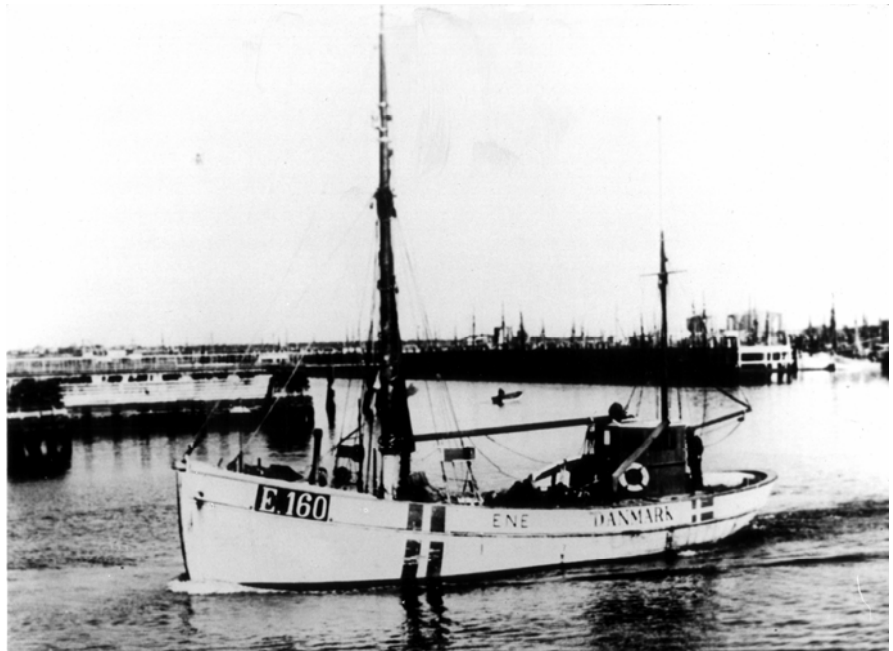
alle motorisierten Kutter in der Snurrewaden-Fischerei genannt, nicht nur ein spezieller Typus von Fischkuttern. Alte dänische Fischer bestätigen übrigens diese Herkunft des Begriffs *Haikutter*; andere Herleitungen, die immer wieder einmal in zu lesen oder hören sind, erscheinen wenig plausibel, etwa die, die Schiffe seien wegen ihrer Geschwindigkeit unter Segeln *hajer* genannt worden.

Die zunehmende wirtschaftliche Bedeutung der Fischerei bewirkt aber auch

einen rasanten Anstieg des Kutterbaus – oder umgekehrt. Jedenfalls sind jetzt kostengünstige Schiffe gefragt, schnell und motorisiert, hochseetüchtig, für kleine Mannschaft und mit möglichst viel Platz zum Arbeiten und Stauen an und unter Deck. Kurz nach der Jahrhundertwende bis etwa 1915 setzt sich bei den Neubauten dann ganz klar ein neuer Typus durch: Ein Kutter zwischen 12 und 18 Metern Länge, mit ausgeprägtem Deckssprung und scharf geschnittenem Unterwasserschiff, vermessen mit 15 bis 30 BRT. Anfangs baut man gerne unter 20 BRT, weil zur Führung dann kein Schifferexamen gebraucht wird.

Optisches Erkennungsmerkmal dieses Kuttertypus' ist ein rundes, weit überhängendes Achterschiff, das hinter den Steven gezimmert wird. Das verbessert besonders bei achterlicher See das Seeverhalten. Vor allem aber schafft es Platz zum Arbeiten an Deck, ohne ein größeres und also teureres Schiff bauen lassen zu müssen. Außerdem werden Schiffe international von der vorderen Kante des Vorstevens zur hinteren Kante des Achterstevens vermessen, der Überhang zählt also nicht mit. Das hat positive Nebeneffekte für die Besatzungspflicht, nach Anzahl und Patenten, und somit letztlich für den Ertrag der Reisen.

Das überhängende Heck wird schnell zum typischen Kennzeichen des *hajs* – obwohl der entscheidende Unterschied zu den älteren Rundgattern eigentlich nicht



Haikutter ENE E 160

in der Bauart des Achterschiffes liegt, sondern darin, dass die Haikutter fast ausnahmslos karweel gebaut und motorisiert sind. Außerdem sind sie schmaler und kleiner als die älteren Segelschiffe, haben aber vielfach mehr Tiefgang. Ältester erhaltener Kutter dieser Bauart dürfte die heute unter Dänischer Flagge als Sail Training-Schiff fahrende JENS KROGH von 1899 sein, gebaut bei H.V. Buhl in Frederikshavn.

In der deutschen Altschiffszene hat sich der Begriff Haikutter für Schiffe genau dieser Rumpfform eingebürgert. Einzige Ausnahme ist die schon erwähnte HANSINE ex. CIBRIA, der Rundgatter von 1898, Als einer der ersten motorisierten Kutter in der Snurrewaden-Fischerei ist der Kutter aber ganz sicher *haj* genannt worden, und trägt also diese Bezeichnung auch heute zu Recht. Andere Bezeichnungen, wie etwa *Nordseekutter* oder *Snurrewadenkutter* haben sich nicht durchgesetzt.

Der Bau und die Werften

Die Haikutter entstehen zum größten Teil auf den jütländischen Kleinwerften, zunächst in Frederikshavn bei Ohlsen, Hjerne & Jacobsen, aber auch in Skagen bei Nipper, Karstensen & Hinrichsen oder in Esbjerg bei N.P. Jensen, das langsam zum neuen Zentrum des Kutterbaus wird. Doch Werften, in aller Regel kleine Familienbetriebe mit 10 bis 30 Mitarbeitern, gibt es fast überall an den Küsten, auch auf Sjælland, Falster und Bornholm oder den kleinen Inseln wie Fanø. Solche Werften lassen drei bis vier Kutter im Jahr vom Stapel. Andersen & Ferdinandsen in Gilleleje beispielsweise bauen zwischen 1917 und 1970 insgesamt 220 hölzerne Kutter. Die Brüder Sofus und Søren Nipper leihen sich 1906 irgendwo 500 Kronen und gründen damit – ein Jahr vor dem Bau des befestigten Hafens – in Skagen ihre Werft. Bis 1937

bauen sie hier 137 Kutter, bis zum Jubiläumsjahr 1966 werden es insgesamt 209 sein.

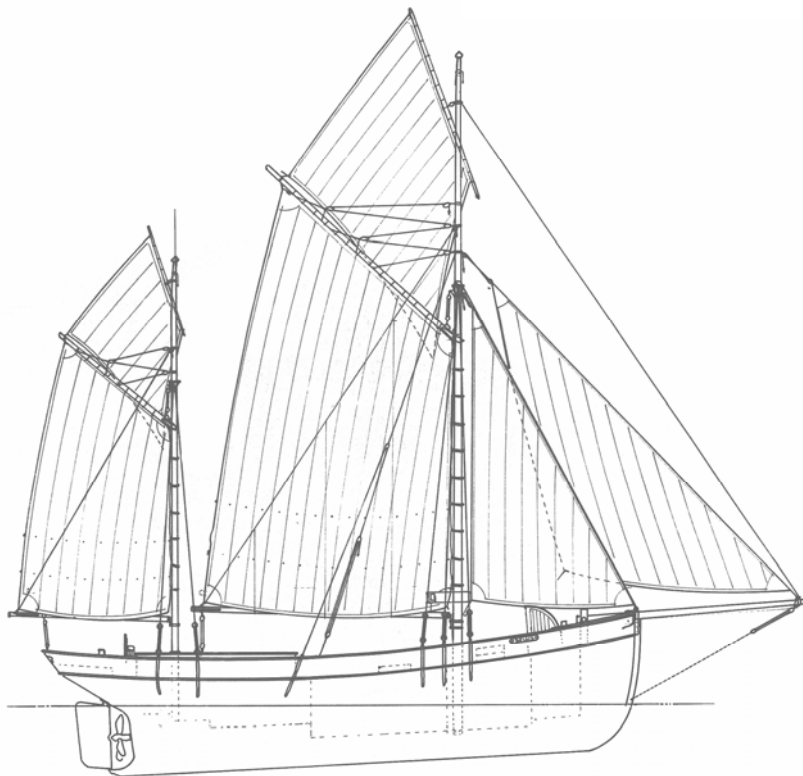
Gebaut wird jetzt nicht mehr nur aus der Erfahrung, sondern nach exakten Konstruktionszeichnungen, aufwendig geformten Halbmodellen und genauen Stabilitätsberechnungen. Vor Baubeginn eines Kutters werden diese Unterlagen vom Statens Skibstilsyn, der dänischen Aufsichtsbehörde, geprüft. Und der fertige Kutter muss erst abgenommen werden, bevor er die erste Reise antreten darf. Mit dem traditionellen Bau der kleinen Fischerboote hat dieser Entste-

tät und hohem aufrichtenden Moment. Es gibt mehrere glaubhafte Berichte über Durchkenterungen in der stürmischen Nordsee, die diese Schiffe ohne substantielle

Skelmose vom 10. 10. 1918 an die Werft der Gebrüder Nipper über einen „Fiskerkutter fra ca. 28 Tons Brutto“ beispielsweise umfasst den Kutter samt Pött und Pann,



Haikutter im Sturm



Haikutter Bellis

hungsprozess nichts mehr gemein. Aber es zahlt sich aus: Die Haikutter sind zwar anfangs etwas rank, besonders bei leerem Fischraum, aber von enormer Endstabili-

Schäden überstanden haben.

Und die Kutter sind bei Auslieferung seeklar: Der handschriftliche Bauauftrag des Fischers Martin Jensen

bis hin zu den Bootshaken. Das Schiff sollte mit einem Alpha-Motor mit 40 PS und zwei Petroleumtanks à 500 Liter ausgerüstet werden. Kosten durfte es mit kompletter Ausrüstung 38.000 dK^r; 1.000 wurden sofort mit Auftragsvergabe fällig, 10.000 dK^r bei Kiellegung und 27.000 bei Übergabe. Als Termin der Fertigstellung wurde der 01. 04. 1919 festgelegt – der Werft blieben also nicht einmal 5 Monate für Konstruktion, Bau und Ausrüstung. Die URDA – die heute noch unter dem Namen NORDWIND segelt – war schon der 55. oder 56. Kutterbau der Werft.

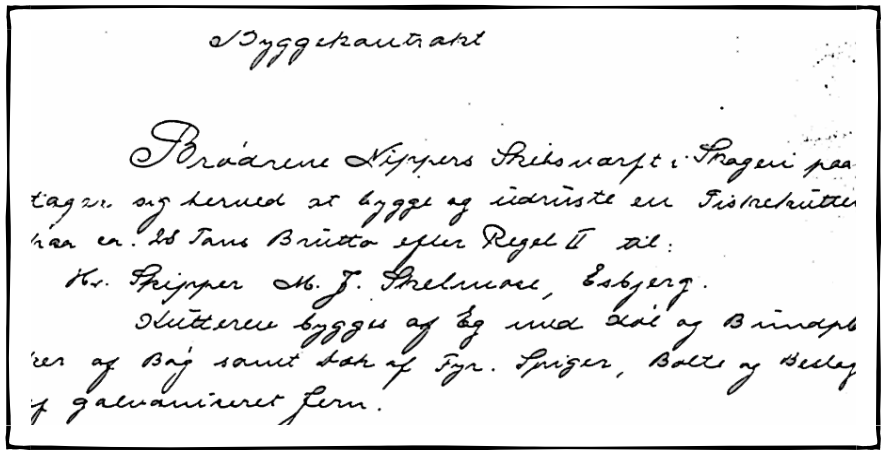
Der Haikutter ist gewissermaßen der Volkswagen unter den Kuttern dieser Zeit. Die meisten entstehen zwischen 1915 und 1935. Genaue Zahlen gibt es nicht, aber um 1950 sollen insgesamt rund 8.000 Kutter in der Snurrewaden-

Fischerei fahren, allein in Esbjerg zeitweilig 600 bis 800 Stück, im kleinen Hvide Sande immerhin 200. 1955 gibt es in Dänemark insgesamt 7.798 motorisierte Kutter unter 50 Bruttoregistertonnen und nur 10 Fangschiffe mit größerer Tonnage, 1957 sind es 7.888 bzw. 12. Wie viele davon Haikutter sind, geht allerdings aus diesen Quellen nicht hervor.

Es wird die große Mehrzahl gewesen sein. Schon in den 30er Jahren werden aber auch Kutter mit Kreuzerheck gebaut, und in den 50er Jahren überwiegt deren Zahl bei den Neubauten ganz klar. Der angezimmerte Übergang verschwindet in dem Maße, wie die Snurrewade vom Schleppnetz verdrängt wird. Denn diese Art der Fischerei braucht größere, bauchigere Schiffe mit höherer Ladekapazität und vor allem stärkeren Maschinen. 1975 sollen 2.500 Haikutter in der Fischerei fahren, 1999 nur noch 106. Heute sind es nunmehr einige wenige.

Segelfahrzeug mit Hilfsmaschine

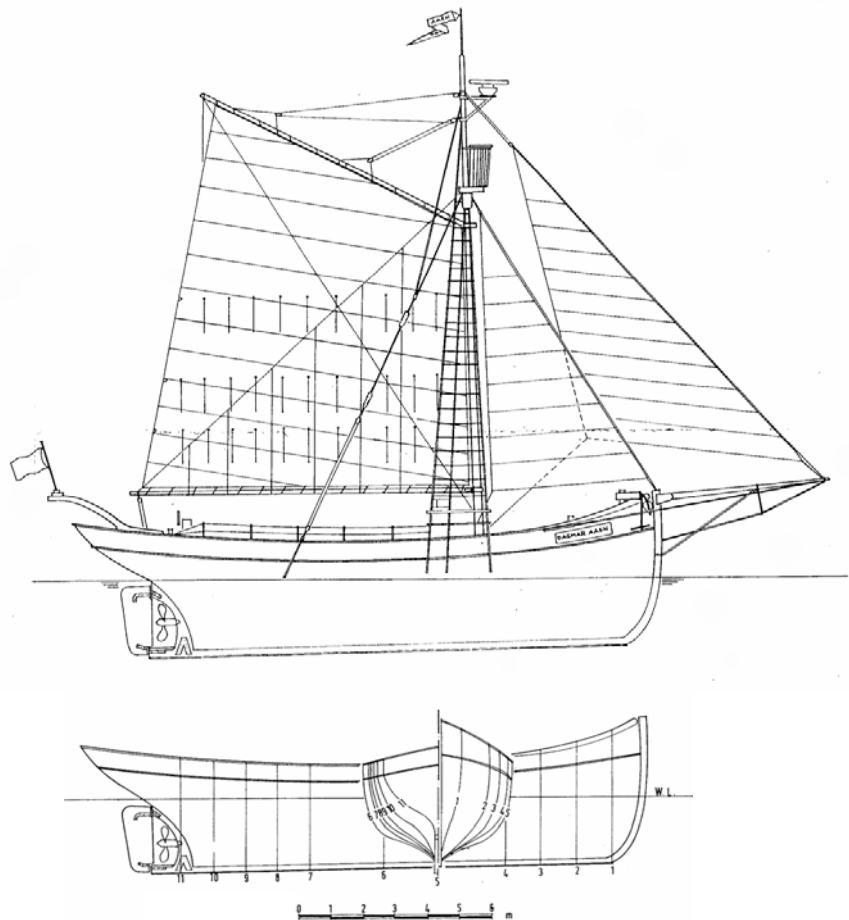
Die typischen frühen Haikutter sind Segelfahrzeuge mit fest eingebauten Hilfsmaschinen, getakelt zunächst wie ihre Vorgänger: Die kleineren als Kutter mit Groß, Top, Fock, Klüver und manchmal auch Jager oder Flieger, die größeren als Ketsch mit einem relativ kleinen Besan. In dem Maße, wie die Maschinen leistungsfähiger und zuverlässiger werden, wird dann das Rigg



Ausschnitt: Bauauftrag des Fischers Martin Jensen an die Werft Gebrüder Nipper für die URDA

verkleinert. Zunächst werden Topsegel und Flieger oder Jager eingespart, dann die Fläche der anderen Segel verringert, schließlich die Masten gekürzt und der charakteristische, parallel zur Wasserlinie liegende Klüverbaum entfernt.

Spätestens ab Mitte der 20er Jahre werden Haikutter ausschließlich als Maschinenfahrzeuge mit Hilfsbesegelung gebaut. Die spart bei günstigen Winden etwas Treibstoff und gewährt zumindest eine eingeschränkte Manövrierfähigkeit für den Fall, dass die Maschine einmal ihren Dienst versa-



Segel- und Spantenriss der DAGMAR AEN

gen sollte. In erster Linie dienen die Masten aber jetzt der Montage von Ladebäumen zum Hieven der Netze, zum Löschen des Fangs und als Geräteträger für die neuartigen LW-Funkantennen. Dass in den Papieren dieser Schiffe dennoch oft weiterhin „Segelschiff mit Hilfsmaschine“ eingetragen wird, hat allein zulassungsrechtliche Gründe.

In Zeiten großer Treibstoffknappheit werden auch gelegentlich Schiffe wieder aufgetakelt. Aber kein einziger Haikutter wird als reines Segelfahrzeug gebaut, wie immer mal wieder zu hören ist. Das ist vielmehr ein Mythos, den spätere Eigner von ihren wieder oder gar erstmals besegelten Kuttern in die Welt setzen. Vielleicht auch die Fischer, als sie den angehenden Freizeitkapitänen ihre Schiffe zu mitunter stolzen Preisen verkaufen wollen. Richtig ist, dass die Rumpfform des Haikutters noch stark von den reinen Segelfahrzeugen des späten 19. Jahrhunderts geprägt ist. Die Schiffe sind, eine passende Takelung vorausgesetzt, schnelle und wendige Segler, und es gibt heute nicht viele historische Rumpftypen, die sich gleichermaßen gut für eine Besegelung eignen.

Eiche auf Eiche

Die Rümpfe werden in Eiche auf Eiche gebaut, wobei Werften wie Nipper in Skagen nur die Stämme alter dänischer Bäume und für die Spanten nur gewachsene krumme Hölzer nehmen, also die Spanten nicht einfach aus breiten Bohlen sägen. Für ein Schiff wie die DAGMAR AAEN werden 30 Eichenholzstämmen

kraft wie Eiche: Pilze und Fäulnisbakterien mögen es wasserdurchtränkt nämlich ebenso wenig wie trocken. Mitunter halten diese Buchenholzplanken 90 Jahre, wie bei der schon erwähnten NORDWIND, bei der an Backbord immer noch der originale Kielgang erhalten ist.

Decks und Aufbauten werden in der Regel aus schwedischen Weichhölzern wie der Kalmar-Föhre gefertigt. Wer es sich leisten kann, wie der



Arwed frisch vermählt

verarbeitet.

Der Kielgang und der zweite Plankengang sind bei manchen Kuttern aus Buchenholz. Denn Buche ist zwar lange nicht so haltbar wie Eiche, lässt sich aber im Steamkasten leichter in die Form bringen. Im Bereich der Wasserlinie würde das Holz schnell verrotten, im Kielbereich dagegen, also tief im salzigen Wasser, hat es beinahe die gleiche Widerstands-

Esbjerner Reeder Mouritz Aaen, lässt Oregon Pine verbauen. Die Auftraggeber haben oft eigene Vorstellungen und bringen die nicht selten in die Konstruktion ein. Aber vor allem pflegt jede Werft und jede Region ihre individuelle Handschrift: Die Esbjerner Kutter haben beispielsweise vielfach einen fast geraden Vorsteven, sind etwas bauchiger mit moderatem Deckssprung, während die Kutter aus Skagen, Hirtshals

und Frederikshavn mit einem konkav gekrümmten Vorsteven, insgesamt schmaler und mit ausgeprägterem Decksprung gebaut werden. Die achterliche Schanz der Esbjerg wird senkrecht beplankt, die der Skagener dagegen mit umlaufenden, gebogenen Planken. Kutter aus Gilleleje sind scharf geschnitten mit großem Deckssprung, der Großmast steht relativ weit hinten. Allerdings scheinen diese Regeln auch viele Ausnahmen zu kennen: Die DAGMAR AAEN von Jensen in Esbjerg beispielsweise hat einen sehr deutlichen Deckssprung. Manch eine Werft-Handschrift scheint auch, wenn man sich die verbliebenen Kutter heute ansieht, im Laufe der Zeit bei Reparaturen und Restaurierungen nicht berücksichtigt worden zu sein.

Alle dänischen Kutter werden ab der Jahrhundertwende in einem blaustichigen Weiß gestrichen; Das hält Rumpf und Fischraum

kühl, dient also neben der Konservierung des Holzes auch der Konservierung der Fische. Jede Werft hat ihr eigenes Weiß, an dem – so wird berichtet – ein geschultes Auge die Herkunft des Kutters erkennen kann. Dazu zeigt der typische Haikutter einen aufgemalten, etwa 8-10 cm breiten roten Streifen oberhalb des Schandeckels, also an der untersten Schanzkleidplanke, der vorn und hinten leicht verschnörkelt endet. Ähnlich der *Göhl* bei klassischen Yachten oder der *coverline* bei Arbeitsschiffen im angloamerikanischen Sprachraum. Die Fischer sind der festen Überzeugung, dass ein Kutter ohne diesen Streifen nicht schwimme.

Auf- und Ausbauten

Alle Haikutter haben einen geschützten Niedergang zum Vorschiff und ein kleines Luk über dem Mannschaftslogis. Über

dem Fischraum ist in der Regel kein großer Aufbau, sondern nur ein Fischluk. Mit Steckbrettern werden hier auf See Fischkisten zum Sortieren des Fangs gesetzt. Auf manch einem der größeren Kutter vor allem von den nördlicheren Werften steht ein kleines Haus hinter dem Großmast. Das sieht aus wie ein Toilettenhäuschen, dient aber zum Kochen und als Speisekammer. Ihre Notdurft verrichten die Fischer nach wie vor auf der Pütz.

Allgemeiner Standard kurz nach der Jahrhundertwende ist ein Ruderhaus, zunächst eine schmale und kleine Bude, in die ziemlich beengt zwei Mann, ein Kompass und das Steuerrad passen. Ab den 20er Jahren sind diese Häuser größer und komfortabler, stehen erhöht auf der Maschinenraumkappe, der sogenannten *Ruff*, daneben der breite Auspuff. Hinten an Steuerbord haben die Ruderhäuser einen großen Kartentisch, vor dem Steuerrad Platz für den Kompass und seitlich für Ar-

maturen wie den Öldruckanzeiger. Im Laufe der Zeit werden die Ruderhäuser immer größer und zuletzt aus Aluminium gebaut. Immer mehr Technik hält darin Einzug: Erst Funk und Echolot, dann Radar, später Decca- oder Loran C-Navigator.

Das Leben der Fischer findet im Vorschiff statt: vier Kojen mit Schiebetüren und vier Spinde gewähren jedem ein



Foto: Volker Pesch

Heck des Haikutters NORDWIND mit neuen Planken

Minimum an Privatsphäre. Ein wenig Raum für Familienfotos oder andere Bilder. Am Schott zum Fischraum ist ein Tisch fest montiert, daneben zwei massive Bänke. Der kleine Kohleofen zum Heizen und Kochen steht in der Kammer an backbord. Befeuert wird er mit Steinkohle, die relativ unempfindlich gegen Nässe ist und daher an Deck auf dem Vor-

zur Mannschaftslogis hin abgetrennt. Die BÜnn gewährt dem Schiff auch dann gute Seegängigkeit, wenn noch kein Fisch geladen ist. Allerdings ist durch den Sauerstoffmangel besonders im Sommer und bei gutem Fang der Ausschuss groß, und die toten Fische müssen schnell über Bord gehen. Außerdem ist das Löschen des Fangs aufwendig, denn der Fisch muss ge-

Der bildet gleichzeitig den Boden des Fischraums.

Von der BÜnn zur Kühlung ist aber keine lineare Entwicklung, vielmehr gibt es über lange Zeit beides parallel: In den 20er Jahren werden Kutter mit und ohne BÜnn gebaut. URDA und NORDSTJERNEN beispielsweise werden bei Nipper 1919 bzw. 1920 ohne BÜnn gebaut; die NORDSTJERNEN wird 1922 von 47 auf 54,6 Fuß verlängert und bekommt ihre BÜnn erst 1937, also nachträglich.

Im Achterschiff eines Haikutters ist meist eine Behelfswerkstatt, mit Schraubstock und Werkzeuggestell. Der Raum in dem angezimmerten Überhang neben und hinter dem Steven heißt *kawwelrum*, Kabelgatt: Dieser bietet Platz für allerlei seltener Gebrauchtetes, für Ersatzteile, ausran- gierte Netze, Farben oder Öle. Vor allem aber steht im Maschinenraum natürlich das Herz der Haikutter: Der Glühkopf-Petroleummotor.

Volker Pesch

Fortsetzung in PIEK FALL N° 100. Die umfangreichsten Informationen über Haikutter im deutschsprachigen Raum finden sich in den Büchern und Aufsätzen von Niels Bach. Ein ausführliches Literaturverzeichnis kann beim Autor per e-Mail oder Fax abgerufen werden.



Heck des Haikutters Nordwind mit neuen Planken

schiff gelagert werden kann. Gekocht wird auf dem Ofen bzw. im Vorschiff, der Kombüse, auch *forstue*, die Vorstube, genannt: Dort steht ein Primus, später ein Gaskocher, dazu gibt es ein paar Schapps und Regale für Lebensmittel und Geschirr.

Auf den Haikuttern gibt es zwei Arten von Fischräumen: Manche haben mittschiffs eine BÜnn, also einen mit Seewasser durchspülten Raum. Die Planken des Schiffes sind nach außen hundertfach durchbohrt, groß genug, um den Wasseraustausch zu gewähren, so klein, dass die lebenden Fische nicht entkommen können. Mit zwei dichten Schotten ist die BÜnn zum Maschinenraum und

wissermaßen aus der BÜnn gefischt werden.

Deswegen dichten viele die BÜnn ab bzw. lassen Kutter mit geschlossenem Fischraum bauen, zumal es spätestens in den 20er Jahren in allen größeren Seefischereihäfen günstiges Brucheis zu kaufen gibt, das zu Beginn der Reise in den Fischraum geschüttet wird und den Fisch konserviert. Der wird dann auf Deck sortiert und unter Deck auf Eis gelegt. Damit er hier nicht beschädigt wird, werden die Spanten mit flächigen Wegerungen verkleidet. Außerdem wird zwischen die Bodenwrangen Ballastbeton gegossen, damit das Schiff auch unbeladen seegängig ist.

MIT MOTOR UND SNURREWADE

Der Haikutter und die dänische Seefischerei im 19. und 20. Jahrhundert.
Teil II: Motorisierung, Fischereitechnik und der Alltag an Bord der Haikutter.

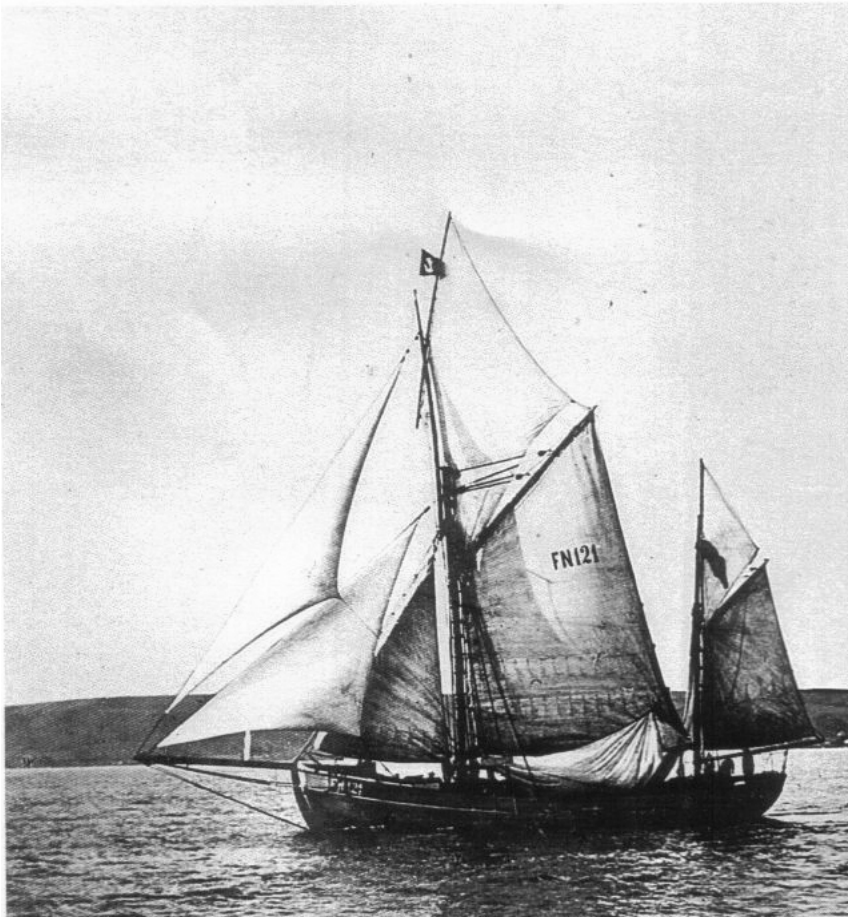
Die Motorisierung der dänischen Kutter

Die Motorisierung der dänischen Fischkutter beginnt vergleichsweise spät. Während in England schon größere und dampfbetriebene

schen Fischer immer noch ausschließlich unter Segeln. Selbst die schweren Netze werden bis weit in die 1890er Jahre noch überwiegend mit gesegelten oder geruderten Jollen ausgebracht und dann vom Kutterdeck aus Hand über Hand eingeholt.

1889 kauft Schipper Frede-

dere nach. 1893 wird in Kopenhagen der erste DAN-Petroleummotor gebaut. Im Grunde ist das eine Kopie der Motoren von Herbert Akroyd Stuart, die seit 1891 von Richard Hornsby & Son in England hergestellt werden. Der DAN wird wiederum von anderen dänischen Werkstätten eifrig kopiert oder zumindest ähnlich nachgebaut, und es dauert nicht lange, bis die meisten Winden und Beiboote von solchen Motoren mit geringer Leistung angetrieben werden. Schon um die Jahrhundertwende sollen alle Neubauten motorisiert gewesen und die meisten älteren Kutter nachgerüstet sein. Bis 1905 fährt dann kaum ein Snurrewadenkutter ohne motorisiertes Beiboot zum Ausbringen der Wade und ohne motorbetriebene Deckswinden.



Haikutter HANSINE noch unter Segeln

Gemälde Kreissig, SHAF

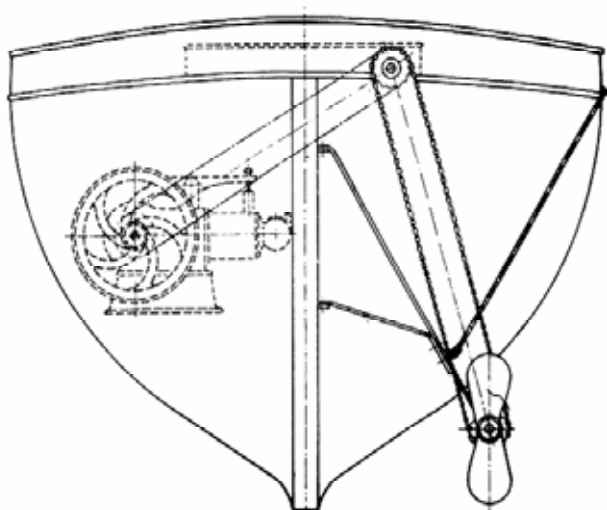
Kutter eher die Regel als die Ausnahme sind und während Landwirtschaft, Industrie und Transportschiffahrt weitgehend motorisiert sind, fahren die Kutter der dani-

rik Wilhelmsen aus Frederikshavn eine Dampfmaschine von einem englischen Trawler und treibt damit eine Winde zum Einholen der Snurrewade an. Vereinzelt tun es ihm an-

Doch die Kutter selbst werden zu dieser Zeit überwiegend noch gesegelt. Allerdings stellen die Fischer und Konstrukteure schon kreative Versuche an, mit den Hilfsmaschinen für Vortrieb zu sorgen, wenigstens in der Flaute oder am Fangplatz. Zum Beispiel über lange Wellen, die über dem Schandeckel achteraus geführt werden. Andere experimentieren mit Ritzeln und Ketten, mit denen ein am Achterschiff neben dem Steven fest montierter Propeller gedreht wird: Diese „Fahrradschraube/cykleskruen“ dürfte

im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts die erste fest installierte Antriebsschraube an einem Fischkutter sein. Angeblich soll ein Kutter damit satte vier Knoten schaffen.

1892 läuft die im ersten Teil bereits beschriebene W. KLITGAARD mit ihrer 14-PS-Dampfmaschine vom Stapel. Das besondere daran ist nicht nur die frühe Antriebsmaschine als solche, sondern vor allem die Führung der Schraubenwelle durch den Achtersteven – unter der Wasserlinie. Bis zu diesem Zeitpunkt



Die Fahrradschraube – Cykleskruen

war das undenkbar. Erst die mehr oder minder dichte Wellendurchführung bringt den entscheidenden Durchbruch für die Motorisierung der Kutter. Jetzt wird es möglich, wirksame Antriebsmaschinen unter Deck ins Achterschiff zu bauen.

Der erste serienreife Petroleummotor für diesen Zweck kommt 1901 von Alpha in Frederikshavn: Ein stehender Motor, bei dem das Fundament durch außen neben dem Zylinder liegende Stahlsäulen mit

dem Zylinderkopf verbunden ist. Sehr eigenwillig in der Konstruktion, aber enorm zuverlässig, simpel und wesentlich bedienungsfreundlicher als jede Dampfmaschine. Bis 1939 stellt Alpha Motoren nach diesem Prinzip her, insgesamt etwa 3.900 Stück. Auch andere Motorenschmieden ziehen nach: Tuxham in Kopenhagen beispielsweise oder Houmøller & Gamma in Frederikshavn, dazu Hundested oder Skania, später Grenaa Motorfabrik, Bukh & Callesen; Auch schwedische Motoren von Muktell und Lysekiel kommen im Laufe der Zeit auf dänischen Kuttern zum Einsatz.

Zeichnung: Chr. Nielsen, Danske Bådtyper

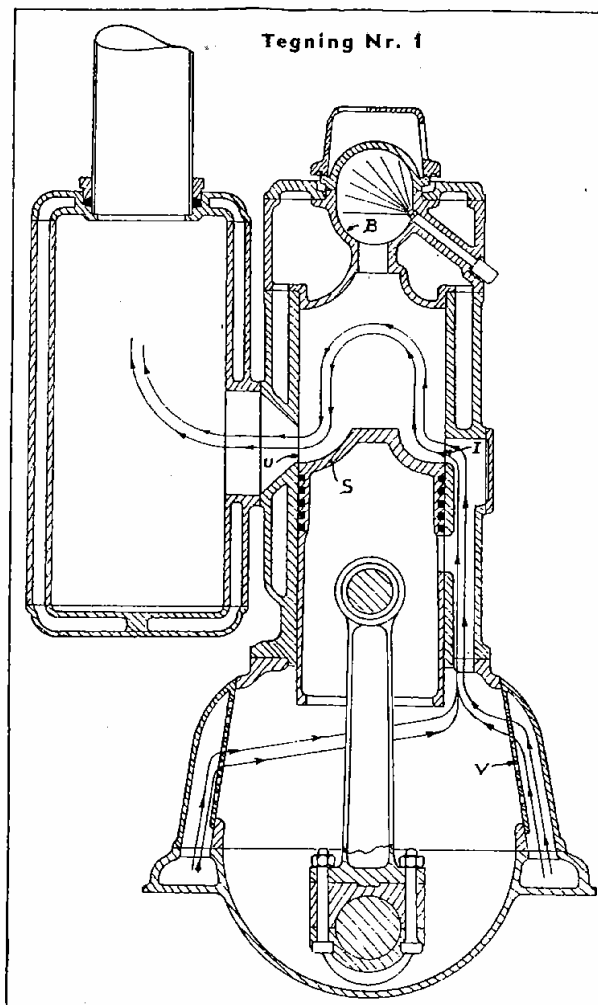
Die frühen Petroleummotore sind Einzylinder-Viertakter mit Glühkopf und leisten nur wenig. Im Vergleich zu Rudolph Diesels

Verbrennungsmaschinen müssen sie aber eine geringere Kompression aufbauen, weil das Petroleum zuerst in eine ungekühlte Vorkammer – den Glühkopf – gespritzt und dadurch erhitzt und vergast wird. Zusammen mit der Luft wird es dann im Zylinder komprimiert und entzündet. Der Petroleummotor benötigt keine elektrischen Glühkerzen, der Glühkopf wird vielmehr mit einer Löt-lampe vorgeheizt und bleibt dann während des Laufs auf der Innenseite glühend. Der

geringe Innendruck und der langsame Lauf aller bewegten Teile bewirken eine hohe Zuverlässigkeit und lange Lebensdauer.

Die Weiterentwicklung verläuft rasant, zumal die neuen, heck-gebauten und mit Motoren ausgerüsteten Kutter sich schnell als herausragende Fischereifahrzeuge bewähren. Der Durchbruch des Petroleummotors und der des neuen Kuttertyps bedingen und befördern einander. Schon 1906 sind sämtliche von Frederikshavn und Skagen ausgehenden Kutter mit Antriebsmotoren ausgerüstet, und man kann davon ausgehen, dass es in den anderen Nordseehäfen Dänemarks nicht anders aussieht. Damit sind die Dänen den deutschen Seefischern voraus: Noch 1909 haben beispielsweise von über 110 Finkenwärder Ewern und Kuttern gerade mal sieben einen Hilfsmotor. 1908 leisteten die Antriebsmaschinen im Durchschnitt 6-12 PS, und die Kutter sind noch auf ihre Segel angewiesen. Um 1920 leisten die Maschinen schon 40-50 PS, und kaum ein Haikutter führt noch die volle Besegelung. Neubauten werden mit größerem Steuerhaus und Notbesegelung ausgeliefert. Die Hauptmaschine treibt auch die Winden und Maschinen an Deck an. Der Viertakt-Glühkopfmotor ist Standard, trotz des hohen Verbrauchs von rund 200 l Petroleum in 24 Stunden.

Schon ab 1910 baut Tuxham in Kopenhagen auch Zweitakt-Petroleummotore.



Zeitakt-Dieselmotor

Aus dem Schiffshistorischen Archiv, Flensburg

Glühkopfmotoren sogar erst 1994 aus.

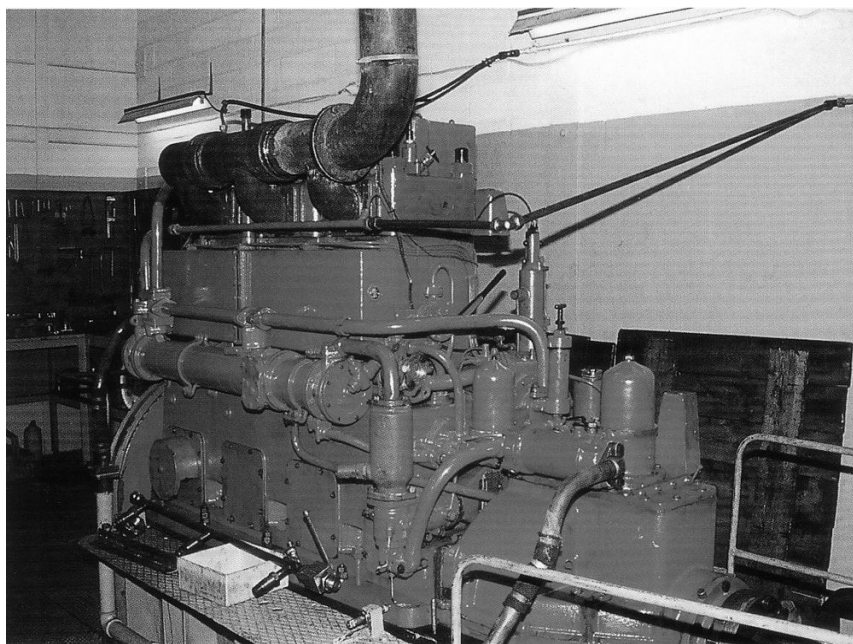
Dass beispielsweise die Nipper-Werft in Skagen 1919 in die URDA, den im ersten Teil bereits erwähnten Kutterneubau von 26,5 BRT und 43,5 Fuß Länge, einen Zwei-Zylinder-Glühkopf-Viertaktmotor, Typ Alpha 30 BI, einsetzt, ist also eine ganz normale Entscheidung. Bei 390 Umdrehungen in der Minute leistet er 40 PS

und wiegt über 3 Tonnen. Das Ungetüm ist 2,40 m lang, 1,14 m breit, und 1,45 m hoch. Laut erstem Messbrief der

URDA vom 16. April 1919 ist sie ein Fiskerfartøj med Brand og M/S URDA, also ein Maschinenfahrzeug mit Hilfsbesegelung.

Ab Mitte oder Ende der 20er Jahre bauen die Werften oft Zweitakter in vergleichbare Schiffe ein, von Tuxham oder Alliance, und spätestens in den 40ern solche mit doppelter Leistung. Der typische Snurrewadenfischer bleibt jedenfalls dem Glühkopfmotor treu. Erst in den 50er und 60er Jahren tauschen viele die alten Aggregate gegen Viertakt-Dieselmotoren mit 110 PS oder mehr aus, etwa von Gardner oder Ford, weil die Langsamläufer sich für die Schleppnetzfisherei weniger eignen. Auch die sind noch echte Schiffsmotoren, keine marinierten LKW-Motoren wie die von Henschel, MAN, Perkins, Volvo oder Mercedes, wie sie heute viele der verbliebenen Kutter antreiben. Die klingen jetzt wie Panzer oder mittelschwere LKW, nicht mehr wie dänische Hai-

Weniger bewegte Teile versprechen eine höhere Zuverlässigkeit. Aber der Zweitakter ist dennoch der kompliziertere Motor, weil Ansaugen, Mischen, Einspritzen, hoch Verdichten, Entzünden und Auspuffen ohne Ventilsteuerung, also nur mit dem Kolben als Pumpe synchronisiert werden müssen. Wirkliche Marktreife erlangt *der Tuxham*, wie der Motor bald genannt wird, daher erst um die Mitte der 20er Jahre. Aber fortan baut Tuxham dann solche nahezu unverwüstlichen und daher längst legendären Kuttermotore als Ein- und Zwei-Zylinder mit 10 bis 150 PS – und das bis 1963. Hundested, ein anderer Hersteller, liefert die letzten Zweitakt-



Moderner Zwei-Zylinder-Dieselmotor

Foto: Gerd Bükker

kutter.

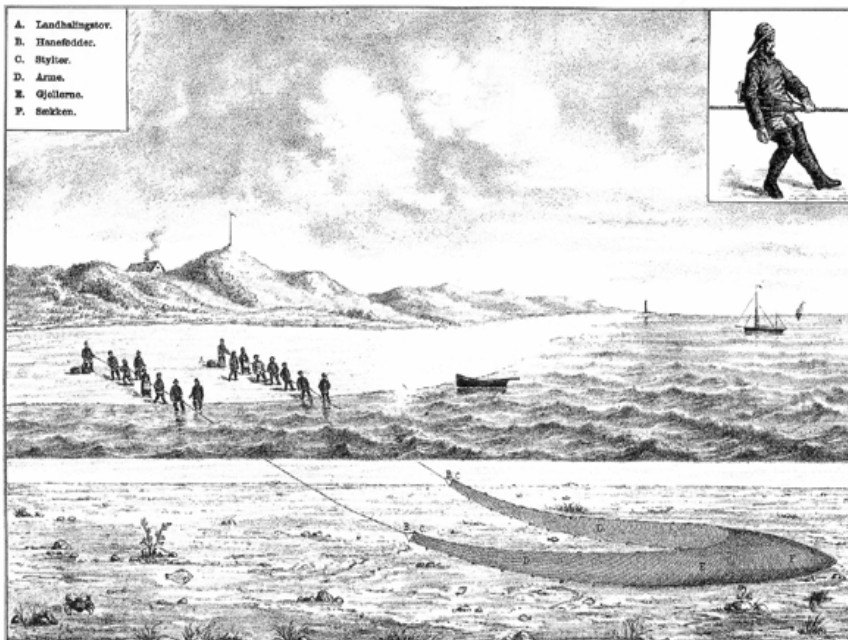
Die Entwicklung der Snurrewade

Bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts wird vor den Küsten Dänemarks von kleinen Booten aus mit Reusen, Stellnetzen oder Langleinen gefischt. Letztere werden mit 30 bis 100 Angelschnüren und -haken vom fahrenden Boot ausgelegt und vor Anker liegend wie-

einem fahrenden Boot in weitem Bogen ausgelegt. An deren Ende wird ein sackförmiges Netz befestigt und ausgebracht, daran wiederum eine zweite lange Leine, die symmetrisch zur ersten ausgelegt wird, bis das Boot wieder bei der Boje angekommen ist. Das Boot wird an den Anker gelegt und das Netz an den beiden Leinen zunächst langsam zum Boot hin eingezogen. Die Leinen streifen dabei über den Grund und scheuchen die Fische auf. Nach einiger

chen Bänken, besonders effizient ist. In der Ostsee wird dagegen mehr mit der drivvod gefischt, einem Netz, dass wie die pommerschen Zeesen hinter dem quer zu Wind und Welle treibenden Boot geschleppt wird. Wahrscheinlich wird die drivvod auch durch pommersche Fischer, die sich in Dänemark niedergelassen haben, eingeführt.

In dem Maße, wie die Seefischerei auf der Nordsee zunimmt, wird auch die Snurrewade beständig verbessert und optimiert. Und mit zunehmender Größe der Kutter und ihrer Maschinisierung werden die Waden größer. Jetzt geht der Kutter am Fangplatz vor Anker, das Netz und die Zugleinen werden mit Jollen von etwa 15 Fuß Länge unter Segeln oder gerudert ausgebracht und dann vom Deck des Kutters aus eingeholt. Die starke Scheibe für das Ankertau, an steuerbord neben dem Vorsteven, ist seitdem charakteristisch für alle Kutter in der Snurrewaden-Fischerei.



Strandwade

der eingeholt. Von Land aus fischen die Dorfgemeinschaften mit Land- oder Zugwaden. Das sind große, ringförmig ausgebrachte Netze, die von den Männern selbst oder auch von Pferden zum Strand hin gezogen werden. Im Jahr 1848 verbindet der Viehtreiber und Gelegenheitsfischer Jens Vaever am Limfjord diese beiden Techniken: Eine lange Leine wird an einer Ankerboje befestigt und aus

Zeit wird die Zuggeschwindigkeit erhöht, die Leinen straffen sich, und das Netz fängt die aufgescheuchten Fische.

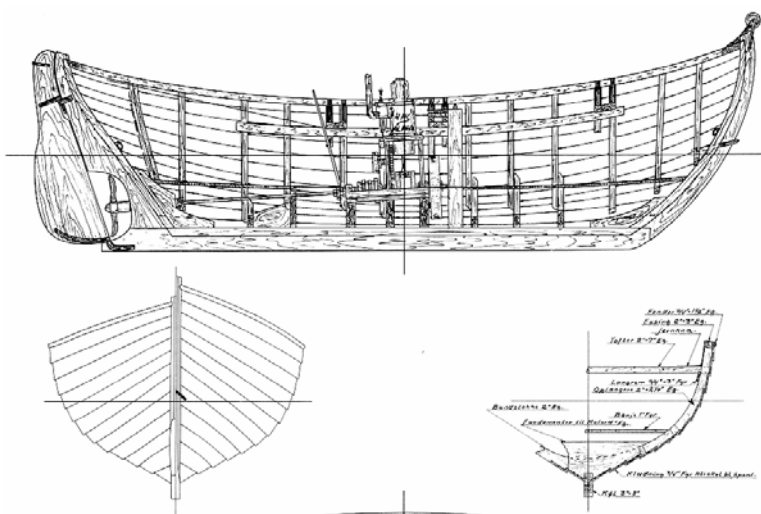
Die Snurrewade ist erfunden, und sie ist ebenso einfach wie genial. Gleichwohl dauert es noch einige Jahre, bis sie sich in der Seefischerei durchsetzt. Es zeigt sich dann aber, dass die Snurrewade in den Fanggründen der Nordsee über den weiten, relativ fla-

Das Einholen geschieht zunächst noch Hand über Hand, dann mit Handwinden, schließlich mit motorisierten Winden. Das sind schwere Maschinen, zunächst mit zwei Gängen: Einer für langsamen Zug, zum Aufscheuchen der Fische, solange Netz und Leinen noch den Meeresgrund berühren; und einer für schnelleren Zug, zum eigentlichen Fang und zum Einholen des geschlossenen Netzes. Andreas Jensen & Söhne in Skagen oder Conradsen & Bjerrum in Fre-

derikshavn bauen solche Winden. Später gibt es auch Dreigangwinden, zum Beispiel von Nørskov-Laursen in Esbjerg, mit einem Gang für ganz schnellen Zug, zum Einholen des gefüllten Netzes. Durch die enorm langen Trossen von 1500 bis 3000m Länge ist die Arbeit hart und schwierig. Das Aufschießen macht beinahe mehr Arbeit als das Einholen des Netzes und Sortieren des Fangs.

nur bei schwerem Wetter gefährliche Arbeit in den offenen Jollen ist damit nicht mehr nötig. Es ist diese Verbindung einer bestimmten Form der Fischerei mit einem bestimmten Schiffstyp, der das kleine Dänemark seinen Aufstieg zu einer der führenden Fischereinationen verdankt: Die Verbindung von Snurrewade und Haikutter.

ringer, aber der Fisch ist von besserer Qualität und erzielt einen höheren Preis. Zum Einholen der Wade wird relativ wenig Treibstoff benötigt: für 1 Tonne Fisch etwa 100 Liter Petroleum; In der Schleppnetzfisherei geht dagegen für 1 Tonne Fisch auch 1 Tonne Diesel durch den Auspuff. Insgesamt, also die Fahrten zu und von den Fangplätzen mitgerechnet, wird in der Snurrewa-



Snurrewadenjolle

Zeichnung: Chr. Nielsen, Lunskeøwper



Bugrolle eines Haikutters

Foto: Sammlung SHAF

1903 wird die Stoppmaschine erfunden, eine maschinell betriebene Winde, die den Männern das Aufschießen abnimmt.

Grundsätzlich abgeschlossen ist die Entwicklung dieser Fangtechnik aber erst mit dem Aufkommen des Haikutters, von dessen Deck aus die Wade unter Maschinenfahrt direkt ausgebracht werden kann: Das eine Ende der Zugleine wird verankert, Leinen und Wade werden vom Kutter selbst in einem weiten Kreis ausgebracht, der Kutter wird anschließend am Ausgangspunkt verankert und holt die Wade ein. Die harte und nicht

Der Fisch in der Wade

Das Fischen mit der Snurrewade ist nicht nur ungeheuer effizient, sondern auch schonend und nachhaltig: Die Fische werden im Netz weitaus weniger gequetscht als beim Trawl, und kleine Fische werden nicht erdrückt, rutschen durch die Maschen oder werden von den Fischern wieder über Bord geworfen, lebend. Der Meeresgrund wird nicht umgepflügt, sondern bietet auch nach dem Fischzug Lebensraum für Fische und deren Nahrung. Die Fangmengen pro Hiev sind zwar ge-

den-Fischerei nur etwa 1/3 des Treibstoffs der Schleppnetzfisherei verbraucht.

Von einem Ankerplatz aus wird die Snurrewade mehrfach und systematisch in die verschiedenen Richtungen ausgebracht. Das kann drei Tage mit jeweils acht Zügen dauern, wenn ein guter Fischgrund gefunden ist. Ist der Fischraum noch nicht voll, wird an anderer Stelle weiter gefischt. Eine typische Fangreise führt nicht selten auf fünf oder mehr Ankerplätze und dauert zwei bis drei Wochen. Die gefangenen Fische werden über diese Zeit entweder in der Bünn am Le-

ben gehalten oder im geschlossenen Fischraum auf Eis gelegt.

Nicht immer ist der Heimathafen das Ziel: Der Fisch wird angelandet, wo die Preise gut sind, und das ist über viele Jahre England. Die Esbjergger beispielsweise machen gerne erst eine Fangreise mit Anlandung in England, dann eine mit Anlandung in Esbjerg. Sie sind also insgesamt vier bis sechs Wochen unterwegs. Manche landen auch mehrfach hintereinander in England an oder bleiben gleich ganz dort.

Die Haikutter gehen zuerst und vor allem auf kleine Plattfische wie Scholle. Aber auch Seezunge, Kabeljau oder Schellfisch werden gefangen, und saisonal natürlich auch Hering. Dieser Brotfisch der Ostsee spielt allerdings in der Nordseefischerei zunächst keine derart herausragende Rolle. Im Jahr 1900 landeten dänische Fischer insgesamt 40.000 Tonnen Fisch an, 1905 bereits das Doppelte, bis 1915 verdoppelt sich das noch einmal. Aussagekräftige Zahlen gibt es auch für die 50er Jahre: 1955 beispielsweise sind es 391.000 to Fische und Krebse, mit einem Wert von 228 Mill. Kronen. Mengemäßig liegt jetzt der Hering klar mit 40% vor Kabeljau mit 12% und Scholle mit 7%, Schollen machen aber 25% des Wertes aus. Zu den wertvolleren Fischen zählen auch Seehecht, Seezunge oder Steinbutt.

Harte Männer

Der dänische Seefischer der 20er Jahre trägt eine wollene Holmens-Hose, eine Capstan-Strickbluse, Holzpantinen und eine Schiebermütze (Sixpence). Und im Mundwinkel einen Zigarettenstummel. Soweit das

Klischee. Auf alten Aufnahmen, wie sie etwa im Esbjergger Fischerei- und Seefahrtsmuseum gezeigt werden, sieht das anders aus: Da sind Strickpull-over, frottierte Hemden und Troyer zu sehen, oft gummierete Hosen und Fischerhemden mit Kapuze, dazu Kopfbedeckungen aller Art. Kurzum:



Hieven und Einholen der Snurrewade



Wolle zum Wärmen und Gummiertes, um das Wasser abzuweisen. Das ist beste Funktionskleidung, bevor Fleece und atmungsaktive Kunstfasern erfunden sind. Auch Holofil und andere Füllmaterialien gibt es noch nicht, also liegen in den Kojen Baumwoll- oder Daunendecken auf Rosshaarmatratzen. Man mag sich kaum vorstellen, wie es im Vorschiff nach zweiwöchiger Fangreise riecht.

Aber der Kutter ist ja ein Familienbetrieb, oder zumindest ein familiärer Betrieb. Der Schipper ist zumeist auch der Eigner. Selten sind Reeder wie der Esbjerg Mouritz Aaen, der mehrere Kutter besitzt, aber selbst nicht fährt. Der Kapitän wird „skipper“ genannt, ihm zur Seite stehen ein befahrener „bestmand“ = Bestmann und ein „tredie-mand“ = Dritter Mann. Die Mannschaft ergänzt der „yngstemand“ = Jungmann, ein Schiffsjunge oder Koch, der oft aus dem familiären Umfeld oder Bekanntenkreis des Skippers stammt.

Niemand an Bord bekommt eine feste Heuer. Der Lohn ist vielmehr abhängig vom Fangergebnis, die Männer sind Partenfischer. Deren Anteil ist genau festgelegt: Auf der DAGMAR AAEN in den späten 40er Jahren beispielsweise bekommt der Skipper 23%, der Bestmann 16%, der Dritte Mann 14% und der Jungmann 9%. Der Rest geht an den Reeder. Auf anderen Schiffen gehen 50% an den Kuttereigner und nur 18% an den Skipper, 14% an den Bestmann, 11% an den

Dritten und 7% an den Koch.

In den 50er und 60er Jahren werden die Kutter allerdings schon nicht mehr mit voller Mannschaft gefahren. Die „skibs-bemandingsliste“ der URDA von 1964 zeigt beispielsweise, dass neben dem Eigner und Skipper Egon Skelmosen meist nur ein zweiter Mann als Besatzung an Bord ist, selten auch ein dritter. Die Mannschaft wechselt oft: Insgesamt 8 Männer fahren in diesem Jahr auf dem Schiff, darunter gestandene Fischer wie der 37-jährige Kaj Petersen, vor allem aber 20-jährige Jungmänner wie Erik Lauridsen. Keiner bleibt länger als fünf Monate an Bord, manch einer nur acht Tage. Die Fangbeteiligung der Mannschaftsmitglieder

liegt bei 40-50.000 Kronen. Das beschert einem Partenfischer ein Einkommen weit über dem eines Handwerkers. Es kann aber sehr schwanken, auch nach oben: Die Nordstjernen fährt in einem Jahr – in der Englandfischerei – 97.000 Kronen ein. Manch eine Mannschaft verdient sich, gerade auch in den Kriegsjahren, mit Schmuggel von Zigaretten und anderen knappen Gütern aus England sogar noch ein Zubrot. Wie auch immer – jeder Fischer, so besagt eine Faustregel, ernährt 10 Menschen an Land: Seine Familie, aber auch Schiffbauer, Netzmacher, Reeper, Fischhändler, Ausrüster, Hafenarbeiter und Schankwirte.

Das Leben an Bord ist einfach und hart: zwei bis



Fotos (3): Fiskeri- og Søfartsmuseet Esbjerg (FSE)

„Ohne Kaffee und eine Zigarette keine Fische!“

schwankt zwischen maximal 18% und mindestens 8%, die meisten erhielten 15% des Ertrages. Ob der gesamte Rest an den Skipper geht, ist aus dem Papier nicht ersichtlich.

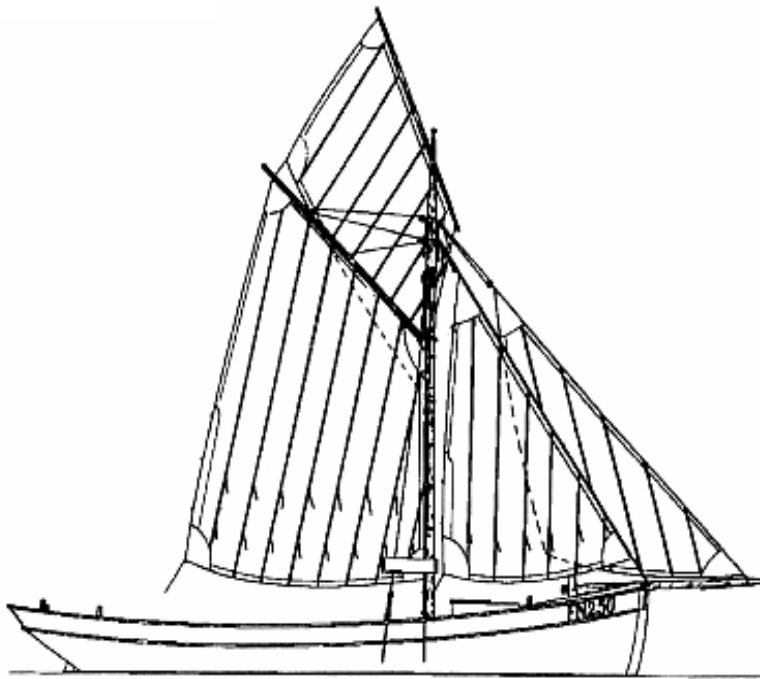
Der durchschnittliche Jahresbruttoerlös auf den Kuttern

drei Wochen auf der Nordsee, das sind zwei bis drei Wochen ohne Schutzhafen. Navigiert wird mit Kompass und Peilscheibe, Seekarten und Seebüchern, Zirkel und Linealen, zwei Chronometern und einem Handlot. Der

Platz des Skippers ist im Ruderhaus, aber auch der Bestmann steuert, beobachtet Wind, Seegang, Barometer und Thermometer und deutet

nen sind Protestanten, Mitglieder der Evangelisch-Lutherischen Volkskirche, folkekirken, und entsprechend viele fühlen sich der in-

Enthaltbarkeit reicht auch dieser Protestantismus nicht. Beliebter Zeitvertreib ist später auch das ausgiebige Funken mit anderen Kuttern.



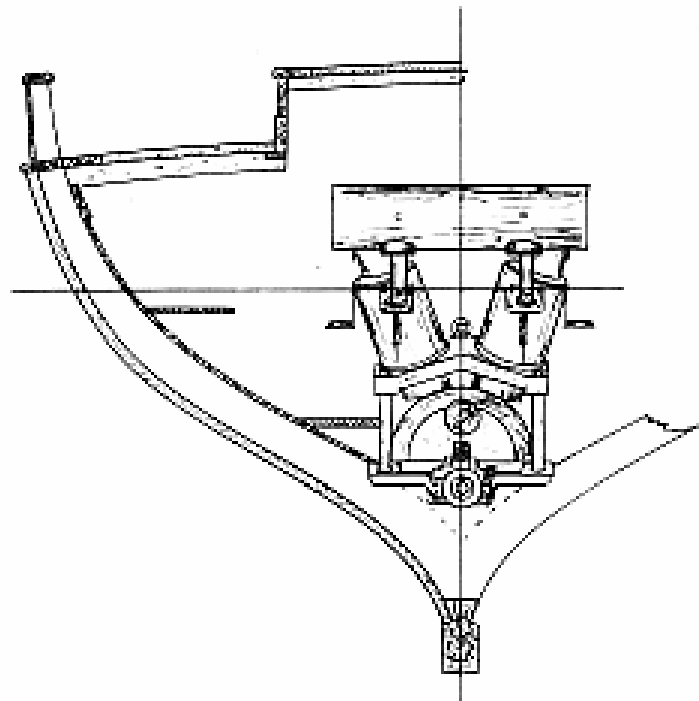
Haikutter GORM - der Besanmast ist bereits dem Motorantrieb geopfert \triangle

Allerdings steht die permanente Pflege und Wartung des Schiffes und der Ausrüstung immer ganz vorn. Und sobald das Wetter es zulässt, wird gefischt, von früh bis spät. Eine harte, aufreibende Arbeit. Stürze an Deck sind nicht selten, auch Verletzungen an den Maschinen und am Fanggeschirr, das im schlimmsten Fall einen Fischer mit über Bord reißen kann – mit den Leinen über Bord gehen. Dazu kommen Gicht und Bandscheibenleiden oder Magen- und Leberschäden durch einseitige Ernährung mit Fisch, Kartoffeln

Haikutter GORM - Motorspant ∇

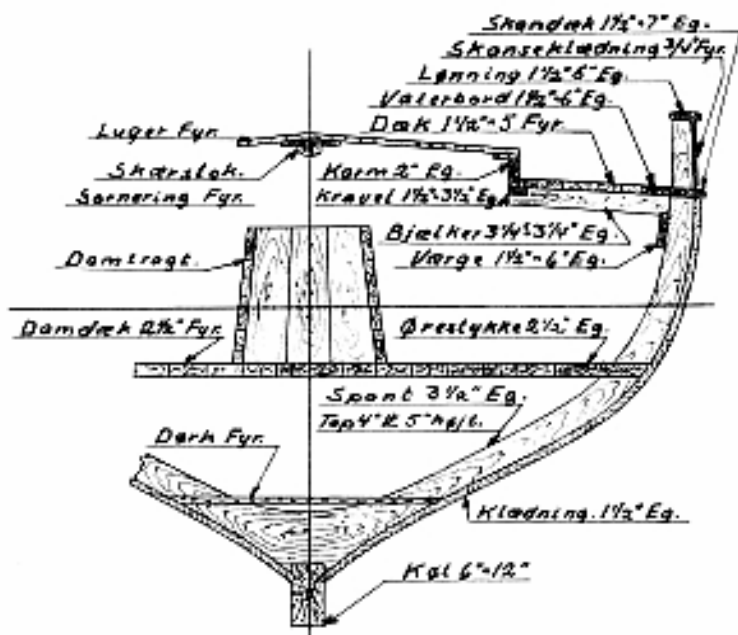
die Vorzeichen. Denn nicht selten hat der Bestmann weitaus mehr Seemeilen hinter sich gelassen als der Skipper. Zieht schweres Wetter auf, heißt es abwettern, also ablaufen vor dem Sturm, wenn genügend Seeraum da ist, oder beiliegen. Manchmal kommt die Mannschaft 3 Tage nicht aus dem schaukelnden Vorschiff, allenfalls um Steinkohle für den Ofen zu holen oder sich im Maschinenraum auf die Pütz zu setzen. Drei Tage bei Kartenspiel, Zigaretten und Branntwein - und Kaffee. Die Fischer trinken Unmengen von Kaffee, denn „ohne Kaffee keine Fische“, sagen sie.

Selbst auf den Missionskuttern sieht das kaum anders aus. Über 80% der Dä-



neren Mission verbunden. Auf vielen Kuttern wird daher sonntags nicht gearbeitet und der Gottesdienst im Seefunk gehört. Aber bis zur

und Kohl. Kaffee, Nikotin und Alkohol fordern ihren Tribut, und nicht wenige Fischer leiden unter der Seekrankheit, besonders zu



Haikutter GORM - Bünnspant

Zeichnung (3): Chr. Nielsen, Danske Bådtypen

Viele Haikutter werden abgewrackt, andere mit neuen Maschinen versehen und zum Schleppen umgerüstet. Wieder andere verlegen sich auf den Fang von Kaiserhummern, Tiefseekrabben oder Miesmuscheln, und manch einer sucht sein Glück auf der Ostsee. Vielfach werden die Kutter auch in der Tages-Küstenfischerei mit Reusen und Stellnetzen eingesetzt. Aber die große Zeit der Haikutter ist Ende der 60er Jahre definitiv vorbei. Das Massensterben beginnt.

Der III. Teil wird sich mit den Abwrackaktionen und dem Erhalt von Haikuttern befassen.

Literatur:

Die umfangreichsten Informationen über Haikutter im deutschsprachigen Raum finden sich in den Büchern und Aufsätzen von Niels Bach. Viele Informationen verdanke ich auch einem Büchlein von Egon Skelmosse, der die meiste Zeit seines Lebens auf der URDA verbracht hat und von 1960 bis 1966 ihr Eigner und Skipper war. Eine wahre Fundgrube ist das Fiskeri- og Søfartsmuseet Esbjerg - FSE, dem ich auch für die Abdruckgenehmigung der Bilder danke. Eine ähnliche Textfassung mit Angaben der Fundstellen und Literaturverzeichnis verschicke ich auf Wunsch gerne im pdf-Dateiformat als E-Mail.

Volker Pesch

Fahrtbeginn.

Geschwindigkeit und Wetter, Fangmenge und Qualität, Gesamterlös und Anteil der einzelnen Männer an Bord – all das fließt zusammen, wenn es heißt, das Schiff habe „eine gute Reise gemacht“. Dann geht es in den Hafenkneipen hoch her: 4 Könige für eine Nacht. Für eine Nacht, denn während der Fangsaison bleiben die Kutter nur so lange im Hafen, wie es zum Löschen des Fangs und für ein paar Besorgungen und Reparaturen unbedingt nötig ist.

Der Anfang vom Ende

In den 50er und 60er Jahren werden die guten Reisen seltener. Das Zeitalter der Industriefischerei hat begonnen, und damit auch das Ende der Seefischerei mit Snurrewade und

Hilfsmotor. Nicht mehr Fische für den direkten Verzehr sind jetzt gefragt, sondern solche für die Verarbeitung zu Fischmehl und -öl. Die Kutter gehen auf Sprotte, Sandaal, Tobis und Stint. Die Nachfrage steigt, aber auch das Angebot nimmt durch immer größere Anlandungen und internationale Konkurrenz zu. Die Preise sinken. Allenthalben wird geschleppt, denn die Fänge sind größer und die Reisen kürzer als beim Fischen mit der Snurrewade. Die Qualität spielt bei den Industriefischen ohnehin keine entscheidende Rolle, und selbst bei den Verzehr-fischen werden Verluste in Kauf genommen, um überhaupt noch marktfähig zu bleiben. Oft fischen auch zwei Kutter im Gespann. Das wird von einer weiteren technischen Innovation erst ermöglicht, der Hydraulik. Ohne hydraulische Winden wäre die Schleppnetzfischerei mit den riesigen, durch Scherbretter gespreizten Netzen kaum durchführbar.

Haikutter-Race von Nysted nach Warnemünde



Im Hafen von Nysted

Den Auftakt zur Rostocker HANSESAIL bildete in diesem Jahr erstmalig ein internationales Rennen der Haikutter um den Wanderpokal der Reederei Scandlines. Die Mannschaften von elf Schiffen setzten am 05. 08. 2009 Vollzeug und boten ein schönes Bild. Zuvor waren sie im dänischen Nysted sehr herzlich empfangen und bewirtet worden.

Leider nahm der ohnehin nur schwache Wind im Laufe des

Vormittags noch weiter ab. Die dänischen und deutschen Gäste auf den Kuttern wurden aber am frühen Abend in Warnemünde erwartet. Deswegen entschied sich die Regattaleitung um Finn Hermansen vom NYSTED SEJLKLUB für den Abbruch des Rennens. „Es ist kein Wind, und es kommt auch keiner mehr“, gab Hermansen gegen 13 Uhr über UKW durch. Zwar wurde noch eine vorgezogene Ziellinie zwischen den Begleitschiffen ELBE 1

und FEUERLÖSCHBOOT FLB 40 eingerichtet, aber auch die war in der Flaute für die meisten nicht mehr erreichbar. Hätte es eine Wertung gegeben, wäre die BJÖRNSUND aus Karlskrona vom gewesen, darin waren sich alle einig.

Etwas Wind kam dann doch noch, und so motor-segelten die Schiffe ohne Wertung bei herrlichem Wetter nach Warnemünde. Der Pokal bleibt erst einmal im HANSESAIL-Büro. Aber im nächsten Jahr wird es das 2. Haikutter-Race geben. Und dann bestimmt auch Wind.

Teilnehmer 2009:

BELLIS aus Heiligenhafen,
BJÖRNSUND aus Karlskrona
BODIL aus Flensburg
CARMELAN aus Flensburg
GEFION aus Laboe
HANNE MARIE aus Greifswald
HANSINE aus Bremen
LENE aus Neustadt
NORDWIND aus Greifswald
PHOENIX aus Peenemünde
VICTOR JARA aus Lübeck

Volker Pesch



Wenig Wind - keine richtige Regatta

Mit Motor und Snurrewade

Der Haikutter und die dänische Seefischerei im 19. und 20. Jahrhundert, Teil III:

Abwrackaktionen

Haikutter sind hervorragend gebaute, sehr stabile, bei regelmäßiger Pflege und Wartung außerordentlich langlebige Schiffe. Ihnen kommt zugute, dass beim Fischen mit der Snurrewade kein Maschinenantrieb benötigt wird. Die Belastung des Schiffes und aller Verbände ist daher im Arbeitseinsatz wesentlich geringer als bei Kuttern, die mit dem Schleppnetz fischen.

Dass dennoch nunmehr wenige von ihnen existieren, hat weniger biologische als vielmehr politische Gründe: Erstmals in den 30er und Anfang der 40er Jahre werden Prämien gezahlt, wenn ein Kutter abgewrackt wird. Dabei geht es den dänischen Behörden allerdings noch um eine Erneuerung der Fischereiflotte, denn für jeden abgewrackten Kutter wird ganz natürlich ein neuer gebaut. Allerdings ist das nur noch sehr vereinzelt ein Haikutter, der moderne Kutter dieser Zeit hat ein Kreuzerheck. Die Fischereipolitik der EWG/EU nutzt das Instrument dann extensiv, jetzt zur Verkleinerung der Flotten und Verringerung der Fangmengen: In mehreren Schüben seit den 60er Jahren werden die Fischer mittels Abwrackprä-

mien motiviert, ihre Kutter ersatzlos aus der Fischerei zu nehmen und klein zu sägen. In Dänemark wird das über Jahre ein gutes Geschäft, in dem Abwrackwerften wie die in Esbjerg oder Grenaa viel Geld verdienen. Zuletzt werden hier in den Jahren 2000 bis 2005 weit über 1000 Kutter, darunter viele Haikutter, vernichtet.



Foto: Archiv Vicco Meyer

Weil immer mal wieder erst Abwrackprämien kassiert, dann aber der Kutter doch verkauft wird und kurze Zeit später unter anderer Flagge wieder in der Fischerei auftaucht, müssen die Rümpfe physisch vernichtet werden: Der Kiel muss durchtrennt sein, bevor die Prämie fließt. Nur unter schwierigen Auflagen, die außerdem unter erheblichem Zeitdruck zu erfüllen sind, wäre eine Rettung möglich. Trotz stetig wachsender Szene der Altschiffsfreunde und mehrerer Anläufe innerhalb Dänemarks, aber auch durch Lieb-

haber aus Deutschland, wird in all den Jahren kaum ein Schiff von den Abwrackwerften gerettet. Wie absurd: Während die gewaltigen Trawler die Fischbestände weiter dezimieren, sorgt die EU für die Vernichtung der historisch und kulturell bedeutenden dänischen Holzkutterflotte, deren traurige Überreste auch noch

als Sondermüll aufwendig entsorgt werden müssen.

Haikutter erhalten

Einige Haikutter überstehen das Massaker, weil sich Liebhaber finden, die mehr zu zahlen bereit sind als die EU. Oder weil der letzte Eigner es einfach nicht übers Herz bringt, sein Schiff vernichten zu lassen. Mit wenigen Ausnahmen fahren diese Kutter heute als Freizeitfahrzeuge im Rahmen der jeweiligen nationalen Vorschriften. Aktuelle Zahlen

zu Dänemark, den anderen skandinavischen Ländern, den Niederlanden, Frankreich oder Großbritannien liegen mir nicht vor. Andreas Zedler listet auf der Internetseite www.grosssegler.de insgesamt 184 Haikutter auf. Allerdings sind darunter auch Fahrzeuge anderen Typs, Neu- und Nachbauten sowie Schiffe, von denen niemand weiß, ob es sie überhaupt noch gibt.

Einigermaßen verlässlich lässt sich dagegen sagen, dass in Deutschland 21 Haikutter erhalten sind, etwa die Hälfte davon sind anerkannte Traditionsschiffe, siehe Liste im Anhang. Die ältesten sind die bereits erwähnte, aber noch nicht mit dem typischen Achterschiff gebaute HANSINE von 1898, gefolgt von RUTH und VIKTOR JARA, beide 1917, die jüngsten sind ALEXA und HOPPETOSSE, beide 1938. Die meisten sind wieder Ketsch oder Kutter getakelt, aber drei Haikutter haben auch ein Schonerrigg.

Der Erhalt dieser Schiffe – darin unterscheiden sich die Haikutter natürlich nicht von anderen alten Holzschiffen – bringt erhebliche Probleme mit sich, immerhin haben sie mittlerweile rund 70 oder 100 Jahre auf dem Buckel respektive unter dem Kiel. Das sind auch für Haikutter sehr stolze Alter. Denn Eiche ist zwar ein festes Holz, aber leider auch anfällig für Fäulnis, zumal in der relativ salzarmen Ostsee. Und das Grundproblem aller Holzschiffe heißt – Wasser. Wasser in Form von Regen- und Spritzwasser, das durch

ein undichtes Deck eindringt; Wasser in Form von Kondenswasser, das sich am Holz niederschlägt; natürlich Wasser in Form von Seewasser, das durch undichte Planckennähte eindringt. Wo Wasser nicht abtropfen oder verdunsten kann, entstehen Biotop für Pilze, Schimmel und Fäulnisbakterien.

Und da haben manche Kutter aus der Fischerei zwei unschöne Erbe mitgebracht: Zum einen den Ballastbeton

und verdunsten kann, sondern an den Bordwänden zwischen Holz und Beton einsickert. Dann verwandelt sich der Beton langsam wieder zu einem Gemisch von Sand und Kieselsteinen, und die dänische Eiche zu Torf. Oft wird auch beim Umbau zum Freizeitfahrzeug eine zweite Schicht über den alten, bereits aufgeweichten Beton gegossen. Das gibt dann auch der Eiche den Rest.

Zum anderen verkürzen luftunkdurchlässige Wege-



Foto: Volker Pesch

Fünf Haie und Erik Hauberg, der Hafenermeister von Nysted

zwischen den untersten Plankengängen und den Bodenwrangen. An sich ist der nicht schlimm, im Gegenteil: Beton gibt Festigkeit und schützt das Holz. Viele Bootsbauer empfehlen auch heute noch, ein Holzschiff mit Beton zu ballasten; die DAGMAR AEN beispielsweise hat nach ihrer Totalrestaurierung wieder Ballastbeton bekommen. Voraussetzung ist natürlich, dass die Arbeit richtig ausgeführt wird. Bei manch einem Schiff ist der Beton aber leider derart eingegossen, dass eindringendes Wasser nicht abfließen

lungen die Lebenszeit eines Kutters. Die Fischer verkleiden den Fischraum dicht an dicht, sofern der keine Bünne ist, damit der Fisch beim Laden und in schwerer See an den Spannten und Wegern nicht beschädigt wird. Auch im Vorschiff schirmen sich viele gegen die Außenhaut ab. Wo aber solcherart flächige Wegerungen aufgebracht sind, kann die Luft nicht zirkulieren. Wenn dann Wasser eindringt, was bei einem Holzschiff eigentlich immer der Fall

Aufstellung der 21 erhaltenen Haikutter unter Deutscher Flagge - Stand Januar 2010

	Name	Bj.	Heimathafen	Takelung/Segelfl.	Maschine	Abmessungen	Wert
						L / L / B / T	
1	Alexa	1938	Laboe	Ketsch - 200 m ²	MB 136 PS	16,00/21,00/4,80/2,00	Nipper - Skagen
2	Bellis (ex Vestkysten)	1924	Heiligenhafen	Ketsch - 165 m ²	Scania 330 PS	17,80/23,50/4,70/2,00	Karstensen&Henriksen - Skagen
3	Bodil (ex Patria, Helle Doeris, Bodil Sand)	1924	Flensburg	Ketsch - 205 m ²	Caterpillar 210PS	17,75/24,00/4,65/2,20	Karstensen&Henriksen - Skagen
4	Carmelan (ex Kristian, Ene)	1927	Flensburg	Ketsch - 262/312 m ²	Scania - 180 PS	18,95/25,95/4,82/2,46	Hjorne&Jacobsen - Frederikshavn
5	Charlotte	1925	Flensburg	Kutter - 100 m ²	MB 80 PS	12,50/17,60/3,70/1,70	Christiansen - Glynggoere
6	Dagmar Aaen	1931	Flensburg	Kutter - 220 m ²	Callesen 180 PS	17,95/24,00/4,80/2,50	N. P. Jensen - Esbjerg
7	Frieda von Hadersleben (ex Capri)	1918	Flensburg	Kutter - 135 m ²	n. b.	14,00/19,00/4,10/2,10	Svendsen - Holbaek
8	Geflon	1932	Laboe	Ketsch - 178 m ²	Volvo Penta 160 PS	15,80/21,00/4,96/2,40	Thuroe - Gilleleje
9	Hansine (ex Cimbria, Eskild)	1898	Bremerhaven	Ketsch - 168 m ²	MAN 430 PS	18,90/25,00/4,96/2,01	J. N. Olsen - Frederikshavn
10	Hanne Marie	1919	Greifswald	Ketsch - 140 m ²	Perkins 75 PS	15,00/19,80/4,00/2,15	Faroe
11	Iona	1924	Greifswald	Ketsch - 150 m ²	Grenaa 70 PS	14,00/18,00/3,85/2,20	Esbjerg
12	Jane	1918	Kiel	Ketsch - 106 m ²	Volvo Penta 96 PS	14,80/18,30/4,30/2,20	Boerresen - Vejle
13	Lene	1933	Neustadt	Ketsch - 150 m ²	Lister Petter 90 PS	16,00/20,00/4,50/2,20	Skagen
14	Nordsjemen	1920	Hamburg	Ketsch - 200 m ²	MAN 180 PS	18,70/24,50/4,55/2,40	Nipper - Skagen
15	Nordwind (ex Urda)	1919	Greifswald	Schoner - 185 m ²	MB 130 PS	16,80/24,00/4,55/2,30	Nipper - Skagen
16	Olga von Skagen (ex Ligouban)	1919	Flensburg (ab 2009)	Kutter - 127 m ²	Skania 210 PS	13,70/19,80/4,24/1,79	Nipper - Skagen
17	Phoenix	1936	Peenemünde	Schoner - 140 m ²	JAS 140 PS	16,00/21,50/4,50/1,90	Frederikssund
18	Platessa von Esbjerg	1935	Eckernförde	Ketsch - 250 m ²	MAN 240 PS	15,45/25,00/5,05/2,40	Jensen&Lauridsen - Esbjerg
19	Ruth (ex Ole)	1917	Eckernförde	Kutter - 162 m ²	n. b.	15,00/25,00/4,60	Aarhus
20	Victor Jara (ex Rosvig)	1917	Lübeck	Schoner - 215 m ²	Ford 135 PS	18,00/23,65/4,55/2,20	Skive
21	Hoppelosse (ex Mariana)	1938	LP Krummin/Usedom	Ketsch derzeit Wohnschiff	n. b.	n. b.	Gebr. Brixen Skagen (?)

Weitere Einzelheiten siehe unter: www.schiffshistorisches-archiv.de

ist, freuen sich Pilze und Bakterien und zersetzen in erstaunlich kurzer Zeit, was über Jahrzehnte im Dänischen Küstenwind langsam gewachsen ist.

In fauligen Hölzern fühlen sich auch manche Käferlarven wohl; die fressen sich zwar nur durch bereits verfaultes Splintholz, aber das Auftauchen der Käfer signalisiert: Da ist was faul! Dann

wasser gespeisten Häfen fern.

Die meisten erhaltenen Kutter sind ohnehin längsmehr oder weniger neu beplankt, bei vielen sind auch Steven, Wrangen oder Weger erneuert. Meist natürlich wieder in Eiche. Nur selten wird mit anderen Hölzern wie Afzelia gearbeitet, beispielsweise bei der NORDSTJERNEN. Vom Wiederaufbau all dieser

Siegfried Lowitz einen ehemaligen Beamten spielt. Der sucht die Freiheit und will auf seine alten Tage einfach lossegeln. Er kauft sich einen alten Haikutter, im Film gespielt von der NORDSTJERNEN und legt los. Aber das Schiff kommt nie wieder in Fahrt, denn der Traum des Mannes wird in den Mühlen der Bürokratie zerrieben.



Der Haikutter NORDWIND unter Vollzeug

heißt es Hölzer wechseln. Substantiell gefährlicher für Holzschiffe als solche Larven ist die gemeine Schiffsbohrmuschel *teredo navalis*, denn die macht ihrem Namen alle Ehre. Seit ein paar Jahren dringt sie in die Ostsee vor und zerstört neben den Schiffen auch historische Wracks oder hölzerne Hafenanlagen. Glücklicherweise hält die sich bislang wenigstens von den mit Süß-

Schiffe gibt es abenteuerliche Geschichten, und für manch einen Haikutter sieht es lange Zeit nicht so aus, als würde er je wieder schwimmen. Dass es doch dazu kommt, hängt allein damit zusammen, dass auch Haikutterbesitzer mit ihren Aufgaben wachsen.

Aber manch ein Problem hat nichts mit fauligem Holz zu tun. Wie in jenem Fernsehfilm von 1972, in dem

Die umfangreichsten Informationen über Haikutter in deutschsprachigen Raum finden sich in den Büchern und Aufsätzen von Niels Bach. Viele Informationen verdanke ich auch einem Büchlein von Egon Skelmosse. Eine wahre Fundgrube ist das FISKERIOG SØFARTSMUSEET ESBJERG, FSE, dem ich auch für die Abdruckgenehmigung der Bilder danke. Eine ähnliche Textfassung mit Angaben der Fundstellen und Literaturverzeichnis verschicke ich auf Wunsch gerne im pdf-Dateiformat als e-Mail.

Foto: Volker Gries

Volker Pesch