

VON SPILLÖPERN, REEPSCHIETERN UND AFHAUERN

Heringsfischerei mit dem Treibnetz

VON JENS RÖSEMANN

Die Heringsfischerei wurde jahrhundertlang von Holland aus mit Segelloggern betrieben. Bückeburger und Schaumburger Männer zogen im 19. Jahrhundert zum Grasmähen nach Holland. Von dort her kommt die Bekanntschaft mit dieser Fischerei.

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts wurde eine deutsche Loggerflotte mit Reedereien in Emden, Leer, Bremerhaven, Elsfleth, Vegesack und Glückstadt aufgebaut, anfangs noch mit Segelloggern, später durch Hilfsantrieb mit Dampf oder Motor. Die Fachausdrücke stammen fast alle aus dem Holländischen.

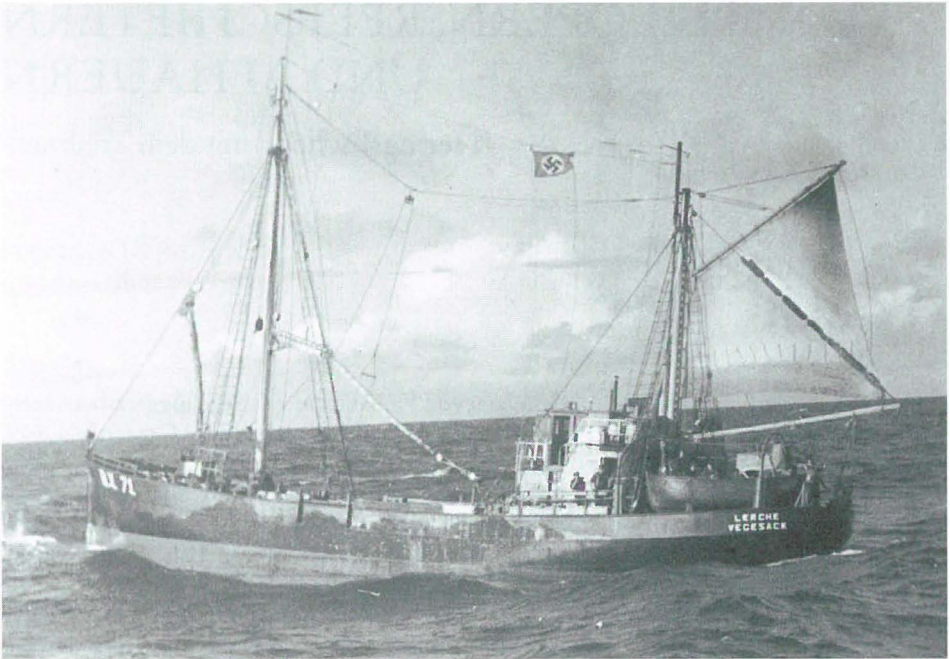
»Ergonomie« war an Bord nicht bekannt, jedoch hat sich bis zum Ende der traditionellen Heringsfischerei an Bord, und zwar international, eine Hochform von Arbeitsteilung entwickelt, die vollkommener nicht auszudenken ist, wenigstens nicht für den zu erreichenden Zweck.

Besatzung: Schipper
Steuermann
Wantenehmer
Spillöper 2
Matrosen 3 } insgesamt 7 Matrosen
Koch in Raum }
Oudsten 2 } ältere Leichtmatrosen
Jüngste } Leichtmatrose
Afhauer }
Reepschieter } Schiffsjunge
Meister Maschinist
Assistent
Koch
Insgesamt 17 Besatzungsmitglieder.

Die Gliederung war streng hierarchisch. Achtergäste (Schipper, Steuermann, Meister, Assi und Koch) hatten im vorderen Logis nichts zu suchen. Der Aufstieg im Mannschaftsbereich richtete sich nicht nach Fahrzeit, sondern nach gezeigter Leistung. Jeder Kapitän suchte sich im Winter während der Auftriegszeit seine Besatzung selbst zusammen. Wegen der prozentualen Fangbeteiligung bekam ein erfolgreicher Kapitän stets auch gute Leute, selbst wenn er ein Grobian war.

Die Technik

Die Logger führten bis zuletzt Segel, die auch stets benutzt wurden (Fock, Großsegel und Besan). Die immer gesetzte Besan konnte als Erkennungszeichen für einen Logger gelten.



Heringslogger LERCHE. (Archiv DSM)

Die Besan sorgte stets dafür, daß das Schiff mit »Kopf auf See« lag. Abmessungen eines Treibnetzes: Länge 30 Meter, Tiefe 15 Meter. Ein Logger führte in der Regel 120 Netze mit sich, die auch immer ausgesetzt wurden. Die Länge einer »Fleet« (nicht englisch ausgesprochen) betrug daher 3,6 km. Die Netze (deutsche Fleet) wurden mit Zeisingen am Reep befestigt. Der Reep wiederum hing an Bojen oder Blasen, eine pro Netzlänge. Hinter dem vierzigsten Netz wurde statt einer Boje oder Blase eine Bake mit Flagge »Jonas« angesteckt – zur besseren Markierung der Fleet. Die Oberkanten der Netze waren mit Korken (Floaten) besetzt. Das Netzwerk (Want) selbst war sehr dünn, Maschenweite ca. 3 cm. Im Spätsommer wurde die »Englische Fleet« eingesetzt. Hier schwamm das Netz über dem Reep. Diese Netze standen also erheblich dichter unter der Meeresoberfläche.

Das Aussetzen der Netze

Ausgesetzt wurde abends. »Geholt« wurde nachts von 1.00 bis ca. 7.00 Uhr, je nach Wind, Wetter, Winddrehung und Fischanfall. Der Hering steigt nachts auf und schwimmt in großen Scharen stets in einer Richtung. Beim Einholen des Netzes seitlich über die Bordwand kommt der Hering also entweder »von oben« oder »von unten«. Gefangen wird fast nur Hering, gelegentlich einige Makrelen, die aber nicht erwünscht sind, da sie schlecht aus den Maschen zu lösen sind. Durch Treibnetzfang wird keine Brut zerstört bzw. nicht verwertbarer Jungfisch sinnlos vernichtet.

Der Logger macht mit Kopf auf See Fahrt achteraus. Die Maschine dreht so langsam wie möglich, manchmal mußte gestoppt werden. Gesteuert wird mit dem Vorderruder (Wantenehmer), der Meister macht etwas Qualm, damit der Wantenehmer die Windrichtung gut erkennen kann. Der Schipper beobachtet und kommandiert das Ganze von der Brücke.

Vorn wird der Reep über eine Rolle gegeben, daran werden entsprechend den Markierungen auf dem Reep erstens die Bojen oder Blasen und zweitens die Zeisinge befestigt.

Das Netz wird von den Matrosen über eine Rolle aus den mittschiffs gelegenen Räumen aufgeholt und »über die Last« klar (d.h., die Korken dürfen nicht mit dem »Want« verwickelt sein) außenbords geworfen. Dies machen zwei Matrosen, die »auf dem Schott« stehen. Dieses Auf-dem-Schott-Stehen ist eine kunstfertige und auch anstrengende Arbeit. Gewöhnlich geht sie von Tag zu Tag unter den übrigen Matrosen (außer Wantennehmer und Koch-in-Raum) reihum. Oft wird jedoch ein Paar, dem man eine glückliche Hand beim »Scheeten« nachsagt, gebeten, durchgehend aufs Schott zu gehen, damit man weitere glückliche Fänge bekommt. Gelang diesem Paar, mit Fängen von mindestens zehn Lasten (d.h. 170 Kantje) das Schiff »voll« zu fangen, bekamen beide Matrosen vom Kapitän einen neuen steifen Hut.

Die an den Kopftauen befestigten Zeisinge werden um die Wanten herum zum Steuer- mann gegeben, der diese mit einem Webeleinstek am ausrauschenden Reep befestigt.

Nachdem die gesamte Fleet ausgesetzt ist, werden noch ca. 200 Meter Reep herausgelassen. Anschließend wird dieser auf dem Poller vorn belegt. Der Reep wird von der Rolle in eine der beiden großen Klüsen gelegt. Gegen Schamfielen ist die Klüse mit einem dicken »Bett« aus Kabelgarn ausgekleidet. Bis 1.00 Uhr wird dann getrieben. Alle Matrosen und Oudsten gehen nachts Wache, je einer pro Stunde. Aufgabe: Aufpassen, daß kein Dampfer die Fleet durchfährt – Anleuchten mit Scheinwerfer oder wildes Fackelschwenken mit sogenannten Stackeltöpfen, eine Art Fackel aus Werg und/oder Lappen, die in einem mit Petroleum gefüllten Topf steckte. Der Handgriff in Form eines Stabes war durch den Topf- deckel gesteckt, womit der Topf verschlossen wurde. Zum Gebrauch wurde die Fackel herausgezogen und angezündet. Der Deckel diente denn als »Handschutz«. Weiter aufpas- sen auf plötzliche Windrichtungsänderungen, die das Einholen der Netze stark erschweren können, da dann das Schiff falsch an die Netze herantreibt.

Aufgaben beim Aussetzen

Der Schipper steht auf der Brücke, bedient den Maschinentelegrafen, gibt Anweisungen an den Wantennehmer zur Bedienung des Vorderruders.

Der Steuermann steckt im Steven die Zeisinge an den Reep.

Ein Spillöper steckt im Steven die Blasen an den Reep.

Der Reepschieter sitzt im Reepraum und paßt auf, daß der Reep klar herauskommt. Das kann sehr gefährlich werden, wenn der Reep unterschneidet, und der Steuermann in einem solchen Fall den Reep nicht sofort mit einem Stopperstek abfängt. Das geschieht mit Hilfe des »Sweeps«, eines breit geflochtenen Stopptaus, das am Fuß des Großmastes befestigt ist. Solches Vorkommnis endet für den Reepschieter stets mit einer gepflegten Abreibung.

Der Afhauer bedient das Dampfspill, das in diesem Fall die Aufholrolle über dem Netz- raum antreibt, ein schöner, gemütlicher Job für den sonst stark beanspruchten Jungen, der nie richtig weiß, ob der nächste Augenblick in seiner Freizeit nicht durch unvorhergesehe- ne Arbeit oder »Gefälligkeit« für die Herren Matrosen gestört wird.

Ein Oudste reicht dem Steuermann die Zeisinge zu.

Der andere Oudste reicht seinem Kameraden die Zeisinge an den Wanten außenbords vor- bei zu.

Zwei Matrosen stehen auf dem Schott (s.o.).

Zwei Matrosen holen mit der vom Spill angetriebenen Rolle die Netze aus dem Raum auf. Der Koch-in-Raum achtet am Netzluk auf klares Herauskommen des Netzes. Kommt das Netz nicht klar heraus, gibt's von allen wüste Beschimpfungen oder gelegentlich auch kör-

perliche Verweise. Das arme Schwein ist der jüngste Matrose mit dem unangenehmsten Job.

Der Jüngste reicht dem Spillöper vorne die Blasen zu.

Die Decksbesatzung wird komplett benötigt, Ausfälle durch Krankheit sind nicht eingeplant und werden auch nicht geduldet.

Gebet und Gottvertrauen

Nach dem Aussetzen muß der Afhauer in den Steven flitzen, seine meist speckige Mütze absetzen und gegen den Wind mit seiner hellen Kinderstimme das Gebet aussingen:

Geschoten de Fleet,
Gott segen de Arbeit.
Schipzeising hol fast,
morgen tein Last!

Wenn die Matrosen und Oudsten auch sonst den Jungen tüchtig schikanieren oder erziehen, so werden sie doch in diesem Augenblick friedfertig. Afhauer und Reepschieter waren im Grunde noch Kinder mit ihrendurchweg 14 Jahren. Den Berichtenden wird dieses kurze Gebet in seinem ganzen Leben nicht verlassen. Es spiegelt besonders das fast nie eingestandene Gottvertrauen der den Auswirkungen der Natur preisgegebenen Seeleute wider:

Geschoten de Fleet: So, wir haben unsere Arbeit getan, mehr können wir nicht tun.

Gott segen de Arbeit: Wir wissen wohl, daß es nicht an uns liegt. Aber Du, Gott, könntest vielleicht etwas dazu tun.

Schipzeising hol fast: Wir haben gut aufgepaßt, alles mögliche bedacht, die Zeisinge gut befestigt und auch das Want klar über Bord gegeben, aber irgend etwas geht meist schief. Dies ist also eine Beschwörung.

Morgen tein Last: Das denkt Janmaat nun verschmitzt, zehn Last ist ein gewaltiger Fang (170 Kantje [Faß] Hering), wenn wir das auch vielleicht nicht immer verdient haben, laß' es uns man ruhig kriegen. Schließlich ertragen wir doch allerhand Entbehrungen.

Über den Aberglauben, der ja nicht weit vom Gottvertrauen entfernt ist, ließe sich einiges sagen, wovon wir hier absehen wollen.

»Holen«

Dieser Vorgang wurde angekündigt von dem letzten Wachgänger, der mit dem Kaffee um 1.00 Uhr nachts von achtern kam, mit folgendem komischen Aussang:

Trek an de Laatsches
bind vör datt Fell,
is Holemanns Hole,
verstoh ji mi well!

Da die Mindener Heringsfänger durchweg auch Kleinbauern waren, machten sie sich früher aus ungegerbtem Ochsenleder Seestiefel mit Holzsohlen, »Laatsches«. Aus dem gleichen Material fertigten sie sich (Fell)Schürzen. Dieser Spruch brachte Leben in das Zwölfmann-Logis. Die Junggrade mußten wie der Blitz aus den Kojen fegen, in ihr Zeug springen und an Deck sausen. Das Aufhieven des leeren Reeps war ausschließlich ihre Sache. Verantwortlich war der älteste Oudste. Mit der »fünften Kolonne« mußte auch der besagte »Koch-in-Raum« möglichst bald an Deck gehen. Dieser jüngste Matrose hatte während des »Holens« (Hieven) die Aufgabe, die Netze in den mittschiffs gelegenen Räumen klar zu verstauen. Bei dieser Aufgabe hing es sehr vom Wohlwollen seiner Matrosen-

Afbauer am Spill. Der Matrose des Freitörns reguliert am Ventil die richtige Umdrehungszahl, d.h. die Vorwärtsbewegung des Loggers. (Foto: Kottmeier, Stadthagen; Archiv Schloß Schönebeck)

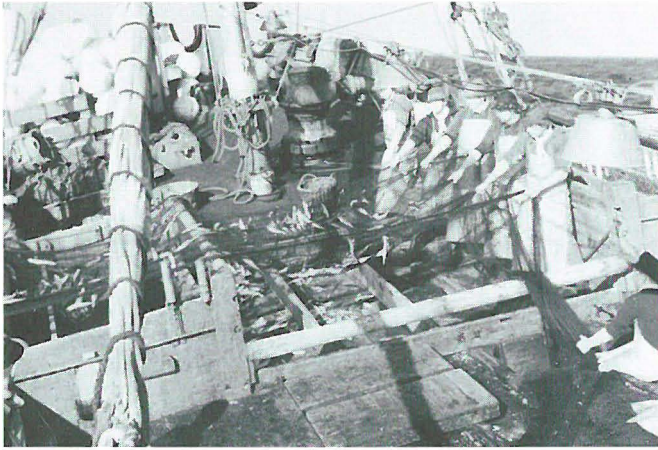


kollegen ab, ob seine Arbeit einfach oder umständlich war. Er war abhängig vom Aussingen seiner Kameraden, die das Netz mittschiffs über die Reling zerren mußten und es nach dem Ausschlagen der Heringe vor ihre Seestiefel fallen ließen. Aus seinem Raum konnte er sich kein Bild von der Situation an Deck machen. Zerrte er zu früh am Netz, riß er dadurch seinen Kameraden in die – weiß Gott nicht heilen – Hände und Finger. Passierte ihm das zu oft, stellten diese sich dann auf das Netz, das er dann nur in längeren Abständen herunterholen konnte. Dadurch fiel es ihm dann in dicken nassen Ballen auf den Kopf, natürlich noch unklar. Die meisten Morde sind wohl von diesen Kameraden in ihrem einsamen, dunklen Loch geplant worden! Dazu war dieser arme Kerl auch meistens noch mit den heftig brennenden Fäden der roten Qualle übersät. Der Name Kok-in-Ruum kommt offenbar daher, daß dieser Matrose auf den Segelloggern nur beim Holen den Job im Netzraum machte. Weil er außerdem für das Zubereiten der Mahlzeiten zuständig war, hatte er sonst keine Arbeit an Deck zu verrichten.

Zurück zum Vorgang des Holens. Der Reep wird mit dem Dampfspill eingehievt. Bevor es das Dampfspill gab, mußten die beiden Spillkörper die Kraft des Dampfes ersetzen. Am Vorschiff werden die Zeisinge abgesteckt. Das Netz geht bis mittschiffs achteraus, wo es von fünf Mann quer über »die Last« geholt wird. Die ausgeschlagenen Heringe fallen in drei Kästen an der Reling oder »auf die Last«, d.h. das Deck mittschiffs, auf dem die Holenden stehen. Das Holen über die Last ist durchweg sehr anstrengend. Beteiligt sind sechs Matrosen und der Steuermann. Es haben also immer zwei Leute Freitörn.

Die beiden Oudsten holen außenbords das Kopftau mit den Floaten heran, für sechzehn- und siebzehnjährige junge Leute eine verteuft harte Arbeit. Zwanzig Netze vor der Hand, zwanzig hinter der Hand – ohne Ablösung – bedeutete fünf Stunden kaum vorstellbare Belastung für das Kreuz der noch nicht ausgewachsenen jungen Leute.

Das Holen über die Last geschah auf Kommando. Früher war dieser Kommandogeber der »Wantenehmer«, der das Want nahm, in der Mitte stand und aussang: »Hole bi, hole bi,



Holen auf der Last. Der Fang ist nicht groß. Die Darstellung im Bild oben wirkt etwas »statisch«, wohl durch den Blick auf den Fotografen. Dadurch gab es eine Pause und daher viel Lose beim Ausschlagen.

Im oberen Bild ist der Kok-in-Raum, auf dem Rand der Netzluke sitzend, zu sehen. Das Holen wird also bald beendet sein (der Raum ist voll!). Nach achteraus sieht man, daß Netzwerk zum Flicker ausgelegt worden ist. (Archiv Schloß Schönebeck)

hole, hole – – – und hopp!« In der neueren Zeit liefen die Positionen von vorne nach achtern durch, so daß jeder dieser Leute einmal zum Aussingen kam. Dieses Einholen des Netzes, die richtige Verteilung des Wants, die richtige Spannung beim Schlagen, der richtige Rhythmus beim Holen und Schlagen, ist ebenfalls eine kunstvolle und dabei anstrengende Angelegenheit. Ein Stümper kann das ganze Team versauen und hoffnungslos durcheinanderbringen. So etwas wird durch mehr oder minder sanfte »Ermahnungen« eingelenkt.

Während sich auf der Last dieses abspielt, hat der »Jüngste« im Steven das Kommando, d.h. er muß gewaltig hüpfen und aufpassen, um sein Pensum zu erfüllen. Er hat die Zeisinge abzustecken, zur Erleichterung der Oudsten etwas mit anzuhieven und dabei auch noch die Blasen abzustecken und im Blasenkasten richtig zu verstauen.

Dicht bei ihm am Spill steht der kleine Afhauer und müht sich redlich, den Reep durchzuholen. Dadurch, daß der Reepschieter hinter ihm unten in seinem Kasten dauernd zieht, bekommt er Seitenstiche. Das Verhältnis zwischen den beiden ist ähnlich wie das zwischen den »Holern« und dem »Koch-in-Raum«. Der kleine Reepschieter dreht in seinem engen Kasten mit dem dicken Reep, der die Dicke eines Knabenarms hat und steif voll Teer ist, wie ein Göpelpferd seine Runden, einige Hundert am Tag. Beide, »Koch-in-Raum« und »Reepschieter«, hatten später im Verlauf ihrer Karriere dann wieder Gelegenheit, sich an

anderen abzureagieren. Bleibende psychische Störungen hat der Berichterstatter weder an sich noch an anderen bemerkt.

Während des Holens erschien der Schipper selten an Deck. Es sei denn, daß die Heringe so dick kamen, daß jede Hand benötigt wurde. Zur Halbzeit des Holens wurde der Koch, diesmal der richtige, der das Essen macht, geweckt. Er mußte seine frischen Bratheringe vorbereiten. Norm: drei bis vier Stück pro Mann, die jeden Tag nach dem Holen gern gegessen wurden. Beim Holen wurde das Schiff am Reep an den Netzen entlang geholt. Fast ebenso holten die Holer, wenigstens teilweise, das Schiff an das Netz heran. Dabei mußte sehr darauf geachtet werden, daß das Schiff möglichst gleichmäßige, dem Tempo des Holens angepaßte Fahrt machte. Gesteuert wurde dieses durch die Umdrehungszahl des Spills. Dessen Steuerung mußte daher große Aufmerksamkeit geschenkt werden. Vielfach wurde die Bedienung des Dampfspillventils dem Afhauer aufgebürdet, der damit eigentlich überfordert war.

Verantwortungsbewußte Matrosen übernahmen die Bedienung des Dampfventils während ihres Freitörns, obwohl es nicht üblich war, daß sie das taten. Dem Afhauer wurde hier klar, daß es gute und weniger gute Seeleute gibt.

Das Schlachten

Nach dem Frühstück wurde auf der »Keekplanke« geschlachtet. Dieses »Keeken« oder Schlachten ist eigentlich ein Kehlen mit einem an der Hand befestigten Messer und findet im Sitzen statt. Die Planke war eine niedrige Bank kurz vor der Achterkante des Großmastes von Reling zu Reling eingehängt. Zwei kurze Planken von dieser Planke zu den Heringskästen hin bewirkten eine U-förmige Sitzordnung für die 10 bis 12 Schlachter. Bei großen Fängen ab 150 Kantje war die ganze 17köpfige Crew bei dieser Arbeit im Einsatz.

Die Schlachtenden haben vor sich einen Korb, der reihum vom Wantenehmer mittels eines Schepnetzes mit frischen Heringen gefüllt wird. Die Schlachter werfen die geschlachteten Heringe in einen Korb, der von einem Oudsten abgeholt wird. Über die Last trägt er den gefüllten Korb und schüttet den Inhalt in die »Warback«, an der der Steuermann steht. Die »Warback« ist eine Art Backtrog, der längsschiff steht und nach achtern zu offen ist. Pro Korb, dessen Inhalt ungefähr einen Zentner Hering beträgt, streut der Steuermann mit abgezirkeltem Schwung einige genau bemessene Backen Salz. Dieses wird mittels des »Warlöpels« vom Steuermann mit den Heringen gut verrührt. Zum Schluß

Der Wantenehmer hat einen Matrosen angerufen, der richtet sich auf, damit das Schleppnetz in seinem Schlachtkorn (Mantje) landen kann. Der Abholer holt den vollen Korb, um ihn in die Warback zu kippen. Der Steuermann wartet schon darauf. (Foto: Karl Warschewski; Archiv Schloß Schönebeck)





Die Krippen sind schon leer geschlachtet. Jetzt kommt noch Hering aus dem Laderaum. Es war also ein guter Fang. Das Tempo wird schon langsamer. (Foto: Karl Warschewski; Archiv Schloß Schönebeck)



Die Schlachter haben sich vermutlich dem Fotografen zuliebe etwas aufgerichtet. Der Bildfolge nach zu schätzen, haben sie mehr als 100 Kantje zu verarbeiten. Sie müssen mindestens vier Stunden in dieser Haltung ohne Pause schlachten. (Foto: Karl Warschewski; Archiv Schloß Schönebeck)

schiebt er dieses Gemenge aus der offenen Seite der Warback heraus in einen dort von den beiden Spillöpern deponierten Korb. Dieses Rühren oder Mengen des Steuermanns sieht sehr leicht aus. Dabei bedeutet es schwerste körperliche Arbeit, die für die Güte der Salzheringe von großer Bedeutung ist. Einmal wegen der richtigen Dosierung und zum anderen wegen der guten Verteilung. Hier ist der Steuermann des Loggers mit dem 2. Steuermann auf einem Fischdampfer alter Bauart vergleichbar. Dieser hat durch die richtige Dosierung und Verteilung des Eises für die gute Qualität des Fisches zu sorgen, was nebenbei auch eine große körperliche Anstrengung bedeutet, da in beiden Fällen in Akkord gearbeitet wird. Der Unterschied besteht lediglich darin, daß der Kapitän auf dem Fischdampfer seinen Steuermann unter Deck bei der Arbeit nicht sieht, während die Arbeit des Steuermanns auf einem Logger – wie auch die aller anderen Leute – unter dem wachsamen Auge des Herren stattfindet.

Die beiden Spillöper schleppen die durch das Salz noch schwerer gewordenen Körbe zu den vorher auf dem freien Deck vor der Brücke aufgestellten leeren Fässern. Der Inhalt wird auf ca. vier Fässer verteilt. Anschließend verschwindet der Oberkörper des Spillöpers in eben diesen Fässern, um die Heringe so zu ordnen, daß sie glatt gegeneinander liegen und nicht in einem Durcheinander zu liegen kommen und damit ihr gutes Aussehen verlieren. Auch diese Arbeit erfordert neben hartem körperlichem Einsatz viel Geschick.

Der ganze Vorgang des Schlachtens und der weiteren Verarbeitung ist ein ausgeklügeltes System, in dem einer den anderen antreibt. Eile tut aus zwei Gründen not: erstens soll der

Hering, der durch das Fischen mit dem Treibnetz völlig unbeschädigt an Deck kommt, so frisch wie möglich verarbeitet werden. Schleuniges Schlachten bewirkt gute Ausblutung und damit zartes weißes Fleisch. Daher ist der Ausdruck »seegekehlt« ein wirkliches Qualitätszeichen, das heute nicht mehr verwendet werden kann. Zweitens muß durch schnelles Schlachten erreicht werden, daß das Deck wieder frei wird, damit auch bei großen Fängen abends wieder ausgesetzt werden kann. Denn wie bei aller Fischerei muß auch hier die Gunst der Stunde, d.h. einiger Tage, genutzt werden.

Wesentlich für das Tempo ist selbstverständlich die Schnelligkeit der Schlachter. Diese wiederum kann der Wantenehmer, der hier die Last beherrscht, ganz entscheidend beeinflussen. Er bedient mit seinem Scheppnetz (ein an einem Metallrahmen befestigtes Netz mit einem Fassungsvermögen von ca. 40 kg Hering, wobei am Rahmen ein ca. drei Meter langer Stiel befestigt ist) alle Schlachter gleichmäßig reihum, wobei die Junggrade nicht ganz so viel abbekommen wie die Vollgrade.

Handelt es sich um gut schlachtbare Heringe, kann es durchaus vorkommen, daß die Schlachter anfangs den Wantenehmer treiben, indem sie versuchen, so schnell zu schlachten, daß einer von ihnen keinen Hering mehr in seinem Korb hat und dann »Hering« schreit, was erstens am Ruf des Wantenehmers kratzt und ihn außerdem eine Runde kostet. Dieser wiederum kann besonders gute Schlachter damit auszeichnen, daß sie außer der Reihe einen Schlag erhalten, was er mit dem Ruf »Extraschlag« aussingt. Nur im großen Gefecht reicht es manchmal nicht, diesen fixen Schlachter unter steter Kontrolle zu halten.

Später wiederum, wenn die Schlachter nach einigen Stunden bei großen Fängen ermüden, setzt das philosophische Massieren des Wantenehmers ein. Größte Schmach für einen Matrosen z.B. ist, wenn der Wantenehmer aussingt, daß dieser bei einem Rundschlag ausgelassen wird, weil er nicht mehr mitkommt, größtes Lob dagegen für Afhauer oder Reep-schieter, wenn ausgesungen wird, daß er fast mit den Matrosen Schritt hält. Eine solche offen auf der Last proklamierte Anerkennung gilt dem Jungen ungefähr soviel wie dem Sportler eine Medaille bei der Olympiade.

Da bei der Bedienung mit Heringen durch den Wantenehmer jeder durch Namen oder Rang aufgerufen wird, gibt es auch viele Möglichkeiten der Nuancierung beim Anruf. Das reicht beim guten Wantenehmer vom Knurren eines wilden Tieres bis zur Anbetung einer Geliebten. Jedermann an Deck weiß, was diese Abstufungen zu bedeuten haben. Dieser Wettbewerb überträgt sich natürlich von vorne nach achtern. Auch dort werden der Oudste, der Steuermann und die Spillöper in Schweiß gebracht. Diese erholen sich dann erst wieder bei dem Nachlassen des Tempos, bekommen Oberwasser und lassen Bemerkungen fallen wie z.B., daß wohl demnächst das Fahren mit Weibern angebrachter sei usw. Nach der Schlachtereier wird das Deck aufgeklart, die alleinige Aufgabe der Leichtmatrosen und Jung. Die Herren Matrosen entspannen sich derweil.

Das Verpacken

Am Nachmittag werden die inzwischen nachgesackten Heringe in den Fässern aufgepackt und verschlossen. Das ist eine richtig fachliche Arbeit von Küpern, die jeder Matrose beherrschen muß. Ein guter Kapitän beaufsichtigt diese Arbeit persönlich, meist bei eigener Mitarbeit. Fässer, die nicht gut verschlossen sind, laufen trocken und der Inhalt verdirbt. In diesem Fall gibt es auch keinen Profit, an dem die ganze Besatzung beteiligt ist. Die Fässer werden in den Luken verstaut und leere Fässer aufgeholt und bereitgestellt. Das abendliche Aussetzen schließt den Tagesablauf. Eine Reise konnte je nach Erfolg zwischen zwei und sechs Wochen andauern. Die modernen Logger nach Kriegsende brachten bei voller Ladung fast 1100 Faß Hering nach Hause.



Links *Der Steuermann salzt, der Abholer kippt ein. Nicht alle Kapitäne gestatteten das Salzen mit der Schaufel. Sie verlangten, daß die »Salzback« zur korrekten Kontrolle der Salzmenge benutzt werden sollte. Deutlich zu sehen: Blasen in der Brailkrippe. (Archiv Schloß Schönebeck)* – Rechts *»Een in de Back, een achter de Back, een vör de Back!« wurde in Fällen wie diesem ausgesungen. (Archiv Schloß Schönebeck)*

Unterbringung

Vorne schliefen 12 Mann in einem Raum in Kojen, die zu zweit übereinander an der Bordwand angebracht waren. Zu jeder Koje gehörte ein Spind und eine Backskiste. Dieses Logis lag mit dem Reepraum zusammen. Für Laien herrschte dort ein erheblicher Gestank von Teer, Ölzeug und menschlichen Düften. Gegessen werden konnte an zwei kleinen Tischen mit jeweils 6 Mann. Alte Logger hatten diesen Luxus nicht. Dort hatte der Tisch nur Platz für den Wantenehmer und die beiden Spillöper. Die anderen Matrosen konnten auf der Backskiste die Suppenback auf den Knien balancieren, während die Leichtmatrosen und Jungs während des Essens Platz auf der Treppe unter der Kapp nahmen. Die Achtergäste lebten bis auf den Kapitän in einem ähnlichen Logis, allerdings bei weniger »dicker« Luft. Auf den neueren Schiffen hatte der Kapitän eine Einzelkammer mit Blick auf das Vorschiff.

Verpflegung

Der Koch war in der Regel ein befahrener Matrose. Ausgerüstet wurde das Schiff mit Brot für drei Wochen und Frischfleisch, das im Windsack gefahren wurde, für die gleiche Zeit.



Links Fässer dichtmachen. Mit dem Dissel wurde der Faßboden vorsichtig in die Nut eingeklopft. Anschließend wurden Bauch- und Kimmhupen (Faßreifen) mit Hammer und Treibholz angetrieben. – Rechts Fertige Fässer wurden zur Luke gerollt und dort verstaut. (Fotos: Karl Warschewski; Archiv Schloß Schönebeck)

Für die Zeit danach gab es Salzfleisch und Hartbrot, das in Fässern mitgenommen wurde. Dazu Konserven, Nahrungsmittel usw. Frisches Gemüse gab es selbstverständlich nur kurze Zeit, ebenso Frischeier. Außerdem die üblichen Hülsenfrüchte und Sauerkraut. Pudding gab's donnerstags und sonntags. Vitaminmangel trat wohl deswegen nicht auf, weil viel frischer Fisch gegessen wurde. Wasser und Kohlen wurden in Fässern mitgenommen. Daher war der Logger im Grunde ein schwimmender Heringsfaßbehälter, da kaum Platz für irgendwelche Ausrüstung benötigt wurde. Versteht sich, daß das Logis auch nicht viel Platz einnahm.

Radio und Musik waren selbstverständlich nicht an Bord. Dafür wurde noch oft gesungen. Und natürlich die Döntjes erzählt, die man bei längerem Zusammensein zum größten Teil auswendig konnte. Die Besatzung setzte sich meistens aus Bückeburgern, selten aus Männern von Vegesacks Umgebung und manchmal aus einer Mischung von beiden zusammen.

Die Freizeit

Freizeit an Land gab es jede Reise genau für 72 Stunden. Davon ging aber die Zeit ab, die die Besatzung zum Löschen der Ladung, der Netze und zur neuen Ausrüstung benötigte. Diese Arbeit wurde meist in einem Gewaltakt innerhalb von ca. 12 Stunden erledigt. Dabei mußten die schweren Fässer in der Regel noch bis zu 150 Meter zu den Schuppen gerollt und dort zu jeweils drei hoch gestapelt werden. Um diese Arbeit zu beschleunigen, wurden schon auf der Weser möglichst viele Fässer aus den Räumen an Deck gefiert. Oft mußte der Kapitän dem Eifer seiner Leute ein Ende setzen, weil zuviel Gewicht an Deck die Gefahr des Kenterns bedeutet hätte. War diese Arbeit beendet, zahlte der Alte den Vorschuß aus. Die Hälfte der Fangerlöse blieb bis zum Herbst stehen. Die Bückeburger Kameraden fuhren dann gewöhnlich mit einem Bus nach Haus. Die unverheirateten Leute bemühten sich für den Rest der 72 Stunden dem allgemeinen Ruf der Seeleute gerecht zu werden. Auf See konnte dieser Verpflichtung fast nie nachgekommen werden.



Fässer verstauen, links per Hand, rechts mit dem Löschgeschirr. (Fotos: Karl Warschewski; Archiv Schloß Schönebeck)

Die Navigation

Als Navigationsmittel dienten der Magnetkompaß, Seekarten, Sextant, Logge und Handlot. Die Bedienung des letzteren geschah durch den Steuermann, der zu diesem Vorgang die »fünfte Kolonne«, d.h. alle Junggrade benötigte. Er aktivierte sie, indem er nach vorn lief und in die Kapp das Wort »Blauer Hund« (woher immer die Bedeutung auch kommen mag) rief. In dem schweren Lotkörper war unten eine Aushöhlung, in die Talg geschmiert wurde, damit gleichzeitig eine Bodenprobe heraufgeholt werden konnte. Die Tiefe wurde an den Markierungen der Lotleine abgemessen.

Auf neueren Schiffen kannte man sogar den Luxus eines Drehrahmenpeilers, und einzeln hatten die Logger einen Sender. Im Gegensatz zu den Fischdampfern waren die Kapitäne gehalten, wahre Fangmeldungen durchzugeben und hielten sich auch daran. Die Gefahr des Überfischens durch Treibnetze war nicht gegeben und Marktchancen wurden durch diese Mitteilungen nicht zerstört.

Die meisten Loggerkapitäne schienen mit der Navigation und den ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln gut zurechtzukommen. Auch wer nicht ganz fit war, kam immer durch. Auf den Fischplätzen tummelten sich nach dem Kriege in der Tat noch Hunderte von Loggern. Auf der Heimreise hielt sich ein unsicherer Kantonist manchmal an die Dampfer. Dabei soll es auch vorgekommen sein, daß er plötzlich auf diese Weise die Elbe statt die Weser ansteuerte.



Der Koch beim Bratjes vorbereiten. (Archiv Schloß Schönebeck)

Wollte jemand Steuermann oder Kapitän werden, dann mußte er sich rechtzeitig bemühen, ein guter Netzmacher zu werden. Ein gewöhnlicher Matrose brauchte diese Kunst nicht zu beherrschen. Das einwandfreie Flickern der Netze besorgten Schipper, Steuermann und gegebenenfalls ein oder zwei Matrosen, die später Patent machen wollten. Nach Hörensagen hing eine Beförderung sehr davon ab, ob der Kandidat über einen guten Ruf hinsichtlich pfleglicher Behandlung der Netze genoß. Sehr verständlich, wenn man bedenkt, daß die Netze in ihrer Gesamtheit fast so einen großen Wert wie die Schiffe selbst darstellten. Nach der erforderlichen Fahrtzeit von insgesamt fünf Jahren, wobei die Zeit als Matrose doppelt gezählt wurde, weil sie auf einem Segelschiff abgeleistet war, konnte der Matrose im Winter die Steuermannschule besuchen. Sie dauerte ca. 4 Monate und wurde mit der Prüfung zum Steuermann in der mittleren Hochseefischerei (B 2) abgeschlossen. Nach zweijähriger Fahrtzeit erhielt der Steuermann dann das Patent zum Kapitän in der mittleren Hochseefischerei (B 3).

Die medizinischen Kenntnisse der Steuerleute und Kapitäne beschränkten sich hauptsächlich auf die Heilung entzündeter und ansonsten kaputter Hände. Vorbeugend wurde auch darauf geachtet, daß diese so wichtigen Gliedmaßen in Seifenlauge gebadet wurden. Sonstige Krankheiten sind dem Verfasser während seiner fünfjährigen Fahrtzeit nicht bekannt geworden, bis auf einen Fall. Da hatte ein etwas geistig beschränkter Leichtmatrose einen sehr dicken Arm durch eine Entzündung. An Land ein klarer Fall für das Krankenhaus. Abends erschien der Schipper (und nur in einem solchen Fall war es wohl für ihn gestattet) in dem halbdunklen Logis vor der Koje des Leichtmatrosen. Er besah sich den Fall, rollte das Tuch auf, in dem das Sezierbesteck lag und sagte mit dumpfer Stimme: »Fritz, ick mutt snieden!« Darauf der Oudste: »Nee Kaptein, nich snieden!« und törrte

Unterscheidungssignal: **DOUX**

1948 BV **86** „Saarland“

Steuergruppe **2** I. A.
 ledig **7. v. v. v.**
 verheiratet **G. Bremen**
 verwitwet **Nr.**
 Kirchensteuerpflichtig **ja**
Kapitel
Krist Hagemeier
 geb. **15.9.1901** **Riesland**
 Wohnort **Schönbeck**
 Ehegattin **225**

Steuergruppe **3** I. A.
 ledig **F. Reich**
 verheiratet **Nr.**
 Kirchensteuerpflichtig **ja**
Kapitel
Felix Rossmann
 geb. **21.1.30** **Hennsdorf**
 Wohnort **Schönbeck**
Weidweg 29

Monatsheuer vom	bis	=	Monate	10	Tage
1. Reise vom	bis	G.	674	U.	1.1.11
2. Reise vom	bis	G.	569	U.	1.7.11
3. Reise vom	bis	G.	676	U.	1
4. Reise vom	bis	G.	576	U.	1.6
5. Reise vom	bis	G.	662	U.	
6. Reise vom	bis	G.	501	U.	1.8.5
7. Reise vom	bis	G.	609	U.	1.10.4
8. Reise vom	bis	G.	278	U.	
9. Reise vom	bis	G.		U.	

Aufgepackte Tonnen: Gekehlt: **4701** Ungekehlt: **754**

Urlaub
 Leistungsprämie

Ab Barvorschuß	Reise	für Kost und Sotjes
1. Reise		
2. Reise		
3. Reise		
4. Reise		
5. Reise		
6. Reise		
7. Reise		
8. Reise		

Ab Rechnungen von: **Barvorschuß erhalten**

Abzüge für erhaltene Ausrüstungsgegenstände:
Waffen

Gesamt-Sozial-Versicherungsbeiträge	Lohnsteuer	Kirchensteuer	Musterbuch	Augenschein	Freilager	Panorambilder	Notopfer Berlin

Reisegeld
 Erstattung für Berufskleidung

vom	bis	Mt.	T.	à	3	300.-	170.-	14.474.96	5.850.-	25.-	17.470	24.437.18 + 4.575.-	310.05	177.05	35.20	1.80	1.80	2.40.-	10.-	2.40.-	10.-	Netto R.M.

vom	bis	Mt.	T.	à	78	27	11.47	186.87	89.70	1-	120.60	237.94	107.4	3.60	1.80	3.60	2.05	2.40.-	10.-	2.40.-	10.-	Netto R.M.

sind mit heute richtig von der Bremen-Vergesacker Fiskal-Gesellschaft ausbezahlt worden und sind meine Ansprüche an obige Gesellschaft vollständig erledigt
 Bremen-Grohn. **1.10.2.1948**

wieder mit uns zu. Sollten wir gesünder als andere Menschen gewesen sein? Der Alptraum war für jeden in der Tat nur die Hände. Jede kleinste Verletzung bildete sich während der Fangzeit zu einer schmerzhaften größeren Wunde aus, die erst auf der Heimreise wieder zu heilen begann.

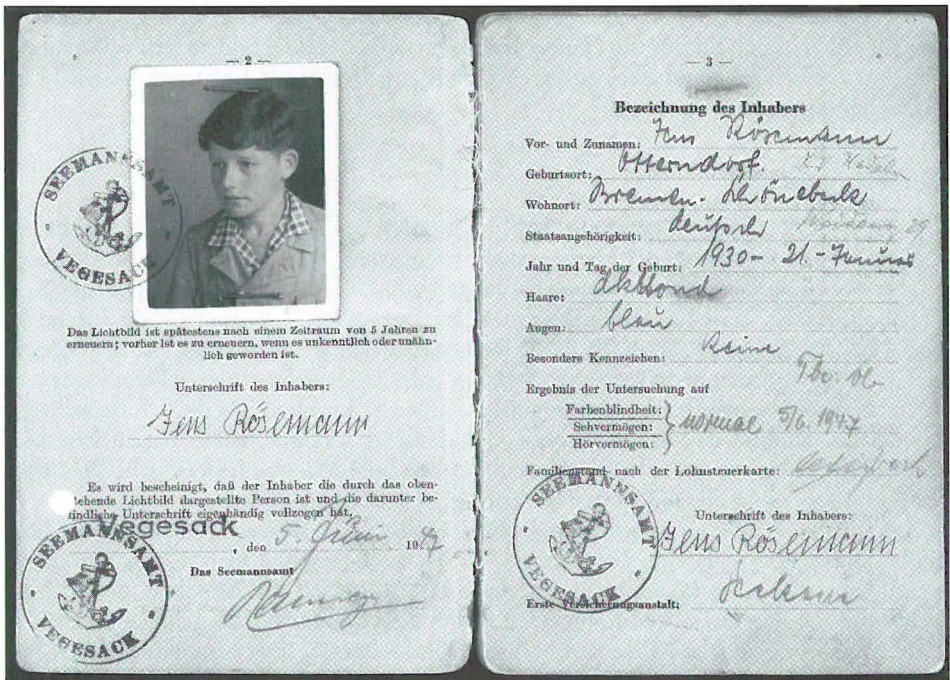
Die Fangzeit

Die Fangzeit der Logger begann im April im Norden der Nordsee bei den Shetlands. Im Laufe des Sommers wurde der Hering immer weiter zum Süden verfolgt. Im August/September gab es da gewaltige Zusammenballungen von Loggern auf der Doggerbank. Kein Frachtschiff wäre dort hindurchgekommen. Im Dezember hörte die Fischerei dann im Kanal auf. Die Logger kehrten heim und blieben den Winter über liegen. Die Aufliegezeit bewirkte, daß auf den nicht beheizten Schiffen jedes Ungeziefer einging. Deutlich wurde das nach dem Krieg durch die hier so gut bekannten Kakerlaken. Da die Schiffe während des Krieges dauernd als Vorpostenboote oder ähnliches gefahren hatten, besiedelten diese Kameraden des Seemanns alle Schiffe in unvorstellbaren Massen. Im Frühjahr 1946 nach der Aufliegezeit war dieses Thema dann erledigt.

Aus alledem, was hier in aller Kürze beschrieben ist, sollte man annehmen, daß die Loggerjantjes ein Sklavendasein erlitten hätten. Das ist wohl zum Teil auch richtig. Besonders, wenn man an kaputte Hände, zum Teil buchstäblich bis auf die Knochen, denkt. Aber gleich vielen seiner damaligen Kameraden will es dem Verfasser nicht gelingen, diese Zeit trotz Erinnerung an alles Miese zu verteufeln. Und – last not least – zu keiner Zeit haben weder er noch seine Kameraden sich jemals ihrer Arbeit entfremdet gefühlt. Darüber sollte man einmal nachdenken. Das wird aber nicht dazu führen, daß diese schonende Fischerei, die der Natur nicht ins Handwerk pfuschte, jemals wiederkommen wird. Deswegen wird's auch nie mehr so gute »seegekehrte« Salzheringe geben. Schade!

Die Abrechnung über Heuer und Fangbeteiligung wurde jährlich für alle Schiffe in einem großen Folio-Band dokumentiert.

Aus den Pack-Journalen wurden die Zahlen über »aufgepackte« Fässer von G (geschlachteten Heringen) und V (ungeschlachteten Heringen) reisenweise übernommen. Die SAARLAND hatte im Jahre 1948 6963 Kantje angelandet. Als »aufgepackte« Tonnen blieben 4301 Tonnen gekehrte und 754 Tonnen ungekehrte Heringe übrig. Der Kapitän war als erfolgreichster in diesem Jahr »Heringskönig«. Der Matrose erhielt pro »aufgepacktes« Faß 27 1/2 Pfennige und 13 1/2 Pfennige Fangbeteiligung. Der Verfasser erfährt nun, nach 48 Jahren, daß ihm für den Strohsack eine Mark berechnet wurde. Bei Vorschußzahlungen fällt auf, daß für die ersten beiden Reisen auffallend wenig gezahlt wurde. Nach der Währungsreform brauchte offenbar das Kontor das Geld dringender als die Seeleute. Für die Steuer wurde der Betrag von DM 266,- für Kost (und Logis) und DM 64,- für Sootjes (das Deputat von einem Viertelfaß Salzhering pro Reise) berechnet. Notopfer Berlin wurde damals gerade eingeführt. Der Empfang des Netto-Guthabens wurde in diesem Buch von jedem Besatzungsmitglied bestätigt (hier unterhalb der Zeile »Bremen-Grohn 10. Dez. 1948«, die hier nicht mehr zu sehen ist). Über der Kopfzeile wurden für einzelne Besatzungsmitglieder besondere Angaben gemacht, z.B. »Desertiert!«, dazu der Vermerk, daß Guthaben und Papiere dem Seemannsamt übergeben und DM 6,- Extrakosten erhoben worden waren. Notiert wurde auch »Krank« mit Datum, und für den Ersatzmann fand sich oft die Eintragung »Nachgefahren mit BV...«, wenn das Schiff 72 Stunden nach Ankunft planmäßig ausgelaufen war und so schnell kein Ersatz hatte beschafft werden können. Aber auch Bleistifteintragungen wie »Nie wieder«, »mag nicht arbeiten« oder »faul«, manchmal auch »zu weich« oder »wird dauernd seekrank, zwecklos« finden sich im Rechnungsbuch.



Das Seefahrtsbuch

Diese Fischerei wird übrigens in einem soeben in Bremen erschienenen Buch des Verfassers, »Kok-in-Raum auf Heringsloggern. Eine Jugend auf See oder vom Streben nach Vollkommenheit«, ausführlich beschrieben.

Spillöper, Reepschieter and Afhauer Herring fishery with drift nets

Summary

In Holland herring fishery was carried out for centuries on sailing drifters. Towards the end of the 19th century a German drifter fleet was established with offices in Emden, Leer, Bremerhaven, Elsfleth, Glückstadt and Vegesack, originally with sailing drifters, somewhat later with steam- or motor-assisted vessels. The specialised terminology comes primarily from the Dutch. Within herring fishery such an effective distribution of tasks was developed that a more perfect working method can hardly be imagined.

The total crew consisted of seventeen persons: skipper, mate, seven able-bodied seamen (one *Wantenehmer* [lit.: net taker], two *Spillöper* [lit.: capstan operators], three able-bodied seamen with no specific designation, and one *Koch im Raum* [lit.: cook in the hold]), five ordinary seamen and boys (two *Oudsten* [senior ordinary seamen], one *Jüngster* [junior ordinary seaman], one *Reepschieter* and one *Afhauer* [rope workers]), the engineer, his assistant and the cook. (In the course of time the tasks and their distribution changed to some extent. As will be seen below, the original designations were retained although later they no longer always corresponded to the task carried out by the respective worker.) The captain selected the crew members himself and they shared the rewards of his success.

Some 120 nets, each 30 m long and 15 m deep were carried on board; altogether the drift net was 3.6 km long. The nets were hauled in between 1:00 and 7:00 a.m. They were set by heaving them up over a reel from the midship holds and thrown outboard.

The setting of the nets: The skipper stood on the bridge and the mate was at the stem attaching gaskets – which were handed to him by one of the *Oudsten* – to the rope. The *Wantenehmer* fulfilled the function of a helmsman, operating the bow rudder with the aid of steering tackle. One of the *Spillöper* affixed *brails* (buoys) to the rope while the *Reepschieter* sat in the rope hold making sure that the rope passed out smoothly. The *Afhauer* operated the steam winch of the hauling reel. Two-able-bodied seamen stood on the bulkhead and threw out; two others hauled the nets up from the hold over the reel. The *Koch im Raum* saw to it that the nets came out smoothly, receiving wild abuses, sometimes even physical reprimands, if he erred in this task. The *Jüngster* handed the *brails* to the *Spillöper* at the fore.

Hauling: The rope was heaved in with the aid of the steam-operated capstan. Before the invention of that device, the capstan was manned by the two *Spillöper*. The gaskets were removed aforeships. The net went sternwards to midship where it was hauled by five men crosswise "over the *Last*" (the area amidships where the herring was later processed). The fish fell into three crates along the railing or "onto the *Last*," on which the haulers were standing. In the early years of herring fishery, the *Wantenehmer* took the middle position during the process of hauling the drift net (*Want*) from outboard and shook the fish out of the net. The two *Oudsten* hauled in the head rope of the net, to which the floats were attached. Twenty nets before the hand, twenty more behind, five hours without relief – the strain on the young, not yet fully grown men was inconceivable. The *Koch im Raum* was in charge of stowing away the drift nets in the net hold. (Originally he was responsible for cooking meals and was exempt from other work on deck.) The hauling was done on command: "*Hole by, hole by, hole by – und hopp!*" During the process the small *Afhauer* stood at the steam-operated capstan, hauling the rope through. Because the *Reepschieter* below him in the rope hold was constantly pulling the rope, the *Afhauer* got stitches in his side. Like a mill horse the *Reepschieter* ran around and around inside the narrow hold – several hundred times a day – piling up the thick rope.

After breakfast the herring was throated on the *Keekplanke* (lit.: throating plank). The ten to twelve butchers sat in a half-circle around the herring crates. A basket with slaughtered herring was fetched regularly by one of the *Oudsten*, dumped into a trough (*Warback*) and salted by the mate. He stirred the herring in the *Warback* with a *Warlöpel* (a kind of spoon) to distribute the salt evenly. The *Spillöper* carried these fish in baskets to barrels, in which they placed them back to back. Once again, everything depended on speed. Then the ordinary seamen and boys cleared the

deck. In the afternoon the herring – having settled in the meantime – was rearranged in the barrels under the captain's supervision. Finally the barrels were sealed according to professional specifications. An excursion lasted between two and six weeks. After the war, modern drifters brought in nearly 1,100 barrels in a full load.

The impression that the *Loggerjantjes* (drifter workers) led the lives of slaves certainly corresponds with reality to an extent. On the other hand they never felt alienated from their work. It was a careful form of fishing which did not meddle with nature's way. And there will never be that good, *seegekehlte* (sea-gutted) salted herring again. What a pity!

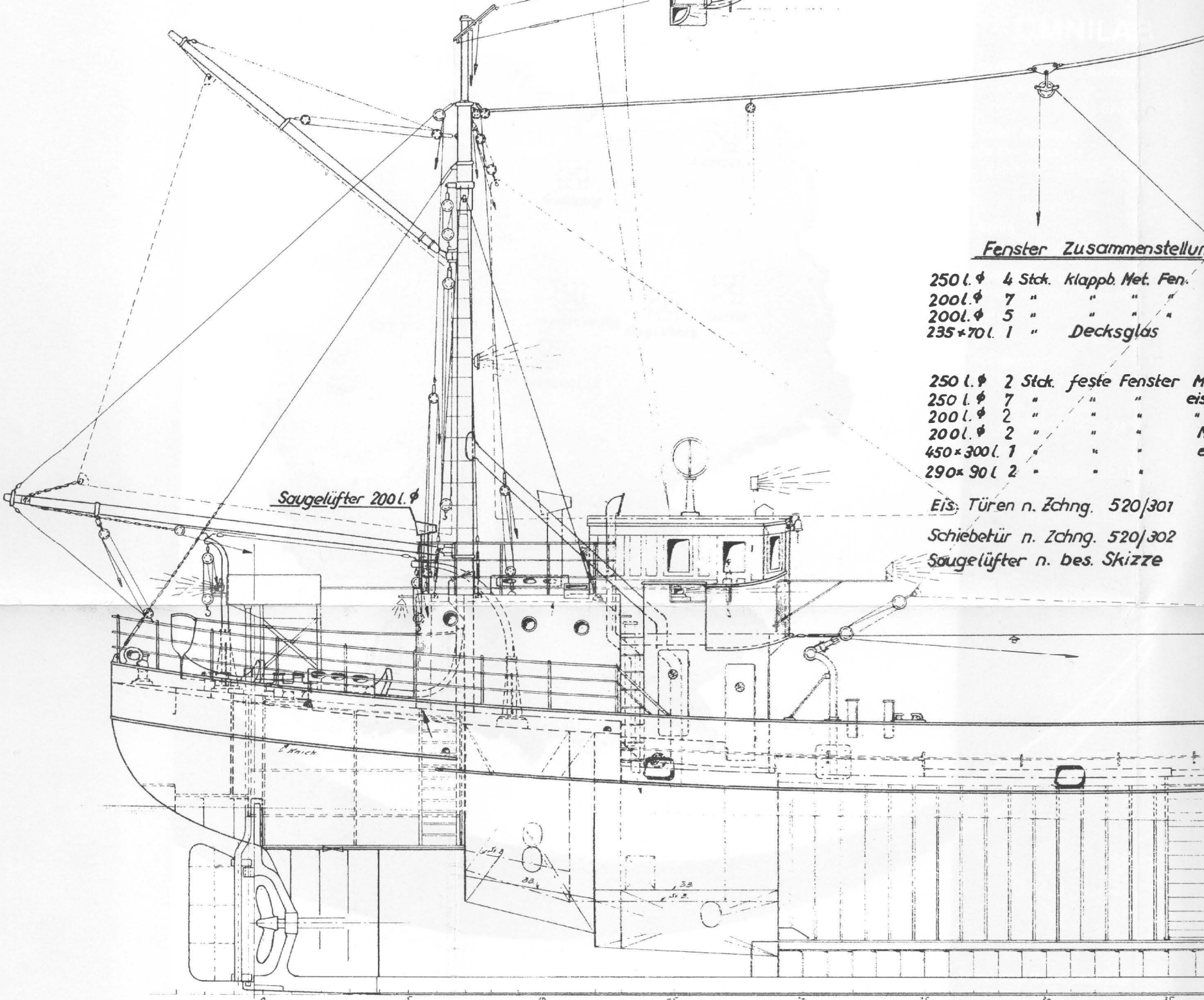
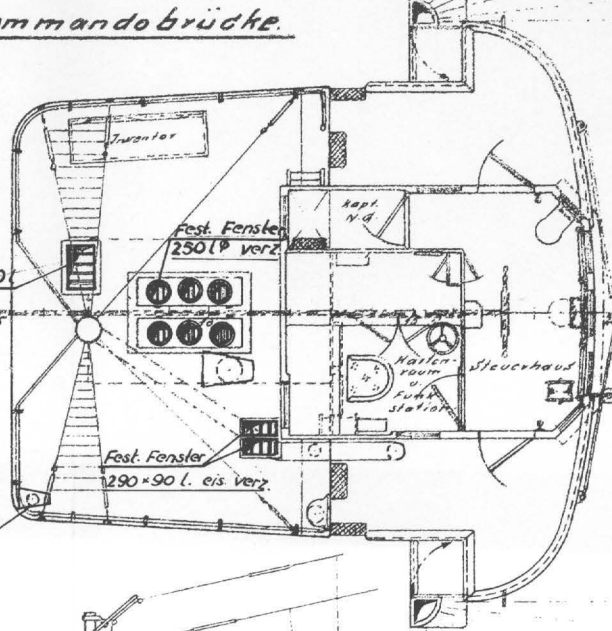
Kommando brücke.

Fest. Fenster 450x300
eis. verz.

Fest. Fenster
250 l. φ verz.

Fest. Fenster
290x90 l. eis. verz.

200 φ



Fenster Zusammenstellung

250 l. φ	4 Stck.	klappb. Met. Fen.
200 l. φ	7 "	" " " "
200 l. φ	5 "	" " " "
235x70 l.	1 "	Decksglas

250 l. φ	2 Stck.	feste Fenster	M
250 l. φ	7 "	" " "	eis
200 l. φ	2 "	" " "	"
200 l. φ	2 "	" " "	M
450x300 l.	1 "	" " "	e
290x90 l.	2 "	" " "	"

Eis: Türen n. Zchnng. 520/301
Schiebetür n. Zchnng. 520/302
Saugelüfter n. bes. Skizze

Saugelüfter 200 l. φ

Quartierdeck.

Kammerlüfter

Festes Fenster 200 l. φ
eis. verz. (Maltglasscheibe)

Klappb. Met. Fenst.
200 l. φ mit Blende

2 feste Fenster
Metall 200 l. φ

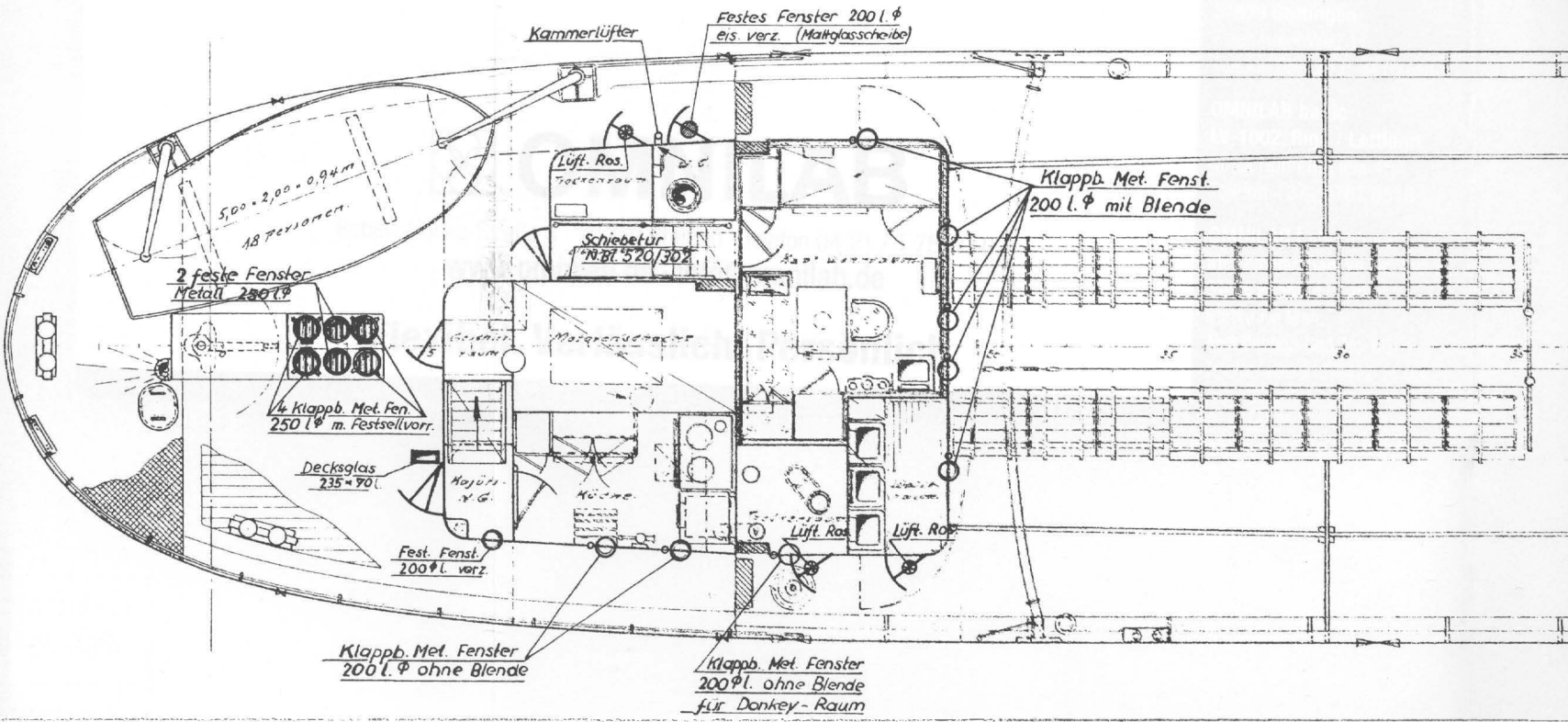
4 Klappb. Met. Fen.
250 l. φ m. Festsellvorr.

Decksglas
235x90 l.

Fest. Fenst.
200 l. φ verz.

Klappb. Met. Fenster
200 l. φ ohne Blende

Klappb. Met. Fenster
200 l. φ ohne Blende
für Donkey-Raum



795, 796, 797.

Segellogger mit Hilfsmotor.

Länge üb. Alles ca. 35,88m.
 Länge üb. Steven 32,50 "
 Breite a. Spf. 7,10 "
 Seitenhöhe v. Ob. K.-S. H. 3,22 "

Zusammenstellung

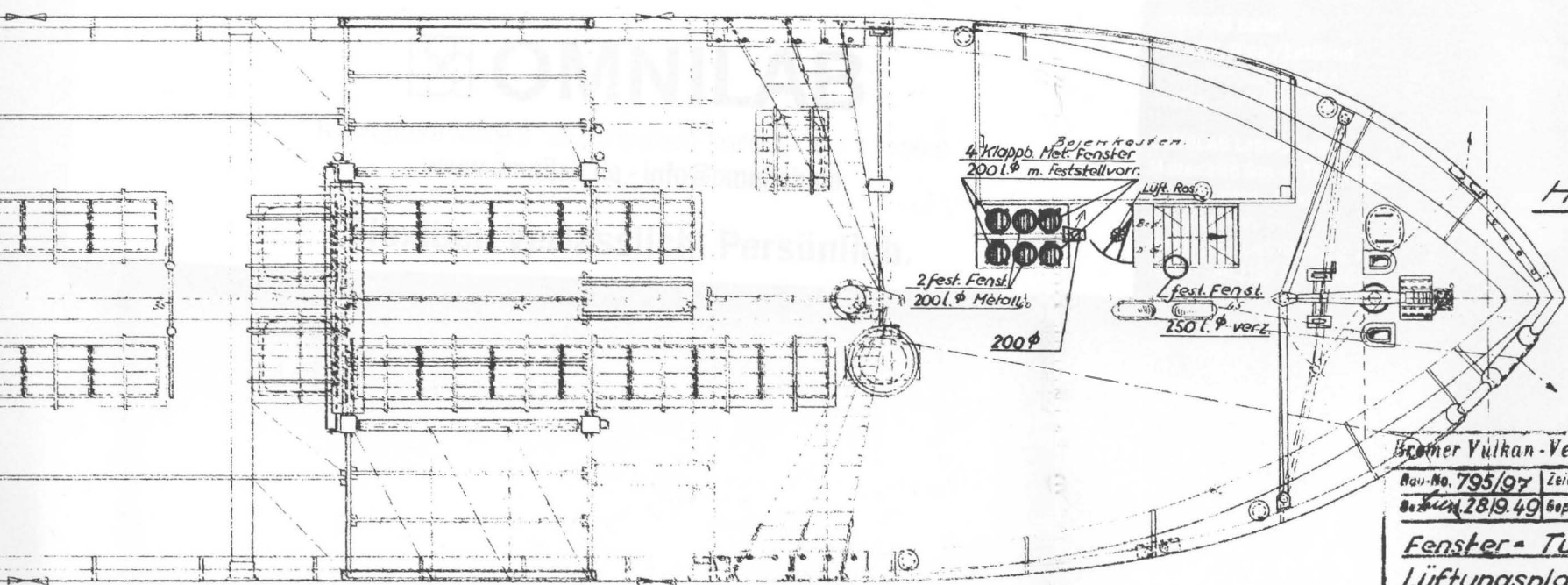
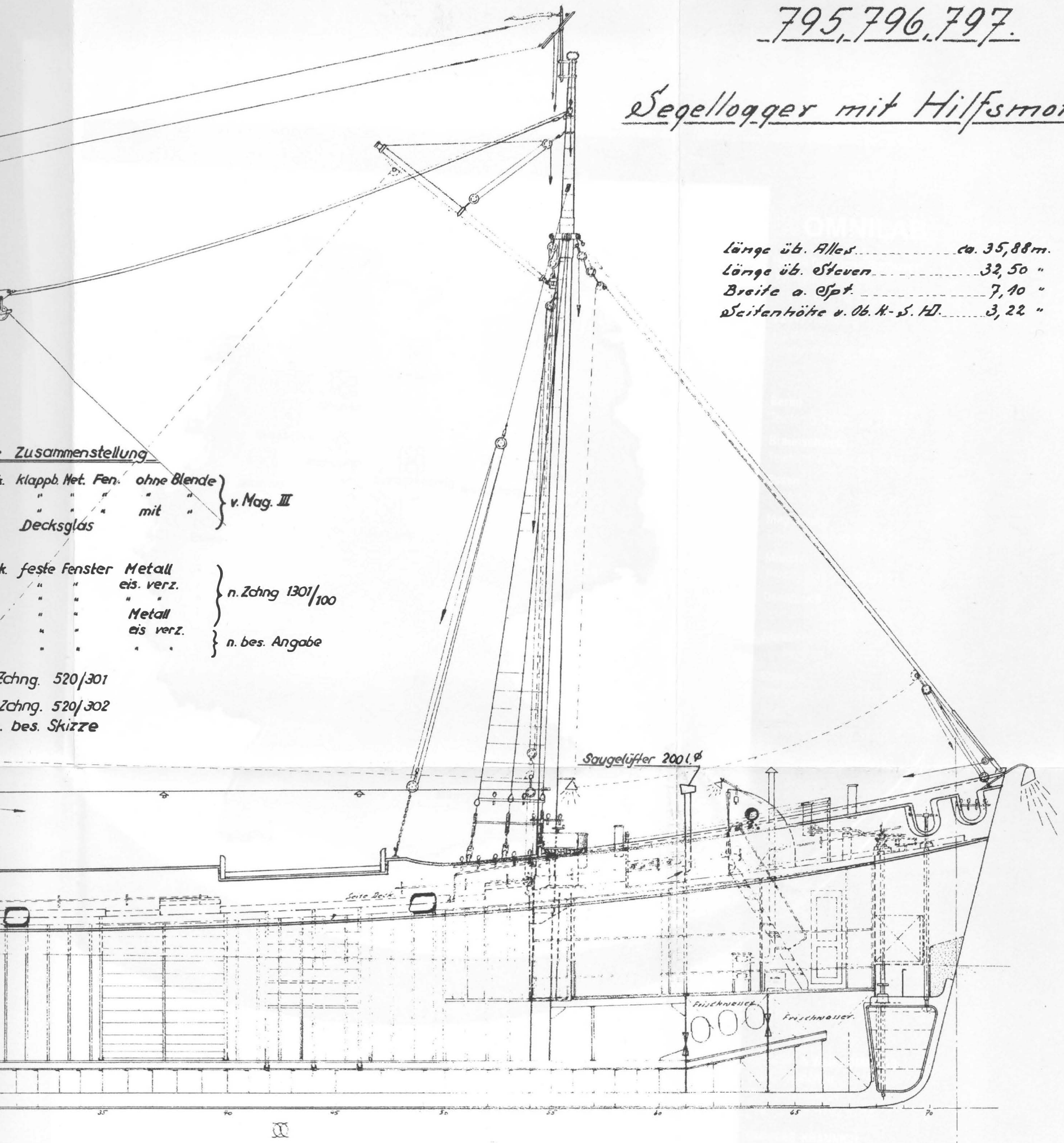
kl. Klappb. Met. Fen. ohne Blende }
 " " " " mit " } v. Mag. III
 Decksglas

kl. feste Fenster Metall }
 " " eis. verz. } n. Zchnng 1301/100
 " " Metall }
 " " eis. verz. } n. bes. Angabe

Zchnng. 520/301

Zchnng. 520/302

bes. Skizze



Bremer Vulkan-Vegesack-Schiffbau-Büro.
 Bau-Nr. 795/97 Zeichn. A 105/7 Pos. 58
 Br. 2819.49 Sop. d. / Rev. d. /
Fenster- Türen- und Lüftungsplan
 Fach No.: Ausgang No.: