

SCHIFFSNÄGEL DES 19. JAHRHUNDERTS AUS HAVEL- LÄNDISCHEM AKAZIENHOLZ

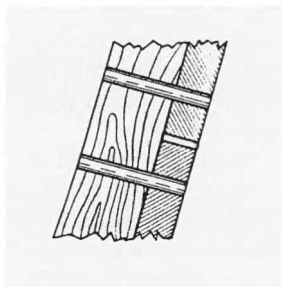
VON DETLEV ELLMERS

Seit dem ausgehenden Mittelalter wurden die großen hölzernen Segelschiffe in Kraweeltechnik gebaut, bei der die Schiffsplanken nicht mehr direkt miteinander verbunden waren.¹ Sie wurden seitdem mit Holznägeln nur noch an den Spanten befestigt. Die gesamte Festigkeit des Schiffsgefüges beruhte auf der Festigkeit und dem guten, jeder Beanspruchung gewachsenen Sitz dieser Nägel. Die Qualität dieser zu Tausenden beim Schiffbau benötigten Nägel entschied zu einem guten Teil die Qualität des fertigen Schiffes. Das betraf einerseits die Form der Nägel: Sie mußten leicht konisch sein, damit sie beim Einschlagen immer fester ins Holz getrieben werden konnten, und sie durften keinen glattrunden Querschnitt haben, sondern brauchten die leichten Kanten, die sich beim Schnitzen ergeben, so daß sie jeweils ganz individuell sich in das runde Bohrloch einpressen konnten. Besonders qualitätvolle Schiffsnägel wurden in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts im Havelland produziert.

Der Dichter Theodor Fontane hat die Herkunft des Materials sowie die Herstellung und den Transport dieser Nägel in unnachahmlicher Präzision in seinen »Wanderungen durch die Mark Brandenburg«² bei der Schilderung des Ortes Petzow (südwestlich von Potsdam) beschrieben:

Man begegnet der Akazie [...] häufig in den Havelgegenden, aber vielleicht nirgends häufiger als hier. Es ist ein dankbarer Baum, mit jedem Boden zufrieden, und in seiner arabischen Heimat nicht verwöhnt, scheint er sich auf märkischem Sande mit einer Art Vorliebe eingelebt zu haben. Alle Akazien in Spree- und Havelland rühren mittelbar von Sanssouci her, wo der Ur-Akazienbaum, der Stammvater vieler tausend Enkel und Urenkel an der Bornstädter Straße, gegenüber dem Triumphbogen steht. Die Akazie, ursprünglich als Zier- und Parkbaum gehegt, hat übrigens längst aufgehört eine exzeptionelle Stelle einzunehmen; sie ist, wie das ihrer anspruchslosen Natur entspricht, Nutzholz geworden und bildet einen nicht unerheblichen Handelsartikel dieser Gegenden. Ich erfuhr darüber folgendes:

Zu bestimmten Zeiten kommen Händler aus den Nordseehäfen, aus Hamburg, Stade, Bremerhaven, auch von der Jade her, bereisen die Akaziengenden, kaufen an und markieren die Bäume, die zunächst gefällt werden sollen. Ein Hauptpunkt für diese Händler ist Petzow. Einige Wochen später erscheint ein Elbkahn von Hamburg oder den andern genannten Plätzen und hat eine kleine Armee von Holzfällern und Holzspaltern an Bord. Es sind Geschwisterkinder der Schindelmacher. Wie diese haben sie es zu einer Virtuosität gebracht; sie fällen, zersägen, spalten; während der Schindler aber ein Flachholz herstellt, stellt dieser nordische Holzspalter ein zylinderförmiges Langstück her, das später, als beste



Im Kraweel-Schiffbau wurden die untereinander nicht verbundenen Planken mit starken Holznägeln an den Spanten befestigt. (Zeichnung R. Breden, D.S.M)

Sorte Schiffsnägel, auf den Werften der Seestädte eine Rolle spielt. Wenn der Kahn mit diesen Schiffsnägeln gefüllt ist, wird die Rückfahrt angetreten und die Petzower Akazien schwimmen ein Jahr später auf allen Meeren und halten die Planken der deutschen Flotte zusammen.

Fontane hat deutlich herausgearbeitet, daß die Akazie im Havelland zunächst nicht gezielt als Nutzholz für den Schiffbau eingebürgert worden ist. Die Initiative für eine solche Verwendung ging vielmehr von den Seehäfen aus, in denen die Schiffe gebaut wurden. Von dort kamen die Fachleute auf der Suche nach Holz, das für den Bedarf des Schiffbaus geeignet war, auch ins Havelland. Ob es nur Holzhändler im engeren Sinn waren, die Fontane insgesamt als Händler bezeichnet, läßt sich nicht so präzise festlegen. Es ist auch noch um die Mitte des 19. Jahrhunderts gut bezeugt, daß Schiffszimmermeister oder Werftbesitzer sich die für ihre Zwecke geeigneten Bäume an Ort und Stelle selber aussuchten, d. h. selber als Holzkäufer in die Wälder gingen.³

Andererseits boten gerade die Seehäfen unternehmenden Holzhändlern⁴ ein vielfältiges Betätigungsfeld in der Zulieferung nicht nur für Hausbau und Feuerholz wie an jedem Ort, sondern zusätzlich noch für Schiffbau, Hafenausbau, Uferschutz und andere holzverschlingende Gewerke im Dienste der Schifffahrt.⁵ Das Aussuchen der für besonders qualitätvolle Holznägel geeigneten Bäume mögen deshalb auch die vielbeschäftigten Schiffbauer denjenigen Holzhändlern ihrer Stadt überlassen haben, denen sie die nötigen Fachkenntnisse für die sachgerechte Auswahl zutrauten. Jedenfalls aber begnügten sich die Experten aus den Seehäfen nicht damit, aus einem Angebot fertiger Holznägel die bestgeeignete Qualität auszusuchen, sondern sie wählten die für ihren Bedarf passenden Baumstämme an Ort und Stelle aus.

Nach der Auswahl der Bäume kamen aus den Seehäfen andere Spezialisten, die genau wußten, wie die Holznägel beschaffen sein mußten, damit sie im Schiffbau verwendet werden konnten. Fontane hat ihr Können eindrucksvoll geschildert und damit spezialisierte Handwerker aus den Seehäfen dokumentiert, über die es in ihren eigenen Hafentädten keine auch nur annähernd vergleichbaren Zeugnisse gibt. Ganz zweifellos müssen wir sie unter den Handwerkern suchen, die in der übrigen Zeit des Jahres auf den Werften beim Bau hölzerner Schiffe tätig waren. Ihr Außeneinsatz im Havelland war nur ein sehr kurzfristiger während der für das Fällen der Bäume am besten geeigneten Zeit.

Sie fuhren mit hölzernen Binnenschiffen zum Standort des Rohstoffes, veredelten diesen zu einem gebrauchsfertigen Produkt und transportierten dieses mit denselben Schiffen in ihre Heimathäfen zurück, wo das Produkt benötigt wurde. Wir müssen davon ausgehen, daß diesen Handwerkern während der Hin- und Rückreise und sicher auch während ihres Einsatzes in den Akazienwäldern die Binnenschiffe als Quartier dienten. Nicht nur die Käufer des Rohstoffes und die Handwerker, die ihn zu einem gebrauchsfertigen Produkt veredelten, sondern auch noch das Transportmittel, das die Handwerker zum Einsatzort und wieder zurückbrachte und dazu auch die fertige Ware als Massengut zum Verbraucher transportierte, wurden von dem Verbraucher gestellt. Die Leistung der Verkäufer im Havelland bestand einzig und allein darin, den *nicht unerheblichen Handelsartikel dieser Gegend*, die Akazien, angebaut zu haben und für ausreichendes Nachforsten zu sorgen, so daß die Leute aus den Seehäfen Jahr für Jahr genügend Bäume für ihren Bedarf auswählen konnten.

Wichtigste Voraussetzung für diese Art der ganz von den Seehäfen organisierten Holznagel-Produktion war eine durchgehende Binnenwasserstraße mit dem zwischen zwei Havelseen gelegenen Petzow als Zielhafen und hafennahem Produktionsgebiet. Über die untere Havel bot diese Art der Versorgung der Elbewerften in Hamburg und Stade sowie an anderen, von Fontane nicht genannten Orten keinerlei Probleme; die Binnenschiffe

konnten diese ja alle am schiffbaren Wasser gelegenen Werften beliefern, ohne zwischendurch auf andere Transportmittel umladen zu müssen. Dadurch konnten die Transportkosten für dieses Massengut relativ niedrig gehalten werden.

Bremerhaven und der übrige Unterweserraum fanden an diese kostengünstige Versorgungsmöglichkeit erst Anschluß, nachdem am 13. September 1860 der Geestekanal fertiggestellt war⁶, der den Binnenschiffen die Durchfahrt von der Niederelbe bei Otterndorf über Bederkesa nach Bremerhaven ermöglichte. In Bremerhaven ist die Beschaffung dieser Nägel für und durch die dortigen Werften bis jetzt nicht durch andere Quellen nachgewiesen. Unklar bleibt, wie das Marinearsenal in Wilhelmshaven die Anfertigung und den Transport der Nägel zur Jade organisierte. Immerhin verfügte die Marine über mehr und andere Möglichkeiten als die privatwirtschaftlichen Werften.

Für die Leute aus den Seehäfen war dieses Geschäft ganz risikolos. Solange sie Bedarf hatten, konnten sie diesen durch eigene Aktivität decken. War der Bedarf nicht mehr gegeben, stellten sie einfach ihre Fahrten ein. Die Holzverkäufer hingegen waren völlig abhängig von den Leuten der Seehäfen. Wenn von dort niemand mehr kam, konnten sie diese Holzart nicht mehr absetzen.

Was bei Fontane wie ein alteingespieltes System erscheint, dürfte zumindest für die Werften an Unterweser und Jade eine ziemlich junge Einrichtung gewesen sein, die in ihrem weiteren Verlauf ganz und gar abhängig war von der Entwicklung dieser Werften. Und auf diesen waren die qualitätvollen Nägel aus Akazienholz kein sehr zukunftsträchtiger Artikel. Der Jubilar, dem diese Festschrift gewidmet ist⁷, hat selber auf der ersten wissenschaftlichen Tagung im Deutschen Schiffahrtsmuseum darauf hingewiesen, daß schon 1855 die erste Werft in Hamburg den Eisenschiffbau aufgenommen hat. 1858 folgte dort die zweite, 1871 begann die erste Werft in Bremen mit dem Eisenschiffbau und 1872 die erste in Bremerhaven. Weitere Werften folgten an den genannten Orten, bis 1890 auch die Rickmerswerft im heutigen Bremerhaven auf den Eisenschiffbau umstieg. Gleichzeitig gaben viele kleinere im Holzschiffbau tätige Werften ihren Betrieb ganz auf.⁸ Nur für die kleineren Küstenschiffe und für Fischereifahrzeuge wurden noch eine Zeitlang weiterhin Holznägel gebraucht. Aber es ist sehr fraglich, ob dafür die Qualitätsware aus dem Havelland mit ihrer aufwendigen Beschaffung überhaupt noch Verwendung fand. Jedenfalls dürfte das lukrative Geschäft mit den Schiffsnägeln aus havelländischem Akazienholz bereits zum Erliegen gekommen sein, als Fontane 1892 zum letzten Mal seine »Wanderungen durch die Mark Brandenburg« korrigierte.

Anmerkungen:

- 1 Detlev Ellmers: Kogge, Kahn und Kunststoffboot. 10.000 Jahre Boote in Deutschland. (= Führer des DSM Nr. 7). Bremerhaven 1976, S. 43f.
- 2 Theodor Fontane: Wanderungen durch die Mark Brandenburg, Bd. 3, Havelland. München 1994, Stichwort Petzow, S. 386-392, hier S. 391. Ersterscheinung Bd. 1: 1862. – Den Hinweis auf diese Stelle verdanke ich Frau Schwebel, Bremen.
- 3 Rolf Engelsing: Bremisches Unternehmertum. In: Jahrbuch der Wittheit zu Bremen, 2, 1958, S. 7-112, hier S. 91. – Der Schiffbauer R.C. Rickmers in Bremerhaven und Geestemünde betrieb laut Geschäftskarte nach 1862 sogar selber eine »Holzhandlung und Dampfsägemühle« mit einem »Lager von allen Sorten«. Anja Benschmidt und Alfred Kube: Bremerhaven und Umgebung 1827-1927. Morgenstern Museum Bremerhaven 1993, S. 67.
- 4 Detlev Ellmers: Prunkgefäße schiffahrtsbezogener Berufe im 17. bis 19. Jahrhundert. In: Auf See und an Land. Beiträge zur maritimen Kultur im Ostsee- und Nordseeraum. (= Schriften des Schiffahrtsmuseums der Hansestadt Rostock. Bd. 3). Rostock 1997, S. 213-234, Holzhändler S. 229ff.
- 5 z. B. für Seezeichen (Tonnen, Baken usw.), Verpackung (Fässer, Kisten).
- 6 Martin Eckoldt: Flüsse und Kanäle. Die Geschichte der deutschen Wasserstraßen. Hamburg 1998, S. 436-438. – Zum Eröffnungsdatum siehe Harry Gabecke: Bremerhaven in zwei Jahrhunderten. Bd. 1, Bremerhaven 1989, S. 83.

- 7 Paul Heinsius: Der Übergang zum Maschinenantrieb und vom Holz- zum Eisenschiffbau an den deutschen Ost- und Nordseeküsten im 19. Jahrhundert. In: Deutsches Schiffsarchiv 1, 1975, S. 105-122, hier S. 115f. – Die Tagung hatte vom 17. bis 22. September 1971 stattgefunden, ein gutes halbes Jahr nach Gründung des Deutschen Schiffsarchivs.
- 8 Für die Unterweser dokumentiert: Peter Michael Pawlik: Von der Weser in die Welt. Die Geschichte der Segelschiffe von Weser und Lesum und ihrer Bauwerften 1770 bis 1893. (= Schriften des Deutschen Schiffsarchivs 33). Hamburg 1993. – Dirk J. Peters: Der Seeschiffbau in Bremerhaven von der Stadtgründung bis zum Ersten Weltkrieg. Bremerhaven 1987.

Nineteenth-century ship spikes of Havelland acacia

Summary

In the 1860s the writer Theodor Fontane described the relatively short-lived production and trade relationship between the German North Sea and the Havelland, a region southwest of Potsdam. The Havelland supplied shipyards on the Lower Elbe, Weser and Jade with high-quality acacia-wood spikes for the construction of large wooden sailing ships until ca. 1890, when that type of ship ceased to be built.

There is no documentation of this business relationship in any of the towns in which the respective shipyards operated.

Les clous de navires in bois d'acacia en provenance du Havelland au 19e siècle

Résumé

Le poète Theodor Fontane a évoqué dans les années 1860 les liens de commerce et de production qui existèrent durant une brève période entre la côte allemande de la mer du Nord et le Havelland, au sud-ouest de Potsdam. Les chantiers navals des cours inférieurs de l'Elbe, de la Weser et de la Jade s'y procuraient des clous en bois d'acacia de grande qualité. Ceux-ci servirent à la construction des grands voiliers en bois, jusqu'à ce qu'elle soit définitivement suspendue, aux alentours de 1890.

Dans les lieux où les chantiers navals étaient implantés, ces liens ne sont pas documentés.