

Gross-Gaffelton
Segel


LANDRATH KÜSTER
FINKENWÄRDER

125 JAHRE

Slagton
Segel

1889 - 2014
FINKENWERDER HOCHSEEKUTTER
H.F. 231



Eigenverlag

© 2014 Verein Freunde des Hochseekutters „Landrath Küster“ e.V.

Hrsg.: Verein Freunde des Hochseekutters „Landrath Küster“ e.V.

Kutschers Weg 11a, 21647 Moisburg

Layout und Produktion: Gerd Pillip, 21649 Regesbostel

Druck: Albert Schnell GmbH, Neumann-Reichert-Straße 27-33, 22041 Hamburg

Nachdruck auch auszugsweise nur mit schriftlicher Genehmigung der Autoren
und des Vereins Freunde des Hochseekutters „Landrath Küster“ e.V.

1889 - 2014

125 Jahre

HF 231

Landrath Küster



Zusammengestellt und herausgegeben
von G. Pillip, H.H. Meyer, U. Hansen

Der Verein Freunde des Hochseekutters „Landrath Küster“ e.V.
bedankt sich bei allen Sponsoren, die die Herausgabe dieser
Broschüre ermöglicht haben:

Reifen Pohle GmbH
Thitronik Marine GmbH & CoKG.
Menges Martin
Krup, Peter
Arnold Rückert, Heizungsbau
Lengemann und Eggers, Heizungsbau
Wulf, Siglinde
Krug, Jürgen

Unser Dank gilt auch den Autoren, Künstlern und Fotografen,
die uns ihre Texte, Bilder und Fotos zur Verfügung gestellt haben:

Kurt Wagner, Kulturkreis Finkenwerder e.V.
Dieter Bankert, Schiffergilde Bremerhaven e.V.
Wolfgang K. Reichelt
August Pahl

IINHALTSVERZEICHNIS

Grußwort Frank Horch	4
Grußwort Joachim Kaiser	6
1 Ein hundertjähriges Schiffsleben	8
2 Die Restaurierung	9
3 „Paul Seilmoker“	10
4 Die ersten Eigentümer	12
5 Der Schiffsname	13
6 Heimathafen Finkenwärder	14
7 Einige Ereignisse aus dem frühen Schiffsleben	15
8 Mein erstes Abenteuer auf See	16
9 Die Seefischerei unter Segel	22
10 Fanggründe und Wetterbedingungen	25
11 Die am häufigsten gefangenen Seefische	26
12 „Über den Fischfang selbst“	27
13 Risszeichnungen	32
14 Bildersammlung	35



Grußwort

Frank Horch

Wirtschaftssenator FHH

Die traditionelle Seefahrt ist ein wichtiger Erfolgsbaustein in der Entwicklung Hamburgs. So ist es nicht verwunderlich, dass es im Hamburger Hafen eine große Zahl liebevoll gepflegter Traditionsschiffe zu bestaunen gibt. Sie erinnern uns an unsere maritimen Wurzeln. Sie zeigen uns, worauf sich Wohlstand und Lebensqualität gründen. Sie sind sozusagen lebendiger Beweis für unsere jahrhundertelange maritime Tradition.

Eines dieser Schiffe ist der Kutter LANDRATH KÜSTER. Die Stiftung Hamburg Maritim fand die Reste des Finkenwerder Fischkutters HF 231 und sorgte für die Heimkehr des Rumpfs. So konnte auch mit staatlicher Förderung, der historisch belegte Zustand der 20er Jahre des vorigen Jahrhunderts wiederhergestellt werden.

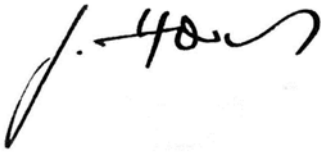
Jetzt hat der LANDRATH KÜSTER Geburtstag. 125 Jahre alt wird er und legt damit Zeugnis ab für die hohe Kunst des Holz-Bootsbaues gegen Ende des 19. Jahrhunderts. Gleichzeitig ist er Sinnbild für die einst so harte, entbehrungsreiche aber auch weithin gerühmte Seefischerei auf der Elbinsel Finkenwerder. Die Finkenwerder Fischer trugen über viele Jahre maßgeblich zur Versorgung der Großstadt Hamburg mit dem so wichtigen Gut Frischfisch bei, waren aber letztlich der auch in der Fischerei einsetzenden Konkurrenz ausländischer Fangflotten unterlegen.

Wenn auf der Elbe und an den Küsten der Nord- und Ostsee heute mit dem LANDRATH KÜSTER ein echtes maritimes Denkmal die Hamburger Flagge zeigt, ist das großartige Werbung für Hamburg, seinen Hafen und seine Traditionen. Als leidenschaftlicher Segler weiß ich, dass ein Schiff unterhalten sein will

und dass sein Betrieb auch Kosten verursacht. Den Freunden des Hochseekutters LANDRATH KÜSTER e.V. gelingt das nunmehr schon seit über 17 Jahren in beispielhafter ehrenamtlicher Arbeit. Dabei vermitteln sie vielen jugendlichen und erwachsenen Gästen ein Gefühl für die Bedeutung von Fischerei und Seemannschaft.

Im Namen des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg darf ich mich für diese Arbeit bedanken und wünsche dem LANDRATH KÜSTER und seinen Besatzungen allzeit eine glückliche Heimkehr von seinen Reisen.

Herzlichst

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J. Hansen', written in a cursive style.



FREUNDE DES HOCHSEEKUTTERS
„LANDRATH KÜSTER“ E.V.



„In guten Händen“, Zeichnung von August Pahl

STIFTUNG HAMBURG MARITIM





Grußwort

Joachim Kaiser
Stiftung Hamburg Maritim

Wie jeder Hamburger Jung´ habe ich schon früh Gorch Focks „Seefahrt ist Not“ verschlungen. Das einzig verbliebene Schiff dazu sah ich erst viel später im Deutschen Museum, wohin es den Ewer HF 31 MARIA bereits 1957 verschlagen hatte. Wieso eigentlich nach München, fragte ich mich damals, und in Hamburg pflegen wir bloß Modellschiffchen?

Real übrig geblieben waren in Deutschland nur noch die Kutter HF 244 ASTARTE, damals noch als Forschungsfahrzeug in Fahrt, und der halb zur Yacht umgebaute Motorkutter HF 294 PRÄSIDENT FREIHERR v. MALTZAHN, damals vor sich hin rottend in einem Wischhafener Schlickpriel. Das war der Rest der alten Herrlichkeit.

In den 1980er Jahren forschte ich in Deutschland und aller Welt nach den letzten Überbleibseln unserer ehemaligen Gebrauchssegler-Flotte und stieß dabei auf Nachrichten von der Existenz des LANDRATH KÜSTER in Holland. 1991 schließlich kam einer dieser Anrufe, die ich so liebe, es war der holländische Eigner: „Du kannst den Kutter jetzt haben, aber du musst ihn in 14 Tagen hier wegholen!“ Der Geschäftsführer eines Altonaer Beschäftigungsträgers konnte erweicht werden und erwarb den Kutter – es war eigentlich nur noch der leere Rumpf - billig als Restaurierungsobjekt. Ein paar Wochen später langten wir im Schlepp eines anderen Kutters endlich heil in Hamburg an.

Die Restaurierung erfolgte auf einer kleinen alten Werft in Tollerort im Rahmen eines Ausbildungsprojekts für Bootsbauer, gefördert durch den Europäischen Sozialfonds und die Hamburger Behörde für Arbeit, Gesundheit und Soziales. Nach der späteren Insolvenz des erwähnten Beschäftigungsträgers (am LANDRATH hat’s nicht gelegen!) führte „Jugend in Arbeit Hamburg e.V.“ die Maßnahme fort bis zur Infahrtsetzung des Kutters im Jahre 1997. Schon vorher gründeten wir mit Uwe Hansens Hilfe den Verein „Freunde des Hochseekutters LANDRATH KÜSTER e.V.“. Seine Mitglieder waren von Anfang an hoch engagiert und haben den Kutter von der Werft weg in ihre Obhut genommen, gefahren und vorbildlich gepflegt. Erst 2001 wurde unsere Stiftung Hamburg Maritim gegründet und übernahm im gleichen Jahr das Eigentum am Kutter von Jugend in Arbeit. Unserer Stiftung ist bewusst, was für einen Schatz wir damit unter unsere Fittiche genommen haben – gemeint ist nicht nur der Kutter, sondern auch seine tatkräftige Crew. Also: Viele Glücksfälle nacheinander und das Handeln vieler Dutzend engagierter Menschen waren notwendig, damit Hamburg nun stolz sein kann auf einen echten Hochseekutter mit Bünn und Netzwinde – ein Schiff wie aus Gorch Focks Romanen!

Mit besten Wünschen für die Zukunft

Ein hundertjähriges Schiffsleben

Zwei Brüder aus Cranz, beide Seefischer, gaben im Jahre 1889 beim Schiffbau-
meister Hinrich Sietas in Cranz einen hölzernen Segelkutter in Auftrag, der nach
nur dreimonatiger Bauzeit vom Stapel lief und auf LANDRATH KÜSTER getauft
wurde. 15.500 Mark hatte der Neubau gekostet, etwa so viel wie drei kleine Ka-
ten hinterm Deich. Benannt wurde er nach Heinrich Küster, damals Landrat des
Kreises Jork, welcher den Fischern bei der Beschaffung eines Reichsdarlehens
behilflich war.

12 Jahre lang befischten die ersten Eigner mit ihrem Schiff erfolgreich die Nord-
see, bevor es 1901 nach Finkenwärder verkauft wurde. Dort erhielt der Kutter die
Nummer H.F. 231 („Hamburgisch Finkenwärder“), die er unter wechselnden Ei-
gentümern bis 1960 trug.



Bis in die 20er Jahre hinein dienten dem Anderthalbmaster seine Segel als allei-
niger Antrieb. Gefischt wurde im Sommer auf der offenen Nordsee, im Winter
auf der geschützten Elbe. Als später die massenhaften Anlandungen durch große
Fischdampfer die Preise für Frischfisch verdarben, waren die Finkenwerder ge-
zwungen, auch im Winter auf offener See zu fischen. Das war für die vergleichs-
weise kleinen Fahrzeuge riskant – viele Kutter gingen in den Winterstürmen ver-
loren. Erst Mitte der 20er Jahre wurden alle Finkenwerder Kutter mit Glühkopf-
motoren ausgerüstet, blieben dabei aber noch vollwertige Segler.

Die Besatzung war üblicherweise drei bis vier Mann stark, die Reisen dauerten
ein bis zwei, im Winter bis zu vier Wochen. Haupterwerb der Finkenwerder Fi-
scher war die Anlandung von lebendem Plattfisch. Dank der sogenannten
„Bünn“, einem seewasserdurchspülten Fischkasten mitten im Schiff, konnten die
Kutter ihren Fang lebend zum Hamburger Fischmarkt segeln um ihn dort direkt
an die Endverbraucher zu verhökern.

Die Restaurierung

Als der LANDRATH KÜSTER 1970 stillgelegt wurde, hatte er 81 Betriebsjahre hinter sich, mehr als jedes bekannte Fischereifahrzeug vor und nach ihm. Danach wechselte er noch mehrmals die Besitzer, verkam aber immer mehr. 1991 wurde das inzwischen umgebaute Schiff in jämmerlichem Zustand aus Holland zurück gekauft und auf der ABM-Werf Tollerort von Grund auf restauriert.



In jämmerlichem Zustand zurück am Tollerort

Erscheinungsbild und Bauzustand wurden so wiederhergestellt wie zur Zeit der ersten Motorisierung, einschließlich der Bunn und den handbetriebenen Netzwinden, jedoch ohne Steuerhaus. Weil dies in seine Finkenwerder Zeit fällt, trägt der LANDRATH KÜSTER wieder seine alte Fischereinummer H.F. 231. Auch die Schreibweise des Schiffsnamens und des Hei-

mathafens – der hamburgische Teil Finkenwerders schrieb sich damals noch „Finkenwärder“ – wurden wieder der damaligen Zeit angepasst.

Nach fünfjähriger Neuverzimmerung erlebte der Kutter am 31. Mai 1996 seinen zweiten Stapellauf. Auftakeln, Innenausbau und technische Ausstattung nahmen ein weiteres Jahr in Anspruch. Während sich Antriebsanlage, Navigations- und Sicherheitsausrüstung auf dem neuesten Stand befinden, sieht über Deck wieder alles so aus wie damals. Die Segel nähte Finkenwerders ältester Segelmacher Paul Külper (geb. 1909) in traditioneller Manier mit viel Handarbeit. Gestandene Fischer, unter ihnen der Sohn des Voreigners, setzten ihren Ehrgeiz daran, Takelage und Fanggeschirr praxisgerecht herzurichten.

Als letztes Schiff seiner Gattung zeugt das schwimmende Denkmal LANDRATH KÜSTER heute noch von Fischereialtag, Fangtechniken und Arbeitsbedingungen wie sie für die Segelfischerei der Jahrhundertwende typisch gewesen sind.

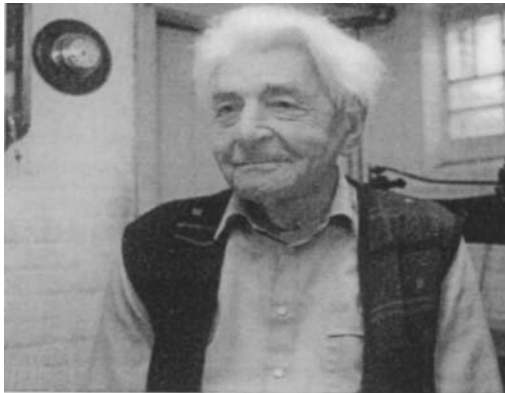


*Zweiter Stapellauf
am 31. Mai 1996*

„Paul Seilmoker“

Unter den deutschen Traditionsschiffen wohl einzigartig und für sich genommen auch ein Stück dokumentierter Handwerkskunst sind auch die Segel des „Landrath Küster“. Sie wurden im Zuge der Restaurierung vom Finkenwerder Segelmacher Paul Külper genäht, der diese Segel als 88 jähriger zum dritten Mal in seinem Leben nähte.

Zu seinem 90. Geburtstag schrieb der LNO der DPA den folgenden Artikel, der in verschiedenen deutschen Zeitungen abgedruckt wurde:



„Paul Seilmoker“

„Der „Paul Seilmoker“ von Finkenwerder ist ein Stück Ortsgeschichte „Das Seefahrerblut“ steckt Paul Külper „in den Adern“. In seinem Heimatort, hinter dem Elbdeich in Hamburg-Finkenwerder, nennen sie den Mann mit den weißen Haaren auf plattdeutsch „Paul Seilmoker“. Denn noch heute näht er als einer der letzten seiner Zunft nach alter Technik die Segel für Traditionsschiffe mit der Hand und so, wie er es von seinem Lehrmeister übernahm. Külper wurde gerade 90 Jahre alt, denkt aber noch nicht ans Aufhören.

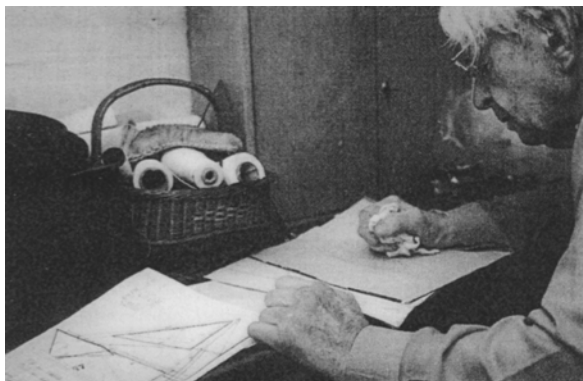
Hinter einer grünlackierten Tür im Keller seines Hauses hat der Segelmacher seine kleine Werkstatt. Auf engstem Raum stellt er hier bis zu 90 Quadratmeter große Segel her. „Ich schneide die Stoffe in der Hand“ erklärt Külper. Mit Lineal und Zirkel zeichnet er zuerst einen Plan und legt so Größe und Form des Segels fest. Die komplizierten Zuschnittsberechnungen macht er im Kopf. „Das ist ein



Die Werkstatt mit der alten Nähmaschine

Klacks“, meint er und zieht an seiner Zigarre. Die Nadel der mächtigen schwarzen Nähmaschine macht einen Höllenlärm, während sie über den Stoff rattert. Als nächstes näht Külper dann auf seiner Bank, die fast so alt wie er selber ist, mit einem Lederhandschuh ein Tau als Verstärkung an die Kanten. Um einen Quadratmeter Segel herzustellen brauche er etwa anderthalb Stunden.

Eigentlich wollte Külper Fischer werden: „Das war mein Traum, schon von Kindheit an“ erzählt der alte Mann mit glänzenden Augen. Doch nach einem Sturz aus dem Mast eines Schiffes verordnete ihm der Arzt eine sitzende Tätigkeit. So erlernte Külper drei Jahre lang den Beruf des Segelmachers. „Das hat ja auch mit Schifffahrt und Fischerei zu tun“,



Die Segelrisse werden begutachtet.

tröstete er sich. 1931 eröffnete er eine eigene Werkstatt und bekam mehrere Aufträge vom legendären Hamburger Segelschiffkommandanten Graf Felix von Luckner. Als der einmal an der Qualität eines Külperschen Segels zweifelte, widersprach der Handwerker hartnäckig und erhielt wenig später eine Fotografie mit der Aufschrift „Tadellos, Luckner“

Da seine Werkstatt im zweiten Weltkrieg von Bomben zerstört worden war, machte Külper im Schnellverfahren ein Kapitänspatent und verwirklichte sich doch noch seinen Traum als Fischer. 25 Jahre fing er mit eigenen Kuttern Steinbutt, Kabeljau oder Seezungen in Nord- und Ostsee. Sei liebstes Schiff, von dem heute ein Ölbild über dem Wohnzimmersofa hängt, trug einen bezeichnenden Namen: „Seilmoker“.

Mit 60 Jahren hatte Külper genug vom rauen und gefährlichen Leben auf See. Doch einfach in Rente zu gehen, daran dachte er nicht. Und so ließ er wieder weiße, braune oder grüne Stoffe aus Irland kommen, um in seiner Kellerwerkstatt



Mit 88 Jahren unter „seinen“ Segeln

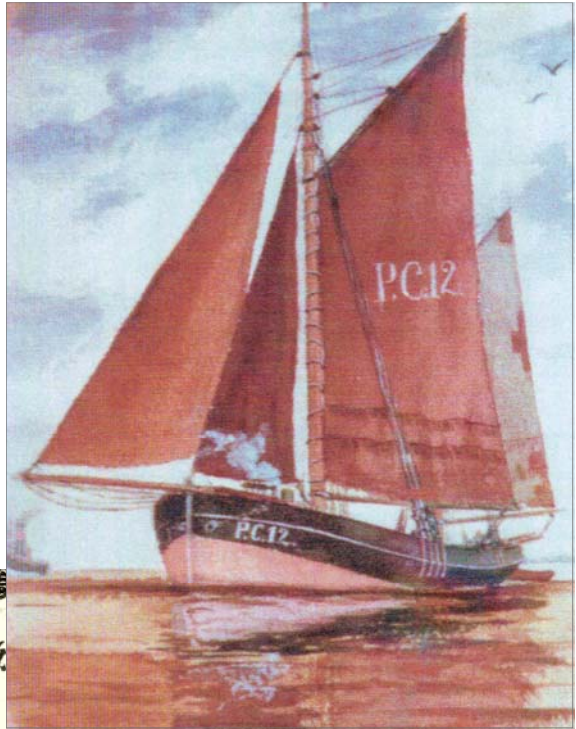
Segel zu produzieren. Für den historischen Finkenwerder Hochseekutter nähte Külper daraus erst kürzlich komplett neue Segel – zum dritten Mal in seinem langen, maritimen Leben. „Dieses Schiff hat mich 1947 gerettet. Als wir mit unsrem Kutter auf der Ostsee bei Windstärke neun ein Leck hatten“, erinnert er sich. Aktiver Segelmacher wolle er bis zu seinem letzten Tag bleiben, sagt Paul Külper bestimmt. Doch gemeinsam mit seiner Lebensgefährtin geht er auch anderen Interessen begeistert nach. In Finkenwerder,

wo seine Familie seit 1420 verwurzelt ist, gilt er inzwischen selbst als ein Stück Ortsgeschichte. Wenn er auf sein langes Leben zurückblickt, dann wird „Paul Seilmoker“ mit dem Seefahrerblut nachdenklich: Um die Jahrhundertwende gab es hier 180 Fischkutter, heute sind es nur noch drei“.

Paul Külper verstarb im Alter von 93 Jahren, nicht ohne kurz zuvor noch ein zusätzliches Klüversegel für seinen „Landrath“ genäht zu haben.

Die ersten Eigentümer

Zwei Brüder aus Cranz an der Elbe waren die ersten Eigner des „LANDRATH KÜSTER“, der damals noch die Fischereinum-mer P.C. 12 trug (P.C. für „Preußisch Cranz“). Heinrich Wulf, Seefischer, geb. 4.5.1863 in Cranz, war Miteig-ner des Kutters von 1889 bis 1894. Er ließ sich bei der Sie-tas-Werft den Hochseekutter „LANDRATH TESSMAR“ P.C. 21 bauen, der seit dem 24.9.1896 auf der Nordsee im Sturm samt seiner dreiköpfigen Besatzung verschollen ist.



Aquarell des Kutters
unter der Nummer P.C. 12

Deutsches Reich

Untersuchungs-Signal:
H 299

Schiffs-Zertifikat.

Die untersichnete Behörde besagt hierdurch, daß in das von derselben kraft gesetzlicher Anordnung geführte Schiffsregister
das Schiff *Landrath Küster*
unter Nr. *970* auf Grund glaubhafter Nachweisungen am *1. Februar*
1890 eingetragen ist, wie folgt:

1. Name des Schiffes: *Landrath Küster*
2. Gattung: *Fischerkutter*
3. Größe und Leistungsfähigkeit: Die nach § 25 Nr. 1 der Schiffsvermessungs-Ordnung aufgenommenen Hauptmaße sind: Länge = *19,40* Meter; Breite = *4,90* Meter; Tiefe = *2,05* Meter; größte Länge des Maschinenraumes _____ Meter.

(Die Vermessung erfolgte auf Grund der Schiffsvermessungs-Ordnung vom 20. Juni 1888 (Reichs-Gesetzl. S. 190) nach dem *vollständigen* Verfahren, und beträgt:

	Kubmeter.	britische Kubfutzens.
a) der Netto-Kontingentshall des Schiffes	<i>124,2</i>	<i>43,85</i>
b) der Netto-Kontingentshall des Schiffes nach deutschem Abmes-sungsverfahren (§§ 143 und 15 der Schiffsvermessungs-Ordnung)	<i>110,7</i>	<i>39,09</i>
c) der Netto-Kontingentshall des Schiffes nach deutschem Abmes-sungsverfahren (§ 17 der Schiffsvermessungs-Ordnung)		

Wozu:

- a) *Leinwandunterdeck und zwanzig 2/10* Kubimeter, gleich *sechs und vierzig 1/10* britischen Konfekttons.
- b) *Leinwandunterdeck und zehn 4/10* Kubimeter, gleich *neun und dreißig 1/10* britischen Konfekttons.

4. Zeit und Ort der Zeichnung: *1889 in Cranz*

5. Heimathafen: *Cranz, Elbe*

Sein Bruder Hinrich Wulf, See-fischer, geb. 28.3.1865 in Cranz-Neuenfelde, war anfangs Miteig-ner und seit 1894 alleiniger Eig-ner des „LANDRATH KÜSTER“. Den Kutter verkaufte er 1901 nach Finkenwerder. Verheiratet war er mit Metta Wulf, geb. We-gener. Der Ehe sollen drei Kin-der entstammen. Hinrich Wulf starb am 18.11.1908 im Hafen-krankenhaus Hamburg, ange-blich an einer Blinddarmentzün-dung. Er wurde am 22.11.1908 in Estebürgge begraben. Sein Grabstein steht noch heute dort auf dem Kirchhof.

Der Schiffsname

Die Namensgebung erfolgte, wie bei vielen Fischereifahrzeugen an der Unterelbe, zu Ehren einer Person, die beim Zustandekommen eines Neubaus eine Rolle gespielt hat. So auch beim Neubau des „LANDRATH KÜSTER“. Der Landrat des Kreises Jork, Heinrich Küster, hat an der Vermittlung eines zinsfreien Darlehens in Höhe von 7.000 Mark mitgewirkt. Heinrich Küster war seit der Gründung des Kreises Jork 1885 der erste Landrat und zwar bis 1891.



Aus den Unterlagen des Geheimen Staatsarchivs Preußischer Kulturbesitz in Berlin ergibt sich, u.a. aus der Kopie eines Schreibens vom 14. November 1885 an Seine Majestät den Kaiser und König, der Lebenslauf des Landrats Heinrich Küster bis zu seiner Bestallung (Ernennung) als Landrat des neu gegründeten Kreises Jork. "Dietrich Wilhelm Oskar Heinrich Küster ist ein Sohn des früheren Landdrosten (Landrat) Küster zu Stade, geboren am 30. März 1858 und evangelischer Konfession. Derselbe hat, nach beendetem Universitätsstudium der Rechtswissenschaften, im Jahre 1879 die erste juristische Prüfung bestanden, ist danach zwei Jahre lang als Gerichts-Referendarius im Vorbereitungsdienst bei den Gerichtsbehörden beschäftigt gewesen, im Juli 1882, unter Ernennung zum Regierungs-Referendarius, bei der Regierung in Schleswig zur Vorbereitung für den Höheren Verwaltungsdienst zugelassen, von dort im Oktober 1883 an die Regierung zu Marienwerder übergegangen und, nachdem er im März 1885 die große Staatsprüfung mit dem Prädikat "gut" bestanden hatte, mittels Patentes vom 8. April d. Js. (1885) zum Regierungs-Assessor befördert worden . Vom 17. April d. Js. ist er mit der kommissarischen Verwaltung des Landkreises Jork betraut. Seinen Militärdienst hat Küster im Jahre 18 79/80 als einjährig-freiwilliger im Schleswigschen Feld-Artillerie-Regiments 9 genügt, durch Patent vom 18. Oktober 1881 ist er zum Leutnant der Reserve dieses Regimentes befördert worden." Der Minister des Inneren bemerkt in dem obengenannten Schreiben:

Eur. k. u. k Majestät bitte ich hiermit, im Einvernehmen mit dem Staatsministerium allerunterthänigst, durch baldige Vollziehung der im Entwurf beigeschlossenen Bestallung den Regierungs-Assessor Dietrich Wilhelm Oskar Heinrich Küster in Jork zum Landrathe ernennen zu wollen".

Minist. d. Inneren
28. November 1885

Heimathafen Finkenwärder*

*bis 1937 offizielle Schreibweise im „hamburgischen Teil“ Finkenwerders

Als Werder bezeichnet man eine Flussinsel. Finkenwerder ist also die Insel der Finken und zwar durch die Landscheide zweigeteilt. Der nördliche Teil gehörte seit 1445 zum Hamburger Staatsgebiet und war hauptsächlich von Fischern bewohnt, während der südliche mehr landwirtschaftlich genutzte Teil unter lüneburgischer und später unter preußischer Herrschaft stand, bevor die gesamte Insel 1937 hamburgisch wurde.



Karte (Ausschnitt) aus dem Buch „Ewer Maria“, Urbes Verlag

Am 23.4.1901 wird der Kutter an Georg Dreyer und Jacob Rudolph Friedrichs, beide aus Finkenwerder, zu je ½ Anteil verkauft und der Heimathafen von Cranz a.d. Elbe nach „Finkenwärder“ verlegt. Der Wert des Kutters wird mit 11.800.-Mark angegeben. Registriert wurde das Fahrzeug im Hamburgischen Schiffsregister unter SSR 2686. Am 7.6.1901 wird dem Schiff das Fischereizeichen H.F. 231 zugeteilt. Ab 1.1.1903 ist der Kutter bei der „Unterelbe-Versicherungskasse“ in Finkenwärder versichert.

Einige Ereignisse aus dem frühen Schiffsleben

- Am 12.03.1905 fällt der Matrose Nehmer beim An-Bord-Gehen in die Aue und ertrinkt
- Im Dezember 1909 gehen in einem schweren Wintersturm 8 Finkenwärder Hochseefischereifahrzeuge mit 29 Mann verloren. Auch der „Landrath“ war auf See. Er gehörte zu den 13 Kuttern, die heil zurückkehrten. Trotz der ausgesetzten Netze als Treibanker ist das Schiff in 24 Stunden um 100 Seemeilen auf die Küste zu getrieben und konnte sich erst nach Abflauen des Sturmes von der Küste frei segeln.
- 1913 kollidiert der Kutter mit dem Ponton des Altonaer Fischmarktes im Schlepp der Barkasse „Jonas“. Für die Erneuerung des Vorstevens wurden 1.550 Mark in Ansatz gebracht, für Zeitverlust 700 Mark (ohne Berührung der Schuldfrage).
- Am 18.07.1913 erhält R. Burmeister 50 Mark von der Seefischerkasse ausgezahlt für Havarieschaden an H.F. 231 durch H.F. 258, Aug. Mewes.
- Im Juli 1915 zahlt die „Zentralversorgungsstelle auf der Elbe zu Cuxhaven“ 150 Mark an Fischer Friedrichs in Sachen der Kollision.
- Beim Herausschleppen aus dem Fischereihafen Cuxhaven am 19.10.1916 durch den Marineschlepper „Simson“ schlägt H.F. 231 in Folge von Stromversetzung gegen die Westseite der Mole und wird an Backbord mittschiffs stark beschädigt. Die Deutsche Seeversicherungsgesellschaft zahlt.
- Das Reichsdarlehen von 1903 über 5.000,00 Mark wird am 25.09.1917 gelöscht.
- Im Oktober 1917 kommt es zu einer Kollision mit dem Dampfer „Geeste“. Der Schaden in Höhe von 193 Mark wird von der Hansa Cuxhaven bezahlt.



Auf der Fahrt zum Fangplatz, (Gemälde von H. Stroh)

Wassermangel an Bord

Was war es doch für eine „schöne“ Zeit in der Fischerei vor 40 oder 50 Jahren. Vor dem Auslaufen wurde der Frischwassertank immer bis zum Rand gefüllt. Wenn man bedenkt, dass auf dem LANDRATH nur ein Frischwassertank mit ca. 200 Litern für eine Reise von durchschnittlich 14 Tagen für 4 oder 5 Personen vorhanden war, kann man sich vorstellen, dass höchste Sparsamkeit angesagt war. Für die Backschaft gab es nur Salzwasser, was ja reichlich vorhanden war. Mit etwas Soda lösten sich sogar die Fettränder. Über die tägliche Reinigung damals schweigen wir lieber. Auf der Heimreise war mit Glück für jeden noch ein Eimer mit Frischwasser für die Körperreinigung und die Rasur vorhanden. Ansonsten gab es ja ab Brunsbüttel wieder genug Süßwasser aus der Elbe. Ja, damals war die Elbe noch relativ sauber.

Schiffsjungen gesucht!

— Zur See! —

Kräftige, unbescholtene junge Leute, welche sich dem Seemannsberufe widmen wollen, finden auf den **Hochsee**-Fischkuttern von Finkenwärder bei Hamburg zu Ostern 1909 Anstellung als Lehrling. Sie erhalten freie, vollständige Ausrüstung inkl. Belt, im ersten Jahre freie Kost und im zweiten Jahre ausserdem 5 pCt. vom Fange (wenigstens M.200,— betragend). Die Fahrzeit wird angerechnet. Näheres bei

Wm. Volckens, Hamburg 11,
Adolphsplatz 6, Börsenhof;

Geheimer Kommerzienrat u. Ausschussmitglied des Deutschen Seefischerel-Vereins.

aus: Ewer Maria, Urbes Verlag)

Klarschiff

Auf der Heimreise wurde das Schiff immer von oben bis unten aufgeklart, geschrubbt und geputzt. Jeder hatte seinen Bereich. Der Alte machte das Ruderhaus klar, der Steuermann und der Matrose das Deck und die Maschine und der Schiffsjunge oder Moses das Logis und die Kombüse.

Nun versuchten die Raucher öfters am Zoll vorbei ein paar Schachteln Zigaretten zu schmuggeln. Dabei kam vor langer Zeit, so um 1956 herum, ein Matrose auf die Idee, ein paar Schachteln im Aschekasten des Kochherdes unter der Asche zu verstecken. Da der Moses nicht eingeweiht war und er ja alles reinigen musste, nahm er den Aschekasten und kippte seinen gesamten Inhalt über Bord. Es folgte ein fürchterlicher Aufschrei! Die Zigaretten schwammen dahin! Der Alte schaute nur schmunzelnd aus dem Ruderhaus und nahm den Moses gegen den wütenden Matrosen in Schutz mit den Worten: „Dummheit muss bestraft werden.“

„Herzis“ Hose

Nach einer Reise im Frühjahr 1954 hatte „Herzi“, wie unser Schipper Rudolf Reimers in der Flotte genannt wurde, seine Hose ins Kartenhaus zum Trocknen in die Ecke gehängt. Die Hose war vom Salzwasser und vom Fischschleim so richtig steif. Sie stand fast allein! Als Anna, „Herzis“ Frau, die Hose entdeckte und sofort mitnehmen wollte, um sie in die Wäsche zu stecken, entriss „Herzi“ ihr die Hose und sagte: „ De Bux blifft an Bord un wardt nich wuschen! De fischt so goot!“ (Auf Hochdeutsch: Die Hose bleibt an Bord und wird nicht gewaschen, die fischt so gut!) Und so blieb sie noch viele Reisen ungewaschen an Bord.

(Texte: H.H. Meyer)



*Rudolf Reimers, Eigner des Kutters von 1925 - 1958
Eine Aufnahme von 1954 (Foto: H.H. Meyer)*

Mein erstes Abenteuer auf See (aus: Linde, Luther, Mohr, „Seefischerei“, Urbes Verlag)

Endlich war es soweit. Nachdem ich die Konfirmation mit Schlips und Kragen überstanden hatte, ging es an Bord des Fischkutters HF 319 *Emma*. (...) Stolz stand ich an Deck mit meinem Seefahrtsbuch. Ich war mit meinen fünfzehn Jahren nicht nur der Schiffsjunge, sondern auch der Speisemeister, das heißt, ich musste für eine Besatzung von vier bis fünf Mann auch bei unangenehmsten Wetter außer der üblichen schweren Arbeit kochen, braten und backen.(...)

Ich hatte eine schlaflose Nacht verbracht. Die letzte Nacht in meinem Elternhaus. „Hein aufstehen“, rief meine Mutter, „du musst an Bord. Um acht kommt der Schlachter mit dem Fleisch für eure Reise.“

Jetzt aber schnell raus aus dem Bett, meine erste Reise sollte beginnen. „Mutter, nun weine man nicht mehr“, waren meine letzten Worte. Ich konnte es nicht mehr hören: „Pass gut auf dich auf, dass du auch heil und gesund wiederkommst.“ (...)



Moses beim Abwaschen

(Foto aus dem Buch „Seefischerei“
Urbes Verlag)

Jacob war vor mir der Speisemeister gewesen. Er gab mir wertvolle Tipps. Von ihm lernte ich, dass der Kohleofen nie ausgehen durfte, bei Seegang alles im Logis feststehen musste und ferner der Proviant nicht hin- und her rutschen durfte. „Wenn das passiert, dann ist es mit deinem Schlaf vorbei, denn dann musst du, Freiwache oder nicht, alles wieder neu verstauen“, warnte er mich.

„Hoffentlich steht alles fest, und es klappert nichts“, waren meine Gedanken. Das erste Spritzwasser kam über Deck. Ich musste jetzt den richtigen Moment abwarten, um trocken nach hinten zu kommen. Mewes stand am Ruder und gab mir schnell noch ein Paar wichtige Tipps:

„Du darfst bei der Arbeit nie vergessen, eine Hand für das Schiff und eine Hand für dich bereit zu halten. Und noch etwas: Lauf nie vor der See davon. Wenn ein schwerer Brecher rüberkommt, halt dich irgendwo gut fest und mach Front zur See, sonst kriegst du von der See so einen auf deinen Achtersteven, dass du über Bord gespült wirst. Jeder Rettungsversuch ist dann aussichtslos.“ (...)

Wir hörten gemeinsam den Seewetterbericht: „Deutsche Bucht auffrischend Nordwest 6“, verstand ich noch in Wortfetzen. „Wir müssen abwarten, bis wir den Fischplatz erreicht haben“, sagte er (Mewes), „da entscheide ich dann je nach Wetterlage, ob es Sinn hat, zu fischen oder wir sicherheitshalber Helgoland anlaufen.“ (...)

Es fiel mir schwer zuzuhören, denn die Seekrankheit nahm ihren Anfang. Der Käpt'n hatte es wohl gemerkt und meinte: „Geh man zur Koje, wenn wir nachher aussetzen, musst du wieder auf Draht sein.“

Ich konnte gar nicht mehr antworten, da fiel schon die erste Ladung aus meinem Gesicht. Was da alles rauskam! Soviel hatte ich doch gar nicht gegessen. Jetzt noch schnell ein paar Schaufeln Kohle aufs Feuer und rein in die Koje! (...)

„Reise, Reise, aussetzen!“ Mit diesen Worten wurde ich aus dem Schlaf gerissen. Wir waren auf dem Fangplatz. Kaum hatte ich die langen Gummistiefel und Ölrock an, ging die Seekrankheit wieder los. Sollten meine Mutter und meine Großmutter vielleicht doch recht haben mit ihrer Warnung: „Wasser hat keine Balken, bleibe an Land und lerne einen vernünftigen Beruf!“?



Heinz-Hinrich (Hinnik) Meyer 1953 als Schiffsjunge auf dem „Landrath Küster“

(Foto: H.H. Meyer)

Die stämmige Gestalt des Kapitäns, der bestimmende Blick und die Betonung beim Befehl „Aussetzen!“, der keinen Widerspruch duldete, flößte mir enormen Respekt vor diesem Mann ein. Die Scherbretter wurden außenbords gesetzt, das Netz ins Wasser gebracht und an den Scherbrettern befestigt, und die schweren Standerketten wurden über die Reling geworfen. Alles war harte Knochenarbeit bei Windstärke 6 bis 7. (...)

Der Wind war auf Ost umgesprungen, und das Barometer fiel bis in die Hölle. Es war stockdunkle Nacht, die Decksbeleuchtung des Kutters war der einzige helle Punkt auf der tobenden See. Das Rauschen des Meeres und das eintönige Klappern der Netzwinde, die ihre Mühe hatte, das schwere Netz dem Kutter Meter für Meter näher zu bringen, waren die einzigen Geräusche, die man deuten konnte. Die See stand hoch und schlug über das Ruderhaus. Jetzt hieß es, eine Hand für dich und eine Hand fürs Schiff. Der Kutter holte gewaltig über und setzte das Deck unter Wasser, das dann langsam durch die Speigatten wieder abließ. Noch waren die Scherbretter nicht in Sicht, und der Sturm nahm immer noch an Gewalt zu. Er versuchte uns von Deck zu reißen. Aus den Seestiefeln gurgelte das Wasser wieder hinaus, und das durchnässte Wollzeug unter dem Ölrock hing wie Blei am Körper. Ein furchbares Donnern und Blitzen rollte über uns hinweg.



Bei Schlechtwetter auf dem Weg zu den Fanggründen

Plötzlich tauchten die beiden Scherbretter aus der aufgewühlten See auf und schlugen mit Urgewalt gegen den Schiffsrumpf. „Bloß vorsichtig mit den Knochen!“, rief Mewes. Eine verkehrte Bewegung und man lag mit gebrochenen Gliedern an Deck.

Walter stand vorne am Galgen und klarierte mit Jacob das vordere Scherbrett. Plötzlich schrie er mit dem Winde: „Vorsicht, Quersee von vorne!“

Ich hörte nur ein Rufen, da brach auch schon die See über uns zusammen. Eisern hielt ich mich mit beiden Händen an der Kurrleine fest. Laut prustend und Salzwasser ausspuckend kam ich wieder hoch. Neben mir wimmerte es leise. Es war Jacob, der mit voller Wucht gegen die Winsch geschleudert worden war. Äußerlich war nichts zu erkennen. Aber er rang nach Luft und fasste sich an den Brustkorb. Vielleicht war eine Rippe gebrochen. Erst mal rein mit ihm ins Ruderhaus.

Das Netz musste an Deck. In diesem Zustand waren wir manövrierunfähig, und jede schwere See konnte den Tod bedeuten. Bei gutem Wetter war das Netzeinziehen schon harte Knochenarbeit. Ich brauche wohl nicht näher darauf einzugehen, was es bei diesem Sturm für uns bedeutete. Immer mit der See arbei-

tend griffen acht Hände in das Netz, um es Masche für Masche an Deck zu ziehen. Der Steert kam in Sicht; wir stoppten das Netz ab, Klaus band den Fischstropp um den Steert, und Mewes hievte mit der Winsch den fast leeren Beutel an Deck. Jetzt schnell den Lukendeckel vom Fischraum auf und alles, was über Bord spülen konnte, rein in den Fischraum.

Es war Eile geboten, der Sturm entwickelte sich zum Orkan. „Alle Mann ins Ruderhaus!“ rief Mewes. „Ich will versuchen, den Kutter mit dem Kopf in See zu legen.“

Volle Kraft voraus. Jetzt musste der alte Motor beweisen, ob seine 120 PS auch Pferdestärken waren oder nur lahme Esel. Die Wellen schienen sich gegenseitig bekämpfen zu wollen. Das war keine aufgewühlte See mehr, sondern ein brodelnder Kessel, der alles verschlingen wollte. Dann war das Manöver geschafft! Endlich machte der Kutter andere Bewegungen. Er stampfte nun gegen die hohen Wellenberge an. Das Großsegel musste unbedingt geborgen werden; bei anhaltendem Sturm konnte es uns sonst beim Gegenandampfen um die Ohren schlagen. Es war keine leichte Sache, bei Windstärke 10 bis 11 das Segel einzuziehen.



Moses und Matrose beim Schollenschlachten

„Ich lege jetzt den Kutter mit dem Steven genau in den Wind“, rief der Käpt'n, „dann kommt Lose in das Großsegel, und ihr könnt es runter schmeißen und zusammenbinden.“

Wieder raus an Deck. Der Wind schlug uns Regen, Hagel und Salzwasser ins Gesicht, als wenn Rasmus sagen wollte: „Das geschieht euch recht, ihr habgierigen Finkenwerder Fischerleute.“ Rasmus galt bei den Fischern als der strafende Geist der Nordsee. Wenn sie unerwartet in schlechtes Wetter oder in gefährliche Situationen in der Nordsee gerieten oder auch einen schlechten Fang hatten, wurde es der Rache von Rasmus zugeschrieben. Aber was wusste Rasmus von Mewes' Existenzsorgen, die ihn zwangen, bei jedem Wetter draußen zu bleiben, damit er mit ausreichender Beute heimfahren konnte! (...)

Ich hangelte mich nach hinten ins Ruderhaus. Mewes stand am Ruder. Der Sechstagebart, die tiefen Furchen in seinem sorgenvollen Gesicht ließen ihn älter erscheinen, als er war. „Na, mien Jung, jetzt hast du deinen ersten Sturm erlebt. Willst du immer noch Fischer werden oder lieber als Schuster hinter dem warmen Ofen sitzen?“

Obwohl mir der Kopf dröhnte und der Magen auch noch ab und zu rebellierte, antwortete ich trotzig: „Nee, Onkel August, ick much Fischer warn.“

Die Seefischerei unter Segel

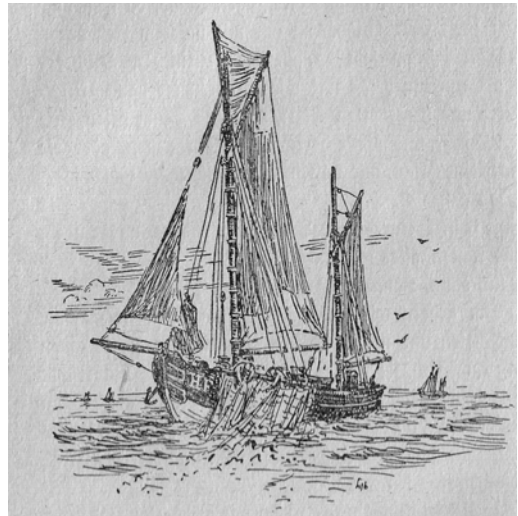
(aus: Kurt Wagner, *Die Seefischer von Finkenwerder mit Zeichnungen von Hansjochen Barbrack*)

Die Finkenwerder Fischerei war für Hamburgs Versorgung mit frischen Seefischen nicht wegzudenken. Dabei hat sich die Finkenwerder Flotte besonders in den Krisenzeiten, in und nach den beiden Weltkriegen, hohe Verdienste erworben.

Hamburg hatte eine eigene Flotte von Hochseefischern, deren Heimathafen mit allen notwendigen Dienstleistungen für die Fischerei die Elbinsel Finkenwerder war. Die Fänge der Kutter wurden regelmäßig am Hamburger Fischmarkt angelandet. Bis etwa Mitte der 80er Jahre wurde dadurch auch die Hamburger Gastronomie mit frischen Seefischen versorgt. Der große Einbruch der Fischanlandungen am Fischmarkt wurde größtenteils verursacht durch die schnell steigenden Energiekosten für die Fischereifahrzeuge, so dass der Transport der Fänge bis zum Fischmarkt Hamburg-Altona wirtschaftlich nicht mehr zu vertreten war.

Heute gibt es keine Finkenwerder Fischer mehr, aber wir müssen trotzdem nicht auf frische Fische verzichten. Die moderne Technik und der schnelle Transport des Fischguts eröffnen heutzutage alle Möglichkeiten und lassen keinen Wunsch unerfüllt. Die Fischzuchtbetriebe weltweit ermöglichen Produkte, die sich vor noch gar nicht langer Zeit kein Mensch hätte träumen lassen. Sogar die Aufzucht von Thunfischen wird bald Realität sein.

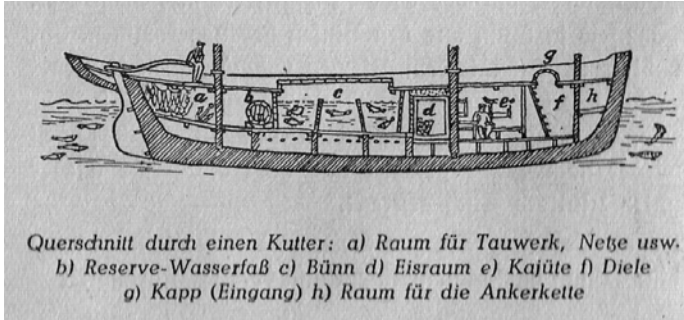
Doch es lohnt sich, aufgrund vieler Zeugnisse noch einmal zurück zu blicken auf die Härten und die Gefahren bei der Arbeit der ehemaligen Finkenwerder Seefischer, besonders auf die Zeit der Fischerei unter Segel.



Es soll auch noch einmal die Zeit, die wir noch selbst erlebt haben, und ganz besonders die Zeit der Weltkriege und die damit verbundenen Krisenzeiten, erwähnt werden. Wir hören mit Bewunderung die Erzählungen von Heldentaten und dem Wagemut der Seefischer aus der Zeit der Fischerei unter Segel. Das ist ein sehr spannender und zeitweise auch trauriger Teil der Geschichte Finkenwerders und ihrer Seefischer. Wir bestaunen die wunderbaren Bilder von bekannten Marinemalern, die uns einen Eindruck von Abenteuer und Romantik vermitteln, aber Seefischerei war zu jeder Zeit ein harter Beruf. Die Fischer mussten nicht nur ihr Handwerk auf See beherrschen, d.h. das Ausbringen, Schleppen und Einholen der Netze auch bei schwierigstem Wetter, sondern sie mussten zugleich Meister sein im Manövrieren ihres Fahrzeuges. Was hätten sie wohl dafür gegeben, wenn sie auch schon Sturmwarnungen per Radio oder Funk bekommen, geschlossene Ruderhäuser oder Echolot gehabt hätten.

Sie übten ihren Beruf unter ständiger Lebensgefahr aus. Außer ihrer seemännischen Erfahrung halfen ihnen der Kompass am Besanmast, das Barometer im Logis und das Hand-Lot an Deck.

Wenn sich ihnen am Himmel ein Orkan ankündigte, hatten sie oft kaum noch Zeit, einen rettenden Hafen zu erreichen.



Querschnitt durch einen Kutter: a) Raum für Tauwerk, Netze usw. b) Reserve-Wasserlaß c) Bünns d) Eisraum e) Kajüte f) Diele g) Kapp (Eingang) h) Raum für die Ankerkette

Bis 1881 verlor die Finkenwerder Fischerei-Flotte höchstens alle drei Jahre ein Schiff. Danach waren es allein 1883 insgesamt acht Schiffe. Die 1885, 1886 und 1892 waren verlustfrei, aber in den folgenden

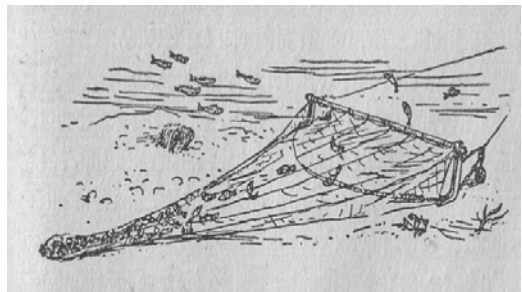
Jahren waren die Verluste wieder sehr hoch, besonders in den Jahren 1902 und 1909 waren es je zehn Schiffe. Es fällt auf, dass 1882 und 1903 von 77 verloren gegangenen Schiffen allein in den Wintermonaten von Oktober bis einschließlich März 55 Schiffe auf See geblieben sind.

Viele Seefischer waren mit Schulden belastet, d.h., sie waren gezwungen, ein größeres Risiko einzugehen und auch in neuen, noch unbekanntem Fanggebieten zu fischen.

Offensichtlich waren die Kutter und Ewer aber nicht seetüchtig genug, um in den für sie noch unbekanntem Fanggebieten bei jedem Wetter den schwierigen Bedingungen der Naturgewalten zu trotzen.

Zwischen 1887 und 1912 verlor die Finkenwerder Flotte 100 Schiffe, und mit ihnen ließen 260 Seefischer ihr Leben in der Nordsee. Im Jahr 1900 lebten auf Finkenwerder 122 Fischerwitwen.

Sie wohnten Haus an Haus am Nordeich und machten Finkenwerder zur Witweninsel.



Inzwischen war den Verantwortlichen klar, dass es an der Zeit war, zum Schutz der Seefischer endlich die technischen Entwicklungen voran zu treiben. Denn ohne Motor, Hilfsmaschinen und ohne Verbesserung der nautischen Einrichtungen waren die Männer den starken Stürmen in der Nordsee kaum gewachsen. Es muss um 1900 eine wichtige Entscheidung gefällt worden sein, denn zwischen 1904 und 1912 wurden keine Ewer und Kutter des alten Typs mehr gebaut.

Der 1870 gegründete Deutsche Seefischerei-Verein ergriff erste Initiativen. So wurden 1903 die ersten Versuche für die Motorisierung der Kutter und Ewer durchgeführt. Es gab einige Ergebnisse aber keine brauchbaren Lösungen, die sich in die Schiffe des alten Typs einbauen ließen.

Da die wirtschaftliche Lage der Seefischer nicht zufrieden stellend und der Mannschaftsmangel groß war, bemühte sich der Verein 1909 mit verschiedenen Initiativen für den Beruf des Seefischers zu werben. Dabei wurde hervorgehoben, dass die Kutter in Zukunft mit einem höheren Sicherheitsstandard ausgerüstet sein würden.

Als im Dezember 1909 in einer Orkannacht acht Schiffe mit Mann und Maus untergingen, war dies ein Unglück von nationalem Ausmaß.

Nun waren endlich alle Verantwortlichen wachgerüttelt. Es kam über diese Verluste zu einer Seeamtsverhandlung, bei der das Seeamt bei seiner Untersuchung zu dem Schluss kam, dass „der alte Schiffstyp, welcher abgesehen von einigen Änderungen in der Form und Einrichtung der Bün, immer noch verwendet wird, nicht mehr als genügend angesehen werden kann. (...)Solche Schiffe sind für die Winterstürme in der Nordsee nicht genügend seefähig.“

Die offensichtlich schon um 1900 getroffene Entscheidung, keine Fischereifahrzeuge des alten Typs mehr zu bauen, war also richtig. Es wurde nun auch beschlossen, die Fischereifahrzeuge mit Telegraphie auszurüsten und die Motorisierung der Kutter und Ewer mit mehr Druck voran zu treiben.

Durch den Ausbruch des Ersten Weltkrieges konnten die geplanten Modernisierungen der Schiffe, wie der Einbau von Motoren u.a., nicht realisiert werden. Erst nach dem Kriegsende konnten die Maßnahmen in Angriff genommen werden. Dank einer Initiative des Hamburger Fischereidirektors Hans Julius Lübbert wurde die Modernisierung der Fischereifahrzeuge voran getrieben und die ersten Motoren mit einer Antriebsleistung von 25 PS in die Kutter eingebaut.

An die Zeit der Seefischerei unter Segel werden wir durch die Gemälde unserer Marinemaler erinnert. Für Sie war ein Ewer oder Kutter unter den vollen braunen Segeln in lebendiger See noch immer das liebste Motiv.



Der „Landrath“ auf einem Gemälde von Jan Horstmann

Die Fanggründe und Wetterbedingungen

Zum Ende des 19. Jahrhunderts erstreckten sich die Fanggebiete auch über die Deutsche Bucht hinaus. Die bevorzugten Fanggründe waren der Südliche Schlick, der Außengrund bis Hornsriff, der Südliche Schillgrund bis hin zur Silver Pit und der gesamte Bereich vor den Ostfriesischen Inseln und rund um Helgoland. Später wurden die Fangreisen bis hin zur Doggerbank, das Skagerrak und zum Kattegatt ausgeführt.



Karte aus: „Ewer Maria“, Urbes Verlag

Wichtigstes nautisches Hilfsmittel war der Kompass. Da es in früheren Jahren auf den Kuttern keine Seekarten gab, waren die Fischer auf ihre Erfahrungen angewiesen. Hierbei war das Handlot die beste Hilfe. Hiermit wurde sowohl die Tiefe gemessen als auch eine Probe von der Beschaffenheit des Grundes genommen, denn an der Unterkante des Lots war eine Öffnung, in der sich Talg befand. Beim Berühren des Grundes setzte sich ein Teil des Grundes im Talg fest. So konnten die Seefischer anhand der Beschaffenheit der Probe immer sagen, ob sie den richtigen Fanggrund erreicht hatten.

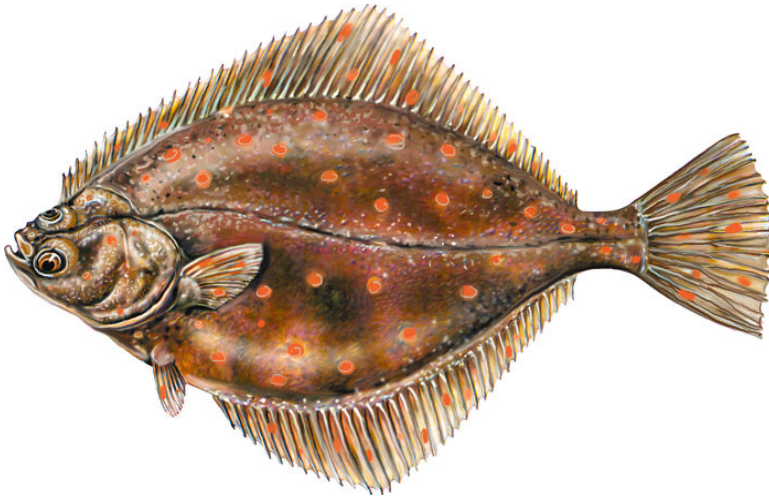
Stets hatten die Fischer mit Unbilden des Wetters zu rechnen. Bei Winden aus überwiegend westlichen Richtungen hatten sie unter Segeln stets „Legerwall“ das heißt, sie hatten immer die Küste in Lee. Bei stürmischen Winden konnten die behäbigen Kutter sich selten freisegeln und trieben unweigerlich auf die Küste zu. In den Sommermonaten, während der Schollen- und Seezungenfischerei gab es weniger Starkwinde und Stürme in der Nordsee. Außerdem fischte man in Küstennähe, so dass man bei aufkommenden Schlechtwetter die Möglichkeit hatte, rechtzeitig einen schützenden Hafen auf Helgoland oder in der Weser oder Elbe anzulaufen.

Im Frühjahr und Herbst häufen sich die Starkwinde und Stürme. Mit dem Einsetzen der Winterfischerei auf Auster wurde das Fischen noch gefährlicher. Die Austerbänke lagen weit draußen nordwestlich vor Helgoland. Das Anlaufen eines schützenden Hafens war nicht mehr möglich. Bei den orkanartigen Winterstürmen 1909 und 1911 sanken viele Finkenwerder Ewer und Kutter.

Die am häufigsten gefangenen Seefische

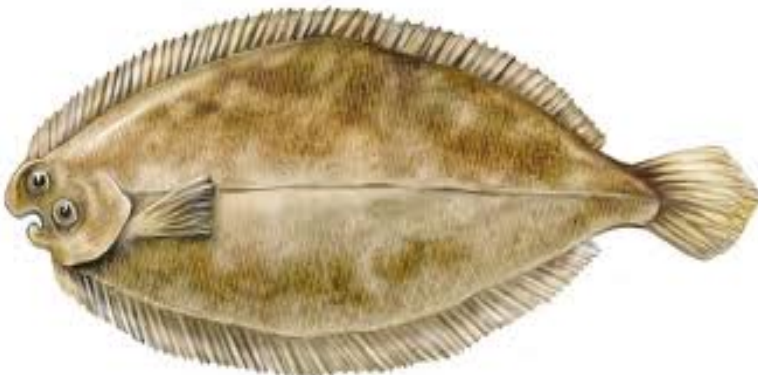
Die Scholle

Dieser Plattfisch wurde von den Finkenwerder Fischern am häufigsten lebend an den Markt gebracht, da für die lebend angelandeten Fische die besten Preise erzielt wurden. Die Fangsaison für Schollen begann im März und erreichte ihren Höhepunkt im Mai. Bei Hornsriff saßen die besten Schollen. Auch heute noch ist die Maischolle, gebraten nach „Finkenwerder Art“, eine beliebte Spezialität.



Die Seezunge

Die Seezunge hat ein vorzügliches Fleisch und gehört zu den Edelfischen, die von den Fischern auch „Mattgut“ genannt werden. Die Seezunge kommt in fast allen europäischen Küstengewässern vor. Sie lebt vorwiegend auf weichem sandigen Boden in Tiefen bis maximal 150 m. Vor dem Braten wird die Haut abgezogen und dann „Guten Appetit“!



Der Kabeljau oder Dorsch

Es gibt die unterschiedlichsten Namen für dieselbe Fischart aus der Familie der Dorschartigen. Dorsch wird der Fisch in der Ostsee und in Norwegen Torsk genannt. In den Nordseeanrainerstaaten heißt der Fisch Kabeljau. Er gehört seit alters her zu den wirtschaftlich wichtigsten Fischen. Typisch sind seine langen Kinnfäden und die durchgehende Seitenlinie. Der Kabeljau ist ein reiner Kaltwasserfisch, der von Neufundland bis zur Barentsee, von Spitzbergen bis zur Nord- und Ostsee vorkommt. Die gute Qualität des Fleisches und die vielfältige Verwertbarkeit machen ihn zu einem der beliebtesten Speisefische.



Der Steinbutt

Er lebt auf sandigen oder steinigen Böden und ernährt sich vorwiegend von anderen kleineren Grundfischen, Garnelen, Krebstieren und Muscheln. Er ist fast kreisrund und hat auf der dunklen Oberseite zahlreiche unregelmäßig verteilte Knochenhöcker, die wie kleine Steinchen aussehen. Er lebt meist in Tiefen von 20-70 m. Der Steinbutt gilt nach der Seezunge als der feinste Fisch.



„Über den Fischfang selbst“

1952 hat die Schulbehörde Hamburg für den Unterricht in der Grundschule eine Handreichung mit dem Titel „ Vom Fischkutter und von der Seefischerei“ herausgegeben. Nachfolgend einige Auszüge (gekürzt).

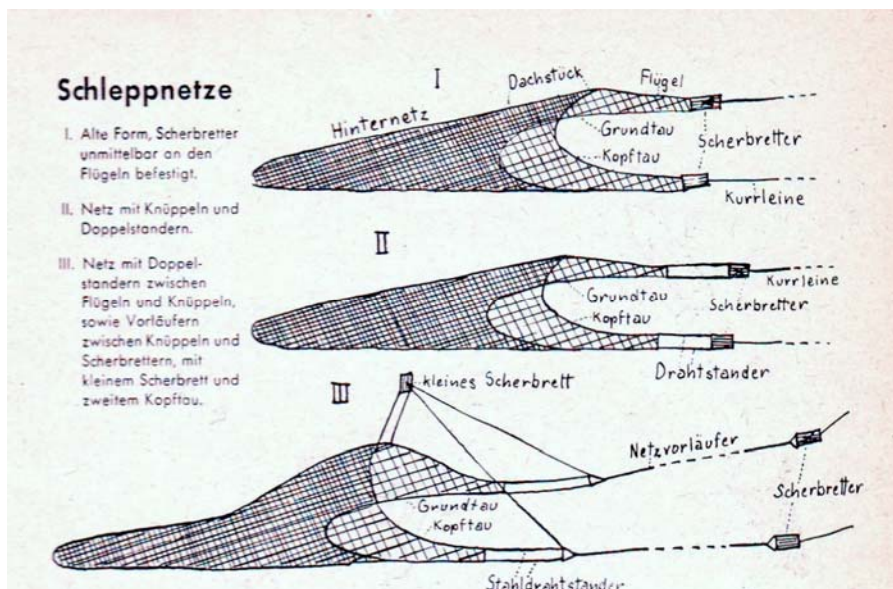


Die übliche Fischereiausrüstung eines Kutters oder Dampfers besteht aus sechs fertigen Netzen und mehreren Reservestücken. Als Schlepplleine (Kurrleine) sind auf Kuttern zwei Längen 300-600 m an Bord. Die Ausrüstung mit Reservetauwerk und Netzgarn richtet sich danach, ob vorwiegend Plätze mit reinem oder mit steinigem Grund befischt werden sollen.

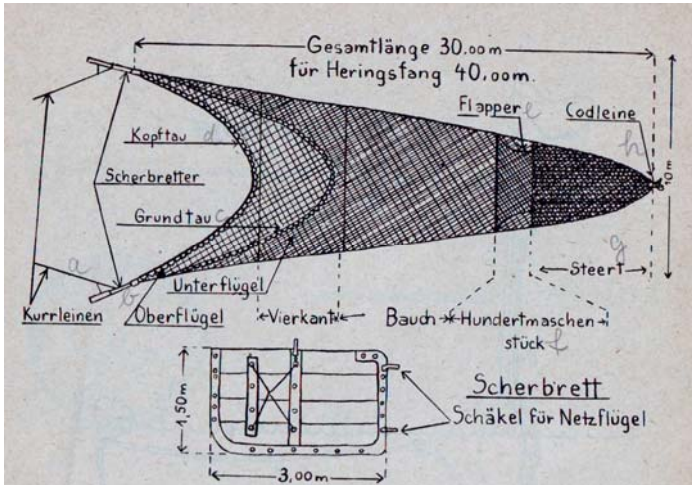
Zunächst wird der Steert über Bord geworfen, sodann das eigentliche Netz, das Grundtau und zuletzt die Flügel. Das Kopftau wird so lange festgehalten, bis man sieht, dass das Netz infolge Abtreibens des Schiffes klar ausgelaufen und genügend weit vom Schiff entfernt ist. Nun werden die Scherbretter aus den

Galgen zu Wasser gefiert, wobei darauf zu achten ist, dass sie klarfallen.

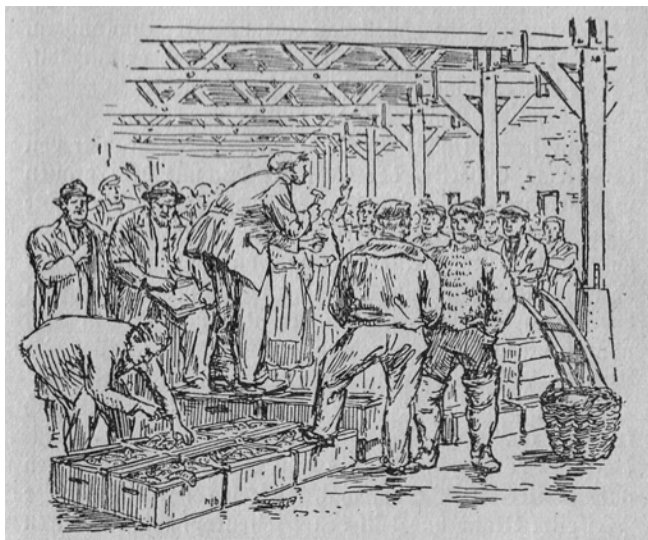
Das Schleppen des Netzes geschieht mit etwa 2,5 bis 3 sm Fahrt über Grund. Bei mehr als 6 Windstärken und entsprechendem Seegang pflegen die Kutter das Fischen einzustellen. Die modernen Dampfer setzen ihre Tätigkeit noch bis zu Windstärke acht fort.



Es kommt oft vor, dass auf ein und demselben Fischplatz bis zu 100 Fahrzeuge gleichzeitig arbeiten. Diese Schiffe steuern alle möglichen sich kreuzenden Kurse, und während der eine hievt, der andere aussetzt, der dritte treibt, der vierte kurt, bedarf es der vollen Aufmerksamkeit der Wachhabenden, um zu vermeiden, dass er mit dem Geschirr des anderen zusammengerät.



Die Schleppdauer richtet sich nach der Größe des zu erwartenden Fanges. Der erste Hol auf einem Fischplatz dauert zweckmäßig 1,5 bis 2 Stunden, um festzustellen, ob und wie viel Fisch „steht“. Ist der Erfolg zu gering, so sucht man eine andere Kante des Fischplatzes auf oder einen anderen Fangplatz. Auf Kuttern werden in einem Hol durchweg 2 bis 5 Zentner gefangen. Das ganze Bestreben der Schiffsführung ist darauf gerichtet, während des Fischens möglichst wenig Zeit durch Reparaturen oder sonstige, den Fang störende Arbeiten zu verlieren, denn hier ist Zeit Geld.



*Fischauktion auf dem Hamburger Fischmarkt
(Zeichnung von Hansjochen Barbrack)*

FISCHMARKT HAMBURG-ALTONA G. M. B. H.

BANK-KONTEN: Vereinsbank in Hamburg, Abt. Fischmarkt
 Schleswig-Holsteinische und Westbank, Dep.-K. Fischerhafen
 Hamburgische Landesbank, Girozentrale, Konto-Nr. 43 85
 FERNSPRECHER: 42 17 44, 42 48 12, 42 48 86

HAMBURG-ALTONA, 9. Juni 1954
 Fischerhafen Halle 1, Gr. Elbstraße 133

Abrechnung

mit fol.: 208

für Herrn Rudolf Reimers, Finkenwerder

F. D. H.F. 231

	1/2 kg			DM	¢
	480	Zungen	I	74	355. 20
	300	"		71	213. --
	300	"		70	210. --
15 00	526	"		69	362. 94
15 34	90	"	II	64	57. 60
8 40	720	"		60	432. --
183	721	"		58	418. 18
3 970 Sees.	60	"	III	48	28. 80
6 777 Kiehb.	60	"		39	23. 40
	720	"		37	266. 40
5 467	85	"	kleine	19 1/2	16. 58
	171	Steinbutt	I	84	143. 64
	65	"		80	52. --
	31	"	II	80	24. 80
	59	"	III	80	47. 20
6 77	70	"	IV	78	54. 60
	43	"	IV	68	29. 24
	122	"	V	47	57. 34
	7	"	I bunt	70	4. 90
	35	Kleiss	I/II	55	19. 25
	50	"	III	30	15. --
	14	Limandes	II	12	1. 68
	222	Schollen	II	68	150. 96
	2	Seehasen	FM	4 1/2	--. 09
	86	Kabliau	I	23	19. 78
	8	Petermann		50	4. --
	864	Schollen	III ausg.	45 1/2	393. 12
	420	"	IV "	26	109. 20
	120	"		25	30. --
	697	"		24	167. 28
	94	"	IV u.a.	35	32. 90
	46	Scharben	II	15	6. 90
	38	Kabliau	II	28 1/2	10. 83
	46	"		25	11. 50
	45	"	III	22	9. 90
	70	"		19	13. 30
	130	"		16 1/2	21. 45
	28	Wittling		19	5. 32
	231	Knurrhahn		15	34. 65
	46	Rochen		20	9. 20
	522	Kisten-Schollen	III u.a.	65	339. 30
	124	"		64 1/2	79. 98
	182	"	IV u.a.	43	78. 26
	343	"		42	144. 06
	187	"		41 1/2	77. 61
	56	"		40	22. 40
	98	"		39	38. 22
	205	"		38	77. 90
	9639				
		Transport		DM	4.721. 86

Die Ergebnisse einer Fangreise vom Juni 1954

Eine Reise auf dem „LANDRATH KÜSTER“ 1954

Ein Bericht von Heinz-Hinrich Meyer

Aufgezeichnet auf einer von vielen Reisen in der Zeit vom 2.4.1953 bis 22.12.1955

Donnerstag, 24.6.1954

7.00 Uhr ab Finkenwerder zum Eisnehmen, zurück nach Finkenwerder und Frau Reimers abgesetzt.

9.00 ab Finkenwerder

16.00 Uhr Cuxhaven, nehmen Proviant

20.00 Uhr ab Cuxhaven.

Freitag, 25.6.1954

9.00 Uhr im Schlick ausgesetzt, 13.00 Uhr gehievt, 1,5 Korb Schollen, 1,5 Korb Kabeljau und eine alte dänische Wade*1) im Netz. Fang immer gleich, insgesamt 6 Korb Schollen, 6 Korb Kabeljau, wenig Mattgut*2).

Sonnabend, 26.6.1954

Wetter SW 3-4. 2.45 gehievt, ½ Korb Schollen, 1 Korb Kabeljau; beim wieder aussetzen des

Netzes ist das Quetschglied gebrochen, das Brett weggefallen. Mit dem hinteren Flügel alles eingeholt! Netz natürlich unklar. Alles an Deck geholt. Dampfen südlich. Zwischen P6*3) und Schlick ausgesetzt, um 12.30 Uhr und 16.30 Uhr gehievt. 2 Korb Schollen. 20.30 Uhr gehievt, Steert*4) kaputt, eine Stunde getrieben, dampfen wieder zum Schlick.

Sonntag, 27.6.1954

Fischen wieder im Schlick, 7.00 Uhr gehievt, 2 Korb Schollen, etwas Gemüse*5), hinteres Knüppeltau gerissen und hinterer Oberflügel zerrissen. 8.30 Uhr wieder ausgesetzt. Fang gleich. Nach dem Hieven um 12.30 Uhr den Motor abgeseilt, Rohr repariert. Netz an Deck geholt, dampfen zum Weg*6). 20.00 Uhr gehievt, 5 Korb Schollen.

Montag, 28.6.1954

Wetter SW-NW 4-5, fischen weiter am Weg, 2 Korb Schollen, 1 Korb Gemüse.

Dienstag, 29.6.1954

Wetter S 2-3. 1 Korb Schollen, 1 Korb Kabeljau, Fang gleichbleibend.

Mittwoch, 30.6.1954

3.00 Uhr gehievt, Unternetz unter aus, holen an Deck, dampfen westlich, 8.00 Uhr ausgesetzt. 13.00 gehievt, 1,5 Korb Schollen, etwas Mattgut, dampfen wieder zurück.

Donnerstag, 1.7.1954

Fang gering, ½ Korb Schollen, trotzdem wieder ausgesetzt, wieder wenig Fang.

Freitag, 2.7.1954

Gleichbleibend 1 Korb Schollen, 1 Korb Gemüse.

Sonnabend, 3.7.1954

Dampfen nach Helgoland, westlich ausgesetzt, 3 Korb Schollen, 1 Korb Kabeljau, nachts 2 Korb Schellfisch.

Sonntag, 4.7.1954

Steine im Netz, vorderer Flügel zerrissen, holen Netz an Deck und dampfen nördlich, bei Amrumbank ausgesetzt, 3 Korb Schollen, nachts 2 Korb Schollen, Kistenware*7).

Montag, 5.7.1954

Gleichbleibend 3 Korb Schollen, Kistenware. Aufgetörnt, Grundtau gebrochen, holen an Deck und machen Klarschiff für die Heimreise.

Dienstag, 6.7.1954

Ein Tief über der Nordsee, leichter SW-Wind. Dampfen an Helgoland vorbei, kommen gut voran. 20.00 Uhr an Fischmarkt Altona. Fangen um 22.00 Uhr an zu löschen.

Mittwoch, 7.7.1954

8.00 Uhr in Finkenwerder. Bis Mittag geschlafen. Nicht nach Hause gefahren. Nachmittags Netz repariert, Grundtau erneuert.

Donnerstag, 8.7.1954

9.00 Uhr ab Finkenwerder nach Cuxhaven

Erläuterungen zum Verständnis für alle Nicht-Fischer und Landratten:

- *1) alte dänische Wade: Teil eines dänischen Fangeschirrs.
- 2) Mattgut: Edelfische
- 3) P 6 : Tonne im Schiffahrtsweg Deutsche Bucht-England (P-Weg)
- 4) Steert: Netzende
- 5) Gemüse: von jeder Fischart etwas, ohne Mattgut und Schollen
- 6) Weg: Bezeichnung für P-Weg, s.o.
- 7) Kistenware: Fang des letzten Tages, wurde in Kisten verpackt.

Bildersammlung



Aquarell, August Pahl

- * Historisch
- * Seemannschaft
- * Unter vollen Segeln
- * Auf Reisen
- * Vereinsleben
- * Stilleben
- * Auf Slip
- * Kombüse & Co.



(Fotos: Archiv „Landrath Küster“)

Arbeitsschiff:

Von 1889 bis 1970 als Fischereifahrzeug auf See im Einsatz. H.F. 231 ist mit 81 „Dienstjahren“ der Kutter, der am längsten aktiv zum Fischfang in Fahrt war.



(Fotos: Archiv „Landrath Küster“)

Museumsschiff

1997 lief der Kutter nach aufwändiger Neuverzimmerung ein zweites Mal vom Stapel. Seitdem präsentiert sich das gerettete Kulturgut H.F. 231 als schwimmendes Denkmal.



*Unter vollen Segeln: Vollzeug von vorn
(Foto: Wolfgang K. Reich)*



Unter vollen Segeln: Vollzeug von achtern
(Foto: Wolfgang. K. Reich)



Crew in action: Schlechtwetter
(Fotos: Archiv „Landrath Küster, Wolfgang K. Reich)



*Crew in action: Flaute, Schönwetter
(Fotos: Archiv „Landrath Küster“)*



Seemannschaft: Knoten, immer wieder ein Abenteuer



*Seemannschaft: Abenteuer Segel setzen und bergen
(Fotos: Wolfgang K. Reich, Archiv „Landrath Küster“)*



Auf Reisen: Bremerhaven
(Fotos: Archiv „Astarte“)



*Auf Reisen: Rumregatta Flensburg
(Fotos: Wolfgang K. Reich, Archiv „Landrath Küster“)*



*Auf Reisen: Hansesail Warnemünde
(Fotos: Archiv „Landrath Küster“)*



*Auf Reisen: Ostseetörn nach Dänemark
(Fotos: Archiv „Landrath Küster“)*



Vereinsleben: Schollenbraten, Grünkohllessen
(Fotos: Archiv „Landrath Küster“)



Stilleben

(Fotos: Archiv „Landrath Küster“, Wolfgang K. Reich)



*Auf Slip: Die jährliche Frühjahrskur
(Fotos: Archiv „Landrath Küster“, Wolfgang K. Reich)*



*Auf Slip: Teure Reparaturen
(Fotos: Archiv „Landrath Küster“)*



*Die Kombüse zeigt, was sie kann. Alle helfen mit.
(Fotos: Archiv „Landrath Küster“)*

Quellen:

Dieter Bankert, HF 244 Astarte, Nordwestdeutsche Verlagsgesellschaft m.b.H., Bremerhaven 2013

Kurt Wagner, Die Seefischer von Finkenwerder, Sutton Verlag, Erfurt 2013

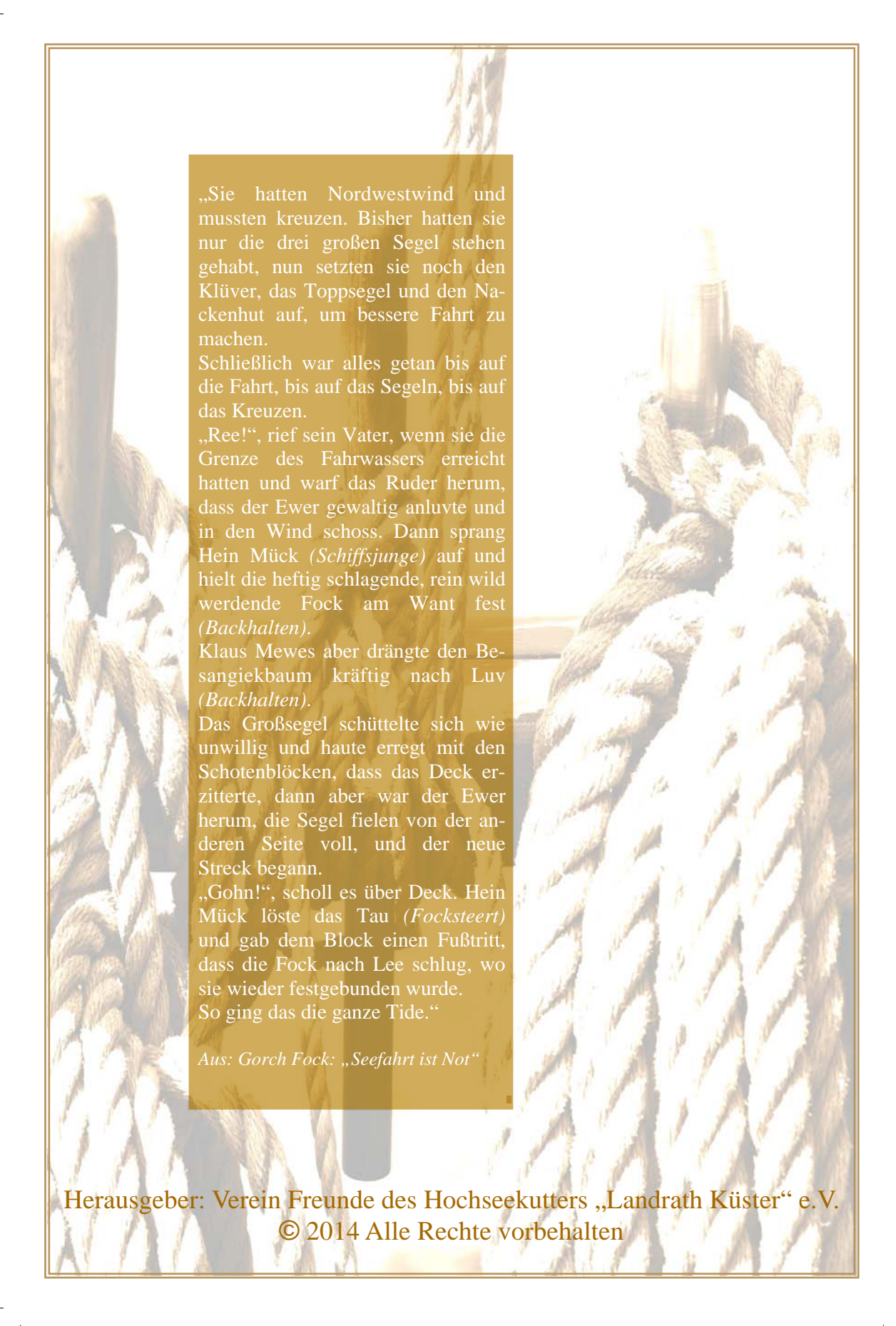
H.H. Meyer, H.F. 231 am Bug, Verein Freunde des Hochseekutters „Landrath Küster“ e.V. (Hrsg.), Eigenverlag 2007

Rolf Feindt, Vom Fischkutter und der Seefischerei, Freie und Hansestadt Hamburg, Schulbehörde (Hrsg.) 1952

H.Linde, W.Luther, W.Mohr, Seefischerei, Kulturkreis Finkenwerder (Hrsg.) Urbes Verlag, 1997



Auch in Zukunft: Immer eine handbreit Wasser unterm Kiel!
(Foto: Wolfgang K. Reich)



„Sie hatten Nordwestwind und mussten kreuzen. Bisher hatten sie nur die drei großen Segel stehen gehabt, nun setzten sie noch den Klüver, das Toppsegel und den Nackenhut auf, um bessere Fahrt zu machen.

Schließlich war alles getan bis auf die Fahrt, bis auf das Segeln, bis auf das Kreuzen.

„Ree!“ rief sein Vater, wenn sie die Grenze des Fahrwassers erreicht hatten und warf das Ruder herum, dass der Ewer gewaltig anlufte und in den Wind schoss. Dann sprang Hein Mück (*Schiffsjunge*) auf und hielt die heftig schlagende, rein wild werdende Fock am Want fest (*Backhalten*).

Klaus Mewes aber drängte den Besangieckbaum kräftig nach Luv (*Backhalten*).

Das Großsegel schüttelte sich wie unwillig und haute erregt mit den Schotenblöcken, dass das Deck erzitterte, dann aber war der Ewer herum, die Segel fielen von der anderen Seite voll, und der neue Streck begann.

„Gohn!“, scholl es über Deck. Hein Mück löste das Tau (*Focksteert*) und gab dem Block einen Fußtritt, dass die Fock nach Lee schlug, wo sie wieder festgebunden wurde.

So ging das die ganze Tide.“

Aus: Gorch Fock: „Seefahrt ist Not“