

Lütfischkutter GRETA

Die Restaurierung eines historischen Elbfischerfahrzeugs

1904 erbaut auf der Werft von J. Behrens an der Finkenwerder Süderelbe



Ein Projekt der Stiftung Hamburg Maritim



STIFTUNG HAMBURG MARITIM

Lebenslauf der GRETA

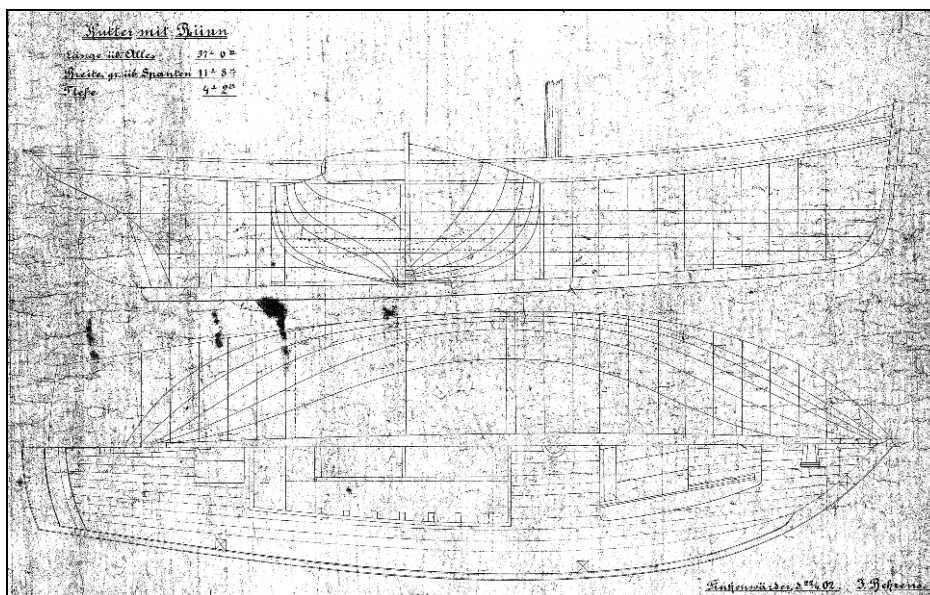
GRETA wurde 1904 als so genannten „Elbkutter“ auf der Werft von J. Behrens in „Lüneburgisch Finkenwerder“ gebaut (so nannte man den damals zu Niedersachsen gehörenden Südteil der Insel, während der Nordteil zu Hamburg gehörte). Zu den Werften, welche die Fischer mit Fahrzeugen belieferten, gehörte auch die von Joachim Behrens. Er hatte sich an der Finkenwerder Süderelbe niedergelassen und arbeitete dort seit 1876, gebaut wurden ausschließlich hölzerne Segelfahrzeuge. Nach der Abdeichung der Süderelbe im Jahre 1962 musste die Werft ihren alten Standort verlassen und erhielt einen neuen Werftplatz am Rüschkanal.



Die Werft von Joachim Behrens an der Finkenwerder Süderelbe (1888)

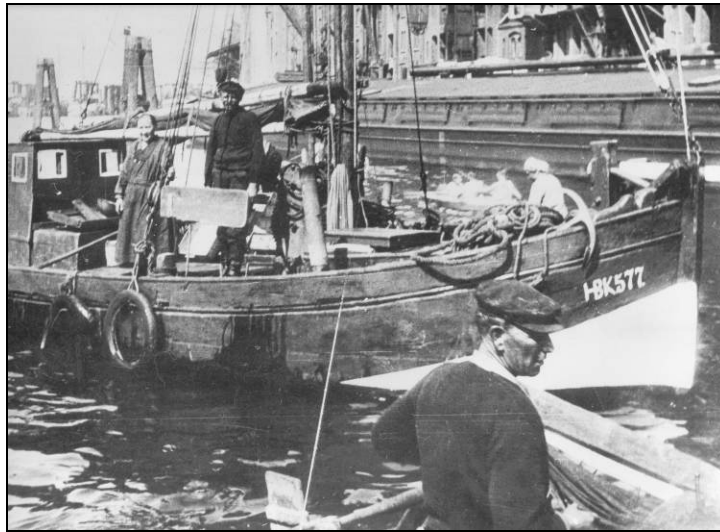
Zur Geschichte von GRETA lassen sich folgende Eckpunkte zusammentragen:

Stapellauf: 14. April 1904. In dem „Anschreibebuch“ von Joachim Behrens steht unter diesem Datum: "Wilhelm Hustedt's neuer Kutter ist heute vom Stapel gelaufen – 1.500,- Mark“. Wie alle Elbfischerfahrzeuge dieser Zeit war die GRETA ein reiner Segler.



Linienriss eines Elbfischkutters von Joachim Behrens (1902)

Der erste Eintrag der GRETA ins Schiffsregister erfolgte erst 1912, der Kutter führte dann die Fischereinummer HBK 577 (HBK = Hamburger Küstenfischer). 1928 wurde die Nummer geändert in HBK 111. Irgendwann in diesen Jahren wird der Einbau des ersten Hilfsmotors erfolgt sein.



GRETA mit Hilfsmotor und Steuerhaus am Altonaer Fischmarkt

1947 erfolgte die Umfirmierung zum Seefischereifahrzeug mit der Fischernummer „HF 452“ (HF = Hamburgisch Finkenwerder). Die Eintragung soll allein deshalb erfolgt sein, damit Schiffseigner und Besatzung die Berufsbezeichnung "Seefischer" führen durften - Seefischer galten als Schwerarbeiter, ihnen stand nach dem Kriege ein erhöhtes Kontingent an Lebensmittelmarken zu. Gefischt wurde wie bisher auf der Niederelbe und in den angrenzenden Mündungswatten.

Im Fischerei-Almanach von 1951 werden zur GRETA folgende Angaben gemacht:

Fischereinummer:	HF 452
Schiffname:	GRETA
Heimathafen:	Hamburg-Finkenwerder
Eigner bzw. Führer:	Willi Hustedt
Länge über alles:	8,27 m (von Innenkante Vorsteven bis Mitte Ruderherz)
Motor / PS:	18
Fabrik:	EMS
Art:	Diesel
Besatzungsstärke:	2

Wilhelm Hustedt und später sein Sohn Willi Hustedt haben mit GRETA bis 1964 auf der Elbe gefischt. Von 1964 bis 1975 lag der Kutter in Finkenwerder auf.



GRETA 1974 aufliegend bei Behrens in Finkenwerder – ein besseres Wrack

Erste Restaurierung

Der bekannte Marinemaler Uwe Lütgen hatte GRETA 1975 gekauft und anschließend restauriert. Hier seine Schilderung:

"Das Modell eines solchen Schiffes hatte im Altonaer Museum gestanden, wunderschön, und GRETA lag vergammelt bei Behrens in Finkenwerder in der letzten Ecke der Werft. Ich hab den Rumpf gesehen und gedacht - da kannst du was draus machen... Er gehörte einem alten Fischer, der sich von seinem Schiff nicht trennen wollte, er konnte das Schiff von seinem Küchenfenster aus sehen und wollte es um keinen Preis hergeben. Wir haben ihn also jahrelang bearbeitet, bis er dann irgendwann weich wurde und sagte: "Wenn ihr das Schiff wieder so aufbauen wollt, wie es mal gewesen ist, dann könnt ihr es haben." Aber wir haben für das Wrack immer noch 2.500 Mark bezahlt.

Ich habe das Schiff dann per Bootstransporter durch den Elbtunnel auf den Derbyplatz in Klein Flottbek bringen lassen, was mit einer ziemlichen Angstpartie verbunden war, da der Rumpf schon sehr weich war.

Na ja, und dann haben wir uns drauf gestürzt und versucht, erstmal das rotte Holz abzuwracken - mit dem Resultat, dass nicht mehr viel vom Schiff übrig blieb.



GRETA auf dem Derbyplatz in Klein Flottbek (1978)

Dann haben wir systematisch versucht, es wieder neu aufzuplanken und ein neues Deck zu legen. 40 neue Planken haben wir insgesamt verarbeitet. Das hat ca. viereinhalb Jahre gedauert, bis wir damit durch waren. Und alles in Eiche. Wir haben auch einen Schwertkasten eingebaut, wo früher die Bünne gewesen war. Auch den weiteren Ausbau haben wir so gemacht, wie es im Altonaer Museum zu sehen war. Sogar die Segel haben wir aus Kerntuch mit der Hand genäht."

Lütgen hat den wunderschönen kleinen Kutter bis 1995 besessen und gesegelt. Auf manchen seiner Gemälde aus dieser Zeit segelt die GRETA klein im Hintergrund.

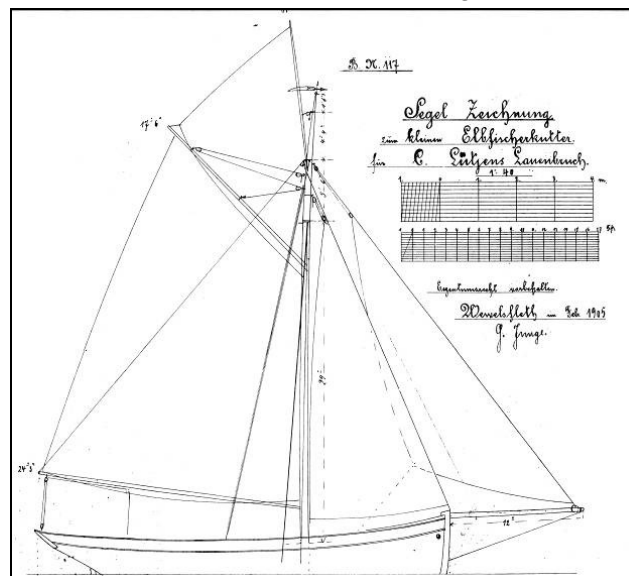
Typgeschichte der Elbfischkutter

Joachim Behrens hat beim Bau der GRETA auf die Erfahrungen des Schiffbaumeisters Gustav Junge aus Wewelsfleth an der Stör zurückgegriffen, der die Entwicklung des Schiffbaus und neuer Schiffstypen an der Elbe stark geprägt hat.

Herbert Karting aus Itzehoe schreibt in seinem Buch "Schiffe aus Wewelsfleth" (Band III) über die Entwicklung der Elbkutter:

"Als sich gegen Ende des vorherigen Jahrhunderts die Fanggebiete der im Hamburger Raum beheimateten Elbfischer auf das Mündungsgebiet der Elbe sowie auf die angrenzenden Watten ausdehnte, genügten die bisher genutzten Fahrzeuge den veränderten Ansprüchen nicht mehr. "Seit dem die Heringsfischerei auf der Außenelbe an Bedeutung gewonnen hat, haben auch die eigentlichen Elbfischer, soweit es Ihnen die Tüchtigkeit und Zuverlässigkeit ihrer Fahrzeuge gestatteten, versucht, diese gewinnbringende Fischerei für sich nutzbar zu machen", schrieb ein Dr. Ehrenbaum in der ‚Fischerei‘ vom Mai 1892. „Aus diesem Bestreben heraus wurde Anstoß genommen, sich bessere und seetüchtigere Fahrzeuge anzuschaffen. Der Wunsch, die vorhandene Konstruktion der Fahrzeuge zu verbessern, war auch deshalb berechtigt, weil in den letzten Jahren die zunehmende Knappheit der Störe die Störfischer mehr und mehr ins Wattenmeer gedrängt hat und daher auch diese Fischerei erhöhte Ansprüche an die Zuverlässigkeit der Fahrzeuge stellte.’

Den Wunsch der Fischer nach einem neuen Fahrzeugtyp kam am ehesten die Konstruktion von Gustav Junge entgegen, die 1891 erstmals in Wewelsfleth für einen Altenwerder Elbfischer gezimmert wurde. Andere Werften wie die von Behrens griffen diese Entwicklung sogleich auf. Wegen ihrer scharfen Bauart, der Form des Vorstevens und des überhängenden Hecks mit einem durch einen Koker geführten Ruder erhielten diese Fahrzeuge den Namen ‚Elbkutter‘.



Segelriss für einen Elbfischkutter von Gustav Junge (1905)

Charakteristisch für diesen Fahrzeugtyp sind der gerade Vorsteven und das weit überhängende Heck. Die Schiffe sahen den damals gebauten Seefischkuttern sehr ähnlich, nur dass sie einmastig und erheblich kleiner waren. Diese Kutter hatten zwar einen Kiel, dieser war aber manchmal nur unter den glatt durchgeplankten Rumpf gebolzt. Um den Lateralplan zu vergrößern und um damit die Segeleigenschaften deutlich zu verbessern, haben Elbkutter ein eisernes Mittelschwert gehabt. Damit sind die Fahrzeuge immer noch sehr flach gewesen. Dieses wurde als großer Vorteil angesehen, da man sich auf der Elbe und in den Watten problemlos trockenfallen lassen konnte. Auch hatten die Elbkutter - wie die Fischerewer - eine Bünne, um den Fang lebendig und frisch an den Markt zu bringen. Auffällig bei den Elbkuttern ist das an einem kurzen Bugspriet gefahrene Vorstag, dadurch kann die Segelfläche der Fock nicht unerheblich vergrößert werden.“

All diese baulichen Merkmale lassen sich auf GRETA wiederfinden. Die Fischer, die mit diesen Fahrzeugen auf der Elbe und in den Watten der Außenelbe fischten, wurden allgemein als "Lütfischer" bezeichnet, im Kontrast zu den Seefischern mit ihren oft doppelt so großen Kuttern.

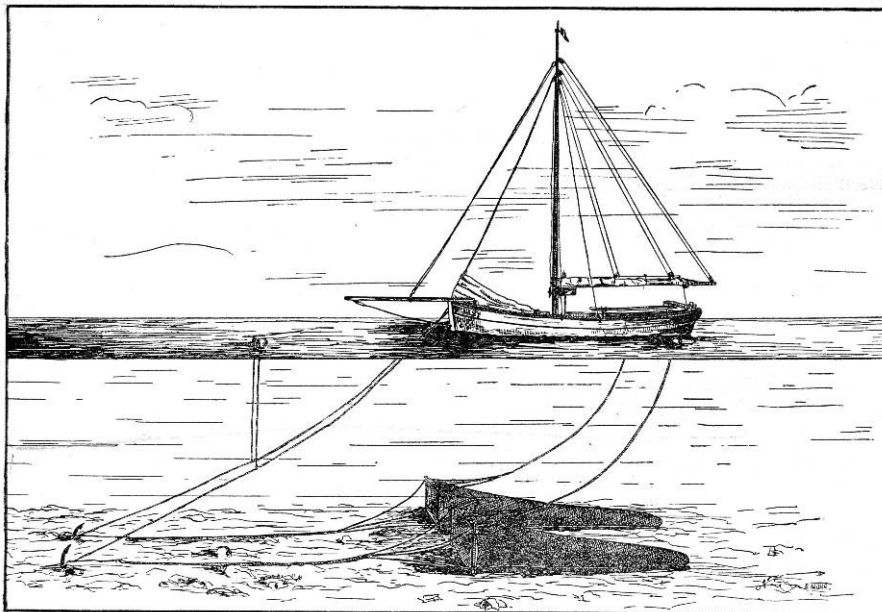
„Lütfischerei“

Die Lütfischerei wurde auf diverse Arten betrieben: Zum einen wurden Stellnetze eingesetzt, diese nannten sich großes und kleines Buttgarn. Das „Große Buttgarn“ ist eine Netzwand, die aus drei übereinanderliegenden Wänden zusammengesetzt ist. Zwischen dem Ober- und Untersimm sitzt ein mittleres, engmaschiges und lose eingestelltes Netz, eingebettet zwischen zwei äußeren Netzen, die straff und weitmaschig waren. Am Obersimm sind Korke als Schwimmer befestigt, der Untersimm war mit Bleigewichten beschwert. Zum Fischen werden mehrere solcher Netze, die je eine Länge von 40 Metern haben zusammengeknüpft und im Watt quer zum Strom mit Draggen verankert.

Stieß nun ein Fisch gegen diese Netzwand, so schob er das lose Mittelnetz durch die großen Maschen der Außenwand. Es bildete sich ein kleiner Beutel, aus dem er sich nicht mehr befreien konnte, weil er mit Kiemen und Flossen fest hing. Gefangen wurde auf diese Weise vorwiegend Butt, also Schollen.

Das „Kleine Buttgarn“ ist einwandig und aus sehr feinem Material hergestellt. Um ihm eine Beutelung zu geben, sind Ober- und Untersimm im Abstand von neun Maschen durch Schnüre verbunden. Das Gerät wird ebenfalls zu mehreren Netzen vereinigt und an Stellen mit schwacher Strömung in dessen Längsrichtung mit Draggen verankert.

Für die Reusenfischerei kamen zwei Geräte in Betracht: die aus Weidenruten geflochtenen korbartigen Reusen, und die aus Netzgarn oder Kükendraht hergestellten Körbe.



Fischkutter mit Grundhamen. Die Hamenfischerei wurde stets vom ankernden Schiff aus betrieben

Das größte und schwerste Gerät war der so genannte „Hamen“. Der Ankerhamen bestand aus vier Bäumen, die zu einem Rahmen gefügt wurden. In diesem Viereck saß das Hamenliek, das an den vier Ecken je ein Auge hatte, an welchem das Netz befestigt war. Dessen Steert war auswechselbar, je nachdem, welche Fischart man fangen wollte. Um ein Entweichen des Fanges zu verhindern, war im Steert eine Kehle angebracht. Das Gerät wurde im Strom vor oder unter dem Kutter ausgesetzt, wobei beide am gleichen Anker hingen. Je nach Jahreszeit und Fang stand der Hamen mal tief, fast auf dem Grund des Stromes, mal hoch, eben unter dem Wasserspiegel. Das Aussetzen des Hamens erforderte viel Übung und Geschicklichkeit und musste vor allen Dingen schnell vor sich gehen. Wenn der Strom kenterte, musste der Hamen aus dem Wasser sein, sonst gab es Schaden, auch ein Umschlagen des Windes musste beachtet werden.

Um den Fang lebend an den Markt zu bringen – nur das galt damals als „Frischfisch“ – waren die niederelbischen Fangfahrzeuge stets mit einer so genannten „Bünn“ versehen, ein in den Rumpf fest eingebauter, wasserdurchspülter Kasten. Am Markt – meist der Altonaer oder Hamburger Fischmarkt – holten die Fischer mit einem speziellen Ketscher die Schollen oder Aale aus der Bünn und verkauften sie direkt an die Endabnehmer.



Verkauf von lebendem Fisch direkt aus der Bünn (Altonaer Fischmarkt)

Zweite Restaurierung

1995 übernahmen Thees Fock, Christian Mertens und Gerd Krahnmann als Eignergemeinschaft die GRETA, verlegten sie in die Ostsee und unternahm schöne Reisen zur dänischen Südsee und den Boddengewässern. Doch die jungen Familien der drei Eigner wuchsen, GRETA wurde zu klein, und neben dem Berufsleben blieben immer weniger freie Kapazitäten zur Schiffspflege. 2006 spendete die Eignergemeinschaft der Stiftung Hamburg Maritim die mittlerweile stark pflegebedürftige GRETA. Die Untersuchung durch die Bootsbauer der Werft von „Jugend in Arbeit Hamburg e.V.“ endete in einem tiefen Seufzer: „Ok, sie ist nun mal keine Jungfrau mehr...“ Fairerweise muss hinzugefügt werden: Was Wunder, denn da war sie immerhin schon stolze 102 Jahre alt!

Der Stiftung Hamburg Maritim gelang es, für das Restaurierungsprojekt einen privaten Sponsor zu finden, der von der Idee der Jugendförderung begeistert war. Zunächst wurden bei Jugend in Arbeit zwei Bootsbaulehrlinge für das Projekt eingestellt, die sich unter fachlicher Anleitung eines Meisters des alten Rumpfes annahmen. Und es kam, wie es immer kommt bei alten Holzschiffen: Je mehr man losnahm, desto mehr Schäden traten zu Tage...das Heck und das gesamte Schanzkleid mussten neu aufgezimmer werden, hinzu kamen Leibhölzer und Poller, so mancher Spant und viele Meter neuer Planken.

Eine richtig böse Überraschung kam erst mittendrin: Kiel und Schwertkasten waren vom Schiffsbohrwurm (*teredo navalis*) befallen und mussten ersetzt werden. Diesen Befall hatte GRETA sich in der Ostsee zugezogen – der Bohrwurm kann im Süßwasser nicht existieren. Vermutlich war er über ungeschützte Holzflächen innerhalb des Schwertkastens eingedrungen. Es dauerte eine Weile, bis ein geeigneter, gerade gewachsener Eichenstamm für den neuen Kiel gefunden und aufgesägt werden konnte; im Sommer 2009 wurde er mit dem Rumpf verbolzt. So wächst der Rumpf allmählich seiner Fertigstellung entgegen – aber auch aus den Lehrlingen sind prima Fachkräfte geworden.

Es bleibt noch genug zu tun über – der Innenausbau, ein neues Schwert samt Schwertkasten, Einbau eines neuen, gekapselter Motors, Wiederherstellung des Riggs usw.



Meister und Lehrlinge Sommer 2007 in der GRETA

Nach erfolgter Fertigstellung soll der Elbfischkutter zur Förderung des seglerischen Nachwuchses dienen. Der kleine Kutter ist mit seiner einfachen Besegelung problemlos von einer kleinen Crew aus Jugendlichen zu segeln. Die Jugendlichen durchlaufen auf GRETA die seglerische Grundausbildung, erlernen die Schiffsbedienung im Team und qualifizieren sich auf diese Weise zum Aufstieg in die Stammcrews größerer Traditionsschiffe. Neben den seglerischen Fertigkeiten sollen auch die Pflege eines traditionellen Holzschiffes und der Umgang mit einem historisch und kulturell erhaltenswerten Schiff gelernt werden.

Zukünftiger Liegeplatz der GRETA ist der Sandtorhafen.

Lust zum Mitmachen? Dann bitte melden bei



STIFTUNG HAMBURG MARITIM

Australiastraße, Schuppen 52 A

20457 Hamburg

Telefon: 040 - 75 11 469 -10

info@stiftung-hamburg-maritim.de

www.Stiftung-Hamburg-Maritim.de