

Mit diesem Artikel beginnen wir in loser Folge, interessante Artikel, die im Logbuch erschienen sind, neu aufzulegen.

## Die HELGOLÄNDER SCHALUPPE (helg. Schlup, Slup, Schalupp, Schaluppe, Chaluppe)

Ein Kleinschiffstyp und seine Geschichte von Werner Jaeger (\*1923, †1986)



Abb. 1: Schellfisch-Fischer in einer Helgoländer Schaluppe um 1900. Foto von einem Foto im Museum Altona. Foto: G. Fridrichs

Mit dieser Abhandlung soll eines kaum bekannten Kleinschiffstyps der im deutschen (friesischen) einflußbereich liegenden Insel Helgoland gedacht werden.

Ganz allgemein ist dieser Typ deshalb von Interesse, weil Klein- und Kleinstschiffe ganz selten in der Literatur behandelt werden. Zusätzlich bietet so ein kleines, halbgedecktes Schiff dem Modellbauer die Möglichkeit sich (zwangsläufig) mit der Spantbauweise auseinanderzusetzen. Der Arbeitsaufwand ist noch relativ gering.

Als Grundlage für das Modell der Helgoländer Schlup diente eine im Besitz des Verfassers befindliche Zeichnung.<sup>1</sup> Sie ist auf gelbem Transparentpapier in *Bremer Maß* gezeichnet:

Der Schiffskörper ist im Maßstab 1:24 ( $1/2'' = 1'$ ) und der Segelriß in 1:72 ( $1/6'' = 1'$ ) gezeichnet.

Das Blatt ist undatiert.

Eingehende Ermittlungen ergaben aber, dass die Zeichnung in der Mitte (spätestens im 3. Viertel) des vergangenen Jahrhunderts (ca. 1850) gefertigt worden ist. Obwohl ebenfalls die Herkunft des unsignierten Blattes unbekannt ist, so steht doch mit Sicherheit fest, dass es aus dem Bereich Bremerhaven und hier wiederum - nach weiteren im Besitz des Verfassers befindlichen Unterlagen zu urteilen – aus dem Tätigkeitsbereich der Schiffbauer Jan Simon oder Georg Ludwig Abegg-Tecklenborg stammt.

Die Zeichnung ist wegen ihrer Ausführlichkeit für die Darstellung eines Kleinschiffstyps sehr ungewöhnlich. Alle sichtbaren Teile sind schwarz, die Wasserlinien blau und alle unsichtbaren Einbauten, ebenso wie die Schnitte rot gezeichnet.

Dank der ausführlichen Darstellung war es möglich eine fast ausnahmslos authentische Bauunterlage zu schaffen. Einige Ergänzungen wurden durch Aufmaß und Übernahme vom *Altonaer Modell* vorgenommen.

Die Ergänzungen sind: Querschotte mit Versteifungen, Ausführung der Plicht, Verhältnis der Tauwerksabmessungen untereinander und zum Schiff, Ofen, Koje, Wasserfass, Nachthaus, Boje, Fender, Schwertprofile und die zweimännigen Riemen.

## Kurzer Abriss der Geschichte Helgolands

Die Geschichte Helgolands ist sehr wechselhaft. Nachdem die Insel im 13. und 14. Jahrhundert ein Unterschlupf für Seeräuber war, gelangte sie am Ende des 14. Jahrhunderts in den Besitz der Herzöge von Schleswig-Holstein-Gottorp.

Anno 1714 wird die Insel von den Dänen in Besitz genommen, deren Nachfolge 1807 die Engländer antreten. Während der Kontinentalsperre war das Eiland ein Stützpunkt für Schmuggler.

Die formelle Abtretung an England erfolgte 1814 durch den Frieden von Kiel. Im Jahr 1890 wird die Insel von Deutschland gegen Sansibar und Witu eingetauscht. Die günstige strategische Lage in der Deutschen Bucht ließ die Insel bald nach der Übernahme durch Deutschland zu einer ausgebauten Festung und zu einem Flottenstützpunkt werden.

Durch diese Maßnahmen wurde die Insel - besonders nach dem Kriege 1939/45 - durch Zerstörung der Befestigungsanlagen und Bombardierungen stark in Mitleidenschaft gezogen. Mit der Freigabe am 1.3.1952 erfolgte neben dem Wiederaufbau auch die Wiederbesiedlung der Insel.

## Entwicklung der Helgoländer Schlup

Die Insellage Helgolands bringt es zwangsläufig mit sich, dass die Bevölkerung in starkem Maße Schifffahrt betreibt. Zudem hat die Fischerei (Angelfischerei) von jeher eine große Rolle gespielt.

Ursprünglich wurde die Angelfischerei von größeren - auch der Handelschifffahrt dienenden - Schiffstypen wie Galioten, Pinken, später auch Kuffen und Schniggen ausgeführt. Diese Fahrzeuge dienten aber nur als „Mutterschiffe“. Die Fangfahrzeuge selbst waren kleinere Boote, die erst am Fangplatz von den Mutterschiffen ausgesetzt wurden. Über sie liegen bislang leider noch keine Angaben vor.

Das heute (1966) unter dem Namen *Schlup* bekannte Fischereifahr-

zeug ist erst ab etwa 1715 bekannt. Diese Schlup war ein reines Fischereifahrzeug, wenn es auch außerhalb der Fangsaison - wegen seiner Seetüchtigkeit und seiner guten Segeleigenschaften - zu anderen Aufgaben herangezogen wurde. Es ist daher auch wohl nicht als ungewöhnlich anzusehen, dass dieser Kleinschiffstyp einstmals der auf Helgoland am häufigsten vertretene Schiffstyp war.

Über die Anzahl einst auf Helgoland vorhandener Schlupen liegen folgende Angaben vor:

Um 1800 etwa	100
1840:	58
1855:	50
1860:	60
1874:	85
1882:	33
1906:	7

Der Rückgang des Schlup-Baues ist wohl hauptsächlich im Verfall der unrentablen Angelfischerei (Aufkommen der dampf- und motorbetriebenen Fischereifahrzeuge), vielleicht aber auch im Ausbleiben der sich üblicherweise im März der Insel nähernden Fischwärme zu suchen.

Das Fahrzeug diente vorwiegend der Angelfischerei auf Schellfisch und Kabeljau. Aber auch Seezungen, Rochen, Hummer, ja sogar der Katzen- und Dornhai wurden mit ihm gefangen.

Die letzte Schlup, Eigentümer Paul Jaspers - Helgoland, wurde 1907 für 14, -- Mark versteigert und dann - abgewrackt. Ein Modell dieser Schlup soll von Paul Jaspers (nach anderer Mitteilung (Mörchel 1965) 1910 von einem Helgoländer Bootsbauer), der Helgoländer Kirche gestiftet worden sein.

Obwohl diese nur teilweise gedeckten Fahrzeuge sehr leicht gebaut waren, fuhren sie 9-10 deutsche Meilen (1 Meile = 7,5 km), nach anderen Angaben (Oetker 1855), 10-15 Meilen oder sogar 20 deutsche Meilen (Stahr 1844), über mehrere Tage und Nächte auf See hinaus. Die Fischer kehrten erst dann zurück, wenn die Verpflegung dem Ende zugeht oder der Fang lohnend gewesen war.

## Zeitgenössische Dokumente der Helgoländer Schlup

Die schiffbauliche Entwicklung der Schlup lässt sich wegen der wenigen überlieferten Beschreibungen und Darstellungen nicht verfolgen. Leider liegt dieser Mangel fast immer bei Kleinfahrzeugen vor.

Die Beschreibungen sind unterschiedlich, aber auch zum Teil in neuerer Literatur durch fälschliche Deutung älterer Aufzeichnungen irreführend (Literaturangabe am Schluss der Ausführungen).

### Modelle:

Es sind zur Zeit (1966), folgende zeitgenössische Modelle bekannt:

**a)** Altonaer Museum. Dieses Modell ist mit „Hoffnung“ 1890/Franz u. Co. bezeichnet und hat eine Länge von rund 1,10 m. Es soll im Jahre 1909 vom Fischmeister (?) Uwe Jens Lornsen erworben worden sein. Das Modell diente ursprünglich wahrscheinlich einmal als „Spielzeug“, denn es ist unter dem Kiel eine Metallschiene als Ballast befestigt. Form und Bauausführung sind gut gelungen, so dass man von einem Dokument sprechen kann. Der Modellmaßstab ist unbekannt, dürfte aber mit etwa 1:6 (3“ = 2’) in der richtigen Größenordnung liegen.

**b)** Modell in der Kirche St. Nicolai, Helgoland. Es wurde von Paul Jaspers, dem Eigentümer der letzten Helgoländer Schlup (gem. Mörchel, 1965 von einem Helgoländer Bootsbauer im Jahre 1910), der Inselkirche als Votivgabe überreicht. Entgegen anders lautenden Nachrichten (Timmermann 1956), wurde das Modell nicht durch Kriegseinwirkung im Jahre 1944 zerstört. Es konnte - zwar beschädigt - auf das Festland gerettet werden, von wo es dann 1956 wieder - nach Beseitigung der Schäden im Altonaer Museum - über Hörnum nach Helgoland zurückkam. Heute hängt es über den Sitzen der Kirchenältesten in der neuen Kirche St. Nicolai.