Die alten Kähne vom Steinhuder Meer in Niedersachsen

von Gerhardt Salemke, Gütersloh

(Fortsetzung und Schluß)

50 cm vor der Mitte des Schiffes befindet sich das 50 cm hohe und 10 cm starke Schott. Es besteht aus zwei Brettern und wird auf beiden Seiten durch mehrere Eisenklammern zusammengehalten. Darüber liegt die 8 x 14 cm starke Mastbank. Sie steht nach vorne drei, und nach hinten einen Zentimeter über. Drei große Nägel mit Köpfen von 3,5 cm Durchmesser verbinden die Mastbank mit dem Schott. Zwei durch die Außenhaut gesteckte Ankereisen stellen die Verbindung mit der obersten Planke her.

Den hinteren Abschluß des Kahnes bildet das 8 bis 10 cm starke Spiegelschott. Unten am Boden ist es 2 cm breiter wie oben. Wie beim Mittelschott besteht es ebenfalls aus zwei Brettern, die mit Klammern zusammengehalten werden. Das unterste Brett hat man mit der starken Seitenplanke verzapft. Den oberen Abschluß bildet eine nach hinten überstehende 30 cm breite Sitzbank. Zur Befestigung dieser Bank läßt man die oberste Planke ebenfalls hinten überstehen. Der hinterste Bankabschluß wird durch eine 10 cm hohe Bohle hergestellt. Der Eisenanker war auf dem Steinhuder Meer unbekannt. Er wurde durch die Staakstange ersetzt. Auf originelle Weise hat man sie durch ein Loch in der Sitzbank und einen eisernen Führungsbeschlag in den Grund gesteckt. Dadurch war es möglich, den Kahn an jeder beliebigen Stelle festzusetzen.

Gerudert oder gepaddelt wurden diese Kähne im allgemeinen nicht. Man hat sie nur gestaakt. Die geringe Wassertiefe des Sees ließ diese Fortbewegungsart auch an den meisten Stellen gut zu.

Bei diesen Schiffen finden wir die Sprietsegeltakelung der Ostseerandgebiete wieder. Von der Oder bis zur Düna und auch in Schweden sah man früher Last- und Fischerfahrzeuge mit zwei zum Teil schräg nach vorn geneigten Masten. Der vordere lehnte sich direkt an den Steven und ist in diesem Fall sogar oben etwas in ihn eingelassen. Man hatte das vordere Segel bei dieser Takelart immer kleiner bemessen wie das kurz vor Schiffsmitte stehende Großsegel. Beim Steinhuder Kahn steht der Großmast in einer eisernen Öse vor dem Schott an der Bordwand und nicht wie üblich in der Mitte des Schiffes. Diese Ösen befinden sich an beiden Seiten, so daß der Mast immer auf Leeseite eingesteckt werden kann. Bei einer Segelfläche von 7 bis 8 qm sind Wanten und Stage noch nicht erforderlich. Das Vorsegel ist 4,5 bis 5 qm groß. Daraus ergibt sich eine Gesamtfläche von 11,5 bis 13 qm. Die Sprietbäume (Spreizstangen) sind etwas kürzer wie gewöhnlich bei dieser Besegelung ausgefallen. Die Segel hat man aus mehreren grauen oder braun eingefärbten Leinwandbahnen zusammengenäht. Eine Reihleine, um das Segel dicht am Mast zu halten, sowie eine aus Roßhaar gesponnene Schoot und eine Führungsleine für den Sprietbaum bilden an beiden Segeln das Tauwerk. Zur Befestigung des Tauwerkes hat man Löcher durch den oberen Rand der Bordwand gebohrt. Dadurch ersparte man sich Klampen und Belegnägel, mit denen sich der Fischer seine Netze beschädigen könnte.

Die Schwerpunktlage der Besegelung und des Unterwasserschiffes ist sehr gut ausgewogen, so daß die Kähne bei eingetauchtem Ruder sehr gut ihren Kurs halten. Nimmt man das Ruder hoch, versucht sich das Fahrzeug gegen den Wind zu stellen. Das Steuer oder Ruder, welches man Firrer nennt, hängt in einer Schlaufe an der Leeseite wie ein Seitenschwert über Bord. Es wird nicht gedreht, sondern wie eben erwähnt, nur auf und ab bewegt.

Das einzige Inventar bestand aus zwei Staakstangen, einer Wasserschaufel, um Leck- und Spritzwasser auszuschöpfen, und manchmal einem 25 cm langen Holzfender, der das Scheuern des Kahns am Ufer oder an anderen Booten verhindern sollte. Zum Fischfang wurde eine Holztonne für die Aufbewahrung der Fische mitgenommen. Gefischt wird in diesem Gewässer mit Reusen und Angeln. Außer zum Fischfang nahm man diese Kähne auch zum Grünfutter-, Heu- und Torftransport. Wenn so ein Kahn hoch aufgepackt über den See glitt, bot sich ein etwas ungewöhnliches Bild. Man hatte den Eindruck, als wenn das schlanke Fahrzeug umkippen müßte. Der getrocknete Torf und das sogar über die Bordwand gepackte Heu waren leicht und machten dem stabilen Fahrzeug nichts aus. Sogar Kies und Baggerschlick hat man mit diesen Kähnen transportiert. Der glatte Boden und die spantenlosen Seitenwände waren für den Gütertransport einmalig günstig. Das bequeme Entladen mit Gabeln und Schaufeln, die Reinigung und Regenwasserbeseitigung aus dem Innern des Kahns konnten nicht besser ermöglicht werden.

Auf Ölgemälden von Pinke und Smalian hat man diese Kähne im Bilde festgehalten. In beiden Fällen wurde der Außenanstrich der oberen Planken grün dargestellt. Das läßt den Schluß zu, daß bei neueren Kähnen eventuell auch Farbe verwandt wurde.

Mit diesem Bericht sollte versucht werden ein Stück deutschen Kulturgutes schriftliche zu erhalten. In ein paar Jahren werden diese Kähne der Vergangenheit angehören und nur noch Berichte von diesen Arbeitsgeräten unserer Vorfahren künden.

Vor genau 200 Jahren ließ man im Steinhuder Meer eine quadratische Insel aufschütten, auf der man dann eine Kriegsschule errichtete. Diese kleine romantische Festung bildet heute neben dem Segelsport die Hauptattraktion im Fremdenverkehrsgewerbe dieser Gegend. Um den Transport von Baumaterialien, Verbrauchsgütern und Lebensmitteln sicherzustellen, hatte die Kriegschule Ende des vorigen Jahrhunderts noch zwei Lastkähne. Traditionsbewußt hat man den kleineren bis heute als Museumsstück erhalten. Dieser Kahn muß noch nicht allzulange außer Dienst sein, denn man hatte das Hinterschiff für die Anbringung eines Außenbordmotors nachträglich etwas verändert. Dieses fast 9 m lange Fahrzeug, im Volksmund "Grauer Esel" genannt, wurde früher