Die Dorstener Aak

Horst Menzel, Hamburg

Es gibt viele Schiffstypen, die die Bezeichnung Aak im Typennamen führen, ohne dass sie miteinander verwandt sind oder gar konstruktive Gemeinsamkeiten haben.

So gehören die friesischen Aaken mehr oder weniger zur Familie der tjalkartigen Fahrzeuge und fanden vielfach in der Fischerei Verwendung.

Auch die Wieringer- und die Lemmeraaken, heute noch privat als Jachten anzutreffen, sind mit Steven gebaut, also ohne Kaffe.

Im Gegensatz zu diesen Fahrzeugtypen haben die Rheinaaken und ihre Verwandten keinen oder nur achtern einen Steven. Sie haben stattdessen eine Kaffe. Das bedeutet, dass der flache Boden an den Enden bis auf Deckshöhe oder noch darüber hochgezogen ist.

Es gibt noch weitere Fahrzeuge, die statt des Stevens eine Kaffe besitzen, wie z. B. die Sandaak, die Emspünte oder der Kaffenkahn auf der Ostsee, um nur einige zu nennen.

Die Rheinaaken, wenn wir diesen Begriff einmal als Sammelbezeichnung nehmen, bilden somit eine besondere Gruppe.

Sie sind auf dem Rhein mindestens seit dem 16. Jahrhundert bekannt und die Entwicklung der Rheinschifffahrt wurde bereits ausführlich beschrieben und veröffentlicht durch bekannte Autoren wie E. van Konijnenburg, Versteeg, Sopers, Teubert, Schwarz, Böcking und nicht zuletzt durch das neue großartige Werk von Annette Fimpeler, *Die Schifffahrt und ihre Fahrzeuge auf dem Niederrhein, vom späten Mittelalter bis ins 18. Jahrhundert*, sodass hier nicht noch einmal darauf eingegangen werden muss.

Auf dem Rhein wurden viele Massengüter verschifft, wie Getreide, Erze, Kohlen, Steine, Sand und Grind. Die hölzernen Schiffe hatten sehr darunter zu leiden. Man begann deshalb im 19. Jahrhundert schon frühzeitig eiserne Typen herzustellen.

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts waren die Dorstener Aaken noch die wichtigsten Segelschiffe auf dem Rhein. Das änderte sich bald. Man experimentierte mit dem Bau von neuen großen Segelschiffen und entwickelte neue Typen.

1816 fuhr das erste Dampfboot von Rotterdam nach Deutschland. Es war der Anfang des Stromaufwärtsschleppens von Segelschiffen und man begann zu experimentieren.

Die ersten Dampfschleppboote hatten noch Segel, die zur Unterstützung beim „Bergfahren" gesetzt wurden und wenn der Gegenstrom zu stark war. Manchmal mussten dann trotzdem noch zusätzlich Pferde zum Treideln eingesetzt werden, weil die Maschine zu schwach war und die Segel nichts brachten.

Hölzerne Schiffe waren nur schwer zu schleppen. Man suchte deshalb Mitte des 19. Jahrhunderts nach anderen Möglichkeiten und einer günstigeren Rumpfform, die im Wasser weniger Widerstand bot.

Es waren die ersten eisernen „Kasten" für die Fahrt auf dem Rhein, die man 1841 baute. Diese hatten ein Ladevermögen von 250 Tonnen und waren anfangs einfache Schleppschiffe ohne eigene Fortbewegungsmittel. Woher der Name

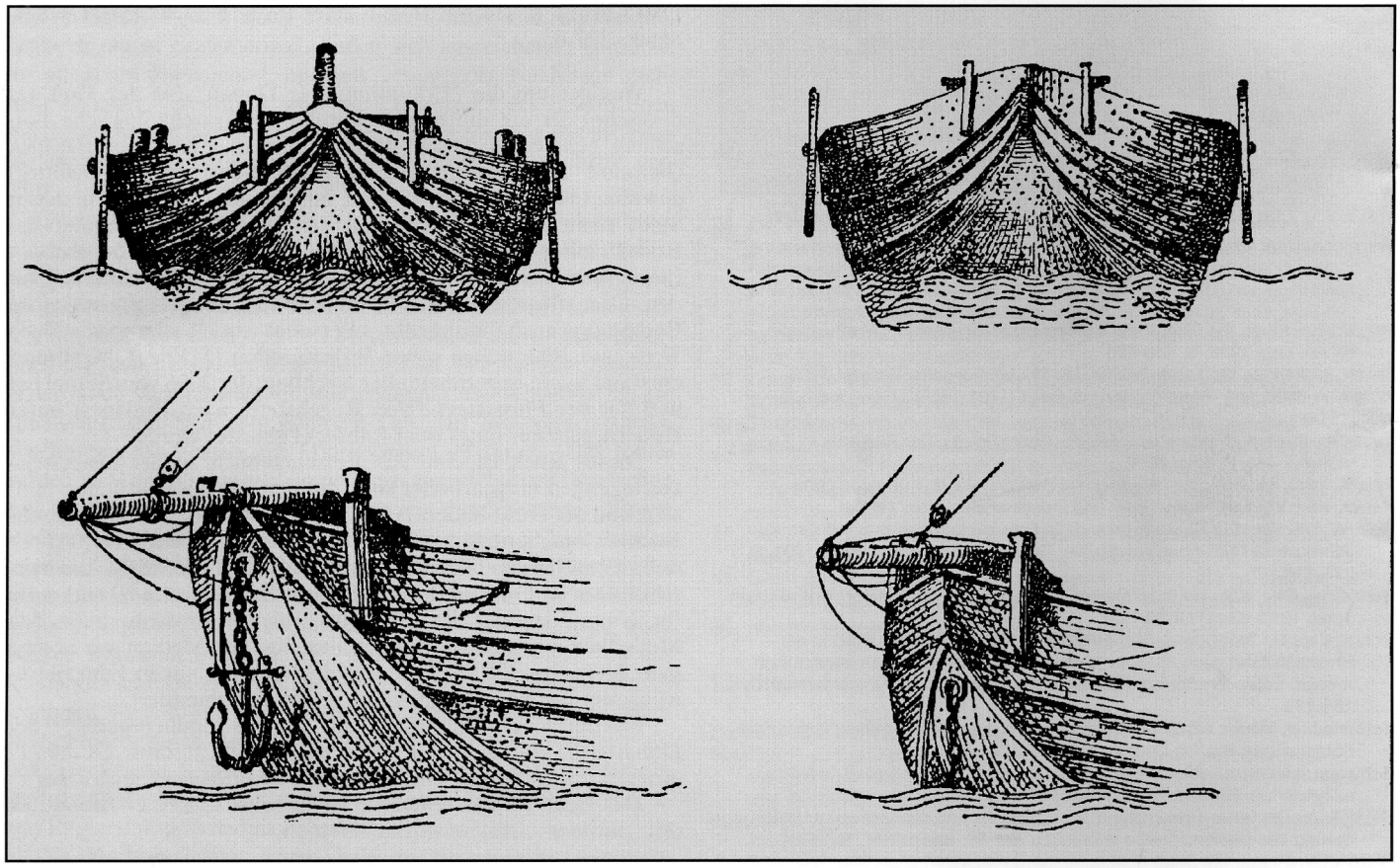

Abb. 1: Verschiedene Kaffenformen von Flussschiffen nach G. C. E. Crone.