

Nr. 31 Juni 2021 ISSN 1861-3667

Greifswalder

Hafenbote



Das Magazin für die Freunde alter Schiffe



Bautage- buch Bjørnsund



30 Jahre MHG



Die Kleinen



Eiszeit



Schwedenzeit



SSS Greiff

Editorial

Die 30 Jahre Museumshafen Greifswald e. V. haben den Hafen und damit die Hansestadt Greifswald in diesen Jahren markant geprägt.



Prof. Reinhard Bach erinnert an den privaten Enthusiasmus und das ehrenamtliche Engagement und warnt: „Man unterschätzt gemeinhin die vielen Verwundbarkeiten, denen unsere Arbeit unterliegt, man unterschätzt die Zerbrechlichkeit dieser nun über Jahrzehnte andauernden maritim-historischen Initiative.“ Wir werden uns auf erreichtem Erfolg nicht ausruhen können. Entscheidungen wie bauliche Veränderungen im Hafensbereich können jederzeit das jähe Ende des Vereins bedeuten.

„Warum sind so wenig kleine Boot in den Museumshäfen zu sehen“, fragt der Kapitän Torsten Rokicki, der auf ganz großen Pötte das Kommando hat. Und erinnert uns schmerzlich daran, dass wir seit Jahren vergeblich versuchen, Schwimmstege für die Kleinen zu realisieren.

In diesem Winter ist der Hafen mal wieder nach langer Zeit zu Eis erstarrt. Professor Ingo Heidbrink berichtet aus vergangenen Zeiten vom Eis als Ladungsgut für hölzerne Schiffe.

Der erklärende Text für eine der 7 von uns realisierten Tafeln zur Geschichte des Greifswalder Hafens - die Schwedenzeit - kommt von Uwe Kiel.

Das Landesamt für Kultur und Denkmalpflege MV hat das Segelschulschiff Greif als Denkmal von nationaler Bedeutung eingestuft. Oliver Schmidt erinnert an den Bau vor 70 Jahren.

Greifswald als Kompetenzzentrum für Haikutter: Hanne Marie, Nordwind, Phoenix, Rota (Iona), Victor Jara, Lene (†2021), und die Bjørnsund. Der Museumshafen und die Museumswerft ziehen sie magisch an. Nun berichtet Jan Huerkamp über eine schon spektakuläre, liebevolle Restaurierung in dem „BBTB“, dem BjørnsundBauTageBuch. Der Eigner Sebastian Hentschel beschreibt sein Ziel: „Wir wollen maritime Veranstaltungen und Messen, aber auch Partnerstädte und Museumshäfen im In- und Ausland besuchen und neben Beratung und Service in allen segelmacherischen Fragen auch Workshops und Möglichkeiten zum Austausch von Erfahrungen im traditionellen Handwerk bieten, ...im Jahr 2023 wollen wir segelfertig sein.“

Diese Ausgabe des Hafenboten wird meine letzte als Vorsitzender und „Chefredakteur“ sein. Sie hat mir wieder viel Spaß gemacht. Wie immer auch Euch/Ihnen viel Spaß beim Lesen!

ULJ



„BJØRNSUND ... nahezu Vollzeug und kein Land ... da wollen wir hin“

Inhalt

- 3 30 Jahre Museumshafen Greifswald e.V.
- 7 Die vergessenen Kleinen
- 10 Eis - ein vergessenes Ladungsgut
- 13 Die Greifswalder Schifffahrt in der Schwedenzeit (1648 bis 1815)
Eine der 7 Ausstellungstafeln zum Greifswalder Hafen
- 15 Aus dem Bjørnsund Bautagebuch
- 33 Kiellegung des Segelschulschiffes Greif vor 70 Jahren

Impressum

Herausgeber:
Museumshafen Greifswald e. V. und
Greifswalder Museumswerft e. V.

Redaktion: Dr. Ulrich Laukamm-Josten, Peter Andrasch,
Annette Filitz
Satz: Annette Filitz, ULJ

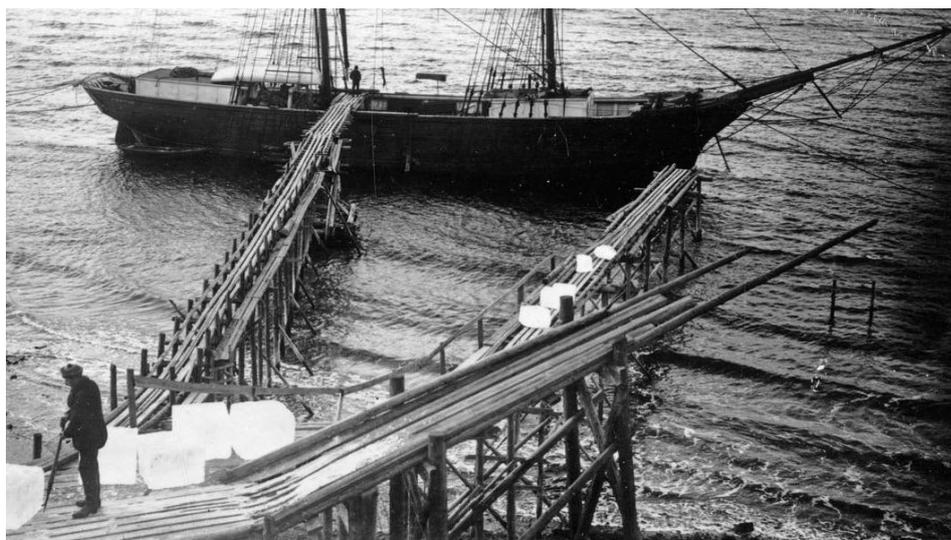
Titelbild: Robert Wandelt/Bjørnsund Überführung nach GW
Fotos ohne Namensangabe: jeweilige Autoren
Druck: Druckhaus Panzig

Museumshafen Greifswald e. V.,
Hafenstraße 31, 17489 Greifswald
Web: www.museumshafen-greifswald.de
E-Mail: gaffelrigg@museumshafen-greifswald.de

Der Greifswalder Hafenbote erscheint einmal im Jahr
und wird kostenlos verteilt.
ISSN 1861-3667 Auflage: 1500

Eis – ein vergessenes Ladungsgut

Aus der Perspektive der Betreiber eines Traditionsschiffes ist Eis heutzutage zunächst ein Grund, um mit seinem Schiff im sicheren Hafen zu verbleiben, und Eissägen eine schweißtreibende Tätigkeit, um den Rumpf des Schiffes vor dem Druck des Eises zu schützen. Kurz gesagt, Eis ist ein prinzipiell den Einsatz von Traditionsschiffen extrem störendes Phänomen. Dass Eis ein Schifffahrtshindernis erster Güte war, galt grundsätzlich natürlich auch im 19. Jahrhundert, jedoch war Eis in dieser Zeit auch etwas, das ein wirtschaftliches Überleben vieler kleinerer und mittelgroßer Segelschiffe im Nord- und Ostseeraum sicherte und zwar als Ladungsgut.



Verladung von Eis auf den Segler „Hvitsten“ an der Eisverladung Solbergstrand, Vestby. (ca. 1900) (Sammlung des Norsk Maritimt Museum, Oslo)

Vor der Einführung von Kältemaschinen und Kühlschränken war Natureis das zentrale Element der Kältewirtschaft und jede Industrie, die auf Kälte angewiesen war, war zugleich nahezu unvermeidbar auch auf die Nutzung von Eis angewiesen. Während das Natureis zunächst lokal am Ort des Verbrauches aus natürlichen Gewässern oder speziell angelegten Eisteichen gesägt, bzw. geerntet wurde, entwickelte sich seit der Mitte des 19. Jahrhunderts ein blühender Eishandel zwischen dem südlichen Norwegen und dem übrigen Europa, da insbesondere in der Region um den Oslofjord nahezu ideale naturräumliche und klimatische Bedingungen für eine groß angelegte Produktion von Natureis hoher Qualität bestanden und gerade in den Spätwintermonaten entsprechend günstige Bedingungen auf dem Arbeitsmarkt herrschten. Nachdem es in den USA einen vergleichbaren, von den Neuenglandstaaten ausgehenden Handel bereits seit 1805 gab, entstand ein solcher Handel in Europa wenige Jahrzehnte später von den Ufern des Oslofjords ausgehend. Norwegisches Natureis wurde nach London und Paris ebenso wie nach Hamburg oder Stettin exportiert und bildete hier zumindest für einige Jahrzehnte die Grundlage für eine aufblühende Kältewirtschaft, bevor es allmählich durch künstlich produziertes Eis ersetzt wurde.

Grundlage für diesen Handel war neben der Eisproduktion in Norwegen

die Verschiffung des Natureises, und zwar überwiegend auf kleineren und mittelgroßen Segelschiffen und damit genau auf den Schiffen, die heute den Großteil der europäischen Traditionsschiffsflotte ausmachen. Grund für die stetig ansteigende Nachfrage nach Natureis war einerseits die Konservierung von Lebensmitteln, aber vor allem die Umstellung der meisten Brauereien von obergärigen auf untergärige Brauprozesse und damit auf ein Verfahren, das genau kontrollierte Temperaturen im Bereich von 4 bis 9 Grad Celsius benötigte. Die typischen Biere dieses Verfahrens waren Pils, Export, Märzen und Lager und damit genau die Sorten, die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ihren Siegeszug durch Europa antraten.

Prinzipiell war zunächst nahezu jedes segelnde Frachtschiff geeignet, um im Transport von Natureis eingesetzt zu werden, da es sich bei den zu transportierenden Natureisblöcken um eine Ladung wie jede andere handelte. Ein wesentlicher Unterschied zu anderen Ladungen bestand jedoch darin, dass es sich bei Natureis um eine Ladung handelte, die während der Reise zumindest teilweise schmolz. Trotz einer sorgfältigen Isolierung der Ladung mit Sägespänen waren die Schmelzverluste während der Reise erheblich und jedes in der Eisfahrt eingesetzte Schiff musste zwingend über eine leistungsstarke Lenzanlage verfügen und zwar

insbesondere dann, wenn das Eis in den Sommermonaten verschifft wurde. Hauptakteure der Eisfahrt waren die zahlreichen norwegischen Segelschiffseigner aus der Region um den Oslofjord, für die der Transport von Eis eine durchaus ertragreiche Beschäftigung neben der Holzfahrt wurde. Eine spezialisierte Ausrüstung oder Know-how der Besatzung war für die Eisfahrt nicht erforderlich und so zeigt die Auswertung der archivalischen Unterlagen, dass zwar einige Schiffe sich mehr oder minder auf den Transport dieses Ladungsgutes spezialisiert hatten, es für viele Schiffe jedoch schlicht eine Ladung war, die nur gelegentlich auf einzelnen Reisen gefahren wurde.

Die konkreten Reisen zwischen den Häfen des südlichen Norwegens und den Häfen in Großbritannien, den Niederlanden oder denen des deutschen Nord- und Ostseeraumes unterschieden sich nur gering von Reisen mit anderen Ladungsgütern. Das Eis wurde zumeist direkt an den Produktionsstätten des Natureises geladen und wurde hier mittels teils kilometerlanger Gleitbahnen direkt von den zur Produktion genutzten Gewässern oder einem Eislagerhaus mittels Schwerkraft bis an Bord befördert. Hier wurde es im Laderaum des Schiffes als möglichst kompakter Block gestaut und anschließend mit Sägespänen bestmöglich isoliert, wobei die hölzernen Rümpfe der Schiffe ebenfalls nicht unerheblich zur

Wärmeisolationen beitragen. Während der eigentlichen Reise wurden die sich in der Bilge sammelnden Schmelzwässer regelmäßig gemeinsam mit dem übrigen Bilgenwässern in die See gepumpt und schließlich im Zielhafen das Eis wie reguläres Stückgut oder andere vergleichbare Ladungen, wie z.B. Steinblöcke, gelöscht.



Eisblöcke vor der Verladung in der Nähe von Kragerø (ca. 1900). Der Transport der Blöcke erfolgte mittels eines ausgeklügelten Systems von Gleitbahnen, so dass ein manuelles Heben der Blöcke weitgehend vermieden wurde. Dennoch gab es spezialisierte Greifzangen und Eishaken, die sowohl für den Transport an Land wie auch zum Stauen an Bord der Schiffe genutzt wurden. Sammlung Berg-Kragerø Museum, Kragerø

Ob es aus Sicht der Besatzungen wünschenswert war eine Eisladung zu transportieren oder nicht, lässt sich nicht verlässlich rekonstruieren, aber es ist davon auszugehen, dass es keinen relevanten Einfluss auf den Arbeitsalltag der Crew oder die Bedingungen in den Quartieren hatte, ob Eis oder eine andere Ladung transportiert wurde. Das immer mal wieder zu findende Argument der niedrigen Temperaturen an Bord der Schiffe aufgrund der Eisladung lässt sich angesichts der guten Isolierung und der in der Summe doch nur geringen Schmelzverluste kaum aufrecht erhalten, zumal Laderaum und Wohnquartiere bei den eingesetzten Schiffstypen recht eindeutig voneinander getrennt waren. Vielmehr galt, dass eine Eisladung die ausschließlich im Laderaum des Schiffes gefahren wurde, im Vergleich zu einer Holzladung, die teilweise als Decksladung gefahren wurde, eine unproblematische Ladung war, da sie weder zu einer möglichen kritischen Verringerung der Stabilität beitrug, noch dem Risiko ausgesetzt war, über Bord zu gehen. Selbst kleinere Wassereinbrüche blieben insofern bedeutungslos, als das Ladungsgut an sich nicht durch den Kontakt mit dem Seewasser beschädigt wurde, sondern bestenfalls ein wenig schneller schmolz. Vor allem

aber boten Eisladungen in den letzten Jahrzehnten des 19. und in den ersten des 20. Jahrhunderts weiterhin Beschäftigungsmöglichkeiten für kleinere und mittlere hölzerne Segelschiffe in einer Zeit als viel andere Ladungen bereits nahezu ausschließlich von maschinengetriebenen Fahrzeugen transportiert wurden. Zwar wurde vereinzelt auch Eis auf Dampfschiffen transportiert, doch waren eiserne bzw. stählerne Rümpfe bezüglich ihrer Isolationswirkung den Holzschiffen unterlegen und die vergleichsweise hohen Frachtraten dieser Schiffe passten nicht zum europäischen Eismarkt, der sich insofern bereits nach wenigen Jahrzehnten in einem allmählichen generellen Niedergang befand, als die künstliche Eis- und Kälteproduktion unmittelbar am Ort des Verbrauchs die Nutzung von Natureis insgesamt ab den 1880er Jahren langsam zu ihrem Ende brachte, auch wenn die allerletzten Eisladungen sich noch für die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg nachweisen lassen.



Für den Transport der Eisblöcke errichtete Gleitbahn bei Stabbestad, Kragerø. Die Länge der Gleitbahn zeigt eindrucksvoll die teils aufwendige Infrastruktur, die für den Transport des Eises von den zur Eisproduktion genutzten Gewässern zu den Verladestellen unmittelbar am Fjord angelegt wurde (ca. 1900). Photo: John Lyng-Olsen, Lyng Olsen Sammlung Berg-Kragerø Museum, Kragerø

In einzelnen Berichten über den Eistransport wird behauptet, dass für diesen vor allem Alttonnage genutzt wurde, für die sich keine anderen Ladungen mehr finden ließ, und dies damit begründet, dass ein verstärktes Wassermachen der Schiffe beim Eistransport kein Problem war, da die Schiffe quasi auf ihrer Ladung schwimmen konnten und sowieso regelmäßig gelenzt werden mussten. Im Rahmen des derzeitigen Forschungsprojektes „Die letzte Eiszeit“ konnte diese These jedoch nicht bestätigt werden, sondern eine Auswertung der Schiffsregi-

stereinträge für die am Eistransport beteiligten Schiffe hat eindeutig gezeigt, dass es keinesfalls nur minderwertige Tonnage war, die für den Eistransport genutzt wurde. Der wahrscheinliche Hintergrund für die Entstehung dieses Gerüchtes dürfte schlicht und einfach das mehr oder minder beständige Lenzen dieser Schiffe gewesen sein, das jedoch nicht dem Auspumpen von eingedrungenem Seewasser diente, sondern der Beseitigung der Schmelzwässer der langsam abschmelzenden Ladung.

Ebenso findet sich gelegentlich die Behauptung, dass Eis nicht als Ladung, sondern als Ballast gefahren wurde. Auch hierfür konnte im Rahmen des Forschungsprojektes bislang kein Beleg erbracht werden. Da die am Eishandel beteiligten Schiffe jedoch zu meist nicht von den Eisproduzenten selber betrieben wurden, sondern für einzelne Reisen mit dem Transport des Eises beauftragt wurden, haben sie regelmäßig bei der Rückreise andere Ladungen befördert und diese haben häufig den finanziell bedeutenderen Teil einer Rundreise gebildet. Das Eis wurde dementsprechend zwar nicht als Ballast im eigentlichen Sinne des Wortes transportiert, trug aber dazu bei, eine Reise in Ballast zu vermeiden und konnte so zumindest gelegentlich zu extrem günstigen Frachtraten transportiert werden, da der hauptsächlichliche Verdienst der Reise aus der Rückreise erzielt wurde.

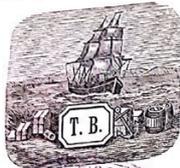
Während es sich bei der Menge der im Eistransport beschäftigten Schiffe um kleinere und mittelgroße hölzerne Segelschiffe handelte, soll an dieser Stelle kurz erwähnt werden, dass mindestens zwei große Segler für einige Jahre in dieser Fahrt beschäftigt waren: die mit 1.543 Tonnen vermessene hölzerne Bark „Standard“ und das mit 1.148 Tonnen vermessene Vollschiff „Union“. Beide Schiffe waren für die Nordsee Deutsche Hochseefischerei AG im Einsatz und stellten für einige Jahre die Versorgung des Fischereibetriebes mit norwegischem Natureis sicher. Die zwei Schiffe waren nicht nur aufgrund ihrer Größe eine Ausnahme, sondern vor allem auch, weil sie direkt von einem großen Eisverbraucher betrieben wurden. Die Mehrheit der in der Eisfahrt eingesetzten Schiffe wurde hingegen von reinen Schiffsfahrtsbetrieben betrieben, die sich in-

nerhalb eines komplexen Netzes von Eisproduzenten, Eishändlern, Schiffahrts- und Frachtagenten bewegten, wie eindeutig aus den erhaltenen Archivalien und vor allem aus Frachtbriefen hervorgeht. Anders als „Standard“ und „Union“, die nahezu ausschließlich Eis auf eigene Rechnung und für die Nutzung im Fischereibetrieb ihres Eigners Natureis transportierten, war für die überwiegende Mehrheit der Schiffe Natureis nur eine Ladung unter vielen und auf eine Reise in der Eisfahrt konnte unmittelbar eine Reise mit einer Holzladung und dann wieder eine Ladung Natureis folgen.

Insgesamt handelt es sich beim Transport von Natureis auf den europäischen Gewässern um ein heute weitgehend vergessenes Ladungsgut, das vielen traditionellen kleineren und mittleren Segelschiffen eine Beschäftigung in einer Zeit brachte, als andere Güter bereits angingen, modernere Transportmöglichkeiten zu nutzen. Das Ende des Transportes von Natureis kam dementsprechend auch nicht durch die Dampfschiffahrt oder die Eisenbahn, d.h. den Ersatz durch modernere Verkehrsmittel, sondern durch den Niedergang des europäischen Eis-handels an sich. Sobald es mittels Kältemaschinen möglich geworden war, Eis und Kälte unmittelbar am Ort des Verbrauchs zu produzieren, kam der Export von norwegischem Natureis zu seinem Ende und damit selbstverständlich auch der Seetransport desselben.

Auch wenn der konkrete Nachweis bis dato nicht erbracht werden konnte, ist davon auszugehen, dass von den heute in Europa erhaltenen Traditionsschiffen zumindest das ein oder andere gelegentlich in der Eisfahrt eingesetzt und zumindest für diese Schiffe Eis nicht nur ein Betriebshindernis in den Wintermonaten gewesen sein wird, sondern ein heute in Vergessenheit geratenes Ladungsgut und somit ein Bestandteil der regulären wirtschaftlichen (Erfolgs-) Geschichte des jeweiligen Schiffes. Wenn es in einem der kommenden Winter mal wieder heißen mag, das Eis um sein Schiff zu sägen, ist dies vielleicht Grund genug dafür darüber nachzudenken, dass Eis vielleicht auch seinen Anteil daran gehabt haben mag, dass dieses oder ein vergleichbares Schiff noch heute existiert.

ADAM
THORVALD BAARSRUD.
ICE EXPORTER.
Telegraph Address: Baarsrud, Røken.



HOLGER FISCHER
Telegraph Address: „Holger“
OSLO

Ice Contract.

FORM OF CONTRACT FOR ICE
adopted by Christianiaforenings
Isvepseforening, February 6th, 1904.

RØKEN pr. CHRISTIANIA, 23rd March 19 25

IT IS THIS DAY MUTUALLY, AGREED between
ADAM
THORVALD BAARSRUD of Røken pr. Christiania (hereinafter
called the Vendor), and Schiffsmakler Max. Hintze Esq.
of Stralsund (hereinafter called the Purchaser), that the said Vendor
agrees to ship in the customary manner a quantity of FRESH WATER LAKE ICE in blocks
in good order and condition, free from snow and sawdust, as usual, direct from lake,

shipment in one or two vessels in Vendor's option,
shipment within 30/4.

calculated to discharge min. 250/max. 330 tons, 10 per cent more or less, and to dispatch the same
direct to

STRALSUND

always afloat. The said Vendor forwarding Bill of Lading to the Purchaser or agent, whereupon Vendor's
liability as regards delivery ceases.

And the said Purchaser agrees to buy and receive the said Ice on its arrival at port of destination as
above. Purchaser to take the ice from alongside ship at his own risk and expense and to pay for same in
cash during delivery at and after the rate of

Goldmarks 18.- say eighteen Goldmarks, German Currency,

whereof one half (½) prepaid against documents in Oslobank,

1000
per ton of 20 cwt. or 1016 kilos delivered as above, and weighed on board or alongside or as customary for
ice at port of discharge. Small ice, in pieces under 28 lbs. or 14 kilos to be at two thirds price.

Purchaser to pay all dues and duties (weighing expenses included) on the said ice at port of discharge
~~and at destination (if any).~~

Purchaser undertakes to receive not less than 50 tons from each seller and not less
than 1000 tons from each steamer per running working day (sundays and holidays excepted).

Should the Purchaser detain the ship or ships in discharging beyond the time above stipulated, he agrees
to pay demurrage at the rate of fourpence, if sailing, and sevenpence, if steamer, per net register ton per day,
to each ship. Purchaser cannot detain any ship beyond 10 days on demurrage.

Vendor not to be responsible for any damages resulting from irregularity in the shipment or from non-
shipment of the said ice or any part of it, provided this be due to the Act of God and out of the control of man.

Vendor and Purchaser to be mutually free from consequences of strikes.

The ships bringing the ice to be addressed to order of Schiffsmakler Max. Hintze of
Stralsund.

terms, free of address commission. for custom house business inwards at port of discharge on usual

A commission of 5 % is due by the Vendor to Holger Fischer, Oslo.
on the total proceeds of this contract for concluding same.

For seller
duly authorized.
(s.) Holger Fischer.
- as agent -

Eisvertrag zwischen der Firma Baarsrud in Røken und dem Stralsunder Schiffsmakler M. Hintze vom 23. März 1925. Die für diesen Vertrag aus den letzten Jahren des Natureishandels genutzte Vorlage stammt noch aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg (vermutlich 1904) wie sich aus der korrigierten Firmenbezeichnung folgern lässt. Interessant ist, dass einerseits explizit eine Lieferung unmittelbar vom See und damit von frisch gesägtem Eis vereinbart wurde, und andererseits, dass die vergleichsweise geringe Eismenge für einen Vertrag dieser Zeit von 250 / 330 t als eine oder zwei Ladungen transportiert werden konnte. Ebenfalls zu beachten ist, dass die Wahl des Schiffes ausschließlich bei Baarsrud lag und alle Passagen des Standardvertrages, die spezifische Vereinbarungen für den Einsatz von Seglern oder Dampfern vorsahen, explizit gestrichen wurden. (Quelle: AS Søndre Nærnes arkiv / Statsarkivet i Kongsberg (Norwegen), S.1359)

Text: Ingo Heidbrink

Das vom Norwegischen Forschungsrat finanzierte Forschungsprojekt „Die letzte Eiszeit“ wird federführend vom Norwegischen Schiffahrtsmuseum in Oslo betreut. Weitere Partner sind die Universität Südost-Norwegen, die University of Hull in Großbritannien und die Old Dominion University in Norfolk, VA (USA). Ziel des Projektes ist die Erforschung der Geschichte des europäischen Natureishandels als eine Übergangsindustrie, sowie mittelfristig die Entwicklung

einer Ausstellung, die die Geschichte des Natureises und der frühen Kältetechnologie thematisiert.

Ansprechpartner: Prof. Dr. Per Norseng (Per.Norseng@marmuseum.no), Prof. Dr. Ingo Heidbrink (iheidbri@odu.edu)

<https://marmuseum.no/en/the-last-ice-age>