



Die Seedorfer Schiffe und die „ostdeutsche Gründerzeit“

Ein Erlebnisbericht von Reinhard Bach aus Greifswald

1. Das Anliegen

Die Geschichte der „Seedorfer Schiffe“ – so genannt nach dem Ort ihrer Auflandung und ihrer fast ein Vierteljahrhundert andauernden terrestrischen Präsentation – ist inzwischen recht gut dokumentiert: Michael Sohn beschrieb sie in Text und Bild, einschließlich Vermessung und Riss, samt Zeichnungen der anzunehmenden Risse unter dem Titel *Wracks auf Rügen* in der Nr. 2 des wunderschönen, leider nur kurzlebigen Magazins „Alte Schiffe“. Vor allem die sehr fundierten Recherchen von Joachim Kaiser standen dabei Pate. In einem zweiten Artikel in der Nr. 22 des gleichen Magazins, Jahrgang 1995, ergänzte Michael Sohn diese Recherchen unter dem Titel *Die Seedorfer Plattbodenschiffe. Fortsetzung einer beendeten Geschichte*. Wie der Titel andeutet ging es hier vor allem um die inzwischen erfolgte Rettung und Abbergung der Seetjalk ANNE-MARIE (später CHRISTIAN MÜTHER) und des Besanewers ALFRED. Ergänzt wird die Biographie der Schiffe dabei auch durch Dokumente, die ich selbst im Zuge der damals aktuellen Bemühungen um die Rettung der Schiffe aus verschiedenen Quellen auftreiben konnte – sei es aus dem Besitz der *Stiftung Weimarer Klassik*, des damaligen Eigentümers, sei es aus dem Besitz der Familie Hilgendorf, den der letzte Schipper des Alfred, nämlich Alfred Hilgendorf, aufbewahrt hatte, sei es von Anwohnern aus Seedorf, oder durch die Korrespondenz mit Dr. Wolfgang Rudolph, dem ersten Chronisten dieser Schiffshistorie (dessen 1958 angefertigte Detailbeschreibung des ALFRED noch vorliegt).

Einen sehr umfangreichen Fundus dieser Dokumente, speziell zur Geschichte des ALFRED habe ich 1996 dem jetzigen Eigner Hinrich Meyer übergeben, der seit 1996 den Wiederaufbau des Besanewers mit viel Engagement und Liebe vollendete und daher prädestiniert wäre, einmal die gesamte Biographie des ALFRED beispielhaft für die Nachwelt aufzuschreiben. Der folgende Beitrag soll vor diesem Hintergrund nicht viel mehr sein, als ein authentischer Erlebnisbericht über eine sicher nicht alltägliche Rettungs- und Bergungsaktion. Und er soll erinnern an die besonderen historischen Umstände, die dieser Aktion vorausgingen, sie begleiteten bzw. sie erst möglich gemacht haben.



Auflandung der Seedorfer Schiffe im Februar 1970,
© Zeitgenössisches Erinnerungsheft von Kurt Kühn, Archiv Schiffergilde



2. Fragmente einer Charakteristik der Zeitumstände

Eine Szene der Wiederbelebung traditioneller Seefahrt und Seemannschaft, damit vor allem der Rettung maritimen Kulturguts aus Liebhaberei, Abenteuerlust oder historischer (Selbst)Verpflichtung hatte sich nahezu zeitgleich, aber praktisch vollständig voneinander isoliert und vor allem unter völlig verschiedenen Voraussetzungen in Ost- und Westdeutschland entwickelt. (Vielleicht waren ja alle nur gleichermaßen genervt von der sich durchsetzenden Gleichförmigkeit und Sterilität der Formensprache des industriellen Zeitalters.) Im Osten Deutschlands hatte Ekkehard Rammin als Erster damit begonnen, ehemalige Fischereisegler, die sogenannten Zeesenboote, vor dem Abwracken zu bewahren, sie wiederzubesekeln und damit schon in den sechziger Jahren eine kleine, allseits bestaunte altertümliche Flotte unter braunen Segeln aufzubauen. Im Westen entstanden später auf breiter Front die „Museumshäfen“ nach dem Vorbild von Flensburg und Övelgönne/Hamburg und eine Gemeinschaft der „Freunde des Gaffelrigg“ machte von sich reden.

Ich selbst hatte 1985 in Greifswald gemeinsam mit Udo Söder und Klaus Gericke eine „Arbeitsgemeinschaft Fischereitradition“ unter dem Dach des „Kulturbundes der DDR“ ins Leben gerufen, deren (damals ausgesprochen verwegenes) Ziel es war, einen ausrangierten hölzernen „17m-Kutter“ der FPG (Fischereiproduktionsgenossenschaft) Greifswald-Wieck zu restaurieren, gleichzeitig aber auch durch öffentliche Vorträge über Fischerei- und Schifffahrtsgeschichte andere Menschen (vor allem auch die Behörden!) für die Bewahrung des maritimen Erbes zu sensibilisieren. Um unserer Forderung nach Liegeplätzen für den 17m-Kutter, mein Zeesenboot SWART JOHANN und einige andere heimatlose alte Schiffe in Greifswald Nachdruck zu verleihen, organisierten wir 1988 im Rahmen des Greifswalder „Fischerfestes“ die erste Greifswalder GAFFELRIGG; ein gemeinsames Traditionssegler-treffen, an dem nahezu die gesamte damals in der DDR vertretene Szene der Traditionssegler beteiligt war: ca. 20 Zeesenboote aus Bodstedt, Stralsund, Wustrow, (Greifswald,) Rügen und Usedom, die damals berühmte CONCORDIA der Wenzelsbrüder aus Rostock, der Lotsenschoner RUDEN von Christian Müther und Rolli Reckmanns pommersche Quatze ERNESTINE. Bis auf einige weitere Zeesenboote war dies tatsächlich der gesamte Bestand an Traditionsschiffen der damaligen DDR. Jörg Friedrichs BERTA ausgenommen, die noch auf einem Rasen bei Leipzig restauriert wurde.

Alle Schiffe wurden, wie seither in Greifswald üblich, in einer schwimmenden Parade über Lautsprecher vorgestellt (Moderator Franz Scherer) und so gelang uns ein für die damaligen Verhältnisse außergewöhnliches und bis dahin einmaliges Spektakel, das große Resonanz fand. Nicht nur, weil neben den berühmten aber nur für Zeeseenboote reservierten Bodstedter Regatten erstmals ein für alle Traditionssegler offenes Treffen in der DDR stattgefunden hatte, sondern auch weil ca. 40.000 Menschen nach Greifswald kamen und sich begeistern ließen. Auch das Greifswalder Fischerfest hatte damit wieder eine Zukunft, Angesichts dieses Zuspruchs, der sogar die Stadtverwaltung erfasste, war auf diese Weise auch das Problem unserer Liegeplätze prinzipiell geklärt. Als der für „Kultur“ zuständige Stadtrat, ein Herr Kind, mich bat, das Spektakel im darauf folgenden Jahr erneut zu organisieren, forderte ich im Gegenzug für jedes teilnehmende Schiff einen Kasten Bier und zwei Kanister Diesel. Und tatsächlich konnten wir anlässlich der zweiten GAFFELRIGG im Juli 1989 diese Begrüßungsgabe an alle Besatzungen verteilen. Eine Geste, die ankam.



Mit der Wende 1989/90 änderte sich fast alles, und unser Enthusiasmus für alte Schiffe bekam Flügel... Noch im November 1989 fuhren Hinrich Meyer und ich nach Flensburg, wo wir von Rainer Prüß, Gerd Büker und Günter Wulf, der Führungsriege des Flensburger Museumshafens, mit offenen Armen empfangen wurden. Wie wichtig die Unterstützung aus Flensburg damals für uns war, wie sehr sie uns half, eigene und unabhängige Strukturen für die Förderung der Traditionsschiffahrt in der noch bestehenden DDR aufzubauen, lässt sich heute, im Zeitalter des Internet, nicht mehr ermessen. Und so war es nur folgerichtig, dass der genannte Flensburger Personenkreis im Frühjahr 1990 nach Stralsund kam, um der Gründung der „Traditionsseglergemeinschaft der DDR, Mecklenburg-Vorpommern“ beizuwohnen. Hans-Peter Wenzel (CONCORDIA), aus Rostock war unser erster Vorsitzender, Rolli Reeckmann und Reinhard Bach jeweils stellvertretende Vorsitzende. Beeindruckend fanden unsere westdeutschen Freunde, wie sich später in Erzählungen herausstellte, vor allem unsere Trinkkultur. Sie waren weder die Menge noch die Qualität der „hochprozentigen Anleihen“ gewohnt und reagierten verstört, wenn sie gefragt wurden: „Trinkst du braun oder weiss?“ „Pommersch Dunsuppen“ schrieb Rainer Prüß u.a. später auf jenes historisch bedeutsame Plakat, das er im Frühjahr 1990 als Präsentation des „1. Deutsch-deutschen Gaffeldurcheinanders“ gestaltete. Es enthielt die gemeinsame Ankündigung von Flensburger RUM-REGATTA (BRD) und Greifswalder GAFFELRIGG (DDR) für das Jahr 1990 und ist damit ein Zeitdokument von unschätzbarem Wert. Denn noch existierte die DDR, aber der auf dem Plakat verewigte Zustand eines freundschaftlichen Nebeneinanders der beide deutschen Staaten bemaß sich auf nur wenige Monate – ein Intermezzo zwischen vierzigjährigem Kalten Krieg und Wiedervereinigung. Tatsächlich fuhren wir noch im selben Jahr mit fünf Zeesenbooten und der Galliot CONCORDIA durch Teile der südlichen und westlichen Ostsee zur RUM-REGATTA nach Flensburg, und empfangen im Gegenzug die Flensburger Schiffe, aber auch Traditionsegler aus Hamburg (u.a. Jörgen Bracker, Volker Mayer und Heinrich Woermann) und Dänemark (u.a. Heinz Möller und Marcus Andersen) zur GAFFELRIGG in Greifswald. Und all die dabei geknüpften Kontakte, aus denen viele dauerhafte Freundschaften und Verbindungen entstanden, halfen uns auch bei der Gründung des Greifswalder Museumshafens im Jahre 1991 und verschaffte uns den nötigen Rückenwind für die Einforderung der seither in Greifswald andauernden kostenfreien Liegerechte (!) für Traditionsschiffe. Rückenwind und substantielle Unterstützung, aber auch für das Vorhaben, die „Seedorfer Schiffe“ für den neu gegründeten Greifswalder Museumshafen zu requirieren...

3. Die Seedorfer Schiffe

Die im Februar des Jahres 1970 mit stählernen, über Taljen geschorenen Trossen, von russischen Traktoren über Schnee und Eis auf Land gezogenen Plattbodenschiffe hatten Anfang der neunziger Jahre ihren Dornröschenschlaf beendet: Immerhin waren sie während der Zeit ihrer Nutzung als Ferienobjekte durch die Mitarbeiter der NFG (Nationalen Forschungs- und Gedenkstätten) auch äußerlich in einem ansehnlichen, teils farbenprächtigen Zustand erhalten worden. Ihre Bordtechnik, soweit sie das Rigg betraf, war konserviert und durch eine leichte Bemastung zur Veranschaulichung ihres ursprünglichen Charakters als historische Arbeitssegler ergänzt worden.



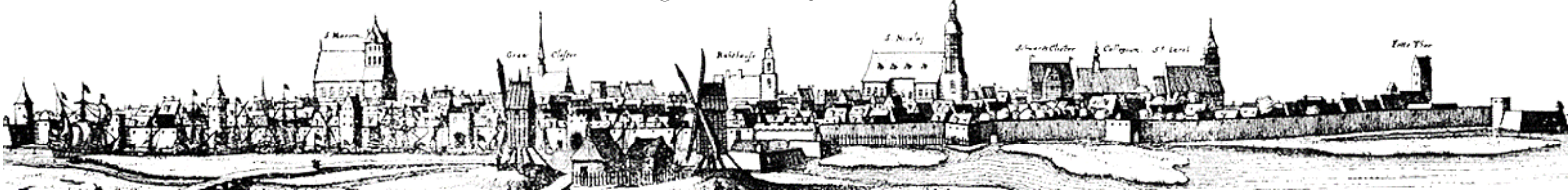
Es waren Gerüchte über die bevorstehende Auflösung des seltsamen Schiffsfriedhofs von Seedorf die uns damals buchstäblich elektrisierten. Und so fuhr ich, etwa zeitgleich mit der Gründung des Greifswalder Museumshafens, mit Udo Söder erstmals in die Zentrale der in die *Stiftung Weimarer Klassik* umgewandelten NFG nach Weimar. Unser Anliegen, die Schiffe als „milde Gabe“ unserem Museumshafen zur Verfügung zu stellen, schien verwegen – aber verwegene Ideen machen gelegentlich Eindruck. Zahlreiche Privatleute hatten bereits finanzielle Gebote abgegeben, gegen die wir lediglich unseren Idealismus und einen gewissen historischen Anspruch als ehemaliger Heimathafen zu setzen hatten. Nach fast zweijährigen Verhandlungen entschied der Stiftungsrat dennoch zu unseren Gunsten und am 18.02.1993 konnte ich in einem Spiegelsaal des Weimarer Schlosses den Kaufvertrag unterzeichnen: Die Seetjalk ANNE-MARIE, der Besannewer ALFRED und das Heckschiff JOHANNA-RENATE wechselten für jeweils eine DM in den Besitz des Museumshafens Greifswald. Doch was von uns zunächst als Triumph gefeiert wurde, sollte sich bald als Alptraum erweisen.

Es stellte sich nämlich heraus, dass die stählernen Böden aller Schiffsrümpfe, obwohl sie auf flachen Betonsockeln gestanden hatten, im Laufe eines Vierteljahrhunderts (offenbar durch die ständige Versorgung mit nicht abgeleitetem Schwitzwasser) komplett durchgerostet waren. Die mir noch vorliegenden, damals von allen möglichen Werften eingeholten Sanierungsangebote bezifferten sich auf 100.000 bis 150.000 DM pro Schiffsboden. So sehr sich die Freunde im Museumshafen Greifswald über den Erfolg der Requirierung der Schiffe gefreut hatten, so sehr geriet ich nun unter Druck, das „Problem“ wieder zu entsorgen. Mit dem „Hut in der Hand“ suchte ich nun, im Angesicht der Katastrophe, nach neuen *privaten* Eignern, denen ich lediglich einen kostenfreien Liegeplatz in Greifswald versprechen konnte. Aber die Szene der Enthusiasten alter Schiffe war damals schon die Szene der kleinen, nicht der großen Geldbeutel und so gestaltete sich die Suche äußerst schwierig... Schmunzeln lässt mich aus heutiger Sicht noch immer ein erhalten gebliebener Brief von Birgit Wulf, der Ehefrau von Günter Wulf aus Flensburg. Er enthält die Annullierung der Zusage von Günter Wulf bezüglich der Übernahme der Seetjalk ANNE-MARIE (zum Preis von 1,- DM) sowie die Auflistung der mit gleicher Post zurückgesandten Schiffsunterlagen. (Offensichtlich war Günter im Familienrat gerade noch rechtzeitig zur Besinnung gebracht worden, was angesichts der geschilderten desaströsen Befunde mehr als verständlich schien!)



Auflandung der Seedorfer Schiffe, 1970

© Zeitgenössisches Erinnerungsheft von Kurt Kühn, Archiv Schiffergilde



Das Heckschiff JOHANNA-RENAE übernahm schließlich der immer sorgenfreie Udo Söder; den Besanwerer ALFRED übernahm ich selbst (zusammen mit einer nicht unerheblichen Hypothek auf mein Haus!) und was die ANNE-MARIE anging, so folgten wir einer Idee Ulrich Müthers, dessen Sohn Christian an einem Asthmaanfall verstorben war. Wir sammelten über zahlreiche Spendenaufrufe das nötige Geld für eine *Stiftung*, die das Segeln mit asthmakranken Kindern auf traditionellen Schiffen fördern sollte. Und über diesen „Umweg“, der auch mit öffentlichen Fördergeldern begleitet wurde, gelang uns der Aufbau der Seetjalk ANNE-MARIE für die Zwecke des Segelns mit asthmakranken Kindern. Die Gründungsväter der CHRISTIAN-MÜTHER-STIFTUNG, die die ehemalige ANNE-MARIE seither als CHRISTIAN-MÜTHER betreibt, sind Walter Ribbeck, Ulrich Müther und Reinhard Bach.

Von alldem, was folgte, von phantastischen Ideen und Alpträumen, von koordinierten Planungsschritten, von technischen (und menschlichen) Vorbereitungen, der Organisation von Technik und Material vor Ort, vom sommerverschlingenden „Entkernen“ der Schiffe und ihrem Wiederaufbau auf dem ewig feuchten und immer weichen Boden der Seedorfer Gegend zu berichten, hat etwas mit „Tausendundeiner Nacht“ zu tun. Es kann hier bestenfalls in Episoden angedeutet werden... In Roland Aust vom Flensburger Museumshafen fand ich den Stahlschiffbauer, der in der Lage war, die unglaubliche Leistung eines kompletten Auswechslens der Schiffsböden einschließlich aller Kimmplatten zu vergleichsweise überschaubaren Kosten auf der grünen Wiese zu bewerkstelligen. Und während er diese Leistung, bei der wir als technische Hilfskräfte agierten, am ALFRED gemeinsam mit der „fahrenden Schweißerin“ Beate vollbrachte, wurde gleichzeitig unter seiner fachlichen Anleitung auch der Boden der Seetjalk von einer Stralsunder „Aufbau- und Bildungsgesellschaft“ im Rahmen einer ABM (Arbeitsbeschaffungsmaßnahme) komplett erneuert.

Damit standen wir aber erneut vor einer Herausforderung, die wir lange reflektiert, aber nie wirklich an uns heran gelassen hatten: Wie, um alles in der Welt, transportiert man – ohne auf eine neue Eiszeit zu warten – zwei vierzig bis sechzig Tonnen schwere Schiffe über weichen Boden, d.h. also ohne die Möglichkeit des Einsatzes schwerer Technik, über eine Distanz von ca. 100 m in Richtung Wasser?

GES. VON: TELEKOPIERER XT021 128- 1-83 : 13:12 ; 378212174- #49 8884 88573001# 1

STIFTUNG WEIMARER KLASSIK | Verwaltung

Postanschrift: Postfach 42 und 509 / O-3300 Weimar

Museumshafen Greifswald e.V.
z.Hd. 1. Vorsitzender
Herrn Dr. R. Bach
Haus 9

O - 2201 Klein-Petershagen

Ihre Nachricht vom	Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Durchwahl 787-	Datum
		02.5312-7	122	29.01.1993

Übergabe der Plattbodenschiffe von Seedorf/Rügen an den Greifswalder Museumshafen e.V.

Sehr geehrter Herr Dr. Bach,

der Stiftungsrat der Stiftung Weimarer Klassik hat in seiner Sitzung am 14.01.1993 darüber entschieden, daß die 3 Plattbodenschiffe von Seedorf/Rügen alsbald Ihrem Verein übergeben werden.

Die Stiftung erwartet von Ihrem Verein keine Zahlungen, allerdings kann sie sich auch in keiner Weise an den Ihnen entstehenden Kosten beteiligen. Es wird erwartet, daß die Schiffe durch Mitglieder Ihres Vereins wieder nutzbar gemacht werden, damit Ihr museales Ziel, diese Schiffe für die Allgemeinheit zur Verfügung zu stellen, erreicht wird.

Darüber hinaus sollten Ihr Verein und die Stiftung einen Weg finden, Mitarbeitern unserer Stiftung eine bevorzugte Nutzung der Schiffe zu ermöglichen. Dies wird sicher nur in bescheidenem Umfang möglich sein.

Abschließend bestätige ich den Eingang des Schreibens vom Oberbürgermeister vom 15.01.1993 sowie den Bürgerschaftsbeschuß 204-15/91 vom 25.04.1991. Sobald es meine Zeit erlaubt, werde ich Ihnen den Entwurf einer Übergabvereinbarung zusenden. Wir sollten die endgültige Übergabe der Schiffe bis spätestens März verbindlich geregelt haben.

Zu Ihrer Jahreshauptversammlung wünsche ich alles Gute, grüße herzlich die engagierten Mitglieder und verbleibe

mit freundlichem Gruß
Ihr
Klaus-Peter Jentsch

Dresdner Bank Weimar

Zusage der Übergabe der Seedorfer Schiffe an den Greifswalder Museumshafen, Archiv Greifswalder Schiffergilde



Das Gespenst, den gesamten Aufwand der Erneuerung der Schiffsböden umsonst betrieben zu haben, raubte mir den Schlaf. Ich berief schließlich eine „Ideenkonferenz“ vor Ort ein, zu der ich alle mir bekannten findigen Köpfe einlud. Es kam zu den erstaunlichsten Vorschlägen: Rolli Reeckmann schlug vor, die Schiffe über die Längsachse zu rollen, Ulrich Mütter wollte einen riesigen Wassergraben baggern und hatte bereits mit dem Umweltschutz verhandelt, Udo Söder schlug vor, riesige, rings um die Schiffe laufende Griffstangen anzubringen und eine Garnison der damals noch anwesenden *Roten Armee* mit der Hebeübung zu beauftragen usw. usf.

Schließlich erinnerte sich Roland Aust der besonderen technischen Möglichkeiten der Hamburger Firma „Harms Bergung“, die mir tatsächlich anboten, die Schiffe zum Einzelpreis von einigen zigtausend DM über riesige Gummirollen abzugeben. Da mir diese Summe gerade eben nicht zur Verfügung stand, verhandelte ich so lange weiter, bis man die aufblasbaren Wunderrollen als Wochenendleihgabe für ca. 2000,- DM zur Verfügung stellte. Allerdings mit der Ansage, dass pro zerstörter Rolle je 4000,- DM fällig würden. Damit war zwar eine mögliche Lösung in Sicht, gleichzeitig aber auch der nächste Alptraum geboren! Denn so sehr ich auch in alle Welt telefonierte, es fand sich nicht ein einziger Versicherer, der bereit gewesen wäre, das abzusehende Risiko eines Platzens oder sonstiger Zerstörung der Gummirollen, geschweige denn die sonstigen Gefahren dieser laienhaften und abenteuerlichen Aktion zu versichern. Es blieb also wieder einmal nichts übrig als auf Gott zu vertrauen und mit einigen LKW-Ladungen feinstem Kies das Risiko eines oder mehrerer „big-bang“ zu minimieren.



Bergung des ALFRED
Fotos: Archiv Schiffergilde



Als es dann aber so weit war und der ALFRED als erstes Schiff zitternde und schaukelnde Bewegungen auf dem Rücken der fünfzehn quer unter ihm liegenden, aufgepumpten Rollen vollführte, misslang zunächst der Transport, weil der als Zugaggregat eingesetzte NVA-Jeep auf der Stelle im weichen Boden versackte. (Vielleicht war ja der Fahrer Udo Söder damals schon eine Spur zu schwer?) Also nahmen wir die Dinge im wahrsten Sinne des Wortes selbst in die Hand: ca. 30 Mann zogen am Schleppseil – und es brach und alle kugelten sich im Dreck. Schließlich trieben wir einen Moortraktor (!) auf, der zufällig (?!?) in der Gegend zu tun hatte und dessen 1m breite Reifen tatsächlich nicht versackten... die abenteuerlichste aller Fahrten des Besanewers ALFRED konnte beginnen. Und so, wie die Rollen achtern unter dem Blech hervorsprangen, das wir zu ihrem Schutz unter der Ruderanlage angebracht hatten, so rannten wir damit wieder nach vorn, um sie erneut unter den Bug zu bringen: eine ebenso aufregende wie schweißtreibende Arbeit. Ein Radlader bremste das Heck des Schiffes, um überraschenden Rollbewegungen vorzubeugen. Um schließlich den letzten Akt dieses Bugsierens bei Erreichen der Uferkante zu ermöglichen, musste ich mich selbst mit einer Eisenbahnschwelle in den Armen, gewissermaßen als Puffer, zwischen das Heck des Schiffes und das Vorgeschrir des nunmehr nun noch schiebenden Moortraktors begeben: Aufgaben dieser Art kann man nicht delegieren! Doch unser verwegenes Treiben wurde belohnt: In den frühen Nachmittagsstunden jenes sonnigen 20. September des Jahres 1994 erlebten wir den unbeschreiblichen Augenblick des Aufschwimmens des Besanewers ALFRED; die See hatte ihn wieder und die ländliche Ruhepause von 24 Jahren war beendet. Und während wir glücklich und irgendwie fassungslos diesen Augenblick verarbeiteten und sich Roland Aust mit seiner PIROLA darum bemühte, den treibenden ALFRED ordentlich längsseits zu bekommen, ertönte quer durch die ganze Seedorfer Bucht und vor allem vom gegenüberliegenden Ufer ein unbeschreibliches, lang anhaltendes Konzert aus allen Tönen und Tonlagen, die Blasinstrumente, Pfeifen oder was sonst noch Lärm machte, hergeben können. Viele Menschen hatten offenbar an dem Stapellauf teilgenommen, nachdem noch Wochen zuvor die pessimistischsten Prognosen die Runde gemacht hatten und alle Wetten gegen uns standen. Es war ein bewegender Augenblick, den die Beteiligten mit Sicherheit nicht vergessen werden.

Das Abslippen der Seetjalk bewerkstelligten wir nach dem gleichen Modus und auch hier verlief die Sache im Wesentlichen reibungslos. Wie durch ein Wunder, dies verdient wahrhaftig betont zu werden, kam keine der Gummirollen zu Schaden, und mein Leben konnte tatsächlich ohne völligen Bankrott weitergehen. Selbstverständlich war dies nicht, eher schon unverschämtes Glück, für das ich tiefe Dankbarkeit empfand.

Was das dritte von der Weimarer Stiftung übernommene Schiff, die JOHANNA-RENATE anging, so hatte Udo Söder den Sommer des Jahres 1993 mit dem „Entkernen“ verbracht und dabei noch wesentlich mehr Tonnen aller Arten von Baumaterial zutage gefördert, als ich aus dem viel kleineren ALFRED. Für den weiteren Aufbau fehlte ihm dann schließlich das Geld, und andere Interessenten zogen sich regelmäßig zurück. Ihn dafür im aktuellen *Greifswalder Hafenboten* zu verspotten, ist mehr als unangebracht, dokumentiert aber auch einen tiefgreifenden geistigen Wandel. Als Schiffsführer der CHRISTIAN MÜTHER, also der von uns ebenfalls abgeborgenen und wieder aufgebauten ANNE-MARIE, betreut Udo Söder indessen die regelmäßigen Fahrten des Schiffes mit asthmakranken Kindern im Auftrag unserer Stiftung *Segeln mit asthmakranken Kindern*. In diese Zeit fällt auch die ebenfalls von Udo besorgte technische Aufrüstung und Zulassung der CHRISTIAN MÜTHER als Traditionsschiff im Sinne der *Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe*.



Doch zurück zum ALFRED. Für seinen weiteren Aufbau benötigte ich zwei weitere Jahre. Das stählerne Nachthaus zwischen Roof und Ladeluke sowie das hölzerne Ruderhaus auf dem achterlichen Quarterdeck mussten abgerissen und Teile des stählernen Decks ausgewechselt werden. Um die Ladeluke in den Originalzustand zu versetzen, musste ein gewaltiger darüber errichteter Decksaufbau entfernt werden. Die noch vorhandenen stählernen Traversen für die Aufnahme der Decksbalken wurden am ursprünglichen Ort wieder angebracht. Schwere hölzerne Ladelukendeckel und eine darüber gespannte Plane, die mit Latten über die am Süll noch vorhandenen Winkeleisen verspannt werden konnte, gaben der Ladeluke schließlich ihr ursprüngliches Aussehen wieder.

Ein besonderer Augenblick war schließlich das Sandstrahlen des kompletten Rumpfes auf der Slip der ehemaligen Buchholzwerft. Dabei handelt es sich um einen winzigen „Schiffbauplatz“ (so die Bezeichnung im 19. Jahrhundert), der zu DDR-Zeiten hauptsächlich als Reparaturstützpunkt der Volkswerft Stralsund genutzt worden war, mit der Wende 1990 jedoch aufgegeben wurde. Seinem drohenden Abriss konnten wir 1993 zuvorkommen und die Greifswalder Bürgerschaft stattdessen von der Notwendigkeit der Erhaltung dieses letzten von ehemals sehr zahlreichen kleinen Schiffbauplätzen am Ryck überzeugen. Immerhin waren an dieser Stelle auch noch zu DDR-Zeiten interessante Holzschiff-Neubauten entstanden, u.a. der erste Zeesenbootneubau, die SUNDRIEVER, nach dem Riss der NORDSTERN von Ekkehard Rammin im Jahre 1985. Hinrich Meyer und Jörg Scheffelke vom Greifswalder Museumshafen hatten, nachdem der Abriss der kleinen Werft verhindert worden war, einem Vorschlag von Joachim Kaiser sowie dem Vorbild der „Ideenküche“ Flensburg folgend, Konzeptionen und Pläne einer Museumswerft erarbeitet. Eine Gruppe jüngerer Leute hat dieses Vorhaben inzwischen mit einer Vielfalt eigener Ideen und Initiativen weiterentwickelt und mit einer eigenen Vereinsstruktur als Greifswalder Museumswerft e.V. umgesetzt.



Reinhard Bach beim Sandstrahlen des ALFRED,
Foto: Archiv Schiffergilde



Doch 1995, als ich für das Sandstrahlen des ALFRED eine Slipmöglichkeit suchte, war dies alles noch Zukunftsmusik und gerade erst einmal der Abriss verhindert worden. „Solche Anlagen kennt man doch nur noch von Schwarz-Weiss-Fotos“ war damals der absolut zutreffende Kommentar von Michael Schmidt, dem Chef der erfolgreichen Greifswalder Firma Hanse Yachts. Udo Söder, der übrigens gemeinsam mit dem inzwischen verstorbenen Klaus Schumann die notwendigen Erdarbeiten für die Verlegung einer Wasser- und Stromversorgung für den Greifswalder Museumshafen auf einer Länge von 600m ausgeführt hatte, gelangt es zuerst, die inzwischen defekte altertümliche Slipwinde wieder in Gang zu setzen und so konnte ALFRED im Sommer 1995 für die Durchführung einer Reihe weiterer elementarer Wiederaufbauarbeiten aufgeslippt werden.

Er hatte schließlich auch eine für meine Begriffe recht abenteuerliche Kompressoranlage zum Sandstrahlen funktionstüchtig gemacht, und so konnte ich die mühselige Arbeit des Strahlens der gesamten Außenfläche des Rumpfes beginnen. Ich erinnere mich, dass die postkartengroße Sichtscheibe in meinem Schutzhelm jeweils nur für etwa 20 Minuten durchsichtig blieb, dann aber infolge des von der Metalloberfläche zurückgeworfenen Strahlguts, das aus einem scharfkantigen Granulat von Kupferschlacke bestand, regelmäßig blind wurde. Mit einem Glasschneider, die alte blindgewordene Scheibe als Schablone nutzend, war ich nun obendrein ständig mit der Herstellung neuer Sichtscheiben befasst, was mir jedoch allmählich recht flott von der Hand ging. Aber der ganze Aufwand lohnte die Mühe: Unter der verwitterten Haut uralter Teer- und Farbanstriche schälte sich, nach über 70 Jahren, ein junfräulicher, silbern schimmernder flusseiserner Schiffskörper hervor. Auch dies war wieder ein überwältigender Moment, in dem ich wahrscheinlich ebenso sehr staunte, wie weiland der junge Perceval beim Anblick der fünf Ritze, die er ihrer glänzenden Rüstung wegen für Engel hielt... Doch auch diese Freude blieb nicht ungetrübt, denn kurz vor Beendigung dieser schweren und schönen Arbeit, irgendwo im engen Zwischenraum von Schiffsboden und Slipwagen liegend, verhedderten sich die Schläuche der Zuleitung und der Strahl riss mir in einem Sekundenblitz eine faustgroße tiefe Wunde in den linken Unterarm... Udo Söder vollendete die letzten noch ungestrahlten Quadratmeter und er war es auch, der die Ruderanlage überholte und für die neue Antriebswelle ein Lager aus Weißmetall im fachmännischen Gußverfahren herstellte.

Was die nun anstehende Motorisierung des ALFRED anging, so kam mir die „Haushaltsauflösung“ der NVA auf dem ehemaligen Stützpunkt Peenemünde zugute. Ich kaufte für 1200 DM ein fabrikneues Bugsierboot der NVA, dessen Vier-Zylinder-Zweitakt-Diesel (eine aus dem zweiten Weltkrieg stammende russische Raubkopie des amerikanischen Detroit-Diesel!), noch teilweise in Fettpapier eingewickelt war. Dabei gestaltete sich alleine die Überführung dieses Bugsierbootes auf dem Landweg von Peenemünde nach Greifswald zu einer weiteren haarsträubenden Odyssee, über die zu berichten hier nicht der Ort ist.

Während ALFRED 1996 seine neue Maschine erhielt und die Vorbereitungen für das Wiederaufriggen bereits weit gediehen waren, trat der damals völlig heruntergekommene hölzerne Zweimastgaffelschoner SOLVANG schicksalhaft in mein Leben und beanspruchte die folgenden 10 Jahre für sich. Immerhin schloss ich die Herstellung des Großmastes für den Besanewer ALFRED noch ab, ebenso alle dazu gehörigen Stahltauwerksspleissarbeiten und die Herstellung der Mastbeschläge.

Greifswalder Schiffergilde



Der Mast wurde dann in symbolischer Eintracht gemeinsam mit dem neuen Eigner Hinrich Meyer aufgestellt, der sich auch bereits für unzählige Schweißarbeiten bei der Wiederherstellung vieler mader Teile der alten Schanz usw. engagiert hatte. Seither ist ALFRED dort in liebevollen Händen, hat sein ursprüngliches Aussehen durch die Vervollständigung des Riggs damit übrigens auch seine hervorragenden Segeleigenschaften – wiedergewonnen und gehört in seiner unverfälschten Art ohne Zweifel zu den originalgetreuesten Erscheinungen der Szene.

P.S.: Dieser Bericht wurde im Jahre 2008 für die Zeitschrift *Piekfall, das Mitteilungsblatt für die Freunde des Gaffelrigg* Nr. 95 geschrieben und dort veröffentlicht. Vieles hat sich seither verändert, auch der ALFRED hat mit Paul Ruprecht einen neuen jungen und enthusiastischen Eigner. Als ein Zeitzeugnis der besonderen Art sollte der vorliegende Bericht dennoch ohne Veränderungen hier zugänglich gemacht werden.