

► FRITS LOOMEIJER

Die JUTLAND – Biographie eines »modernen Holländers«

Im Register des niederländischen schwimmenden Kulturerbes ist unter dem Namen JUTLAND ein sogenanntes »Watt- und Sontschiff« eingetragen, das die Schiffswerft Gebr. van Diepen in Waterhuizen 1931/32 auf deutsche Rechnung baute. Im Jahr 2007 ist es eines der wenigen Schiffe des früher beliebten Schiffstyps, von dem das historische Äußere erhalten ist.

Die JUTLAND (ex HANS I [bis 1981], MARO [bis 1966], HARTWIG [bis 1963], IRMA [bis 1935]) gehörte in den Jahrzehnten um die Mitte des 20. Jahrhunderts zu den zahllosen unauffälligen Arbeitspferden der kleinen deutschen Küstenschifffahrt. Anfang der 1930er Jahre galt es in der privat betriebenen Schifffahrt als modernes Fahrzeug. Die Schiffswerft van Diepen, eine der Groninger Werften, die schon seit Jahrzehnten für ebenso viele deutsche wie holländische Auftraggeber arbeitete, baute in dieser Periode eine Serie von Dutzenden von Schiffen, die in den Schifferdörfern an der Ems, Weser und Unterelbe den Beinamen »Moderner Holländer« erhielten. Das Konzept dieser Motorsegler, Motorschiffe mit Hilfssegel, war um 1930 in den Niederlanden jedoch schon veraltet. Es war die Zeit, als die »full-powered motor vessels« bereits im Kommen waren. Deutschland blieb auf diesem Gebiet etwa fünf Jahre hinter der allgemeinen Entwicklung zurück. Dies hatte seine Hauptursache einerseits darin, dass der deutsche Binnenhandel durch die schwere Wirtschafts- und Finanzkrise von 1918 bis Mitte der 1920er Jahre im internationalen Vergleich in Rückstand geraten war. Andererseits galt in Deutschland bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges die Bestimmung, dass Steuerleute sowohl für die Große als auch für die Kleine Fahrt ihre Fahrzeit an Bord von Segelschiffen absolvieren mussten.

Die erste Ursache führte in den 1920er Jahren zu sehr beschränkten Investitionsmöglichkeiten. Wenn Investitionen getätigt wurden, so betrafen diese den Ankauf von Tonnage aus zweiter Hand, vor allem aus Holland. Ab 1926/27 verbesserte sich die Situation schnell. Zwar kamen nun auch Neubauten in den Bereich der Möglichkeiten, doch stimulierte die genannte Anordnung den Bau solcher Schiffe, die gesetzlich als Segelschiffe registriert werden konnten. Angehende Steuerleute gaben sich notgedrungen mit einer sehr niedrigen Heuer zufrieden und waren mitunter sogar bereit zu zahlen, um an Bord eines Segelschiffes ihre Fahrzeit absolvieren zu können. Reichere junge Leute zahlten gut für eine Lehrzeit an Bord eines der Segelschiffe der deutschen Handelsschifffahrt und der Marine. Viele waren jedoch angewiesen auf einen Platz an Bord der Hunderten von kleinen Schiffen in der Küstenschifffahrt. Diese mussten wenigstens eine Segelfläche von der Größe des Produkts aus Länge mal Breite des Schiffes haben. Die Länge des Großmastes war durch die Aufgangshöhe bestimmt. Er musste vor dem Ruderhaus umgelegt werden können. Um die benötigte Quadratmeterzahl an Segelfläche zu erreichen, waren alle »modernen Holländer« daher mit einem Besansegel ausgerüstet. In der

Praxis erwies sich dieses Segel als unhandlich und wurde folglich kaum einmal gesetzt. Groß- und Focksegel wurden wegen ihrer Funktion als Hilfssegel und der durch sie zu erreichenden Brennstoffeinsparung bis in die 1950er Jahre beibehalten.

Die deutsche Küstenschifffahrt entwickelte sich in den 1950er Jahren rasch und stellte innerhalb kurzer Zeit die holländische weit in den Schatten. Ende der 1960er, Anfang der 1970er Jahre eroberten die deutschen Küstenschifffahrtsreeder den europäischen Container-/Feeder-Markt. Trotzdem verblieb eine erhebliche Menge an »Kleinarbeit« für Schiffe zwischen 200 und 400 Tonnen Tragfähigkeit in der Fahrt von Hamburg nach Dänemark. Einige Dutzend Kapitäns-eigner von Schiffen, die sich den veränderten Zeiten kaum angepasst hatten, wie die JUTLAND, hatten auf diese Weise noch bis Anfang der 1980er Jahre ein gutes Auskommen.

Nach 49 Jahren in der Küstenschifffahrt auf der Nord- und Ostsee mit Hamburg als Heimathafen wurde das Schiff im Herbst 1980 zur Sanierung angemeldet und von Frits Loomeijer und Birthe Fihl-Jensen (+) aus Groningen erworben. Die neuen Eigner gaben ihm nach der Heimatregion der Letztgenannten den Namen JUTLAND. Danach begannen eine langjährige Restaurierung des ausgedienten Frachtseglers und der Rückbau auf den Zustand von 1938. Als erster großer Eingriff wurden im Sommer 1981 die beiden Verlängerungen der Jahre 1938 und 1956 auf der Schiffswerft Niestern Sander in Delfzijl rückgängig gemacht. Loomeijer und Fihl-Jensen nutzten die JUTLAND in der Folge fast ein Vierteljahrhundert lang als seegängiges Hausboot von nacheinander Groningen, Kopenhagen, Rotterdam und Amsterdam aus. Das Fahrtgebiet des Schiffes lag ungefähr zwischen der polnischen Küste, Bohuslän in Schweden, der englischen Ostküste und der Normandie. 2005 wurde die JUTLAND an Jaap Spek und Astrid Mourik verkauft. Der Heimathafen wurde Woudrichem.

Schiffswerft Gebr. van Diepen

Die Schiffswerft Gebr. van Diepen nahm am 1. Januar 1902 ihren Betrieb auf, als die Brüder Jan und Hendrik die Neubau- und Reparaturwerft, die bereits seit 1869 zwei Generationen lang – anfangs als Nebenaktivität neben einem Bauernhof – von der Familie van Diepen in Waterhuizen betrieben wurde, in Form einer Firma fortsetzten. Van Diepen baute schon seit Jahren Eisentjalken für die Binnen- und Küstenschifffahrt, Kufftjalken und Schoner. In zunehmendem Maße aber kamen über einen Vertreter in Hamburg nun Aufträge aus Norddeutschland herein, neben Ewern vor allem für sogenannte Kastenschuten, offene Schuten für den Hamburger Hafen.



Abb. 1 Hersteller-schild der Bauwerft der IRMA. (Alle Fotos zu diesem Beitrag, außer Abb. 27-28: Archiv des Verfassers)

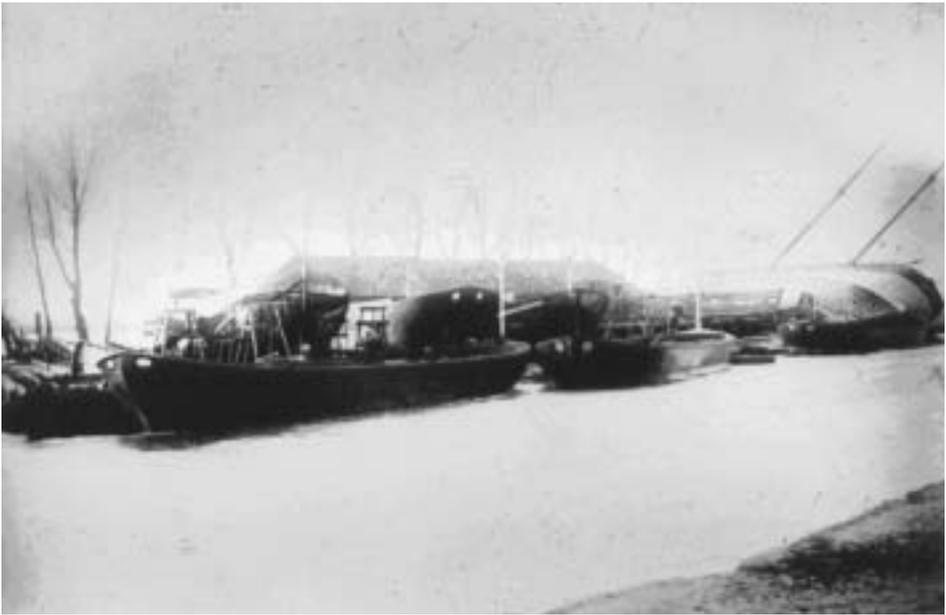


Abb. 2 Kastenschuten und ein auf Kiel gelegter Zweimastschoner auf der Schiffswerft Gebr. van Diepen, um 1905.



Abb. 3 Bestellt am 23. Januar und abgeliefert am 18. April 1929: die TINE SCHRÖDER, eine kleine Schwester der späteren JUTLAND, mit 25,20 x 5,60 Meter. Der Schiffsrumpf wurde bei Brandsma in Franeker gebaut. Seit 1986 fährt die TINE SCHRÖDER als MADRAQUE in der niederländischen Charterfahrt.



Abb. 4 Bau eines der rund 20 Schwesterschiffe der JUTLAND im Sommer 1930, hier das Binnenschiff STADT MARIENBURG, vor der Werft liegend.

Die Krise im niederländischen Schiffbau, die auf den Ersten Weltkrieg folgte, überstand van Diepen dank Aufträgen aus Deutschland. Ab 1923 wurden wieder Schuten für Hamburg gebaut, in zunehmendem Maße auch Schleppkähne und Motorschiffe für die Binnenschifffahrt. Zwischen 1925 und 1932 lieferte die Werft sage und schreibe 82 Motorschiffe an deutsche Auftraggeber, ab 1927 vor allem Motorsegler für die Küstenschifffahrt auf der Nord- und Ostsee, die ausnahmslos auf einem anderthalbmastigen Standardtyp von 28 x 6 Metern basierten und mit einem 70 PS starken Deutz-Einzyylinder-Zweitakt-Schiffsmotor ausgerüstet waren. Obwohl der Bauprozess weitgehend standardisiert war und bereits pneumatisch genietet wurde, überstieg die Zahl der Aufträge die Kapazitäten der Werft. Der Bau von Schiffsrümpfen und in einigen Fällen von kompletten Schiffen wurde daher an den Neffen Geert van Diepen in Martenshoek, an Broerken & Mulder in Foxhol und an Brandsma & Zn. in Franeker vergeben.

1931 ging die Zahl der Aufträge aus Deutschland drastisch zurück. Während ein großer Teil des Personals entlassen wurde, stellten die restlichen Männer das letzte deutsche Watt- und Sontschiff fertig – Baunummer 799 IRMA, die spätere JUTLAND. Bezeichnend für diese Situation war, dass dieser Auftrag zu fast 50 Prozent von der Werft selbst und dem Stahllieferanten Oving in Form von Hypotheken für den Auftraggeber finanziert wurde. Van Diepen überlebte die Krisenjahre durch die ab 1932 erfolgte Konzentration auf den Bau von Küstenmotorschiffen für Groninger Eigner.

Nach dem Zweiten Weltkrieg führten neue Generationen der Familie van Diepen die Firma als Werft für Küstenmotorschiffe zu erneuter Blüte. Während der 1970er Jahre liefen Spezialfahrzeuge wie Frachtschiffe, Chemikalienanker und ein Viehtransportschiff vom Stapel. In den 1980er Jahren wurden ausschließlich Kühlschiffe für Seatrade und Vroon-Breskens gebaut. 2002 schließlich wurde der Familienbetrieb geschlossen, von Diette Doesburg übernommen und als Maas Shipyard weitergeführt.



Abb. 5-7 Moderner Schiffbau bei Gebr. van Diepen im Jahr 1933 (von links): Nieter und Gegenhalter, Nietenschnur mit Feldschmiede, pneumatisches Stemmen.

Die 1930er Jahre

Johann Heinrich Lohmann war Küstenschiffskapitän im Ruhestand, als er 1931 ein modernes Schiff für die Fahrt auf der Nord- und Ostsee bestellte. Nach der Überlieferung – Lohmann selbst oder seine Verwandten waren nach dem Zweiten Weltkrieg aus der Küstenschiffahrt verschwunden – betrachtete er dies als eine Geldanlage. Als das Schiff Ende Januar 1932 unter dem Namen IRMA abgeliefert wurde, ging es unter einem Schiffspächter auf Fahrt.

Von dieser Zeit ist so gut wie nichts bekannt. Offensichtlich fuhr das Schiff mit gebührendem Erfolg, denn Zinsen und Tilgungsraten für die Hypotheken wurden sowohl von der Werft als auch von dem Stahllieferanten Oving in Rotterdam fristgerecht bezahlt. Nach drei Jahren gab Lohmann auf und verkaufte die IRMA an Kapitän Harry Schütt aus Wewelsfleth. Schütt war einer der Söhne einer bekannten Seemannsfamilie, die seit Generationen in der deutschen Küstenschiffahrt tätig war. Kapitän Schütt war zu diesem Zeitpunkt gerade 30 Jahre alt, verheiratet, hatte kleine Kinder und war auf der Suche nach einem modernen Ersatz für die ALITA III, auf der er bereits ein paar Jahre fuhr. Dieses 24 Jahre alte Heckschiff war seit 1926 im Besitz der Familie.

Die IRMA sollte 40 000 Reichsmark (RM) (ca. 133 000 Euro) kosten, und Schütt finanzierte dies, indem er 4000 Goldmark (GM) von seinem Vater und 12 000 GM von Lohmann lieh. Beide Darlehen waren zweite Hypotheken. Mit dem Kauf übernahm er nämlich auch die holländischen Hypotheken auf das Schiff. Ende März 1935 war der Verkauf vollzogen, und ein paar Tage später wurde das Schiff unter dem Namen HARTWIG, nach dem jüngsten Sohn von Harry und Augusta Schütt, angemeldet.

Harry Schütt galt als ein vernarrter Schiffer, der sich auf der Nordsee genauso zuhause fühlte wie auf der Ostsee. Sein neues Schiff gefiel ihm jedoch nicht besonders. Der 80 PS starke Motor von Bauer & Lage machte bisweilen Schwierigkeiten und lieferte auch ziemlich wenig Leistung. Bereits 1935 dachte Schütt daher über einen neuen Motor nach und meldete sich ein Jahr später für einen Zuschuss im Rahmen der Instandsetzung von Küstenschiffen an. Diese Maßnahme war eines der Programme Hitler-Deutschlands, um bestimmte Wirtschaftszweige wie die Seefischerei, die Küstenschiffahrt und die Große Fahrt in kurzer Zeit zu modernisieren und für einen möglichen Krieg einsatzbereit zu machen. Die deutsche Küstenschiffahrt war zu



Abb. 8 Die IRMA nach Eintreffen auf der Elbe, Februar 1932.

diesem Zeitpunkt, verglichen mit der holländischen, ziemlich unmodern und von geringem Umfang. Nahezu alle Schiffe neueren Datums, wie die gesamte Reihe »moderner Holländer« von van Diepen, wurden im Zuge dieses Programms entweder verlängert oder aber ausnahmslos mit einem modernen und stärkeren Motor ausgerüstet.

Im Januar 1938 ging die HARTWIG in Stade zur Verlängerung um sechs Meter und zum Austausch des Bauer & Lage-Motors in die Werft. Die Wahl fiel auf die teure, aber wohlbekannte Fabrik Deutsche Werke Kiel. Dieser Betrieb, ein Unternehmen des mächtigen Krupp-Konzerns, kam 1935 mit dem M 32 auf den Markt und ein Jahr später mit der M 36-Reihe; für die damalige Zeit kompakter Hochdruck-Dieselmotoren für die Fischerei, Küsten- und Binnenschiffahrt. Schütt schwankte zwischen einem Dreizylinder M 32 mit 75 PS, der mit Einbau Kosten von 13120 RM verursacht hätte, und dem Vierzylinder M 36 mit 120 PS, der einschließlich Kupplung (Lohmann & Stolterfoht RD 276), Schiffsschraube und neuer Schraube 18000 RM kostete. Dazu kamen noch 4500 Mark für den Ausbau der alten Maschine und die Anpassung des Maschinenbetts. Nach reiflicher Überlegung entschied sich Schütt für den teureren 4 M 36, einen Viertakt-Dieselmotor ohne Kompressor mit 120 PS und einem Gewicht von zirka sechs Tonnen. Der Reichszuschuss von 7447 RM und ein Finanzierungsvorschlag der Deutschen



Abb. 9 Die HARTWIG, um 1936.



Abb. 10
Familie Schütt
an Bord der
HARTWIG,
um 1938.

Werke (Hypothek über 9625 RM) machten den Umbau möglich. Der Motoreinbau und die Verlängerung erfolgten unter Aufsicht des Bureau Veritas, das Anfang April 1938 die Schiffsklassifizierung festlegte.

Harry Schütt war jetzt stolz auf sein Schiff, das in seinen Augen nunmehr ein wirklich modernes und kraftvolles Küstenschiff war. Der Besanmast war gefallen, und als Einmaster mit Großsegel und zwei Focks war die HARTWIG nun auch nicht mehr als Segelschiff mit Hilfsmotor klassifiziert, sondern als »single screw motor vessel«. Schütt gab dem Hamburger Marinemaler Eduard Edler den Auftrag, ein Kapitänsbild anzufertigen. Es wurde ein stattliches Gemälde, das jahrzehntelang das Haus in Wewelsfleth zieren sollte. Eine verkleinerte Ausführung des Gemäldes kam an Bord und zierte dort, über dem Sofa hängend, den Salon.



Abb. 11 In Stade, Februar 1938.

Zweiter Weltkrieg

Die Modernisierung der HARTWIG in Verbindung mit intensiver Schifffahrt gereichten Kapitän Harry Schütt zum Vorteil. Im Mai 1940 hatte er seine Schulden bei der Deutsche Werke Kiel AG bereits bezahlt und bereits ein Jahr später die alte Hypothek bei Gebr. van Diepen abgetragen. Im April 1943 leistete er die letzte Abzahlung an Stahlhandel Oving in Rotterdam.

Doch seit September 1939 herrschte bereits Krieg, an dem auch die HARTWIG beteiligt war. Bei Eröffnung der Feindseligkeiten lag Schütt in Bremerhaven. Dort wurde das Schiff dienstverpflichtet, das heißt von der Kriegsmarine auf Basis einer Tagesmiete eingezogen. Harry Schütt blieb als Kapitän an Bord, bekam aber eine bewaffnete Marinemannschaft zugewiesen. Nach der Überlieferung wurde das Schiff für Fahrten mit Ausrüstung und Munition nach Helgoland eingesetzt. Am 6. Juni 1941 wurde die HARTWIG, militärischen Archiven zufolge, *um 20.00 Uhr von der KMD Hamburg für ein Sonderkommando (Krieg gegen die UdSSR) beschlagnahmt und bis zum 3.6.1942 um 16.00 Uhr für die Kriegsmarine als Versorger Osten oder für Ostlandfahrten eingesetzt*. Von der Kriegsmarinedienststelle Danzig aus nahm Schütt am Nachschub für die deutsche Ostfront teil. Erhaltene Seekarten aus dieser Zeit zeigen, dass er auch in Dänemark, an der schwedischen Westküste und der norwegischen Südküste fuhr.



Abb. 12 Gemälde der HARTWIG von Eduard Edler.

Eine an Bord gefundene Seekarte vom Dezember 1944 lässt vermuten, dass die HARTWIG in diesem Jahr um die Weihnachtszeit und Anfang 1945 noch an der Küste von Lettland fuhr. Zwar hat Schütt zuhause nie viel über diese Zeit erzählt, doch wird er während des massenhaften Rückzugs der deutschen Truppen aus Russland und den Ostgebieten, der zu dieser Zeit in vollem Gang war, alles Erdenkliche an Ladung, Soldaten, Verwundeten und Flüchtlingen transportiert haben.

Schiff und Besatzung überstanden den Krieg unversehrt. Erst kurz vor der Kapitulation, als die HARTWIG mit einem für Norwegen bestimmten großen Schneepflug an Bord in Hamburg lag, erlitt sie bei einem der vielen Luftangriffe Schaden. Dieser wurde als willkommener »Heimatschuss« für ausgiebige Reparaturen genutzt, so dass die HARTWIG die gefährvolle Reise zur norwegischen Küste nicht mehr antreten konnte. Die letzten Aktivitäten des Schiffes in der Kriegszeit bestanden aus dem Übersetzen von Flüchtlingen, die vor den Russen die Elbe überqueren wollten.

Wirtschaftswunder

Deutschland kapitulierte am 8. Mai 1945. Nach der im Juli von den Alliierten vollzogenen Teilung des Landes in vier Zonen machten die Besatzungsmächte eine schnelle Bestandsaufnahme

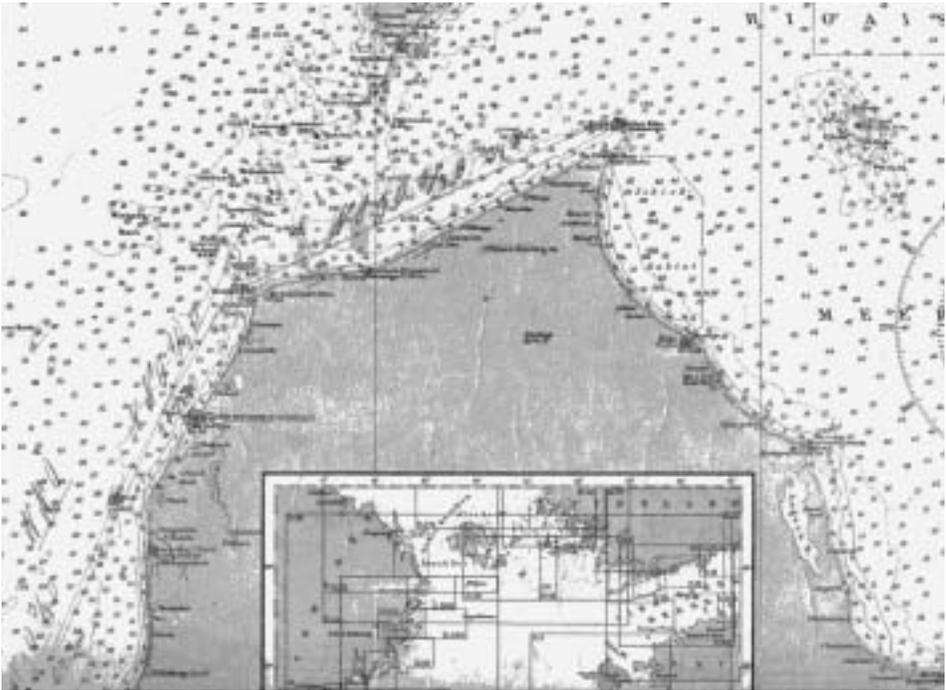


Abb. 13 Seekarte der östlichen Ostsee und des Rigaer Meerbusens, gedruckt im Dezember 1944, gestempelt von der Kriegsmarinedienststelle Danzig, mit eingezeichneten Kursen von der Hand Harry Schütts.

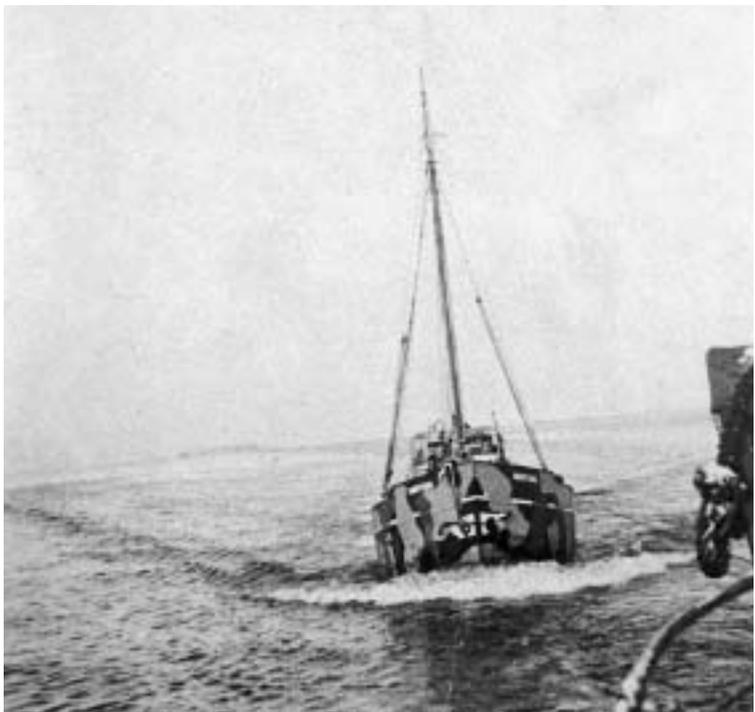


Abb. 14 Die HARTWIG mit Tarnanstrich in der östlichen Ostsee, um 1943.



Abb. 15 In Husum, 1946 (von links): vier Schauerleute, Matrose Kurt Osterhoff, Gustaf Schwardt, Hartwig, Heinrich und Uwe Schütt.

der noch intakten deutschen Handelsflotte. Einige Schiffe wurden direkt für den Dienst bei den Alliierten beschlagnahmt. Ein Jahr später wurde per Militärbefehl vom 10. Juni 1946 eine gründlichere Zählung organisiert, der »Census of German Sea Shipping«. Alle Schiffe, die in Betracht kamen, im Rahmen einer Reparationszahlung einem alliierten Land zugewiesen zu werden, bekamen eine X-Nummer. Die sogenannte X-Liste zählte 674 hauptsächlich kleinere Schiffe, darunter zirka 300 Motorsegler. Die HARTWIG erhielt die Nummer X 2545.

Schütt war zwar noch immer Eigner des Schiffes, doch wurden auch solche Schiffe, vor allem Dampftrawler, Einheiten für die Große Fahrt und alle Segelschulschiffe der Handels- und Kriegsmarine, beschlagnahmt und alliierten oder während des Krieges von Nazideutschland besetzten Ländern zugewiesen. Von dieser von den damaligen Eignerkapitänen als sehr bedrohlich empfundenen Verfahrensweise war allerdings nur eine relativ kleine Anzahl von Schiffen betroffen. In Bezug auf die Schifffahrt beschlossen die Alliierten bereits Anfang August 1945 auf der Potsdamer Konferenz eine andere Politik. Um der deutschen Wirtschaft unter strenger Kontrolle wieder auf die Beine zu helfen, wurde die noch vorhandene Flotte so gut es eben ging hergerichtet, den westdeutschen Werften aber verboten, neue Schiffe zu bauen. Nur kleine Fischkutter waren von dieser Maßnahme ausgenommen. Zur offiziellen Begründung wurde angegeben, dass es Deutschland auf diese Weise unmöglich gemacht werden sollte, versteckt wieder eine Kriegsindustrie aufzubauen. In Wahrheit ging es auch, und vielleicht vor allem, um die Kontrolle eines vormals gefürchteten industriellen und maritimen Konkurrenten. Diese Maßnahme blieb, obwohl in Phasen abgeschwächt, von 1947 bis Mitte 1951 in Kraft und führte einerseits zu einem sehr kreativen Schiffbau, der aus den unmöglichsten Schiffsresten ein brauchbares Seeschiff zu machen verstand. Andererseits wurden hierdurch den noch vorhandenen Vorkriegsschiffen, wie der HARTWIG, Möglichkeiten geboten, die sie in der holländischen



Abb. 16 Bestätigung der Überlassung der HARTWIG in alleinigen Besitz des Eigentümers, 24.3.1950.

Küstenschiffahrt nicht oder sicher nicht so lange gehabt hätten. Hier wurden Watt- und Sontfahrer wie die HARTWIG bereits ab 1948/49 in schneller Folge durch größere und modernere Küstenschiffe ersetzt oder grundlegend umgebaut, während dieser Schiffstyp unter westdeutscher Flagge noch viele Jahre als ein zeitgemäßes kleines Küstenschiff fungierte.

Die X-Nummer sollte für die Familie Schütt am Ende keine Konsequenzen haben. Das wurde aber erst fünf Jahre später deutlich, als Dr. Schubert im Namen der Bundesrepublik Deutschland, jedoch noch immer nur mit Ermächtigung der Alliierten Hohen Kommission für Deutschland, mitteilte, dass das X-Zeichen entfernt und das Schiff dem Eigentümer belassen würde. Eigentlich entfielen die gesamte X-Liste und die Idee dahinter nach der einschneidenden Währungsreform. Die Küstenschiffahrt und viele andere Wirtschaftszweige in der Bundesrepublik konnten von nun an frei arbeiten. Dieser Moment wird allgemein als der Anfang einer Periode von zirka fünfzehn Jahren eines erstaunlichen wirtschaftlichen Wiederaufbaus gesehen, allgemein bekannt als das Wirtschaftswunder. Die HARTWIG hat ihren Teil hierzu beigesteuert. Schütt befuhr, in zunehmendem Maße mit seinen heranwachsenden Söhnen Uwe, Heinrich und Hartwig als Besatzung, die Gewässer zwischen Stettin und Stockholm, dem Vänersee und Oslo, von ganz Dänemark, Hamburg, Bremen und dem Ruhrgebiet. Es wurden hauptsächlich kurze Reisen gemacht, so dass viel geladen und gelöscht wurde, z.B. Kohlen laden in Neuss, löschen in Harburg, Soja laden in Hamburg für Lidköping, mit Holz zurück nach Essen, wiederum Kohlen für Hamburg, nach dem Löschen von dort mit Koks nach Struer am Limfjord, Lehm laden auf Fur mit Bestimmung Dortmund, mit Kohlen nach Hamburg, Leerfahrt nach Wismar, mit 190 Tonnen Kali nach Oslo usw.

Der HARTWIG war das Schicksal gewogen, da sie nicht nur während des Krieges, sondern auch alle Jahre danach von Schiffbruch, schwerer Havarie und ernsthaftem Motorschaden verschont blieb. Natürlich passierte schon mal etwas, wie am 16. Oktober 1953, als Schütt im Nord-Ostsee-Kanal mit dem Groninger Küstenschiff RIKA unter Kapitän H. Borg kollidierte, das unterwegs war von Lysekil nach Hamburg. Der noch immer zurückzuverfolgende Bugschaden an



Abb. 17 Die HARTWIG als Autotransporter mit einer Deckslast Borgward 1500 im Nord-Ostsee-Kanal von Bremen nach Göteborg, um 1951.



Abb. 18 Wasser über Deck und Luken in der Ostsee, 1950.

Abb. 19 Weihnachten 1954 im Salon
(von links): Günter Kranz, Uwe und
Vater Harry Schütt nebst Schiffshund
Gitta.



Backbord wurde auf der Werft von Peters in Wewelsfleth repariert. Schlechtes Wetter verstand Schütt in der Regel zu meiden. So lag er während des berühmten Februarsturms von 1953, der im Südwesten der Niederlande eine enorme Flutkatastrophe verursachte, bei WSW 12 verweht in Løgstør im Limfjord, ohne Ladung unterwegs von Struer nach Lysekil in Schweden. Im März 1955 lag er während einer beschwerlichen, fast vier Wochen dauernden Winterreise mit 190 Tonnen Koks von Hamburg nach Thisted eben westlich von demselben Løgstør, steuerlos geworden im Eis, drei Tage auf Grund.

In diesen Jahren wurde viel gefahren. Es gelang nicht immer, während der in der Groninger und norddeutschen Küstenschiffahrt traditionellen Aufliegeperiode um Weihnachten und die Jahreswende herum zuhause zu sein. So lag die HARTWIG Weihnachten 1950 in Lübeck. Dann gelang es, zwei Jahre hintereinander in Wewelsfleth zu sein, gefolgt von einem verwehten Weihnachten in Nykøbing Mors.

Zweite Verlängerung

Das große Ladungsangebot und die nahezu ununterbrochene Fahrt führten zu guten Einnahmen. Mitte der 1950er Jahre dachte Schütt denn auch wiederum an eine Modernisierung. Seit dem Krieg war das Schiff schuldenfrei. Die Deutsche Schiffsbeleihungs-Bank war bereit, zusammen mit der Glückstädter Volksbank zwei Hypotheken zu stellen von 20 000 DM bzw. 2000 DM zu 8¹/₂ Prozent Zinsen. Die HARTWIG sollte ein zweites Mal verlängert werden, und zwar um 4,95 Meter. Außerdem sollte die Aufkantung mit Lukendeckeln angepasst werden. Viele Schwessterschiffe wurden in diesen Jahren um einen halben Gang erhöht, wodurch die Ladefähigkeit erheblich zunahm. Schütt aber entschloss sich nicht dazu. Er wählte für die von ihm geplanten Arbeiten die kleine Werft von Schiffsbauer Hein Garbers am Ausschläger Elbdeich in Hamburg, einem vor allem während des Krieges berühmt gewordenen Hochseesegler und Abenteurer.

Die Arbeiten wurden vom 20. August bis zum 19. Oktober 1956 durchgeführt. Die Verlängerung war konstruktiv viel einschneidender als die erste, und das Bureau Veritas verlangte eine erhebliche Verstärkung der Rumpfkonstruktion bei der neuen Länge ü.a. von 38,50 Meter.

Darum wurden in Abständen von sieben Spanten schwer vernietete Rahmenspanten angebracht. Auch das Vorschott und das Schott des hinteren Laderaums wurden mit Rahmenspanten versehen. Die Höhe des ursprünglich friesischen Lukendeckels blieb erhalten, aber die Seiten der Aufkantung wurden etwas erhöht, wodurch die neuen, fünf Zentimeter dicken Kiefern-schiffsluken flacher lagen, das Ganze im Zusammenhang mit einer stabilen Deckslast bei der Holzfahrt. Gleichzeitig – und das ist ebenfalls eine Forderung bei dieser Klasse – wurde die alte einfache Keilbank (ein Winkeleisen mit angenieteten Lippen) durch eine geschweißte ersetzt, eine aus Hollandprofil aufgebaute und mit schweren Spanten zum Deck hin versehene Konstruktion. Dies bedeutete nicht nur eine substantielle Verstärkung längsschiffs, sondern schützte auch die Holzkeile gegen die aufwärts gerichtete Kraft von ständigem Wasser an Deck.

Während des Umbaus wurde auch der zirka 20 Zentimeter hohe Kiel der HARTWIG entfernt, vom Schott Maschinenraum/hinterer Laderaum bis zum Vordersteven, der eigentlich nur im Wege und eine Quelle für Wartungsprobleme war – mittschiffs stand in der Rinne über dem Kiel immer Wasser, vermischt mit Ladungsresten. Durch die Entfernung des Kiels wurde zudem der Tiefgang erhöht, was im beladenen Zustand Probleme auf den Kanälen in Deutschland zu vermeiden half.

Im Hinblick auf die Holzfahrt wurde eine Reihe von Vorrichtungen angebracht: Auf das Roofdach, direkt hinter dem Ruderhaus, wurde ein Außensteuerstand gesetzt, so dass im Falle einer hohen Deckslast nun von einer höheren Position aus gesteuert werden konnte, wodurch der tote Winkel kleiner war. Besonders auf Binnengewässern ist dies notwendig und mittlerweile Vorschrift bei dieser Klasse. In den Gangborden wurden alle paar Meter Versteifungen für Abstützungen von Deckslasten angeschweißt, in Verbindung mit Löchern im Rellingeisen, in welche Stahlbügel passten. Diese Löcher sind immer noch zu sehen.

Die Ladefähigkeit der HARTWIG nahm durch diese zweite Verlängerung zwar nur um zirka 15% zu, von 190 Tonnen auf 220 Tonnen Tragfähigkeit, die Holzkapazität aber erhöhte sich um fast ein Viertel, von 65 auf 80 Standard (1 Standard = 165 Kubikfuß = 4,7 m³), davon 30 an Deck.

Von der Holzfahrt bis zur Sanierung

Holz war schon vor dem Krieg eine regelmäßige Ladung für die HARTWIG. Mit der zweiten Verlängerung im Jahre 1956 aber eignete sich das Schiff nun besonders zum Holztransport. Achtzig Standard Schnittholz sind um diese Zeit ein ordentlicher und gängiger Posten, und die

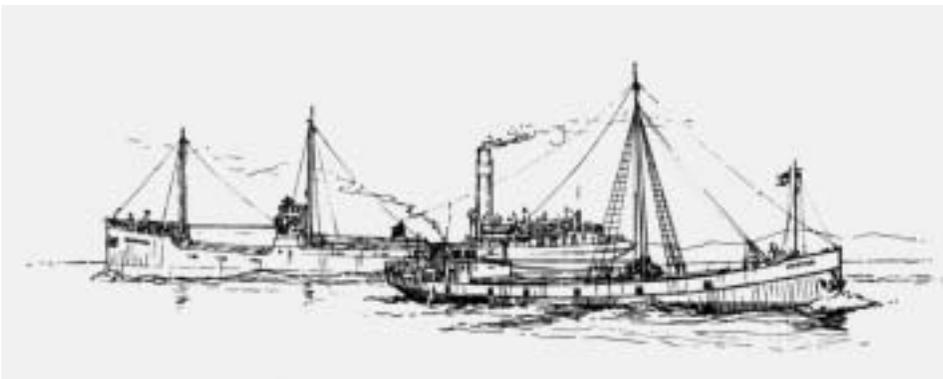


Abb. 20 Die HARTWIG, um 1958. (Zeichnung: John de Lange)

Rechts Abb. 21 Familie Schütt auf einer Deckslast Holz, um 1936.



Unten Abb. 22 Nach dem Löschen von 81 Standard Holz aus Södertälje in Osnabrück Anfang Mai 1959 war die HARTWIG trotz umgeklapptem Ruderhaus zu hoch, um eine feste Brücke Richtung Mittellandkanal passieren zu können. Es musste ein Schneidbrenner eingesetzt werden, der eine Narbe erzeugte, die auch heute noch gut zu sehen ist.

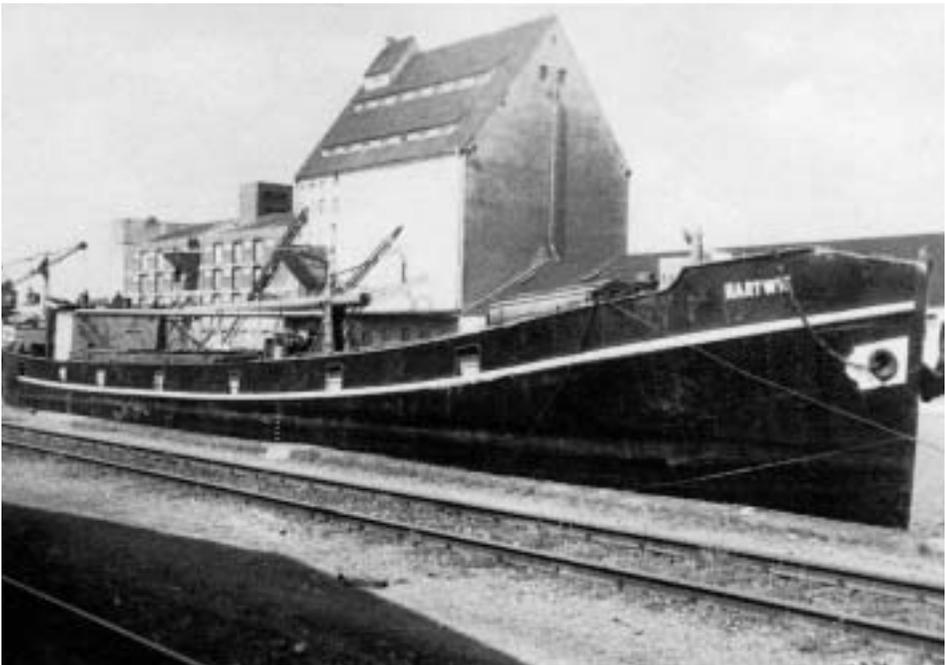




Abb. 23 Pomadisierter Haartolle und Transistorradio: Holz laden für Düsseldorf in Gamleby bei Västervik, Juli 1961; von links Inge und Uwe Schütt sowie Jürgen Juls.

Abmessungen des Schiffs machen es möglich, diesen Posten bis tief ins Landesinnere zu liefern. Die Ladung wurde immer in Schweden an Bord genommen, üblicherweise in Häfen am Vänersee, gelegentlich aber auch an der Ostküste bis nahe Stockholm. Die Bestimmungshäfen waren unterschiedlich; beliefert wurden Holzhändler im Ruhrgebiet, in Köln und Düsseldorf bis nach Wilhelmshaven, Grouw und Alkmaar.

Von der Holzfahrt sind relativ viele Fotos erhalten geblieben, was die Vermutung nahe legt, dass diese in der Tat so bedeutend war, wie vor dem Umbau 1956 gedacht. Doch dem war nicht so. Die Holzfahrt war auf die Sommer beschränkt, in denen immer öfter Familienmitglieder mitfahren, wie Tochter Inge und Mutter Augusta, was dazu führte, dass mehr fotografiert wurde als sonst üblich. Die Logbücher der HARTWIG zeigen, dass während der gesamten Periode des Wirtschaftswunders Kohlen aus dem Ruhrgebiet, Koks aus Hamburg, Briketts aus der DDR und Ton aus Fur die häufigsten Ladungen waren. Um 1960 stieg die Zahl der Holzfahrten, das galt aber noch mehr für den Transport von Agrarerzeugnissen wie Soja aus Hamburg, Getreide und Raps aus Dänemark sowie für Einzelfahrten mit zum Beispiel Kartoffelmehl aus Delfzijl.

Obwohl die Leerfahrten um 1960 allmählich zunahmen, was auf ein zurückgehendes Ladungsangebot hinweist, war die HARTWIG noch immer ein guter »Verdiener«. 1962, sechs Jahre nach der zweiten Verlängerung, hatte Schütt seine Hypotheken denn auch abbezahlt. Dann jedoch folgte ein wirkliches Notjahr. Das Jahr 1963 hatte wegen des langen Winters schon schlecht begonnen, doch letztlich lag die HARTWIG vom 22. Dezember 1962 bis zum 24. April 1963 in Hamburg auf. So eine lange Liegezeit hatte es noch nie gegeben.

Erst Ende April begann wieder die normale Fahrt nach Dänemark und Westschweden. Am 25. Juni wurden in Skattskär, dem nördlichsten kleinen Hafen am Vänersee in der Nähe von Karlstad, 76 Standard Holz für Alkmaar geladen. Am Abend des 3. Juli wurde um 22.30 Uhr auf dem IJ vor Durgerdam geankert, um ein paar Stunden zu schlafen. Um 04.00 Uhr ging es



Abb. 24 Mit 55 Standard Holz aus Gamleby vor der neuen Rheinbrücke bei Düsseldorf.

weiter, und um 12.00 Uhr legte Schütt mit dem Schiff bei einer Holzhandlung in Alkmaar an. Nach dem Mittagessen wurde direkt mit dem Löschen begonnen. Schütt ging es an diesem Tage nicht so gut, weshalb er sich nach dem Löschen der Ladung abends hinlegte. Um 20.15 Uhr starb er, 57 Jahre alt, an einem Herzinfarkt.

Der Schock war enorm, denn nun wurde klar, dass Vater Schütt der Motor des Familienbetriebes gewesen war. Keiner seiner Söhne wollte die HARTWIG weiterführen und keiner von ihnen hatte den Ehrgeiz, mit einem moderneren Küstenfahrtschiff die Familientradition fortzusetzen. Die HARTWIG wurde in dreieinhalb Werktagen von je zwölf Stunden gelöscht. Sohn Hartwig, der bereits einige Zeit als Steuermann gefahren hatte, übernahm kurzzeitig das Kommando und lud bei Wessanen in Zaandam 200 Tonnen Palmkuchen für Uetersen an der Pinnau. Nach dem Löschen dieser Ladung wurde das Schiff in Wewelsfleth zum Verkauf aufgelegt.

Dieser ließ nicht lange auf sich warten. Kapitän Rudolf Lündstedt aus Dornbusch zeigte direkt Interesse. Anfang August ging das Schiff zur Besichtigung auf die Helling und die Parteien einigten sich auf eine Kaufsumme von 110000 DM. Obwohl noch allerlei Formalitäten zu erledigen waren, darunter eine Hypothek von 25000 DM, übernahm Lündstedt sein neues Schiff nach der Inspektion auf der Helling und machte Anfang September seine erste Fahrt mit 200 Tonnen Baumwollkernen nach Aarhus. Wegen der Formalitäten dauerte es noch bis Anfang Dezember, bevor der neue Name MARO, eine Zusammenziehung der Initialen der Vornamen der vier Kinder des neuen Eigners, auf den Bug gemalt werden konnte. Lündstedt hatte zu diesem Zeitpunkt bereits dreizehn Fahrten mit Ladung von und nach Dänemark hinter sich.

Lündstedt sollte das Schiff gut zwei Jahre besitzen und in dieser Zeit sehr intensiv fahren. Wo Harry Schütt nie mehr als 225 Tonnen geladen hatte, scheute sein Nachfolger sich nicht, diese



Abb. 25 Die HARTWIG, nach alter Tradition verewigt auf dem Grabstein von Kapitän Harry Schütt auf dem Friedhof in Wewelsfleth.

Marke bei Kiesladungen aus Åbenrå (Apenrade) für Hamburg erheblich – auf bis zu 245 Tonnen – zu überschreiten. Auch Lündstedt fuhr Holz von Südschweden nach Holland und lieferte zwei Sommer lang regelmäßig an Holzhändler in Meppel, Deventer und Almelo. Anders als Schütt sucht er seine Rückladung in Holland, z.B. Dachziegel von Amsterdam nach Malmö, Blech von den Hochöfen in IJmuiden nach Odense oder Gerste von Middelharnis nach Beidenfleth.

Nach zwei Jahren wurde die MARO zum erneuten Verkauf aufgelegt. Lündstedt wollte ein größeres Schiff und hatte ein Auge auf einen 400-Tonner geworfen, gebaut 1953. Es dauerte einige Monate, bis sich ein Käufer für die MARO fand: Heinrich Mau, Spross einer bekannten Küstenfahrtsfamilie aus Krautsand, wurde zu einem Preis von 122500 DM der neue Eigner. Mau war bis dahin als Kapitän auf der zum Kümo umgebauten ehemaligen Segelschute HANS seiner Schwiegereltern Behrmann gefahren. Sein Sohn hieß wie der Großvater, und darum fragte er beim Amtsgericht Hamburg, Abteilung Seeschiffsregister, an, ob sein neues Schiff auch wieder diesen Namen bekommen könnte. Obwohl die alte HANS innerhalb weniger Wochen zum Abwracken gehen sollte, erhielt er hierfür keine Genehmigung, denn im deutschen Seeschiffsregister dürfen keine zwei Schiffe mit identischem Namen stehen, sei es auch nur für wenige Wochen. Daher erhielt das Schiff Ende Februar 1966 den Namen HANS I.



Abb. 26 Nach dem Tode von Kapitän Schütt liegt die HARTWIG an der Stör in Wewelsfleth zum Verkauf, Juli 1963.

Die Elbinsel Krautsand bildete Mitte der 1960er Jahre eine einigermaßen isolierte Gemeinschaft von Vieh- und Obstbauern sowie Schiffen, die gerade mal seit 30 Jahren über einen schmalen Landweg mit dem Festland verbunden war. In dem kleinen Hafen an der Elbe lagen im Winter Dutzende von kleinen Küsten- und Binnenschiffen, obwohl er ganz gewiss kein sicherer Platz für die Überwinterung war, denn bei jedem schweren Nordweststurm steht ein erheblicher Teil von Krautsand unter Wasser, was bereits häufig Schäden zur Folge hatte, wie bei der verheerenden Sturmflut von 1962, aber auch noch 1973 und 1976.

Bezeichnend für den Maßstab innerhalb der traditionellen westdeutschen Küstenschifffahrt ist die Tatsache, dass die HANS I 1966 das größte Schiff der lokalen Flotte war, die zu der Zeit noch rund 40 Schiffe zählte. Das Werk, das Mau mit dem Schiff verrichtete, wich stark von dem seiner Vorgänger ab. Vorbei waren die Fahrten nach Schweden, ins Ruhrgebiet und nach Holland. Mau fuhr neun Monate im Jahr beinahe wöchentlich vom Heimathafen Hamburg nach Flensburg, Sønderborg, Åbenrå (Apenrade) und weniger häufig nach Svendborg, Kolding, Vejle und Nakskov. Im Winter blieb er zuhause, wo hinter dem Haus ein großer Obstgarten lag, der zu bearbeiten war und für ein zusätzliches Einkommen sorgte.

Auf diese Weise fuhr Mau 14^{1/2} Jahre unverändert mit Kies, Gerste, Hafer, Roggen, Erdnüssen, Soja usw. Abgesehen vom Entfernen des Mastes, der Ladebäume und der Winsch Ende der 1960er Jahre veränderte er nichts an dem Schiff. Der liegende Deutz, der als Winschmotor gedient hatte, zog als Lichtmaschine an einem 24-Volt-Dynamo in den Maschinenraum um. 1984 wurde dieser Motor in die Sammlung des Noordelijk Scheepvaartmuseum in Groningen übernommen.

Als Mau 1980 eine Sanierung beschloss, fuhr er noch immer ohne UKW-Schiffsfunk und mit exakt demselben Inventar wie beim Verkauf des Schiffes durch die Familie Schütt an Lündstedt 17 Jahre zuvor, mit einer Ausnahme: einem Rohr-Echolot, das von der alten HANS auf die HANS I übernommen worden war und bis 1994 funktionierte.

Wer in Schiffsregistern die HANS I sucht, wird feststellen, dass das Schiff 1980 nochmals umgetauft wurde, und zwar in HENRIETTE. Ende Juli 1980 hatte Mau das Schiff mitsamt Mannschaft für zehn Tage an den Norddeutschen Rundfunk vermietet, für Aufnahmen für die 28-teilige Soap »Kümo Henriette«. Das Bundesamt für Seeschifffahrt war noch genauso starr wie 1966 und verlangte, dass die HANS I formell umgetauft werden musste mit allen erforderlichen Papieren, um mit Schauspielern und einem Filmteam an Bord ein paar Fahrten auf dem Fluss machen zu können.

Anfang August 1980 hieß das Schiff wieder wie vorher, eine Namensänderung, die die Register aber nicht mehr erreichte, denn zwischenzeitlich hatte Heinrich Mau beschlossen, dass der Herbst sein letzter in der Seefahrt sein sollte. Am 25. November 1980 fuhr er noch einmal mit 200 Tonnen Mais nach Flensburg und am 4. Dezember leer nach Apenrade, um Kies für Hamburg zu laden. Eine Woche später legte er das Schiff in Krautsand am Ruthenstrom für den Winter und zum Verkauf auf. Zu dieser Zeit war die Sanierung der deutschen Küstenschifffahrt in vollem Gange. Durch diese hatte Mau Anspruch auf eine Prämie für jede aus der Fahrt genommene BRT mit der Maßgabe, diese Kapazität nicht mehr unter der Bundesflagge einzusetzen. Ins Ausland durfte das Schiff jedoch. Für 30 000 DM *frei Land, frei Meer*, wie im Privataufvertrag angegeben, ging die HANS I zurück nach Groningen, die Gegend, in der das Schiff ein halbes Jahrhundert vorher die Bauwerft verlassen hatte.



Abb. 27 Die Deutsche-Werke-Maschine im Jahr 2005. (Foto: A. Wapenaar, Vlaardingen)

Daten

- 1931, 29. August: Auftrag zum Bau von Kapitän J.H. Lohmann aus Hamburg bei der Schiffswerft Gebr. van Diepen in Waterhuizen.
- 1932, 1. Februar: Als Baunummer 799 abgeliefert unter dem Namen IRMA, Heimathafen Hamburg, Ladefähigkeit 150 Tonnen.
- 1935, März: Verkauf an Kapitän H. Schütt aus Wewelsfleth, umgetauft in HARTWIG, Heimathafen Hamburg.
- 1938, Januar-März: Verlängerung in Stade um 6,50 Meter, Ladefähigkeit 190 Tonnen, Motor 4 M 36 (120 PS, Deutsche Werke) eingebaut und Besanmast entfernt.
- 1939, September: Dienstverpflichtet und Einsatz unter dem Kommando der Kriegsmarine.
- 1941, 6. Juni: Beschlagnahmt vom KMD Hamburg und Einsatz vom KMD Danzig aus im Krieg gegen die UdSSR.
- 1945, Mai: Ende des Marinedienstes.
- 1946, Juni: Als potentiell Kriegschadungsschiff mit der Registrierung X 2545 versehen.
- 1950, 24. März: Von den Alliierten endgültig dem Eigner H. Schütt überlassen.
- 1956, August-Oktober: Verlängerung in Hamburg um 4,95 Meter, Ladefähigkeit 220 Tonnen.
- 1963, 4. Juli: Kapitän H. Schütt stirbt an Bord in Alkmaar.
- 1963, August: Verkauf an Kapitän R. Lündstedt aus Dornbusch, umgetauft in MARO, Heimathafen Hamburg.
- 1966, Februar: Verkauf an Kapitän H. Mau aus Krautsand, umgetauft in HANS I, Heimathafen Hamburg.
- 1980, Juli: Vermietung an den NDR für Filmaufnahmen, umgetauft in HENRIETTE.
- 1980, August: Zurückgetauft in HANS I.
- 1981, 18. Februar: Verkauf an F. Loomeijer und B. Fihl-Jensen aus Groningen, umgetauft in JUTLAND, Heimathafen Groningen.
- 1981, Juli-August: Verkürzung in Delfzijl um 11 Meter auf die ursprüngliche Länge.
- 1990: Heimathafen Rotterdam.
- 2005, 6. Juni: Verkauf an J. Spek und A. Spek-Mourik aus Woudrichem, Heimathafen Woudrichem.



Abb. 28 Die JUTLAND in ihrem Heimathafen Rotterdam, April 2005. (Foto: A. Wapenaar, Vlaardingen)

Quellen:

1981-1985: Diverse Gespräche mit Kapitän Heinrich Mau und Frau Else Mau-Behrmann in Krautsand.
 1982, Juni: Gespräch mit Frau Augusta Schütt, Inge Schütt und Hartwig Schütt in Wewelsfleth.
 1982-1995: Diverse Gespräche mit Hartwig Schütt in Wewelsfleth und Brunsbüttel.
 1982-2000: Diverse Gespräche mit Herman Tiessen in Holtenau.
 Firmenarchiv Schiffswerft vormals Gebr. van Diepen in Waterhuizen (insbesondere die Kladde »Werftbuch«).
 Dossier IRMA/HARTWIG/MARO/HANS I im Seeschiffsregister Hamburg.
 Logbücher ab 1950, Seekarten und verschiedene an Bord vorgefundene Unterlagen.

Mit Dank an Theodor Dorgeist, Telgte, Kapitän Joachim Kaiser, Glückstadt, Herbert Karting, Itzehoe, und John de Lange, Groningen.

The JUTLAND – Biography of a “Modern Dutchman”

Summary

On February 1, 1932 the Van Diepen Brothers Shipyard in Waterhuizen near Groningen (NL) delivered the sailing ship IRMA, equipped with an auxiliary engine, to the man who had ordered her, Captain J. H. Lohmann of Hamburg. In the German coastal shipping world of that time, she ranked as a modern freighter for North Sea and Baltic voyages. The nickname “Moderner Holländer” (“Modern Dutchman”) derives from this type of ship. Only a short while later, German commercial shipping underwent sudden major technological and economic developments. In 1938 the second owner, Captain H. Schütt from Wewelsfleth, had the ship lengthened, increasing her cargo capacity from 150 to 190 tonnes. A powerful diesel engine from the Deutsche Werke was also installed, and partly subsidized by the Nazi regime. In this condition, the ship – now known as the HARTWIG – was appropriated by the navy in September 1939. In 1941 she was used as a supply ship by the military naval base in Danzig, and later during the retreat from the Eastern Front.

The HARTWIG and her crew survived the war relatively unscathed, and in the summer of 1945 the ship resumed service as a freighter. Moreover, in terms of finance, the wartime years seem to have been quite profitable for her owner Schütt. From 1951 onwards, when the West German economy experienced its sudden economic upturn known as the “Wirtschaftswunder” (“economic miracle”), Schütt – now free of debt – was able to profit greatly from her. In 1956 he had the HARTWIG lengthened once again. With a cargo capacity of 220 tonnes and a timber capacity of roughly 80 standard, the 25-year-old coastal ship was now an economically viable freighter yet again. She plied the waters of Southern Scandinavia, Germany’s rivers and canals (primarily destined for Hamburg and the Ruhr region), and Dutch harbours as well.

In 1963, while unloading a cargo of wood from Sweden in Alkmaar, Holland, Captain Schütt died on board. His heirs sold the ship. After sailing for three years under the name of MARO, she was purchased in 1966 by a Captain H. Mau from Krautsand. He renamed the vessel HANS I and kept her in operation, primarily sailing between Danish harbours and Hamburg, until the end of 1980. That was when the commercial existence of this coastal workhorse finally came to an end. In 1966 it had still been worth 125,000 Deutschmarks; in February 1981 she was sold for less than a quarter of that sum to the author of this article and his partner, and was renamed the JUTLAND. Today, in 2007, the JUTLAND – one of the few historic German-Dutch coastal vessels to have been returned to her original structural condition – is registered, operating testimony to national maritime heritage.

Le JUTLAND – biographie d'un «Hollandais moderne»

Résumé

Le 1^{er} février 1932, le chantier naval des frères van Diepen à Waterhuizen, près de Groningue (NL), remit à son commanditaire, le capitaine J.H. Lohmann de Hambourg, le voilier avec un moteur auxiliaire nommé IRMA. À cette époque, pour le petit cabotage allemand, il passait comme étant un bateau de fret moderne pour la navigation en mer du Nord et dans la Baltique. C'est de ce type de bateau que découle le surnom de «Moderner Holländer» (Hollandais moderne). Le développement technique et économique de la marine marchande allemande se précipita peu après. Le deuxième propriétaire, le capitaine H. Schütt de Wewelsfleth, fit rallonger le navire en 1938, ce qui permit d'augmenter le chargement de 150 à 190 tonnes. De surcroît, avec le soutien du Reich, il fut équipé d'un puissant moteur diesel des Deutsche Werke (Chantiers navals allemands). C'est dans cet état que le navire, entre-temps rebaptisé HARTWIG, fut réquisitionné en septembre 1939 par la Marine. En 1941, il fut utilisé par le service de la Marine de guerre de Dansk pour l'approvisionnement et plus tard, lors du retrait du front de l'Est.

Le HARTWIG et son équipage furent relativement épargnés par la guerre, et le navire reprit en été 1945 la navigation de fret. De plus, sur le plan financier, les années de guerre semblaient ne pas avoir été défavorables au propriétaire, le capitaine Schütt. Lorsque l'économie ouest-allemande subit à partir de 1951 une croissance intempestive, connue comme le «miracle économique» (Wirtschaftswunder), il put en profiter à fond, n'ayant entre-temps plus aucune dette. En 1956, il fit rallonger encore une fois le HARTWIG. Avec une charge de 220 tonnes et une capacité en bois d'environ 80 «Standard» (unité de mesure allemande pour le bois, équivaut à environ 4,67 m³), le caboteur âgé de 25 ans était devenu un bateau de fret rentable. Il naviguait dans le sud de la Scandinavie, sur les fleuves et les canaux allemands, avec pour destination principale Hambourg et la région de la Ruhr, et occasionnellement, les ports néerlandais.

En 1963, le capitaine Schütt mourut à bord, à Alkmaar (NL), en déchargeant du bois en provenance de Suède. Les héritiers vendirent le bateau, qui venait de naviguer pendant trois ans sous le nom de MARO, et dont le nouveau propriétaire, le capitaine H. Mau de Krautsand, le rebaptisa HANS I en 1966. Le bateau fut en service jusqu'à la fin des années 1980, principalement entre les ports danois et Hambourg. Toutefois, par la suite, la vie économique de ce cheval de trait du petit cabotage prit fin. Si, en 1966, il avait encore une valeur de 125 000 DM, en février 1981, il fut vendu pour moins d'un quart de cette somme à l'auteur de cet article et à son partenaire, avant d'être rebaptisé JUTLAND. À présent, en 2007, le JUTLAND fait partie du patrimoine naviguant enregistré, comme l'un des rares caboteurs historiques d'origine néerlandaise et allemande ayant retrouvé son état originel.