

Eine Aak für Dorsten

Eine Qualifizierungsmaßnahme für arbeitssuchende Jugendliche und Erwachsene fördert die lokale Dorstener Geschichtskultur (Teil 1)

von Dr. Werner Koppe

Im Jahre 2013 begann im Dorstener Bildungs-Centrum Nies ein bislang noch nicht abgeschlossenes, u. a. vom Land Nordrhein-Westfalen und dem Europäischen Sozialfonds finanziell gefördertes Projekt¹, das in vielerlei Hinsicht beachtens- und bemerkenswert ist. Dabei wird als Produktziel der Nachbau eines historischen Schiffes, der Dorstener Lippe-Aak, angestrebt.

Das Bildungs-Centrum Nies, mit Sitz in Dorsten, bietet als Bildungsträger seit 25 Jahren im gewerblich-technischen Bereich eine Vielzahl an Bildungsangeboten für Arbeitslose und Arbeitssuchende und verfügt über eine technische Übungswerkstatt im Bereich Holz.

Durch das Lippe-Aak-Projekt wurde und wird ein breiter Teilnehmerkreis angesprochen, beginnend bei arbeitslosen Jugendlichen und Erwachsenen, gelernten und ungelernten Interessenten, Neuzugezogenen und Migranten, der Grundlagen der Holzbearbeitung und den Umgang mit Holzbearbeitungsmaschinen kennen lernen sollte.

Die bis heute durchgeführten Maßnahmen sind in ihrer Gesamtheit als Vorbereitung auf das Endprodukt Nachbau einer Lippeaak als Museums- und Geschichtsstation auf dem Gelände des Freizeitbades „Atlantis“ in unmittelbarer Nähe zur Lippe zu sehen.

Während der praktischen Durchführung mussten die Initiatoren unweigerlich auf das Problem fehlender Kenntnisse und Erfahrungen stoßen, sind doch notwendige Fachhandwerker, die sich mit dem historischen Holzschiffbau auskennen, weder am Ort noch

in angemessener räumlicher Nähe aufzufinden; auch Reparaturhandwerker, die sich um den Erhalt noch genutzter Plattbodenschiffe kümmern, sind allenfalls in den Niederlanden zu treffen.

Ebenfalls fehlt es an originalen historischen Bauplänen und Bauanweisungen, da der traditionelle Holzschiffbau auf der mündlichen Weitergabe von Erfahrungen beruhte und mitunter erst während der eigentlichen Bauphase eines Schiffes endgültige Lösungen für die Realisierung eines technischen Problems gefunden wurden, gleichsam ein *learning by doing* stattfand. Eine solche Arbeitsweise entbehrte darum auch einer dezidierten Planung und aufgeschriebenen Bauanweisungen.

Erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts finden sich vereinzelt zu Bauaufträgen Bauzeichnungen, die auf Grund von Absprachen mit den jeweiligen Kunden zustande kamen.² In der Regel fehlen aber die notwendigen Maßangaben, die für einen heutigen Nachbau so wertvoll wären. Hilfestellung leistete darum das Deutsche Schifffahrtsmuseum Duisburg mit der Bereitstellung von Bauplänen, die in einer CAD-Technik-Schulung des Jobcenters als Computerpläne erstellt wurden.

Die alten Bauverfahren sind daher häufig nur über die Interpretation der noch vorhandenen historischen Schiffsbauten oder einschlägiger Literatur³ nachzuvollziehen, auch fehlen die alten Werkzeuge⁴, so dass auf den Einsatz moderner Maschinen und Verfahren zurückgegriffen werden muss; ebenfalls ist der Einsatz von historisch notwendigen Baustoffen – vor allem Eichenholz für den Schiffskörper,

handgeschmiedete Nägel usw. – nur bedingt möglich, denn das Formen des Eichenholzes für den Schiffskörper stellt auf Grund der Schwere und Härte dieser Holzsorte eine besondere Herausforderung an die Umsetzung des Schiffbaus; handgeschmiedete Nägel müssen durch preiswertere und leichter zu erwerbende Schrauben ersetzt werden.

Die grundlegende Projektidee stammt vom stellvertretenden Leiter des Dorstener Job-Centers, Klaus Lammers, der den Center-Leiter Herbert Averkamp, Bürgermeister Lambert Lütkenhorst und Roland Nies vom Bildungszentrum Dorsten für eine Umsetzung gewinnen konnte, so dass die historische Tradition des Dorstener Schiffbaus eine Katalysatorwirkung für die Vorbereitung und Eingliederung junger Menschen in den Arbeitsmarkt erhielt.

Die Findung der Projektidee ist sicherlich ursächlich auf die lokale Geschichtskultur zurückzuführen, die auch die Pflege der mittelalterlichen Traditionen beinhaltet. Dabei

spielen Themen wie Hanse⁵ und Schiffbau eine besondere Rolle.

Ein besonderer Erinnerungsort für das sozialhistorische Geschichtsfeld des Dorstener Schiffbaus bildete bis 2003/04 das Heimatmuseum in der „Alten Stadtwaage“ an der Marktostseite. Die traditionsreiche Einrichtung, die gegen Ende des 19. Jahrhunderts in Dorsten gegründet wurde, erhielt im Jahr 1980 ein vom Westfälischen Museumsamt erarbeitetes Gesamtkonzept⁶, das eine Gliederung in fünf Bereiche inklusive des Schiffbauerhandwerks und der Lippe-Schiffahrt vornahm. Dennoch wurde das Heimatmuseum 2003 durch Beschluss von Stadtverwaltung, -rat und Bürgermeister aufgelöst, ein bedeutsamer Ort der Erinnerungskultur ausgelöscht.

Die Erinnerungsstätte Museum als Heimat des historischen Dorstener Schiffbaus kann in einigen Jahren sicherlich durch den Nachbau der Dorstener Aak und Einrichtung als begehbbare Geschichtsstation eine geeignete Nachfolgeeinrichtung werden.



Altes Rathaus und ehemaliges Heimatmuseum am Dorstener Markt

(Foto: Verfasser)

Der historische Dorstener Schiffbau

Die für die Flussschifffahrt auf der Lippe benötigten Wasserfahrzeuge entstanden direkt am Fluss. Obwohl es im 19. Jahrhundert mehrere Schiffbaustandorte gab, nämlich in Lünen (1819), an den Fähren Krudenburg und Ostendorf (1840-1844) und in Lippstadt (1830) – hier wurden kleine Kähne für den Verkehr im Lippeoberlauf gebaut – war die Stadt Dorsten der uneingeschränkte Hauptproduzent von Flussschiffen⁷. Das Schiffbauerhandwerk am Ort konnte dabei auf jahrhundertlange Traditionen und Fachkenntnisse zurückgreifen.



Modell der Dorstener Aak (Foto: Verfasser)



Modell des Dorstener Schiffes (Foto: Verfasser)

Nach einer Absatzflaute gegen Ende des 18. Jahrhunderts, die auf Grund von Qualitätsproblemen entstanden war, und wegen der politischen Umbrüche im Zusammenhang mit der Expansion des revolutionären Frankreich zwischen 1790 und 1815 über den Rhein hinaus, konnte das Dorstener Schiffbaugewerbe erst nach 1820 einen Neubeginn starten. Belebend wirkten sich offenbar die Übernahme der Herrschaft durch Preußen und der Plan der Lippekanalisierung aus. Dorstener Schiffbauer trieb es jetzt in die holländischen Werften, um dort ihre Kenntnisse und Fertigkeiten zu verbessern. In Dorsten selbst wurde ein Statut zur Qualitätsverbesserung im Schiffbau erarbeitet.

Die Auftragsbücher der Dorstener Schiffbaubetriebe waren offensichtlich um 1830 so gut gefüllt, dass sich die Zahl der Beschäftigten von 27 im Jahr 1828 auf ca. 100 im Jahr 1831 erhöhte. Danach ging allerdings die Anzahl der Betriebe bis zum Jahrhundertende kontinuierlich zurück und verfügte bis ins erste Drittel des 20. Jahrhunderts nur noch über wenige Kleinbetriebe, die meist Reparaturarbeiten ausführten. Ursache dafür war der Wechsel vom Holz- zum Eisenschiffbau, wobei sich die Dorstener Betriebe aus unbekanntem Gründen nicht dem Trend der Zeit anschlossen und die bislang vorbildgebende Branche letztlich ihre besondere Position im Lipperaum verlor.

Diese Vorbildfunktion ist der Tatsache geschuldet, dass in Dorsten im 18. und 19. Jahrhundert zwei neue Typen von Binnenschiffen entwickelt und gebaut wurden, die aus der alten Lippe-Aak und der Kölner Aak hervorgingen. Sie waren für die geringen Fahrtiefen von Flüssen im Lipperaum und im Niederrheingebiet bestens geeignet.

Der erste Schiffstyp war ein schlankes flachbodiges Schiff in Klinkerbauweise mit ein oder zwei Masten, die „Dorstener Aak“. Der zweite Typ, das „Dorstener Schiff“ war eine Weiterentwicklung dieser Aak; es wirkte zwar durch



Modell eines Dorstener Fliegers

(Foto: Verfasser)

Aufsetzen weiterer Planken gedrungener, erhielt dadurch aber eine größere Ladekapazität.

Produkt einer breiten Bevölkerung bekannt und zugänglich zu machen.

Gebaut wurden solche Schiffe bis etwa Mitte des 19. Jahrhunderts ganz ohne Planzeichnungen; maßgebend war allein die berufliche Erfahrung der Schiffbauer. Viele Schiffe wurden für holländische Auftraggeber gebaut: in Dorsten entstanden Schiffsrumpf und Decksaufbauten; die Rohbauten wurden anschließend über Lippe und Rhein in die Niederlanden verbracht und dort endausgebaut.

Damit das Modell möglichst langfristig in ansehnlichem Zustand erhalten bleiben sollte, wurde im Ausbildungs-Centrum Nies eigens eine gewölbte Plexiglas-Abdeckung entwickelt und gebaut, die sich über den gesamten Decksbereich erstreckte. Das Modell selbst wurde auf einem schwimmfähigen Holzponton befestigt und konnte auf diese Weise im Stadtgraben verankert werden. Das Technische Hilfswerk übernahm dabei Transport und Verbringung vor Ort. Eine weitere Erinnerungsstätte des historischen Dorstener Schiffbaus wurde auf diese Weise öffentlichkeitswirksam geschaffen.

Außer den beiden großen Schiffstypen entstanden auch kleinere Fahrzeuge am Ort: der „Dorstener Flieger“ – ein 5 – 9 m langes Ruderboot, das auch gesegelt werden konnte; Flussfähren (Ponten).

• Ausstellung „Boot“ 2014

Phasen des Aak-Projekts

• Bau eines Lippe-Aak Modells

Nachdem das Teilprojekt Bau des Lippe-Aak Modells abgeschlossen war, folgten kleinere Projekte, bei denen das Gesamtziel Bau einer großen Lippe-Aak nicht aus dem Blick gelassen wurde. In 15er-Gruppen arbeiteten die Teilnehmer in den einzelnen Bildungsprojekten zur Dorstener Aak von 7.00 bis 16.00 Uhr. Dabei sammelten sie nicht nur handwerkliche Erfahrungen und Fähigkeiten zum selbständigen Arbeiten sondern konnten auch nach Abschluss des Lehrgangs ein Produkt vorweisen und die Chancen auf einen Arbeitsplatz deutlich verbessern.

Die ursprüngliche Idee des Baus einer schwimmfähigen Lippe-Aak wurde zu Beginn des Projekts im Frühjahr 2013 relativiert und zu Gunsten der Erstellung eines Großmodells umgeplant. Die eingangs angedeuteten Probleme bezüglich der praktischen Umsetzung des Schiffbaus konnten und sollten auf diese Weise erst einmal im Kleinen durchgeprobt werden. Im August 2013 war das Endprodukt, ein vier Meter langes Aak-Modell, bis auf Takelage und Segelmaterial fertig gestellt. Es bekam einen Platz in der Wallgrabenanlage südlich des Recklinghäuser Tores, um Projekt und

Im Frühjahr 2014 konnte das Aak-Team auf der Freizeit- und Wassersport-Messe „Boot“ in



Das Modell der Lippe-Aak im Dorstener Wallgraben

(Foto: Verfasser)

Düsseldorf einen eigenen Messestand aufbauen. Vorgestellt wurde das Lippe-Aak-Projekt und vor allem die praktische Arbeit des Aak-Baus. Außer der Bekanntmachung des Projekts konnten Hinweise und Tipps teilnehmender Bootsbauer angenommen werden.

• Lippe-Polder-Park 2015

Ebenfalls der Bekanntmachung diente die Teilnahme am sog. „Lippe-Polder-Park“ im Som-

mer 2015, einem Kunst- und Kultur-Projekt der Stadt Dorsten, das als „Stadtpark auf Zeit“ zwischen Lippe und Wesel-Datteln-Kanal vorgestellt wurde. Auch zu diesem Anlass wurden praktische Arbeiten zum Bootsbau gezeigt, z. B. die Aufstellung eines Spantengerüsts als Schiffsrohbau.

Bau eines „Fliegers“

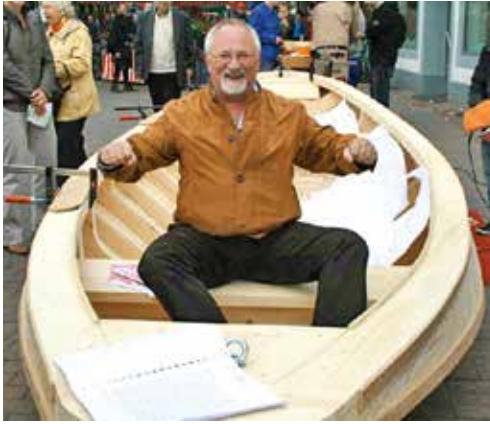
Am 17. Mai 2015 konnten Jobcenter und Bildungs-Centrum einen weiteren Baustein im Rahmen des Lippe-Aak-Projekts, den „Dorstener Flieger“, während des Hansetages präsentieren. Das auf dem Europaplatz aufgestellte Boot fand als Beispiel der historischen Dorstener Handwerkskunst reichlich Zuspruch und Anerkennung.



Bootsatrappe vom Messestand auf der „Boot“

(Foto: Verfasser)

Bei diesem alten, in Dorstener Werften gebauten Bootstyp handelt es sich um ein Ruderboot, das auch mit einem Segel gefahren werden konnte. Es diente in der Vergangenheit u. a. als Beiboot der Aak, Rudernachen für den



Der Dorstener Flieger auf dem Hansetag 2015
(Foto: Dorstener Zeitung)

Fährbetrieb an der Lippe oder Fischerkahn.

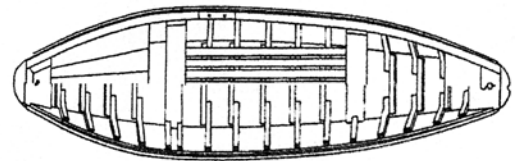
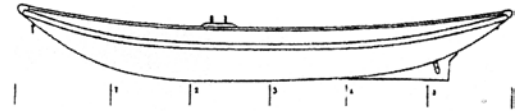
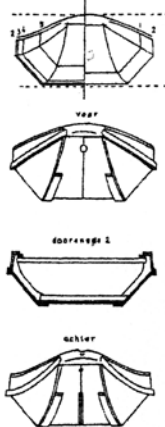
Anders als das historische Vorbild, das aus Eichenholz hergestellt wurde, hatten die Teilnehmer des Jobcenter-Projekts im Jahre 2014 einen Nachbau aus Kiefernholz nach dem Plan von Schutten⁹ gefertigt. Eine Probefahrt im Dorstener Yachthafen am Wesel-Datteln-Kanal im November 2014 bewies sogar die Fahrtauglichkeit des Flieger-Nachbaus.

Heute befindet sich das Boot auf dem Gelände des Ausbildungs-Centers Nies und wartet darauf, demnächst zusammen mit der noch

zu erbauenden Lippe-Aak als Beispiel für den historischen Dorstener Schiffbau zu stehen.

Der historische Fliegerbau

Noch um 1930 wurden auf den wenigen verbliebenen kleinen Dorstener Werftbetrieben, z.B. bei Tenderich, „Flieger“ gebaut. Die Arbeitsschritte und die Fertigung vollzogen sich in dieser Zeit noch weitgehend nach mittelalterlichen Handwerkstraditionen, d.h. fast ohne Zuhilfenahme von Maschinen. Aus den Jahren 1931 und 1937 liegen Beschreibungen der einzelnen Arbeitsvorgänge beim Bau dieses



Planskizze eines Fliegers⁸

typischen Dorstener Bootes vor, so dass wir uns heute ein genaues und plastisches Bild vom traditionellen Holzschiffbau machen können.¹⁰



Der Nachbau des Dorstener Fliegers auf dem Gelände des Ausbildungs-Centrums Nies (Foto: Verfasser)



1. Bau des Schiffsbodens

Im ersten Arbeitsschritt wurde der Schiffsboden aus drei Brettern, einem Mittelstück und zwei Seitenplanken („Rienplanken“), gefertigt.



2. Formen des Schiffsbodens

Unter den Bootsenden wurden zwei Feuer aus Holzspänen angelegt. Durch die aufsteigende Wärme und mit Hilfe von Hebeln (Wulfe) wurden sie allmählich nach oben gebogen bis der Schiffsboden die gewünschte geschweifte Form erhalten hatte.

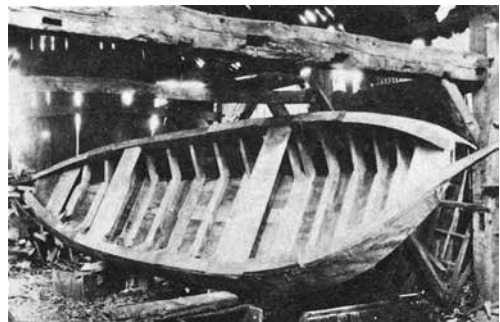
3. Anbringen der Bordwände

In einem dritten Arbeitsgang wurden die Bordwände angebracht. Zunächst wurde der untere Teil der Bordwand, das aus zwei Planken bestehende Niederbord, über dem Feuer in die richtige Form gebracht. In gleicher Weise wurde dann das Oberbord geformt und angebracht. Um eine gleichmäßige Bootsform zu erreichen, musste vor dem endgültigen Zusammenhalt durch Spanten mehrfach nachgemessen und die Borde erforderlichenfalls nachgebogen werden.



4. Einpassen der Spanten

Nach Erreichen der optimalen Form konnte der Schiffbauer das haltgebende Spantengerippe einpassen. Die Spanten wurden zunächst aus Eichenholz in einem Stück herausgesägt und mit einem „Dexel“ in die erforderliche Passform gebracht.

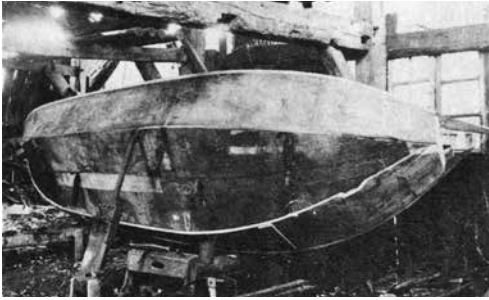


5. Innenausbau

Zum Innenausbau des „Fliegers“ gehörte das Einsetzen von „Maulklötzen“ an den Stoßstellen von Boden und Bordseiten im Vorder- und Hinterschiff. Danach erfolgte der Einbau der Ruderbänke. Der obere Bootsrand erhielt noch eine Leistenverkleidung und die Ruderhalterungen.

6. Abschlussarbeiten

Das fast fertige Boot wurde noch abgedichtet. Wasserundurchlässiges Material, aus zerfaserten, mit Kienteer vermengten Schiffstauen, wurde mit Hilfe von „Kalfathammer“ und „-meißel“ in die Bootsritzen geschlagen und zusätzlich mit darüber genagelten Schutzleis-



ten versehen. Ein Teer- oder Farbanstrich sorgte endgültig für Dichtigkeit. Einige Bootstypen erhielten noch ein Steuerbrett.



7. Der fertige „Flieger“

konnte nun die Helling verlassen und zu Wasser gelassen werden.

Das Projekt „Eine Lippe-Aak für Dorsten“ hat im Jahr 2017 seine Endphase erreicht, in deren Verlauf endlich ein ca. 25 m langes und 5,80 m breites Lippeschiff nach historischem Vorbild entstehen soll. Seine Bestimmung wird es jedoch nicht sein, als schwimmfähiges Wasserfahrzeug Kanal oder Lippe zu befahren, vielmehr wird es seinen Platz als begehbare Geschichtsstation vor dem Dorstener Freizeitbad „Atlantis“ erhalten.

Die Arbeit an der Aak hat und wird, so ist zu hoffen, einer großen Zahl der teilnehmenden Arbeitssuchenden viel Freude bereitet und wird danach ihre Chancen auf dem ersten Arbeitsmarkt hoffentlich verbessern.

ANMERKUNGEN

- 1 Das Projekt hat für die Jahre 2017/18 weitere Landesförderung im Rahmen des Sozialprojekts Stadtumbau „Wir machen Mitte“; weitere Unterstützung leisten die Sparkasse Vest Recklinghausen, der Lippeverband, das Jobcenter und der Arbeitskreis Jugend.
- 2 StD (= Stadtarchiv Dorsten) B Nr. 4333. Schriftgut des Schiffbauers Cirkel, Dorsten, ca. 1824 – 1893.
- 3 Siehe z.B. Sopers, P.J.V.M.: Schepen die verdwijnen. Amsterdam 1947; Menzel, Horst: Die Dorstener Aak. In: DAS LOGBUCH 2012 H.2, S.46-56.
- 4 Zu den Beständen des ehemaligen Dorstener Heimatmuseums gehörte eine umfangreiche Sammlung von Werkzeugen der Schiffbauer. Leider ist diese im Rahmen der Museumsauflösung 2003/2004 verschollen.
- 5 Die Rückbesinnung auf die hansische Geschichte Dorstens und die Mitgliedschaft im Westfälischen Hansebund wird seit dem Jahr 2000 betrieben. Die „Kleine Hansestadt an der Lippe“ geht auf den Titel einer Studie zurück: Koppe, Werner: Dorsten. Kleine Hansestadt an der Lippe. Dorsten 1991. Eine Straße, die „Hansestraße“, erinnert an die Hansezugehörigkeit und der jährlich durchgeführte Hansemarkt hat Dorsten als kleine Hansestadt in der ansässigen Bevölkerung verfestigt.
- 6 Rodekamp, Volker: Museum der Stadt Dorsten. Ein kultureller und geschichtlicher Leitfad. Dorsten 1981.
- 7 Lechtenberg, Karin: Schiffbau und Schifffahrt in ihrer Bedeutung für die Stadt Dorsten während des 18. und 19. Jahrhunderts, (Examensarbeit Uni Bochum). Dorsten 1976.
Koppe, Werner: Die Lippewasserstraße. Schifffahrt auf Lippe und Lippe-Seitenkanal im Rahmen der nordwestdeutschen Binnenschifffahrtsgeschichte. Schriften der Heresbach-Stiftung Kalkar Bd. 10, Bielefeld 2004 (Habilitationsschrift an der TU Dortmund 1995), S. 87-96; ferner Koppe, Werner: Die Lippe als Wasserstraße. In: Eggenstein, Georg (Hg.), Mensch und Fluss. 1000 Jahre Freunde und Feinde. Bönen 2010. S. 63-65 (S. 60-68).
- 8 Menzel, Horst: Die Dorstener Aak. In: DAS LOGBUCH 2012 H.2, S.46-56.
- 9 Skizze eines Fliegers von G.J. Schutten, siehe Menzel, wie Anm. 8, S. 50.
- 10 Wessels, Peter: Vom Dorstener Schiffbaugewerbe. In: VK (= Vestischer Kalender) 1931, S. 61-62; o. V.: Vom Dorstener Schiffbaugewerbe. In: VK 1937, S. 100; Rodekamp, wie Anm. 7, S.40 ff; siehe auch Koppe, Lippewasserstraße, wie Anm. 7, S. 100-105.