

F. A. Röfer 1800-1842  
D. Deters 1909  
T. Schweers 1865-1960  
D. Wenke 1854-1890  
H. Oltmanns 1863-1963  
K. Eickhoff 1820-1850

H. Oltmann 1867-1940  
Fr. Fassmer 1850  
D. Oltmann 1781-1870  
H. Schürenstedt 1838-1980  
Fr. Middendorf 1820-1870  
M. Meyer 1847-1863  
D. Deters 1909  
H. Braue 1920-1957  
M. Oltmanns 1930  
J. Harde 1805-1831  
Gebr. Fokke 1779-1884  
Ficke / Pundt 1853-1938  
F. Ramke 1910-1953  
M. Schweers 1836-2000  
H. Schweers 1856-1985  
B. Brüning 1851-1959  
H. Oltmanns & Sohn 1840-1965  
H. Balleer 1830-1971

Rohde 1927-1979  
Naupert 1919-1923  
A&R seit 1907  
Fr. Lürssen seit 1904

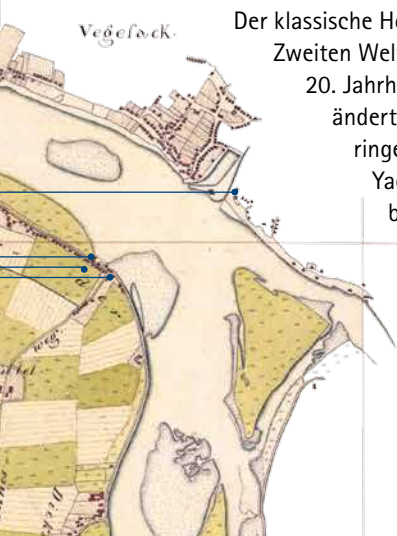
# Vorwort

Als Heinz D. Janssen dem Schiffahrtsmuseum der oldenburgischen Unterweser im Jahre 2007 umfangreiche Teile seiner Sammlung klassischer Bootsbau-Werkzeuge anbot, war dies eine große Freude und zugleich eine erhebliche Herausforderung. Die ungeheure Vielfalt der Objekte benötigte einen ausreichenden Raum, um sie den Museumsbesucherinnen und -besuchern in angemessener Weise zugänglich zu machen.

Das dritte Standbein des 1960 in Brake gegründeten Schiffahrtsmuseums, das „Haus Elsfleth“, befand sich bereits in Vorbereitung. Mit dem hier geplanten Ausstellungsschwerpunkt der oldenburgischen Schiffahrtsgeschichte des 20. Jahrhunderts bot es den passenden Rahmen für eine Darstellung der Geschichte des Bootsbaus an der oldenburgischen Unterweser, wie dieser hier vom ausgehenden 18. bis weit in das 20. Jahrhundert hinein auf zahlreichen kleineren und größeren Werften von Brake bis nach Lemwerder erfolgreich betrieben wurde. Anhand der nebenstehenden Übersichtskarte lässt sich diese Tatsache leicht nachvollziehen.

Die Blütezeit dieses Handwerks setzte in der Wesermarsch in den Jahren nach der napoleonischen Besatzung (1809–1813) ein. Während des 19. Jahrhunderts fertigten die einheimischen Werften vor allem vielfältige Formen von Flussschiffen sowie Rettungs- und Beiboote für Walfänger, Auswandererschiffe und in späterer Zeit auch für Passagierdampfer oder Frachtschiffe. Hinzu kamen schließlich Fischereifahrzeuge. Die Bootsbauer in der Region nannten sich traditionell auch „Jöllenmacher“ oder „Chaloupenmacher“.

Der Beruf erforderte einen hohen körperlichen Einsatz im Umgang mit Material und Werkzeug. Die Fertigung beruhte im Wesentlichen auf der Erfahrung, die von Meistern und Gesellen an die Lehrlinge weitergegeben wurde. Stets entwickelten sich neue Schiffs- und Bootstypen und, damit einhergehend, veränderten oder verfeinerten sich spezielle Bautechniken. Daher stellten die meisten Bootsbauer oder Schiffszimmerer ihre Arbeitsgeräte selbst her, angepasst an ihre persönlichen Bedürfnisse. Daraus entwickelte sich eine beeindruckende Vielfalt an Werkzeugen, die in der Ausstellung zu sehen ist und in diesem Buch beschrieben wird.



Der klassische Holzbootsbau hatte an der oldenburgischen Unterweser noch bis weit nach dem Zweiten Weltkrieg auf verschiedenen kleinen Werften und Bootsbauplätzen Bestand. Die im 20. Jahrhundert zunehmend eingesetzten Werkstoffe Metall und Kunststoff (GFK) veränderten allmählich das traditionelle Berufsbild, die Erwerbsmöglichkeiten wurden geringer. Manche der ehemaligen Bootsbaubetriebe konzentrierten sich daher auf den Yachtbau. Auf modernen Yacht- oder Bootswerften spielt der klassische Holzbootsbau in der Regel nur noch eine marginale Rolle, beispielsweise bei Reparaturen oder der Fertigung exklusiver Innenausstattung.

Aus diesem Grund sind die einst zahlreichen Bootsbauwerften heute, zumindest in ihrer ursprünglichen Form, nahezu ausnahmslos Geschichte: Familienbetriebe, die, zum Teil über mehrere Generationen hinweg, viele Menschen in Lohn und Brot setzten und nicht nur das wirtschaftliche Gefüge, sondern

Werften und Bootsbauplätze an der Unterweser

auch den Alltag der Region maßgeblich prägten. Sie sind – bis auf einige wenige, denen es gelang, mit der fortschreitenden Technik mitzuhalten und erfolgreich hochspezialisierte Nischen zu besetzen – verschwunden. Ihre Spuren haben sich im Laufe weniger Jahrzehnte verloren.

Es ist engagierten Persönlichkeiten wie Heinz D. Janssen zu verdanken, dass diese Betriebe und Familienunternehmen, die Menschen, die sie führten und jene, die in ihnen arbeiteten und sich und ihre Familien damit ernährten, mit der Dauerausstellung und dem vorliegenden Katalog erneut ein Gesicht und eine Stimme bekommen und damit dem Vergessen entrissen werden.

Janssens Sammlung umfasst nicht nur eine große Vielfalt an Arbeitsgeräten, die im Holzbootsbau gebräuchlich war, sondern auch komplette Werkzeugkisten, deren Inhalt unverändert viele Jahre – in Einzelfällen sogar einige Generationen – überdauert hat. Daneben wurden aber auch Pläne, Dokumente, Fotografien und persönliche Hinterlassenschaften übernommen und in den Bestand integriert, der in seiner unglaublichen Fülle und Vielfalt nicht nur einen wahren Glücksfall darstellt, sondern in seiner Form sicherlich einzigartig ist.

Mit der Entscheidung für die Übernahme in die Dauerausstellung stellte sich zugleich die Frage, auf welche Weise diese unterschiedlichen Objekte präsentiert werden sollten. Nur die wenigsten Menschen haben heute noch einen Bezug zu maritimem Handwerk und sind in der Lage, eine gedankliche Verbindung herzustellen, beispielsweise zwischen einem Hobel, einer speziellen Säge oder einem Bohrer, wie sie in der Ausstellung zu sehen sind, und den Tätigkeiten und Werkstücken oder Produkten, die mit ihnen verbunden waren oder hergestellt wurden. Es galt also, diese Objekte so zu zeigen, dass sie Interesse und Aufmerksamkeit wecken und den Betrachterinnen und Betrachtern eine lustvolle und spielerische Annäherung ermöglichen.

Mit dem Berliner Gestaltungsbüro gewerk konnte für ein derartiges Vorhaben der richtige Partner gefunden werden. Gemeinsam wurde ein adäquates Gestaltungskonzept entwickelt, das unter intensiver Einbeziehung der fachlichen Beratung des Sammlers zur Umsetzung kam.

Geordnet nach Funktionsgruppen (Sägen, Glätten, Spalten etc.) entfalten die Objekte, schlichte Werkzeuge zur Holzbearbeitung, in der Ausstellung ihre Wirkung auf die Betrachterinnen und Betrachter über ihre Fülle und die Art ihrer Anordnung – und entwickeln dabei eine ganz eigene Ästhetik. Die Umgebung enthält, wenngleich stark reduziert, Elemente einer Werkstatt, und bietet damit eine Hilfestellung, den Bezug zum Arbeitsalltag vergangener Zeiten herzustellen, verstärkt durch die Möglichkeit, eine entsprechende Geräuschkulisse zu aktivieren.

Das Ergebnis erweist sich mittlerweile als überaus erfolgreich: Das Feedback der Besucherinnen und Besucher ist durchweg geprägt von Freude und Begeisterung, gleich ob es sich, wie mehrheitlich der Fall, um Laien, oder aber, wenngleich in der Minderheit, um Fachleute handelt. Vor allem Erstere nehmen die Objekte zwar zunächst über ihre Ästhetik wahr, wagen dann aber häufig eine intensivere Auseinandersetzung mit ihnen.





Mit dem nun vorliegenden Begleitband wurde das Angebot einer zusätzlichen „Vertiefungszone“ geschaffen, die die Besucherinnen und Besucher mit nach Hause nehmen können. Dabei wurde die Anordnung der Werkzeuge aus der Ausstellung übernommen, um eine einfache Orientierung zu ermöglichen.

Abschließend noch einige Worte des Dankes. Dieser gilt zunächst vor allem Herrn Heinz D. Janssen. Durch seine lebenslang gewachsene Leidenschaft für den Bootsbau und das zugehörige Werkzeug hat er einen unschätzbaren Fundus aus der gesamten Wesermarsch zusammengetragen, den das Schiffahrtsmuseum der oldenburgischen Unterweser die große Freude hat, umfänglich in der Dauerausstellung in „Haus Elsfleth“ zeigen zu können.

Der Katalog stellt dafür eine wertvolle Ergänzung und Bereicherung dar und vermittelt zugleich das Wissen um die Funktion der gezeigten Werkzeuge und Objekte in anschaulicher und leicht verständlicher Form. Dafür geht mein herzlicher Dank neben Heinz D. Janssen, der hier sein Fachwissen kompetent zu Papier gebracht hat, auch an den Schiffahrtshistoriker Dr. Albrecht Sauer, der als profunder Kenner des frühneuzeitlichen Holzschiffbaus dafür gewonnen werden konnte, die textliche Überarbeitung zu übernehmen.

Dank auch an die Bildgeber, unter anderem das Deutsche Schiffahrtsmuseum, Bremerhaven, den Heimatverein Blumenthal, das Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Niedersachsen, Regionaldirektion Oldenburg, sowie die Abeking & Rasmussen Schiffs- und Yachtwerft AG. Darüber hinaus bedanke ich mich gleichermaßen bei Linda Thorlton, Mitarbeiterin des Schiffahrtsmuseums Unterweser, für die umfangreichen und mit viel Liebe zum Detail ausgeführten Fotoarbeiten und bei Konstantin Zigmann und Kristina Jacobs, der Museumsverlag, für die ansprechende Gestaltung.

Zu guter Letzt gilt mein herzlichster Dank unseren Sponsoren und Förderern, namentlich der Oldenburgischen Landschaft, der EWE-Stiftung sowie den Unternehmen Abeking & Rasmussen Schiffs- und Yachtwerft AG, Lemwerder, und Fassmer GmbH & Co. KG, Berne, ohne deren Einsatz dieses Buchprojekt nicht in der vorliegenden Form hätte umgesetzt werden können.



Dr. Christine Keitsch  
Museumsleiterin

GEFÖRDERT DURCH



MIT MITTELN  
DES LANDES  
NIEDERSACHSEN



EWE | STIFTUNG

 | ABEKING & RASMUSSEN





Bestell-Nr. — 306 — der Unfallverhütungsbild G. m. b. H.  
 Berlin W 9, beim Verband der Deutschen Berufsgenossenschaften

Die Handhabung des  
 Dechselfs

Unfallverhütungsblatt des Ver-  
 bandes der Deutschen Berufsge-  
 nossenschaften, ca. 1925