

# Gemüseewer „Frieda“

**Baubericht von Dieter Kutsche**

*Frieda/Elfriede*

ein Ewer von der Lühe, auch Obst oder Gemüseewer genannt.

Die hölzernen Ewer unter Segeln waren die Packesel auf der Niederelbe. Bei diesen Schiffen gab es Bautraditionen, die ihre Vorgaben durch die Eigenarten der Werften, oder die der Fahrtgebiete erhielten. Die Baustile wurden von den Schiffbauern und den künftigen Eignern bestimmt. Die Baumaße orientierten sich vornehmlich an den zu befahrenden Flüssen, Kanälen, Schleusen und Häfen. Nach Einführung des Eisens in den Schiffbau wurden schon in den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts eiserne Ewer gebaut, aber diese hatten noch einen hölzernen Boden. So wurde erst 1899 (nach J. Kaiser) der erste volleiserne Ewer bei Jacobs in Moorrege gebaut, der Werft auf der dann auch 1904 der Giek-Ewer Elfriede entstand. Er wird auch Lühe-Ewer genannt, weil er für den Obsttransport aus den Gebieten an der Lühe geplant war und somit eine Länge haben mußte, mit der auf dem Oberlauf des Flusses noch gewendet werden konnte zu dem Namen "Frieda" komme ich noch später zurück.

„Frieda“ auf großer Fahrt, ohne Toppsegel



Der künftige Verwendungszweck "Obsttransport" bestimmte ein weiteres bauliches Merkmal der Elfriede. Obwohl der Rumpf aus Stahl gebaut worden war, wurden das Deck und die Lukensüills aus Holz gefertigt, damit im Laderaum ein stabileres Klima herrschen kann. Charakteristisch für die Stahlewer ist das



Rundgattheck, an dessen steilem Steven das Ruder hängt, welches mit einer Pinne bewegt wird.

Hafen in Sicht

Rundgatts verdrängten die sonst auch bei eisernen Ewern üblichen Segelschiffhecks. Sie boten bei der ohnehin schon eingeschränkten Länge (Alstermaß, Lühemaß, Lägerdorfermaß, etc.) eine bessere Nutzung des umbauten Schiffsraums.

Die Elfriede hat eine Länge von 14,75m. Zwischen den Steven und eine Breite über alles von 4,75 m. Das Längen/Breiten-Verhältnis von 3,2 ist sehr niedrig, bei den meisten Ewern ist es um 4 oder sogar darüber. Außerdem ist die Elfriede sehr völlig gebaut. An der Küste würde man sagen, sie ist eine breite, dicke Flunder. Am 20. Januar 1904 unterschrieb der Schiffer C. Wilhelmi aus Bützfleth und der Schiffbauer J. Jacobs

aus Moorrege eine Vereinbarung über den Bau eines eisernen Ewers, zu einen Preis von 5.100 Mark. Der sich aber um 100 Mark erhöhte durch den Einbau eines Schraubenstevens. Er war damit der kleinste volleiserne Ewer, den Jacobs je baute, wahrscheinlich der kleinste seines Typs überhaupt. In den Jahren von 1904 bis etwa 1980 hatte der sonst so schucke Segler viele Eigner und Umbauten über sich ergehen lassen müssen, bis ihn das Altonaer Museum erwarb.

Bug der „Frieda“



## Zum Bau der Frieda

Das Modell wurde wie üblich in Spantbauweise über Kopf auf einem Hellingbrett hergestellt. Die 12 Spanten wurden aus 10 mm Sperrholz, Bug und Heckstevens aus 10 mm Buche erstellt. Nach dem die Spanten ausgerichtet und fixiert waren, begann das Beplanken, mit 3mm Eichenplanken. In der Mitte des Rumpfes wurde eine Vertiefung von 35x27x2 cm ausgearbeitet, um darin später eine abnehmbare Bleiplatte (Ballast) aufnehmen zu können. Das Gewicht der gegossenen Bleiplatte, die mit drei Madenschrauben im inneren des Rumpfes beim segeln gehalten wird, beträgt 10 kg. Der fertig gebaute Rumpf wurde dann mit einer dünnen Glasgewebematte und Epoxydharz versiegelt. Auch der Innenraum wurde mit Epoxydharz Versiegelt. Danach bekam der Rumpf sein Stahlkleid, in Form von dünnen Alublechen. Die Nieten wurden mit einem Zahnrad, aus einem alten Wecker, das ein bißchen umgeändert wurde, durch gedrückt.



Das Heck des Ewers



Jetzt kam die Zeit um mir langsam Gedanken zu machen, was ich so alles in den Rumpf einbauen wollte. Eine Segelwinde für das Ruder, das an Deck über Taljen geschoren wird. Eine zweite für die Vorsegel, die dritte für das Großsegel. Das charakteristische der Plattbodenschiffe sind aber seine Seitenbretter, die ein Abdriften beim Segeln

verhindern sollen. Wie steure ich die Seitenbretter an? Jetzt ist guter Rat angesagt. Mit Mechanik, habe ich nicht viel am Hut. Auch nach Rückfragen unter Classic-Kollegen, kam ich nicht weiter. Mir blieb nichts anderes übrig, als noch einmal in die Tasche zu greifen und noch zwei Segelwinden zu kaufen, um beide Seitenbretter unabhängig von einander zu bedienen.

Ankerwindem it umlegbarem Klüverbaum



Weiter bekam die Frieda noch einen Hilfsmotor, samt Fahrtenregler, da ja vom Original her ein Hilfsmotor vorgesehen war.

Nach dem die Winden, Motor und sonstige Kleinteile, alle ihren Platz gefunden hatten, begann das Beplanken des Decks. Die einzelnen Planken sind aus 2 mm dicker Tanne. Die Kalfaterung besteht aus schwarzen Wollfäden, die in die Zwischenräume der einzelnen Planken gedrückt wurde. Nach dem die Fäden fixiert waren, bekam das ganze Deck einen mehrmaligen Anstrich mit verdünntem G4 auf.



Blick von oben auf das Vordeck, mit Logisniedergang und Obstkisten

← Schon im Winter hatte ein Clubmitglied, nachfragen an das Altonaer Schifffahrtsmuseum gerichtet, wo die „Elfriede“ liegt und ob eine Chance besteht das Schiff zu besichtigen. Ein Telefongespräch vom Museum gab uns die Auskunft daß die "Elfriede" zur Zeit in Wischhafen

im Hafen liegt und wir sie besichtigen dürften. Da der Winter in diesem Jahr aber, bis weit in den Frühling sich verlagerte, mit viel Schnee und Eis und dadurch eine Fahrt in den hohen Norden unmöglich machte, konnten wir keine Fotos von dem Ewer machen. Aber es juckte doch in den Fingern den angefangenen Rumpf weiter zu bauen. So baute ich nach dem Plan (Poster) vom Museum meinen Modellrumpf weiter.

Nachdem die Straßen wieder Schnee und Eis frei waren machten wir uns auf den Weg nach Wischhafen, um dort etliche Filme zu verknipsen.

Schiffsjunge „Hinrich“ mit seiner Werkzeugkiste



Nach der Auswertung unserer Fotos entdeckte ich einige Unstimmigkeiten vom Plan zum Original. Da ich aber nicht gewillt war, meinen fertig gebauten Rumpf abzuändern oder neu zu bauen, so änderte

ich was am einfachsten war, den Namen. So kam mein Ewer zu seinem Namen „Frieda“.

Auf dem Weg zum Markt



← Die Elfriede, wie schon gesagt, besitzt nur einen Mast der in einem Mastkoker steht um den Mast bei Brückendurchfahrten zu legen Es galt jetzt diesen und die zugehörigen Bäume, das sind der

Großbaum und die Gaffel her zu stellen. Aus Tanne wurde der erst viereckig und dann konische Mast, auf einer Vorrichtung wie auch die anderen Bäume hergestellt. In einer weiteren Bauphase den auch umlegbaren Klüverbaum.

## Kapitel: Blöcke

Einmal ist über deren verschiedene Herstellung schon so viel geschrieben worden, daß ich nur kurz auf meine 30 Blöcke, für den Ewer eingehen möchte. Die Maße der Blöcke gehen von 6 mm bis 22 mm, ein- und zweischiebige. Davon 12 mit Außenbeschlag.

Beiboot und Jütte – Vorrichtung zum Aufrichten des Mastes

Nachdem die Blöcke alle hergestellt waren ging es daran sie an ihre vorgesehene stelle am Mast anzuschlagen.



Nachdem die Arbeit abgeschlossen war, ging es an die Herstellung der Segel. Grundsätzlich nehme ich für meine alten Arbeitsschiffe nur Baumwollstoffe für die Segel. Erst wurden für alle 4 Segeln Schablonen aus Pappe ausgeschnitten mit den für das Segel entsprechenden Dopplungen und Nähte. Der Stoff wurde nun mit Zugaben zugeschnitten. Danach hieß es die Nähmaschine aus dem Schrank zu holen. Erst ein paar Probenähte auf Stoffreste, um den richtigen Stich und Abstand bei den Dopplungen herauszufinden. Die einzelnen Kleider sind bei meinen Segeln mit der sogenannten „Falsche Naht“ genäht. Nach erfolgreichem Umgang mit der Nähmaschine war ich mit meinem Resultat so einigermaßen zufrieden Jetzt kam das leidige Liektau an die Reihe, was einige Stunden Arbeit bringt, aber weiter nicht ins Auge fällt. Genauso verhält es sich für die Einzelnen aufgenähten Ösen.



Klau und Stag-Fockfall

Nach Fertigstellung der Segel ging es in die Lohe, das heißt bei mir, in die braune Textilfarbe. Nach dem Trocknen und Bügeln wurden die Segeln an die Masten angeschlagen. Zuvor habe ich auf meiner primitiven Reeperbahn, entsprechend dem Zweck, verschieden starke Taue geschlagen, die jetzt zum Einsatz kamen.

Zwischenzeitlich waren die Kleinteile, die den Ewer als Obst- und als Gemüseewer kenntlich machen sollten hergestellt. Das war vollbracht.

Topplicht



Was jetzt kam war die Erprobung auf dem Wasser. Aus Mitgliederkreisen der Classic wurde ich im voraus schon auf das Fahrverhalten eines Plattbodenschiffes vorbereitet. Das sieht dann so aus: Will ich eine Wende einleiten, so muß ich das Ruder, daß auch dem Maßstab 1:12 entspricht, schon ein paar Minuten vorher legen ehe meine "Frieda" reagiert. Ansonsten ist der Ewer ein gutmütiger Segler, zu sehen auf dem Wasser bei Freundschaftstreffen der "Classic" und auf dem eigenen Vereinsgewässer.

