Hermann Ostermann

Segelmacher an der Oldenburgischen Unterweser

Bibliografische Informationen der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; Detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über http://dnb.d-nb.de abrufbar

Impressum

© 2024 Eigenverlag Sohn-Art www.sohn-art.de

Autor Hermann Ostermann

Umschlaggestaltung, Satz und Layout Michael Sohn

Foto Titelseite Hermann Ostermann

Foto Rückseite Astrid Ostermann

Porträtfoto Einschlagseite Rücken Hermann Ostermann

ISBN 978-3-00-080580-6

Inhalt

Vorwort	5
Einleitung	8
Status und Zulassungsvoraussetzungen	10
Aufschwung der Schifffahrt Oldenburgs nach dem Sieg über Napoleon	14
Eine enge Geschäftsbeziehung: J. D. Block und Conrad Wilhm. Delius	31
Das Segelmachergeschäft - " alle Arten von Segeln anzufertigen."	37
Segelmacherarbeit	47
Die Segelmacherwerkstatt und die traditionellen seemännischen Handwerkszeuge	56
Segelmachergesellen und Segelmacher an Bord Oldenburger Schiffe	66
Anpassung, Diversifikation und Spezialisierung - Segelmacher als Zulieferer der maritimen Wirtschaft	71
Ausblick ins 20. Jahrhundert: modernisiertes Handwerk für Reedereien, Werften und Yachten	80
Anhang	88
Schiffe, für die von Gebr. Hustede bzw. Heinr. Hustede (sen.) Segel angefertigt worden sind	92
Liste der Archivalien	97
Literaturliste, gedruckte und veröffentlichte Quellen zu: Segelmacher an der Oldenburgischen Unterweser	100
Danksagung	113
Ebenfalls erschienen im Verlag Sohn-Art	116

Ein Vergelmacher.



Vorwort

Liest man Selbstzeugnisse von Seeleuten, so sticht der Segelmacher an Bord häufig positiv hervor. Wenn die strenge Hierarchie mit ihren Einschränkungen und dem Schichtdienst beschrieben und die gegenseitige Kontrolle der Seeleute beklagt wird, dazu die Angst, bloß keine Angriffsfläche für Spott, Häme und Strafen zu bieten, dann kommt mit der Schilderung des Segelmachers häufig ein Stück normaler Alltag in die Erzählung. Der Segelmacher wird oft als souverän und bodenständig beschrieben. An ihm prallte der Gemeinschaftsdruck ab. Als selbständiger Handwerker von der Schichtarbeit befreit und mit eigener Bordwerkstatt unterstand er nur dem Kapitän. Ich habe ich nie gelesen, dass sich Segelmacher gegenüber den Bordkollegen rabiat benahmen oder brutal gegenüber Untergebenen waren, wie dies bei Bootsleuten und Steuermännern häufiger vorkam. Im Gegenteil: So mancher Schiffsjunge fand beim Segelmacher einen emotionalen Rettungsanker. Auch für die ersten weibliche Auszubildenen war der Segelmacher mitunter der einzige Mensch an Bord, mit dem sie ein wenig reden konnten. Hatte ein Segelmacher ein passables Schiff gefunden, so blieb er dort oft viele Jahre. Dabei sah er die viel jüngeren Matrosen und Auszubildenden kommen und gehen und sammelte eine Menge Lebenserfahrung.

Doch wirft die Figur des Segelmachers an Bord auch eine Menge Fragen auf. Wo hatte er sein Handwerk erlernt, wie kam er an Bord und welche Verflechtungen gab überhaupt zwischen der Segelmacherei auf Schiffen und an Land? In der Literatur ist bisher nichts Zusammenhängendes über den Berufsstand des Segelmachers zu finden. Umso erfreulicher ist es, dass Hermann Ostermann dieses wichtige Thema in den Blick genommen hat. Dabei handelt es sich gewissermaßen um einen "Recherche-Beifang".

Am Anfang stand der Hinweis von Manfred Sell vom Sielhafenmuseum in Carolinensiel auf zwei Arbeitsbücher der Braker Segelmacherei Block in Brake an der Unterweser, das sich seit der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu einem zentralen Segelmacherstandort entwickelt hatte. Ein weiterer entscheidender Hinweis war der von Rolf Westheider vom Heimatmuseum Versmold auf den Nachlass der Geschäftsbücher der Segeltuchfabrik von Conrad Wilhm. Delius in Versmold, aufbewahrt im Westfälischen Wirtschaftsarchiv in Dortmund. Hermann Ostermann, der selbst Kaufmann ist, hatte sich zunächst für die Handelswege von Segeltuchmaterial sowie die Vernetzung von Segeltuchherstellern, Segelmachereien sowie Schiffsbetreibern und –ausrüstern interessiert. Das Schifffahrtsmuseum der Oldenburgischen Unterweser hat in seinem Bestand bedeutende Nachlässe und andere Dokumentationen über die Segelmacherbetriebe der Stadt und des Umlands. Wesentliche Informationen fand Ostermann dann auch im Sielhafenmuseum Carolinensiel. Der Bezug des Segeltuchs aus Westfalen ließ sich hier wie dort über die Rechnungsbücher der Lieferanten und Auftraggeber nachweisen. Die Rechnungsbücher gaben darüber hinaus Auskunft über die Materialien zur Herstellung der unterschiedlichen Segel. Durch die systematische Auswertung dieser Bücher ließen sich genaue Aussagen über die Veränderungen in der Verwendung des Materials für die Segelherstellung generieren.

Bei der Durchsicht der Nachlässe von Segelmacherbetrieben wurde schnell deutlich, dass sie auch wertvolle Quellen zum Berufsstand des Segelmachers bieten. Hermann Ostermann hat damit für den vorliegenden Band drei Themenbereiche erschlossen: Die Vernetzung der Segel- und Segeltuchhersteller mit ihren Auftraggebern entlang der westlichen Nordseeküsten, die Veränderungen in der Nutzung und Kategorisierung des Materials für die Segelherstellung im Laufe des 19. Jahrhunderts und den Berufsstand der Segelmacher. Dabei werden ihre Organisation, die Ausbildung in den Segelmacherbetrieben, berufliche Zugänge für Bordsegelmacher, Arbeitsbedingungen an Land, und sogar Arbeitskämpfe dokumentiert.

Während meiner Tätigkeit als Wissenschaftliche Mitarbeiterin am Deutschen Schifffahrtsmuseum habe ich Ostermanns Expertise schätzen gelernt. Als Kenner zur Geschichte des Segeltuchs lieferte er u.a. wertvolle Hinweise zur Inventarisation der Segel am DSM. Seine Forschungsergebnisse sind in verschiedenen Fachzeitschriften publiziert worden, u.a. im Deutschen Schifffahrtsarchiv, das in den letzten Jahren die Geschichte der Segelmacherei als Schwerpunkt behandelte. Neben dem Leiter des Elbschifffahrtsmuseums in Lauenburg, Jörn Bohlmann, ist Hermann Ostermann meines Wissens der einzige Experte auf diesem Gebiet.

Unabhängige privat Forschende haben die Freiheit, ihr Thema ohne Zeitdruck erschöpfend behandeln zu können und sich jahrelang in ihrer Freizeit ihren Studien zu widmen. Ich habe am DSM von dem immensen Wissen solcher Experten stets sehr profitiert. Ohne ihre Arbeiten würde die schifffahrtsgeschichtliche Forschung, die seit den 1970er Jahren vor allem in Bremerhaven, Bremen und Hamburg sehr gefördert wurde, einen Bruchteil des heutigen Wissensstandes umfassen. Manche Schiffsregister, die uns heute als wissenschaftliche Hilfsmittel für Recherchen so selbstverständlich zur Verfügung stehen, gäbe es nicht. Es sind vor allem die frei Forschenden, exzellente Experten ohne geisteswissenschaftlichen Titel, die das Basiswissen zur Schifffahrtsgeschichte zusammengetragen haben, auf das sich heute die deutsche wissenschaftliche schifffahrtsgeschichtliche Forschung stützt.

Hermann Ostermann ist ein solcher Autodidakt. Angeregt zunächst durch sein berufsbedingtes kaufmännisches Interesse hat er Quellen erschlossen, die in der bisherigen Forschung zur deutschen Schifffahrt überhaupt noch keine Beachtung gefunden haben. Umso mehr freut es mich, dass in Zusammenarbeit mit dem Schifffahrtsmuseum der Oldenburgischen Unterweser diese Arbeit publiziert werden kann. Der vorliegende Band von Hermann Ostermann ist ein Glücksfall für die maritime Forschung, dem ich viele fachinteressierte und wissbegierige Leserinnen und Leser wünsche.

Bremen im Februar 2023

Ursula Feldkamp

Einleitung

"Gerüche, Teer und Taue, das müssen die ersten Dinge gewesen sein, die mein Vater gerochen hat. Frische und neue Taue, Segeltuch und Teer. Außerdem war da der Geruch von Salz und Wellen, von Großsegeln, Vorsegeln, Focksegeln, Bramsegeln, Rahsegeln und Sturmfocken, die in der Werkstatt zum Trocknen hingen."1

Mit diesen Zeilen beginnt der Familienroman des Niederländers Geert Mak, dessen Vater Catrinus in der Segelmacherei seiner Vorfahren in Schiedamm im Jahr 1899 das Licht der Welt erblickte. Eine Milieuschilderung, die mehr oder weniger für alle Hafenstädte während des 19. Jahrhunderts zutreffend gewesen sein dürfte.

Brake, Elsfleth und die benachbarten Ortschaften an der Oldenburgischen Unterweser hatten sich im 19. Jahrhundert zu einem bedeutenden Schifffahrtszentrum entwickelt, geprägt durch Handelshäuser, Reedereien, Werften, Walfangunternehmen, diversen maritimen Handwerken, Schiffsausrüstern, Schiffs- und Warenmaklern, die in der Nähe der Anlegestellen ihre Kontore, Lagerhäuser und Werkstätten unterhielten.

Schon in den 1790er Jahren hatte dort die Schifffahrt einen Aufschwung erlebt, unterbrochen durch die napoleonische Besatzungszeit, ehe in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine erneute Aufwärtsentwicklung der Seefahrtsaktivität einsetzte. Trotz der Aufhebung des Braker Weserzolls, der Gründung Bremerhavens und später der Weserkorrektion war die Entwicklung der Schifffahrt Oldenburgs im weiteren Verlauf des 19. Jahrhunderts von einem stetigen Aufschwung geprägt. Insbesondere die 1840er Jahre bis in die Jahre nach der Reichsgründung 1871 standen ganz im Zeichen der Seefahrt, deren Entwicklung wesentlich auf dem Überseehandel und der Auswanderung basierte.

Die Mehrzahl der unter großherzoglicher Flagge fahrenden Schiffe war auf den zahlreichen einheimischen Werften gebaut worden.² Allein in den Jahren von 1846 bis 1864 war die Handelsflotte Oldenburgs von 127 Schiffen mit 7.529 Lasten auf 226 Schiffe mit 26.440 Lasten angewachsen. Es waren dann aber nicht allein Braker und Elsflether Reeder, für die Schiffe von den 27 Schiffbaumeistern gebaut wurden. Daneben waren es hauptsächlich Bremer und Hamburger Auftraggeber, die Oldenburger Werften mit dem Bau von Schiffen beauftragt haben.

Die in der maritimen Wirtschaft des Großherzogtums Oldenburg engagierten Akteure bildeten ein komplexes Beziehungsgeflecht, das einerseits schwer überschaubar war, andererseits in der Hochzeit der Segelschifffahrt die wirtschaftliche Grundlage dieses Sektors ausmachte. Dieser wies einerseits frühindustrielle Züge auf, war aber dennoch handwerklich-kaufmännisch dominiert. In technischer Hinsicht bestand vor allem auch noch bei den Ankerschmieden, den Reepschlägern und den Segelmachern auf besondere Weise eine Verbindung mit der Entwicklung von Schiffbau und Reederei.

1. vorhergehende Seite Segelmacher bei der Arbeit Federzeichnung, 18. Jahrhundert, Archiy d. Verfassers

¹ Geert Maak, Das Jahrhundert meines Vaters, Amsterdam 1999

Stefan Hartmann, Studien z. Oldenburgischen Seeschifffahrt, in: Hansische Geschichtsblätter, 94. Jg. Köln 1976 (S. 38-80)

Das Segelmacherhandwerk lässt sich über gut 200 Jahre von der letzten Dekade des 18. Jahrhunderts bis in die Zeit nach dem 2. Weltkrieg im Großherzogtum Oldenburg nachweisen. Eine wirklich historisch exakte und vollständige Darstellung dieses Gewerbes ist aufgrund der unvollständigen Quellenlage nicht möglich, ledoch kann anhand der noch erhaltenen Dokumente und der bisher zu Wirtschaft und Schifffahrt veröffentlichten Schriften die Bedeutung und das Wesen dieses Handwerks für die Häfen an der Oldenburgischen Unterweser aus unterschiedlichen Blickwinkeln dargestellt und die Entwicklung im Verlauf des 19. Jahrhunderts am Beispiel der wichtigsten Segelmachereien ein Stück weit nachgezeichnet werden. Da Segelmacher in erster Linie Segeltuch und Tauwerk verarbeitetet haben, soll die Bedeutung dieser Materialien eingehend in den Blick genommen werden, ebenso wie die für dieses Handwerk typischen Arbeiten und die gebräuchlichen speziellen Werkzeuge.

Während des Höhepunkts der Segelschifffahrt in den 1860er Jahren waren insgesamt zwölf Segelmachereien mit rund 50 Beschäftigten an der Oldenburgischen Unterweser tätig. Zwar blieb das maritime Handwerk während des 19. Jahrhunderts in seiner handwerklich geprägten Arbeitsweise weitgehend unverändert, doch gegen Ende des Jahrhunderts machten sich die Auswirkungen der fortschreitenden Industrialisierung in der maritimen Wirtschaft bemerkbar, sodass ein Rückgang des Reedereiwesens, vor allem aber im Schiffsbau eintrat. Auch die Segelmacher sahen sich schließlich genötigt, ihr Gewerbe auf die eine oder andere Art der Entwicklung und den sich damit verbundenen Anforderungen anzupassen. Schließlich haben sich nach dem ersten Weltkrieg noch zwei Segelmacher-Betriebe an der Oldenburgischen Unterweser und oft nur mit Aufträgen von weither ihre Existenz sichern können.



Wie kaum ein anderes maritimes Museum besitzt das Schifffahrtsmuseum der Oldenburgischen Unterweser neben Sachobjekten des Segelmacherhandwerks sehr zahlreiche historische Dokumente – vor allem Geschäfts- und Arbeitsbücher mit Segelzeichnungen von Segelmachern, sowie Geschäftsunterlagen Braker und Elsflether Firmen, welche die Beziehungen und Entwicklungen zwischen den an der Schifffahrt beteiligten Unternehmern belegen. Eine Reihe weiterer Dokumente, so aus dem Niedersächsischen Landesarchiv, Abt. Oldenburg, dem westfälischen Wirtschaftsarchiv Dortmund, sowie aus privaten Sammlungen wurden ebenso für diese Darstellung herangezogen, wie auch das Ortsfamilienbuch Brake-Elsfleth-Golzwarden-Hammelwarden (herausgeg. von Heero Onnen).

2. Aktuelles Foto des Hauses der Segelmacherei Block, Lindenstrasse, Brake, Foto: Verfasser

Status und Zulassungsvoraussetzungen

"Die Handwerke welche die Segel verfertigen. Man findet in jedem Hafen Segelmachereyen und die Meister unter deren Aufsicht die Segel verfertigt werden, heissen Bassen oder Seaelmacherbassen." ³

Seit dem ausgehenden Mittelalter war das maritime Handwerk in den größeren Hafenstädten Nordwest-Europas meist berufsständisch organisiert. Für Segelmacher gilt dies aber nur eingeschränkt. Denn nur dort, wo eine genügend große Zahl von Meistern und Gesellen eines Handwerks vertreten war, gab es eine Berufsorganisation, wie z. B. bei den Segelmachern in Amsterdam, die seit alters her in einer Gilde organisiert waren. Wo, wie in Oldenburg, eine solche Organisation nicht existierte, benötigten Handwerker ein Privileg der Obrigkeit.

Nach der in der Handwerksforschung entwickelten Definition war für das Handwerk im 19. Jahrhundert die selbständige gewerbliche Tätigkeit kennzeichnend, die mit der Person des Meisters unlösbar verbunden war, und bei der auf Grundlage individueller erlernter Handfertigkeit und umfassender Werkstoffbeherrschung produziert wurde. Dies gilt im Besonderen für die Segelmacherei unter Berücksichtigung der Tatsache, dass diese nicht fertige Produkte für den Markt, sondern immer aufgrund von fest umrissenen Aufträgen gearbeitet hat. Doch besaß der selbständige Segelmacher als Gewerbetreibender immer auch die Kaufmannseigenschaft, die mit dem Erwerb des Bürgerrechts verbunden war. Segelmacher kauften Segeltuch und Tauwerk nicht nur für die eigene Werkstatt ein, sondern verkauften es auch an Kapitäne und Schiffseigner weiter, und schon im 17. Jahrhundert galt manch ein Segelmacher als gut gestellter Kaufmann.

Beispielhaft dafür, dass einzelne Segelmacher im wirtschaftlichen und öffentlichen Leben der Hafenstädte eine herausragende Rolle gespielt haben, steht der 1807 in Bremen geborene Segelmacher, Reeder und Werftbesitzer Franz Tecklenborg. Nach Gesellenjahren in Kopenhagen hatte er 1830 nach dem Tod seines Vaters dessen Segelmacherei übernommen. Daneben war er Vertreter verschiedener englischer Anker-, Ketten-, Tauwerks- und Segeltuchfabriken. Später beteiligte er sich an der Werft von Simon Abegg in Geestemünde, die unter seinem Bruder Johann Carl als eine der führenden Werften im Kaiserreich bekannt wurde. Auch gehörte eine Reederei zum Geschäft "Franz Tecklenborg, Segel- und Kompassmacher". Von 1853 bis zu seinem Tod 1886 war Tecklenborg überdies Mitglied der Bremer Bürgerschaft.⁵

Überlieferungen zu den im 17. Jahrhundert an der Oldenburgischen Unterweser tätigen Segelmachern existieren nur spärlich, obwohl in dieser Zeit Oldenburger Schiffe von Brake und Elsfleth aus nach der Ostsee und ins Mittelmeer segelten, die um 50 Last groß gewesen sind⁶. Als älteste Aufzeichnung darf wohl das Gesuch des Segelmachers von Rabenstein aus dem Jahre 1790 angesehen werden, aufbewahrt im Niedersächsischen Landesarchiv Oldenburg. Von

³ Johann Hinrich Röding, Wörterbuch der Marine, 1798

⁴ vergl. H. Kaufhold, *Umfang und Gliederung des deutschen Handwerks*; in: U. Engelhard, Handwerker in der Industriealisierung, Stuttgart 1984, S. 14 u. 15

⁵ Lars U. Scholl, *Tecklenburg, Franz*, in: Neue Deutsche Biographie 25, 2013, S. 819-820

⁶ J. Meyer, Oldenburger Schiffahrtschronik, 1996

Rabenstein, geboren im Jahr 1747, beantragte beim Herzoglichen Amt in Oldenburg, sich in Brake als Segelmacher niederlassen zu dürfen. Gleichzeitig bat er um das Privileg, das Geschäft des Segel- und Kompassmachers zu führen, und zwar probeweise. Der Herzog erteilte ihm am 22. Oktober des betreffenden Jahres sowohl die Genehmigung, als auch das gewünschte Privileg. Schon zwei Jahre darauf bat von Rabenstein, dass ihm dieses Privileg auf weitere sechs Jahre zugebilligt werde, weil er beabsichtige, auf dem Groden neben der Trift bei Schlüters Schmiede und an dem Deichpfad von Hinrich Ammermann ein Haus zu erbauen.

Am 11. April 1792 erhielt Rabenstein die Versicherung vom Herzog zu Oldenburg, "... dass innerhalb von 6 Jahren keinem anderen Segelmacher verstattet werden solle, neben ihm seine Profession zu Braake zu treiben." Die Absicht, in Brake ein Haus zu errichten, wird Rabenstein nicht verwirklicht haben, da ein Antrag zum Bau eines Gebäudes an genannter Stelle zu dieser Zeit nicht nachgewiesen ist.⁷ Dass von Rabenstein in den 1790er Jahren der einzige Segelmacher in Brake war, ist sehr unwahrscheinlich.

Das erste Gesuch von Rabenstein, sich in Brake niederlassen zu dürfen, hängt zweifelsfrei mit der Tatsache zusammen, dass er bis dato in Leer ansässig war. Sein beantragtes Privileg auf das betreffende Gewerbe in Brake erlaubte

ihm nicht allein dieses ausüben zu dürfen, sondern hielt ihm auch für die nächsten Jahre jegliche Konkurrenz vom Leibe. Am 11. März 1799 notierte der Hammelwarder Amtsvogt Gether, dass der Segelmacher Rabenstein inzwischen verstorben sei, und dass ein Bremer namens Pegeler sich nun gemeldet habe und hoffe, das Geschäft weiter führen zu können, wenn er die erforderlichen Bescheinigungen wegen seines guten Betragens und seiner Geschicklichkeit beibringen kann. Ob es dazu kam, geht aus der Akte nicht hervor.⁸

Das Niederlassungsgesuch deutet auf die seinerzeit praktizierte Gewerbepolitik hin, insbesondere auf die Zulassungsvoraussetzungen für das Handwerk des Segelmachers. Demnach benötigte er für die Niederlassung eine Erlaubnis, obwohl er ein Landeskind war. Die Privilegien zum Schutz des Gewerbes wurden in der Regel nach kurzer Prüfung ohne Umstände erteilt, zumal die Aufsicht über die Seeschifffahrt bei der Oldenburger Staats- und Kabinettskanzlei lag, welche die maritimen Interessen, wie die der verwandten Erwerbszweige großzügig förderte. Diese im Herzogtum Oldenburg geübte Praxis der Privilegierung unterschied sich gegenüber der Stadt Bremen (wie auch anderen Städten) dahingehend, dass dort für die Selbständigkeit als Geschäftsmann zumindest der Bürgereid Voraussetzung war, welcher meist mit dem Wahlrecht verbunden war.

Ein anderer Segelmacher ist namentlich aktenkundig aus der Zeit der Napoleonischen Besatzung (1810–13): Gerhard Block aus Brake, der sich in Oldenburg vor Gericht zu verantworten hatte. Mit ihm zusammen standen die Braker Kapitäne Nicolaus Koch, Heinrich Kimme und Adam Remken, der Gastwirt Reelf Meentzen, der Tagelöhner Christoph Wispler sowie der bekannte Braker Schiffbaumeister Heinrich Oltmanns unter Anklage, welche auf "Verrätherey mit dem Feinde" lautete. Gegen Koch und Remken wurde in Abwesenheit verhandelt. Sie wurden "im Namen des Kaisers und Königs" für schuldig befunden und zum Tode verurteilt. Die anderen befand man als "nicht überführt", und sie wurden sofort frei gelassen. Ob es sich um den 34-jährige Gerhard Block



3. Gesuch des Segelmachers von Rabenstein, v. Okt. 1790, NLA Oldenburg, Best. 71.3, Nr. 114

⁷ Hans Wiechmann/Jens Schmeyers, *Chronik von Hammelwarden*, Lemwerder 2009 8 NLA Oldenburg, Best. 71.3, Nr. 114

Die Emwohner ber obenbezeichneten Communen, Die irgent eine Profession jur Gee treiben, ale Seeleute, Rifder, Schiffer, Schiffegimmerleute, Ralfater, Bobrer und Seegelmacher, werden biemit benachrichtigt, daß fie fich perfonlich, oder im Rall der Abwesenbeit burch ihre Eltern, mit ihren Geburts-Scheinen verfeben, bei dem Unter Commiffair ber Marine gu Davenburg, ber mit der See- Einschreibung beauftragt ift, ftellen muffen, um bajelbit immatrifulirt zu werben, namlich: Die aus dem Spindifat Minden . . . den 75 - 16 auf · Epndifat Effen den 14 . Ibay " Syndifat Lohne. den 19 . /bay " Syndifat Lingen ben s Sundifat Papenburg . . ben Samburg, ben 5. Marg 1812. Der Marine Commiffair, mit bem abminiftrativen Dienft bes Arrondiffements beauftraat, GRANDPRE Befeben von bem Mbmiral, der die Geschafte bes Sec. Prafecten verfieht. Reiche: Braf, VER HUELL. ne Impériale, rue Nicolai Kitchhof N.º 122. Elg 60 (Beet. 286) Ns. 354 KA

4. Bekanntmachung des Todesurteils für Braker Seeleute (Napoleonisches Dekret der drei Hanseatischen Departemanets), Bestand Schifffahrtsmuseum der oldenburgischen Unterweser in Brake (auch: Napoleonisches Dekret der drei Hanseatischen Departemanets, NLA Old. Sld. 60. Best.-Nr. 286. Nr. 354

handelte, der zu dieser Zeit noch nicht als Segelmacher selbständig in Brake tätig war, ist fraglich.

Das Urteil des französischen Militärtribunals in Oldenburg, unterzeichnet von einer Reihe Offiziere, ist am 27. März 1811 durch Aushang öffentlich bekannt gemacht worden.

Dieses zu Beginn der französischen Herrschaft in Oldenburg abgehaltene Tribunal stand in unmittelbarem Zusammenhang mit der Rekrutierung von Soldaten und Seeleuten für die geplante Invasion Englands. Am 2. März 1811 war von Napoleon ein Dekret erlassen worden, dass aus den drei "Hanseatischen Departements" 3.000 Seeleute im Alter von 20 bis 50 Jahren auszuheben seien. Der Überlieferung nach geschah dies rücksichtslos und teilweise mit Repressalien gegen Verwandte flüchtiger Männer. Erhalten ist ein im März 1812 in Hamburg erlassener öffentlicher Aufruf des französischen Marine-Kommissars Grandpré und des Admirals Ver Huell. Diese Bekanntmachung galt allerdings für das zum *Départment de l'Ems-Supérieur* gehörende südliche Oldenburg (das nördliche Oldenburg gehörte zum *Départment des Bouches du Weser*); darin heißt es:

Aufnahme Bescheinigung
für Ansländer
(mid An. 24 in Geminteennung).

Ben bem unterzichnen Berknete der Geminte hierkeiten der Geminte Miller der Geminteren der Geminteren

a

5. Aufnahmebescheinigung des Segelmacher Joh. Diedr. Eduard Block v. 19. Juni 1866, NLA Oldenburg Best. 70 Nr. 6071-1 "Die Einwohner der vorbezeichneten Communen, die irgendeine Profession zur See treiben, als Seeleute, Fischer, Schiffer, Schiffszimmerleute, Kalfater, Bohrer und Segelmacher, werden hiermit benachrichtigt, dass sie sich persönlich, oder im Fall der Abwesenheit durch ihre Eltern, mit ihren Geburtsscheinen versehen, bei dem Unter-Comissair der Marine zu Papenburg, der mit der See-Einschreibung beauftragt ist, stellen müssen, um daselbst immatrikuliert zu werden, nämlich: ..."

(es folgen die einzelnen Orte mit Datumsangaben) ⁹

Obwohl die Segelmacherei in den deutschen Ländern zu keiner Zeit ein streng zünftig organisiertes Handwerk war, betrachtete man es dennoch nicht überall als ein freies Gewerbe. Dies mag in sofern von Bedeutung gewesen sein, als das durch die Landesherrschaft ausgeübte Gewerbeprivileg nach der napoleonischen Zeit in Oldenburg zwar abgeschafft war, es jedoch vielfach noch in der ersten Dekade des 19. Jahrhunderts nachgewirkt hat. Oso mussten diejenigen, die sich von außerhalb im Großherzogtum Oldenburg als Gewerbetreibende niederlassen wollten, immer noch ein förmliches Gesuch stellen, das nach der 1830 erlassenen Handwerksordnung an die örtliche Administration zu richten war. Diese gab dem Gesuch statt, wenn der Antragsteller unbescholten war und seine Papiere in Ordnung waren. Entsprechende Dokumente im Oldenburger Staatsarchiv belegen dies für die Segelmacher Jacob Hermann Michaelis aus Bremen (1822), Johann Thies aus Lüdenscheid (1858), Heinrich Diedrich Kanne aus Salzuflen (1865) und Johann Diedrich Eduard

Block aus Vegesack (1866). Letzterem war die Niederlassung in Brake von der Großherzoglichen Verwaltung vorbehaltlich der Zustimmung durch den Rat der Stadt Brake positiv beschieden worden. Der einstimmige Beschluss des Braker Rates wurde Block durch ein entsprechendes ausgefülltes Formular mit Datum vom 19. Juni 1866 mitgeteilt.¹¹ Der aus Salzuflen im Fürstentum Lippe stammende Segelmacher Heinrich Diedrich Kanne wird nicht selbständig gearbeitet haben, da er als Segelmacher in den Braker Musterungslisten geführt wurde.

Schließlich wurde mit der 1869 in Kraft getretenen Gewerbeordnung für den Norddeutschen Bund, welcher in Oldenburg ein Gesetz vom 11. Juli 1861 vorausging, die vollständige Gewerbefreiheit eingeführt. Diese regelte in § 1, dass der Betrieb eines Gewerbes jedermann gestattet ist, sowie in § 3 die Zulässigkeit des gleichzeitigen Betriebs verschiedener Gewerke und, dass eine Beschränkung der Handwerker auf den Verkauf selbst verfertigter Waren nicht stattfindet. Dies war Voraussetzung dafür, dass Segelmacher z. B. auch die Schiffsausrüstung betreiben konnten. Schließlich bestimmte die Oldenburger Gewerbeordnung von 1869, dass bei keinem Gewerbe die Zulassung vom Besitze des Bürgerrechts abhängig sein soll. Die Verpflichtung zum Erwerb des Bürgerrechts konnte jedoch nach Ablauf von drei Jahren von der jeweiligen Gemeindebehörde verlangt werden.



6. Niederlassungsgesuchs des Segelmachers Kanne, NLA Oldenburg, Sla.70 Nr. 6097-2

⁹ NLA Old. Slg. 60, Best. 286 Nr. 354 KA

¹⁰ Silke Barnowski-Fecht: Das Handwerk der Stadt Oldenburg zwischen Zunftbindung und Gewerbefreiheit, Oldenburg 2001

¹ NLA Oldenburg Best, 70, Nr. 6071-1

¹² B. Dölemeyer et al: Richterliche Anwendung des Code civil in seinen europäischen Geltungsbereichen außerhalb Frankreichs, Frankfurt/M., 2006

Aufschwung der Schifffahrt Oldenburgs nach dem Sieg über Napoleon

Der Schiffbau ernährt viele andere Handwerker, als Schmiede, Reepschläger, Segelmacher, Blockdreher, Mastenschneider, Tischler, Mahler u. s. f. 13

Der Beginn des Schiffbaus lässt sich in Elsfleth bis ins 18. Jahrhundert zurückverfolgen. Nach Ernst Baasch¹⁴ erhielt im Jahr 1738 der dort ansässige Schiffszimmermann Bernd Siebie die Erlaubnis, auf dem Bernefelder kleinen Bauerngroden eine Werkstelle anzulegen. Nach Blumenberg waren im Jahr 1784 vier Schiffszimmerleute, ein Blockma-

Clotheton 17. May 1816.

Clotheton 17. May 1816.

fin Girk fryd Banandawh and Barba Park in f.

2/2 fell Riffferf & 26g - " 65

1/2 for Dayles Landen Barba ind 1/2 pet vito - " 39.

1 safan Park Park ind 1/2 pet vito - " 39.

1 in San what Park ind 1/2 pet vito - " 39.

1 in San what Park ind 1/2 pet vito - " 19.

Lin San what Park ind 1/2 pet Commental 4139. - 19.

Lin San what Paparan Bayaka fun Balabliftingun 3 48.

Tummal of 7 31

Coffinger of Data.

W. A. Braa

cher und ein Segelmacher in Elsfleth ansässig. ¹⁵ Als nach dem Ende der Napoleonischen Besatzung Schifffahrt und Schiffbau an der Unterweser wieder in Gang kamen, haben die Werften zunächst noch überwiegend die schon im 18. Jahrhundert verbreiteten Fluss- und Küstensegelschiffe gebaut: Weserkähne, Kuffen und Galioten. Erst ab den 1840er Jahren sind die ersten überwiegend Rah-getakelten Schiffe wie Schonerbriggen und Schoner auf Oldenburger Werften gezimmert worden. Die Oldenburgische Handelsflotte wuchs von 356 Seeschiffen mit 9.642 Registertons im Jahr 1829 auf 487 Seeschiffe mit 20.748 Registertons im Jahr 1848. ¹⁶

Was die Segelmacherei betrifft, so hat sich aus dem Jahr 1816 mit Datum vom 17. Mai eine handschriftliche Rechnung erhalten, ausgefertigt vom Segelmacher Braa für Kapitän Tönjes Bunjes über Arbeit und Material an einem Giek- und mehreren Stagsegeln. Diese Rechnung, im Besitz des Schifffahrtsmuseums der Oldenburgischen Unterweser in Brake, darf als wohl ältestes Geschäftsdokument eines Segelmachers in dieser Region, wenn nicht überhaupt in Deutschland, angesehen werden. Der Segelmacher Braa wird aber wohl nicht der einzige gewesen sein, der im Kirchspiel Elsfleth zu dieser Zeit sein Gewerbe ausgeübt hat. Denn nach den Angaben von Kohli in seiner historisch-statistisch-geographischen Beschreibung des Herzogtums Oldenburg waren 1816 in Brake 3, in Elsfleth 2 und in Golzwarden 1 Segelmacher tätig.¹⁷ Zum Vergleich: In Bremen waren 1797 bei den Segelmachern 9 Werkstätteninhaber bekannt.¹⁸

^{7.} Rechnung des Segelmachers Braa aus 1816, Schiffahrtsmuseum d. Oldenburgischen Unterweser, Brake, Inventar-Nr. 08-0037

¹³ Joh. Hinrich Röding, Allgemeines Wörterbuch der Marine

¹⁴ Beiträge zur Geschichte des deutschen Seeschiffbaues und der Schiffbaupolitik, 1899

¹⁵ A. Blumenberg, Elsfleth- 100 Jahre Stadt, 1956 XX

¹⁶ O. E. Meißer, 120 Jahre Schifffahrtsgeschichte an der Oldenburgischen Unterweser, 1988

¹⁷ L Kohli, Statistisch-geographische Beschreibung des Herzogthums Oldenburg, 1825

¹⁸ Staatarchiv Bremen, 6.2 F. 2.a V.6

Das Arbeitsbuch des Segelmachers Johann Hinrich Hustede aus Elsfleth (Inv.-Nr. 35-0007, im Bestand des Schifffahrtsmuseum Unterweser in Brake), darf wohl als das älteste seiner Art in Deutschland angesehen werden. Der Eintrag auf der ersten Seite des Buches lautet: Hinrich Hustädt mit Vermerk vom 12. September 1822. Dieses Datum stimmt mit dem Gründungsjahr der Segelmacherei von Hinrich Hustede überein, das auch durch einen späteren Geschäftsbrief belegt ist, in der Korrespondenz des Nachlasses der Segeltuchfabrik von Conrad Wilhelm Delius & Co., Versmold.¹⁹ Dieses Arbeitsbuch von Hinrich Hustede umfasst insgesamt 112 handschriftlich nummerierte Seiten, wobei immer nur das rechte Blatt mit der nächstfolgenden Nummer versehen ist (die Nummerierung der letzten drei Seiten fehlt; auf den letzten Seiten befindet sich ein Register mit den Nrn. 1 bis 14, letztere ohne Angaben). Der erste Eintrag umfasst zwei Zeichnungen, die eines Gieksegels (links) und die eines Focksegel (rechts) für ein kleines Fahrzeug. Dargestellt sind die Umrisse sowie die Senkrechte zum Achterliek beim Gieksegel und die Gerade am Fuß der Fock; dazu sind an den Außenlinien die Maße notiert. Auf den einzelnen Seiten finden sich leider keine weiteren Datums- noch sonstige

Später ist gemäß einer Rechnung aus dem Jahr 1857 belegt, dass Hinrich Hustede für die 1855 bei Ahlers in Elsfleth gebaute Bark *C J. BORGSTEDE* bereits nach zwei Jahren einige Segel überholt und neue angefertigt hatte. Die vom 29. März 1857 datierte Rechnungskopie (Rechnungsbuch bzw. Tagebuch), ausgestellt an Kapitän Schweichel, für die entsprechenden Arbeiten an verschiedenen Segeln lautet über 405 Goldmark und 70 ¼ Silbergroschen. Da dieses Schiff nicht in den Dokumenten der Segelmacherei Gebrüder Hustede verzeichnet ist, muss dieses Dokument dem Segelmacher Johann Hinrich Hustede jun. zugerechnet werden.

Um 1840 hatte sich an der linken Weserseite ein leistungsfähiger Holzschiffsbau mit etwa 40 Bauplätzen bzw. Werften etabliert. In diesen Jahren begann man mit dem Bau von Barken, obwohl zunächst noch Briggen und Schonerbriggen die bevorzugt gebauten Typen darstellten. In den Folgejahren trat dann in der Schifffahrt der Unterweserhäfen eine Verschiebung zugunsten der in der transatlantischen Fahrt eingesetzten schnellen Segelschiffe ein. Diese Entwicklung hin zu größeren Rahseglern wie Barken und Vollschiffen wird von Szymanski in Zusammenhang mit der Aufhebung der englischen Navigationsakte gebracht. Die Oldenburger Flotte war folglich bald auf allen Weltmeeren vertreten, und neben der Trampfahrt war das Auswanderer-Geschäft lohnend.

Das Anwachsen der Oldenburger Handelsflotte, die Entwicklung der Segelschiffe in dieser Zeit und die Bauaktivitäten der Werften lassen sich an überlieferten Statistiken, erhaltenen Konstruktionszeichnungen und Geschäftsunterlagen nachvollziehen. Ferner geben uns die amtlichen Schiffsverzeichnisse Hinweise auf diese Entwicklung, welche auch für das Segelmacherhandwerk in Brake und Elsfleth von Bedeutung war. Bezogen auf Elsfleth führt Karl Georg Böse in seiner topographisch-statistischen Beschreibung des Herzogtums Oldenburg für das Jahr 1855 aus:

8. Erste Seite aus dem Arbeitsbuch von Joh. Hinr. Hustede vom Sept.1822, Schifffahrtsmuseum der Oldenburgischen Unterweser; Inventar-Nr. 35-007

Maride Hustad - Claffild

Dimong 12! igne 1812.

¹⁹ Westfälisches Wirtschaftsarchiv Dortmund, Bestand F 11 Conrad Wilhm Delius & Co., Versmold, Korrespondenz, H 8

"Schiffahrt und Schiffbau nebst allen Gewerken welche beiden dienen, sind der Lebensnerv der Stadt. (...)
Für dieselben arbeiten eine Reihe von Schmieden,
Seilern, 4 Segelmacher mit 19, und zwei Blockmacher mit
4 Gehülfen. Direct von der Schiffahrt leben
in der Stadt Elsfleth 693 Menschen (1855)
d. h. mehr als 29% der Volkszahl." 20

In Brake, so Böse, lebten 1855 bereits 86% von industriellen Beschäftigungen und davon "719 Menschen direkt von der Schiffahrt (18%)". Brake hatte danach 4 Schiffswerften mit 14 Helgen mit 298 Arbeitern, 6 Segelmacher mit 19 und 3 Blockmacher mit 6 Arbeitern." Nach dem 1853 und 1860 von Strackerjahn herausgegeben Schiffahrtshandbuch waren in den 1850er Jahren folgenden Segelmacher an der Oldenburgischen Unterweser tätig:

in Brake H. Hauerken Wwe.*

Müller & Thoms
C. Schumacher Wwe. (auch Reepschlägerei)
C. E. Meyer*
H. G. Meyer*
in Elsfleth Hinrich Hustede (sen.)*
(Joh.) Hinrich Hustede (jun.)
G. Coldewey

Außer diesen Segelmachern waren in Weserdeich Joh. Maaß und in Deichhausen H. N. Haase tätig. Die mit * gezeichneten Segelmacher waren dann im Handbuch von Strackerjahn für 1860 nicht mehr verzeichnet, weil sie vielleicht zu diesem Zeitpunkt nicht mehr tätig gewesen sind. Die Segelmacherei von C. Schumacher Wwe. in Brake wurde von Müller & Thoms übernommen und ist dann wohl als Reepschlägerei fortgeführt worden. Die im Jahr 1858 gegründete Reederei und Segelmacherei der Gebr. Hustede ist von Strackerjahn nicht erwähnt worden, da diese erst im Jahr 1865 als Firma ins Handelsregister eingetragen worden ist. Insgesamt decken sich diese Angaben mit dem Bericht des Weserboten vom Januar 1862 (1. Jahrgang), der von 7 Segelmachereien berichtet, die durchschnittlich täglich 24 Arbeiter beschäftigten und täglich 19 Sgr. zahlten, im Ganzen 4.935 Thlr. Tagelohn. Bei den 7 genannten Reepschlägereien in Brake und Elsfleth erwähnt dieser Bericht zwei Reepschläger, die zur Herstellung der schwersten Taue mit Maschinen "unter Anwendung von Dampf bzw. Pferdekraft betrieben werden". Es dürfte sich dabei um die Betriebe von Ramien und Reiners gehandelt haben.²¹

In den 1860er Jahren erreichten Schiffsbau und Schifffahrt der oldenburgischen Unterweserorte einen Höchststand, dabei weiterhin auch die kleineren Einheiten mit kombinierter Takelung von Rah- und Schratsegeln, wie Scho-

D. Rohde

²⁰ K. G. Böse, Das Großherzogtum Oldenburg, Topographisch- statistische Beschreibung derselben, Oldenburg 1863, S. 148 u. 186

²¹ Jahrbuch Der Weserbote, 1. Jahrgang, Brake 1862

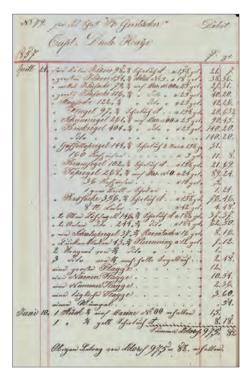
nerbarken, Zwei- und Dreimastschoner, sowie Schonergalioten und Schonerbriggs gebaut wurden.²² Auch sind noch zahlreiche hölzerne Segelschiffe für auswärtige Auftraggeber aus Bremen und Hamburg gebaut worden. In dieser Zeit etablierten sich weitere Segelmacherbetriebe. So in Elsfleth Christian Stindt und H. Frage, in Lienen Christian Schäffer, sowie in Brake Johann Diedrich Burchard Beckmann, Hinrich Stege und 1867 Johann Diedrich Eduard Block. Außer diesen waren in Brake noch die Segelmacher Hinrich Hauerken, C. E. Meyer, H. G. Meyer, Müller & Thoms und R. C. Schumacher Wwe. tätig.

Die im Bestand des Schifffahrtsmuseums der Oldenburgischen Unterweser aufbewahren Segelzeichnungen (Risse) zeigen im Vergleich miteinander teilweise recht anschaulich, wie sich die Besegelung und insbesondere auch der Schnitt der Segel ab etwa der Mitte des 19. Jahrhunderts entwickelt haben. War die Brigg, auch Brigantine genannt, vom Ende des 18. Jahrhunderts bis in die 1860er Jahre der am meisten gebaute Rahsegler-Typ an den Küsten der deutschen Länder, sind nach 1830 (und bis 1879) an der Oldenburgischen Weser 125 Briggen gebaut worden.²³ Im Laufe dieser Zeit nahmen hier die Barken und Briggen, aber auch die Schoner an Zahl deutlich zu, wobei die durchschnittli-

che Tonnage pro Einheit erheblich anstieg, bei den Schonern sogar auf den doppelten Wert.²⁴

Die Segelzeichnung der Schonergaliot MAGDALENE von 1852 (139 Registertons, Kapitän Bieth) zeigt einige typische Besonderheiten dieser Zeit: Von den drei Vorsegeln sind Innenklüver und Flieger schmal und mit parallel zum Acherliek laufenden Segeltuchbahnen gestaltet, während der Außenklüver wesentlich breiter gearbeitet ist; bei den tief geschnittenen Rahsegeln sind die Seitenlieken nach unten ausgegillt (gerundet ausgestellt) geschnitten, so dass das Fußliek bedeutend breiter ausfällt als das Kopfliek. Die Reffreihen befinden sich in der oberen Hälfte des Marssegels und es sind beiderseits Refftakel eingezeichnet - das Reffen erfolgte durch Aufholen des Segels mit Hilfe der Refftakel bis zur Reffreihe und Einbinden desselben auf der Rah. Auffällig ist weiter die vierseitige Gestaltung des Besanstagsegels; dieses wird in dem entsprechenden Arbeitsbuch als Knickstagsegel bezeichnet. Das Arbeitsbuch wird von Johann Hinrich Hustede (sen.) geführt worden sein, und seine Söhne haben dies nach seinem Tod fortgeführt.

Vierseitige Stagsegel waren im 18. und der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts auf etlichen Schiffen anzutreffen und kamen in England bereits im Laufe der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts außer Gebrauch.²⁵ Auffallend ist auch, dass in dieser Segelzeichnung



9. Rechnung Gebr. Hustede an Kapt. D, Haye Nr. 79 aus 1857, Bestand Schiff. Mus. d. Old. Unterweser, Invent.-Nr. 35-0002

H. Karting, Deutsche Schoner Bd. I, 2001; Ders., Vom Holz zum Stahl Bd. 1, Bremen 1993, S. 17

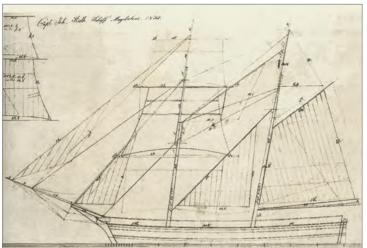
²³ H. Szymanski, Deutsche Segelschiffe, S. 62 ff

²⁴ St. Hartmann, Studien zur Oldenburger Schiffahrt in der Mitte d. 19. Jahrhunderts, in: Hansische Geschichtsblätter, 94. Jahrg., Köln 1976, S. 45

²⁵ D. MacGregor, Merchant Sailing Ships 1815-1850 1984, S. 28



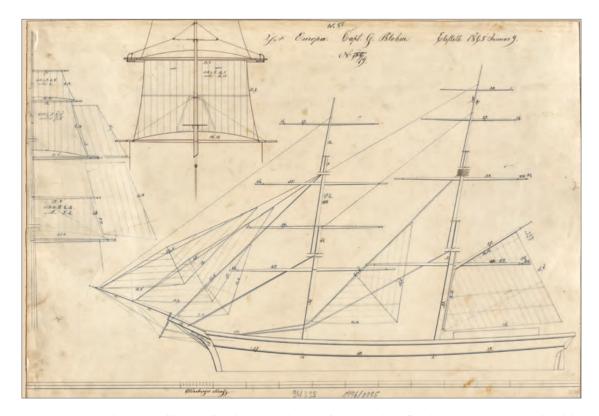
10. Gemälde einer Bark mit tief geschnittenen Segeln eines chin. Künstlers um 1860, Schiff. Mus. d. Old. Unterweser, Invent.-Nr. 1989/0404



die Fock (Rahfock) nur angedeutet dargestellt ist.

Im Vergleich dazu zeigt der
Segelriss der Brigg 'EUROPA von 1864
(257 Registertons, Kapitän Borchert
Christ. Hustede) am voll getakelten
Fockmast das Fock-, Vorober- und
Untermarssegel, Bram- und Royalsegel, am Großmast ebenfalls doppelte
Marssegel, Bram- und Royalsegel, sowie
Leesegel. Das Briggsegel achtern ist
dreiseitig gestaltet und mit Baum getakelt; an Schratsegeln sind vorhanden:
Innenklüver, Außenklüver und Flieger,
sowie Royalstengestag- und Mars-

11. Segelriss der Schonergaliot MAGDALENE, Bestand Schiff. Mus. d. Old. Unterweser, Inventar-Nr. 1996.357



12. Segelriss der Brigg EUROPA, Schiff. Mus. d. Old. Unterweser, Brake, Inventar-Nr. 1996-0395

stengestagsegel zwischen den Masten, alle mit Laschenaht ausgeführt, wobei das Royalstengestagsegel noch vierseitig gezeichnet ist. Das Areal dieser 15 Segel betrug ca. 534 Quadratmeter; bei Briggen wird der etwas größere, achtere Mast als Großmast bezeichnet²⁶. Die hier beschriebenen Besonderheiten der Segel finden sich auf vielen zeitgenössischen Schiffsdarstellungen aus dem 18. und der ersten Hälfte des 19.Jahrhunderts.

Dass der tiefe Schnitt der Rahsegel in den folgenden Jahren aufgegeben wurde, wird z. B. durch den Segelriss Nr. 19 für die Schonerbrigg *EUROPA* belegt. Es war das erste für die Reederei und Segelmacherei der Gebr. Hustede, Elsfleth, 1865 bei Johann Jürgens erbaute Schiff, das von Kapitän Georg Blohm geführt wurde. Die Segel sind zwar noch immer unten nach außen hin ausgegillt gezeichnet, jedoch längst nicht mehr so tief geschnitten; als Besonderheit ist eine Rollreffvorrichtung für das Marssegel dargestellt – es handelt sich um eine Einrichtung, bei welcher das Segel auf einer an der Marsrah angebrachten dünneren Spiere aufgewickelt wurde. Das Patent auf diese Einrichtung war erst 1862 J. Collins und D. G. Pinckney gemeinsam erteilt worden und war in den 1860er Jahren auf einer Reihe von Schiffen zum Einsatz gekommen, hielt sich schließlich aber nur bei wenigen Küstenseglern in der Bretagne und

²⁶ P. M. Pawlik, Bd. II - Segelzeichnung HELIOS, S. 246/47

Südengland bis ins 20. Jahrhundert.²⁷ Bei der *EUROPA* konnte außerdem noch die Segelfläche der Rahsegel mit zwei Leesegeln die an zusätzlich ausfahrbaren Rundhölzern zu setzen waren, wesentlich vergrößert werden.²⁸ Alle Stagsegel dieses Schiffes sind mit einer Laschenaht zur Schot hin geschnitten, der Flieger (Vorsegel) weist eine starke Gillung am Vorliek auf.

Die auf den 9. Januar 1865 datierte Rechnung der Gebrüder Hustede für die Anfertigung dieser Segel, hauptsächlich aus dem Segeltuch *Marine Royal* (Gourock, Glasgow), betrug 881 Mark Gold und 22½ Pfennig Silbergroschen.

N5298 14 15 10. 70% 4.84 1,35 39 60 6. 6. 1.28 4.48 1---2.3€ 135 20%

Mit Leesegeln, die seitlich der Mars und Bramsegel gesetzt werden konnten, sind zwischen 1854 und 1875 nach den Segelrissen, Arbeitsbüchern und Abbildungen mindestens 20 Elsflether Segler ausgerüstet gewesen.²⁹ Da bei der Gestaltung der Besegelung der Kapitän, der meist mit einem Anteil am Schiff beteiligt war, ein gewichtiges Wort mitzureden hatte, können die die hier erwähnten Beispiele zur Takelage nicht allein dem Segelmacher zugeschrieben werden.

Die Zunahme der Tonnage hatte ein größeres Segelareal zur Folge, und bedingt durch diese Entwicklung, aber auch aufgrund des Mangels an geeigneten Seeleuten, sah man sich bald gezwungen, die Besegelung der Schiffe zu vereinfachen. So wurden in den 1860er Jahren die ersten Segler mit doppelten Marssegeln getakelt, eine Innovation des (nord)amerikanischen Kapitäns Frederick Howes. die er 1853 erstmals auf dem Clipper CLIMAX unter seiner Führung zur Anwendung brachte.30 Diese Art der Besegelung setzte sich bald in Europa durch, und in den folgenden 20 Jahren wurden fast alle an der Weser gebauten Segelschiffe so getakelt. Da nun die Rahsegel nicht mehr so tief geschnitten und die Unterteilung der Bram- und Marssegel in Ober- und Untersegel üblich wurde, bedeutete die nunmehr erforderliche Anfertigung eines zweiten Segels für die bisher übliche Segelfläche natürlich für den Segelmacher einen erheblichen Mehraufwand und für die Auftraggeber entsprechende Mehrkosten.

13. Rechnung v. 9. Januar 1865 der Gebr. Hustede für die die Segel der Brigg EUROPA, Schiff. Mus. d. Oldenburg Unterweser, Brake, Invent.-Nr. 35-0002

²⁷ H. Karting, Von Altona nach Übersee, Bd. I, Bremen 1999

²⁸ H. Karting, Von Altona nach Übersee, Bd. I, Bremen 1999

P. M. Pawlik, Von der Weser in die Welt 1790-1926, Band II, Bremen, 2003

³⁰ H. Karting, Von Altona nach Übersee, Bd. I, Bremen 1999; ebenso: Herold A. Underhill, Masting and Rigging, Glasgow 1988 (S. 148 ff.)