



Vortrag Lädine

Nach Christophe Schneider



NUTZUNGSRECHT geistigen Eigentums

Die Veröffentlichung dieses Skriptes ist eine Ausnahme, weshalb dieses Skript AUSSCHLIEßLICH zur einmaligen Einsicht auf unserer Website www.laedine.de vorgesehen ist. Eine Verbreitung/Verfielfältigung ist ohne Nachfrage nicht gestattet!

Christophe Schneider 26. Juni 2023

Vortrag

Zunächst zum Begriff „Lädine“. Woher stammt dieses Wort? Das Wort „Lädine“ leitet sich vom alt alemannischen Begriff „Lädi“ ab, was übersetzt so viel wie Ladung, bzw. Last bedeutet.

Dies führt uns auch direkt dazu, was „Lädinen“ zwischen dem 15. Und dem 20. Jahrhundert auf dem Bodensee gemacht haben.

„Lädinen“ waren Warentransportschiffe, welche überwiegend Frachten wie Salz, Sandstein und Wein transportiert haben.

Warum genau diese Waren?

Das Salz: weil sich der Bodensee an der sogenannten Salzstraße befindet, bzw. befand. So wurde das Salz im Salzkammergut in Österreich abgebaut und über den Seeweg verteilt.

Der Sandstein: Hierbei ist der Rohrschacher Sandstein aus der Schweiz zu nennen, welcher ein wichtiges Baumaterial war, und mit welchem viele der heute historischen Gebäude errichtet wurden.

Der Wein: Nun, als Weinanbauregion ist der Bodensee auch heute noch bekannt, so ist es nachvollziehbar, dass dieser bereits damals als wichtiges Handelsgut in großen Mengen transportiert wurde.

Neben der Bedeutung, was Lädinen gemacht haben, steht die Bezeichnung „Lädine“ auch für die ganze Art der Schiffe. Wobei alle Schiffe von der Bauart ähnlich waren und sich nur in der Größe unterschieden. So wurden die Lädinen über die Namensgebung in ihre Verschiedenen Größen unterteilt und dabei stand der Oberbegriff auch zugleich für das größte unter diesen Schiffen.

Gefolgt wurde dies von so genannten „Halb-Lädinen“, welchen man die Segmer (auch Segner) – dies entspricht streng genommen dem Schiff auf welchem wir gerade fahren – untergeordnet hat und schließlich wurden den Segmern noch „Halb-Segmer“ untergeordnet.

Damit Sie einen Eindruck davon bekommen, wie groß ein solcher Segmer war, nenne ich Ihnen an dieser Stelle zunächst die Maße unseres Schiffes und im Anschluss und zum Vergleich die einer großen Lädine.

Unser Segmer hat eine Länge von 17 Metern. Die Breite beträgt 5,5 Meter. Der Tiefgang liegt bei 80 cm – was für ein Schiff dieser Größe sehr wenig ist, dazu jedoch im späteren noch ein paar Worte, da dies einen besonderen Grund hat – und die Mast Höhe über Deck beträgt 14 Meter. Bei einer





Vortrag Lädine

Nach Christophe Schneider



Segelfläche von 60 Quadratmetern konnten Segmer bis zu 60 Tonnen Fracht laden. Was von der Masse gesehen bis zu 60 Klein PKW's entspricht(!).

Eine große Lädine hatte eine Länge bis zu 35 Meter. Die Breite betrug zwischen 5 und 10 Meter. (Der Tiefgang war nahezu gleich wie der eines Segmers) Bei einer Mast Höhe von 25 bis 30 Metern hatten Lädinen bis zu 150 Quadratmeter Segelfläche und waren in der Lage, bis zu 150 Tonnen Last zu transportieren.

Ein Blick auf unser Segel lässt schnell erkennen, dass Lädinen keine standardmäßige Besegelung haben, wie wir sie von heutigen Segelboten kennen.

Moderne Segelbote – mit dreieckigen Segeln (längs zur Schiffsachse) – besitzen eine so genannte „Slup Betakelung“ mit welcher sie quasi gegen den Wind segeln können. Sie können also kreuzen. Dies ist etwas, das Lädinen mit ihrem sogenannten „Rah-Segel“ (Quer zur Schiffsachse) nicht machen können. Im Gegensatz zu modernen Segelschiffen können Lädinen nur in einer Richtung zum Wind – nämlich vor dem Wind – segeln. Somit brauchen Lädinen Winde von Hinten oder von der Seite.

Bedenkt man nun, dass der Bodensee vorherrschend westliche Winde hat und darüber hinaus noch ein schwachwind Revier ist, so lässt sich gut nachvollziehen, dass Lädinen zum Teil bis zu drei Wochen im Hafen liegen mussten, bis sie Ihren Weg über den See antreten konnten.

Nun sprechen wir von der Zeit 15.-20. Jhd. So dass es zu jener Zeit noch keine Motoren an Bord von Schiffen gab. Aus diesem Grund musste man alternative Fortbewegungsmöglichkeiten entwickeln, für den Fall, dass Waren doch vor der Verderblichkeit standen oder unter Zeitdruck befördert werden mussten. So hat man zwei Methoden angewandt, wobei sie an eine sicherlich direkt denken werden.

Das Rudern war eine praktische Methode um eine Lädine fortzubewegen. Hierbei benötigte man jedoch zwischen 5 Personen für einen Segmer und bis zu 13 Personen für eine große Lädine. Dies war natürlich sehr Personalintensiv, so dass man eine günstigere Methode benötigte.

Hierbei machte man sich nun die Ufereigenschaften des Bodensee's zu Nutze. Betrachtet man den Bodensee auf einer Seekarte und wirft dabei einen Blick auf die Tiefenlinien, so stellt man fest, dass der Bodensee zwar ein sehr steil abfallendes Südufer, jedoch ein sehr flach abfallendes Nordufer hat.

Diese Eigenschaft machte man sich zu Nutze. So fuhr man die Lädinen in den Flachwasserbereich. nahm 3-4 Meter lange Holzstangen zur Hand und orientierte sich mit der Steuerbordseite zum Land (schließlich kamen die Winde überwiegend aus Westen). Dann stieß man diese Stangen am Bug ins Wasser auf den Grund des Sees und schob sich so mit diesen Stangen voran.

Diese Methode nannte sich schließlich Staaken und es war gut möglich, auf diese Weise einen Segmer mit 2 und eine große Lädine mit bis zu drei Personen zu bewegen. Somit bewegte man die Schiffe mit der Mindestbesatzung und war damit sehr viel günstiger unterwegs, als wenn man sie mit bis zu 13 Personen bewegen musste.



Nun ist das Staaken jedoch eine sehr kraftaufwändige Angelegenheit! Dabei ist es jedoch nicht unbedingt das Bewegen der großen Masse (Im Grunde muss man sich nur an die Staakstange anlehnen und die Masse des Schiffes setzt sich mit der Zeit von allein in Bewegung), vielmehr liegt die Schwere der Arbeit darin, die Staakstangen überhaupt auf den Grund des See's zu bekommen. Auf Grund des Auftriebes des Holzes kann man sagen, dass es bis zu einem Meter Wassertiefe recht gut geht, die Stangen auf den Grund zu stoßen. Über einer Wassertiefe von 1 Meter wird es jedoch kaum noch möglich, die Stangen mit vertretbarem Kraftaufwand auf den Grund des See's zu bekommen. Aus diesem Grund musste man die Lädinen baulich anpassen.

Dies führt nun auch dazu, weshalb diese Schiffe mit nur 80cm Tiefgang gebaut wurden. So war es möglich, in den Flachwasserbereich von nur 1 Meter vorzudringen, was die Staak-Arbeit auf ein Minimum verringerte. Unter anderem daher wurden Lädinen nun auch mit komplett flachen Rümpfen, ohne Schwert und ohne Kiel gebaut. Ein weiterer Grund für diese Bauweise war, dass früher kaum Hafenanlagen existierten. So konnte man die Lädinen wegen des flachen Rumpfes platt auf das Land auffahren um dort die Waren zu löschen – bzw. zu beladen und zu entladen.

Bedingt durch das Staaken weisen Lädinen eine weitere bauliche Besonderheit auf. In meiner Erzählung erwähnte ich, dass diese Schiffe beim Staaken mit der Steuerbordseite Richtung Land zugewandt wurden. Die Begriffe „Steuerbord“ und „Backbord“ wird vermutlich jeder schon einmal gehört haben. Befasst man sich nun mit der Bedeutung dieser Worte, so stellt man fest, dass uns der Begriff Steuerbord – Fahrtrichtung Rechts – etwas Wichtiges sagt. Nämlich war es quasi Gesetz in der Seefahrt, dass sich das Steuerruder eines Schiffes damals immer an Steuerbord zu befinden hatte. Wollte man nun beim Staaken jedoch möglichst dicht mit der Steuerbordseite an das Ufer, um möglichst geringe Wassertiefe zu überwinden, so war das Steuer natürlich an der rechten Seite im Weg. Aus diesem Grund wurde das Steuer der Lädinen schließlich auf die seemännisch gesehen falsche Seite (die Backbordseite) montiert, wodurch Lädinen ein besonderes Merkmal bekamen und sich von traditionell gebauten Schiffen unterscheiden.

Betrachtet man die Lädine nun von Land aus, sieht man von der Silhouette ein Schiff, wie es vor 200-300 Jahren aussah. Bei genauerer Betrachtung fallen jedoch einige Unterschiede auf. Zunächst gibt es ein Deck, auf welchem man laufen kann. Es gibt heute Bänke und Tische, eine Kajüte und einen Motor (welcher uns vor dem Rudern bewahrt). All diese Dinge muss man sich für Lädinen von früher wegdenken. Im Grunde sahen die einstigen Lädinen aus wie Wahlnusschalen, in deren Holkörper man die Waren hineinlegte. Eventuell wurde dann noch ein provisorisches Deck mit Hilfe von Holzplanken über die Waren gelegt und darauf bei Bedarf noch weitere Waren. Dies war dann jedoch das provisorische Deck im Fahrbetrieb einer solchen Lädine.

Nun gab es jedoch einige Schiffseigner, welche sich durch eine entsprechende Regelung nicht einschränken lassen wollten. So haben diese Eigner die Kupfernägeln heraus gezogen, einige cm höher wieder eingesetzt und durften somit einige Tonnen mehr Last laden.

Das hatte allerdings oft fatale Auswirkungen. Denn sobald diese Schiffe derart überladen auf den See hinausfuhren, lag deren Deck natürlich viel dichter an der Wasseroberfläche, so dass sie bei etwas mehr Seegang oder Schräglage mit Wasser vollliefen und öfter kenterten und sanken.

Aus diesem Grund gibt es hier am Bodensee viele Lädinen als Wracks, welche man auch heute noch betachen kann. So führte eines solcher Wracks ab dem Jahr 1983 dazu, dass unsere heutige Lädine nachgebaut wurde. Nämlich wurde in besagtem Jahr – vor dem Strandbad Immenstaad – ein Wrack aus den ersten zwei Jahrhunderten der Lädinen-Schiffahrt gefunden. Dieses wurde geborgen und kam schließlich in das Landesarchäologische Museum nach Konstanz – wo es auch heute noch ausgestellt wird. Das führte nun dazu, dass ein ehemaliger Lehrer aus Immenstaad (Rolf Hiss) von den Lädinen erfuhr, sich in die Thematik einlas und feststellte, wie bedeutsam der Einfluss dieser Schiffe auf die Bodensee Region war und dass kaum ein Mensch noch wusste, was eine Lädine überhaupt ist. So fasst er den Entschluss, die Geschichte der Lädinen wieder aufleben zu lassen und gründete im Jahr 1993 den Lädinen-Verein Bodensee e.V. mit dem Ziel, eine Lädine nachzubauen.

Nach vielen Jahren der Recherche, der Planung, des Sammelns von Spenden und einiger Behördengänge später konnte so unsere heutige Lädine nach einem Jahr Bauzeit im Jahr 1999 fertig gestellt werden. Und so sind wir heute unter anderem mit Ihnen auf dem See unterwegs und versuchen, es Ihnen ein wenig nahe zu bringen, was es vor 500 Jahren bedeutet hat mit einem Rahsegler wie diesem nur mit der Kraft des Windes über den See zu treiben. *Mal mit mehr, mal (/heute) mit weniger Wind, aber sicher immer entschleunigend.*