SSOAR

Open Access Repository
www.ssoar.info

Die Emspünte

Bruhns, Reinhard

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:
Bruhns, R. (1978). Die Emspünte. *Deutsches Schiffahrtsarchiv*, *2*, 29-34. https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-49553-1

Nutzungsbedingungen:
Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.
Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:
This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.
By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

gesis Leibniz-Institut für Sozialwissenschaften

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

Deutsches Schiffahrtsarchiv 2, 1978, S. 29–34

DIE EMSPÜNTE

VON REINHARD BRUHNS

Bis in die 30er Jahre unseres Jahrhunderts sah man noch ab und an auf der Ems eine „Pünte" unter Segel. Die Pünte ist im Emsrevier der mit Abstand älteste bodenständige Schiffstyp, der sich bis in unser Jahrhundert erhalten hat.

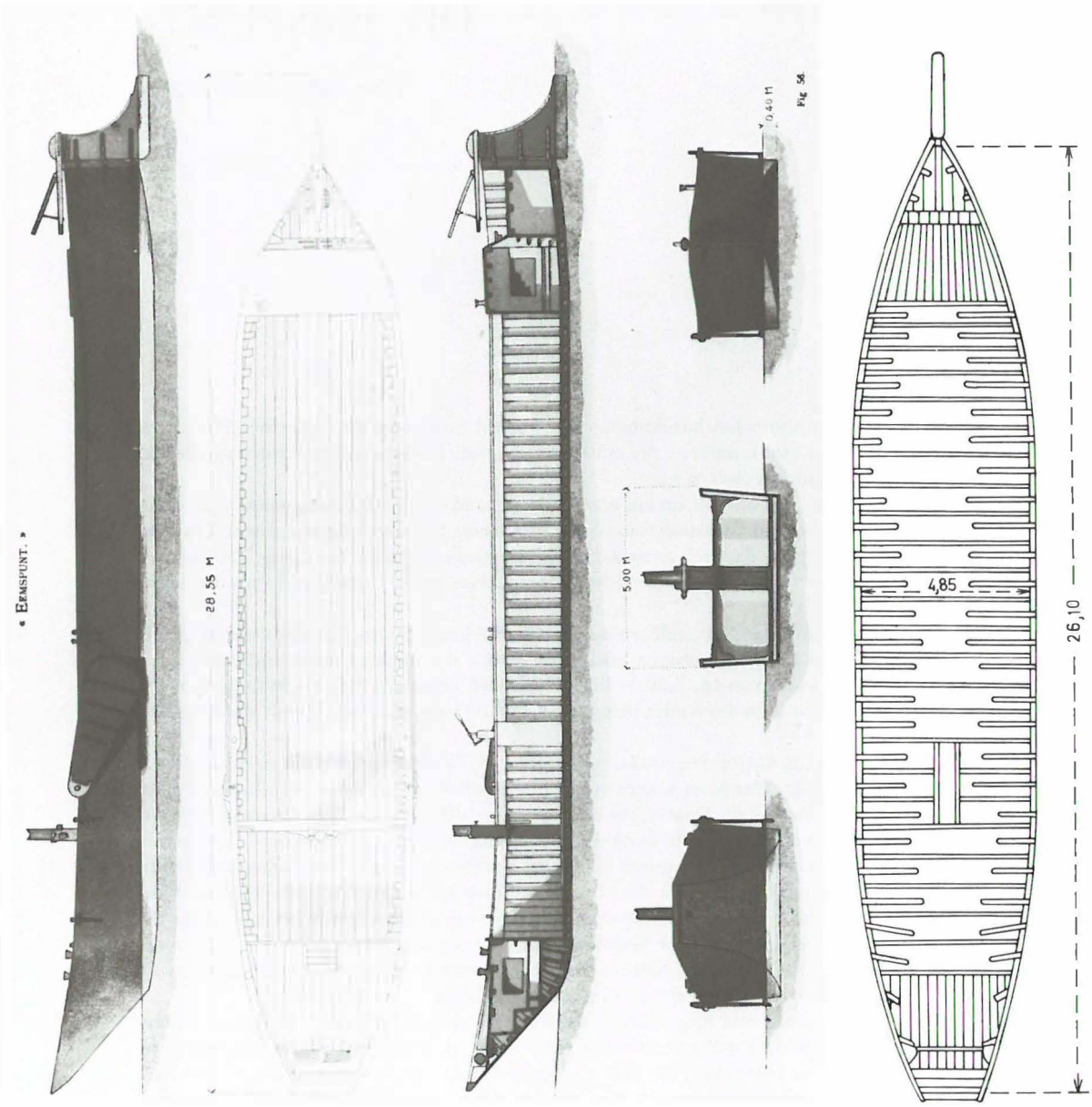
Der Name ‚Pünte' geht zurück auf lat. *pons* ‚Brücke' und deren Ableitung *ponto* ‚Fähre, flaches Schiff'.[1] In Form und Konstruktion ist die Pünte eine Entwicklung aus einem Typ eines prahmartigen Bootes, das dadurch entstand, daß man einen Einbaum der Länge nach spaltete und mit Bodenplanken verbreiterte; durch Setzborde gewann man zusätzliche Raumtiefe und so mehr Tragfähigkeit.[2]

Der Boden der Pünte war platt, achtern nur leicht aufgebogen; vorn allerdings waren die Bodenplanken bis zum Deck aufgezogen und bildeten mit den senkrechten Bordwänden eine schräge, platte Bugwand von ca. 2,50 m Breite. Achtern liefen die Seitenwände spitz in den senkrechten Steven, an dem das Ruder befestigt war.[3] Die Emspünte war durch alle Zeiten ein offenes Fahrzeug.

In ältester Zeit wurde die Pünte gestakt, später gesegelt. Die Besegelung war ebenso originell wie das Fahrzeug selbst. Der Mast wurde mit Hilfe eines Bockes bei Brücken oder bei Gegenwind umgelegt und hatte kein Kontergewicht wie später die ostfriesischen Fehnschiffstypen. Das Segel bestand aus einem einzigen dunkel getanten, mächtigen Lappen ohne jede Liekenführung. Eine lose Spiere wurde bis zur guten Hälfte am Mast hochgehievt. Durch Zug an dem kürzeren Vorderende spreizte man damit die Nock am oberen äußersten Ende des Segels nach Belieben straff aus. Diese Art des Segels ist einmalig in der heimischen Schiffahrt und weder mit Rah- noch mit Lugger-, Sprit- oder Gaffelsegel zu bezeichnen.[4] Auf jeden Fall haben den „Püntjern", wie man die Pünten-Schiffer in der Landessprache nannte, die Einfachheit und damit zugleich die geringen Kosten dieser Einrichtung gefallen.

Trotz dieses sehr einfachen Riggs waren die Pünten beachtliche Segler. Sie hatten Seitenschwerter gegen die Abtrift und zur Erhöhung der Wendigkeit der mächtigen Schiffsrümpfe. Wenn ein Foto aus dem Jahre 1902, das 1971 „wiederentdeckt" wurde[5], eine Pünte ohne Seitenschwerter zeigt, so hängt das mit der geringen Wassertiefe im gewundenen Ober- und Mittellauf der Ems zusammen. Hier konnten keine Seitenschwerter gefahren werden. Sie waren aber in der Unterems nicht nur wegen der Abtrift, sondern auch wegen der Steuerfähigkeit – es fehlt sonst ein Drehpunkt mittschiffs – zwingend notwendig.

Pünten waren mit rund 26 m Länge, 5 m Breite und einer Raumtiefe von etwa 2 m lange Zeit hindurch mit Abstand die größten hölzernen Flußfrachtschiffe, die zwischen den ostfriesischen Inseln und Münster verkehrten. Eine Emspünte lud viermal soviel Fracht wie ein Fehntjer Poggschiff, etwa doppelt soviel wie eine Tjalk. Dabei brauchte eine Tjalk drei bis vier Mann Besatzung, die Emspünte wie das Poggschiff aber nur zwei. Daraus erhellt die Wirtschaftlichkeit und erklärt sich das lange Überleben dieses alten Schiffstyps.



a b

Abb. 1 *Risse einer Emspünte (a aus: Konijnenburg, Der Schiffbau seit seiner Entstehung; b nach: Galen, Westf. Nachrichten)*

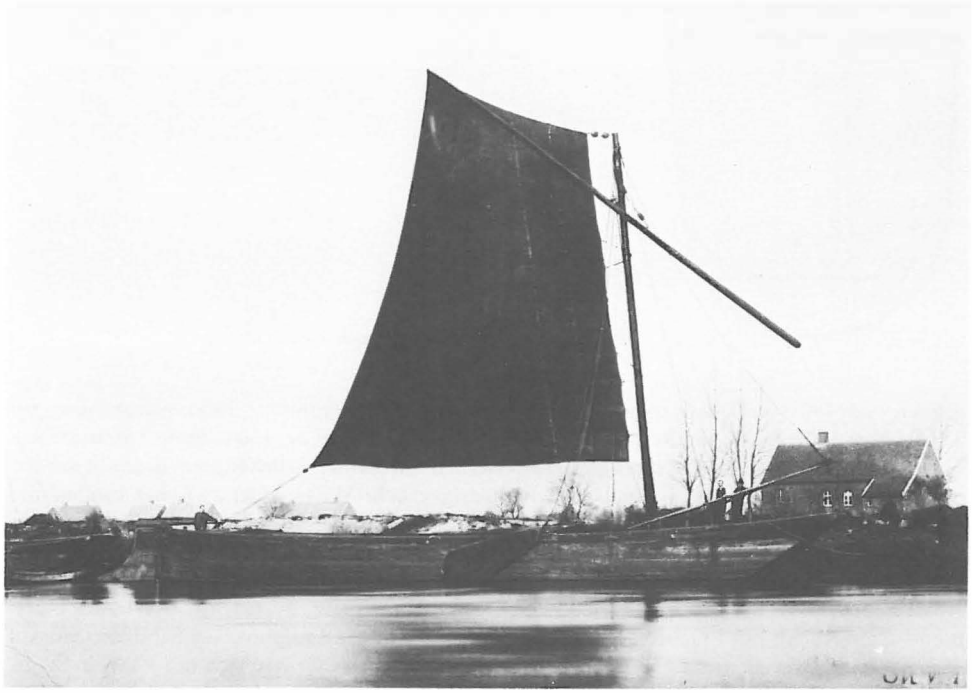


Abb. 2 *Emspünte unter Segel (Foto: Altonaer Museum, Hamburg, nach zeitgenössischer Postkarte)*

Die Größe der Pünte ist im Laufe der Zeit ständig gewachsen. Als die zahlreichen Untiefen, besonders die bei Rheine, nach und nach beseitigt worden waren, zwang die Wettbewerbsfähigkeit zu größeren Schiffen. Für die Harener Pünte[6] stellt sich die Entwicklung so dar: Um 1800 gab es in Haren rund 20 Pünten, die je 30 t Fracht tragen konnten. Um 1850 waren es 80 Pünten mit je 40 t Tragfähigkeit. Als im Jahre 1856 die Hannoversche Westbahn, die Emden mit dem Ruhrgebiet verband, in Betrieb genommen wurde, bedeutete das für die Harener Schiffahrt einen empfindlichen Rückschlag; denn viele Frachtgüter wurden nun mit der schnelleren Bahn transportiert.[7]

Die Harener Schiffer erwehrten sich der Konkurrenz auf verschiedene Weise. Zum einen wurde ein neuer Schiffstyp entwickelt, die Spitzpünte, von der zwischen 1860 und 1902 etwa 20 Exemplare gebaut wurden. Diese Schiffe waren ganz eingedeckt und damit seefähig. Mit ihnen dehnten die Harener ihre Frachtfahrten bis Amsterdam, London, Hamburg und Königsberg aus. Diese Fahrzeuge behielten zwar die Grundform der Pünte bei, hatten aber einen spitzen Vorsteven. Weil Seitenschwerter auf freier See zu stark beansprucht werden, ersetzte man sie bisweilen durch Kimmkiele. Die größte Spitzpünte, die *Helene* von Haren, 1891 gebaut, trug 192 Tonnen Last und unternahm viele Reisen von Hamburg nach Südamerika, bis sie in Brasilien verkauft wurde.[8]

Zum andern nutzten die herkömmlichen Emspünten ihre Chance gegenüber der Eisenbahn in den durch diese nicht erreichbaren Nebenrevieren; sie brachten Stroh aus kleinen Sieldörfern zu den Papierfabriken oder luden Buschwerk für Faschinen und Buhnenbauten. Die Püntjer vergrößerten vor allem die Ladekapazität ihrer Schiffe. Zwischen 1850 und 1900 steigerte man sie von 40 auf 120 t Tragfähigkeit. Im Jahre 1914 waren in Haren noch immer 90 Flußpünten mit durchschnittlich 150 t Tragfähigkeit beheimatet. Doch inzwischen war man schon bei Schiffs-



Abb. 3 *Wappen der Stadt Greven*

größen von 180 t Ladekapazität angelangt. Als aber eine preußische Polizeiverordnung für Schiffe über 150 t drei Mann Besatzung vorschrieb, blieb man bei der 150 t-Pünte.[9] Sie hatte sich inzwischen auch gegen die weitaus größeren eisernen Lastkähne zu behaupten, die nach der Eröffnung des Dortmund-Ems-Kanals im Schleppzugverkehr Massengüter zwischen Emden und dem östlichen Ruhrgebiet transportierten. So hat sich bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts ein Schiffstyp gehalten, der an altertümlicher Form seinesgleichen sucht.

Münster war für Emdens Schiffahrt im gesamten Mittelalter und auch später ein wichtiger Absatzplatz. Diese Stadt war der große westfälische Marktplatz, doch vor dem Bau des Dortmund-Ems-Kanals mit Frachtschiffen nicht ganz zu erreichen. Endpunkt der Schiffahrt emsauf war die Stadt Greven, rund 15 km nördlich von Münster. Als Greven sich um 1900 ein Stadtwappen zulegte, wählte man die gute alte Emspünte zum Wappensymbol; denn ,,die Emspünte war zu ihrer Zeit ein leistungsfähiges Transportmittel. Sie hat Greven wohlhabend gemacht."[10]

Um den Grevener Hafen zu erreichen und damit die westfälische Handelsmetropole, kam es vor allem darauf an, die Emspünte flachgehend zu halten. Allgemein galten dafür als Maße 14 Zoll (39 cm) in unbeladenem, 34 Zoll (92 cm) in beladenem Zustand, d. h. hier mit 90 t Fracht. Angesichts der Bedeutung der Emsschiffahrt für ihre Stadt ließen Grevener Bürger 1850 sogar eine Emspünte vom Stapel, die unbeladen nur 6 Zoll tief im Wasser lag. Das wurde als hohe Konstruktionsleistung beim Stapellauf poetisch gefeiert; gleichzeitig mußte man aber zugeben, daß sich diese Art Fahrzeug nicht mehr für die Fahrt nach den ostfriesischen Inseln eignete.[11]

Greven selbst verdankt der von hier aus schiffbaren Ems Entstehen und Gedeihen.[12] Nicht das Straßennetz war Anlaß, daß die Franken hier einen Ort gründeten, sondern sie schufen hier den ,,Seehafen des Münsterlandes sozusagen.." Und auch die Tatsache, daß seit dem 16. Jahrhundert alle Neusiedler Grevens zur Ems hindrängten, wird am besten erklärt durch die ,,Ingangbringung der Püntenfahrt auf der Ems durch Münsterer und andere Kaufleute, von der die alten Chroniken zum Jahre 1582 berichten". Um dieselbe Zeit stand auch Emdens Seeschiffahrt in höchster Blüte, da während des niederländischen Befreiungskampfes ein Teil der holländischen Schiffahrt auf Emden ausgewichen war.

Schon im Jahre 1574 hatte der Rat der Stadt Münster 200 Taler zur Anlage eines Leinpfades entlang der Ems bewilligt. Kurz darauf wurde der Fluß ausgeräumt und das Ufer von Büschen und Bäumen freigemacht.[13] Die Ufer wurden in den vielen Kehren befestigt, um eine genügende Wassertiefe zu gewährleisten. Besonders die Stromschnellen bei Rheine machten der Schiffahrt zu schaffen, und erst nach Beseitigung dieser Hindernisse und nach der Regulierung der Fahrrinne durch den preußischen Staat konnten große Pünten, die von Emden und Leer emsauf fuhren, ohne Umladen Greven erreichen.

Die Fahrt von Leer bis Greven dauerte um 1850 in der Regel 6–8 Tage, bei günstigem Wind nur 5 Tage. Als Frachtgebühr für diese Strecke nahm der Schiffer per Last durchschnittlich 4 Taler, was für eine Ladung – je nach Schiffsgröße – also zwischen 50 und 80 Taler ergab. Um diese Zeit trafen von Ostfriesland aus jährlich rund 200 Pünten in Greven ein.[14]

Ein schwerbeladenes Fahrzeug gegen die Strömung emsauf zu bringen, war mühsam. Bei gutem Wind konnte gesegelt werden, bei widrigem Wind wurde mit Hilfe eines Pferdes getreidelt. Wechselte der Leinpfad von einem Ufer zum anderen, nahm man das Pferd über die Bugschräge abwärts an Bord, stakte ans andere Ufer und setzte den Gaul wieder an Land.

Die kleine Abschottung im Vorschiff ist erst später üblich geworden. Meist schliefen Püntjer und Junge zusammen in dem hinteren bescheidenen Logis mit niedrigem Decksaufbau. Fuhr man Stroh, Torf oder Grubenholz mit hoher Deckslast, so wurde die Ruderpinne schräg nach oben verlängert, und der Schiffer stand beim Steuern oben auf dem Kajütdach, um über die Ladung hinweg sehen zu können.

Die wegen der einseitigen Kost an Bord meist schwergewichtigen Püntjer (zwei Zentner durchschnittlich) waren sehr selbstbewußt und stolz auf ihren Beruf. Das kommt zum Ausdruck in ihrem geflügelten Wort: Haren an der Ems und London an der Themse!

Um 1900 fuhren auf der Ems noch über 100 Pünten. In Haren wurde die letzte 1914 gebaut. Nach dem Bau des Dortmund-Ems-Kanals um 1900 beteiligten sich die Pünten anfangs auch lebhaft am Transport von Seegütern, Grubenholz usw. nach dem Ruhrgebiet. Dabei hängten sie sich emsauf an die bis in die 20er Jahre üblichen Schleppzüge. Auf die Dauer aber war der große eiserne Schleppkahn im Ruhrverkehr der Pünte wirtschaftlich überlegen. Die meist sparsamen, aber wohlhabenden Püntjer ließen sich Küstenmotorschiffe bauen und erweiterten ihren Fahrbereich über ganz Nordeuropa.

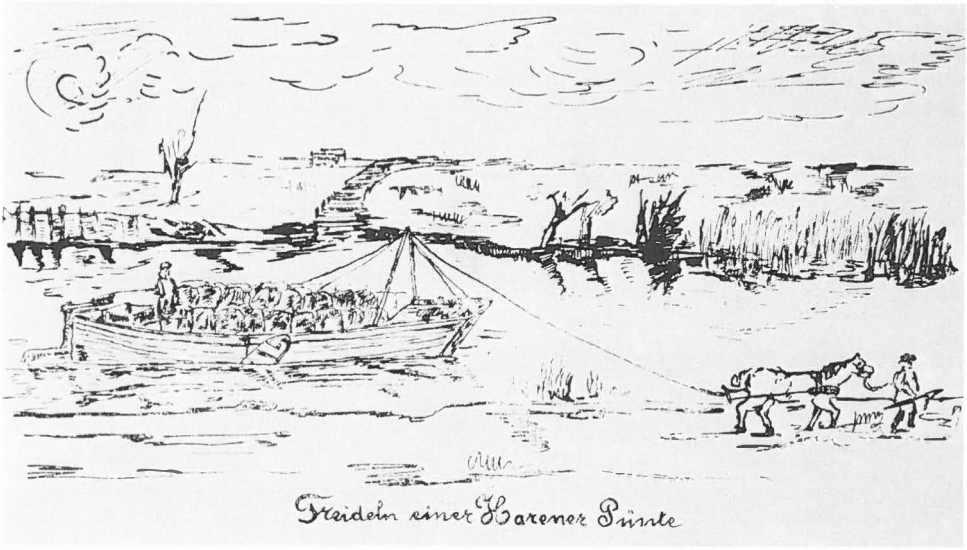


Abb. 4 *(Aus: Voigt, Zs. f. Binnenschiffahrt 1914)*

Anmerkungen:

1 F. Kluge: Seemannssprache, Halle 1911, s. v. „Pünte".

2 Vgl. dazu D. Ellmers: Kogge, Kahn und Kunststoffboot. 10000 Jahre Boote in Deutschland, (= Führer des Deutschen Schiffahrtsmuseums 7), Bremerhaven 1976, S. 45f. – Die Pünte spiegelt also nicht direkt einen altertümlichen Einbaum, wie z. B. E. Petrich behauptet (Die Segelschiffahrt auf der unteren und mittleren Ems, in: Die Kunde 10, 1942, S. 202–206).

3 Das Spitzheck der Pünte ist eine neuere Entwicklung. Noch im Mittelniederdeutschen wird die Pünte als ein an Bug und Heck offenes Fahrzeug glossiert (nach Schiller-Lübben: Mittelniederdeutsches Wörterbuch, Hamburg 1877, s. v. „Pünte").

4 H. Szymanski: Deutsche Segelschiffe, (= Veröfftl. des Instituts f. Meereskunde, N. F. Reihe B, Heft 10),

Berlin 1934 (Reprint Norderstedt 1972), S. 104. – Szymanski hält es für möglich, daß diese Segelführung von einem Besan stammt, den man etwa zwischen 1745 und 1800 auf großen Rahschiffen so takelte.

5 Ursprünglich in: „Congressführer des IX. Internationalen Schiffahrts-Congress, Düsseldorf 1902"; erneut veröffentlicht, zusammen mit Rissen der Pünte, von H. Galen in: Westfälische Nachrichten, Lokalteil Greven, 13. 11. 1971. – Abb. und Risse auch bei E. van Konijnenburg: Der Schiffbau seit seiner Entstehung, Brüssel o. J., Bd. III, Taf. 39, Fig. 56. – Die Abb., die Chr. Voigt seinem Aufsatz „Die Emspünte" (in: Zs. für Binnen-Schiffahrt 1914, Heft 10, S. 227–228) beifügt, sind fehlerhaft, z. B. in der Darstellung des Segels. Voigt beruft sich auf Fritz Barth, Emden, der aber seine Kenntnisse von einer Emder Werft bezog, die keine Pünten baute.

6 Haren war der Hauptheimathafen der Emspünten, die deshalb auch als Harener Pünten bezeichnet wurden. Gebaut wurden die meisten Pünten in Haren und Leer/Ostfriesland. – Vgl. H. Szymanski: Alte Schiffstypen Niedersachsens, in: Neues Archiv für Niedersachsen 13, 1950, S. 688.

7 Vgl. Zs. f. Binnenschiffahrt, Heft 11, 1950, S. 325 f.

8 Zur Spitzpünte sieh H. Szymanski: Deutsche Segelschiffe, S. 104–106; Abb. der *Helene* ebd. S. 43.

9 Zs. für Binnenschiffahrt, Heft 11, 1950, S. 326.

10 H. Galen in: Westfälische Nachrichten, Lokalteil Greven, 13. 11. 1971.

11 Vgl. dazu J. Prinz: Greven an der Ems. Geschichte der Stadt und des Amtes, Greven 1950, S. 289, mit Abdruck des Gedichts.

12 Zum folgenden ausführlich ebd. S. 80ff., 103, 289ff, 412.

13 Ebd. S. 258.

14 Ebd. S. 261.