

Kutter Klasse IV der Kaiserlichen Marine 1878

Technische Beschreibung und Pläne - Peter Rückert, Augsburg
Modell M 1: 25 - Wolfgang Keckeisen, Wangen



Abb. 1: Kutter Klasse IV voll getakelt und ausgerüstet. Modell im Maßstab 1:25, gebaut von Wolfgang Keckeisen. Foto © Wolfgang Keckeisen 2019.

Gegenstand dieser Betrachtung ist hier erstmalig ein deutscher hölzerner Marinekutter der Kl. IV. So wie er sich hier in den Plänen zeigt, wurde er etwa zwischen 1871 und 1890 auf der *Kaiserlichen Werft Danzig* gebaut.

Für ein getakeltes und besegelt Individual-Beiboote-Modell im größeren Maßstab (etwa M 1:20) wird zu den hier veröffentlichten Unterlagen die Beschaffung der einen oder anderen zusätzlichen Information aus den unten genannten Quellen- und Bildmaterial empfohlen. Die hier gebote-

nen Tabellen mit Abmessungen und Zeichnungen zu diesem Boot wurden aus dem Originalwerk von Brix für den Modellbau extrahiert und mit anderen Quellen ergänzt.

Historisches zu deutschen Marine-Beibooten

Zweifellos gehört seit dem 18./19. Jh. bei den hölzernen Beibooten von größeren Segelkriegsschiffen gerade der geklinkerte Kutter mit zu den wichtigsten Ruderbooten.

In der Reihenfolge der Bootsgößen bestand ein Bootset Mitte des 19. Jh. traditionell aus zwei armierten Barkassen und Pinassen, zwei Kuttern, einer Gig und einer Jolle, dem Kochsboot.

Dabei hatte jeder der Bootstypen auch seine speziellen seemännischen Aufgaben zu erfüllen. Beim Kutter war dies in der Hauptsache der Transport und das Anlanden von Offizieren und Mannschaften, die seemännische Grundausbildung im Rudern, dem Rojen und Segeln, sowie auf See die Einübung beim Pullen mit den ausgesuchten Kuttergasten eines

Steuerbord-Kutters, der stets auch als Rettungsboot diente. Bei kleineren Schiffen, wie etwa Schonern mit geringer Mannschaftsstärke, waren manche Kutter doppelt vorhanden, die dann den Dienst von Barkassen und Pinassen wahrzunehmen hatten.

Der Erste Kutter in besserer, eleganter Bauausführung an Stb. wurde als *Kuttergig* bezeichnet und auch vom Kommandanten benutzt.

Das als *Hafenboot* genutzte, zweiriemig auf einer Ducht gerojte und nur 3,60 m lange englische Dingi wird zwar im Inventarverzeichnis der 1855 eingetauschten Segelfregatte THETIS bereits aufgeführt, fand aber erst spät in den 1880er-Jahren Eingang in die offiziellen reglementarischen Beibootslisten der Kaiserlichen Marine.

Ähnlich verhielt es sich auch mit dem nur inventarisierten *Scheuerprahm*, einem kleinen viereckigen Gefährt zum außenbords Scheuern, Farbewaschen und Malen. Er wurde, wenn vorhanden, meistens in Häfen, fern der Heimat, eingesetzt.

Auf allen Schiffen hatten die Beiboote ihre festen Plätze:

- Zwei Pinassen gestaut in den Barkassen, die mittschiffs in der Kuhl in Bootsklampen eingesetzt waren.
- Die Kutter als Seitenboote aussenbords an Davits.
- Eine Gig oder Jolle, die stets an Heckdavits gefahren wurden.

Nebenbei sei noch bemerkt, dass es 1872 nach englischem Vorbild bereits zwei Klassen von armierten hölzernen Dampfbeiboote in den Längen zwischen 10 m und 7,5 m gab, die inoffiziell als Dampfpinasse und Dampf-kutter bezeichnet wurden. Sicherlich ein erster Quantensprung in der sich technisch zunehmend fortschrittlicher entwickelnden deutschen Marine im Kaiserreich.



Geheimer Admiraltätsrat Carl Hermann Adolph Brix.

Abb. 2: Carl Hermann Adolph Brix (17. 12. 1832, Berlin – 19. 11. 1896, Berlin). Vom 1. Oktober 1873 bis 1879 Marine Baubeamter und Nachfolger des Geheimn Admiraltäts Rathes C.A. Elbertzhagen, des vormaligen Lehrers für Schiffbau und Chefkonstruktors der Kgl. Preussischen Marine. Quelle: Archiv Rückert

Mentor des deutschen Boots- und Kleinschiffbaues

Als Dozent für Schiffbau war Carl Hermann Adolph Brix anfangs an der *Königlichen Gewerbeakademie* tätig, die im Zuge der Zusammenlegung mit der *Königlichen Bauakademie* 1879 zur *Königlich Technischen Hochschule Berlin-Charlottenburg*, der heutigen *TU Berlin*, fusionierte. Als Dozent und späterer Professor erkannte er wohl bald das Fehlen einer deutschen Fachpublikation zum Thema Bootsbau für seine Studenten. Dem half er 1878 mit Herausgabe eines Werkes ab, das in der ersten Auflage lediglich 31 Seiten umfasste, allerdings mit 12 beigebundenen Kupferstichen reich illustriert war (Brix, 1878). Zielgruppe waren in erster Linie Studenten des Schiffbaus, neben zivilen, später diplomierten Schiffbauingenieuren hauptsächlich zukünftige Angehörige der Kaiserliche Marine für den verbeamteten Höheren Dienst im Schiffbaureisort.

Als wichtiges Lehrmittel und Quelle hat sich der „Brix“ sehr bewährt,

und so ist es nicht verwunderlich, dass es im Laufe der Zeit sieben Auflagen gab (1878/1883/1892/1911/1919/1921/1929). Dazu ist anzumerken, dass ab der vierten umgearbeiteten Auflage von 1911 sehr viel Ziviles und auch Motorisiertes der Marine dazukam. Bedauerlicherweise ist jedoch keine der ersten drei so bedeutenden Ausgaben je nachgedruckt worden. Verfügbar sind daher lediglich moderne Nachdrucke der Auflagen von 1911 und 1929.

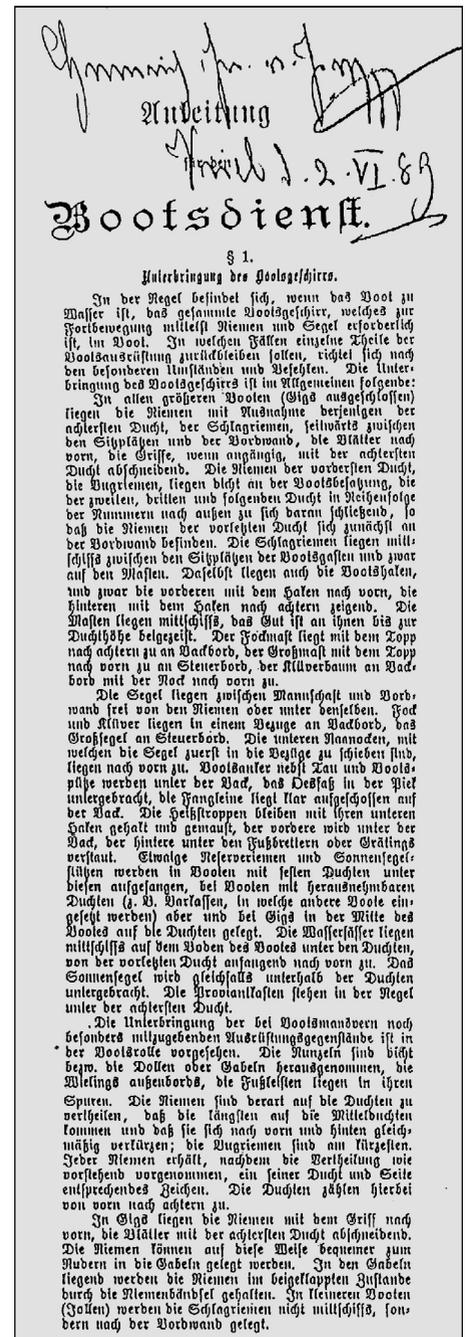


Abb. 3: Amtliche Dienstanweisung für den Bootsdienst auf Schiffen der Kaiserlichen Marine von 1889. Aus: Kaiserliche Admiralität (1889), Archiv Rückert