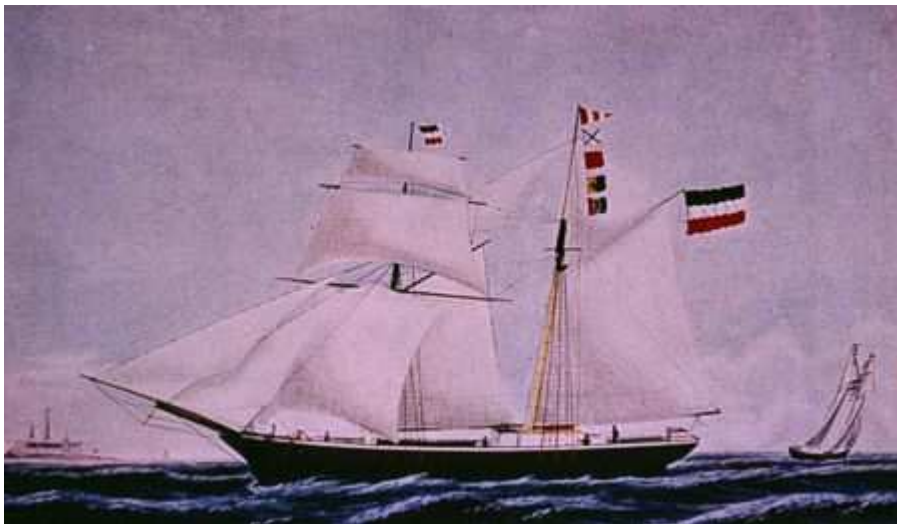


# Die Schiffswerft von Carl Steen.

**Hans-Peter Wengel**

Der Schiffszimmermann Jens Rasmussen Steen zog mit seiner ganzen Familie um 1785 aus Dänemark nach Kappeln. Er gründete mit seinem Sohn eine kleine Schiffswerft und hatte im Laufe der Jahre viele Yachten und Galeassen auf Stapel gelegt. Als Schiffbaumeister wurde dann aber Rasmus Jensen Steen in den Urkunden angegeben. Er erhielt den Bürgerbrief am 31.8.1846. Weil er entsprechende Gebäude zum Kochen von Teer und zum Dampfbiegen der Planken benötigte, konnte er nach erster Ablehnung der Fleckenverwaltung in Kappeln seine Werft in den heutigen Nordhafen in der Nähe der Ellenberger Fähre verlegen. Heute steht dort das Zollamt. Dort war auch schon früher, wenn man sich die heutigen Kaianlagen wegdenkt, ein sehr gutes Gefälle für eine Slipanlage gewesen. Aber ein ausreichend großes, richtiges Werftgelände war dort sicher nicht vorhanden. Nach dem Tode von R.J. Steen im Jahre 1852 übernahm sein Sohn Carl August Steen den Betrieb. Auch ihm wurde der Bürgerbrief nach Übernahme des Betriebes seines Vaters am 6.12.1852 ausgestellt. Steen jun. sah seine Chancen im aufstrebenden Seehandel und entsprechendem Bedarf an Schiffen. Da er auf dem Gelände keine Möglichkeit sah, seinen Betrieb zu erweitern, um auch größere Schiffe bauen zu können, wagte er den Schritt nach vorne.



*Der Schoner "Emanuel" aus Kappeln. Gebaut von Steen 1865. Besatzung 4 Mann. Kapitän: Rasewitz.*

Am 16. August 1852 stellte Steen jun. ein Gesuch auf Erteilung einer größeren Fläche zum Bau einer Werft an den Geheimen Konferenzrat von Bühlow auf Bothkamp, als Exekutor des landgräflichen Testaments. -Ein Teil der Koppel "Lücklosfeld" auf Dothmark, die sogenannte "Sikkoppel", welche hart an der Schlei liege, wäre zum Anlegen einer Werft sehr gelegen. Im Namen der Gutsherrschaft konnte der Oberinspektor Major von Christiansen dann am 9. Mai 1853 die aus Lücklosfeld abgeteilte "Sikkoppel" als 36. Parzellenstelle des Gutes Roest an C.A. Steen

verkaufen. Das rund 7 Heidscheffel (ca. 22.000 qm) große Gelände kostete 875 Reichstaler und eine jährliche Pacht von 84 Reichstaler an die Roester Gutskasse. Der Besitzer des Gutes Roest, Carl Herzog von Holstein-Glücksburg genehmigte am 29. Jan. 1857 diesen Kauf und benannte die Parzelle auf den Namen "Carlshöhe".

Jetzt war Steen jun. im Besitz einer großen Fläche, die gute Möglichkeiten zum Bau einer ausreichenden Slipanlage und zum Bau von entsprechenden Werftgebäuden bot. Er baute in den nächsten Jahren entsprechend größere Schiffe, wie Jachten, Schoner und Briggs. Auch Arbeiten am Bollwerk und an der Pontonbrücke wurden von der Werft ausgeführt. Der Werftbetrieb lief bis Ende der 60iger Jahre des 19. Jahrhunderts sehr gut. Dann blieben jedoch die Aufträge nach dem deutsch-dänischen Krieg aus Dänemark immer stärker aus. Die Werft war zwar noch gut im Geschäft mit Schiffsneubauten für die Blankeneser Flotte und einigen deutschen Eignern. Petersen -Möhlhorst schrieb in seinen Geschichten, daß es eine alte Sitte war, daß die Kappelner Jungen dabei sein mußten, wenn ein Schiff vom Stapel lief. Der Stapellauf war gewöhnlich um drei Uhr nachmittags. Die Schule wurde dann geschlossen, und alle Jungen stiegen auf das Schiff. Sobald das Schiff im Wasser lag, rannten die Jungen von einer Seite des Schiffes zur anderen und brachten es dadurch in starke schaukelnde Bewegung. Hielt das Schiff diese Probe aus, ohne umzuschlagen, so war die Stabilität des Schiffes dem Schiffer gegenüber bewiesen. Es ist bei Meister Steen aber niemals vorgekommen, daß ein Schiff kenterte.

Die Schiffe wurden im Laufe der Zeit immer größer, und die Slipanlagen der Werft konnten nicht mithalten. Dadurch kam für die Werft sehr schnell das Ende in Sicht. Das letzte Segelschiff das Steen ablieferte war der 3-Mast-Schoner "Concordia" im Jahre 1882 an einen Reeder aus Blankenese. Es war der größte 3-Mast-Schoner der Blankeneser Flotte zu seiner Zeit. Ende 1882 oder Anfang 1883 ging die Werft in Konkurs. Es gibt aber keine Akten mehr über diesen Konkurs. Eine der größten Segelschiffswerften an der Schlei mit einem sehr guten Ruf in den Schifffahrtskreisen hatte aufgehört zu existieren.

Das Werftgelände wurde durch Entscheidung des Königs Wilhelm I. vom 9.4.1884 an das Preußische Staatsministerium und zum 1. Juli 1884 in das Stadtgebiet Kappeln einbezogen. Später wurde hier dann das Hotel und die Anlagen des "Strand Hotel" errichtet und wo sich die Slipanlagen befanden, wurde für die Kreisschifffahrt die "Concordia Brücke" erbaut.