



Der Tischlermeister und Bootsbauer HEINRICH VON HOLDT aus Wilster

Ahn 0004; Nr. 016.333 der Brunsbüttel - Linie der von Holte

Die Werft im Möbelladen

Es war schon ein sonderbarer Anblick, als an einem Frühjahrstag im Jahre 1949 eine große Segeljacht sich aus dem Schaufenster eines an der Deichstraße in der west-holsteinischen Stadt Wilster gelegenen kleinen Wohn- und Geschäftshauses heraus zwängte. Viele Helfer standen bereit, um anzupacken, damit dieser einer Geburt nicht unähnliche Vorgang ohne Komplikationen überstanden werden konnte und es am Ende hieß: Haus und Boot wohlauf.



Foto: Heinz Sinn

Abb.1 Sogar die Fensterrahmen waren ausgebaut, als sich die "Johanna" ans Licht zwängte; dennoch war Millimeterarbeit zu verrichten.

Im Bild rechts, Tischlermeister Heinrich von Holdt, Erbauer der Jacht.



Der Erbauer der Segeljacht, der Tischlermeister Peter Klaus Heinrich von Holdt, hatte in diesem Haus am 25. Februar 1909 das Licht der Welt erblickt als drittes Kind und erster Sohn des Antiquitäten- und Möbelhändlers Peter Markus Detlef von Holdt und dessen Ehefrau Frida Catharina Magdalena geb. Haase. Der Vater hatte sich mit der Geschäftseröffnung am 01. Oktober 1907 selbständig gemacht und unterhielt geschäftliche Beziehungen bis nach Rußland, England und Ägypten.

In dem unmittelbar an der Wilster Au gelegenen Elternhaus wuchs der Heinrich oder auch kurz Hein gerufene Sohn zusammen mit seinen älteren Schwestern Annemarie Katharina (* 10.06.1904) und Frieda Amanda (* 11.08.1905) auf. Als echter wilsteraner Junge war er somit auch eine Wasserratte, und wenn ihm einer der Wilsteraner Schiffer mal seinen Kahn lieh, dann stellte er einen Knüppel in die Ducht, band einen aufgetrennten Kartoffelsack daran, damit er segeln konnte und nicht beide Wege auf der Au zu wriggen brauchte. Er erlernte in der Zeit vom 01. April 1924 bis 30. Oktober 1927 das Tischlerhandwerk bei Meister Johannes Dethlefs (Dieser war verheiratet mit Marie Theodore Emma von Holdt, Nr. 040.002.15 der Wilster-Linie).

Sein Hang zum Wasser und zu Booten und Schiffen verdeutlichte sich früh, als er im Jahre 1926 zu den Initiatoren und Gründern des sich dem Wassersport verschreibenden Wassersportvereins Wilster gehörte. Bereits im Jahr zuvor hatte er das erste in Wilster beheimatete Paddelboot gebaut, ohne zuvor ein solches jemals auf dem Trockenen gesehen zu haben. So nimmt es nicht Wunder, daß dessen Boden nicht platt, sondern kielförmig ausgebildet war; nur mit besonderer Geschicklichkeit war für seine Insassen ein Kentern zu vermeiden und manch eben noch stolzer Kapitän mußte ein unfreiwilliges Bad nehmen.



Nach der Lehre begab sich Heinrich von Holdt, dem damaligen Handwerkerbrauch entsprechend, auf die Wanderschaft. Als fremdgeschriebener Geselle führte ihn sein Weg per pedes mit Ausnahme Ostpreußens durch alle Länder Deutschlands. Eine Lebensschule. Wichtige Impulse für seine spätere Leidenschaft, den Bau von Segelbooten, erwarb er beim Bau von Segelflugzeugen in Böblingen bei Stuttgart.

Die Krankheit und der frühe Tod des Vaters zwangen ihn schon 1930 wieder nach Wilster zurück, um dort das väterliche Geschäft zu übernehmen. Um neben dem Möbelhandel auch eigenverantwortlich das erlernte Handwerk ausüben zu können, errichtete er 1932 auf dem hinter dem Haus gelegenen Grundstück unmittelbar an der Wilster Au die Werkstatt für eine Bau- und Möbeltischlerei

Abb. 2
Haus Deichstraße 18

Foto: privat



Am 01. August 1932 wurde er als Inhaber eines Tischlereibetriebes in die Handwerksrolle eingetragen; die Meisterprüfung im Tischlerhandwerk bestand er am 09. Juli 1934 mit dem Prädikat „gut“ vor der Handwerkskammer zu Altona. Zusammen mit seiner Ehefrau Annemarie, geb. Kuhrt (älteste Tochter des späteren langjährigen Bürgermeisters in Burg / Dithmarschen, Johannes Kuhrt), welche er am 03. November 1934 geheiratet hatte, baute er das Wohn- und Geschäftshaus in der Deichstraße insoweit um, dass eine weitere Wohnung für die in das Obergeschoß ziehende Mutter sowie ein den damaligen Ansprüchen genügender geräumiger Laden für die Möbelausstellung entstand

Die Umstellung des Betriebes vom Antiquitäten- und Altmöbelhandel auf den Verkauf neuer Möbel, die Bau- und Möbeltischlerei, die Einrichtung eines Sargmagazins mit Durchführung von Bestattungen (diese waren bis in die 1970er Jahre ein wichtiger Erwerbszweig der Tischler im ländlichen Bereich) und letzten Endes der Bootsbau ermöglichten dem jungen Unternehmen einen ausgezeichneten Start mit entsprechenden Zukunftsperspektiven.

Schon gleich nach seiner Rückkehr nach Wilster hatte Heinrich von Holdt sich, nachdem er kurze Zeit ein selbst umgebautes und zum Segeln getakeltes ehemaliges Rettungsboot für seine seglerische Passion genutzt hatte, in kurzer Zeit in den Jahren 1930/31 einen als Slup getakelten ausgesprochen formschönen Jollenkreuzer gebaut. Diese, seine erste vollkommen selbst gebaute Segeljacht, taufte er auf den Namen „Fidje“, dem Kosenamen seiner jüngsten Schwester Frieda.



Das nebenstehende Foto zeigt den stolzen Eigner auf dem Großbaum der Jacht sitzend, während sich die Taufpatin ein Plätzchen an Land gesucht hat.

Der Bau dieses Bootes belebte das Interesse am Segelsport in Wilster, so daß es im Januar 1932 zur Gründung der Seglervereinigung Wilster kam, deren Vorsitzender Heinrich von Holdt während eines sechzehnjährigen Zeitraumes von 1935 bis 1951 war.

Abb. 3 Foto: privat

Da die Gleichschaltungspolitik der Nationalsozialisten auch vor dem Sport nicht Halt machte und Heinrich von Holdt sich als politisch liberal gesinnter Mensch nicht dazu durchringen konnte, Funktionen in der braunen Partei oder auch nur in gleichgeschalteten Organisationen zu übernehmen, nutzte er die aus Kindertagen her rührende und über die Politik und den Zweiten Weltkrieg hinaus Bestand habende Freundschaft zu dem damaligen wilsteraner Funktionär, den Müllermeister Detlef Martens. Diese Freundschaft machte es möglich, dass weiterhin Heinrich von Holdt die Seglervereinigung Wilster führen konnte.



Ganz besonders durch seine Liebe zum Wassersport stand bei dem jungen Meister der Bootsbau für Sportsegler und der Um- und Ausbau von Küsten- und Binnenschiffen (Ewer) der Berufsschiffer im Vordergrund und seine Arbeiten waren sehr gefragt. Das Unglück des Zweiten Weltkrieges sollte aber bald für den aufstrebenden Betrieb alle Signale auf Halt stellen. Die Einziehung des jungen Eigners zur Kriegsmarine - wohin wohl sonst - legte über Jahre den Betrieb lahm, in welchem es im Gegensatz zu den übrigen wilsteraner Tischlereien keinen Seniorchef gab.

Der Dienst zunächst bei der 3. Minensuch-Flottille und auf Sperrbrechern, sodann als Kommandant eines Kriegsfischkutters und dabei seinen Mann zu stehen, nahm bei seiner Liebe zur Seefahrt nicht Wunder. In den letzten Kriegstagen führte er einen Schwimmbagger, den er zuvor aus Bohnsack an der Danziger Bucht geholt hatte, von Gotenhafen (dem heutigen Gdynia) kurz vor dessen Fall mit vielen hundert Flüchtlingen nach Kiel. Seinen langsamen Bagger abseits vom Geleitzug weitab von Land über die Ostsee dirigierend, entgingen er und die ihm Anbefohlenen einem Schicksal wie dem des KdF-Schiffes Wilhelm Gusloff.

Nach Ende des Krieges verbot die Besatzungsmacht den Deutschen die Ausübung des Segelsports. Die Briten betrieben die von ihnen als Herrensport bezeichnete Segelei mit den beschlagnahmten Booten und es war Heinrich von Holdt vorbehalten, von den Engländern die ersten Fahrzeuge wieder frei zu bekommen. Somit war er derjenige, der durch seine Initiative den wilsteraner Segelsport wieder zu neuem Leben erweckte und der sich in der Folge großartig entwickeln sollte.

Die Wiederaufnahme des Geschäftsbetriebes nach Kriegsende kam einem Neubeginn gleich. Wenn es nun an Arbeit nicht mangelte, so fehlten die Materialien, denn alles war noch Mangelware.

So bedeutete es für den neu aufzubauenden Betrieb einen wichtigen Impuls, als Heinrich von Holdt von einem Freund, dem Revierförster des Schierenwaldes (bei Lockstedt), Albert Bergner, den Auftrag zum Bau einer Segeljacht erhielt.

(Albert Bergner, der im ersten Weltkrieg seinen rechten Arm verloren hatte, war ein sehr vielseitiger und kreativer Mensch, u.a. Kunstmaler und Erfinder. Einige seiner Gemälde gingen in den Besitz der Familie von Holdt über und zieren noch heute die Wohnstuben ihrer Mitglieder).

Das Holz für die zu bauende Segeljacht stammte zum Großteil aus dem Schierenwald und wurde in Wilster zugeschnitten und dort auch abgelagert. Die Beschläge wurden nach Entwürfen des Erbauers in Wilsteraner Schmiedebetrieben gefertigt.

Als Bauplatz für die Jacht fand sich eine kaum für möglich gehaltene Örtlichkeit.

In Ermangelung einer geeigneten Helling wurde die ca. 9,00m lange Jacht nämlich im leerstehenden Möbelladen auf Kiel gelegt. Es war kein leichtes Unterfangen, angesichts des mit dem Wachsen des Schiffes immer enger werdenden Raumes, Planke auf Planke und Spant um Spant sauber zu passen, zumal jedes Werkstück zuvor in der Werkstatt zugeschnitten und



durch das Hinterhaus in den Laden transportiert werden mußte. Aber alle Widrigkeiten wurden von Hein von Holdt mit dem ihm eigenen Geschick und mit Ideenreichtum gemeistert.

So wurden die aus Buchenholz gefertigten Spanten in der Werkstatt mit heißem Wasserdampf biegsam gemacht um dann in schnellem Lauf an ihre Einbaustelle gebracht und hier in die richtige Form gespannt zu werden.

Für einen ihn einmal besuchenden und sich sehr fachmännisch gebenden Juristen, der ob des engen Verlieses des entstehenden Bootes in Frage stellte, ob dieses denn wohl jemals Wasser unter den Kiel bekommen könnte, hatte Heinrich von Holdt eine „Erklärung“ parat. Alle Einzelteile seien nummeriert, das Boot würde wieder vollkommen auseinander genommen und dann im Freien wieder zusammengebaut werden, erläuterte er verschmitzt dem verständig zustimmenden Frager.

Nachdem endlich das bis auf den Innenausbau fertige Boot in einer beschwerlichen Aktion die enge Höhle seiner Entstehung verlassen hatte (Abb. 1), wurde es – nicht ohne es zuvor mit einem zünftigen Kranzschmuck zu versehen - von vielen starken Händen und mit großem Gefolge durch die engen Straßen der Stadt Wilster bis zur Straße Landrecht gezogen (Abb. 4). Dort sollte es getauft und anschließend zu Wasser gelassen werden.



Foto: Heinz Sinn

Abb. 4 Fleißige Helfer ziehen die Segeljacht auf einem Bootswagen durch die engen Straßen der Stadt Wilster; Standort Volksschule am Landrecht.
Links hinter dem Pulk der Kinder der strahlende Eigner mit seiner den Taufsekt tragenden Tochter Johanna.
Dritter von rechts, Heinrich von Holdt



Zum Taufakt, den die Tochter Johanna des Eigners maßgeblich gestaltete, hatte sich eine große Menschenmenge versammelt.

Mit tatkräftiger Mithilfe eines Seglerfreundes gelang der Sektkuß für die „Johanna“ im ersten Anlauf.

Dieses Ereignis verfolgten u.a. aufmerksam (von rechts) Peter Klaus Heinrich von Holdt mit seinem Sohn Peter J. von Holdt auf dem Arm sowie links daneben seine Ehefrau Annemarie von Holdt

Anschließend gestaltete sich etwas risikoreicher und schwieriger das Zuwasserlassen der „Johanna“.

Foto: Heinz Sinn

Als die auf den Namen „Johanna“ getaufte Jacht zu Wasser gelassen werden sollte, standen keine Slipplanlage und kein Kran zur Verfügung – es waren ja die ersten Jahre der Nachkriegszeit. Es gab schon lange mehr keine der traditionellen Bootswerften in Wilster mehr und leistungsfähige Bauunternehmen, die mit einem Kran hätten aushelfen können, hatten sich noch nicht etabliert.

Da war es ein Vorteil, daß die „Johanna“ als Kielschwerter konzipiert war. Bei einem Tiefgang von wohl etwa 80 cm hatte sie einen flachen Ballastkiel. Mittels eines sogenannten Schwertes, einer beweglichen und durch den Ballastkiel geführten Scheibe, konnte ihr Tiefgang bei Bedarf erheblich vergrößert werden. Das Schwert war in dem mittig der Kajüte vorhandenen sogenannten Schwertkasten gelagert. Während des Transportes der Jacht und während des Stapellaufes war das Schwert selbstverständlich entsprechend heraufgezogen.



Abb.6 Foto: Heinz Sinn

So war es möglich, in einer sicher gut kalkulierten und dennoch etwas gewagten Aktion und wohl mit einigen Sorgen des Erbauers und erheblichem Unbehagen des Eigners die Johanna ihrem Element zu übergeben.

Über die steile Uferböschung erfolgte der „Stapellauf“ in eher rustikaler Art (Abb. 6)



Vom Landrecht aus schipperte man die Segeljacht zurück über die Wilsterau bis zu dem hinter der Tischlerwerkstatt liegenden Stadtarm des Flusses, an welchem die Tischlerwerkstatt Heinrich von Holdt lag (Abb. 7). Hier sollte der Innenausbau der „Johanna“ vollendet werden. Dieser Arm der Wilsterau stellte in früheren Jahrhunderten den Hafen der Stadt Wilster dar, in welchem zuweilen die Lastkähne dicht gedrängt lagen.

Ein solches Bild sollte sich dem Betrachter für einige Jahre wieder häufiger bieten.



Abb. 7

Foto: Heinz Sinn

Es war ein Ereignis für die Stadt Wilster, als die „Johanna“ neben den anderen am „Werfthafen“ liegenden Segelbooten unmittelbar an der Tischlerwerkstatt festmachte.

Hier herrschte schon seit einigen Jahren lebhaftes Treiben, denn hier lagen fast ganzjährig Sportboote und Kähne der Berufsschiffer zur Reparatur.

Heinrich von Holdt hatte bereits im Jahre 1947 für sich den Entschluß gefaßt, eine größere Bootswerft zu errichten. Er wollte damit neben dem erhofften wirtschaftlichen Erfolg vor allen Dingen langfristig gedacht eine Zukunftsperspektive für seinen im Jahre 1943 geborenen Sohn Peter J. von Holdt schaffen. Er träumte davon, daß sein Sohn einmal seine Liebe zu Schiffen und zum Wasser erben und Schiffbauingenieur werden sollte.

So ließ er sich von dem Wilsteraner Bauunternehmer A. Bredfeld den Entwurf für eine Bootswerft fertigen, pachtete auf dem außerhalb der eigentlichen (bebauten) Stadt an dem Hauptarm der Wilster Au gelegenen Großen Brook eine größere Parzelle - hier errichteten später die wilsteraner Segler die Winterlager für ihre Boote. Das sumpfige Gelände ließ er mit Trümmerschutt auffüllen, denn hier an der schiffbaren und als Wasserstraße I. Ordnung eingestuften Wilster Au sollte seine Werft entstehen.



Der Bauantrag mit Datum vom 19.03.1948 wurde im Frühjahr 1948 der Stadt Wilster zugestellt.

Jetzt sollte sich als nachteilig für Heinrich von Holdt erweisen, daß er wegen seiner in der Zeit des Nationalsozialismus nicht belasteten Vergangenheit von den Alliierten als Stadtverordneter eingesetzt wurde. Die städtischen Gremien mochten ihm seinen Antrag nicht genehmigen, weil man den Vorwurf der „Vetternwirtschaft“ (wörtlich!!) fürchtete.

Es war zunächst die Errichtung einer 15 m x 15 m großen und 6 m hohen Halle in Holzbauweise vorgesehen. Der Arbeitsraum sollte 2/3 des Grundrisses einnehmen, während das restliche Drittel wiederum im Verhältnis von 2 : 1 in die Werkstatt und einen Lagerraum aufgeteilt werden sollte.

Offenbar hat Heinrich von Holdt nachweislich des in den vorliegenden beigefügten Lageplan mit Bleistift vorgenommenen Eintragungen mit dem Gedanken gespielt, die Halle erheblich größer zu konzipieren und davon abgesetzt zwei weitere Gebäude zu errichten.

Obwohl die bis zur Planreife gediehene Gründung einer Werft auf dem außerhalb der eigentlichen Stadtgrenzen an dem Hauptarm der Wilster Au gelegenen Großen Brook, hier errichteten später die wilsteraner Segler die Winterlager für ihre Boote, wegen der Haltung der städtischen Gremien scheiterte, ließ sich Heinrich von Holdt nicht beirren.

Die städtischen Gremien hatten seinerzeit ein besonderes Geschick darin, die Initiativen ihrer Bürger zu behindern (das Mitglied der Wilster-Linie der von Holte, der Schlachtermeister Nikolaus von Holdt, früher Wilster, heute Itzehoe, wird ähnliches aus späterer Zeit zu berichten wissen). Dieses ist umso unverständlicher, als die mit der Frachtschiffahrt in Zusammenhang stehenden Gewerbe für die Stadt Wilster immer eine erhebliche wirtschaftliche Bedeutung hatten und zudem die örtliche Schiffergilde „Die Eintracht“ mit einer Eingabe (sh. Abb.) die Initiative Heinrich von Holdt´s unterstützte.

Schiffergilde „Die Eintracht“
Wilster/Holstein

Wilster, den 18.3.48

An
Kreisbauamt in I t z e h o e

Betr.: Errichtung einer Bootswerft mit Helling für Reparaturen
an Frachtschiffen.

Wir, der Vorstand der Schiffergilde „Die Eintracht“,
in Wilster, möchten das Kreisbauamt bitten, die Genehmigung an H. Heinr.
v. H o l d t, Wilster, zwecks Errichtung einer Bootswerft, verbunden
mit einer Reparatur für Frachtschiffe, zu erteilen.

Gründe:

Wir haben 83 Schiffe versichert (22 Schiffe sind in Wilster beheimatet), wenn dieselben
Havarie haben oder sie wollen ihre Schiffe gründlich überholen lassen, müssen die Schiffer
meistens 2 – 3 Monate warten, ehe eine Helling frei wird, um die Schäden, die entstanden sind, zu
beseitigen.

Wir hatten früher 3 Schiffswerften hier in Wilster, jetzt keine.

Deshalb möchten wir das Kreisbauamt bitten, wenn irgend zugänglich, das Projekt zu billigen und
dem **v. H o l d t** die Bauerlaubnis zu erteilen

Hochachtungsvoll

Stempel

J. Wich



Zwar mußten Planungskosten und bereits getätigte Aufwendungen abgeschrieben werden; dieses konnte aber den voller Elan gestarteten Neubeginn des Betriebes nicht bremsen.

In den Folgejahren baute Heinrich von Holdt eine Vielzahl Paddel- und Ruderboote, Jollen- und Kielschwertkreuzer.

Daneben übernahm er den Ausbau von Motorjachten und von Schiffen der Berufsschiffer. Alles dies mit einer Meisterhaftigkeit, daß er mit Fug und Recht als der Traditionsträger des einst in Wilster blühenden Schiffbaues anzusehen war.

Abb. 09 Foto und zugehöriger Artikel erschienen am 01. 08. 1960 in der Wilsterschen Zeitung



Folgerichtig errichtete er an traditionsreicher Stätte, auf dem als Helgen- (Helling) Land bezeichneten Standort der ehemaligen wilsteraner Werften am Zusammenfluß der beiden Auarme eine Slipanlage und ein Bootshaus.

Hier erbaute er neben anderen Segeljachten auch für sich selbst unter anderen den Kielschwertkreuzer „Anke III“, dessen Namensgeberin die im Jahre 1950 am 03. März geborene Tochter Anke war. Bereits vorher hatte er für sich einen Kielschwertkreuzer gebaut, den er später an den wilsteraner Zahnarzt Dr. Meister verkaufte.

Der danach von ihm ebenfalls für sich selbst gebaute schnelle und wendige Jollen-Kreuzer wurde ihm bald zu klein, wenn die größer gewordene Familie mit auf die obligatorischen auf die Elbe führenden Törns genommen werden sollte.

Die aus dem tropischen rot-braunen Afzeliaholz gebaute „Anke II“ war sein besonderer Stolz. Schön und zweckmäßig und bei aller Gepflegtheit doch auch ein Gebrauchsgegenstand.



Unvergessen der Ausspruch auf den besorgten Ruf eines Mitseglers „Aufpassen, die Scheuerleiste scheuert an der Dalbe“, den er mit einem klarstellenden „Dorum heet dat Dings joh ook Schürliest“ beruhigte.



Es sind so viele freundliche Anekdoten über ihn, von dem es hieß, er könne ob seiner hohen Seemannschaft auch bei rauhem Wetter sein Segelboot so an den Anleger dirigieren, daß ein dazwischen gehaltenes rohes Ei nicht zerbrechen würde, im Umlauf, daß man mit ihnen Bücher füllen könnte. Nichts mag ihn und seine Liebe zur Seefahrt und zu Schiffen mehr charakterisieren, als der nebenstehende kleine Schnappschuß. Dieser zeigt ihn im schwarzen Anzug und Mantel und mit Zylinder, wohl von einer Beerdigung kommend, spontan mit Hand anlegend beim herbstlichen Aufslippen der Boote.

Es gelang ihm, viele junge Leute für die Schifffahrt und insbesondere für die Segelei zu begeistern. So hatte er vielfach junge Mitsegler, denen er in seiner verständnisvollen Art nicht nur ein väterlicher Freund war, sondern deren Berufswahl er mit seiner Passion zur Seefahrt mit bestimmte.

Abb. 10 Foto privat Wer bei ihm die Grundzüge der Segelei und der Seemannschaft erlernte, der konnte auch als Kadett auf den damals noch zu Ausbildungszwecken für die Handelsmarine segelnden großen Rahseglern, wie der Pamir und der Passat, seinen Mann stehen, und dafür gibt es Beispiele.

Die in großen Mäandern sich zwischen dem Hafen Kasenort und der Elbe windende Stör, der zumeist hart laufende Gezeitenstrom und die bedingt durch die hohen Deiche vielfach bockigen Winde erforderten von den Seglern einiges Geschick.

Der Bootsbau im Möbelladen bot sich in späteren Jahren nicht mehr an, weshalb die Neubauten in dem Bootshaus auf dem Helgenland auf Kiel gelegt wurden.

Ein erheblicher Nachteil bestand darin, daß jedes Werkstück in der zweihundert Schritt entfernten gelegenen Werkstatt zugeschnitten werden mußte. Wie oft wohl mag Heinrich von Holdt diesen Weg zurück gelegt haben, bis der Stapellauf der „Anke II“ erfolgen konnte?



Abb. 11

Foto: Richard Peters, Marinemaler