

# Rosen für Theresia

Kurt Schäfer baut Schiffsmodelle





Kurt Schäfer arbeitet mit einer Spezialzange für schwer zugängliche Stellen an dem Donauschiff Maria.



Blick vom Garten in die Werkstatt, welche seit über 100 Jahren besteht und von seinem Schwiegervater gegründet wurde.



Die Antriebsspindel für die selbst gebaute Drechselmaschine. Ein Spagat überträgt das Drehmoment vom Fusspedal auf das Werkstück. Weil die Maschine manuell angetrieben wird, heisst sie "Schlapfendampf".



Arbeit an einem Holzteil, welches in einem alten Steirischen Schraubstock gespannt ist. Schäfer sitzt auf einem hoanzelbankähnlichen Schemel.



Zuschneiden eines Eichen-Rohlings mit der Bandkreissäge. Die Säge ist mit einfachen Mitteln selbst gefertigt.



Biegen eines Schiffsspanns. Das Lärchenholz ist aus einem Ast gschnitten, handgehobelt und geschliffen. Um die Rundung für den Bug zu erreichen, muss das Holz vorgebogen werden.



Anreissen der Mitte des Eichen-Rohlings zum zentrischen Spannen auf der Drechselbank.



Kandellaber des Schiffes Theresia. Er ist aus geglühtem Messingblech getrieben. Die Negativform wurde aus Hartholz geschnitzt. Die Gläser werden genau eingeschnitten. Das Innenleben der Leuchtdioden und die Verkabelung ist diskret im Beleuchtungskasten und dem Steher versteckt.



Ausglühen eines Messingnagels an der Esse mit der Lötlampe.



Kaltschmieden eines Ankers am Amboss, welcher schöne Zieselierungen aufweist.



Miniaturbild des Schiffes Theresia, welches im Kapitänskasino als Innendekoration an der Wand hängt.



Rechts: Kurt Schäfer mit Vergrößerungslupe feilt an einem Holzmodell.

Unten Links: Miniaturblumen

Unten Mitte: Anker

Unten Rechts: Sessel und Wassertrog





Vorbereitung eines Eichen-Rohlings für die Drechselbank. Die Stirnseite wird mit einem Stechbeitel plan gemesselt.



Augenschutz ist wichtig bei der Arbeit mit schnell rotierenden, spanabhebenden Maschinen.



Spannen des Eichen-Rohlings auf die Drechselbank. Mit einem kräftigen Hammerschlag bohrt sich das Holz in den mittigen Aufnahmehorn.



Arbeit an der selbst gebauten Drechselbank. Mit kräftigen Fusstritten auf das Pedal erzeugt Kurt die Drehbewegung für das schnell rotierende Werkstück.



Erstaunlich, wie ausdauernd der 90-jährige Kurt Schäfer das Werkstück antreibt und gleichzeitig mit dem Meißel die Rinde abschält und dem Werkstück zielstrebig seine Form gibt.



An der Drehbank werden zentrische Metallteile hergestellt. Kurt hat die Drehbank vor etwa 60 Jahren selbst gebaut. Mit einem Augenzwinkern gesteht er, dass er die Gussteile für das Gehäuse in Lohnarbeit vergeben hat.



Der Spagat der Drechselbank hat sich durch das schnelle Antreiben gedehnt und muss nachgespannt werden.



Kurt mit Schutzbrille an seiner Drehelbank "Schlafendampf".



Die meisten Schiffsmodelle von Kurt Schäfer stehen im Schifffahrtsmuseum Spitz an der Donau. Nur wenige Exemplare sind bei ihm zu Hause geblieben.



## ROSEN FÜR THERESIA

In den Schachteln kleine Ästchen. Man könnte glauben, dass hier jemand Holz zum Unterzünden gesammelt hat. Doch mit diesen kleinen Hölzchen ist die gesamte historische Schifffahrt der Donau rekonstruiert worden. Kurt Schaefer ist Konstrukteur, Zimmermann, Schmied, Seilmacher, Schnitzer, Drechsler, Schopper und Historiker in Person.

Der Anker ist gelichtet, um die Steuerruder braust das Donauwasser. Die Schiffsleute packen tüchtig an. Steht da nicht ein Topf mit Sterz auf dem Schiffsherd? Ist die Fracht auch gut vertäut? Sensenblätter und gehämmertes Blech aus den Eisenwurzeln, Salz aus Hallein und Wein aus der Wachau sind an Bord. Auch Werkzeug für Ausbesserungsarbeiten und Spielkarten (verbotenerweise, denn Herrscherin Maria Theresia untersagte das Trinken und Spielen auf Schiffen) für den Abend fehlen nicht. Alles im Maßstab 1:20. Alles hergestellt von Kurt Schaefer, der mit 90 Jahren weiterhin täglich in der Werkstatt arbeitet, sein umfassendes Archiv organisiert, Korrespondenz führt und aktuell mit Archäologen eine Fahrt mit einem nachgebauten Einbaum aus der Hallstattzeit über den Mondsee plant.

„Mein Vater war Tierarzt und ein großer Freund von Meerestieren“, so beginnt Kurt Schaefer seine Lebensgeschichte, die beinahe ein Jahrhundert umfasst. Die Familie lebt in Wien-Erdberg und die Sommer werden an der Adria verbracht. Das hat seine Leidenschaft für Schiffe geweckt. Aber bevor er beginnt, sich mit Modellbau zu beschäftigen, baut er Unterwasserkameras. Das ist in den 1940er Jahren. Er ist Funker in der Wehrmacht. Nach dem Krieg geht er zu Verwandten nach Gmunden und beginnt in der Bootswerft Frauscher eine Ausbildung als Bootsbauer. Danach Studium an der Technischen Hochschule Wien. Er arbeitet als Architekt. Er gründet eine Familie. Er baut eine zehn Meter lange Segelyacht – im Hof der Wiener Wohnanlage. „Die Familie ist schon zu kurz gekommen“, räsontiert der alte Herr.

Seit Generationen bestaunt

Vor beinahe 50 Jahren, bei einer Schiffsmodell-Ausstellung in der Wiener Hofburg, lernt er den Obersekretär der Gemeinde Spitz/Donau, Otto Meißinger, kennen. Er arbeitet gerade am Aufbau des Schifffahrtsmuseum. „Von ihm“, sagt Schaefer, „habe ich das Wissen über die Schifffahrt an der Donau geerbt und erweitert.“

Das ist der Beginn einer Zusammenarbeit, die bis heute besteht. Im Museum nimmt eine ganze Flotte Fahrt auf, die seit Generationen bestaunt und bewundert wird. Das erste Modell, das Kurt Schaefer für Spitz baute, war ein Schiffszug. Schiffe wurden vor der Erfindung der Dampfmaschine mit Pferden flussaufwärts gezogen. Für einen großen Schiffszug mit drei Frachtschiffen und Beibooten, mit Dutzenden Pferden und Schiffsleuten war eine präzise Koordination zwischen Land und Wasser notwendig. Das Klirren der Schellen, das Fluchen der Männer, das Schnauben der Pferde, das Ächzen der Seile, das Rauschen der Donau: Wenn so ein Schiffszug auftauchte, liefen die Menschen am Ufer zusammen. Geblieben sind bis heute die Treidelwege am Ufer, die heute vielfach als Radweg genutzt werden.

Es ist eine vergangene Welt im Guckkastenformat: Flöße mit kernigen Burschen, die verwegen das Holz über Stromschwelen manövrieren; das Leibschiff des k. k. Gesandten, auf dem für ein Treffen mit Vertretern des Osmanischen Reiches in Semlin/Zemun 1779 der rote Teppich ausgerollt wird; die Rollfähre Spitz aus den 1960er Jahren mit Sonntagsausflüglern. Und aufs feinste klariert und aufgeriggt ist die k. k. Fregatte, das letzte Kriegssegelschiff auf der Donau – die Theresia.

## Schiff ohne Namen

Die Geschichte des Kriegssegelschiffs ist eine merkwürdige. Die Fregatte wurde in der Werft Klosterneuburg in Friedenszeiten gebaut – eine unübliche Vorgehensweise, da es keine ständige Kriegsflotte auf der Donau gab – und stammt vom schwedischen Schiffsbaumeister Erik Åhsberg. 1768 wurde das Schiff unter Beisein von Maria Theresia und ihrem Sohn Joseph II. vom Stapel gelassen. Vorerst war es noch namenlos. Die Türken witterten Kriegsvorbereitungen. Um die Ängste zu zerstreuen, wurde den Regierungsstellen der Hohen Pforte mitgeteilt, dass „die Fregatte nur zur Belustigung ihrer Majestäten gebaut wurde und nicht zu kriegerischen Zwecken“. In Peterwardein wurde das namenlose Schiff in einem Schuppen gelagert und 20 Jahre später bei der Rückeroberung Belgrads verkleinert, umgebaut und auf den Namen „Theresia“ getauft. Es diente als schwimmende Batterie. Dafür hätte es keiner stolzen Fregatte bedurft. Das Original wurde in zwei Jahren gebaut, Kurt Schaefer baute am Modell zwölf Jahre. „Zuerst lehnte ich ab“, schreibt Schaefer in „Die Donau-Fregatte Theresia – Geschichte & Modellbau“. „Das Bauen ist nicht so schwierig, wie es aussieht“, meint der Modellbauer, der in England – dem Mekka der Modellschiffe – Goldmedaillen gewann, „das Schwierige ist dranzubleiben. Man darf die Arbeit nicht weglegen.“

Nach seiner Pensionierung begann er, seine Doktorarbeit über die Holzschiffe an der Donau zu schreiben. Die Begriffe der einzelnen Teile eines Holzschiffes gab es noch, aber vielfach nicht mehr die Zuordnung. Das ist ihm in akribischer Arbeit gelungen. Dafür war er in Archiven, hat die letzten Schiffer befragt, Modelle und Pläne studiert, aber auch „von den Kettenmodellen, die über den Stammtischen der Schiffsleute hingen, habe ich noch wichtige Details erfahren. Ein Eisenwinkel auf einem DDSG-Schiff, auf dem der Anker aufgewunden wird, wird Schlangenkopf genannt. Auf den Holzschiffen war es tatsächlich ein geschnitzter Schlangenkopf, an dem der Anker aufgezogen wurde.“ Die Bezeichnung blieb, die Technik entwickelte sich weiter.

Pinzetten und Lupen, kleine Zangen, kleine Hobel, kleine Bohrer, kleine Schraubstöcke, eine kleine Schmiede – das ist die Werkstatt eines Modellbauers. Die Schiffsspanen (das ist das Skelett des Schiffsrumpfes) waren aus dem Stamm und dem Wurzelholz der Bäume gemacht und bilden das Gerüst für Boden und Wände. „Man muss sich vorstellen, wie viele Bäume für ein Schiff ausgegraben wurden!“ Schaefer nimmt dafür die Ästchen aus dem Wienerwald, der hinter seinem Haus in Pressbaum anhebt. Anstatt Eisennägeln nimmt er die Dornen der Schlehe. Das Blech für die Beschläge ist aus alten Ofenrohren, Galionsfiguren und Wappen sind aus Buchsholz geschnitzt. Auf dem Tisch im Offizierscasino der Fregatte Theresia steht dann noch ein Rosenstrauß.

**Text: Mella Waldstein, Fotografie: Manfred Horvath**