

Historische Gebrauchsegler

in der

Niedersächsischen Elbregion

Gutachterliche Untersuchung zum Restbestand im Jahre 1993

**Auftraggeber: Bezirksregierung Lüneburg,
Obere Denkmalschutzbehörde**

Verfasser: Joachim Kaiser, Wewelsfleth

Inhalt:	Seite
Einleitung, Auswahlkriterien	1
Objektliste in chronologischer Abfolge der Baudaten:	
Fischer-Ewer HC 193 WILHELMINE - Cuxhaven	2
Elbfischkutter HF 348 ERNA BECKER	3
Kutter ELSE ANTJE von Stade	5
Giek-Ewer MARGARETA von Buxtehude	7
Heckschiff/Klubschiff KLABAUTERMANN - Bremervörde	9
Besan-Ewer POSEIDON von Wischhafen	11
Besan-Ewer/Bauschute DORA von Krautsand	13
Gaffelschoner HERMINE - Cuxhaven	15
Besan-Ewer ANNA-LISA von Stade	17
Besan-Ewer HEIMKEHR II - Wischhafen	18
Segelschute/Bauschute EMMI von Hechthausen	19
Besan-Ewer HEINRICH von der Lühe	
21	
Gaffelschoner/Angelkutter NAJADE 1 - Cuxhaven	23
Besan-Ewer WINDSBRAUT von Stade	25
Besan-Ewer WILHELMINE von Stade	27
Heckschiff/Kümo MARITA R. - Hamburg	28
Fußnoten, Abkürzungen	30

Der Torso gibt - vielleicht besser als manches intakte Schiff - Auskunft über die eigentümliche Bauweise der niederelbischen Fischer-Ewer und ihrer Bünn.

Leider ist das Exponat ohne jeden geschichtlichen Kontext zwischen U-Booten und abgestürzten Flugzeugen aufgebahrt. **Die Aufbewahrung im Freien wird in absehbarer Zeit zum Verfall dieses einmaligen Relikts führen.**

Wenn schon eine bessere Aufbewahrung nicht möglich ist, so muß dringend auf eine gründliche Aufmessung und Dokumentation hingewirkt werden!

Zwei hölzerne Fischer-Ewer mit Bünn sind noch vorhanden: HF 31 MARIA im Deutschen Museum in München (Seefischer-Ewer) und ALT 287 CATARINA im "Museumshafen Oevelgönne" (zweimastiger Altenwärder Flußfischer-Ewer).

Die ERNA BECKER gehört zum Inventar des NATUREUM's in Balje. Da der Rumpf nicht wieder schwimmen soll, ist eine Registrierung nicht mehr erforderlich. Zuletzt war der Kutter im Hamburger Seeschiffsregister eingetragen.

9. Geschichtliche Aussagekraft, Seltenheitswert

Das Denkmal ERNA BECKER gibt vor allem Zeugnis über die praktische Ausübung der Flußfischerei und die Lebens- und Arbeitsverhältnisse an Bord eines kleinen hölzernen Flußfischerfahrzeugs in der zweiten Hälfte unseres Jahrhunderts. An den ursprünglichen Segelkutter erinnert praktisch nichts mehr.

Besonders begrüßenswert ist, daß hier erstmals in einem norddeutschen Museum die typische Bünne eines Fischerfahrzeugs ausgestellt ist als besonderes, regionalspezifisches Merkmal der alten niederelbischen Fischerfahrzeuge.

Eigner: Werner Feindt-Riggers, Guderhandviertel. Registriert im Seeschiffsregister Stade.
Liegeplatz: Sommers Lühe, im Winter Este.

9. Geschichtliche Aussagekraft, Seltenheitswert

In seiner jetzigen Aufmachung hat der Kutter geringe Aussagekraft. Er ist beispielsweise kaum von einem Büssumer Krabbenkutter unterscheidbar, von denen auch eine Reihe in ähnlich unschöner Manier umgebaut worden sind. Nur der alten Inneneinrichtung kommt in der jetzigen Form Bedeutung zu.

Vom ehemals großen Bestand der besegelten Altenwerder Elbfischkutter sind nur wenig Exemplare erhalten geblieben; der Restbestand ist in alle Winde zerstreut. Ein vernünftig restauriertes Exemplar gibt es bislang nicht³.

Der letzte Umbauzustand dieser Elbfischkutter in der Hamenfischerei der Nachkriegszeit ist durch die ERNA BECKER repräsentiert (siehe dort).

Giek-Ewer MARGARETA von Buxtehude

1. Name, Heimathafen	MARGARETA	Buxtehude
Ex-Namen	-	
2. Schiffstyp, Baumaterial	Stählerner Giek-Ewer (1 Mast) mit Holzboden	
3. Baujahr	1897	
Bauort	Elmshorn	
Werft	D.W.Kremer & Sohn	
Bau-Nr.	-	
4. Abmessungen beim Bau	ca. 17 x 4 m, 34 tons Ladevermögen	

5. Umbauten

1925 motorisiert (18 PS Glühkopfmotor), Besegelung und Schwerter entfernt. Seit ca. 1965 stillgelegt und als "Ligger" (Vorleger) am Lühesand hergerichtet zum Anlegen der Übersetzboote. Dazu Motor entfernt, Luken zugeschweißt, großer Aufbau als Wartehäuschen, eiserne Stufen in den Rumpf eingeschnitten zum besseren Ein- und Aussteigen. Der ursprünglich ganz aus Holz gebaute Boden erhielt nach und nach stählerne Bodenlager und wurde anschließend teilweise durch Stahlboden ersetzt. Heute ist der gesamte Boden mit Stahlblech unterfüttert.

Seit 1980 wurde von Buxtehude aus der Rückkauf des Schiff und anschließend die Restaurierung betrieben, die 1991 vorerst abgeschlossen wurde. Hierbei wurden Rumpf und Deck weitestgehend in den alten Zustand versetzt und das Schiff wieder mit (neuen) Schwertern, Ruder mit Pinne, Mast und Spieren versehen.

6. Erhaltungszustand, verbliebene Originalsubstanz

Der stählerne Rumpf samt Deck befindet sich weitgehend im Originalzustand und erfreut sich heute des besten Pflegezustands. Der alte hölzerne Boden ist im Mittel- und Achterschiffsbereich noch vorhanden, auch einige hölzerne Bodenlager. Inneneinrichtung, Inventar und Maschine sind entfernt.

7. Historische und gegenwärtige Nutzung

Der Ewer war für regelmäßige Tourenfahrten zwischen Hamburg und Buxtehude konzipiert. Er schipperte 53 Jahre lang vorwiegend Getreide und Gerbstoffe für die Lederfabrik in Buxtehude. Besatzung: 2 Mann.

Von ca. 1965 bis 1981 diente der ausgeschlachtete Rumpf als Vorleger am Lühesand (s.o.). Das restaurierte Schiff hat seinen festen Liegeplatz im Herzen von Buxtehude im Fleth und soll vorerst nicht wieder fahren. Eine spätere Infahrtsetzung wird von den Initiatoren mittelfristig angestrebt.

8. Eigner, Registrierung, Liegeplatz

Altstadtverein Buxtehude, Liegeplatz ebendort.

9. Geschichtliche Aussagekraft, Seltenheitswert

Es handelt sich um einen der letzten Vertreter der ehemals großen Gruppe stählerner Ewer mit Holzboden, dessen Holzboden noch zumindest teilweise erhalten ist. Der später vorgenommene Austausch der meisten hölzernen Bodenlager gegen solche aus Profilstahl ist ungewöhnlich. Das Unterfüttern des Holzbodens mit Stahl war eine übliche Notreparatur bei alten, undichten oder weich gewordenen Böden.

Unter den schwimmenden Schiffen haben nur noch die Ewer HANS von Hooge (gebaut 1899 in Itzehoe) und NYMPHE - Berlin (jetzt Hausboot, gebaut 1900 in Moorrege) ihre Holzböden, wenn auch nur teilweise wie die MARGARETA. Weitere Ewer mit erhaltenen Holzböden stehen heute nur noch auf Land (z.B. ORIENT, gebaut 1902 in Itzehoe) sowie 2 weitere Ewer in der ex-DDR, andere liegen in wrackem Zustand auf Grund (z.B. POSEIDON-Wischhafen, siehe dort). Der Seltenheitswert des Schiffes ist damit evident.

Die MARGARETA, inzwischen unter Denkmalschutz, hat beträchtliche Aussagekraft hinsichtlich

- der Technik- und Schiffbaugeschichte in der Übergangszeit Holz-Eisen,
- der regionalen Schifffahrts- und Wirtschaftsgeschichte und
- der Sozialgeschichte der Kleinschifffahrt.

9. Geschichtliche Aussagekraft, Seltenheitswert

Die Werft von Th. Möller auf Krautsand tat sich als erste auf der hannöverschen Elbseite mit dem Bau vollstählerner Segelschiffsrümpfe hervor und hat offensichtlich eine Pionierfunktion gehabt. Die Schwierigkeiten, mitten in einem bäuerlichen Umfeld auf einer im Überflutungsgebiet gelegenen kleinen Werft, weitab von den Industriezentren und Stahl-Erzeugern, den Bau stählerner Segelschiffe zu betreiben, müssen enorm gewesen sein. Aus den Jahren 1897-99 sind vier Neubauten stählerner Heckschiffe bekannt, dann bricht die Bautätigkeit ab. Der hier beschriebene Rumpf ist als einziger erhalten geblieben.

Es sind in Deutschland weitere 2 frühe Heckschiffe vorhanden: Der als Giek-Ewer getakelte kleine MAX ex...GLORIA von der Lühe, gebaut 1898 in Elmshorn mit Holzboden (Revierfahrzeug) und die 1897 in Martenshoek/NL gebaute MARGARETHA von Bützfleth. Letztere war ein reines Seeschiff wie die ANNA, hatte mit 54 BRT etwa die gleiche Größe; der Rumpf steht heute auf Land in Seedorf auf Rügen und befindet sich in Privatbesitz. Ihr Entwurf zeigt die schwungvolle Handschrift einer großen, erfahrenen holländischen Stahlschiffwerft.

Das Heckschiff in Bremervörde ist in seiner Linienführung ganz der niederelbischen Schiffbautradition verhaftet; versucht man sich die unförmigen Aufbauten und die Verlängerung wegzudenken, so muß es sich einmal um einen recht formschönen Segler gehandelt haben. Sein Seltenheitswert und die wenig erforschte, spannende Baugeschichte empfiehlt ihn der Aufmerksamkeit interessierter Kreise.

Besan-Ewer POSEIDON von Wischhafen

1. Name, Heimathafen	POSEIDON	Wischhafen
Ex-Namen	"	Assel (1927-55)
	"	Wilster (1899-1927)
2. Schiffstyp, Baumaterial	Stählerner Besan-Ewer mit Holzboden	
3. Baujahr	1899	
Bauort	Wewelsfleth	
Werft	J.Junge	
Bau-Nr.	83	
4. Abmessungen beim Bau	18,46 x 4,05 x 1,43 m, 32 BRT	

5. Umbauten

1927 motorisiert mit einem 18 PS Glühkopfmotor HMG, Besanmast und Klüverbaum, Schwerter entfernt. Beim Motoreinbau wurde das Kajütschott zurückgesetzt und ein stählerner Aufbau achtern errichtet. Später ist auch die Großluke nach vorn verlängert worden und es wurden die Reste des alten Riggs entfernt. Statt dessen wurde ein stählernes Ladegeschirr montiert.

Seit 1962 dient der ausgeschlachtete Rumpf als Rückhaltebecken für Spülwasser an der Werft von Eimers in Wischhafen, um die zugeschlickten Slipgleise freizuspülen. Dafür ist ein altertümlicher Motor mit Pumpe auf dem Vorschiff montiert worden⁴.

6. Erhaltungszustand, verbliebene Originalsubstanz

Der Ewer liegt in wrackem Zustand abseits der Eimers-Werft in Wischhafen. Alles lose Inventar nebst Ausrüstung ist längst entfernt. Trotz des traurigen Erscheinungsbild handelt es sich um den vermutlich am wenigsten veränderten Ewer der gesamten Region. Unterm Schlick verbirgt sich noch immer der - soweit bekannt - komplett erhaltene Holzboden. Die alten Stahlteile befinden sich trotz jahrzehntelanger Vernachlässigung noch immer in bewahrenswertem Zustand.

7. Historische und gegenwärtige Nutzung

Der Ewer diente zum Güterverkehr auf der Niederelbe und war bis 1962 in Fahrt, erst als reiner Frachtsegler, dann als Motorsegler. Seither dient er dem oben beschriebenen Zweck. Mitte der 80er Jahre hörte die Eimers-Werft auf zu arbeiten, seither ist auch die letzte Nutzung als Rückhaltebecken entfallen.

8. Eigner, Registrierung, Liegeplatz

Jonny Eimers in Wischhafen; letzte Registrierung im BSR Stade 1962 gelöscht. Liegeplatz Wischhafen.

9. Geschichtliche Aussagekraft, Seltenheitswert

Das Wrack ist selbst in seinem traurigen Zustand 'in situ' ein bemerkenswerter Zeuge der regionalen Schifffahrtsgeschichte und gibt auf seine Weise Auskunft über den Niedergang der Kleinschifffahrt in der Region. Wegen seiner geringen Verbauung und dem im Schlick erhaltenen Holzboden kommt das Objekt als Museums-Exponat in Frage, wenn der Werftplatz einmal aufgegeben und geräumt werden muß. Es wurde bereits eine Aufstellung im Freigelände des NATUREUM's angedacht, der greise Eimers, dem die Werft noch immer gehört, wollte den Ewer jedoch nicht hergeben.

Man kann das Wrack und die Werft nur der Aufmerksamkeit des Denkmalschutzamtes empfehlen!

Besan-Ewer DORA von Krautsand

1. Name, Heimathafen, Ex-Namen	DORA " "	Krautsand Dornbusch (1917-72) Uetersen (1902-17)
---	----------------	--

2. Schiffstyp, Baumaterial	Stählerner Besan-Ewer mit Holzboden
-----------------------------------	-------------------------------------

3. Baujahr	1902
Bauort	Itzehoe
Werft	Heinrich Fack
Bau-Nr.	-

4. Abmessungen beim Bau	19,05 x 4,98 x 1,49 m, 39,8 BRT
--------------------------------	---------------------------------

5. Umbauten

1926 motorisiert mit den sich daran anknüpfenden typischen Umbauten. Später komplett abgeriggt. Bugschanz heruntergeschnitten für die Brückenfahrt. Seit 1972 als Rammschute und Hilfsfahrzeug einer Wasserbaufirma genutzt, dafür alle Lukenöffnungen zugeschweißt. Mittschiffs ist von Schanzkleid zu Schanzkleid alles zugeschweißt als Arbeitsplattform. Maschine entfernt.

6. Erhaltungszustand, verbliebene Originalsubstanz

Der stählerne Rumpf ist - wenn auch stark verbeult - relativ komplett erhalten. Die Nachrichten über den Holzboden sind widersprüchlich, angeblich ist er noch vorhanden, aber von unten mit Stahl unterfüttert. Inspektion von innen blieb erfolglos da der Rumpf zugeschweißt ist. Im Vorschiff waren 1992 noch Reste der ursprünglichen Inneneinrichtung vorhanden. Ansonsten ist offenbar alles Inventar nebst Ausrüstung entfernt.

7. Historische und gegenwärtige Nutzung

Die DORA war ein relativ großer Ewer, der früher auch auf der Ostsee eingesetzt wurde. Zuletzt diente er als kleines Frachtschiff im Niederelbebereich. Seit 1972 Arbeitsfahrzeug einer Wasserbaufirma, die es immer noch gelegentlich einsetzt.

8. Eigner, Registrierung, Liegeplatz

Firma Johann Peter Heinsohn, Krautsand. Wechselnde Liegeplätze und Einsatzorte im Bereich Altes Land - Kehdingen. Seit 1972 im BSR Stade.

9. Geschichtliche Aussagekraft, Seltenheitswert

Hinter der wenig ansprechenden Erscheinung der Arbeitsschute verbirgt sich ein geschichtlich interessanter und restaurierungswürdiger Schiffskörper eines typischen großen Elbewers aus der Zeit der Jahrhundertwende. Nach behutsamer und kundiger Restaurierung könnte die DORA ein schwimmendes Denkmal von beträchtlicher Aussagekraft abgeben.

Ähnliche Ewer, ehemals mit Holzboden: ORIENT (ebenfalls Itzehoe 1902), Wrack im Eigentum des Museumshafen Oevelgönne; JOHANNA-Neumühlen (Elmshorn 1903); BERTHA (Itzehoe 1900), heute in Holland; PASSAAT-Amsterdam (Elmshorn 1902), BERTHA-Barth (Wrack, 193 Elmshorn), ELSA-Stockholm (Moorrege 1903).

Hiervon ist allein die JOHANNA in einem denkmalsgerechten Zustand; die scheinbar große Zahl vergleichbarer Schiffe ist also kein Argument gegen die Erhaltenswürdigkeit der DORA.

9. Geschichtliche Aussagekraft, Seltenheitswert

HERMINE ist der einzige hölzerne Frachtschoner norddeutscher Provenienz, der heute noch erhalten ist (jedenfalls im Land, ob im Ausland noch weitere Exemplare vorhanden sind, ist fraglich). Der Jachtschoner war eigentlich ein typisches Ostseeschiff. Mehrere niederelbische Werften versuchten mit dem Bau solcher formschönen und gut segelnden Frachtsegler der erdrückenden Konkurrenz der Stahlschiffwerften standzuhalten, was eine zeitlang gelang. Die hölzernen Segler waren billiger als die stählernen und zeigten sich den gleich großen Heckschiffen hinsichtlich ihrer Segeleigenschaften weit überlegen, luden dafür aber erheblich weniger.

Der Jachtschoner war demnach die letzte Frachtsegler-Schiffsgattung, welche der niederelbische Holzschiffbau vor seinem Ende hervorgebracht hat. Bauorte an Elbe und Westküste waren Finkenwerder, Uetersen, Elmshorn, Wewelsfleth, Gräpel, Burg, Friedrichstadt und Tönning. Stählerne Jachtschoner sind später gebaut worden in Cranz, Stade, Elmshorn und Rendsburg.

Es ist bedauerlich, daß die Instandsetzung der HERMINE in Cuxhaven so wenig fachmännisch erfolgt ist, teilweise haben die nachträglichen Einbauten ihren ursprünglichen Charakter verfälscht. Leider richtet sich die Präsentation des Seglers mitten in der Stadt vorwiegend nach touristischer Attraktion aus, während eine angemessene Betonung der geschichtlichen Aussagekraft nebst flankierender Dokumentation über den Seltenheitswert dieses einmaligen Objekt unterbleibt.

Ewer ANNA-LISA von Stade

1. Name, Heimathafen	ANNA LISA	Stade	1984-
Ex-Namen	" "	Flensburg	1978-84
	ANNA LIESA	Wilster	
1956-78			
	MATHILDE	Hamburg	1906-56
2. Schiffstyp, Baumaterial	Stählerner Besan-Ewer		
3. Baujahr	1906		
Bauort	Wewelsfleth		
Werft	J.Junge		
Bau-Nr.	135		
4. Abmessungen beim Bau	19,55 x 4,91 x 1,51 m, 41 BRT		

5. Umbauten

1928 motorisiert mit den üblichen anschließenden Umbauten und abgeriggt. Seit 1952 bis 1974 im Besitz einer Baufirma, die den Ewer als Baggerschute benutzte und entsprechend umbaute. 1974-78 von Privathand teils restauriert, teils umgebaut. Laderaum für Wohnzwecke ausgebaut. Das Rigg, insbesondere die Stellung und Höhe der Masten, weicht vom ursprünglichen Entwurf ab. Radsteuerung (ursprünglich Pinne).

6. Erhaltungszustand, verbliebene Originalsubstanz

Der Rumpf samt Decksaufbauten ist nur geringfügig verändert. Inneneinrichtung der Achterkajüte ist erhalten.

Allgemeiner Erhaltungszustand mäßig bis gut.

7. Historische und gegenwärtige Nutzung

Gebaut für einen Kohlen- und Brennstoffhändler aus Wischhafen, der mit dem Ewer aus Hamburg oder anderswoher seine Ware heransagelte. In der übrigen Zeit in der normalen Frachtfahrt. Im 2. Weltkrieg dienstverpflichtet nach Norwegen. Seit 1952 bis 1974 Baufahrzeug, Baggerschute und zuletzt Auflieger in der Wilsterau⁵. Bis 1984 als Privatfahrzeug und zeitweise als Wohnschiff genutzt, seither im Besitz eines in Stade ansässigen Vereins, der damit Gruppenreisen im Elbmündungsgebiet durchführt.

8. Eigner, Registrierung, Liegeplatz

Eigner: "Bildungsschiff Niederelbe e.V.", Stade. SSR Stade, Liegeplatz ebendort.

9. Geschichtliche Aussagekraft, Seltenheitswert

Mit seiner relativ großen Breite, dem gefälligen Decksprung und der starken Bauweise weist sich der Ewer als typisches Kehdinger Fahrzeug aus. Bei der Umnutzung hat man in vielen Punkten nicht auf die ursprünglich Gestalt des Ewers Bezug genommen, so daß dieser - eigentlich sehr formschöne - Rumpf im Zustand seiner jetzigen Verbauung wenig aussagekräftig ist hinsichtlich der regionalspezifischen Merkmale.

Sollte zu einem späteren Zeitpunkt einmal eine große Sanierung anstehen, so würde es sich sehr lohnen, Einfluß in Richtung auf eine historisch korrekte Rekonstruktion und Präsentation des Ewers

zu nehmen.

Ewer HEIMKEHR II von Wischhafen

1. Name, Heimathafen	HEIMKEHR II	Wischhafen
Ex-Namen	"	Cuxhaven (1969-79)
	SIRENE	Freiburg (1908-60)

2. Schiffstyp, Baumaterial Stählerner Besan-Ewer

3. Baujahr 1908
Bauort Itzehoe
Werft Heinrich Fack
Bau-Nr.

4. Abmessungen beim Bau 19,19 x 5,00 x 1,57 m, 42 BRT

5. Umbauten 1927 motorisiert (HMG-Glühkopf) mit den sich anschließenden übliche Umbauten. 1957-58 verlängert mit diversen Veränderungen an Luke, Aufbauten und Deck. In Cuxhaven zum Muschelfischer umgebaut (Nachfolgeschiff von Heckschiff ANNA, s.d.). Nach langem Aufliegen 1976 in Wischhafen wieder annähernd auf das alte Maß verkürzt. Die geplante Restaurierung kam jedoch nicht zu Stande. Seit 1990 als Motorsegler mit Steuerhaus im Ausbau begriffen.

6. Erhaltungszustand, verbliebene Originalsubstanz

Der Rumpf hat in der Muschelfischerei und während der anschließenden langen Aufliegezeit sehr gelitten. Inzwischen ist der Pflegezustand wieder ganz ordentlich.

Viele Partien des Rumpfes und von Deck und Aufbauten sind bereits erneuert, andere stehen dafür noch an. Die ehemals sehr ausgewogene Linienführung des Rumpfes (Heinrich Fack baute damals die wohl schönsten Ewer überhaupt) ist noch erkennbar.

7. Historische und gegenwärtige Nutzung

Typischer Frachtewer für den Einsatz in Elbe und Watt; nach Umbau auch Ostsee-Küstenfahrt. Muschelfischerei: Siehe bei Heckschiff ANNA. Seit 1976 liegt der Rumpf auf in Wischhafen.

8. Eigner, Registrierung, Liegeplatz

Name des Eigners z.Zt. nicht ermittelbar. Liegeplatz Wischhafen.

9. Geschichtliche Aussagekraft, Seltenheitswert

Auch dieser Ewer ist, wie die MATHILDE (jetzt ANNA-LISA) von einer holsteinischen Werft für einen hannöverschen Schiffer erbaut worden. Durch die weit härtere Beanspruchung (jahrelanger Arbeitseinsatz im Salzwasser) sind viele Schäden an der Original-Substanz eingetreten, die - zusammen mit den Umbauten und Reparaturen - die geschichtliche Aussagefähigkeit des Schiffes einschränken.

Gleichwohl ein lohnendes Objekt für eine spätere Restaurierung bzw. Rekonstruktion.

Segelschute EMMI von Hechthausen

1. Name, Heimathafen EMMI Hechthausen
Ex-Namen " Assel -1963

2. Schiffstyp, Baumaterial Stählerne Segelschute, 2 Masten

3. Baujahr 1909
Bauort Martenshoek / NL
Werft ?
Bau-Nr. ?

4. Abmessungen 19,92 x 4,87 x 1,60 m, 83 tons

5. Umbauten Motorisierung mit den üblichen Umbauten:
Eiserner Maschinenraum-Aufbau, Steuerhaus, eiserne Kajütaufbauten achtern und vorn, Ladeluke nach vorn durchgehend und erhöht. Neues, modernes Spill. Das Deck ist an diversen Stellen erneuert.

6. Erhaltungszustand, verbliebene Originalsubstanz

Der Rumpf ist weitgehend unverändert erhalten geblieben. Bemerkenswert ist, daß dieses Fahrzeug bei der Motorisierung nicht mit einem verlängerten Achtersteven versehen wurde wie die meisten Segelschuten und Ewer, ein Hinweis darauf, daß es gleich mit Motor oder jedenfalls mit einem Schraubenbrunnen konstruiert worden ist.

Das Schanzkleid ist im Original erhalten, deutlich sichtbar ist der Sitz aller aus der Segelschiffszeit stammender Beschläge. Zum Beispiel ist ablesbar, daß das Seitenschwert ca. 3,5 m lang gewesen sein muß.

7. Historische und gegenwärtige Nutzung

Bei den Segelschuten handelte sich um meist zweimastige Frachtsegler, die sich vom Ewer lediglich durch die stumpfe Bugform unterschieden. Sie waren häufig in der Steinfahrt von Kehdinger Ziegeleien nach Hamburg eingesetzt. Die Grenzmaße des Rumpfes sind den damaligen Alsterschleusen angepaßt ("Alster-Schut").

Im Zweiten Weltkrieg war das Schiff nach Norwegen dienstverpflichtet.

Seit 1963 dient EMMI einer Baufirma zum Transport von Uferbefestigungssteinen, Bauteilen und Stellagen für Brückenbauten etc.

8. Eigner, Registrierung, Liegeplatz

Baufirma I.D.Hahn, Hechthausen. BSR Stade

9. Geschichtliche Aussagekraft, Seltenheitswert

Eins der letzten wenig veränderten Exemplare einer typischen Segelschute, von denen es besonders auf der niedersächsischen Elbseite viele Dutzend gegeben hat. Sie wurden ganz überwiegend auf holländischen Werften gebaut und nur selten an der Niederelbe (Sietas in Cranz, Junge in Wewelsfleth, Kremer und Thormählen in Elmshorn, Schedelgarn in Uetersen). Schuten fanden, so wie die EMMI, häufig Beschäftigung in der Steinfahrt nach Hamburg; auf dem verzweigten Wasserstraßennetz von Alster und Kanälen brachten sie die Mauersteine bis weit an die jeweiligen Baustellen. Die Steine wurden dann unter Mithilfe der Besatzung einzeln gelöscht und auf Pferdefuhrwerken zur Baustelle gebracht.

Unter der mittlerweile erheblichen Anzahl von restaurierten Ewern gibt es bislang leider keine einzige Segelschute. Lediglich ein Exemplar ist zur Segelyacht umgebaut worden (HANS-AUGUST, Heimathafen ehemals Wischhafen, jetzt Hamburg), ein weiteres zur Motoryacht/Wohnschiff (GUSTAV, Heimathafen ehemals Neuenfelde, jetzt Mannheim). Die ehemalige Segelschute wäre ein geeignetes Objekt, das sich zur Darstellung der schweren Arbeitsbedingungen eignen würde, die Anfang des 20. Jahrhunderts auf kleinen Frachtseglern herrschten.

Besan-Ewer HEINRICH von der Lühe

1. Name, Heimathafen	HEINRICH	Lühe	
Ex-Namen	HEINZ	Barnkrug	-84
	"	Gauensiek	1930-
	ANNA	Beidenfleth	1917-30
	"	Buxtehude	1910-17

2. Schiffstyp, Baumaterial Stählerner Besan-Ewer

3. Baujahr 1910
Bauort Cranz-Neuenfelde
Werft J.J.Sietas
Bau-Nr. -

4. Abmessungen beim Bau 16,32 x 4,20 x 1,37 m, 29 BRT

5. Umbauten

1927 motorisiert mit den üblichen Umbauten.
Als Motor-Binnenschiff später verlängert auf 90 tons Ladevermögen. ca. 1969 aufgelegt und in Wischhafen verkürzt; diente lange als Vorleger und Lagerschiff an der Werft von Eimers⁶. 1982-86 restauriert mit leichten Änderungen gegenüber dem Original: Die ursprüngliche Pinnen-Steuerung wurde nicht wiederhergestellt, der Besanmast steht heute weiter vorlich als beim Bau. Hinter der Großluke wurde ein eiserner Aufbau überm Maschinenraum erstellt zwecks Aufnahme der Niedergänge.

6. Erhaltungszustand, verbliebene Originalsubstanz

Rumpf , Schanzkleid und Deck sowie teilweise die Niedergänge und Luken sind weitgehend erhalten geblieben, das alte hölzerne Ankerspill (Bratspill) und die ursprünglichen Schwertaufhängungen ebenso. Eindrucksvoll die schlichte Innenausstattung des Logis vorn, das so wieder hergerichtet wurde, wie man es in der Frachtfahrt zuletzt benutzt hatte.

7. Historische und gegenwärtige Nutzung

Ursprünglich Elbwerer zum Transport aller möglichen Ladungen (Revierfahrt). Die Abmessungen des Rumpfes lassen vermuten, daß der Ewer auch für die Fahrt zur Zementfabrik in Lägerdorf benutzt wurde. Zuletzt als reines Motor-Binnenschiff in Fahrt.
Seit 1986 steht der Ewer für Gruppen-Charterfahrten zur Verfügung und wird von den Eigentümern auch privat gesegelt.

8. Eigner, Registrierung, Liegeplatz

Gudrun und Fritz Schleif, Guderhandviertel. SSR Stade.

9. Geschichtliche Aussagekraft, Seltenheitswert

Die Sietas-Werft, heute eine der produktivsten Neubauwerften im weiten Umkreis, hat im ersten Viertel des 20. Jahrhunderts nicht allzu viele Neubauten hervorgebracht und spielte eine eher bescheidene Rolle. Während von den früher bei Sietas viel gebauten hölzernen Fischereifahrzeugen noch eine erstaunliche Anzahl existiert, ist HEINRICH der einzige erhalten gebliebene stählerne Ewer dieser Werft.

Das relativ geringe Maß an baulichen Veränderungen macht den Rumpf mit seinen vielen alten Details zu einem wichtigen Primärobjekt des frühen niedersächsischen Stahlschiffbaus. Besonders die alte Logis-Einrichtung gibt sehr eindrucksvoll Auskunft über die Lebensverhältnisse an Bord solcher Schiffe.

HEINRICH ist inzwischen unter Denkmalschutz gestellt.-

Sportangelfahrzeug NAJADE 1 - Cuxhaven ex... Gaffelschoner WILHELM - Hamburg

1. Name, Heimathafen	NAJADE 1	Cuxhaven	(1975-)
Ex-Namen	EIDER	Süderstapel	(1939-75)
	WILHELM	Hamburg	(1911-39)

2. Schiffstyp, Baumaterial Stählerner Gaffelschoner (2 Masten)

3. Baujahr 1911
Bauort Waterhuizen
Werft Pattje & Zoon
Bau-Nr. -

4. Abmessungen beim Bau 26,00 x 6,50 x 2,58 m, 123 BRT

5. Umbauten

1922 motorisiert, zunächst ohne größere Umbauten am Schiffs-Ganzen. Später abgeriggt, Steuerhaus etc, achtern vollgebaut. 1975 zum Sportangelfahrzeug umgebaut unter weitgehender Beibehaltung des vorigen Bauzustands. Laderaum zur Messe umgebaut, 45 t Beton in der Bilge. Niedergänge und Sicherheitseinrichtungen sind in Größe und Umfang dem neuen Zweck angepaßt worden.

6. Erhaltungszustand, verbliebene Originalsubstanz

Der Rumpf samt Schanzkleid und großen Teilen des Decks ist noch im Urzustand. Das Schiff wird ordentlich gepflegt. Der Beton in der Bilge ist langfristig nachteilig für den Erhalt, da keine grundlegenden Sanierungsarbeiten im Bodenbereich mehr durchgeführt werden können. Keine alten Inneneinrichtungen erhalten.

7. Historische und gegenwärtige Nutzung

Seegehender Frachtsegler mit 175 t Ladevermögen, Fahrtgebiet "Große Küstenfahrt" (ganz Europa einschließlich Nordafrika). Später Küstenmotorschiff. Seit 1975 Sportangelfahrzeug von Cuxhaven aus.

8. Eigner, Registrierung, Liegeplatz

Walter Peters, Cuxhaven. Liegeplatz und Registeramt ebendort.

9. Geschichtliche Aussagekraft, Seltenheitswert

Die stählernen Gaffelschoner waren im ersten Viertel des 20. Jahrhunderts ein weit verbreiteter, erfolgreicher Schiffstyp. Die 2- oder 3mastigen Segler waren die größten Einheiten, auf denen Kapitän und Reeder noch ein und dieselbe Person sein konnten. Mit 4-6 Mann Besatzung machten solche Schiffe große Reisen durch schwierigste Gewässer und waren dabei nicht unerheblichen Gefährdungen ausgesetzt. Die Verlustrate bei diesen Schiffen war um ein vielfaches höher als bei den Revierfahrzeugen der Elbe. Ihr Betrieb war kapital- und verschleißintensiv, folglich wurde an diesen Schiffen immer viel umgebaut und modernisiert.

Im Neubau von stählernen Schonern hatten die holländischen Werften (Provinz Groningen) einen so großen Vorsprung, daß nur wenige norddeutsche Werften nennenswerte Stückzahlen hervorbrachten (Kremer in Elmshorn, Lühring in Hammelwarden/Brake). Die Holländer hatten einen Erfahrungsvorsprung von ca. 15 Jahren, kauften den Stahl billiger ein und hatten vor allem ein gut funktionierendes Kreditwesen. Holländische Banken vergaben schon um die Jahrhundertwende zu ordentlichen Konditionen Schiffshypotheken auf Neubauten für deutsche Auftraggeber. Das deutsche Schiffsbeleihungswesen war hierzu erst Mitte der 20er Jahre im Stande.

Von den vielen Dutzend deutschen Gaffelschoner sind in der ganzen Welt nur wenige Exemplare übriggeblieben, die meisten davon in stark verbautem Zustand⁷. Unter diesen letzten Exemplaren ist die NAJADE eins der interessantesten wegen ihres vergleichsweise geringen Verbauungsgrades. Während in Holland Dutzende von Schonern dieser Größe in der Charterfahrt beschäftigt sind, darunter auch einige wenige ex-deutsche (meist häßlich umgebaut), sind hier im Lande nur ganz wenige Exemplare von alten Küstenseglern erhalten (3-M-Schoner ANNY von Hamburg , UNDINE ex...FRANZISKA).

Es wäre sehr wünschenswert, die jetzige NAJADE nach Ende der gegenwärtigen Nutzungsperiode in der Region zu halten und in einen denkmalsgerechten Zustand zurückzusetzen.

SSR Stade.

9. Geschichtliche Aussagekraft, Seltenheitswert

Wegen der umfangreichen, substantiellen Erneuerungen und der zweckbedingten Umbauten ist dem Ewer heute nur noch geringe geschichtliche Aussagekraft geblieben. Das Rigg ist dem der ANNA LISA angeglichen, welches auch nicht originalgetreu ist.

Dies ist umso bedauerlicher, als es sich um ein rares Exemplar von den Helgen der Stader Ropers-Werft handelt, die für ihre schönen und gut segelnden Ewer bekannt war. Nur noch ein weiteres Exemplar ist erhalten: Besan-Ewer FRIEDRICH, gebaut 1910 für einen Schiffer in Hechthausen/Oste, seit 1982 im Besitz eines Hamburger Schiffsliebhabers und wesentlich denkmalgerechter in Stand gesetzt als WINDSBRAUT.

Besan-Ewer WILHELMINE von Stade

1. Name, Heimathafen	WILHELMINE	Stade
	PASSAT	Wischhafen (1977-82)
Ex-Namen	WILHELMINE	Krautsand (1912-77)

2. Schiffstyp, Baumaterial Stählerner Besan-Ewer

3. Baujahr 1912
Bauort Moorrege bei Uetersen
Werft J. Jacobs
Bau-Nr. 79

4. Abmessungen beim Bau 17,10 x 4,14 x 1,43 m, 55 t

5. Umbauten

1928 motorisiert mit den üblichen Nachfolge- und Begleit-Umbauten. Abgeriggt etc. In den 50er und 60er Jahren wurde der Rumpf erst höhergebaut, dann verlängert. Große, hohe Luke mit Wellblechdeckeln etc. 1976 um 7 m verkürzt. 1982-85 in Stade restauriert und wieder als Besan-Ewer geriggt. Laderaum als Gruppen-Unterkunft.

6. Erhaltungszustand, verbliebene Originalsubstanz

Der Rumpf ist nach dem Kürzerbau fast wieder in dem Bauzustand wie nach dem Höherbau in den 50er Jahren, ebenso das Schanzkleid und der Logis-Niedergang vorn. Bemerkenswert die Maschinenanlage von 1928 (1964 gebraucht eingebaut). Das Schiff befindet sich in bestem Pflegezustand.

7. Historische und gegenwärtige Nutzung

Ursprünglich Elbwer für die Steinfahrt von Kehdingen nach Pinneberg, später Motor-Binnenschiff im Elbverkehr. Nach Außerdienststellung gelegentlich in Fahrt für eine Jugendgruppe. Seit der Restaurierung 1982-85 von Stade aus in Fahrt als Besan-Ewer mit Schülergruppen.

8. Eigner, Registrierung, Liegeplatz

Eigner: Stadt Stade, Liegeplatz ebendort. Eingetragen im SSR Stade.

9. Geschichtliche Aussagekraft, Seltenheitswert

Das Schiff stellt heute einen Mischzustand aus ursprünglicher Bauform und seinen diversen Umbaustadien sowie historisierenden Elementen dar, die aber durchaus eine harmonische, funktionelle Gesamtheit bilden. Die geschichtliche Aussagekraft ist dessenungeachtet hoch, da man

den typischen Besan-Ewer mit all seinen Funktionsdetails rekonstruiert hat und als komplexes, funktionstüchtiges System regelmäßig betreibt⁸.

9. Geschichtliche Aussagekraft, Seltenheitswert

Heckschiffe waren von Größe, Typ und Einsatzgebiet ein Mittelding zwischen den großen Ewern (von denen sie sich nur durch die Heckform unterschieden, daher der Name) und den Schonern. Wie diese war ihr Bau eine Domäne der Holländer, obgleich eine ganze Reihe niederelbischer Werften einzelne Heckschiffe gebaut haben (Möller in Krautsand, Sietas in Cranz, Boldt/Girnth in Neuhaus, Kremer und Thormählen in Elmshorn, Jacobs in Moorreege, Junge in Wewelsfleth). Wie bei den Schoner-Neubauten kam auch hier dem Schiffsbeleihungswesen der Holländer erhebliche Bedeutung zu (siehe unter NAJADE).

Es sind eine Reihe Heckschiffe erhalten geblieben, keins ist jedoch denkmalgerecht restauriert worden. Die Werft von Boerma hat nur wenige Exemplare für deutsche Auftraggeber gebaut, dies ist das einzig erhaltene.

Dieser Küstensegler ist immer an der niedersächsischen Elbseite beheimatet gewesen; die Registrierung in Hamburg war allgemein üblich und unabhängig vom Wohnort des jeweiligen Schiffers. Für diese Praxis gab es mehrere Gründe: das Seeschiffsregister Hamburg war wesentlich erfahrener und schneller bei Eintragungen und Umschreibungen von Schiffshypotheken etc. Schiffe mit Heimathafen Hamburg zahlten dort weniger Hafengebühren, was beim häufigen Warten auf Ladung unnötige Ausgaben vermied.-

Der Denkmalswert der heutigen MARITA R. ist weniger in ihrer ursprünglichen historischen Substanz zu sehen, von der ja wenig genug übrig ist, sondern in den Akkumulation von nachvollziehbaren baulichen Veränderungen, die aus dem Heckschiff einen Kümo gemacht haben. Die an diesem Schiff vorgenommenen Umbauten sind repräsentativ für die ganze Kümo-Flotte der Nachkriegszeit. Hier ist ein komplettes Schiffs-Ganzes mit allen typischen Ausrüstungs-Details noch lebendig erhalten, in dem sich die allmähliche Veränderung der Küstenschiffahrt vom Frachtsegler zum Kümo widerspiegelt. Dieses wohlerhaltene Fahrzeug, mittlerweile das letzte ehemalige Segelschiff in der aktiven Frachtfahrt, ist repräsentativ für Dutzende anderer, die längst in den Hochofen gewandert sind.

Man sollte sich Gedanken darüber machen, ob die MARITA R. in absehbarer Zeit einer - wie auch immer gearteten - musealen Verwendung zugeführt werden kann.

FUßNOTEN

¹ Die Bünn ist ein in die Konstruktion des hölzernen Schiffskörpers fest integrierter wasserdurchspülter Kasten für Aufbewahrung und Transport lebender Fische; typisch für alle niederelbischen Fischerfahrzeuge.

² siehe Fußnote 1

³ Siehe J. Kaiser "Deutsche Segelschiffe - Register über den Restbestand 1980-86". Eigenverlag 1986.

⁴ Für weitere Details des Lebenslaufes siehe Herbert Karting "Schiffe aus Wewelsfleth" Band 2. Itzehoe 1981

⁵ siehe 4

⁶ Siehe dazu unter Besan-Ewer POSEIDON von 1899

⁷ siehe 3.

⁸ siehe gesondertes Gutachten "Besan-Ewer WILHELMINE von Stade"

Abkürzungen

SSR Seeschiffs-Register

BSR Binnenschiffs-Register

BRT Brutto-Registertonne (1 BRT = 2,83 cbm)