



Auszug aus dem Buch

Die Ever der Niederelbe

von Hans Szymanski

Abschnitt:

7. Wilsterau-Ever

Seiten 201 bis 204

7. Wilsterau-Ever.

Zu den kleinsten Fracht-Evern gehörten die ehemals in und hinter der Stadt Wilster, sowie in Burg und Umgebung beheimateten Ever. Die in Wilster und Burg nach Hause gehörenden Lägerdorfer Ever, sowie die seit dem Ausgang des vergangenen Jahrhunderts in Burg beheimateten größeren Elb- und See-Ever, sind an anderen Stellen beschrieben worden.

In früherer Zeit bildete die flache Wilsterau, zusammen mit der Burger- und Holstenau, für kleine Fahrzeuge eine wichtige Verkehrsstraße zwischen Süderdithmarschen und der Stör. Bei Kasenort mündet die Wilsterau in die Stör, hier errichtete man schon im Jahre 1438 und zwar auf der Nordseite, wo die Feldschleuse jetzt liegt, eine Deichschleuse. 1835 soll die Schleuse nur 3,60 m breit gewesen sein²⁶⁶, doch ist sie bereits in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts auf eine nutzbare Breite von 4,20 m vergrößert worden. Dagegen hatte das von den Evern zu befahrende Schott in der Sielwettern und die Straßenbrücke über dem alten Auarm beim alten Rathaus in Wilster die alte Breite noch lange Zeit behalten²⁶⁷. Die Ever durften deshalb nur eine geringe Breite und Seitenhöhe haben, auch waren sie vielfach mit Tapplöchern versehen, damit im Notfall Wasser in das leere Schiff eingelassen werden konnte, um den Tiefgang zu vergrößern. Wegen der geringen Breite und Tiefe konnte späterhin der alte Auarm in Wilster nicht mehr für die Schifffahrt benutzt werden, dafür wurde die Sielwettern erweitert, die jetzt der Schifffahrtsweg auaufwärts ist. Das bei der Schottbrücke befindliche, zum Aufstauen des Wassers dienende Schott hat man entfernt; jetzt befindet sich hier die Verlatzschleuse mit zwei Ebbetoren.

Bis zum Jahre 1870 hatten die Wilsterau-Ever eine Länge von 11,00 bis 15,00 m, eine Breite von 3,00 bis 3,60 m, eine Raamtiefe von 0,75 bis 1,10 m und einen Brutto-Raumgehalt von 8 bis 15 Tonnen. Ihre Großluke war im Verhältnis zu den Abmessungen des Evers sehr groß, etwa 4,50 bis 6,00 m lang und 2,20 bis



2,60 m breit. Das Verhältnis L : B betrug 3,60 bis 4,50, im Mittel 4,17. Diese kleinen Fahrzeuge sind nach 1870 in Burg vereinzelt, in Wilster mehrfach bis zum Jahre 1890 gebaut worden. Es waren fast alles Giek-Ever mit umlegbaren Masten; von 56 mir bekannten Evern waren nur zwei als Besahn-Ever getakelt. Den ersten Besahn-Ever baute Fr. Bergmann in Wilster im Jahre 1861: „Johanna Christine“, 14 Brutto-Registertonnen groß. 15 von diesen Evern besaßen eine volle Wegerung, weil sie vielfach mit Dünger befrachtet wurden.

Die in der Zeit von 1870 bis Anfang der achtziger Jahre (zuletzt 1900) gebauten Wilsterau-Ever erhielten meistens größere Abmessungen, sie waren bis 15,20 m lang, bis 4,17 m breit und bis 1,27 m tief. Der Brutto-Raumgehalt schwankte zwischen 12 bis 19 Tonnen. Im Verhältnis zur Länge waren die jüngeren Ever etwas breiter, das Verhältnis L : B schwankte zwischen 3,50 bis 4,10, hatte aber einen Mittelwert von 3,75 gegen 4,17 bei den älteren Evern. Die Luken hatten die gleichen Abmessungen, weil aber diese Ever größer waren, war das Verhältnis der Lukenabmessungen zu den Schiffsabmessungen etwas günstiger. Auch diese Ever erhielten überwiegend nur einen umlegbaren Mast; unter 55 Evern dieser Größe befanden sich nur drei Besahn-Ever, von denen der erste in Burg im Jahre 1875 gebaut worden ist. Mehrere auf der Wilster-, Holsten- und Burgerau verwendete Ever haben die hier wohnenden Schiffer auch in Itzehoe, Wewelsfleth, Elmshorn, Spiekerhörn und anderen Orten bestellt, doch sind die meisten Ever in Wilster und Burg gezimmert worden. Mehrere in Wilster gezimmerte Ever, namentlich aber die in Burg vor der Anlegung des Nord-Ostsee-Kanals gebauten Ever hatten nur wenig Sprung, man nannte sie deshalb scherzhaft Plättteisen. Typische Ever der älteren Zeit waren:

Name	Ida	Hosianna	Ditmarsia	Fortuna
Baujahr	1856	1860	1874	1879
Bauort	Wilster	Burg	Burg	Wilster
Werft	H. Fack	H. Barowsky	C. Fjordland	F. Bergmann
Br.-Reg.-To.	9	12	18	17
Länge	13,61 m	14,42 m	14,65 m	14,99 m
Breite	3,25 "	3,40 "	4,12 "	3,93 "
Raumtiefe	0,82 "	1,00 "	1,22 "	1,21 "
L : B	4,18	4,24	3,55	3,81
Heimatshafen	Wilster (95)	Burg (80)	Burg (80)	Wilster (95)



Größere Ever als Lägerdorfer Ever haben die Werften in Wilster nicht gebaut. 1878 lief in Burg der erste Ever vom Stapel, der die Kasenorter Schleuse nicht befahren konnte. Es war dies der Giek-Ever „Rosaline“, gebaut bei Chr. Fjordland, der eine Breite von 4,64 m erhielt. Nach 1880 sind solche und noch breitere Ever in Burg vielfach gebaut worden. Diese Ever gingen durch die Bütteler Schleuse in die Elbe über. Seit 1890 zimmerten die Burger Werften auch Ever mit Alstermaß, nach 1898 entstanden hier die ersten über 5 m breiten und 18 bis 19 m langen Ever.

Die vorwiegend auf der Wilsterau verwendeten Ever besaßen nur einen sogenannten Aumast, die anderen Wilsterau-Ever hatten außer ihrem Großmast vielfach noch einen Aumast²⁶⁸. Dieser hatte eine Höhe von 4 bis 5 m über Deck. Er ruhte in dem Jüttloch des niedergelegten Großmastes, oder er stand in dem Mastkoker. Einige Ever verwendeten auf der Au auch ihre Jütte als Mast. An dem Aumast setzte man kein Gaffelsegel, sondern das Gaffeltoppsegel, da auf der schmalen Wilsterau nur bei günstigem Winde gesegelt werden konnte. Sonst mußten die Ever bis Dükerswisch, etwa 22 Kilometer von Kasenort entfernt, getreidelt oder gestakt werden.

Die Schiffer von Wilster legten viel Wert auf den Schmuck ihrer Fahrzeuge, sie machten damit fast einen Wettbewerb. Vornehmlich wurden die Fahrzeuge jedes Jahr zu dem im August stattfindenden Jahrmarkt in Wilster geteert, geölt und harpeust, sowie gemalt. Seit der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts trug der Vorsteven oft ein Galion mit einem geschnitzten

und grün bemalten, oder nur grün aufgemalten Krokodil. Gleichzeitig übernahmen die Wilsterau-Ever, sowie überhaupt die meisten holsteinischen Ever als Klüsbacken-Ornament die sogenannte Kartoffelblüte der Rhin-Ever (Abb. 18 Nr. 12, 13). Vor der allgemeinen Verwendung dieses Ornamentes hatten die holsteinischen Ever vielfach ebenfalls eine Ellipse, doch kamen bereits in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts bei ihnen auch Blattsweige oder Blumenranken vor. Am Spiegel befanden sich häufig mit einer aufgehenden Sonne geschmückte Spiegelfenster (Pforten). Der Halbtab am Setzbord war weiß, oder mit der Lieblingsfarbe der Wilstermarsch, hellgrün, bemalt oder hellgrün bzw. weiß besäimt.



Einige Ever dienten nur zur Schifffahrt auf der Wilsterau, Holsten- und Burgerau, sowie auf der Stör. Einige wurden zur Frachtfahrt auf der Elbe und zum Schellen in der Elbmündung verwendet. In der kleinen Küstenfahrt, so nach der Jade und nach der westlichen Ostseeküste sind sie erst seit der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts gelegentlich gesegelt. Mitunter haben dänische Schiffer kleine in Wilster oder Burg gezimmerte Ever erworben, 1889 gehörten z. B. fünf solcher Ever nach Fanoe. In der Gegenwart sind an der Wilsterau keine Ever mehr beheimatet, doch sind einige Wilsterau-Ever noch in Fahrt, so als Obst-Ever des Alten Landes.

Außer den Evern wurden auf der Wilsterau auch hölzerne ein- oder zweimastige Segelschuten benutzt, von denen einige einmastige Fahrzeuge kein Gaffelsegel, sondern ein Luggersegel führten. Bis zum Ende des vergangenen Jahrhunderts gab es hier noch einige kleine Spiegel-Ever, die einen offenen Laderaum hatten. Gewöhnlich wurden sie durch Treideln oder Staken fortbewegt, gelegentlich führten sie auch ein leichtes Luggersegel an dem Aumast. Diese Ever holten Torf von Dithmarschen, in Wilster nahmen sie als Rückfracht Dünger ein.

*

*

*

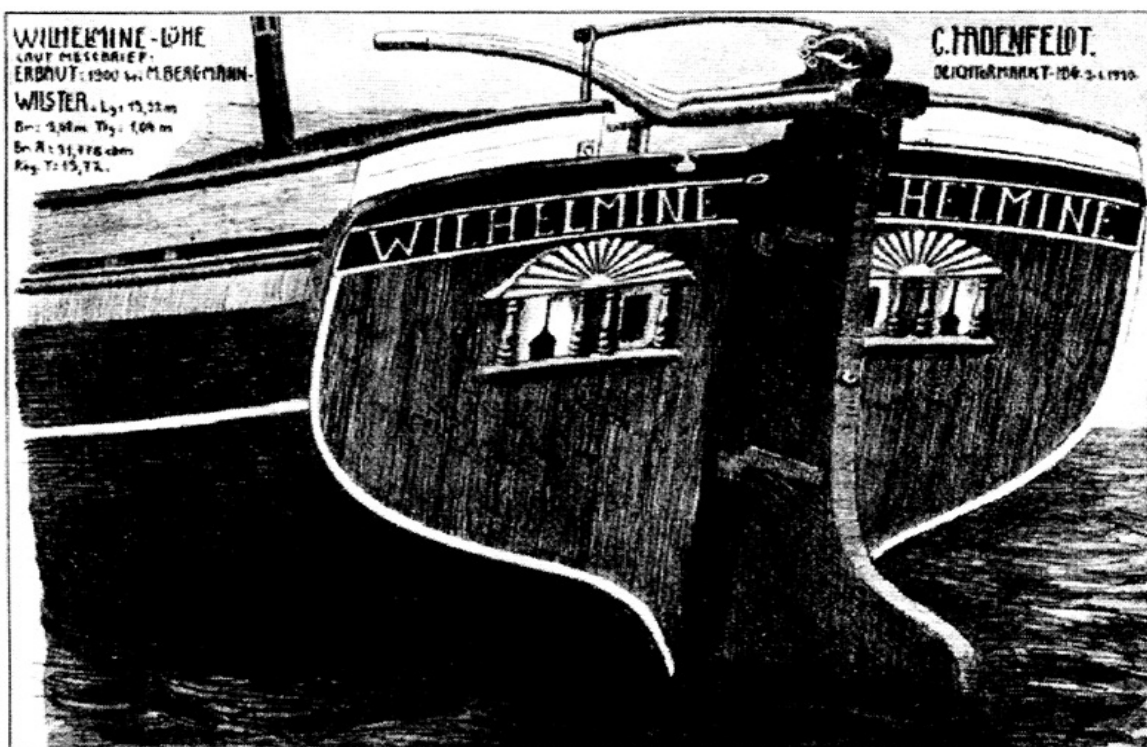


Abb. 11. Wilsterau-Ever „Wilhelmine“, gebaut 1900