Aufstieg, Glanz und Ende des Holzschiffbaues

Vor fast genau 100 Jahren starb Joseph Lambert Meyer – Als der Drost die Torfmoore Papenburgs sah, kam ihm die entscheidende Idee

Von Hermann-Josef Döbber

Papenburg (EL) Fast auf den Tag vor 100 Jahren starb Joseph Lambert Meyer, der 1872 die väterliche Werft von Holz- auf Eisenschiffbau umstellte. Andere Werften, auf denen hölzerne Schiffe gebaut wurden, verstanden es nicht, sich auf die neuen schiffbaulichen Verhältnisse einzustellen.

Drost Dietrich von Velen war es, der die Voraussetzungen für den Schiffbau in Papenborg, so die Schreibweise für Papenburg bis 1833, schuf. Bischof Ferdinand von Bayern (*6.10.1577, +13. 9.1650), der amtierende Fürstbischof von Münster, zugleich Erzbischof von Köln, hatte ihn am 4. April 1631 mit der verfallenen mittelalterlichen Burg, dem Gut Papenborg und den davon im Südosten liegenden Mooren belehnt – das eigentliche Gründungsdatum des neuzeitlichen Papenburgs.

Der Drost sah die großen Torfmoore Papenburgs und die Chance des Transportanschlusses über die Ems. Zunächst ließ er nach den Zerstörungen in diesem Bereich durch den 30-jährigen Krieg einen Kanal bauen, der die „Papenborg“ (beim heutigen Hotel Alte Werft) über den Unterlauf der Dever mit der Ems verband. An der Mündung des Syeldieps (hochdeutsch Sielkanal), aus dem später durch Begradigungen der heutige Hafenkanal entstand, ließ er ein hölzernes Siel in der Breite von 16 Fuß (etwa 4,67 Meter) für 3000 Taler bauen. Die Arbeiten kamen infolge der Kriegswirren (1618-1648) zum Erliegen. Sie konnten erst 1638 abgeschlossen werden – der Grundstein für die Schifffahrt war gelegt. Etwa ab 1660 geschahen die erste Aktivitäten, aus Mangel an eigener Transportkapazität durch auswärtige Schiffer. Die bestimmten den Preis, den Papenburgern blieb nur ein kleiner Gewinnanteil.

Mit zunehmender Entwicklung der Fehnkolonie und dem Entstehen der Kanäle war der Wunsch laut geworden, nicht nur Schiffe zu besitzen, sondern diese auch auf eigenen Werften zu bauen. Urkundlich nachweisbar ist, dass sich Herm Jansen Albers, zugenannt Hoff, als Schiffsbaumeister betätigte und dessen Sohn Joan Herms Albers, genannt Hoff, bereits 1768 den heutigen, in den 1960er Jahre zugeschütteten Hoffskanal für seine Werft, die erste in Papenburg und auch erste Großwerft ausbauen ließ. So begann vor knapp 250 Jahren der Holzschiffbau.

Die Emsschleuse, das Drostensiel, war für den wachsenden Schiffsverkehr und der zunehmenden Größe der kleinen Fahrzeuge bald zu klein. Die letzte Grundherrin von Papenburg, die Freifrau Therese von Landsberg (1767-1785), die seit 1937 Namensgeberin der damals neu angelegten Theresienstraße ist, schloss mit dem Sielbauer Hermann Gerdes Stolz aus Leer 1769 einen Vertrag über den Neubau. Das alte, hölzerne Siel von 1638 verschwand, ein größeres steinernes wurde an der gleichen Stelle für 21 000 Gulden gebaut.

Nach der Fertigstellung der Baumaßnahme 1771 konnten die Papenburger ihre hölzernen Schiffe größer bauen. Bereits 1774 durchsegelten die ersten Hochseeschiffer den Öresund bei Helsingör mit Kurs auf Sankt Petersburg. Ein reicher Segen ergoss sich über den kleinen Ort im Moor. 1799 bestanden in Papenburg zwischen 19 Hauswerften mit durchweg 14 Zimmerleuten. Diese legten bis zu 60 Schiffe pro Jahr auf Stapel. In diese Zeit fällt auch die Gründung der ersten Seilereien und Segelmacher-Werkstätten in Papenburg durch die Initiative von Pfarrer Anton Freerking.

War vor mehr als 150 Jahren alles für den hölzernen Stapellauf vorbereitet, wurde ein kurzes Gebet für ein glückliches Gelingen gesprochen. Das Foto von 1981 aus der Uraufführung des Theaterstückes „Denk Papenburg, wie klein du angefangen“ zeigt (v. l.) Heinrich Schulte als Pastor Anton Freerking, Herbert Abheiden, Bernard Bruns, Karl-Heinz Rensen, kniend Gerd Heidelberg sowie Erika Bruns. Archiv-Döbber-Foto

Der Haupttyp der Schiffe war damals die Kuff, ein Zweimaster, der am Großmast Rahen und Schratsegel, am Besan Gaffelsegel führte. Ein Nachbau dieses Plattbodenschiffes, die „Margaretha von Papenburg“, liegt im Hauptkanal auf Höhe der Sparkasse Emsland. Im Verhältnis zur Länge wies sie eine große Breite auf, die sich zugunsten der Ladefläche auswirkte. Die Größe der Kuff schwankte zwischen 60 und 105 Last (eine Last – zwei Tonnen).

Außerdem wurden Schmack-Schiffe von durchschnittlich 60 Last gebaut, die durch schlanke Linienführung wendiger waren und ein größeres Verhältnis der Länge zur Breite aufwiesen. Ein Nachbau, die „Gesine von Papenburg“, lief 1985 vom Stapel. Der Traditionssegler repräsentiert als schwimmender Botschafter die Farben der Stadt bei Hafenfesten und Segelparaden bis nach Kaliningrad. Das Schiff ist die einzige friesische Schmack in Fahrt – ein Freundeskreis macht es möglich. Die Gildeliste von 1785 weist 35 Schmacks aus, ferner zehn Kuffs, drei Tjalks von durchschnittlich 30 Last und eine der Schiffsklasse Galeasse von 70 Last auf.

Früh entwickelte sich in Papenburg so etwas wie eine Aktien- oder Parten-Gesellschaft. Es bestand die Möglichkeit, sein Geld in Schiffs-, sprich Gewinnanteilen anzulegen: Jeweils geringe Mittel konnten auf Anteile an mehreren Schiffen gestreut werden. Das war eine deutliche Verminderung des Risikos durch Schiffsverlust. Lag ein neues Schiff zur Jungfernreise am Sielkanal bereit, wurde große Schiffstaufe gefeiert. Reeder, Kapitän, Handwerker und Ausrüster fuhren in buntbeflaggten Booten zum Siel, wo ein Geistlicher dem Schiff den Segen gab.

Aber auch Papenburg blieb von wirtschaftlichen und politischen Wechselfällen in Europa abhängig, wie dem Verlust der Seeneutralität und der Kontinentalsperre. So sank die Zahl bis 1813 auf den Neubau von drei Schiffen. Papenburger Werften schlossen, die Schiffsbaumeister und Reeder versuchten, als Kleinbauern von der Landwirtschaft zu leben.

Durch eine neuerliche Verbreiterung des Emssieles im Jahre 1850 folgte der Aufstieg zur Blütezeit des Papenburger Holzschiffbaues. Auch deshalb, weil der Krimkrieg (1853-1856) der Papenburger Wirtschaft neue Flüge verlieh. Der Bedarf an Lebensmitteln und Hilfsmitteln der kämpfenden Armeen auf der Krim war kaum zu befriedigen, die Schiffstonnage explodierte. Der Schiffbau explodierte und erreichte einen neuen Höhepunkt. Die Schiffsbaumeister wechselten den Schiffstyp. Sie erbauten deutlich weniger Kuffen und Schonerkuffen, sondern erstmals auch Schnellsegler, die Brigg. Ein Nachbau, die „Friederike“, hat 1989 vor dem Rathaus „festgemacht“ und wurde zum „Touristentreff.“

Bis 1860 stieg die Durchschnittstragfähigkeit der Seeschiffe auf 72 Last. In jener Zeit hatte der Papenburger Schiffbau mit 23 Werften, auf denen die Zahl der Beschäftigten auf durchschnittlich 40 angestiegen war, den Höhepunkt erreicht. Gegen Ende der 1860er Jahre eroberten die ersten Eisenschiffe die Weltmeere. Sie waren schneller und rentabler, und begannen, die hölzernen Segelschiffe zu verdrängen. Hinzu kamen ungünstige Fracht- und Heuersätze jener Zeit, die der Papenburger Schifffahrt bald den Todesstoß versetzten.

Verließen 1866 in der Fehnkolonie noch 42 Neubauten die Helgen, in jenem Jahr verfügte Papenburg über 189 Schiffe und damit über eine größere Schiffszahl als Bremen, aber die Krise der Segelschifffahrt hatte längst begonnen. So waren es 1872 noch fünf, 1873 drei Schiffe, die auf örtlichen Werften gebaut wurden. 1877 gab es nur noch vier Werften, deren Untergang lediglich eine Frage der Zeit war. Nur die Holzschiffswerft von Abram Beckmann konnte sich über die Jahrhundertwende hinaus halten. 1897 entstand hier das letzte Segelschiff, der Dreimastschoner „Thekla“. Als letztes Kanalschiff übergab die Werft im Mai 1903 die Kuff „Martha“ ihrem Element. Dann musste auch sie die Tore schließen.

So ging der einst blühende Schiffbau, der 150 Jahre lang einer ganzen Stadt Arbeit und Wohlstand brachte, zugrunde, weil man es mit Ausnahme von Joseph Lambert Meyer nicht verstanden hatte, sich auf die neuen schiffbaulichen Verhältnisse einzustellen und zum Bau von Eisenschiffen überzugehen. Die Werftbesitzer hätten bei der reichen Erfahrung ihrer Handwerker leicht Anschluss finden und Schrittmacher einer neuen Zeit werden können.