

## Zu 5. Werftmodell und Handwerker (Monitor)

Das zum langfristigen Erfolg der Fehnkolonisation notwendige Zusammenwirken mehrerer Faktoren galt auch und besonders für die Werften im Fehngebiet. Zum Abtransport des gewonnenen Torfs sowie zur Versorgung der Fehnsiedlungen war eine große Anzahl speziell für die Fahrt auf den schmalen Kanälen gebauter Schiffe notwendig, für die es jedoch im holzarmen Fehngebiet kein Bauholz gab. Um neue Schiffe bauen zu können, mussten daher zunächst geeignete Hölzer aus anderen Gegenden angekauft und auf dem Wasserweg zur Werft geschafft werden.

Für ein schlankes Binnenschiff mit Flachboden, wie es die Piepersgerdes'sche Werft an der Kanalstraße Nord bis in die 1920er Jahre baute, wurden mehrere Holzarten benötigt: gerades Eichenholz für den Schiffsrumpf, Buchenholz für den Boden und gebogene Eichenbalken für die bauchigen Spanten. Während die ersten beiden Materialien aus dem Ammerland beschafft wurden, griff man für die Spanten auf heimische Geestbäume zurück, deren Stämme durch den rauhen ostfriesischen Wind in die gewünschte krumme Form gewachsen waren. Über die Jahre kam es zu festen Geschäftsbeziehungen zwischen den externen Holzhändlern und ihren Abnehmern in den Fehnen.

Durch die Nutzung wiederkehrender Maße (die ja zum großen Teil schon durch die Abmessungen der vorhandenen Kanäle vorgegeben waren) und „Mallen“ genannter Schablonen wurde der Bau neuer Schiffe vereinfacht und beschleunigt. Da auf den meisten Werften nicht nur neue Schiffe gebaut, sondern auch vorhandene repariert wurden, mussten auch dafür Materialien angeschafft und vorgehalten werden.