

5 – Werftbesitzer

Beim Stichwort „Werft“ denkt man heute an einen Großbetrieb mit riesigen Anlagen und Tausenden von Mitarbeitern, wie es in Ostfriesland die Nordseewerke in Emden waren und die Meyer-Werft in Papenburg heute noch ist. Im Gegensatz dazu waren die Werften im Fehngebiet kleine Betriebe, die als Einmannbetrieb oder mit einer Handvoll Mitarbeiter Schiffe bauten und reparierten. Dabei war man stets nur auf Auftrag der lokalen oder regionalen Kundschaft tätig, nach deren Bedürfnissen und Wünschen das neue Schiff auf einer Helling am Fehnkanaal gebaut wurde.

Theoretisch konnte jeder Fehntjer mit Zugang zum Kanal und zu Baumaterial auf seinem Grundstück eine Werft gründen und unterhalten, da es nicht wie in anderen Branchen eine Zunft oder Gilde als regulierende Instanz gab. Der Werftbetrieb war oft nur eine Nebenbeschäftigung für handwerklich ausgebildete Fehnkolonisten, von denen manche nur für wenige Jahre als Werftbesitzer tätig waren und nur ein oder zwei Schiffe selbst bauten. Während die Bautätigkeit der Werften im Fehngebiet durch Schiffspapiere und Musterrollen gut belegt ist, gibt es für die Reparaturarbeit auf den Werften nur wenige Zeugnisse, so dass bei vielen Betrieben unklar ist, wie lange sie wirklich existiert haben.

Der Schiffbau im Fehngebiet litt von Anfang an unter den beengten Verhältnissen der bestehenden Wasserwege und dem Konflikt mit den im Laufe der Zeit immer zahlreicher werdenden Landverbindungen. Die Maximalgröße der Schiffe war durch die jeweiligen Windungen und Abmessungen des Fehntjer Tiefs diktiert, und die Erschließung des Umlandes ließ immer mehr für die Schifffahrt hinderliche Brücken entstehen. Insbesondere die niedrige Eisenbahnbrücke bei Oldersum ab Mitte des 19. Jahrhunderts war ein großes Problem, da im Fehngebiet für die Seeschifffahrt gebaute Schiffe nur halb versenkt unter ihr durchgefördert werden und ihre Aufbauten erst jenseits der Brücke in Oldersum erhalten konnten.