



Die Schnigge „Amanda“: Das Modell ist im Schifffahrtsarchiv zu bewundern. Das Original entstand 1872 auf der Werft des Schiffbaumeisters Hinrich Stamp in Nübbel. Die „Amanda“ war 20,65 Meter lang und 5,48 Meter breit. Erstbesitzer war der Schiffer Hans Johannsen aus Breiholz. Am 7. April 1913

FOTO: SCHÖNSTEDT

Ein „Eiderbulle“ kippt nicht um Zahlreiche Werften in der Region bauten vor 150 Jahren Schniggen / Der breite Rumpf gab den Schiffen ein rustikales Aussehen

Zu Rendsburgs maritimer Geschichte gehören die Schniggen. Ihre Besonderheit: Sie konnten nicht umkippen, wenn sie bei einem niedrigen Wasserstand der Eider auf Grund liefen. Im Zuge der Diskussion um die Ausrichtung einer Landesgartenschau könnte dieser Schiffstyp wieder eine Rolle spielen. Der Unternehmer Hans-Julius Ahlmann (ACO) hat die Idee angestoßen, den Nachbau einer Schnigge zum Teil des Gartenschau-Konzepts zu machen. Unser Autor Alfred Gudd nahm dies zum Anlass, um in die Geschichte der Schniggen einzutauchen.

Alfred Gudd Rendsburg Die Schnigge ist ein für die Küstenschiffahrt gebautes Segelschiff. Wie der Ewer dem Fahrtgebiet der Unterelbe und die Tjalk dem niederländischen

Küstenraum zuzuordnen sind, hat sich die Schnigge im Bereich der Untereider entwickelt. Begünstigt durch die Eröffnung des Schleswig-Holsteinischen Kanals, des später sogenannten Eiderkanals, im Jahr 1784, fand die Verbreitung dieses Schiffstyps seinen Höhepunkt in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts.

In den Dörfern entlang der Untereider gab es seinerzeit eine größere Anzahl von Werften, die maßgeblich am Bau und der Weiterentwicklung der Schnigge beteiligt waren. Allein in Nübbel, einem Dorf an der Untereider etwa sieben Kilometer vor Rendsburg, gab es zeitweise bis zu einem Dutzend Schiffsbaubetriebe. Die letzte Schnigge lief dort 1893 vom Stapel. In Friedrichstadt, kurz vor der Einmündung der Untereider in die Nordsee und in Wewelsfleth, einem Werftenstandort an der Stör, wurde die letzte Schnigge 1910 gebaut.

Ursprünglich war die Schnigge 14 bis 20 Meter lang. Sie hatte nur einen Mast. In der Regel war dieser Mast nach oben hin durch eine Stenge verlängert. Später liefen auch anderthalbmastige Schniggen bis zu einer Länge von 30 Meter vom Stapel. Bei ihnen war der hintere Mast deutlich kürzer als der Hauptmast. Dieser Schiffstyp bildete später den Übergang zum Bau der Galiot. Wegen ihres geringen Tiefgangs war die Schnigge besonders gut für flache Gewässer geeignet. Ihr extra breites Überwasserschiff mit seinem runden Heck verlieh ihr ein rustikales Aussehen. Daher wurde bald nur noch vom „Eiderbullen“ gesprochen, wenn von der Schnigge die Rede war.

Die Besegelung der Schnigge bestand aus Schratsegeln, die in Längsrichtung des Schiffs ausgerichtet sind und nicht aus Rahsegeln, die quer dazu angeordnet sind. Schniggen hatten drei Vorsegel, nämlich ein Stagesegel, einen Klüver und eine Fock. Das Großsegel am Mast – bei anderthalbmastigen Fahrzeugen an beiden Masten – war oben an einer kurzen Gaffel angeschlagen. Zusätzlich konnte über dem Großsegel ein Gaffelsegel gesetzt werden. Die Segel der Schnigge waren weiß. Sie waren nicht, wie zum Beispiel bei der Tjalk, braun gelobt.

Die Schnigge war ein besonders gut für das Gebiet des deutsch-niederländischen Wattenmeers geeignetes Flachbodenschiff. Sie hatte keinen Kiel und konnte trockenfallen, ohne dabei umzukippen. Die Aufgaben des Kiels übernahm zu einem Teil das Seitenschwert, das im Bedarfsfall an der Leeseite, also an der dem Wind abgewandten Seite, ins Wasser gelassen wurde, sonst aber in Höhe der Reling gehalten war. Das Seitenschwert verringert die Abtrift und macht das Kreuzen am Wind erst möglich. In China waren Seitenschwerter seit Jahrhunderten bekannt. Niederländische Seeleute hatten Erkenntnisse ihres Gebrauchs im 18. Jahrhundert nach Europa gebracht.