

Hermann af Wewelsfleth, det sidste træfragtskib

Nedre-elben og Stör, flodseng og kanaler har præget store dele af landskabet på vor hjemegn. Derfor har skibsbyggeri og skibsfart naturligvis også altid spillet en betydelig rolle her.

Først da man begyndte at bygge jernbaner gik det tilbage for sidstnævnte for derefter tilsidst at forsvinde helt, da det blev almindeligt med lastvognstransport. Skibsbyggeri derimod praktiseres i dag som også tidligere i Kreis Steinburg på Peters-værftet i Wewelsfleth, i dag dog sjældent på bestilling af herboende.

Det fartøj man oftest traf på førhen – man kunne næsten kalde det rygraden i den gamle indenrigs småskibstrafik – var everten. Det der var kendetegnende for denne type var den flade bund, de lodrette eller skråtstillede sideplanker og den buede forstævn og det hjerteformede spejl med lodret agterstævn. Roret, der var ophængt her, blev betjent med en lang pind. Alle everter havde stærke spring, og de havde kun bagtil en kort kileformet køl og var derimod for at formindske afdriften forsynet med store sidesværd. De havde en eller to store master uden tværgående rær og et løst bovspryd, hvorpå man havde gaffelsejl med gaffeltopsejl, stagfok og klyver.

Everten er den eneste skibstype, hvor man kan datere eksistensen og brugen tilbage til middelalderen og op til vort århundrede. Allerede i løbet af det 12. århundrede blev den indført af hollandske bosættere og blev snart udbredt i hele området omkring Neder-elben, hvor den blev det vigtigste og mest brugte tyske sejlskib. Således blev der mellem 1830 og 1900 bygget ca. 2000 træeverter, hvoraf der endnu var næsten 1100 i brug kort før århundredeskiftet. Med indførelsen af jernskibsbyggeriet gik træskibsbyggeriet dog hurtigt tilbage og hørte i 1910 helt op. I Kreis Steinburg, hvor der lå en hel række skibsværfter, løb den sidste evert i 1907 af stabelen hos Martin Bergmann i Wilster. Samme år leverede også Jürgen Peters i Wewelsfleth sit sidst eksemplar, mens dennes naboer, Johann Junge og Claus Witt allerede i henholdsvis 1902 og 1905 indstillede deres byggeri. Af de mere end 1000 eksemplarer af den tyske evertflåde i 1900, var der i 1928 kun 130 tilbage. Efter krigen fandtes der ikke en eneste tilbage i Tyskland. Træeverten var uddød.

Derfor var det næsten et under, at der efter et kvart århundrede helt uventet igen dukkede en sådan veteran op. Det drejede sig om en mesanevert – og den var – hvad der specielt glædede indbyggerne i Steinburg – blevet bygget hos Claus Witt i Wewelsfleth i år 1905 for en skipper fra Neuenkirchen ved Stör. Witt var engang værkmester hos Peters-Werft, men etablerede sig i 1900 på en nabogrund. Everten var hans syvende og værftets sidste træskib. Værftet eksisterede indtil 1917 og man kan tilbageføre ialt 16 skibe hertil. De første 9 år var "Hermann" af Wewelsfleth, som everten hed, beskæftiget på Elben og dens bifloder under to forskellige ejere. I marts 1914 blev den solgt til Egensund på nordsiden af Flensburg Fjord.

Denne tidlige skiften fra Elbens mudrede vand til klart saltvand, hvor everten blev de næste seks årtier, blev afgørende for, at den opnåede en høj alder. I 1923 – nu under dansk flag – fik "Hermann" sin første motor – en glødehovedmotor på beskedne 18 heste, hvilket stadig gjorde skibet afhængig af sejlene. I 1933 blev den solgt til Struer og senere til Skive i Limfjorden, hvor dens arbejde hovedsaglig bestod i at fragte produkter fra Gyldendal-teglværket. En ny 32 hestes motor blev i 1943 bygget ind og samtidig blev mesanmasten fjernet. Midt i halvtredserne var der ikke rigtigt mere beskæftigelse til det lille fragtskib og derfor blev det oplagt i Hvalpsund.

I 1957 kom der en køber fra Randers, der lod det ombygge med pumper til sandsuger og stenfisker. Dette erhverv blev for mange af de ellers urentable skibe deres sidste station, for skibene holdt ikke længe til den ofte grove behandling. "Hermanns" livsbane var dog nær blevet slut på grund af en anden begivenhed. På turen langs med Jyllands østkyst faldt motoren i november 1958 ud og vor evert – som nu havde mistet alle sine sejl – drev hjælpeløst ind mod kysten, hvor det til slut strandede ved Lyngså. Men også her beviste det nu mere end 50 år gamle skib, at det også kunne klare en sådan belastning. Det blev bjærget, repareret og kom under en ny ejer atter i fart.

Efter otte års stenfiskeri erhvervede en købmand i Nysted på Lolland i 1968 fartøjet med henblik på at drive tangfiskeri med det. Søtang af en bestemt art – "rødmyr" eller "rødalje" er et eftertragtet naturligt grundstof, der bruges i levnedsmiddelindustrien. Ud af de tørrede alger udvindes et pulver, som når det bliver opløst i vand, bliver til en slags gelé. Det bliver brugt ved fremstilling af konserves samt i medicinalvare- og nydelsesmiddelindustrien. Fiskeri efter tang blev "Hermanns" sidste arbejdsmæssige opgave. Efter losning af den sidste last i 1972 blev det taget ud af tjeneste og oplagt i Nysted.

Efter at dets ejer, der var vidende om skibets historiske værdi, forgæves havde forsøgt at sælge everten i Tyskland for beskedne 20.000 kr., fandt han i 1974 en dansk interessent. For første gang i sin lange karriere fik vor evert nu et nyt navn: "Faith" (troskab). Men det så ikke ud til at svare til forventningerne, for allerede få måneder efter endte skibet i hænderne på en canadier, som boede i Amsterdam. Han havde planer om at udbygge skroget til en yacht, som han skulle sejle over Atlanten til sin hjemegn. Fuld af virkelyst og energi hentede man skibet til et lille værft i Amsterdam for at fuldføre renoveringen, hvilket dog til alt held på grund af pengemangel snart gik i stå.

Skibet blev her opdaget af skibshistoriker og kaptajn Joachim Kaiser fra Wewelsfleth. Canadieren, der ikke havde været klar over skibets historiske betydning, var allerede i gang med at afmontere vigtige dele fra skibet. Det lykkedes dog af afholde ham fra at foretage flere uheldige ændringer. I hjemstavnsforeningen for Kreis Steinburg, hvor skibet i sin tid var løbet af stabelen, var der tilsidst en kreds af interesserede personer, der gik sammen om at redde everten. Det lykkedes i løbet af kort tid at fremskaffe den forlangte købesum på 15.000 HFL og således kom "Hermann" – det sidste af alle træfragtskibene – i maj 1977 tilbage til sit gamle Elb-revier.

På Günther Pehrs værft blev der gennem de næstfølgende par år foretaget en etapevis restaurering. Af økonomiske årsager, på grund af sin høje historiske værdi, og i betragtning af sin alt andet end gode tilstand, skulle everten ikke igen komme på fart under sejl, men i stedet udstilles som et mindesmærke. Under disse omstændigheder kunne en meget stor del af den oprindelige byggesmasse bibeholdes, ellers ville man have været nødt til at forny mere end trefjerdedele af skroget.

I efteråret 1978 var arbejdet så godt som afsluttet, således at everten kunne transporteres til sit foreløbige værested i Itzehoe, hvor takelarbejdet skulle udføres. I forbindelse med "Schleswig-Holsten-Dagene" i september 1978 overdrog hjemstavnsforeningen den restaurerede "Hermann" til byen Itzehoe som gave. I mellemtiden havde skibet fået sin permanente plads ved den gamle sluffe på Stör overfor det nye rådhus.

De sidste 15 år har den sidstbevarede fragtevert i verden ligget omkring 12 kilometer fra det sted, hvor den i sin tid blev bygget. Den vidner om datidens bygmesters og også om konservatorernes på det nuværende Pehr-værft kunnen. Dens nuværende beliggenhed kan dog ikke betegnes som optimal.

Men heldigvis har den hidtil været forskånet for hærværk, hvad man kan rose ungdommen i Itzehoe for. Den er imidlertid også fuldstændig prisgivet overfor vejr, vind og sollys og udtørring truer derfor skibet. Også et antal uheldigt plantede piletræer, hvis blomster og blade ligger og rådner på dækket, truer dens tilstand, som hidtil har været i orden. Desværre fik man afslag fra kulturudvalget i Itzehoe på en anmodning om at få fældet nogle af træerne. På rådhuset virker det ikke som om man er klar over, hvilken maritim kostbarhed af allerstørste rang, man har fået indenfor murene. Ved siden af vikingeskibene og kåggen (af begge slags findes der i modsætning til everten flere originale eksemplarer) tjener vor evert som et vigtigt skridt i efterforskningen af udviklingen af det tyske sejlskibsbyggeri.

I betragtning af at der kun eksisterer dette ene eksemplar og dets betydning bør dette klenodie anbringes under et beskyttende tag. Ellers vil det gå ligesom med et møbel. Under tag kan det holde i århundreder, stiller man det blot en gang ud i gården, vil det rådne.