Schuten waren einmal die Lasttaxis des Hamburger Hafens. Mit ihnen wurde fast alles durch den Hafen transportiert, was die Seeschiffe an Ladung brachten und wieder mitnahmen. Das Kommando auf der Schute hatte der Ewerführer. Er war Schiffsführer, Stauer und oft auch „Motor", wenn die Schute mit Muskelkraft vorangetrieben werden musste. Seit der Container-Ära werden Ewerführer und ihre Fahrzeuge nicht mehr gebraucht. Doch ihre Geschichte bleibt lebendig durch die Schuten und ihre Zeitzeugen im Hafenmuseum Hamburg.

Lasttaxi mit Muskelantrieb

Schuten und Ewerführer im Hamburger Hafen

Heute kann es sich niemand mehr vorstellen, doch es ist Tatsache. Im Hamburger Hafen hat es einmal von Schuten gewimmelt. In den 1930er Jahren gab es rund 6.000 Schuten. Grund genug, sich einmal mit den völligen Lastkähnen des Hamburger Hafens zu befassen.

Die Schute war ein robustes Hafenfahrzeug für den Gütertransport. Der Rumpf war aus Stahl, der Boden flach, einen Motor gab es nicht. Die Fortbewegung erfolgte durch Staken oder dadurch, dass man den Kahn mit Peekhaken an den Kaimauern entlang zog. Größere Entfernungen und die tiefen Fahrrinnen im Hafen wurden mit Schleppern überwunden.

Mit Schuten wurde alles mögliche transportiert: Ausgehobener Schlick von den Baggern, Baumaterial und – was für den Hafenumschlag besonders wichtig war – Stück- und Massengüter von und zu den Seeschiffen. Dafür hatte man in Hamburg ursprünglich hölzerne Fahrzeuge der Alster eingesetzt. Ihre Ladenkapazität war jedoch gering. Ab Mitte des 19. Jahrhunderts entwickelte sich aus ihnen die größere Spitzschute, die wir kennen und die zu einem Merkmal des Hamburger Hafens wurde. An die Zeit der hölzernen segelnden Lastkähne erinnert nur noch der Name der Schutenführer. Sie werden in Hamburg Ewerführer genannt.

Wer Ewerführer werden wollte, musste drei Jahre lernen. Dabei ging es nicht nur um das Manöverieren und Verstauen von Kisten, Tonnen und Säcken. Einer unserer Hafensenioren, der Ewerführer gelernt hat, erinnert sich: „Zum Ausbildungsprogramm gehörten Warenkunde, Zollbestimmungen, Verkehrsregeln für den Hafen. Wir mussten ganz schön büffeln." Wegen ihres umfangreichen Wissens und der guten Ortskenntnisse – „wir kannten jeden Winkel im Hafen und in den Fleeten" – wurden die Ewerführer humorvoll anerkennend auch das „Gehirn des Hafens" genannt.

Im 19. Jahrhundert und Anfang des 20. Jahrhunderts waren die Ewerführer in der Regel zugleich die Besitzer ihrer Fahrzeuge. Der wachsende Schutenbedarf führte dann zu Ewerführereibetrieben, die Schuten vermieteten und gelernte Ewerführer einstellten.

Die Schuten waren ursprünglich offen. Wenn es regnete oder schneite, wurde die Ladung mit Planen abgedeckt. Der steigende Wert der Ladungen führte zur abgedeckten Schute, der sogenannten Hamburger Kastenschute. Als Lukendeckel dienten schmale Holzplanken, die einzeln aneinander gelegt wurden. Weil das nicht ohne Geräusch abging, wurde dieser Schutentyp auch Klapperdeckelschute genannt.

Ein Ewerführer stakt seine Schute durch ein Fleet in der Speicherstadt. Historische Aufnahme aus den 1930er Jahren. Foto: Archiv Harry Braun

Kleine Schutenparade im Hafenmuseum: Links die Museumsschute, eine typische Hamburger Kastenschute. Unter der Plane zeichnen sich die Konturen der Holzplanken ab, mit denen die Luke zugedeckt wird und denen dieser Schutentyp den Namen Klapperdeckelschute verdankt. Rechts davon zwei weitere Kastenschuten, dazwischen eine kleine offene Schute.

Foto: Chris Loffredo

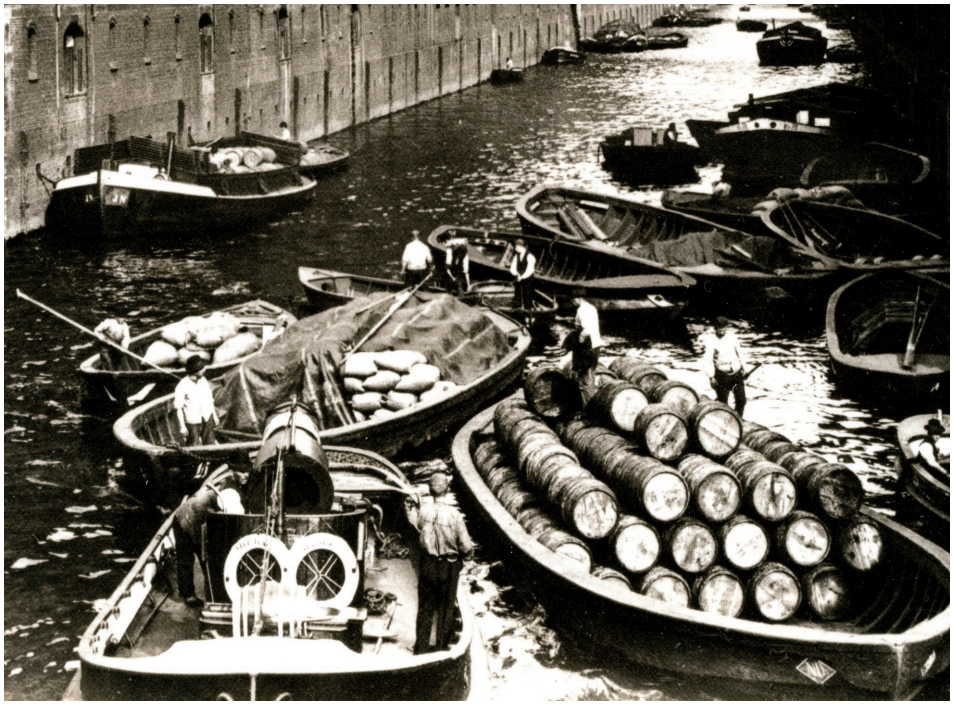

Foto: Archiv Harry Braun

In den 1930er Jahren wurden im Hamburger Hafen mehr als siebzig Prozent der Güter mit Schuten transportiert. Unsere historische Aufnahmen zeigt offene Schuten in der Speicherstadt.

Anfang 1960 wurde die Schiebedeckelschute eingeführt. Bei ihr bestand die Abdeckung aus Aluminiumplatten, die sich zusammenschieben ließen. Das Öffnen und Abdecken der Luken wurde dadurch wesentlich erleichtert.

Schuten gab es in unterschiedlichen Größen. Die kleinsten (auch Bullen genannt) waren offen, ca. 10 Meter lang und konnten bis 15 Tonnen laden. Die größten waren zum Schluss vierkantig (Typschuten), 25 Meter lang und konnten bis zu 300 Tonnen transportieren. Zum Vergleich: Das zulässige Ladegewicht für schwere Lkw liegt bei 40 Tonnen.

Schuten haben maßgeblich dazu beigetragen, dass Hamburg weltweit den Ruf eines „schnellen Hafens" gewann. Durch ihre größere Ladekapazität und den kürzeren Wasserweg blieb die Schute anderen Transportmethoden lange überlegen. Anfang der 1960er Jahre wurden im Hamburger Hafen immer noch 30 Prozent der Güter mit Schuten transportiert. An der Zahl der Ewerführereibetriebe wird die Entwicklung erkennbar. Bis 1939 gab es in Hamburg über 100 Ewerführereien, 1958 waren es noch 50. Ende der 1960er Jahre mit Beginn der Container-Ära verlor die Ewerführerei endgültig an Bedeutung. Heute gibt es nur noch drei Betriebe. Der Lehrberuf des Ewerführers ist im Beruf des Hafenschiffers aufgegangen.

Auf den Schuten wurde nicht nur gearbeitet. Viele der größeren Schuten hatten im Bug eine Kajüte. In ihr wohnten auf kleinstem Raum die Ewerführer, wenn sie nicht nach Hause konnten. Nach dem Krieg diente die Kajüte oft ganzen Familien als Ersatz für die verlorene Wohnung. Über das Leben von Ewerführerfamilien auf der Schute werden Hafensenioren in einer der nächsten „Fastmoker"-Ausgaben berichten.

Die Museumsschute

Das Hafenmuseum besitzt eine der letzten Klapperdeckelschuten. Sie ist 22 Meter lang und hat eine Ladekapazität von ca. 100 Tonnen. Gebaut wurde sie 1913 als offene Schute. 1925 erfolgte der Umbau zur Kastenschute. Bis 1979 war sie im Stückguttransport im Einsatz, danach als schwimmender Lagerraum. Letzter Besitzer war die Firma Carl Robert Eckelmann, deren Farbmarkierung die Schute heute noch trägt. Das Hafenmuseum hat die Schute 1988 übernommen. Mit ehrenamtlicher Hilfe und Unterstützung aus der Hafenwirtschaft wurde sie wieder instandgesetzt und als Museumsobjekt gesichert.

Eine kleine Crew von ehemaligen Ewerführern pflegt das Objekt und lässt bei ihren Führungen die große Zeit der Hamburger Schuten und Ewerführer wieder lebendig werden.

Unten links:
Blick in die Museumsschute des Hafenmuseums. Kaffeesäcke, Teekisten, Peekhaken, Zuckerklatschen und viele andere Gerätschaften errinnern hier an das Leben und Arbeiten auf den Schuten.

Unten rechts:
Auch Kindern macht der Besuch in der Museumsschute Spaß, wenn Hafensenioren von Kaffee, Tee und den vielen anderen Gütern erzählen, die man früher mit Schuten transportiert hat.

Fotos: Andreas Hübner, Chris Loffredo