

Segelschiff „Rigmor von Glückstadt“

Schlagwörter: [Schiff \(Wasserfahrzeug\)](#)

Fachsicht(en): Landeskunde

Gemeinde(n): Glückstadt

Kreis(e): Steinburg

Bundesland: Schleswig-Holstein



Segelschiff RIGMOR von Glückstadt (2018)
Fotograf/Urheber: Frank Andraschko



Kartenhintergrund: © Terrestris.de 2026

Objektbeschreibung

Die „Rigmor von Glückstadt“ ist ein hölzernes Segelschiff, welches 1853 in Glückstadt gebaut und als dänischer Zollkreuzer „No. 5“ in Dienst gestellt wurde. Es ist das älteste betriebsbereite Segelschiff Deutschlands und wird heute zu regelmäßigen Ausflugsfahrten, Charters Touren und Hochzeiten verwendet.

Während des Deutsch-Dänischen Krieges 1864 war der Zollkreuzer „No.5“ auf Amrum stationiert. Nach Kriegsende wurde er nach einem Umweg über Hamburg nach Amrum als Frachtschiff verkauft und erhielt den Namen *Treue*, um 1874 ins dänische Ribe weiterverkauft zu werden. Nach einer zwischenzeitlichen Verlegung als *Hanna* nach Varde und einem kurzen Flaggenwechsel als deutsche *Anna Christine* ging das Schiff 1889 als *St. Fernande* erneut nach Heils in Dänemark, wo es erstmals umgebaut wurde. Den letzten Einsatz als Frachtschiff hatte das zu diesem Zeitpunkt *Tvende Broedere* genannte Schiff im Jahr 1916. Danach endete das Kapitel Frachtschiffahrt. Das nunmehr als „Steinfischer“ (Bagerschiff) umgerüstete Schiff erhielt 1919 seinen heutigen Namen *Rigmor*. Ab 1923 war die *Rigmor* kein Segler mehr, sondern wurde zum Motorschiff umgerüstet. Bis 1984 war sie als Steinfischer in Dänemark im Einsatz. Schließlich kaufte ein extra gegründeter Förderverein 1992 das Schiff und restaurierte bis 1995 wieder Aufbau und Rigg. Da die genauen Pläne nicht mehr vorhanden waren, mussten sich die Restauratoren an zeitgenössischen vergleichbaren Schiffen orientieren.

Kulturlandschaftlicher Bezug

Das Schiff ist als technisches Denkmal ein wichtiges Zeugnis der maritimen Schifffahrt auf der Unterelbe. Es erinnert durch seine wechselvolle Geschichte an die historischen Machtverhältnisse im Unterelberaum und an die Funktion der Unterelbe als Grenzfluss zwischen verschiedenen Herrschaftsgebieten.

Entstehungsgeschichte

Schon seit 1692 gab es dänische Zollkreuzer auf der Unterelbe. Holstein war damals in Personalunion mit dem dänischen

Königshaus verbunden. Zunächst wurde ein Privatmann mit der Durchsetzung der dänischen Zollansprüche betraut, aber bereits 1700 übernahmen staatliche Stellen die lukrative Einnahmequelle wieder direkt. Allerdings führten verschiedene Gründe dazu, dass die dänische Zollverwaltung ab 1777 wieder rein landgestützt betrieben wurde und man auf maritime Zollkontrollen verzichtete. Die Schmuggler machten den Behörden in den nachfolgenden Jahren zusehends das Leben schwer, so dass man sich in Kopenhagen genötigt sah, ab 1831 das Elbwachtschiff der Marine in die Störmündung zu verlegen. Nachdem diese Maßnahme nachhaltige Wirkung erzielte, wurde ab 1838 auch an der Westküste wieder ein Kreuzzollwesen eingeführt. Der Begriff Kreuzzollwesen bezeichnet die Art der Zollkontrolle auf See, nämlich das seglerische Kreuzen der Zollsegler. Zunächst wurden gecharterte oder gekaufte Schiffe eingesetzt, die ursprünglich für andere Aufgaben gebaut wurden. Ab 1848 begann man dann, die benötigten Schiffe vor Ort zu fertigen, eines davon war der Zollkreuzer „No. 5“, die spätere „Rigmor von Glückstadt“.

Baubeschreibung

Die „Rigmor von Glückstadt“ ist ein 1853 in Glückstadt bei der Werft J.P. Schröder gebauter hölzerner Zollkreuzer. Die ursprünglichen Daten von 1853 sind nicht genau ermittelbar. Heute hat die Rigmor eine Rumpflänge von 15,90 Meter bei einer Breite von 3,85 Meter und einem Tiefgang von 1,45 Meter. Die Takelage wurde anhand von vergleichbaren Schiffen dieser Zeitstellung rekonstruiert. Auf einer Höhe über alles von 18,53 Metern kommt die „Rigmor“ auf eine Segelfläche von 129 m², die sich auf Groß-, Fock-, Klüver- und Toppsegel verteilen. Zusätzlich angetrieben wird das Schiff durch einen 64 PS starken Dieselmotor. Bewaffnet war die Rigmor als dänischer Zollkreuzer mit einer Falkonette, einem leichtem Geschütz, um gegen Schmuggler vorzugehen.

Kultureller Wert

Das Schiff ist seit 1998 im Denkmaltbuch des Landes Schleswig-Holstein als technisches Denkmal registriert. Dies ist für Schiffe außerordentlich selten und ein Indikator für den besonderen kulturellen Wert des ältesten betriebsbereiten Segelschiffes Deutschlands.

Lage und Anfahrt

Die Rigmor liegt im Glückstädter Hafen. Hier hat der Förderverein in der Saison einen Liegeplatz im Außenhafen. Parkplätze sind vorhanden.

(Jana Frank (www.agil-online.de), erstellt im Auftrag der Arge Maritime Landschaft Unterelbe in Kooperation mit dem Kreis Steinburg, dem Archäologischen Landesamt Schleswig-Holstein (ALSH) und der Lise-Wielatt Münster-Stiftung. Gefördert von der Metropolregion Hamburg, 2018)

Internet

rigmor.de: Rigmor von Glückstadt (abgerufen am 21.11.2018 und 08.09.2021)

Literatur

Kaiser, Joachim (2002): Rigmor von Glückstadt. Entdeckungsgeschichte und Restaurierung von Deutschlands ältestem Segelschiff. Glückstadt.

Segelschiff „Rigmor von Glückstadt“

Schlagwörter: [Schiff \(Wasserfahrzeug\)](#)

Straße / Hausnummer: Am Hafen 53

Ort: 25348

Fachsicht(en): Landeskunde

Gesetzlich geschütztes Kulturdenkmal: Kulturdenkmal gem. § 8 DSchG SH 2015 (in Denkmalliste eingetragen)

Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)

Erfassungsmethoden: Literaturlauswertung, Geländebegehung/-kartierung

Historischer Zeitraum: Beginn 1853

Koordinate WGS84: 53° 47 7,99 N: 9° 24 42,5 O / 53,78555°N: 9,41181°O

Koordinate UTM: 32.527.132,12 m: 5.959.741,31 m

Koordinate Gauss/Krüger: 3.527.212,98 m: 5.961.685,93 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY 4.0 (Namensnennung). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: „Segelschiff „Rigmor von Glückstadt““. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: <https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-290012> (Abgerufen: 20. Mai 2026)

Copyright © LVR



RheinlandPfalz

