

Aufgelegtes Zeesenboot im Hafen von Lauterbach (Rügen);
Lithografie von Joachim Daerr, um 1940.

Meer und Museum

Band 24



Stralsund · 2012



Alles Handarbeit – kleine
Fischereifahrzeuge an der Ostseeküste

Meer und Museum

Band 24



Dr. Wolfgang Rudolph bei der Konzeption neuer Vorhaben (2009).

WIDMUNG

Dr. Wolfgang Rudolph, 1923 als Sohn eines Oderschiffers in Breslau geboren, hatte bereits durch seine Herkunft einen Bezug zur maritimen Kultur. Nach dem Zweiten Weltkrieg arbeitete er als freier Journalist und ehrenamtlicher Leiter des Heimatmuseums in Garz auf Rügen. Seine Interessen und das museale Arbeitsfeld führten dazu, dass er die Überlieferungen zur Seefahrts- und Fischereigeschichte der Insel sammelte und dokumentierte. Ergebnis war das Buch „Insel der Schiffer“, das 1962 erstmalig erschien. Diese Arbeiten mündeten 1957 in ein volkskundliches Studium, welches er 1965 mit der Promotion zum Thema „Übergangsformen zwischen Einbaum und Plankenboot an der südlichen Ostseeküste“ abschloss. Es folgten u. a. ein „Handbuch der volkstümlichen Boote im östlichen Niederdeutschland“ (1966) und die „Segelboote der Deutschen Ostseeküste“ (1969). In über 200 weiteren wissenschaftlichen und populären Publikationen veröffentlichte er die Ergebnisse seiner breit angelegten Feldforschungen in der Region.

Wolfgang Rudolphs Lebenswerk ist aufs Engste mit der Erforschung der maritimen Arbeits- und Lebenskultur an der vorpommerschen Küste verbunden. Seine Arbeiten liefern wichtige Grundlagen zur Dokumentation der traditionellen Handwerke und der alten Technologien. Sie umfassen viele Facetten des maritimen Alltagslebens und beschreiben Veränderungen im Zuge des strukturellen Wandels der Fischerei in den vergangenen Jahrzehnten. Die unmittelbare Protokollierung auch der jeweiligen Gegenwartssituation ist dabei ein wichtiger Grundsatz seiner Arbeit.

Das Deutsche Meeresmuseum bemüht sich um die Bewahrung von Sachzeugnissen, zu denen besonders auch die Arbeitsboote der traditionellen Küstenfischerei zählen. Seine umfangreichen Sammlungen zur Geschichte der regionalen Fischerei – wie z. B. 55 originale, teils funktionsfähige Bootsmotoren – verdankt das Museum zum Großteil Wolfgang Rudolph. Auch als Mitglied im wissenschaftlichen Beirat förderte er das Museum während der 1970er Jahre. In Anerkennung seiner langjährigen Arbeit und Verdienste um die gemeinsamen Anliegen und zum Dank widmet das Deutsche Meeresmuseum Dr. Wolfgang Rudolph den vorliegenden Band der Reihe MEER UND MUSEUM mit dem Titel „Alles Handarbeit“.

Inhalt

Vorwort	H. Benke und G.-B. Reinicke	S. 7
Editorial	P. Danker-Carstensen	S. 8
Zur maritim-volkskundlichen Forschung an der deutschen Ostseeküste: die großflächigen Arbeiten	W. Rudolph und W. Steusloff	S. 11
SeaSide: EU-Projekt zur Dokumentation historischer Fischerei- und Arbeitsboote an der südlichen Ostseeküste	P. Danker-Carstensen	S. 20
Zur Bedeutung der Fischerei für den frühneuzeitlichen Staatsaufbau an der südlichen Ostseeküste	H. Porada	S. 25
Anmerkungen zum steten Wandel der Küstenfischerei	G. Wegner	S. 43
Der traditionelle Holzbootbau an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern	T. Förster	S. 56
Vom Baumstamm zur Mutter aller Boote – Das Projekt „Tradition und Meer“ zum Nachbau eines Einbaumes	J. Steinkühler und A. Dose	S. 68
Der Nachbau eines Heuers aus Zempin/Usedom im Rostocker Schifffahrtsmuseum	P. Danker-Carstensen und A. Kiencke	S. 76
Historische Arbeits- und Fischereifahrzeuge in Museen an der deutschen Ostseeküste	P. Danker-Carstensen	S. 83
Die Entwicklung der Sammlung von Fischerei- und Arbeitsbooten im Deutschen Meeresmuseum	M. Mäuslein	S. 91

Der Rostocker Kahn – ein Fahrzeug mit langer Tradition	J. von Fircks	S. 103
Handwerk und Tradition der Zeesenfischerei	M. Mäuslein	S. 111
Südschwedische Bootstypen in Pommern und auf Rügen – ein Beitrag zur Entwicklungsgeschichte der deutschen Ostseekutter	W. Rudolph	S. 123
Die Blekingseka – ein Bootstyp mit vielen Funktionen aus dem Südosten Schwedens	K. Nilsson	S. 130
Fischereifahrzeuge an der Pommerschen Küste	J. Litwin	S. 138
Die Rückkehr des Kurenkahns – Segelboote der Fischer des Kurischen Haffs in Vergangenheit und Gegenwart	R. Adomavičius und R. Adomavičius	S. 157
Bauprogramme genormter Fischereikutter für die Ostsee	S. Möhrmann und M. Mäuslein	S. 165
Bordtechnische und bootsbauliche Veränderungen in der Küstenfischerei von Mecklenburg-Vorpommern seit 1990	W. Steusloff	S. 185
Modellbau von traditionellen Booten der südlichen Ostseeregion	H. Olszak	S. 193
Das Jahr 2011 der Stiftung Deutsches Meeresmuseum	H. Benke und G.-B. Reinicke	S. 199
Buchbesprechungen		S. 221
Englische Zusammenfassungen		S. 224
Autorinnen und Autoren dieses Bandes		S. 233
Fotonachweis		S. 234

Vorwort

Hölzerne Arbeitsboote der Fischerei sind das Thema des vorliegenden 24. Bandes von MEER UND MUSEUM. Unter dem Titel „Alles Handarbeit“ greift das Deutsche Meeresmuseum (DMM) damit ein Arbeitsfeld auf, das im Zentrum seiner regionalen Verankerung und Ausstrahlung steht. Die traditionelle Küstenfischerei, verbunden mit überlieferten Handwerkstechniken des Bootsbaus, ist ein integraler Bestandteil der maritimen Arbeitskultur in der Küstenregion Mecklenburg-Vorpommerns. Mit dem aktuellen Wandel und Rückgang der gewerblichen Fischerei drohen auch die althergebrachten Gewerke verloren zu gehen. Ihre Bewahrung in Form von Sachzeugnissen und Dokumenten, aber auch die weitere Vermittlung von Kenntnissen darüber sind Kernanliegen der Museumsarbeit.

Ein sichtbares Produkt der Tätigkeit des DMM ist mit aktuell rund 50 Booten und Kuttern die größte deutsche Sammlung von Wasserfahrzeugen, die in der Fischerei vor der Küste von Mecklenburg-Vorpommern sowie auf den Bodden- und Haff-Gewässern zum Einsatz kamen. Große Teile dieser Sammlung verdankt das Museum dem Volkskundler Dr. Wolfgang Rudolph, dessen langjähriges Wirken die Grundlagen zur Erforschung des maritimen Kulturwandels an der deutschen Ostseeküste legte. Dr. Rudolph dokumentierte den Wandel in vielen Facetten und unterstützte aktiv die Arbeit des Deutschen Meeresmuseums.

Im Zeitraum 2008 bis 2011 führte ein von der EU gefördertes Projekt u. a. fünf maritime Museen in Polen, Litauen, Schweden und Deutschland als Partner zusammen. Mit dem Ziel der „Entwicklung herausragender Kulturstandorte in der südlichen Ostsee-Region“ befassten sich die beteiligten Museen u. a. mit der Inventarisierung von Daten, Materialien und Objekten zu maritimen Traditionen und zum kulturellen Erbe, der Inventarisierung bestehender Bootswerften und Bootsbauplätze sowie der Entwicklung von Pilotprojekten im traditionellen Bootsbau. Einige der Ergebnisse dieses Projektes sind – auch von Kollegen aus den Partnermuseen in Danzig, Klaipeda, Karlskrona und Rostock – im vorliegenden Band enthalten. Sie belegen die Bedeutung, die Arbeitsboote der Fischerei im regional-historischen, alltagskulturellen Kontext hatten – und heute als zu bewahrendes maritimes Erbe der Ostseeregion weiterhin haben.

Unser Dank gilt allen Autoren, die trotz starker Arbeitsbelastung die Zeit zum Mitwirken gefunden haben. Sehr dankbar sind wir Dr. Peter Danker-Carstensen, dem Leiter des Rostocker Schiffbau- und Schifffahrtsmuseums, dessen fachliche Beratung und persönliches Engagement als Gasteditor die Arbeit der Redaktion sehr bereichert und den Band maßgeblich mitgestaltet haben. Besonderer Dank gilt auch dem Redaktionsteam Sylvia Burwitz, Michael Mäuslein und Dr. Thomas Förster, ohne deren Anregungen und geduldige, engagierte Unterstützung der Band in der vorliegenden Form nicht möglich gewesen wäre.

Wir hoffen, dass die neue Ausgabe den Fragen der Bewahrung von geschichtlichen Dokumenten der maritimen Alltagskultur an der Ostseeküste weitere öffentliche Aufmerksamkeit gewinnt. Boote und Schiffe sind wichtige Bestandteile des Berufslebens zahlreicher Bewohner in unserer Landschaft am Meer; ihre Bewahrung ist eine wichtige Aufgabe für das Deutsche Meeresmuseum.

Dr. Harald Benke
Direktor
Deutsches Meeresmuseum

Dr. Götz-Bodo Reinicke
Redaktionsleiter
MEER UND MUSEUM

SCHIFFE UND BOOTE IM MUSEUM – ZUM SAMMELN UND ERHALT VON HISTORISCHEN WASSERFAHRZEUGEN

„Надлежит вам беречь остатки кораблей, яхт и галер, а буде опустите, то взыскано будет на вас и на потомках ваших“

Петр I

„Ihnen obliegt die Pflicht, die Überreste der Schiffe, Jachten und Galeeren zu bewahren – wenn Sie dies vernachlässigen, wird es Ihnen und Ihren Nachfahren nicht vergeben werden.“

Peter I.,

genannt „der Große“, russischer Zar und Großfürst (1682-1721), russischer Kaiser (1721-1725)

Diese Ermahnung und Warnung des russischen Zaren, der einiges vom Schiffbau und wohl auch von der Schifffahrt seiner Zeit verstand, hat auch heute noch ihre Berechtigung, wenngleich die Ausweitung auf mehrere Generationen heute so nicht mehr anwendbar scheint. Als Fingerzeig für die Arbeit von Schiffbau- und Schifffahrtshistorikern sowie Sammlungsverantwortlichen in maritimen Museen haben diese Worte dennoch aktuelle Bedeutung.

Die Bewahrung von historisch oder kulturell wertvollen Schiffen in Museen hat mehrere Aspekte. Zum einen geht es um die sachgerechte und nachhaltige Bewahrung bzw. den Erhalt von vorhandenen Sammlungsobjekten, hier also von Booten und Schiffen, in Besitz und Verantwortung der Museen. Die meisten Museumsschiffe sind außer Dienst gestellte, zum Teil noch voll funktionstüchtige ältere oder besondere Schiffe, die beispielsweise in ihrer Bauart oder wegen ihrer Geschichte selten oder einzigartig sind oder deren vergleichbare Bautypen durch Verschrottung und andere Verluste selten geworden sind. Sie liegen entweder fest vertäut an einer Pier im Wasser oder sind in Trockendocks oder auch an Land – teils auch in eigenen Gebäuden auf- und ausgestellt. Solche originalen Wasserfahrzeuge, hier als Museumsschiffe bezeichnet, finden sich meist mit regionaler Provenienz in den Sammlungen fast aller Schifffahrtsmuseen bzw. maritim-ethnografischer Museen.

Außerhalb dieser Betrachtung bleiben die so genannten „Traditionsschiffe“, also alte Wasserfahrzeuge, die in Fahrt gehalten oder als schwimmende Denkmäler in Museumshäfen oder den Liegeplätzen von Schifffahrtsmuseen vor Anker liegen. Der Begriff „Traditionsschiff“ hat zwei verschiedene Bedeutungen: Im Volksmund werden als „Traditionsschiffe“ ältere Schiffe und Boote bezeichnet, die weitgehend in ihrem ursprünglichen Zustand erhalten sind oder in einen derartigen Zustand zurückversetzt wurden, aber nicht zwingend einen Originalzustand darstellen. Sie werden häufig für vielfältige Veranstaltungen der maritimen Traditionspflege eingesetzt – spektakulärstes Beispiel sind wohl die großen noch fahrenden Windjammer. Eine mehr formale Definition und zugleich ein rechtlich bindender Begriff für „Traditionsschiff“ wird in mehreren europäischen Ländern für in der Regel ältere oder traditionell betriebene Schiffe verwendet, die zum Erhalt von Schifffahrtstraditionen erleichterte Auflagen für Sicherheitszeugnisse und Befähigungszeugnisse der Besatzungsmitglieder erfüllen müssen. Diese Traditionsschiffe werden auch von Museumshäfen, Einzelpersonen oder Betreibergesellschaften und -gemeinschaften unterschiedlicher Rechtsform in oft mühsamer Arbeit unterhalten, um Einblick in frühere Epochen der Schifffahrt, des Schiffbaus

oder der Seemannschaft zu gewähren. Dass die Eigner dieser Schiffe gleichermaßen schwerwiegende Probleme mit dem Erhalt und dem Betrieb ihrer Fahrzeuge haben, wie die Museen mit ihren Museumschiffen, liegt in der Natur der Sache.

Boote und Schiffe waren und sind wichtige Elemente im Berufsleben vieler Küstenbewohner, ihre Bewahrung eine wichtige Aufgabe für regionale oder nationale maritime Museen. Um diese Aufgabe erfüllen zu können, sind in den Museen bzw. den maritimen Sammlungen bestimmte materielle und personelle Voraussetzungen zu schaffen bzw. zu gewährleisten. Die Kosten für Instandhaltung und Pflege der Objekte sind ständig in den Kostenplänen der Museen zu verankern. Diese regelmäßig wiederkehrenden Kosten sind meist einfacher zu planen, als jene für plötzlich erforderliche Reparaturen oder die Behebung von Havarien. Außerdem sind für den Erhalt von Wasserfahrzeugen auch Spezialkompetenzen und damit besonders qualifiziertes Personal erforderlich. Stehen diese Mittel nicht ständig und auf Dauer zur Verfügung, sind auch Schiffe in Museen über kurz oder lang den Verfall ausgeliefert.

Aber nicht nur der Mangel an materiellen Ressourcen bedroht die Erhaltung von maritimen Sammlungsobjekten. Obwohl in zahlreichen Museen Boote und Schiffe öffentlich ausgestellt werden, mangelt es trotz dieser kulturell wertvollen Objekte in vielen Häusern an der wissenschaftlichen Betreuung und Dokumentation der Sammlungen. Dieser Mangel an wissenschaftlicher Kompetenz degradiert viele Objekte oder ganze Sammlungen zu bloßen Sammelsurien von Dekorationsobjekten, deren Aussage sich darauf beschränkt, dass es in dieser Gegend früher wohl einmal so etwas wie Bootsbau, handwerkliche Fischerei und Schifffahrt gegeben haben muss.

Abgesehen von den immer recht hohen Erhaltungskosten für historische Wasserfahrzeuge steht jedes Museum mit solchen Sammlungsobjekten vor der Frage, in welchem Zustand und zu welchem Zweck die Objekte erhalten werden sollen. Die Beantwortung dieser Frage ist unter anderem abhängig von der definierten Sammlungspolitik jedes einzelnen Museums, von seinen materiellen und personellen Ressourcen und nicht zuletzt von der Entscheidung, ob das Schiff im schwimmenden Zustand oder für immer an Land erhalten werden soll. Der zum Verständnis der Objekte notwendige Ortszusammenhang, im Falle von Schiffen also das Schwimmen der Objekte in einem Hafenbecken, oder, besser noch, die in Fahrhaltung kann bereits einen Konflikt zum quellengerechten Erhalt bedeuten, da schwimmende Objekte im Unterwasserbereich einem verstärktem Verschleiß ausgesetzt sind, der eine regelmäßige Neubeschichtung erfordert. Andererseits ist es gerade für hölzerne Schiffe bzw. Boote oft dem Erhalt dienlicher, diese weiterhin in Fahrt und damit im Wasser zu belassen, auch wenn kleinere hölzerne Fahrzeuge während der Wintermonate an Land gebracht werden müssen.

Bei der Zweckbestimmung für Museumsschiffe stehen heutzutage mehr denn je pragmatische bzw. museumsorganisatorische Aspekte im Vordergrund. Wird ein Museumsschiff zukünftig zum Beispiel als Ausstellungsraum, als Restaurant oder für Konferenzzwecke genutzt, ist damit immer eine Veränderung des ursprünglichen Charakters und eine Minderung der Quellenwerte des Objektes verbunden. Der weitere Umgang mit einem Museumsschiff bedeutet zudem immer eine allmähliche Veränderung der Substanz. Deswegen ist eine rechtzeitige Definition des mit der Erhaltung verbundenen Zieles wesentlich. Veränderungen am Objekt, egal ob sie als Konservierung, Restaurierung oder Umbau zu verstehen sind, müssen dokumentiert werden. Die Zielsetzungen zum Erhalt eines Schiffes legen gleichzeitig Fragestellungen an das Objekt fest. Bestimmte Schiffe werden als Quelle für bestimmte Fragen erhalten. Um aber als Quelle dienen zu können, ist weniger der konkrete Umgang mit dem Schiff entscheidend, als vielmehr die Art der Entscheidungsfindung und der Dokumentation. Das Bewusstsein, dass ein historisches Schiff, wenn es als solches erhalten werden soll, ein unwiederbringliches Original ist, erfordert für jede Veränderung eine begründete Entscheidung. Der Anspruch, ein Schiff „nur“ als Quelle und Dokument für die wissenschaftliche Bearbeitung zu erhalten, ist auch in einem Museum nicht einzulösen, sondern relativiert sich vor dem Hintergrund der Ziele und Ansprüche, der Fragestellungen, Interessen und Möglichkeiten des Museums.

Angesichts der Tatsache, dass wir historische Schiffe und Boote als Teile des kulturellen Erbes einer Gesellschaft betrachten, ist die Erhaltung solcher Wasserfahrzeuge in Museen also grundsätzlich positiv zu bewerten. Diese Tatsache mindert jedoch nicht die umfangreiche Verantwortung des Museums, wenn es zu entscheiden gilt, ob ein außer Dienst und Funktion gestelltes Schiff zu verschrotten oder zu musealisieren ist.

Vor solchen Entscheidungen – mit allen damit verbundenen „teuren“ Konsequenzen – stehen Museen, die sich dem Sammeln von hölzernen Arbeits- und Fischereifahrzeugen verschrieben haben, heute öfter denn je. In mehreren Beiträgen des vorliegenden Bandes wird die Problematik behandelt, dass mit dem immer weiteren Rückgang der gewerblichen Fischerei und anderer verwandter maritimer Berufszweige ein immer größer werdendes „Angebot“ an ausgedienten und ausgemusterten Fischereifahrzeugen verbunden ist. Nur ein kleiner Teil dieser Boote kann in Privathand – meist als Sport- oder Freizeitboot umgebaut – weiter in Fahrt bleiben. Für eine immer größer werdende Zahl von Booten kommt deshalb die (Auf-) Bewahrung in einem Museum in Frage.

Diese Tatsache betrifft nun den zweiten Gesichtspunkt dieser Thematik, nämlich das Sammeln – eine weitere Hauptaufgabe der Museen. Museen, die die Aufgabe haben, die Schifffahrtsgeschichte einer Region oder eines Landes zu dokumentieren, stehen bei der Musealisierung von Schiffen und Booten, die aus der Nutzung genommen worden sind, oft vor großen Herausforderungen. Da mit der Übernahme von Wasserfahrzeugen immer auch weitere Kosten für deren Erhalt verbunden sind, sollten nur schifffahrtsgeschichtlich bedeutende Fahrzeuge für die Übernahme ausgewählt werden. Bei der Musealisierung eines Schiffes ist es wichtig, sich darüber bewusst zu werden, worin jeweils der kultur- bzw. schifffahrtshistorische und der museale Wert des Objektes bestehen. Dies ist einerseits eine museologisch-theoretische aber zugleich eine recht konkrete, weil an den Möglichkeiten und Sammlungsschwerpunkten des jeweiligen Museums zu messende Fragestellung. Ein Schiff ist nicht nur weil es alt ist, Kulturgut, sondern es ist zunächst einmal „Schrott“. Die Transformation zum Kulturgut geschieht erst durch die begründete Auswahl und bewusste Entscheidung der Fachleute, indem es eine neue gesellschaftliche Funktion als Museumsobjekt erhält. Es ist also darüber zu entscheiden, wann ein Objekt – im vorliegenden Band also meist ein Boot oder ein kleines Schiff – es wert ist, in eine Museumssammlung aufgenommen und dort bewahrt, dokumentiert und im besten Falle auch restauriert zu werden. Um die Entscheidung zu begründen und nachvollziehbar zu machen, ist eine umfassende Bewertung und Dokumentation des Objektes notwendig. Einfluss auf diese Entscheidung haben unter anderem auch die Sammlungspolitik bzw. der Sammlungsschwerpunkt des jeweiligen Museums. Das bedeutet auch, dass ein ausgewähltes Boot oder Schiff in einem Museum eine willkommene Bereicherung der Sammlung darstellen kann, während das gleiche Objekt von einem zweiten Museum zurückgewiesen würde.

Wie diese theoretischen aber auch museumspraktischen Fragen, die mit dem Thema „Fischerei- und Arbeitsboote in Museen und Sammlungen“ verknüpft sind, in den einzelnen Museen – sowohl an der deutschen Ostseeküste als auch in anderen Ostseeanrainerländern – behandelt werden, wird in mehreren Beiträgen des vorliegenden Bandes thematisiert. Möge er einen Beitrag zur Bewahrung des maritimen Erbes im Ostseeraum leisten, der hilft, den Fluch unserer Nachfahren angesichts schon vieler für immer verschwundener Kulturschätze von uns abzuwenden.

Dr. Peter Danker-Carstensen
Schiffbau- und Schifffahrtsmuseum Rostock,
Gasteditor

Zur maritim-volkskundlichen Forschung an der deutschen Ostseeküste: die großflächigen Arbeiten

Wolfgang Rudolph und Wolfgang Steusloff

Eine wünschenswerte aktuelle Übersicht zur maritim-volkskundlichen Forschung im gesamten südlichen Ostseeraum, die Arbeiten aus Schweden, Dänemark, Deutschland und Polen zusammenfasst, kann aufgrund ihres Umfangs an dieser Stelle nicht veröffentlicht werden. Als Desiderat erscheint das jedoch nur im Hinblick auf die letzten drei Jahrzehnte, weil zu diesem Thema bereits publiziert worden ist: *„Ein Jahrhundert maritime Volkskunde im Ostsee- und Nordseeraum. Von der Bootskunde zur Erforschung der maritimen Kultur“* lautet der Titel jenes Jahrbuchbeitrages von Wolfgang Rudolph, in dem die im Untertitel genannte geschichtliche Entwicklung bis zum Zeitpunkt der Veröffentlichung (1981) aufgezeigt wird. 1992 folgte aus der selben Feder ein Aufsatz über *„Maritim-volkskundliche Inventarisierungen im Ostseeraum“*, der den aktualisierten Forschungsstand bilanziert. Deshalb behandelt der folgende Beitrag als Kompromiss geographisch nur die deutsche Ostseeküste und thematisch insbesondere die großflächig angelegten maritim-volkskundlichen Forschungen und Inventarisierungen, selbstverständlich unter Einbeziehung der Ergebnisse der letzten beiden Jahrzehnte.

Zunächst aber zu den Anfängen der Erforschung von maritim-kulturellen Sachzeugnissen und Prozessen, die in Deutschland aufs Engste mit der Institution der Fischereiausstellungen des 1870 in Berlin gegründeten Deutschen Fischereivereins verbunden sind. Dieser Verein organisierte 1873 in Berlin seine erste Fachausstellung. Sie enthielt nach skandinavischem Muster auch 24 Modelle von Fischerbooten, die nach Aufmaßen eigens für diese Ausstellung von Stralsunder Schiffszimmerleuten angefertigt wurden. Während der zweiten, noch größeren Internationalen Fischereiausstellung (1880) konnte sogar ein voll aufgetakeltes pommersches Zeesboot auf der Spree bewundert werden. Gleichzeitig mit dieser Ausstellung publizierte die „Deutsche Fischerei-Zeitung“ den ersten Aufsatz über Fi-

scherboote in Deutschland, und zwar über die Boote des Kurischen Haffs, verfasst von Ernst Ancker in Ruß (Ancker, 1880). Noch in den 1880er Jahren folgten weitere Beiträge über die volkstümlichen kleinen Wasserfahrzeuge, deren Erforschung 1898 mit der Publikation von Paulus Schiemenz' Monografie über die Zeesenfischerei und das Zeesboot in den Gewässern um Rügen und Stralsund einen ersten Höhepunkt erreicht hat (Schiemenz, 1898).

Durch Wrackfunde in Ostpreußen und Ostpommern (Baumgart 1894, Frauenburg 1895, Charbrow 1897) erhielt die Bootsforschung in Deutschland einen zweiten Anstoß zur rascheren Weiterentwicklung. Auf Anregung von Albert Voß, der 1899 einen Aufsatz „Zu den Schiffsfunden“ publizierte, startete die Deutsche Gesellschaft für Anthropologie, Ethnologie und Urgeschichte im Jahr 1900 eine großangelegte bootskundliche Fragebogenaktion zum Gegenwartsbestand, und zwar mit erheblichem Rücklauf-Erfolg. Als weiteres, für die maritime Kulturgeschichtsforschung bedeutsames Ereignis jener Zeit ist die 1900 erfolgte Gründung des Museums für Meereskunde und des Instituts für Meereskunde an der Berliner Universität zu nennen, die allerdings auf dem Gebiet der maritimen Volkskunde weniger effizient gewirkt haben als entsprechende museale Einrichtungen in Dänemark, Norwegen und Schweden. Dadurch blieb die maritime Volkskundeforschung in Deutschland zwischen 1900 und 1945 eine Privatangelegenheit einzelner Enthusiasten. Unter ihnen ragte ein Mann heraus, Hans Szymanski, der 1932 mit seinem Band „Der Ever der Niederelbe“, einer 500 Seiten starken Monografie allein über einen volkstümlichen kleinen Frachtschiffstyp, vor die Fachwelt trat (Szymanski, 1932). Zwei Jahre später publizierte Szymanski seine meisterhafte Arbeit über die „Geschichte der hölzernen Frachtsegler an den deutschen Ost- und Nordseeküsten“, womit seine Studien zur Bootskunde und Bootsbauforschung ihren vorläufigen Abschluss gefunden hatten. Der



Abb. 1: Richard Wossidlo (rechts) im Gespräch mit einem ehemaligen Seemann, Wismar 1934.

zweite große Name dieser Periode der deutschen Bootskunde ist der von Walther Mitzka, einem Germanisten, der das Thema Boot ganz folgerichtig aus der so genannten „Wörter und Sachen“-Forschung anging. Als erstes Ergebnis publizierte er den Band „Deutsche Bauern- und Fischerboote“, gefolgt von „Deutsche Fischer-volkskunde“ (Mitzka, 1933, 1940). Ebenfalls in den 1930er Jahren veröffentlichte Walter Borchers, Kustos am 1928 gegründeten Pommer-schen Landesmuseum in Stettin, seine Arbeit über die Fischerboote des Odermündungs-gebietes sowie einen kleineren Beitrag über die Anklamer Fischerboote (Borchers, 1935a, b).

Zur Bilanz dieser ersten, bootskundlich geprägten Periode der maritimen Kulturgeschichtsforschung gehören aber auch zwei herausragende „Ausnahmefälle“, in denen vordergründig die Menschen bzw. maritime Berufsgruppen im Blickfeld der Forschung gestanden haben: Der mecklenburgische Gymnasialprofessor Richard Wossidlo sammelte durch Befragung von Hunderten alter Seefahrer an der Küste von Mecklenburg insbesondere in den 1920er und 1930er Jahren Material zum Seemannsleben zur Zeit der Segelschiffahrt „im Munde alter Fahrensleute“ (Abb. 1). Seine einzigartige mecklenburgische Seemannsvolkskunde erschien in erster Auflage zweibändig unter dem Titel „Reise, Quartier, in Gottesnaam“ im Rostocker Hinstorff Verlag (Wossidlo, 1940/1943). Die zweite, zu jener Zeit höchst ungewöhnliche Arbeit ist dem Volkskundler Adolf Spamer zu verdanken, der in den Hafenstädten von Emden bis Königsberg den Tätowierbetrieb der 1920er Jahre studierte. Das Ergebnis, „Die Tätowierung in den deutschen Hafenstädten“, erschien in der Niederdeutschen Zeitschrift für Volkskunde (Spamer, 1933).

Eine nach schwedischem Vorbild der Inventarisierungen von Sigurd Erixon, Olof Hasslöf und John Granlund wünschenswerte Erweiterung erreichte die maritim-kulturelle Forschungsarbeit an der südlichen Ostseeküste erst nach dem Zweiten Weltkrieg, als 1956 Reinhard Peesch mit einer Untersuchung der brauch-tümlichen Arbeitsgesellungen der Fischer auf Rügen und Hiddensee begann. Die Anregung zu dieser neuen Orientierung volkskundlicher Forschung ist Wolfgang Steinitz zu verdanken, dem damaligen Vizepräsidenten der Deutschen Akademie der Wissenschaften zu Berlin und Begründer des dort 1953 etablierten Instituts für deutsche Volkskunde. Erste Arbeiten von Reinhard Peesch erfolgten von Berlin aus, und zwar per Fragebogen. Die Antworten der sechs angeschriebenen Fischerei-Genossenschaften ließen zwar sehr zu wünschen übrig, aber alle Fragebögen wurden an Wolfgang Rudolph, den man auf der Insel inzwischen kannte, weitergeleitet. Er war seinerzeit am Heimatmuseum in Garz tätig, sammelte gerade Material zu einer Volkskunde der rügischen Schifffahrt und schlug Reinhard Peesch vor, die Fragen „vor Ort“ zu klären. So kam es zum Kontakt und fortan zur gemeinsamen Arbeit am Berliner Projekt. 1958 entwickelten Reinhard Peesch und Wolfgang Rudolph (seit diesem Jahr Mitarbeiter am Berliner Akademieinstitut) eine erste Konzeption als Grundlage für die künftige maritime Forschung. Ziel war eine „maritime Volkskunde“ unter Berücksichtigung aller mit dem Leben auf See und am Strand bzw. im Hafen verbundenen Berufsgruppen. Erforscht werden sollten nach Möglichkeit alle Bereiche der Volkskultur – mit Vorrang aber die materiellen Objektivationen samt den damit verknüpften Bräuchen und traditionellen Institutionen. Den kulturgeografischen Arbeitsraum bildete die südliche Ostseeküste zwischen Kleinem Belt und Kurischem Haff im zeitlichen Rahmen von etwa 1600 bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts.

Nach Abschluss der Pilotstudie über die Fischerkommunen auf Rügen und Hiddensee (Peesch, 1961) begann 1960 die systematische volkskundliche Inventarisierung der Fischereigeräte, der Wasserfahrzeuge und der Verhältnisse auf den Boots- und Schiffswerften entlang der Küste von Mecklenburg und Vorpommern (Abb. 2 und 3). Ein methodisches Novum war dabei die Feldarbeit im Team unter Einbeziehung eines Spezialisten zur Aufmessung der volkstümlichen Wasserfahrzeuge und zur Fertigung von Bootsrissen. Neu war zudem der erstmals praktizierte arbeitstechnische Zugriff von der Wasserseite mittels eines Arbeitsbo-

Ort: Wolgast Ort: Freest

Umsatz f. d. Ort:

Geschichtliches:

Einwohner: 700 Pirater: 75 (60 ~~Wolgaster~~ + 15 ~~Freester~~)

Umsiedler, Anzahl d. Familien, Herkunft:

Fischer-gemeinschaften (Namen, (Kolonien, Zahl der Mitglieder):

1) de. alt. Partei, de. alt. Kolonien (16)	4) de. Rügen (nach 1945) (8)
2) de. alt. Partei (seit 1932) (12)	
3) de. alt. Partei (seit 1936) (11)	

FFG (Name, Gründung): (1959 keine) Zahl der Mitglieder:

Name, Vorname	Beruf	Geburtsort (Herkunft), -jahr
Schmidt, Hermann	Fischer	Freest 1899
Löffler, Eusefried 2	Fischer	Freest 1908

Zeit der Untersuchung: 13.-17.6.1959 17.6.62 Boote

Fischer-auf-führer: Kallenberg (Biller)

z. l. n.: W.R.

Abb. 2: Erste Seite aus dem Arbeitsheft „Freest“ von Wolfgang Rudolph zur Inventarisierung der Fischereigeräte und Boote.

tes, des Kutters SAS 24 „De lütte Dän“ (Abb. 4), und nennenswert erscheint hier auch die mit der Feldforschung verbundene Sicherstellung von interessanten traditionellen Gerätschaften durch Abgabe an die zuständigen Regional-museen. Als Ergebnisse dieses ersten „seeseitigen“ Abschnittes sind u. a. zwei bootskundliche Monografien (Rudolph, 1966, 1969) und mehrere wissenschaftliche Aufsätze zu nennen. Diese Arbeiten enthalten u. a. zwei wichtige Ergebnisse der ersten Forschungsperiode, in deren Rahmen alle Bootstypen zwischen Stettiner Haff und Lübecker Bucht dokumentiert worden sind: die Festlegung einer verbindlichen bootskundlichen Nomenklatur und eine Klassifikation (Typologie) der Boote, und zwar als Voraussetzung für die methodisch klare Interpretation und Auswertung des Materials aus diesem Bereich der Maritimkultur (Abb. 5).

Ein jähes Ende fand diese sehr erfolgreiche Arbeitsphase 1969 mit der zwangsweisen Unterbrechung der volkskundlichen Arbeiten, als seitens der SED-Obrigkeit eine „Akademiereform“ durchgesetzt wurde, zu der u. a. auch die



Abb. 3: Dokumentation der Fischereigeräte: Bügelreue, Altwarp 1962.

Auflösung des Instituts für deutsche Volkskunde gehörte. Dessen Mitarbeiter hatten sich einer Überstellung in den „Wissenschaftsbereich Kulturgeschichte/Volkskunde“ am Zentralinstitut für Geschichte zu fügen, und volkskundliche Feldforschungen wurden als unerwünscht erklärt. Erst nach einer teilweisen Korrektur dieser Verhältnisse konnte 1973 mit den Arbeiten zur zweiten, nun „landseitigen“ Phase



Abb. 4: Wolfgang Rudolph an Bord seines Arbeitsbootes SAS 24 DE LÜTTE DÄN, 1961.

Stolpe und der Weichselmündung sowie den Raum Nordschleswig-Südjütland zwischen Sonderburg und Kolding erweitert werden. Am Ende dieses Abschnittes standen der Nachweis und die Periodisierung einer maritim-kulturellen Entwicklung, die sich im Bereich der südlichen Ostseeküste zwischen Kleinem Belt und Kurischem Haff im Verlaufe von drei Jahrhunderten vollzogen hat (Abb. 6). Besondere Beachtung fanden dabei die drei Problemkreise *Kulturaustausch* (z. B. regional zwischen Hafenstadt und Seefahrerdorf, überregional zwischen „Heimat“ und weiter Welt), *Kulturwandel* (Periodisierung, Leitmerkmale als Indikatoren des Kulturwandels) und *Kulturlandschaft* (Kennzeichen und Grenzen). Auch zu diesen Themenkreisen wurden die Forschungsergebnisse umfassend publiziert (Rudolph, 1979, 1982, 1983, 1987; Peesch & Rudolph, 1988). Das Basismaterial, bestehend aus der fotografischen Dokumentation, Interviewprotokollen und technischen Aufmaßzeichnungen, ist 1990 von Berlin nach Rostock in die ehemalige Akademie-Außenstelle und somit in das daraus hervorgegangene, zunächst noch nicht universitäre Institut für Volkskunde in Mecklenburg-Vorpommern (Wossidlo-Archiv) überführt worden.

Bereits 1981 äußerte Wolfgang Rudolph den Vorschlag, sich künftig stärker auf Gegenwartsprobleme zu orientieren, auf die Untersuchung von

der maritim-kulturellen Forschungen begonnen werden, und zwar unter Einbeziehung der maritimen Wohnweise, der kulturellen Situation in den Hafenstädten und der Erkundung einiger spezieller Beziehungen zwischen Hafenstadt und Seefahrerdorf, die für die maritime Kulturentwicklung bedeutsam zu sein schienen. Nach entsprechenden Vereinbarungen mit der polnischen Akademie der Wissenschaften und mit den zuständigen Museen und Forschungseinrichtungen in Dänemark konnten die Forschungen auf die kaschubische Küste zwischen der



Abb. 5: Bootskundliche Forschung und Dokumentation: Strandboote am Fischerstrand von Baabe/Rügen, um 1960.

kulturellen Veränderungen unter den speziellen Bedingungen der politischen und sozialökonomischen „Neuordnungen“ in der DDR. Dass es sich dabei um ein relevantes volkskundliches Forschungsdesiderat handelte, stand außer Frage. Allerdings war auch klar, dass die Realisierung solcher Forschungen und vor allem die Publikation der Ergebnisse unter den Verhältnissen einer kommunistischen Diktatur erheblich reglementiert, zensiert und – zumindest teilweise – auch verhindert würden. Noch im selben Jahr griff Wolfgang Steusloff (damals als Nautischer Offizier und somit zunächst nebenberuflich) diese Anregung von Wolfgang Rudolph auf: Es erfolgte eine Dokumentation des Bordlebens auf Rostocker Handelsschiffen, eine bis 1987 „vor Ort“ an Bord durchgeführte und anschließend an Land ergänzte Materialerhebung zu den Bereichen Arbeit, Freizeit und umgangssprachliche Kommunikation (Abb. 7). Ergebnis dieser Arbeit war der Nachweis einer temporären regionalen Kulturentwicklung innerhalb der Berufsgruppe der auf Rostocker Handelsschiffen fahrenden bzw. gefahrenen Seeleute (Steusloff, 1995). Zwischenzeitlich erfolgte eine Untersuchung der Tätowierungen von DDR-Seeleuten aus der Handelsschiffahrt und der Hochseefischerei (Steusloff, 1985).

Nach Abschluss der „seeseitigen“ Dokumentation des Bordlebens, deren Ergebnisse nach dem gesellschaftlichen Umbruch und damit ohne Einschränkungen veröffentlicht werden konnten, folgte eine „landseitige“ Untersuchung zur gegenwärtigen maritimen Wohnkultur unter besonderer Beachtung der Verwendung und Funktion dekorativer Mitbringsel in 30 Wohnungen von seefahrenden Angehörigen der Deutschen Seereederei Rostock (DSR). Damit verbunden waren die fotografische Dokumentation der Objekte in situ sowie Interviews mit Seeleuten und, soweit möglich, auch mit deren Ehefrauen (Abb. 8). Für diese Arbeit wurde ein „Zeitfenster“ genutzt, denn vor 1990 wäre eine solche Dokumentation aufgrund einer nicht unwesentlichen illegalen Komponente des Erwerbs und der Einfuhr bestimmter Souvenirs zumindest in dieser Form nicht durchführbar gewesen, und nur wenige Jahre später hatte sich aufgrund der vielfältigen Veränderungen der Wohnkultur seit der deutschen Wiedervereinigung bereits ein ganz anderes Bild ergeben (Steusloff, 1998).

Die Erforschung der maritimen Kulturgeschichte und die Dokumentation der Verhältnisse an der Küste von Mecklenburg und Vorpommern während der 1960er und 1970er Jahre durch Wolfgang Rudolph sowie die Arbeiten dänischer,



Abb. 6: Asiatica als periodenspezifisches Leitmerkmal maritim-kultureller Entwicklung: japanischer Teetisch und japanisches Teeservice; Mitbringsel eines Steuermanns aus Born/Darß, Ende 19. Jahrhundert.



Abb. 7: Bordleben auf Rostocker Handelsschiffen: nach der Äquatortaufe an Bord des MS STRALSUND, 1965.



Abb. 8: Seefahrerwohnungen in Mecklenburg-Vorpommern Ende des 20. Jahrhunderts: dekorative Wohnzimmergestaltung eines Afrika-Fahrers um 1995.



Abb. 9: Dokumentation der Veränderungen an der Küste von Schleswig-Holstein, Beispiel Kappeln (1990): Präsentation moderner maritimkultureller Identitätszeichen vor einem Motel.

schwedischer und finnischer Volkskundler verdeutlichten in besonderem Maße das Fehlen ähnlicher maritim-volkskundlicher Forschungen an der Küste von Schleswig-Holstein, wo bis in die 1980er Jahre selbst an qualitätvollen Einzeluntersuchungen zur schiffahrts- und fischereikundlicher Thematik Mangel herrschte. Diese Problematik kam auch bei einem Treffen auf der internationalen Tagung der Schifffahrtsmuseen in Hamburg 1984 zur Sprache, angeregt von Jutta Glüsing, der Leiterin des Flensburger Schifffahrtsmuseums. 1988 kam es zu den ersten planenden Besprechungen, an denen Jutta Glüsing, Wolfgang Rudolph, Hans-Walter Keweloh (Deutsches Schifffahrtsmuseum Bremerhaven) und Ulrich Tolksdorf (Preußisches Wörterbuch, Universität Kiel) teilnahmen. Man war sich darüber einig, dass die Blickrichtung bei diesem Projekt auf der Gegenwart ruhen sollte, weil deutlich erkennbar war, dass an dieser Küste die ökonomischen, sozialen und kulturellen Strukturveränderungen und Wandlungsvorgänge nach 1945 – vom Zuzug der preußischen und pommerschen Umsiedler über die seewirtschaftlichen Innovationen der 1960er und 1970er Jahre bis hin zu den Folgeerscheinungen der deutschen Einheit und des bevorstehenden gemeinsamen europäischen Marktes – von weit aus gravierender Wirkung waren als etwa der Übergang vom Segel zum Maschinenbetrieb in Schifffahrt, Fischerei und Bootsbau. Berücksichtigt werden sollte auch der Umgang mit den zuvor noch nicht erforschten hafentechnischen Kulturdenkmälern, ebenso wie die Präsentation moderner maritim-kultureller Identitätszeichen im Ortsbild. Im Mai 1990 lief das Pilotprojekt „Schleiforschung“ an (Abb. 9), gefolgt 1991 von den Arbeiten am deutschen und dänischen Ufer der Flensburger Förde mit Beteiligung des dani-

schen Ethnologen Alan Hjorth Rasmussen vom Fjordmuseum Jyllinge. Im Herbst 1991 folgte die Erfassung der Eckernförder Bucht. Insgesamt wurden etwa 2 000 Dokumentarfotos eingebracht und 20 Befragungen durchgeführt (Rudolph & Keweloh, 1994). Zu einer Ausweitung dieses Vorhabens über Kiel hinaus bis zur Lübecker Bucht kam es bislang nicht.

Eine ähnliche Dokumentation erschien an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern von besonderer Dringlichkeit, weil sich hier seit der deutschen Wiedervereinigung innerhalb kurzer Zeit gravierende Veränderungen auf der maritim-kulturellen Seite des Alltagslebens breiter Schichten der Küstenbevölkerung vollzogen. Dementsprechend wurde nach Abschluss der Arbeiten über die maritime Wohnkultur 1997 ein Forschungsvorhaben konzipiert, dessen wesentliche Orientierungsbereiche die Küstenfischerei, die Küstenfahrgastschiffahrt, der Bootsbau wie auch das weitere maritime Handwerk und Gewerbe einschließlich beruflicher Migrationen bilden. Beachtung finden zudem das kulturelle Hafenumfeld und der Funktionswandel von Hafenanlagen, die wasserseitigen Freizeitaktivitäten, der Ortsbildwandel in den Hafenstädten und maritim strukturierten Küstendörfern sowie die heutige maritime Bilderwelt – von der Fassaden- und Vorgartengestaltung bis zu neuartigen Grabsteinmotiven. Die Finanzierung dieses Projektes übernahm von 1997 bis Januar 2000 das Kultusministerium des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Durchgeführt werden diese Untersuchungen in landseitiger Feldforschung, zu der neben der fotografischen Dokumentation die Befragung von zahlreichen kompetenten Gewährsleuten gehört – u. a. auf jeder Bootswerft und bei jeder Fahrgastschiffsreederei. Inzwischen konnten Teilergebnisse veröffentlicht werden, und zwar auf der Grundlage der vorläufig abgeschlossenen Forschungen zur Fahrgastschiffahrt, zum Bootsbau, zur Kutter- und Küstenfischerei, zum maritimen Kulturwandel in den Stadthäfen (Abb. 10) an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern wie auch zur Entwicklung der maritimen Motive auf Grabsteinen und in Traueranzeigen – stets in Verbindung mit einem Rückblick auf die Verhältnisse vor 1990 (Steusloff, 2002, 2004, 2006, 2007, 2011). Der gesamte Prozess des kulturellen Wandels an der See-, Haff- und Boddenküste zwischen Dassow, Ahlbeck und Altwarp ist aus volkskundlicher Sicht keinesfalls als beendet zu betrachten, ebenso wenig, wie die laufenden Forschungen, so dass in nächster Zeit mit weiteren Veröffentlichungen zu den genannten Themen gerechnet werden kann.



Abb. 10: Kulturwandel in den Stadthäfen von Mecklenburg-Vorpommern, Beispiel Stralsund (2011): Vom Güterumschlagsplatz zur touristischen Bummelmeile mit umfunktionierten Speichern, Silos und Firmengebäuden, Museums-Neubau, ausgedienten Fahrwasser-Tonnen als „maritime“ Absperrung und „Aqua-Zorbing“-Bassin.

Eine Sachgruppe, die zuvor bereits in besonderem Maße als Indikator für die Erkennbarkeit der definierten maritimen Kulturperioden gedient hat, ist die Bilderwelt der Seeleute. Sie umfasst ihre freizeithandwerklichen künstlerischen Arbeiten, ihre Mitbringsel und sonstigen Souvenirs sowie deren gestalterische Einbeziehung in den häuslichen Wohnbereich. Eine Studie dazu erstreckte sich kulturgeografisch wiederum über das Gebiet der südlichen Ostseeküste und zeigt Entwicklungen im Zeitraum von 1750 bis 1900 (Rudolph, 1993).

Im Anschluss an diese Arbeiten folgte ab Mitte der 1990er Jahre die Erforschung der Geschichte des Bootsmotorenbaus in Deutschland einschließlich der deutsch-skandinavischen Kulturkontakte zur Frühzeit der Bootsmotorisierung – ein weiteres Thema, das bis dahin den kulturgeschichtlichen Forschungsdesideraten zuzuordnen war (Rudolph, 1996, 1997, 1998, 1999, 2000, 2002, 2003). Zugleich entstand die Rudolphsche Bootsmotorensammlung, ein im Laufe von Jahrzehnten erworbener und schließlich kompletierter Bestand ostdeutscher Bootsmotoren, der seit 2010 die Sammlung des Deutschen Meeresmuseums und die Ausstel-

lung des NAUTINEUMs auf dem Stralsunder Dänholm bereichert.

Weitere Arbeiten und Veröffentlichungen thematisieren den neuzeitlichen maritimen Kulturwandel an der südlichen und östlichen Ostseeküste im Verlaufe des 20. Jahrhunderts (Rudolph, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2010).

Was möglicherweise in dieser Zusammenfassung der großflächigen Forschungen aufgrund der gebotenen Kürze und der nur knapp kommentierten Publikationen weniger deutlich geworden ist, sei im Hinblick auf das Thema dieses Bandes der Stralsunder Schriftenreihe abschließend hervorgehoben: Nicht nur in der frühen Phase der maritimen Volkskunde haben die Arbeitsboote der Küstenfischer Beachtung gefunden, wie vielleicht sogar der Untertitel „Von der Bootskunde zur Erforschung der maritimen Kultur“ (Rudolph, 1981) suggerieren könnte. Vielmehr standen die wohl markantesten Zeugnisse des maritimen Handwerks und Gewerbes wie auch deren Veränderungen stets im volkskundlichen Blickfeld, und das wird auch künftig so sein, sofern sich die Forschung weiterhin der Alltagskultur der Küstenbevölkerung zuwenden kann.

ZUSAMMENFASSUNG

Größere maritim-volkskundliche Projekte an der deutschen Ostseeküste begannen 1900 mit einer Fragebogenaktion der Deutschen Gesellschaft für Anthropologie, Ethnologie und Urgeschichte (Berlin) zum Gegenwartsbestand volkstümlicher Wasserfahrzeuge. Es folgten Studien zur Bootskunde und zum Bau hölzerner Frachtsegler sowie zur Tätowierung in den deutschen Hafenstädten und zum Seemannsleben zur Segelschiffahrtszeit. 1956 regte Steinitz, Direktor des Akademieinstituts für deutsche Volkskunde, eine Studie zur pommerschen Fischervolkskunde an, die erweitert zu einer umfassenden Inventarisierung der Fischereigräte, der Boote sowie der Verhältnisse auf den Bootswerften entlang der Küste von Mecklenburg und Vorpommern geführt hat. 1973 begannen die Arbeiten zum zweiten Abschnitt, unter Einbeziehung der maritimen Wohnweise, der kulturellen Situation in den Hafenstädten und der Erkundung spezieller Beziehungen zwischen Hafenstadt und Seefahrerort mit dem Ergebnis des Nachweises und der Periodisierung der maritim-kulturellen Entwicklung an der südlichen Ostseeküste zwischen Kleinem Belt und Kurischem Haff von etwa 1600 bis 1900. Seit 1981 erweiterten gegenwartsbezogene Arbeiten das Forschungsspektrum: die Dokumentation des Bordlebens auf Rostocker Handelsschiffen 1950 bis 1990 und der maritimen Wohnkultur in Mecklenburg-Vorpommern unter besonderer Beachtung dekorativer Seefahrer-Souvenirs. Das auffällige Fehlen solcher Studien in Schleswig-Holstein führte 1990/91 zur Dokumentation des maritimen Kulturwandels an der schleswigschen Fördenküste seit 1945. Eine ähnliche Dokumentation in Mecklenburg-Vorpommern – hier aufgrund der sich seit der deutschen Wiedervereinigung vollziehenden gravierenden Veränderungen des maritim-kulturellen Alltagslebens breiter Schichten der Küstenbevölkerung besonders dringlich – wird seit 1997 durchgeführt. Zu nennen sind zudem eine Arbeit über die Bilderwelt der Seefahrer von der südlichen Ostseeküste (1750 – 1900), die Erforschung der Geschichte des deutschen Bootsmotorenbaus und der Nachweis des maritimen Kulturwandels an der südlichen Ostseeküste während des 20. Jahrhunderts.

LITERATUR

Ancker, E. (1880): Die Fischerei-Fahrzeuge des Kurischen Haffs. In: Deutsche Fischerei-Zeitung 3; Stettin, S. 250-251.

Borchers, W. (1935a): Pommersche Fischerboote des Odermündungsgebietes. In: Unser Pommernland 20, S. 225-240.
Borchers, W. (1935b): Anklamer Fischerboote. In: Heimatkalender Anklam 30, S. 64-66.
Mitzka, W. (1933): Deutsche Bauern- und Fischerboote. Heidelberg, C. Winter.
Mitzka, W. (1940): Deutsche Fischervolkskunde. Neumünster, Karl Wachholtz Verlag.
Peesch, R. (1961): Die Fischerkommünen auf Rügen und Hiddensee. Berlin, Akademie-Verlag.
Peesch, R. & W. Rudolph (1988): Mecklenburgische Volkskunst. Leipzig, E. A. Seemann Verlag.
Rudolph, W. (1966): Handbuch der volkstümlichen Boote im östlichen Niederdeutschland. Berlin, Akademie-Verlag.
Rudolph, W. (1969): Segelboote der deutschen Ostseeküste. Berlin.
Rudolph, W. (1981): Ein Jahrhundert maritime Volkskunde im Ostsee- und Nordseeraum. Von der Bootskunde zur Erforschung der maritimen Kultur. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv. Wissenschaftliches Jahrbuch des Deutschen Schifffahrtsmuseums (DSA) 4, S.191-204. In: Jahrbuch für Volkskunde und Kulturgeschichte 24 (N.F.9), S. 168-182.
Rudolph, W. (1992): Maritim-volkskundliche Inventarisierungen im Ostseeraum. In: Kieler Blätter zur Volkskunde 24, S. 147-159.
Rudolph, W. (1999): Eine Wissenslücke in der maritimen Volkskunde von Ost-Holstein. In: Storjohann, Jochen (Hg.): Maritime Volkskultur. Schriftenreihe der Gesellschaft für Volkskunde in Schleswig-Holstein, e. V., Bd. 4, Großbarkau. S. 9-21.
Rudolph, W. (1979): Die Hafenstadt. Eine maritime Kulturgeschichte. Leipzig, Edition Leipzig.
Rudolph, W. (1982): Seefahrer-Souvenirs. Steingut, Fayence und Porzellan aus drei Jahrhunderten. Leipzig, Edition Leipzig.
Rudolph, W. (1983): Am Wallfisch-Speicher, unterm Tabakmohren und im Goldenen Anker. Maritime Embleme in den Hafenstädten der Ostseeküsten. Rostock, Hinstorff Verlag.
Rudolph, W. (1983): Maritime Kultur der südlichen Ostseeküste. Schiffsbilder und Prestigekeramik der Fahrensleute. Rostock, Hinstorff Verlag.
Rudolph, W. (1987): Das Schiff als Zeichen. Bürgerliche Selbstdarstellung in Hafenorten. Leipzig, Edition Leipzig.
Rudolph, W. (1993): Des Seemanns Bilderwelt. Volkskunst der Fahrensleute an der Ostseeküste von 1750 bis 1900. Hamburg/Bremerhaven, Kabel Verlag.

Rudolph, W. (1996): Bootsmotorenbau im deutschen Küstenbereich (bis 1945). Teil 1: Die Ostseeregion. In: DSA 19, S. 367-401.
Rudolph, W. (1997): Bootsmotorenbau im deutschen Küstenbereich (bis 1945). Teil 2: Die Nordseeregion. In: DSA 20, S. 503-530.
Rudolph, W. (1998): Bootsmotorenbau im ostdeutschen Binnenland (bis 1945). In: DSA 21, S. 255-278.
Rudolph, W. (1999): Bootsmotorenbau in Berlin (bis 1945). In: DSA 22, S. 343-360.
Rudolph, W. (2000): Bootsmotorenbau in der DDR (1945-1990). In: DSA 23, S. 473-488.
Rudolph, W. (2002): Die Frühzeit der Bootsmotorisierung. Über deutsch-skandinavische Kulturkontakte im Ostseeraum. In: DSA 25, S. 325-336.
Rudolph, W. (2003): Der Hafenschmied – ein Mittler in der maritimen Kulturentwicklung. In: DSA 26, S. 185-192.
Rudolph, W. (2004): Neuzeitlicher maritimer Kulturwandel im Ostseeraum. In: DSA 27, S. 235-246.
Rudolph, W. (2005): Fischerdörfer, Hafenstädte und „Kaiserbäder“. Neuzeitliche maritime Urbanisierung im Ostseeraum. In: DSA 28, S. 327-342.
Rudolph, W. (2006): Maritimer Kulturwandel an der südlichen und östlichen Ostseeküste (1920-2000), Teil 1. In: DSA 29, S. 247-266.
Rudolph, W. (2007): Maritimer Kulturwandel an der südlichen und östlichen Ostseeküste (1920-2000), Teil 2. In: DSA 30, S. 251-276.
Rudolph, W. (2008): Maritim-kulturelle Innovationen im Ostseeraum zu Beginn des 21. Jahrhunderts. In: DSA 31, S. 353-362.
Rudolph, W. (2010): Mukran, Smelte und Kemi: drei Ostsee-Logistik-Terminals von heute. In: DSA 33, S. 377-383.
Rudolph, W. & H.-W. Keweloh (1994): Fördenland im Wandel. Veränderungen der maritimen Kultur zwischen Alsensund und Eckernförder Bucht. Flensburg, Schifffahrtsmuseum.
Schiemenz, P. (1898): Über die Zeesenfischerei im Stralsunder Revier. Abhandlungen deutschen Seefischerei-Vereins 3, Heft 2. Berlin; O. Salle Verlag.
Spamer, A. (1933): Die Tätowierung in den deutschen Hafenstädten. In: Niederdeutsche Zeitschrift für Volkskunde 11, S. 1-55 und 129-182.
Steusloff, W. (1995): Bordleben auf Rostocker Handelsschiffen 1959 – 1990. Eine volkskundliche Untersuchung. Hamburg/Bremerhaven, Kabel Verlag.
Steusloff, W. (1998): In der Ferne und daheim. Seefahrer-Souvenirs in Mecklenburg-Vor-

pommern Ende des 20. Jhd. Rostock, Neuer Hochschulschriftenverlag.
Steusloff, W. (2002): Küstenfahrgastschiffahrt in Mecklenburg-Vorpommern. Zur Entwicklung der kleineren Reedereien seit 1990. In: DSA 25, S. 425-448.
Steusloff, W. (2004): Bootsbau in Mecklenburg-Vorpommern. Zur Entwicklung des maritimen Handwerks seit 1990. In: DSA 27, S. 201-234.
Steusloff, W. (2006): Kutter- und Küstenfischerei in Mecklenburg-Vorpommern. Zur Entwicklung eines maritimen Erwerbszweiges seit 1990. In: DSA 29, S. 219-246.
Steusloff, W. (2007): Zur letzten großen Reise. Grabsteine und Traueranzeigen mit maritimen Motiven in Mecklenburg-Vorpommern in der Gegenwart. In: DSA 30, S. 277-293.
Steusloff, W. (2011): Maritimer Kulturwandel in den Stadthäfen von Mecklenburg-Vorpommern seit 1990. In: DSA 34, S. 371-406.
Szymanski, H. (1932): Der Ever der Niederelbe. Ein Beitrag zur Geschichte der deutschen Schifffahrt und zur Volkskunde Niedersachsens. Lübeck, Verlag des Hansischen Geschichtsvereins.
Szymanski, H. (1934): Deutsche Segelschiffe. Die Geschichte der hölzernen Frachtsegler an den deutschen Ost- und Nordseeküsten, vom Ende des 18. Jahrhunderts bis auf die Gegenwart. Berlin, Mittler & Sohn.
Voß, A. (1899): Zu den Schiffsfunden. In: Nachrichten über deutsche Altertumsfunde 10, S. 45-47.
Wossidlo, R. (1940/1943): Reise, Quartier, in Gottesnaam. Das Seemannsleben auf den alten Segelschiffen im Munde alter Fahrensleute. Rostock, Hinstorff Verlag.

SeaSide: EU-Projekt zur Dokumentation historischer Fischerei- und Arbeitsboote an der südlichen Ostseeküste

Peter Danker-Carstensen

Von Mitte 2008 bis Mitte 2011 beteiligte sich das Rostocker Schiffbau- und Schifffahrtsmuseum (SSM) als Partner in einem von der EU geförderten INTERREG-Vorhaben. Das Projekt SeaSide wurde im Rahmen des „South Baltic Cross-Border Co-operation Programme“ gefördert und trug den Untertitel „Developing Excellent Cultural Destinations in the South Baltic Area“. Dieser Untertitel verweist bereits auf die 13 Partner in dem Projekt. Es handelte sich dabei um eine Gruppe von maritimen Museen und Tourismusorganisationen aus Litauen, Polen, Schweden und Deutschland. Diese Institutionen hatten sich zum Ziel gesetzt, das maritime Erbe in ih-

ren Regionen bzw. im südlichen Ostseeraum zu dokumentieren, zu sichern und zu bewahren. Sie begründeten ein Netzwerk zur Bestandsaufnahme und Verbreitung der Kenntnisse über das maritime – auch das schwimmende – Erbe als regionales Kulturgut sowie um seine touristische Vermarktung z. B. mit einer Ausstellung in den beteiligten Regionen zu fördern (Abb. 1). Lead Partner des Projektes war die Hansestadt Rostock, vertreten durch das HanseSail Büro. Die übrigen Partner waren die maritimen bzw. regionalen Museen in Klaipeda, Danzig, Karlskrona (zwei Museen) und Rostock, die lokalen bzw. regionalen Tourismusverbände in Klaipeda, Karlskrona, Stralsund, Vorpommern und Rügen sowie die Stadt Danzig und die Universität Klaipeda.

Die fünf maritimen Museen innerhalb des Projektes, das Schifffahrtsmuseum in Danzig/Polen, das Litauische Meeresmuseum in Klaipeda, das Marinemuseum und das Blekinge Museum in Karlskrona/Schweden sowie das Schiffbau- und Schifffahrtsmuseum in Rostock bildeten dabei ein eigenes Netzwerk (www.baltic-maritime-museums.eu) und kooperierten in mehreren Arbeitsschwerpunkten. Kollegen aus den Partnermuseen in Danzig, Klaipeda und Karlskrona bereicherten diesen Band mit wichtigen Aufsätzen, die zeigen, welche Bedeutung Arbeitsboote der Fischerei im regionalen historischen Kontext hatten und heute als zu bewahrendes maritimes Erbe der Ostseeregion weiterhin haben. Einer der Arbeitsschwerpunkte war die Dokumentation und die Bewahrung von traditionellen maritimen Handwerken inklusive der Dokumentation von noch existierenden traditionellen bzw. hölzernen Fischerei- und Arbeitsfahrzeugen („Traditional boats and boat building“). In diesem Arbeitsschwerpunkt wurden mehrere Einzelprojekte der Museen durchgeführt. Dazu gehörte unter anderem die Erstellung einer internetbasierten Datenbank zur Erfassung von hölzernen Arbeitsbooten und Fischereifahrzeugen sowie der Bootsbauplätze an der südlichen



Abb. 1: Die maritimen Museen innerhalb des SeaSide-Projektes organisierten unter anderem auch eine Wanderausstellung unter dem Titel „1 SEA – 4 STORIES“.

Arbeitsschwerpunkte im Projekt SeaSide (Auszug, Projektentwurf des Blekinge Museums):



- Inventarisierung von Daten, Materialien und Objekten zu maritimen Traditionen und zum kulturellen Erbe
- Inventarisierung bestehender Bootswerften und Bootsbauplätze
- Entwicklung von Pilotprojekten im traditionellen Bootsbaubau

Datenbank zur Dokumentation und Bewahrung von beruflichen Kompetenzen im Holzbootsbau

Zielstellung:

- Recherche zu Berufen und Qualifikationen im Holzbootbau
- Erhaltung von Qualifikationen und Kompetenzen in maritimen Handwerken durch Pilotprojekte in der beruflichen Bildung

Inhalte:

- Quellensammlung zu Bootsbauplätzen und Holzbootsbau in Blekinge in den letzten Jahrhunderten
- Dokumentation über die Bootsbaubildung in Karlskrona und über die Reparaturbootswerft in Saxemara
- Dokumentation über benachbarte Handwerke wie Segelmacher, Reepschläger, Schmiede usw.
- Errichtung eines Besucherzentrums auf der dem Blekinge Museum gehörigen Bootswerft in Saxemara
- Einrichtung einer Datenbank über Kompetenzen im Holzbootsbau
- Kooperation mit dem Schiffbau- und Schifffahrtsmuseum Rostock

Methodik und Durchführung

- Systematisierung vorhandener Dokumentationen über Bootsbaubau und Bootsbauplätze im Archiv des Blekinge Museum, ergänzt durch Feldstudien zum historischen Hintergrund und den historischen Fakten
- Aufbau einer Wissensbasis zur Bewahrung handwerklicher Kompetenzen im Holzbootsbau
- Einbeziehung der wenigen aktiven Holzbootsbauer zur Weiterentwicklung ihrer beruflichen Fähigkeiten
- Komplettierung des geplanten Besucherzentrums auf der Saxemara Bootswerft durch die Ausstellung von (hölzernen) Booten am Bootssteg der Werft und im Schaumagazin des Blekinge Museums

Ostseeküste. Die Datenbank wurde am Blekinge Museum in Karlskrona, dem ehemaligen Blekinge Läns Museum, erstellt. Um die immer wieder und in allen Küstenländern geführte Diskussion über die Definition des Begriffes „Boot“ vs. „Schiff“ etc. im Zusammenhang mit diesem Projekt gar nicht erst aufkommen zu lassen, wird im „Manual“, der Benutzungsanweisung zur Datenbank darauf hingewiesen, dass sich in dieser Datenbank nur Fahrzeuge bis zu einer Länge von zwölf Metern über alles und einer Breite von bis zu vier Metern finden (Abb. 2).

Die Datenbank (www.seasideboats.eu) ist in drei Bereiche untergliedert: 1. Boats, 2. Boat types und 3. Boatyards. Unter dem Oberbegriff „Boats“ finden sich Angaben zur Herkunft, zum Erbauer



Abb. 2: Es gibt noch viel zu tun auf der Bootswerft in Saxemara in der Nähe von Ronneby, die das Blekinge Museum in Karlskrona vor einiger Zeit übernommen hat.

Hinweise für die Datenbank „Traditional boat and boatbuilding“ des Blekinge Museums Karlskrona (Entwurf)

Eingabe

- In der Datenbank können alle bekannten Informationen über ein bestimmtes Boot, z. B. die Blekinge eka „Maria“ eingegeben werden.
- Alle Informationen zu einem bestimmten Bootstyp können eingegeben werden.
- Existierende Bootswerften wie auch die dort benutzten Produktionsmittel und Werkzeuge sowie die Erzeugnisse der Werften können beschrieben werden.

Suche in der Datenbank

Wenn ein Benutzer in der Datenbank Informationen sucht, kann er auch verknüpfte Informationen finden, zum Beispiel: Welche Boote wurden auf einer bestimmten Werft erbaut?

Technische Informationen

Es handelt sich um eine internetbasierte Datenbank mit einer eigenen Domain, in der sich registrierte Mitarbeiter der beteiligten Museen durch Benutzername und Passwort einloggen können. Die für die Datenbank benutzte Software ist Filemaker 10, die von externem Personal programmiert wurde. Das Blekinge Museum ist für den unter Microsoft Windows Server 2003 laufenden Webserver verantwortlich, der im Serverraum des Museums installiert wurde. Die Datensicherung (*backup*) wird täglich auf einem externen Harddisksystem vorgenommen, zusammen mit einer monatlichen Sicherung auf Utrium Bändern. Das grafische Layout der Website basiert auf den Gestaltungsrichtlinien für das Seaside Projekt im South Baltic Programme. Als Dateiformate werden .jpg für Fotos, QuickTime für Videofilme und .mp3 für Audiodateien verwendet.

bzw. zur Bauwerft, zum Baujahr, zum Schiffstyp, zur Bauart und zur Verwendung der Boote. Außerdem werden die technischen Daten wie Abmaße, Ausstattung mit Segeln, Rudern, Paddeln und gegebenenfalls mit einer Antriebsmaschine (mit Hersteller und Leistung) erhoben. Ein freies Eingabefeld „*Description and history*“ enthält dann alle weiteren bekannten Informationen über das Boot. Im Bereich „*Boat type*“ werden mehrheitlich dieselben Informationen wie im Bereich „*Boats*“

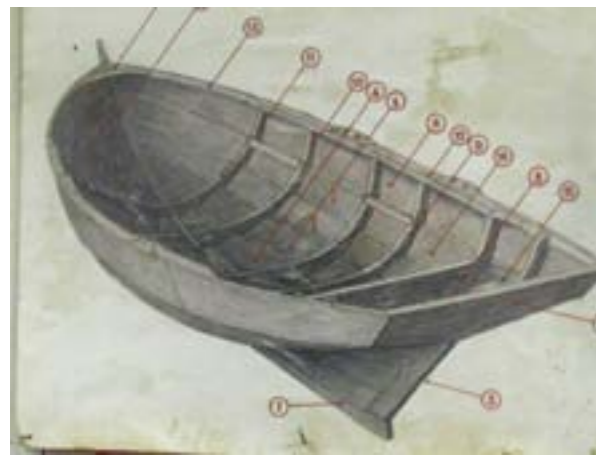


Abb. 3: In der Litorina Bootsbauerschule in Karlskrona bauen Jugendliche unter fachlicher Anleitung auch kleinere traditionelle Bootstypen von der Küste Blekinges nach.

abgefragt. Hinzu kommt das Datenfeld „*Principal use*“ mit Informationen über die Verwendung des jeweiligen Bootstyps in der Fischerei oder in anderen Gewerben.

Der dritte Bereich „*Boatyard*“ stellt auf Informationen über Bootswerften oder Bootsbauereien ab, unabhängig davon, ob diese heute noch existieren oder ihren Betrieb in der Vergangenheit eingestellt haben. Zu den existierenden Betrieben finden sich die genauen Adressen mit allen aktuellen Kontaktdaten sowie den geografischen Koordinaten, die mit dem Programm „*Google maps*“ verlinkt sind, so dass sich Datenbanknutzer auch ein „Luftbild“ machen können oder eine Straßenkarte des jeweiligen Ortes erhalten. Weiterhin gibt es Information über den oder die Besitzer bzw. Eigentümer der Werft sowie über die Betriebsdauer. Auch in diesem Bereich finden sich weitergehende Informationen zur Geschichte des Unternehmens oder zum Produktionsprofil.

Abbildungen bzw. Fotos können in alle drei Bereiche eingestellt werden. Im Bereich „*Boat type*“ können zusätzlich auch Pläne oder Risse („*Boat plans*“) der jeweiligen Boote hinterlegt werden (Abb. 3).

Die Datensammlung und Dateneingabe wurde von Mitarbeitern der beteiligten Museen vorgenommen und konzentrierte sich dementspre-

chend auf die Küstenregionen, die von diesen Museen bearbeitet bzw. repräsentiert werden. Es handelt sich daher bei den eingegebenen Daten zu noch vorhandenen Booten zum größten Teil um Fahrzeuge, die sich heute in den genannten Museen befinden und dort bewahrt und zum Teil ausgestellt werden. Die Datenbank ist so angelegt, dass jederzeit weitere Daten eingegeben werden können. Dies kann auch durch Dritte geschehen, die sich zu diesem Zweck beim Blekinge Museum als Projektpartner registrieren lassen können. Leider gelang es bisher nicht, weitere Partner, z. B. in Dänemark, für dieses Dokumentationsprojekt zu gewinnen, so dass die Mehrzahl der bisher dokumentierten Boote und Bootsbauplätze an den Küsten von Blekinge und Mecklenburg-Vorpommern zu finden sind.

Das Schiffbau- und Schifffahrtsmuseum Rostock legte in diesem Zusammenhang mit einer ebenfalls innerhalb des SeaSide-Projektes veranlassten Datensammlung über noch existierende hölzerne Arbeitsboote und Fischereifahrzeuge an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern die Grundlage für eine breitere Datenbasis einer solchen regionalen Dokumentation. Bei den in diesem Teilprojekt erfassten Objekten handelt es sich überwiegend um Boote bzw. Wracks, die sich außerhalb von Museen und Museumshäfen zum Teil noch in Privatbesitz oder auch als aufgegebenes Objekt in überraschend großer Zahl an der Küste Mecklenburg-Vorpommers finden lassen. Zu den Aufgaben dieser Dokumentation gehörte nicht nur die Erfassung und Beschreibung von Booten entsprechend einer vorgegebenen Systematik, sondern auch die genaue geografische Verortung, die fotografische und zeichnerische Dokumentation sowie (wenn möglich) die Befragung bei Besitzern und Zeitzeugen. Diese Arbeit stellt eine wichtige Grundlage dar, um die Fahrzeuge der küstennahen Fischerei in den nächsten Jahren weiter zu erfassen und um besondere Bauformen museal zu bewahren. Das Projekt erfuhr in dieser Phase Unterstützung durch Dr. Wolfgang Rudolph, Gerhard Parchow, Helmut Olszak, Jens Lochmann, Nils Rammin und Markusz Schöne, die eine Vielzahl von wichtigen Informationen lieferten und denen an dieser Stelle gedankt sei.

Um die Archivierung des Materials zur weiteren Verwendung bzw. Nutzung durch das SSM und durch das Deutsche Meeresmuseum in Stralsund (DMM) sicherzustellen, wurde zwischen diesen beiden Institutionen eine projektbezogene Kooperationsvereinbarung geschlossen. Diese beinhaltet unter anderem eine Anpassung

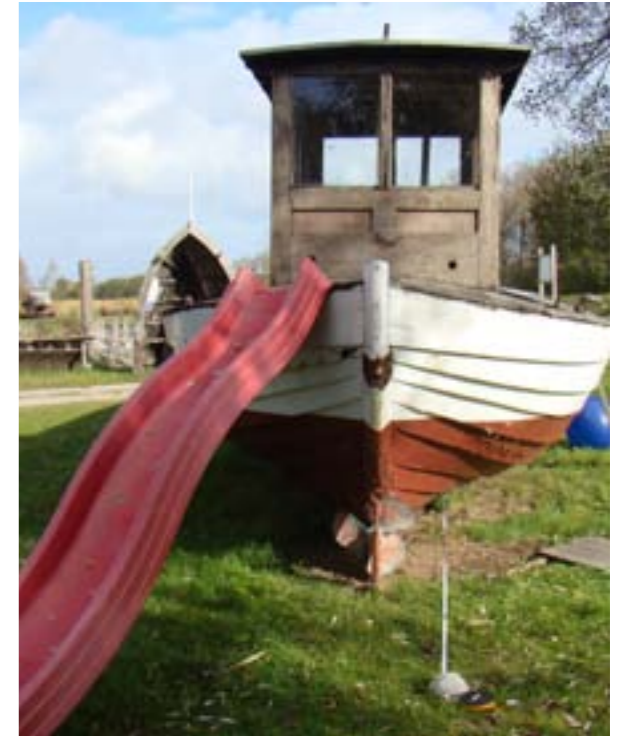


Abb. 4: Auch aktuelle Nutzungsänderungen bei älteren Fischereifahrzeugen wurden durch das SeaSide Projekt dokumentiert. Das Foto zeigt ein Strandboot als Dekoration auf dem Gelände der Bootswerft Nagel in Zecherin/Usedom.

und Erweiterung der im DMM verwendeten Inventar-Datenbank „MeDuSa“ an die Anforderungen für externe Dokumentationsarbeiten. Die durch einen vorübergehend beschäftigten SeaSide-Projektmitarbeiter erhobenen bzw. gesammelten Daten und Fotos wurden dem DMM für Dokumentationszwecke zur Verfügung gestellt und in die Datenbank des Museums eingegeben. Dem SSM wird der Zugriff auf diese Daten durch einen externen Zugang ermöglicht. Die Originaldokumente zu dieser Datensammlung befinden sich im SSM (Abb. 4).

Nach dem offiziellen Ende des SeaSide-Projektes wurden (und werden) weitere Daten über vorhandenen Boote in die genannte Datenbank www.seasideboats.eu eingegeben und stehen damit auch allen an traditionellem Bootsbau und Fischereifahrzeugen Interessierten im Internet zur Verfügung.



Das SeaSide-Projekt wurde im Rahmen des South Baltic Program durch die Europäische Union mit Mitteln des Europäischen Regionalen Entwicklungsfonds (ERDF) kofinanziert.

Datenbogen für die Dokumentation „Erfassung der letzten hölzernen Arbeitsboote an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern“

Allgemeine Angaben

Standort:	
Besitzer:	(Fischer, Museum ...)
Vorbesitzer:	
Bauwert:	
Erfassung:	(Register-Nr., Inv.-Nr.)
Derzeitige Nutzung:	(Arbeitsboot, Fischerei, Museum)
Ursprüngliche Nutzung:	(Reusenboot, ...)
Ursprüngliches Einsatzgebiet:	
Zustand:	(in Fahrt, intakt, museal bewahrt, leichte Schäden, mäßige Schäden, starke Schäden, Wrack-Erhaltung nicht möglich)
Bewahrung:	(empfohlen, nicht möglich, nicht erforderlich)

Technische Angaben

Bautyp:	(Heuer, Strandboot, ...)
Länge ü.a.:	
Breite max.:	
Länge:	
Tiefgang:	
Bauform:	(geklinkert, kraweel, Sonstiges)
Rumpfform:	(Kielboot, Bodenplankenboot, Sonstiges)
Stevenform:	
Bug:	(konvex, konkav, Blocksteven, Sonstiges)
Heck:	(konvex, konkav, Blocksteven, Spiegelheck, Kreuzerheck, Sonstiges)
Kiel:	Kielsohle, Balkenkiel (rechteckig, quadratisch, Y-förmig, T-förmig)
Baumaterial:	(Eiche, Kiefer, Lärche, komposit, Sonstiges)
Plankengänge:	(Anzahl)
Spanten:	(Anzahl)
Verbindungen Planken untereinander:	(genietet, genagelt, Holznägel, Sonstiges)
Spanten mit Planken:	(Holznägel, Eisennägel, Eisenbolzen – geklinkt, Eisenbolzen – geschraubt, Sonstiges)
Plankenverbindung:	(gelascht, auf Stoß, Brett über Stoß, Sonstiges)
Spantenverbindung:	(gelascht, auf Stoß, Sonstiges)
Kalfaterung:	(Hanf, Moos, Baumwolle, undefinierbar)
Anstrich/Imprägnierung:	(einfarbig, mehrfarbig, Teer, Lacke, Antifouling)
Wegerung/Garnier:	(fest, Laufbretter, keine, Sonstiges)
Einbauten:	(Fischkasten, Kajütaufbau, Backskisten)
Antrieb:	(Motor, Besegelung, gerudert, gestakt, geschleppt)
Motorentyp:	(Inborder, Außenborder – Fabrikat, Leistung)
Besegelung:	(Sprietsegel, Gaffelsegel)

Zur Bedeutung der Fischerei für den frühneuzeitlichen Staatsaufbau an der südlichen Ostseeküste

Haik Thomas Porada

EINFÜHRUNG

Zu Beginn der 1990er Jahre fand im Konzilsaal der Ernst-Moritz-Arndt-Universität in Greifswald eine Tagung des Bundesinnenministeriums statt, bei der die Grundlagen und künftigen Aufgaben eines geplanten Pommerschen Landesmuseums diskutiert werden sollten. Damals hielt der Archivar am Stockholmer Reichsarchiv, Helmut Backhaus, einen Vortrag über Quellen zur pommerschen Geschichte in schwedischen Archiven. Dabei stellte er auch das in beeindruckender Vollständigkeit erhaltene Rechnungsmaterial der schwedisch-pommerschen Kammer vor. Diese Einrichtung, der heute das Finanzministerium entspricht, war ursprünglich in Stettin, zeitweise in Wolgast und schließlich in Stralsund ansässig. Für die mehr als 180 Jahre, die die Schwedenzeit in Pommern seit 1630 dauerte, sind mit wenigen Lücken die so genannten revidierten Rechnungen einschließlich der Quittungen erhalten. Truppenversorgung, Beamtenbesoldung, die Verzollung von Schiffsladungen oder Strafgelder: Es gab kaum einen Bereich, der in der Buchhaltung auf lokaler oder Landesebene relevant war, der nicht von der schwedisch-pommerschen Kammer dokumentiert und an die Reichskammer in Stockholm gemeldet wurde. Dieses Quellenmaterial erlaubt einen faszinierenden Einblick in die Struktur des frühmodernen Staates bis hin zu kleinsten Details. Das Staunen der Zuhörer war groß, als Helmut Backhaus an einigen Beispielen zeigte, was er mit diesen Details meinte. So konnte man z. B. auf den Tag genau rekonstruieren, in welchem Gemach des Wolgaster Schlosses in der Mitte des 17. Jahrhunderts Rattengift ausgelegt worden war.

Spätestens bei dieser Gelegenheit wurde das Interesse des Verfassers für die Möglichkeiten geweckt, die sich für die Erforschung der pommerschen Landesgeschichte über das frühneuzeitliche Rechnungsmaterial im Stockholmer Reichsarchiv ergeben. Bei anschließenden Archivstudien im Stadtarchiv Stralsund, im

Landesarchiv Greifswald und im Staatsarchiv Stettin wurde schnell klar, dass es für das 16. und frühe 17. Jahrhundert leider keine auch nur annähernd mit dem schwedisch-pommerschen Rechnungsmaterial vergleichbare Überlieferung gibt. Zwar waren die herzoglich-pommerschen Amts- und Landrentmeister mindestens ebenso fleißig wie ihre schwedisch-pommerschen Nachfolger, aber die Zeugnisse ihrer Tätigkeit gingen in den Wirren der pommerschen Geschichte fast vollständig verloren. Mit einer Ausnahme: Die Rechnungen und der zugehörige Schriftwechsel der Fischereiverwaltung für das Stettiner Haff und seine Nebengewässer sowie häufig auch für die Fischereiverwaltung in den einzelnen herzoglich-pommerschen Ämtern blieb in mehr oder weniger großen Fragmenten erhalten. Anhand dieser Quellen lässt sich eine mit dem Dreißigjährigen Krieg untergegangene Welt rekonstruieren, die von verschiedenen Autoren als das goldene Zeitalter Pommerns beschrieben wurde. Erstaunlich ist, dass die Landesgeschichtsforschung bisher weder der Fischereiverwaltung noch deren Rechnungsmaterial irgendeine nennenswerte Aufmerksamkeit geschenkt hat. Dabei bieten diese Quellen einen wunderbaren Grundstock für eine Geschichte der Fischerei in Pommern. Sie sind aber auch unerlässlich, um die Finanz- und Verwaltungsgeschichte dieses Landes zu verstehen.

Lediglich zwei Vorarbeiten existieren zu diesem Themenkreis, auch wenn diese nicht von Historikern stammten. In Königsberg wurde 1924 Hans Weicker, der Sohn des Camminer Superintendenten, mit einer staatswissenschaftlichen Arbeit über die Entwicklung der Schleppnetz-fischerei promoviert (Weicker, 1927). 1941 erschien die Dissertation des Geografen Ulrich Zimdars, mit der er zuvor in Greifswald promoviert worden war. Ausgangspunkt beider Arbeiten war die damals vom preußischen Staat betriebene Aufhebung der Schleppnetz-fischerei im Bereich des Stettiner Haffs, wovon zuerst die Zeesen- und dann die Tuckerfischerei betroffen waren. Insbesondere Hans Weickers Arbeit, die



Abb. 1: Die letzte Generation des Greifenhauses auf einem Kupferstich von I. W. Michaelis um 1720 (Quelle: Pommersches Landesmuseum Greifswald): die Herzöge Philipp Julius von Pommern-Wolgast (1584-1625), Franz von Pommern-Stettin (1577-1620), Philipp II. von Pommern-Stettin (1573-1618), Ulrich von Pommern, Bischof von Cammin (1589-1622) und Bogislaw XIV. von Pommern (1580-1637).

seitens der Landesgeschichtsforschung bisher leider völlig unbeachtet geblieben ist, bot eine wichtige Richtschnur bei den Forschungen, auf die sich der vorliegende Beitrag stützt (Porada, 2009).

Um zu zeigen, was es nun mit dem „pommer-schen Bergwerk“ auf sich hatte und welche Schätze für die Forschung noch darin schlummern, soll im Folgenden eine Reise in jene untergegangene Welt der Greifenherzöge angetreten werden. Die erste Station führt fast 400 Jahre in die Geschichte zurück:

Zu Beginn des Monats November im Jahre 1618 überreichte der Rostocker Mathematikprofessor Eilhard Lübben auf dem Wolgaster Schloss dem dort residierenden Herzog Philipp Julius die ersten Exemplare der von ihm in fast zehnjähriger Arbeit erstellten Karte des Herzogtums Pommern (Jäger & Schmidt, 1980; Abb. 1). Wenige Tage später reiste er nach Stettin, wo er auf dem

dortigen Schloss auch Herzog Franz einige Exemplare übergab, ehe er Anfang Dezember auf dem Rügenwalder Schloss dem Herzog Bogislaw XIV. die für ihn bestimmten Drucke aushändigte. Der Mäzen in der letzten Generation des Greifenhauses, dessen Förderung die Entstehung der Karte zu verdanken ist, Herzog Philipp II. von Pommern-Stettin, erlebte die Drucklegung dieses großartigen Werkes nicht mehr. Er war bereits am 3. Februar 1618 verstorben. Vier Jahre zuvor, im Juni 1614 hatte er angesichts der damals bereits vorliegenden Kartenentwürfe und der anstehenden Finanzierungsverhandlungen mit dem Amsterdamer Buchhändler Hondius seinen Wolgaster Vetter Herzog Philipp Julius gebeten, gemeinsam mit ihm zu überlegen, „was in die ledigen spacia an descriptionibus ... gesetzt werden sollte“ (Haas, 1926). Gleichermäßen war er mit seinem zu diesem Zeitpunkt als Camminer Bischof regierenden Bruder Franz

verblieben. Man kam schnell überein, diese Freiräume neben dem Kartenbild mit den Wappen des pommer-schen Adels und den naturgetreuen Ansichten ausgewählter pommer-scher Städte zu schmücken. Auch über den Inhalt der Textkarsche einigte man sich, die eine kurz gefasste Landesbeschreibung bietet und mit einer Liste aller Städte sowie der in Pommern bekannten Fischarten endet (siehe Kasten auf Seite 35 ff.). Auf diese Weise gibt die Große Lubinsche Karte von Pommern heute auch ein Zeugnis des Bildes, das die damalige Landesherrschaft von ihrem Territorium hatte. Sie versinnbildlicht geradezu den klassischen Dualismus zwischen Landesherrschaft auf der einen und Landständen, also Adel und Städten, auf der anderen Seite (Heck, 2002). Und sie räumt dem Fischreichtum einen bemerkenswert prominenten Platz bei der Darstellung des Landes ein. Dass Eilhard Lüb-ben so gut über die Fischerei Bescheid wusste und sie in der zur Karte gehörenden Landesbe-schreibung ausführlich würdigte, kam nicht von

ungefähr. Den Lohn für seine Arbeit bekam er aus den Fischereieinnahmen, die bei der so genann-ten *Gemeinen Rechnung* verteilt wurden (Abb. 2). Die Lubinsche Karte wurde also wie so man-ches Gemälde und mancher Kunstgegenstand, den die pommer-schen Herzöge in Auftrag gaben, letztlich mit Fisch bezahlt. Manches Geheimnis aus der Kunst- und Kulturgeschichte des Re-naissancezeitalters in Pommern könnte mit Hilfe der *Gemeinen Rechnungen* noch gelüftet wer-den. Auch die Baugeschichte der herzoglichen Schlösser ließe sich anhand der Baustofftrans-porte, die die Fischer für die Landesherrschaft zu übernehmen hatten, an vielen Stellen aus den Unterlagen der Fischereiverwaltung erhellen. Of-fensichtlich wurde diese Quellengruppe bisher völlig unterschätzt.

Ein halbes Jahrhundert vor der Fertigstellung der Lubinschen Karte gab der in fürstlichen Dien-ten stehende Henning von Ramin seinem Lan-desherrn, Herzog Ernst Ludwig von Pommern-Wolgast, bei dessen Regierungsantritt 1569 ein



Abb. 2: Das Stettiner Haff belebt mit Fischerei- und Handelsfahrzeugen auf der großen Pommern-Karte des Eilhard Lüb-ben/ Lubinus aus dem Jahre 1618 (Kupferstich, Ausschnitt; Quelle: Jäger/Schmidt, 1980; Reproduktion: Thomas Helms).

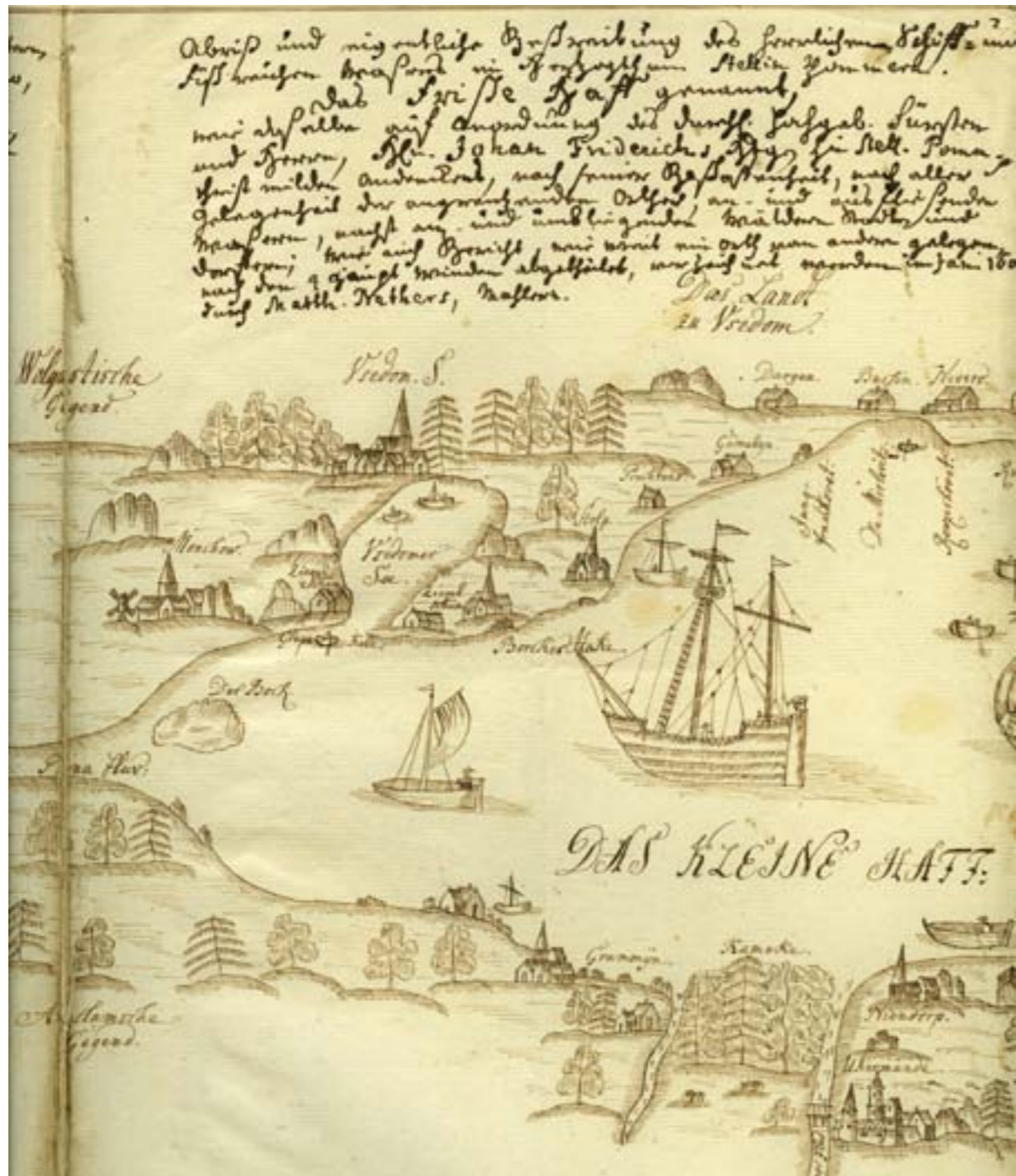


Abb. 3: Ausschnitt (zwischen Usedom und Ueckermünde) aus der Karte des Stettiner Haffs und der umliegenden Ortschaften von Matthäus Nather aus der Zeit um 1600 (Handzeichnung; Quelle: Landesarchiv Greifswald; Signatur: LAG, Rep. 40 VI, Band 55/4; Reproduktion: Thomas Helms). Der Peenestrom, die Peene, das Haff, die Uecker, die Dievenow, die Ihna, das Papenwasser und die Oder waren wichtige Wasserstraßen für die Handelsschifffahrt zahlreicher kleinerer und größerer Städte im unteren Oderraum. Gleichzeitig bildeten sie eines der wichtigsten Großfischereigebiete an der südlichen Ostseeküste.

Memorial über den Zustand des Fürstentumes mit auf den Weg. Darin erläuterte er ihm als erstes, dass die fürstliche Hof- und Haushaltung auf Einnahme und Ausgabe der landesherrlichen Kammer basieren würde. Die Einnahmen der Kammer wiederum ruhten demnach auf drei Säulen: den Ämtern, den Gemeinen Zöllen

sowie dem „Pommerschen Bergwerk“, wie die Alten die Erträge der Fischerei auf dem Stettiner Haff zu nennen pflegten. Die letztgenannte Einkommensquelle des Fürsten würde über die Haffordnung reguliert. Die Haffordnung war eine Art Fischereigesetz mit detaillierten Durchführungsbestimmungen (Porada, 2009).

ZIELSTELLUNG, ZEITLICHER UND RÄUMLICHER RAHMEN SOWIE QUELLEN

Bei näherer Betrachtung der Aussage Henning von Ramins fällt auf, dass die Einkünfte aus den Ämtern und aus den Zöllen in der bisherigen Forschung zwar in mehreren Untersuchungen gewürdigt wurden, die Bedeutung der Fischerei für den Staatsaufbau in der Frühen Neuzeit am Beispiel Pommerns bisher jedoch nicht erkannt wurde. Dieser dritten Säule der Einnahmen der landesherrlichen Kammer soll hier nun Aufmerksamkeit geschenkt werden. Dabei ist die landesherrliche Ordnungspraxis im Bereich des Fischereiwesens als Teil der Herrschaftsausübung herauszustellen. Die diesem Beitrag zugrundeliegende Untersuchung versteht sich als ein Beitrag zur Verfassungs- und Verwaltungsgeschichte Pommerns in der ausgehenden Herzogszeit (Porada, 2009). Analysiert wurden dazu die Stellung der Fischereieinkünfte im Rahmen der Gesamtorganisation des Haushaltes, d. h. auch innerhalb des jährlichen Terminkalenders der Regierungen und der Finanzverwaltungen in den beiden Teilherzogtümern Pommern-Stettin und Pommern-Wolgast. Schließlich soll eine Einschätzung des Anteils der Fischerei an der Ausprägung einer landesherrlichen Verwaltung in Pommern im letzten Jahrhundert der Greifenherrschaft vorgenommen und ein Vergleich mit den Entwicklungen in ausgewählten Territorien im Heiligen Römischen Reich und im Ostseeraum gezogen werden.

Ausgehend von den Fischereiberechtigungen, wie sie am Ende des Mittelalters existierten, galt es, die Veränderungen herauszuarbeiten, die sich in der Regierungszeit Herzog Bogislaws X. (1474/78-1523) und vor allem unter seinen Nachfolgern vollzogen. Zu fragen war dabei nach dem Einfluss der mit der Reformation erfolgten Säkularisation (Einziehung kirchlicher Besitze) des geistlichen Besitzes und der Hauptlandesteilungen des 16. Jahrhunderts auf die Neuordnung der Fischereiverwaltung. Die Entwicklung der Fischereiornungen wurde hinsichtlich der von der landesherrlichen Verwaltung betriebenen Ressourcenwahrung beleuchtet, verstanden als Schutz landesherrlicher Ansprüche wie auch der Reproduktionsgrundlagen der Fischbestände. Auf eine Ausweitung der Untersuchung auf die Zeit nach dem Dreißigjährigen Krieg wurde bewusst verzichtet, weil mit dem Ende der Greifendynastie die Residenzenbildung in Pommern ein abruptes Ende fand, damit die Versorgung der Höfe in dieser Form nicht mehr weiter organisiert werden musste

und schließlich das System der gegenseitigen Kontrolle zweier Teilherrschaften mit jährlich wechselnder Administration der Fischerei auf dem Stettiner Haff und dem Papenwasser zum Erliegen kam.

Neben einer zeitlichen Beschränkung schien im Verlauf der Arbeiten auch eine räumliche Eingrenzung ratsam. Dabei kristallisierte sich als besonders geeigneter Untersuchungsraum das Odermündungsgebiet heraus. Diese großräumige Fischereizone hatte wie keine andere in Pommern sowohl hinsichtlich des Organisationsgrades der Akteure als auch der Fangertträge eine zentrale Bedeutung, die zum Teil über die Landesgrenzen hinaus reichte. Angesichts der großen Zahl und Vielfalt von Gebieten mit ausgeprägter Küsten- und Binnenfischerei zwischen Recknitz und Piasnitz bot es sich an, diese bei einzelnen Detailfragen vergleichend in die Darstellung einzubeziehen. Auch wenn in der bereits erwähnten Studie die Situation der Fischerei auf der Darß-Zingster Boddenkette, den rügischen Bodden, dem Greifswalder Bodden oder auch den hinterpommerschen Strandseen nicht im gleichen Umfang wie auf dem Stettiner Haff und dem Papenwasser behandelt werden konnten, so wurde doch versucht, weitergehende Forschungen auch für diese Areale zu erleichtern, in dem die noch vorhandenen Quellen zusammengestellt und erläutert worden sind. Der wesentliche Teil der landesherrlichen Überlieferung zu Fischereifragen für das 16. und frühe 17. Jahrhundert wird heute in den Beständen Herzoglich Stettiner und Herzoglich Wolgaster Archiv, den alten Repositoren 4 und 5 des Stettiner Staatsarchivs, verwahrt. Innerhalb beider Archivbestände bestehen eigene Sachgruppen, die der Fischereiverwaltung auf dem Stettiner Haff gewidmet sind. Beide Bestände lagern heute teils im Staatsarchiv Stettin, teils im Landesarchiv Greifswald.

DIE BEDEUTUNG DER FISCHEREI- VERWALTUNG FÜR DIE ENTWICKLUNG DES FRÜH-MODERNEN STAATES IN POMMERN

Für das Herzogtum Pommern gilt die Regierungszeit Herzog Bogislaws X. als die Entwicklungsphase, in der ein Prozess begann, mit dem die spätmittelalterliche Fürstenherrschaft schrittweise in einen Territorialstaat umgeformt wurde. Jener Prozess wurde von inneren wie von äußeren Faktoren bestimmt. Zu den äußeren Faktoren können die Reformen auf Reichsebene um 1500, wie z. B. die Bildung der Reichskreise,

oder die Beanspruchung der Territorien durch Türkensteuern (vom Heiligen Römischen Reich erhobene Steuer zur Finanzierung der Türkenabwehr) bzw. die bündnispolitischen Folgen der Konfessionalisierung im 16. Jahrhundert gerechnet werden.

Wie bei anderen Territorien des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation war auch in Pommern die Entstehung von Ämtern aus den mittelalterlichen Vorgängern, den Vogteien, ein wesentlicher endogener Bestandteil jenes Prozesses. Ansätze zur Bildung von Ämtern, d. h. die Bestallung von Amtshauptleuten, Rentmeistern und sonstigem Amtspersonal, eine vermehrte Schriftlichkeit, Kontrollen, das Aufkommen serieller Rechnungen, lassen sich in Pommern bis in das 15. Jahrhundert zurückverfolgen. Der Unterschied zwischen den ersten Ansätzen im 15. Jahrhundert und dem Entwicklungsstand, der etwa 100 Jahre später erreicht wurde, ist vor allem in einer Intensivierung und Professionalisierung der Handhabung dieser Herrschaftsinstrumente im entstehenden Territorialstaat zu sehen. Die Ämter bildeten das Gerüst des frühneuzeitlichen pommerschen Fürstenstaates. Sie waren die alles normierende Verwaltungseinheit, auf die sich der Hof und die mit ihm verbundenen Zentralbehörden stützten. Allerdings unterschieden sich die einzelnen Ämter im Herzogtum Pommern deutlich voneinander, nicht nur hinsichtlich ihrer Größe und Wirtschaftskraft, sondern auch in Bezug auf ihre Funktion innerhalb des Territorialstaates und ihre administrative Ausstattung. Bei einzelnen Ämtern wurde bis ins 17. Jahrhundert die Herkunft aus der mittelalterlichen Vogtei auch im Namen deutlich markiert, z. B. bei den Landvogteien Rügen und Greifenberg. Bei Ämtern, die aus eingezogenem Klosterbesitz entstanden, konnte es bis zum Dreißigjährigen Krieg dauern, bis sie auch nominell den alten landesherrlichen Ämtern angeglichen wurden. Anderen Ämtern fielen bei der Versorgung der Haupt- und Nebenresidenzen besondere Aufgaben zu. Bei den außergewöhnlichen Funktionen sind ferner, in erster Linie bedingt durch die Landesteilungen des 16. Jahrhunderts, die Ämter hervorzuheben, die entlang der innerterritorialen Nutzungsgrenze lagen.

Da eine genaue und zweckmäßige Abgrenzung der einzelnen Ämter und damit schließlich auch der Teilherzogtümer im Bereich der großen Gewässerflächen des Stettiner Haffs und seiner Nebengewässer nicht möglich war, verblieb dieses Areal unter der gemeinsamen Verwaltung der angrenzenden Ämter (Abb. 3). Mit der Reformation wurde die Geistlichkeit bei der fischereilichen Nutzung des Stettiner Haffs weitgehend

verdrängt. Waren vor der Reformation die Zahl und der Umfang der Fischereiberechtigungen der geistlichen Institutionen und der Städte noch recht beachtlich, so zog der Landesherr mit der Säkularisation die geistlichen Berechtigungen vollständig ein und nutzte sie als Grundstock für eine völlige Neuorganisation dieses Wirtschafts- und Rechtsbereiches. Da adlige Fischereiberechtigungen im Stettiner Haff nur in sehr geringem Umfang bestanden und nicht über lokale, eng begrenzte Räume hinausreichten, konnten lediglich die Städte nach der Reformation noch einen nennenswerten Anteil an der Nutzung dieses Großfischereigebietes behaupten. Allerdings war ein wesentlicher Teil der Fischer in den Städten ansässig. Das trifft vor allem für die Großfischer zu, deren Haupterwerb im Gegensatz zu den bäuerlichen Kleinfischern ausschließlich in der Fischerei bestand. Die landesherrliche Administration schloss aufgrund des Fischereiregals nun diese Fischer vollständig mit ein, d. h. unabhängig davon, ob sie Amtsuntertanen in den Dörfern oder in den amtsangehörigen Städten waren, oder ob sie in den Städten beheimatet waren, die zur Städtekurie (Städteversammlung) innerhalb der Landstände zählten. Damit bot die Administration des Stettiner Haffs für den Landesherrn und seinen Hof eine in anderen Bereichen nicht gegebene Chance, von den Ständen nahezu unbeeinflusst schalten und walten zu können sowie auch hinsichtlich der Einnahmen keinerlei ständischer Kontrolle unterworfen zu sein. Ähnliche Prozesse lassen sich seit dem Mittelalter in den Territorien des Heiligen Römischen Reiches beobachten, in denen der Bergbau eine Stärkung der landesherrlichen Macht ermöglichte, wie z. B. in Kursachsen. Mit der Leipziger Teilung von 1485 wurden die seit dem Großen Bergeschrei in der Schneeberger Neuen Fundgrube sprudelnden Einkünfte aus dem Silberbergbau unter Kurfürst Ernst und Herzog Albrecht aufgeteilt. Uwe Schirmer (2006) sieht in diesen sensationellen Funden die Ursache für eine totale Reorganisation des sächsischen Finanz-, Rechnungs- und Haushaltswesens. Die verfassungsrechtlichen und behördengeschichtlichen Auswirkungen sowie die wirtschaftlichen und sozialen Rückkopplungseffekte des Silberbergbaus seit dieser Zeit waren viel nachhaltiger, gewaltiger und wirkungsmächtiger als die bloßen Erzerträge. Im 16. Jahrhundert war man sich am Wolgaster und am Stettiner Hof der Greifenherzöge durchaus der Parallelen zwischen den Funktionen der Fischerei in Pommern und der des Silberbergbaus in Obersachsen oder auch in den braunschweigischen Territorien im Harz bewusst, wie die Metapher Henning von Ramins vom „pommerschen Bergwerk“ zeigt.

Während die Verwaltung und die Rechtsaufsicht in den haffangrenzenden Ämtern durch den jeweiligen Kieper, der auch als Fischmeister bezeichnet wurde, und dessen Personal getragen wurden, war das Rechnungswesen und die Rechtsprechung Aufgabe des Rentmeisters und des Amtshauptmanns. Wenn auch über den gesamten Zeitraum bis zum Dreißigjährigen Krieg ein deutliches Bestreben nach einer Umwandlung der ursprünglich weitgehend als Naturalpacht gezahlten Abgaben in eine Geldpacht zu erkennen ist, blieb doch bis zum Aussterben des einheimischen Dynastengeschlechts und dem damit einhergehenden Verlust der Residenzen an höfischen Funktionen die Versorgung der Schlossküchen eine wichtige Aufgabe der Fischereiverwaltung. Die Hofhaltungen in Wolgast und Stettin, den beiden pommerschen Hauptresidenzen, umfassten jeweils im Schnitt zwischen 400 und 600 Personen, abgesehen von Hochzeiten und anderen herausragenden Ereignissen, bei denen die Zahl schnell auf mehr als 1 200 Menschen anwachsen konnte.

Ein wesentliches Kriterium für die Verdichtung innerhalb des frühmodernen Verwaltungsstaates, die zunehmende Schriftlichkeit, ist gerade in der Fischereiverwaltung besonders gut zu beobachten. Die Hauptursache dafür liegt in Pommern in der Praxis der Landesteilungen des 16. Jahrhunderts, die eine wechselnde Administration des Haffs zwischen den Teilherzogtümern festschrieb und damit eine jährliche Kontrolle und Verteilung der Einkünfte vorsah. Der dafür eingeführte Vorgang nannte sich *Gemeine Rechnung*, die einmal jährlich gehalten werden sollte. Neben den Einkünften aus diesem Großfischereigebiet wurden auch die ungeteilten Zölle hier verrechnet. Beteiligt waren neben den beiden die Haffadministration wechselseitig tragenden Ämtern in Person von Amtshauptmann, Rentmeister und Kieper auch die fürstlichen Räte beider Teilherzogtümer, öfter sogar die Fürsten selbst. Die *Gemeine Rechnung* entwickelte sich zu einem festen Termin der landesherrlichen Verwaltung. Dann wurden die Überschüsse aus den Einnahmen aus den als Gemeinbesitz weitergeführten Hauptzöllen sowie aus der Fischerei auf dem Stettiner Haff und Papenwasser auf die landesherrlichen Haushalte der beiden Teilherzogtümer verteilt sowie auch Mängel vornehmlich in der Verwaltung und Rechtsprechung der Zölle und der Fischerei im unteren Oderraum besprochen. Bei dieser Gelegenheit wurden auch alle innen- wie außenpolitischen Themen verhandelt, die beide Teilherzogtümer betrafen. Ohne die besondere Struktur der Fischereiverwaltung wäre es in Pommern wie in anderen geteilten Fürstentümern vermutlich nur bei den

Landesteilungen selbst zu derartigen „Kassenstürzen“ gekommen. Feststehende Termine und Orte können geradezu als Kennzeichen der Modernisierung innerhalb der landesherrlichen Finanzverwaltung angesehen werden, wie wiederum der Vergleich mit Kursachsen deutlich zeigt. Dort hatten sich seit dem letzten Drittel des 15. Jahrhunderts die drei Leipziger Messen sowie der Naumburger Peter- und Pauls-Markt zu festen Abrechnungsplätzen und -terminen der baren Überschüsse aus den Ämterkassen an die landesherrliche Kammer entwickelt (Schirmer, 2006).

Am pommerschen Beispiel kann beobachtet werden, wie das Bestreben nach Abgrenzung zwischen den Teilherzogtümern, das unmittelbar mit den beiden Hauptlandesteilungen des 16. Jahrhunderts deutlich greifbar ist, durch den Zwang zur gemeinsamen Verwaltung der Einkünfte aus der Fischerei auf dem Stettiner Haff und aus den Hauptzöllen durchbrochen wurde. Damit kann sowohl der Verwaltung der Fischerei als auch den Hauptzöllen im unteren Oderraum eine Art Bremseffekt auf den Territorialisierungsprozess der Teilherrschaften zugesprochen werden. Aufgrund der jährlich wechselnden Zuständigkeit und durch das Mitspracherecht des jeweils anderen Teilherzogtums waren alle regierenden Fürsten bei der Ausübung von Hoheitsrechten eingeschränkt. Ohne diesen Umstand hätten sich Vor- und Hinterpommern vielleicht schon früher zu weitgehend selbständigen Verwaltungsgebilden entwickelt, ein Prozess, der so erst mit der Teilung zwischen Schweden und Brandenburg nach dem Dreißigjährigen Krieg wirkungsmächtig wurde.

Gleichzeitig zogen der gestiegene Regelungsbedarf nach der Säkularisation und der damit verbundene Heimfall der Fischereiberechtigungen der geistlichen Institutionen an den Landesherrn eine neuartige Ordnungspraxis nach sich. Neben der Kirchenordnung ist die Haffordnung für Pommern einer der ersten Ansätze zu einer landesherrlichen Gesetzgebung. Die Policeyordnungen und auch die Hofordnungen, die in anderen Territorien neben den Kirchenordnungen zu den ersten bedeutenden Betätigungsfeldern des frühmodernen Staates zählten, brauchten in Pommern erheblich länger bis zu ihrer schriftlichen Fixierung. Das persönliche Interesse, nicht nur des Landesherrn, sondern auch der fürstlichen Räte, an der Fischereiverwaltung manifestierte sich u. a. in den Privilegierungen mit so genannten Freikähnen, die für Kanzler, Generalsuperintendenten und andere Hofräte eine erhebliche Aufbesserung ihrer Vergütung darstellten oder zu einem zusätzlichen Bestandteil der Versorgung der fürstlichen Witwen wurden.



Abb. 4: Die Stadt Wolgast um 1615 von Osten, also von der Insel Usedom über den Peenestrom, aus gesehen. Rechts im Bild das Schloss, Hauptresidenz des Teilherzogtums Pommern-Wolgast und Sitz der Verwaltung des Amtes Wolgast (Handzeichnung; Quelle: Stadtarchiv Stralsund; Signatur: StAS, Stralsunder Bilderhandschrift).

Die Haffordnungen des 16. Jahrhunderts und die *Gemeinen Rechnungen* zogen die Anlegung von Akten bei den Amtshauptleuten und Rentmeistern in Ueckermünde und Wollin sowie über die landesherrliche Verwaltung in den Archiven auf den Schlössern in Wolgast und Stettin nach sich (Abb. 4). Mit den Haffordnungen wurde eine grundlegende Regelung der Abgaben der Fischer sowie der Rechtsprechung auf dem Haff vorgenommen, die allerdings im Zuge der *Gemeinen Rechnungen* jährlich modifiziert werden konnte. Diese Entwicklung der Fischereiverwaltung als eine besondere Form der fürstlichen Herrschaftspraxis ist aus anderen Territorien bisher nicht bekannt.

Besonders herauszustreichen ist die in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts vorgenommene Ausstattung der Ökonomien der beiden Hohen Schulen des Landes, der Greifswalder Universität und des Stettiner Pädagogiums, mit Freikähnen nicht zuletzt zur Versorgung ihrer Studenten mit frischem Fisch. Über einen Zeitraum von mehr als zwei Jahrhunderten lässt sich eine Beteiligung der Universität in Greifswald und des Pädagogiums in Stettin, das später als Marienstiftsgymnasium bezeichnet wurde, an der Fischerei nachweisen. Diese gleichgestellte Privilegierung der Hohen Schulen, d. h. Greifswald für das Teilherzogtum Pommern-Wolgast bzw. Vorpommern und Stettin für das Teilherzogtum Pommern-Stettin bzw. Hinterpommern, war ein wesentlicher Bestandteil der gemeinsamen Administration der Fischerei auf dem Stettiner Haff und dem Papenwasser.

Zwei Bereiche, die als Ausdruck des Konzentrationsprozesses der Landesherrschaft im 16.

Jahrhundert angesehen werden, nämlich die Kanzlei und die Rentkammer, waren in Pommern maßgeblich an der Entstehung und Ausgestaltung der Fischereiverwaltung beteiligt: Die Rentkammer im Bereich des Rechnungswesens und in Person des Landrentmeisters, die Kanzlei bei der Gestaltung der Haffordnungen und im Schriftverkehr mit dem Hof des jeweils anderen Teilherzogtums.

Die besonderen Aufgaben, die dem Amtspersonal in den haffangrenzenden Ämtern zuwuchsen, bedingten bis zu einem gewissen Grade auch eine Professionalisierung, die z. B. bei den Amtshauptleuten eine spätere Karriere als fürstlicher Rat nach sich ziehen konnte bzw. die letztlich dazu führte, dass der Haffkieper zumindest in Stettin tatsächlich ein Hofamt bekleidete. Die Versorgung des Hofes, die Transportaufgaben als Teil der durch die Fischer zu leistenden Dienste und in erster Linie natürlich die finanzwirtschaftliche Bedeutung sorgten nicht nur für ein gesteigertes Interesse des jeweiligen Landesherrn an diesem Zweig der Verwaltung, sondern zogen häufig auch ein besonderes Vertrauensverhältnis nach sich. In dieses Bild passt auch, dass bei der für das 16. und 17. Jahrhundert aufgrund der landesherrlichen Schulden typischen Verpfändung von Ämtern die haffangrenzenden Bereiche ausgespart blieben. Auch bei der Vergabe dieser Ämter als Wittum (Witwenbesitz) wurde äußerste Zurückhaltung geübt. Ist sie für Ueckermünde im 15. Jahrhundert noch belegt, so sind in der ausgehenden Herzogszeit zwar Pudagla und Wollin aufgrund ihrer Nähe zu den jeweiligen Hauptresidenzen durchaus als Witwensitze begehrt, aber im Falle

von Wollin lässt sich beobachten, dass in diesen Phasen die Fischereiverwaltung stärker an den Stettiner Hof gebunden wurde, um dieses wichtige Instrument nicht aus den Händen zu geben (Abb. 5).

Neben den fiskalpolitischen Aspekten der Fischerei im Odermündungsgebiet, ihrer Bedeutung für Transportleistungen zugunsten der Landesherrschaft sowie für die Belieferung des Hofes mit Fisch darf eine wesentliche Funktion dieses Wirtschaftszweiges nicht vergessen werden – die Versorgung eines großen Einzugsgebietes, das zumindest ganz Vorpommern, das westliche Hinterpommern, die Uckermark, das östliche Mecklenburg, z. T. sogar Lübeck und Danzig umfasste. Inwiefern die Lieferungen schon im 16. und frühen 17. Jahrhundert bereits die Mittel- und die Neumark, Schlesien, Hamburg und Kopenhagen regelmäßig erreichten, wie es spätestens für das 18. Jahrhundert überliefert ist, kann noch nicht abschließend beurteilt werden. Neben den Fischern auf dem Stettiner Haff profitierten vom Fischhandel die Quatzner und die Fischfahrer sowie Kaufleute, die vor allem in den größeren Städten einen guten Absatz erzielen konnten. Aber auch die regelmäßige Belieferung des flachen Landes ist z. B. über die Ihna für den Pyritzer Weizacker überliefert. Gerade auf den Dörfern und in den Ackerbürgerstädten, die in naher und mittlerer



Abb. 5: Die Darstellung von Stettin, der Hauptresidenz des Teilherzogtums Pommern-Stettin, ist geostet. Auf der Oder und im Dammschen See sind sowohl größere Handelsschiffe als auch kleinere Schuten und diverse Arten von Fischerfahrzeugen zu erkennen. Am nördlichen Stadtrand zeichnet sich hinter der Marienstiftskirche mit dem Fürstlichen Pädagogium deutlich der Schlosskomplex ab, der wenige Jahre später noch um einen weiteren Flügel, den so genannten Münzbau, erweitert wurde (Kolorierte Plan-Vedute „Alten Stettin“ aus Georg Brauns und Frans Hogenbergs Städtebuch, Bd. IV, Köln um 1600, Zweitfassung. Quelle: Sammlung Gottfried Loeck; Reproduktion: Thomas Helms).

Entfernung zu diesem Großfischereigebiet liegen, ist die Schweinemast mit Jungfisch, sogar mit Laich, und vor allem mit Stint belegt.

Die Anforderungen an die Großfischerei, die im Odermündungsgebiet in Form der Schleppnetzfischerei erhebliche Bedeutung erlangte, haben dort seit dem Mittelalter zu besonderen Methoden und Geräten des Fischfangs, zum Entstehen von im Nord- und Ostseeraum für die Frühe Neuzeit einzigartigen Fangfahrzeugen wie den Zeesen- und Tuckerkähnen (Abb. 6a und b) sowie besonderer berufsständischer Organisationsformen der Fischer, die als Gilden auf den Wirtschaftsraum und nicht mehr vordergründig auf die Stadt bezogen waren, geführt (siehe Kasten auf Seite 38; siehe Beitrag von Mäuslein auf Seite 111 in diesem Band).

Die Fischereiverwaltung für das Stettiner Haff und seine Nebengewässer, die schrittweise in den letzten 100 Jahren des Bestehens der Greifendynastie ausgebaut wurde, war an Rahmenbedingungen geknüpft, die mit dem Ende des Dreißigjährigen Krieges so nicht mehr existierten. Neben dem Niedergang dieses Großfischereigebietes infolge der Kriege des 17. und 18. Jahrhunderts ist wohl auch das fast völlige Verschwinden jener besonderen Verwaltungsform eine Ursache für die bisherige mangelnde Aufmerksamkeit, die dem Thema durch die landesgeschichtliche Forschung zuteilwurde (Porada, 2009).

VERGLEICH MIT DER ENTWICKLUNG IM OSTSEERAUM UND IM ALTEN REICH

Legt man den von Carsten Jahnke (2000, 2004) vorgenommenen Vergleich der vier während verschiedener Phasen des Mittelalters und der Frühen Neuzeit intensiver auf den Heringsfang spezialisierten Großfischereigebiete im westlichen Ostseeraum zugrunde, nämlich Rügen, Schonen, Bohuslän und den Limfjord, so ähneln sowohl die verfassungsrechtlichen als auch die ökonomischen Parameter für die Fischerei im Odermündungsbereich am ehesten denen der Limfjordfischerei. Auch hier war bis zur Reformation ein großer Teil der Fischereirechte in geistlichem Besitz, fiel dann mit der Säkularisation dem dänischen König zu, der sich daraufhin gezwungen sah, die Verwaltung und Rechtsprechung dieses Wirtschaftszweiges neu zu ordnen. In der Folgezeit dienten die Fangerträge zur Versorgung der Hauptresidenz Kopenhagen und der Kriegsflotte bzw. wurden dem regionalen, teilweise sogar dem überregionalen Fischhandel zugeführt. Die daraus erzielten Einkünfte flossen in erheblichem Umfang in die landesherrliche Kasse.

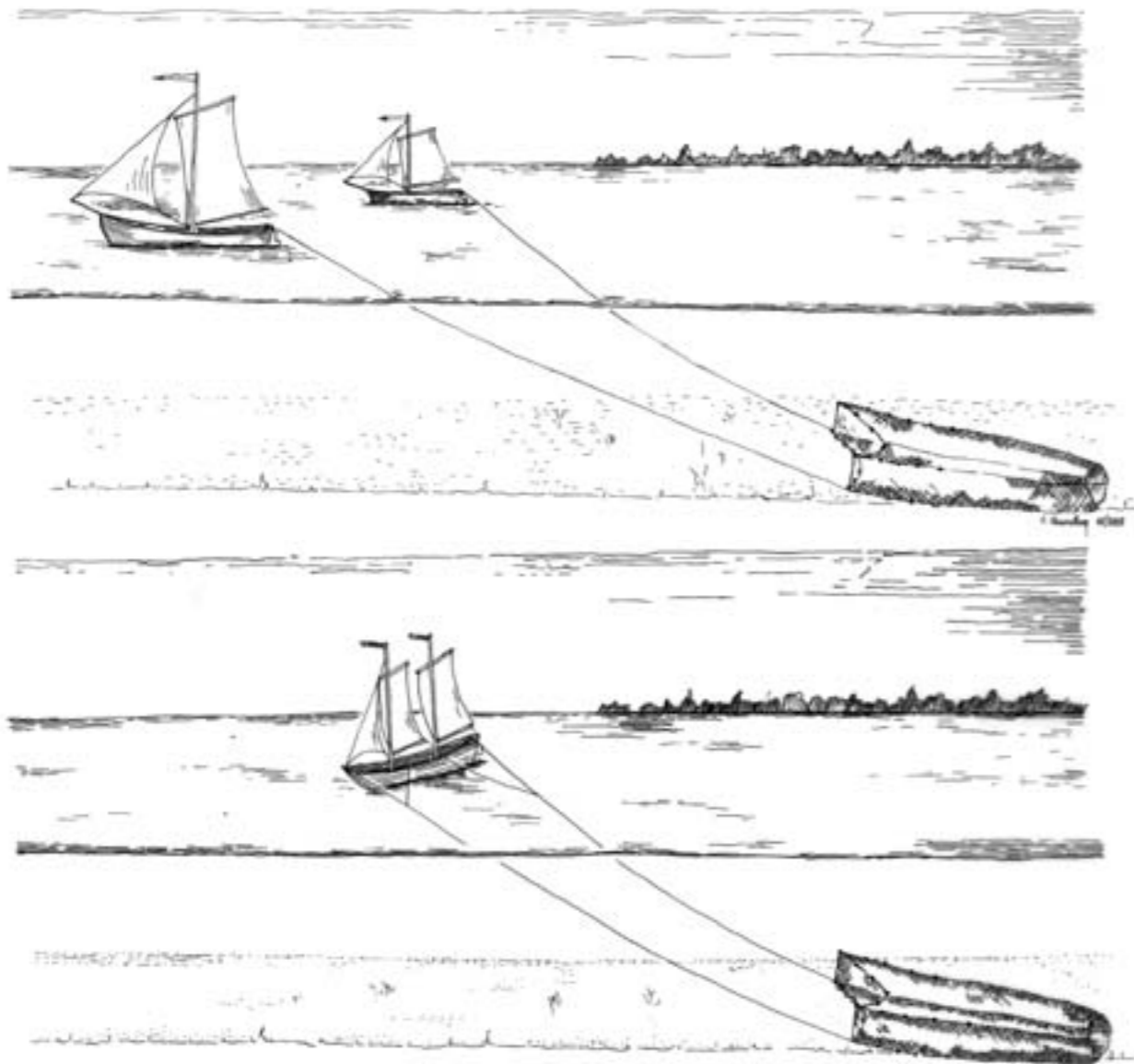


Abb. 6a und b: Prinzipskizzen von einem Zeeskahn auf der Drift und von einer Partie Tuckerkähne auf dem Stettiner Haff (Zeichnungen: Carsten Liesenberg; Quelle: Porada, 2009)

Innerhalb des Heiligen Römischen Reiches deutscher Nation lassen sich zwar Flüsse und Seen mit intensiver Binnenfischerei und auch ausgedehnte Teichwirtschaftsgebiete nachweisen, aber keines ähnelte hinsichtlich der Strukturen und Funktionen auch nur annähernd dem Stettiner Haff. Allerdings erscheint ein Vergleich der Entwicklung in Pommern mit der in anderen Territorien des Alten Reiches hinsichtlich der Art, der Bedeutung und der Funktion, die Gemeinbesitz bei Landesteilungen an der Wende vom Mittelalter zur Frühen Neuzeit haben konnte, lohnend. So verblieben im benachbarten Herzogtum Mecklenburg bei der Hauptlandesteilung von 1621 in die Teilherzogtümer Schwerin und Güstrow die Landeskirche mit dem Konsistorium (die oberste geistliche Behörde seit der

Reformation), Hof- und Landgericht sowie Stadt und Universität Rostock in gemeinschaftlicher Verwaltung beider Linien. Noch ausgeprägter war in dieser Beziehung die Landesteilung in den Herzogtümern Schleswig und Holstein von 1490, die eigentlich dem Teilungsverbot für dieses Territorium widersprach. Um wenigstens formal die Einheit zu wahren, hatten alle Akteure sowohl die Zollerhebung an der Königsau, die Legislative in zentralen Angelegenheiten, die landständische Steuereinnahme sowie einzelne Teile der Adelsdistrikte im Osten Schlesiens und Holsteins in gemeinschaftlicher Verwaltung behalten. Mit den Hauptlandesteilungen von 1544 und 1581 wurde die Gliederung des Landes in einen königlichen, einen herzoglichen und einen gemeinsam verwalteten Anteil festgeschrieben.

Für den Vergleich mit der entsprechenden Entwicklung in Pommern ist am schleswig-holsteinischen Beispiel die Gemeinschaftliche Regierung besonders aufschlussreich, auf die man sich bei der Teilung von 1544 verständigte und die seit 1564 festere Formen gewann. Es handelte sich um eine Regierung der landesherrlichen Räte, die von den Herzögen zu gleichen Teilen besetzt wurde. Die Geschäftsführung sollte demnach bei dem zeitweilig regierenden Landesherrn liegen und jeweils ein Jahr dauern. Als Termin für den Wechsel war Michaelis, also der 29. September, festgelegt worden.

Bei den pommerschen Hauptlandesteilungen dagegen gab es nur entlang der neuen Binnengrenze in bescheidenem Umfang Mischbesitz

zwischen Stettin und Wolgast, wobei in diesen Fällen den beiden Landesherrschaften jeweils unterschiedliche Hebungen aus den davon betroffenen Dörfern zustanden. Daneben ist das Camminer Domkapitel tatsächlich als Mischbesitz anzusprechen, da die Domherrenstellen zu gleichen Teilen von den beiden Linien besetzt und auf diese Weise zur Versorgung vor allem von Hofräten genutzt wurden. Während in den letzten 100 Jahren der Greifenherrschaft auch die Hauptzölle des Landes, ähnlich wie in anderen geteilten Territorien, gemeinschaftlich verwaltet wurden, erscheint die jährlich wechselnde Verwaltung und Gerichtsbarkeit eines Großfischereigebietes als Sonderfall unter den Landesteilungen in den Territorien des Heiligen Römischen Reiches deutscher Nation.

Frühe Listen und bildliche Darstellungen von Fischarten aus den Gewässern entlang der südlichen Ostseeküste



Abb. 7: Catalogus piscium (Liste der in den pommerschen Gewässern vorhandenen Fischarten) auf der großen Pommern-Karte des Eilhard Lübben/Lubinus aus dem Jahre 1618 (Kupferstich, Ausschnitt; Quelle: Jäger/Schmidt 1980; Reproduktion: Thomas Helms).

Der Fischreichtum Pommerns war im Spätmittelalter und in der Frühen Neuzeit unter Zeitgenossen sprichwörtlich. Zahlreiche Belege aus zeitgenössischen Chroniken des 16. Jahrhunderts schildern ihn überschwänglich. So bezeichnete Herzog Johann Friedrich von Pommern-Stettin (1542-1600) das Stettiner Haff als sein *Vorratskammerlein* (Linke, 1935/36). Der bekannte Chronist Thomas Kantzow (1505-1542) meinte in der hochdeutschen Fassung seiner Chronik (1538-1542), „es ist ein unschätzlich Wasser dem ganzen Lande ... ohn das ists überflüssig vull von allerlei Fischen“ (Gaebel, 1897/98). Johannes Micraelius (1597-1658), Lehrer am Fürstlichen Pädagogium zu Stettin, behauptete (1639) gar: „Pommern ist eines von den fischreichsten Ländern“. Auch bei Daniel Cramer (1602 und 1628) sowie Paul Friedeborn (1613) finden sich ähnlich gelagerte Darstellungen.

Der Erwartungshaltung seiner fürstlichen Auftraggeber und auch zahlreicher Zeitgenossen außerhalb Pommerns trug der Rostocker Mathematikprofessor und Geodät Dr. Eilhard Lübben (1565-1621), genannt Lubi-

nus, nicht erst mit der Fischliste am Ende der kurzen Landesbeschreibung auf seiner großen Pommern-Karte von 1618 sondern auch schon in seiner Beschreibung von 1611 Rechnung (Abb. 7). Hier beschäftigte er sich eingehend mit der Fischerei: „Für allen Dingen aber hat Pommern den Preiß und Ruff von vielen guten Fischen, welche sowohl im Saltzen Meer, als in frischen fließenden Strömen, Bächen, stehenden Seen und Teichen gefangen werden, dass ich kühnlich schreiben will, dass kein Land oder Furstenthum im gantzen Römischen Reich Teutscher nation sey, welches sich Pommern an Vielheit und mannigerley Art (denn etliche sagen dürffen, dass in Pommern über Siebentzigerley Arth Fische zu finden) gu-

ter wohlschmeckender Fisch vergleichen könnte, und kommt solches daher: erstlich dass Pommern über 50 Meile am Meer gelegen und derwegen den Einwohnern am Meer stetige Fischerey giebt an Hering (deßen vor Zeiten uberaus viel am Lande Rügen gefangen), Dors, Flundern, Steinbutten, Tabies, Meer-Schweinen oder SeeHunden, Sehe-Hahnen, Rochen, Krabben u.a.“ (Jäger & Schmidt, 1980). Noch im Jahre 1711 sprach die *Renovirte Haffordnung* der schwedisch-pommerschen Regierung in Stettin bezogen auf den Fischreichtum von einem Segen Gottes (Porada, 1999).

Das große Interesse an den vor der pommerschen Küste gefangenen Fischarten und ihrem Aussehen zeitigte sogar weit entfernt von der Ostseeküste Spuren in den Archiven und Bibliotheken. So ließ sich Sebastian Münster (1488-1552) für seine 1550 in Basel auf Deutsch publizierte fünfte Ausgabe der *Cosmographie* eine Landesbeschreibung Pommerns zuarbeiten, die nicht nur aus Texten, sondern auch aus einer Karte des Herzogtums bestand. Für die Drucklegung zu spät erreichten ihn, wie er in einem Brief vom 9. Dezember 1550 an Herzog Johann Albrecht I. von Mecklenburg (1525-1576) schrieb, „...die Ansichten von Stettin und Stralsund und die Abbildungen einiger seltener Fische zusammen mit einer schönen und mustergültigen Beschreibung des ganzen Herzogtums und einem genauen Stammbaum der Fürsten...“ (Burmeister, 1964). Eine derartige Zeichnung von einem Zander und einer Zärte, die aufgrund enger verwandtschaftlicher Beziehungen zwischen dem Greifen- und dem Wolfenhaus als Illustration zu einer handschriftlichen Fischliste vom Wolgaster bzw. Stettiner an den Wolfenbütteler Hof gesandt wurde, hat sich in der Herzog-August-Bibliothek Wolfenbüttel (Signatur: Cod. Guelf. 36.13 Aug. 2° Vol II., fol 155r) erhalten (Abb. 8). Die Fischliste trägt den Titel *Fische welche in der Oder und andern strömen auch seen, Frischen Hafe und Pommerschen Seestrände gefangen werden*. Im Inhaltsverzeichnis jenes Bandes, in dem die Beilagen von Briefen aus dem frühen 17. Jahrhundert zusammengebunden wurden, steht auf diese Liste bezogen der Zusatz *Multa genera piscium*. Diese vielen Arten von Fischen, unter die einer mittelalterlichen Tradition folgend auch Biber gezählt wurden, werden dann einzeln aufgezählt. Sie wurden identifiziert (Dähnert, 1781; Siebold, 1863; Gilow, 1871) und sind in der folgenden Tabelle den heutigen Artenbezeichnungen gegenübergestellt, wobei deutlich wird, dass offenkundig für einige Fischarten mehrere mundartliche Bezeichnungen existierten, was schon die Zeitgenossen verwirrte.

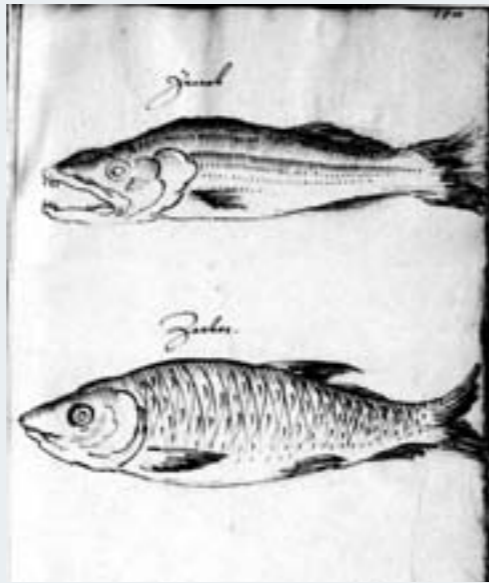
Name in der Wolfenbütteler Fischliste um 1600	Heutiger deutscher Artename	Wissenschaftlicher Arten- bzw. Familien- oder Gattungsname
Lampreten	Meerneunauge	<i>Petromyzon marinus</i>
Karpen	Karpfen	<i>Cyprinus carpio</i>
Hechte	Hecht	<i>Esox lucius</i>
Pirzker	Schlammpeitzger	<i>Misgurnus fossilis</i>
Ahland	Aland, Nerfling	<i>Leuciscus idus</i>
Kulebarß	Kaulbarsch	<i>Gymnocephalus cernuus</i>
Marenen	Maräne	<i>Coregonus</i> spp.
Ahl	Aal	<i>Anguilla anguilla</i>
Welß	Wels	<i>Silurus glanis</i>
Krabben	Krabbe (versch.)	<i>Brachyura</i> (Infraordnung)
Braßen od(er) Bley	Brasse, Blei	<i>Abramis brama</i>
Karuschen	Karausche	<i>Carassius carassius</i>
Zandaten	Zander	<i>Sander lucioperca</i>
Heringk	Heringe, Sprotten	<i>Clupeidae</i> (Familie)
Roddaugen	Rotauge, Plötze	<i>Rutilus rutilus</i>
Scharopen	Seeskorpion	<i>Myoxocephalus scorpius</i>
Dorsch	Dorsch	<i>Gadus morhua</i>
Vkeleij	Uckelei	<i>Alburnus alburnus</i>
Graupen	Groppe	<i>Cottus gobio</i>
Kabbelow	Kabeljau	<i>Gadus morhua</i>
Rapen, Quappen	Quappe	<i>Lota lota</i>
Steinbeißer	Steinbeißer	<i>Cobitis taenia</i>
Schullen	Scholle	<i>Pleuronectes platessa</i>

Name in der Wolfenbütteler Fischliste um 1600	Heutiger deutscher Artename	Wissenschaftlicher Arten- bzw. Familien- oder Gattungsname
Lachsfhoren	Meerforelle	<i>Salmo trutta trutta</i>
Stecherlinge	Stichlinge	Gasterosteidae (Familie)
Steinbutten	Steinbutt	<i>Scophthalmus maximus</i>
Störe	Störe	Acipenseridae (Familie)
Lachs	Lachs	<i>Salmo salar</i>
Biberschwempe	Biber	<i>Castor fiber</i>
Gesen	Aland, Nerfling	<i>Leuciscus idus</i>
Zarten	Zärte	<i>Vimba vimba</i>
Tschuppen	Zope	<i>Abramis ballerus</i>
Stockbarß	Flussbarsch	<i>Perca fluviatilis</i>
Stijndt	Stint	<i>Osmerus eperlanus</i>
Krebß	Flusskrebs	<i>Astacus astacus</i>
Meerspinnen	Seespinnen	Majidae (Familie *)
Sleij	Schleie	<i>Tinca tinca</i>
Makrelen	Makrele	<i>Scomber scombrus</i>
Gutzen	Güster, Blicke	<i>Blicca bjoerkna</i>
Plötzen	Plötze, Rotaue	<i>Rutilus rutilus</i>
Goldefisch	Alse, Maifisch	<i>Alosa alosa</i>
Grundelein	Gründling	<i>Gobio gobio</i>
Ziegen	Sichling, Ziege	<i>Pelecus cultratus</i>
Ponnichlen	Dorsch	<i>Gadus morhua</i>
Moderlisechen	Moderlieschen	<i>Leucaspius delineatus</i>
Parmen, Schmerlen	Bachscherle	<i>Barbatula barbatula</i>
Rochen	Rochen	<i>Raja</i> spp., Batoidea (Überordnung)
Neunaugen	Fluss-Neunauge	<i>Lampræta fluviatilis</i>
Heßelinge	Hasel	<i>Leuciscus leuciscus</i>
Flundern	Flunder	<i>Platichthys flesus</i>
Gijbeln	Giebel	<i>Carassius gibelio</i>
Döbell	Döbel	<i>Leuciscus cephalus</i>
Schnepell	Schnäpel	<i>Coregonus</i> spp.
Wolkanz	Seeskorpion	<i>Myoxocephalus scorpius</i>
Mijsebieter	Döbel	<i>Leuciscus cephalus</i>
Hornfisch	Hornfisch, -hecht	<i>Belone belone</i>
Tutchen	Tütsch	nicht feststellbar
Tabiaß	Tobiasfisch	<i>Ammodytes tobianus</i>

*) in der Ostsee nicht vertreten

Ob vor vier Jahrhunderten noch weitere Fischdarstellungen aus Pommern nach Braunschweig gelangten, lässt sich aus dem beschriebenen Wolfenbüttler Band leider nicht rekonstruieren, darf aber wohl vermutet werden. Auf jeden Fall findet sich zwei Blatt weiter (Signatur: Cod. Guelf. 36.13 Aug. 2° Vol II., fol. 157 r) ein „*Verzeichnuß, wie ungeferlichen die jenigen fische alhier in Pommern zu gericht unnd gekocht werden: Ahl wirdt aufm röst gebratten. Saur vnd gelbe mit der Ingwers Brüe gekocht, auch pflegt man denselben mit Gelben Rüben zu kochen. Welse können auch imgleichen gelb vnd saur gekocht werden, oder auch wol süsse aus der butter, jedoch woll gewürtzt. Vnnd muß derselbe eine nacht zuvor im Wasser liegen. Zanoth wirdt ingleichen die nacht zu vorn ins wasser gelegt vnd wen ehr fast gahr gekocht, die schuppen abgenohmen vnd darnach süß oder saur aus der Butter gekocht, Ingleichen auch seind Hechte, Bleij, oder Berssen zu zurichten. Seine, Butten, Musen Ingleichen wie andere treuge fische, sowohl auch die schullen oder Platteisen eingewessert werden, vnd hernach syß oder saur aus der Ingwer Brüe gekocht, vnd wol abgewürtzt werden. Auch pflegt man die Platteisen des Sommers mit grünen Erbesen zu kochen. Zerten die werden gebratten vnd mit heisenn Butter begoßen, Pagling des gleichenn. Kulpase können In gleicher massen wie die Zanoth Bley oder hechte aus der Butter oder Ingwer brüe gekocht werden.*“

Abb. 8: Vermutlich aus dem frühen 17. Jahrhundert stammende Zeichnung von Zander und Zärte, die seitens der pommerischen Herzöge an ihre braunschweigischen Vettern gesandt wurde. Die zeitgenössische Darstellung zeigt aus heutiger Sicht fehlerhafte Details, z. B. die Anzahl der Rückenflossen: Beim Zander eine zu wenig, bei der Zärte eine zu viel. (Quelle: Herzog August Bibliothek Wolfenbüttel; Signatur: Cod. Guelf. 36.13 Aug. 2°, fol. 509 r; Reproduktion: Thomas Helms).



Die im Zeitalter der Renaissance verfeinerte Kochkunst fand an mehreren deutschen Fürstenhöfen in ersten gedruckten Kochbüchern ihren Niederschlag, in denen die Küchenmeister ihre Rezepte veröffentlichten. Auch die pommerischen Fischrezepte wurden über eine derartige Publikation des Wolfenbütteler Hofes einem größeren Publikum bekannt (Schleinert & Porada, 2000).

Zur Entstehung und zum Aussagewert frühneuzeitlicher fischereischichtlicher Quellen in Pommern

Allein bei dem heute noch erhaltenen Aktenmaterial im Staatsarchiv Stettin und im Landesarchiv Greifswald, das sich mit Fischereiangelegenheiten aus der Zeit der letzten Greifenherzöge beschäftigt, kann bei groben Schätzungen von einem Umfang von mehr als 20 000 Blatt ausgegangen werden. Mit den Hauptlandesteilungen des 16. Jahrhunderts innerhalb des Greifenhauses waren zwei Teilherzogtümer geschaffen worden, Pommern-Wolgast und Pommern-Stettin. Die Grenze zwischen beiden Herrschaften verlief in nord-südlicher Richtung in etwa entlang der Oder und Swine. Infolge dieser Landesteilungen entwickelten sich letztlich auch unsere Vorstellungen und Begriffe von Vor- und Hinterpommern. Die Erbteilungsverträge von 1532 bzw. 1541 und 1569 legten deutlich die Art und Weise der finanziellen und organisatorischen Auseinandersetzung der beiden Teilherzogtümer fest. Soweit es um das Land ging, war es durch eine Kommission auf seine Erträge geschätzt und relativ leicht zu teilen gewesen. Schwerer fiel dies aber bei den Zöllen und den Einkünften der Herzöge, die diese vom Stettiner Haff – welches damals noch allgemein Frisches Haff genannt wurde – hatten. Dabei handelte es sich um die Abgaben für die herzoglichen Küchen und die so genannte Wasserpacht. Da sowohl die Zölle als auch die Wasserpacht vom Frischen Haff jährlich schwankten, war es sehr schwer, zu einer gerechten und sinnvollen Grenzziehung in diesem Bereich zu gelangen. So entschied man sich, eine Reihe von Zöllen und die Haffadministration ungeteilt zu verwalten und jährlich lediglich die Einkünfte zu verteilen und sie gegen gewisse Unkosten der einen oder anderen Seite zu verrechnen. Hatte man 1532 noch eine konkrete Regelung für das Haff offengelassen, so entschied man sich bei der endgültigen Teilung 1541 und bei der erneuerten Teilung 1569 für Wollin und Ueckermünde als Verwaltungszentren; Wollin für das Teilherzogtum Pommern-Stettin und Ueckermünde für Pommern-Wolgast. Die Amtsleute in beiden Ämtern sollten sich ein ums andere Jahr in der Administration des Haffs abwechseln. Jede Beschwerde über sie sollte direkt an den Herzog, dem im betreffenden Jahr die Administration unterstand, weitergeleitet werden. Alle Zeesenkähne auf dem Haff sollten seit 1541 zwischen beiden Seiten gleichmäßig aufgeteilt werden, auch der so genannte Vorfisch ging in das jeweilig geschäftsführende Amt. Dazu muss man wissen, dass der Vorfisch jeweils die beiden besten Fische eines Fanges darstellte und ablieferungspflichtig war. Darüber hinaus standen den Herzögen bzw. als ihren Stellvertretern den Amtshauptleuten der Herrenfisch zu, zu dem u. a. Arten wie Hecht, Stör, Lachs oder zeitweise auch Karpfen zählten. Außerdem wurde der gesamte Fang eines

Bootes *verdrüddet* oder *versöstet*, je nach lokalem Gewohnheitsrecht, d. h. der dritte bzw. sechste Teil des Verkaufserlöses wurde an den Herzog über den jeweiligen Kieper bzw. den Rentmeister abgeführt.

Die Abrechnung der jährlichen Erträge war zunächst 1532 auf ein festes Datum in Wolgast festgelegt worden. Bereits ab 1533 hatte man dann die Abrechnung der Haffintraden mit denen der Zölle zusammengelegt und in den folgenden Jahren in Stettin jeweils am 9. Oktober durchgeführt. Ab 1541 wurde nun festgelegt, die Haffrechnung jährlich wechselnd in Ueckermünde bzw. Wollin durchzuführen und bei der Gelegenheit auch, wie bisher in Stettin praktiziert, die Zollrechnung zu halten. So wurde schließlich die ohnehin komplizierte Prozedur der so genannten *Gemeinen Rechnung* für den Finanzausgleich zwischen beiden Teilherzogtümern erheblich erleichtert. Seit dieser Zeit bis in das erste Drittel des 17. Jahrhunderts hatten Ueckermünde und Wollin eine feste Stellung im Verwaltungsbetrieb Pommerns (Abb. 9a und b). Der Tag der *Gemeinen Rechnung* sah so aus, dass die Amtshauptleute und Rentmeister beider Ämter sich auf dem jeweiligen Schloss trafen. Außer ihnen waren häufig die Kieper und weitere Beamte anwesend. Dabei konnten auch die jeweils Betroffenen der anderen haffangrenzenden Ämter erscheinen, so z. B. Stettin, Jasenitz, Wolgast oder Usedom-Pudagla. War die Rechnungslegung erfolgt, wurden ausgiebig die Mängel diskutiert. Daraus leiteten sich einerseits die Folgen für die zukünftige Verwaltungspraxis und Empfehlungen für übergreifende Rechtssetzungen seitens der Landesherrn, also der Herzöge, ab, andererseits ging es natürlich immer wieder um die Verrechnung von Überschüssen und Defiziten gegeneinander. Dabei kamen auch weit entfernt liegende Einnahmen und Ausgaben zur Sprache, so dass schließlich im Laufe der Zeit immer mehr Sachverständige hinzugezogen werden mussten. Langsam aber sicher wurde der Tag der *Gemeinen Rechnung* zu einem festen Termin für ein Treffen der herzoglichen Räte beider Seiten, also der Regierungen von Wolgast und Stettin. Diese Treffen wurden nur noch von den ständischen Versammlungen bzw. den Landtagen als Ganzes übertroffen. Damit waren Ueckermünde und Wollin zu wichtigen Kommunikationspunkten innerhalb des pommerischen Herzogtums

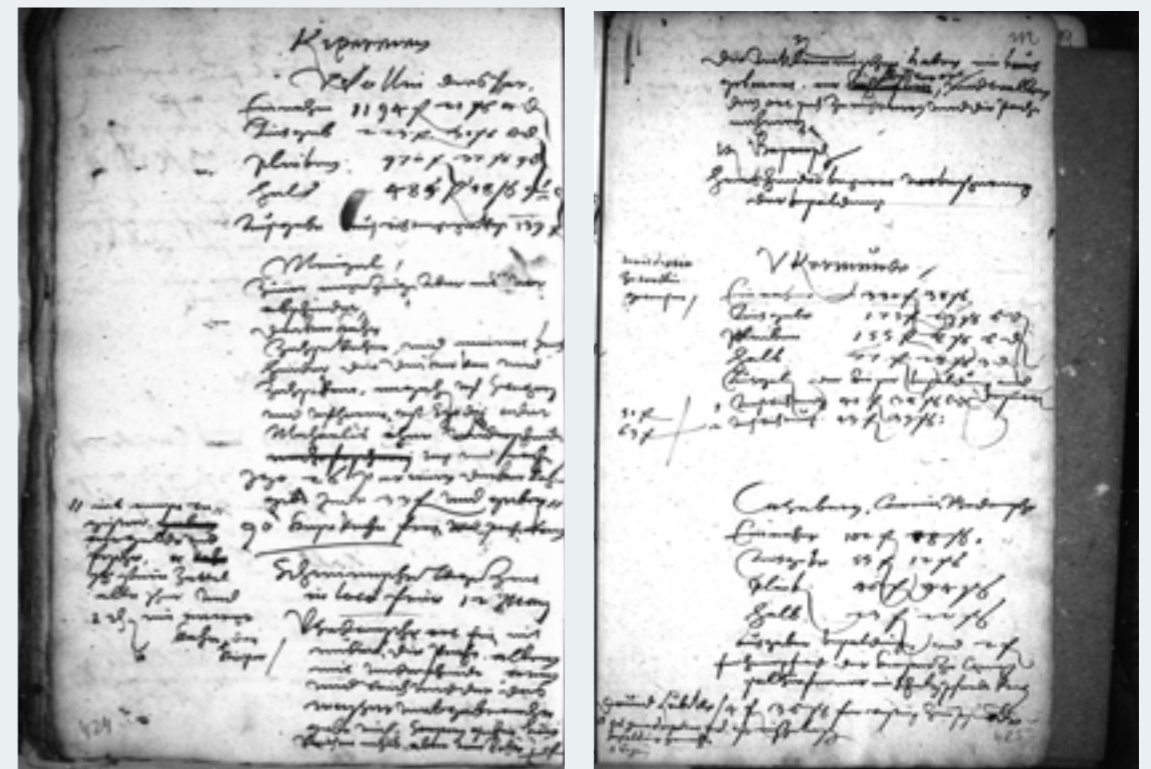


Abb. 9a und b: Doppelseite für die Kiepereien Wollin und Ueckermünde aus der zu Ueckermünde am 19. März 1595 für den Zeitraum 1593/94 gehaltenen *Gemeinen Rechnung* (Quelle: Staatsarchiv Stettin, APS, AKS II/2112, fol. 209-215).

geworden. Hier entschieden sich häufig Wohl und Wehe der pommerschen Finanzen am Ende eines Rechnungsjahres. Zwar wurden Fischerei- und Zollangelegenheiten immer und überall bei jeder sich bietenden Gelegenheit behandelt, wie die Akten deutlich ausweisen. Nie aber war der Problemdruck so groß wie bei den Treffen in Wollin und Ueckermünde. Selbst die Herzöge schalteten sich in diese Belange teils persönlich ein, wie heute noch unzählige Aktenstücke in den Archiven in Stettin und Greifswald beweisen. Sie machten Vorschläge zur jeweiligen Dauer der Fischereisaison, insbesondere auch zum besseren Schutz des Fischlaiches im Frühjahr, zur Steigerung der Fangeinnahmen durch neue und effizientere Methoden, zur Größe der Zeesen- und Tuckerkähne. Sogar Netze sandten sie sich gegenseitig zur Ansicht zu, um deren Maschenweite mittels eines Stocks zu überprüfen und zu normen (Abb. 10). Kaum ein Thema aus der Regierungspraxis hat sie gegenseitig so beschäftigt, wie die Fischerei und die Organisation der von den Großfischern im Auftrag der Landesherrschaft zu leistenden Transporte auf den ausgedehnten Wasserflächen. Neben der Verwaltung war die Rechtsprechung ein wichtiges Thema am Rande der *Gemeinen Rechnungen*. Neben den normativen Quellen, wie z. B. den Haffordnungen, bieten die Prozesse der Landesherrschaft wegen Fischereifrevel und die Querelen zwischen den verschiedenen Fischern (Zeesener, Tucker sowie Kleinfischer wie Reusener und Nettener) einen großen Fundus an Aussagen, die auch detaillierten Aufschluss über die Entwicklung der Fischereifahrzeuge und der Fangmethoden geben (Porada, 2009).



Abb. 10: Proben von Fischernetzen aus dem ausgehenden 16. Jahrhundert vom Stettiner Haff in einer Akte des Stettiner Staatsarchivs mit dem Titel „Die Fischerei auf dem Frischen Haffe, im Papenwasser, auf der Dievenow und im Camminer Bodden 1535-1628“ (Quelle: Staatsarchiv Stettin; Signatur: APS, AKS II/2109).

ZUSAMMENFASSUNG

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die Fischereiverwaltung für das Stettiner Haff und dessen Nebengewässer, die in Pommern im Zuge der Hauptlandesteilungen des 16. Jahrhunderts aufgebaut wurde, einen wesentlichen Baustein bei der Entstehung des frühmodernen Territorialstaates darstellte. Konzentrationsprozesse landesherrlichen Verwaltungstrebens sind hier besonders gut zu erkennen, da die ständischen Einflussmöglichkeiten außerordentlich gering waren. Die Bedeutung der Einkünfte aus diesem Großfischereigebiet für den landesherrlichen Haushalt ist zumindest in den ersten Jahren nach der Hauptlandesteilung von 1532/41 als relativ groß anzusehen und der Stellenwert, den die Fischereiverwaltung innerhalb des landesherrlichen Staatsaufbaus inne-

hatte, ist sehr hoch zu veranschlagen. Nach zeitgenössischen Chroniken entsprachen die landesherrlichen Einnahmen aus der Fischerei auf dem Stettiner Haff in ertragreichen Jahren in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts der Hälfte des Haushaltes einer der beiden Teilherrschaften. Für die zweite Hälfte des 16. und das frühe 17. Jahrhundert sind derartige Zahlen für die Pachteinnahmen zumindest in den *Gemeinen Rechnungen* nicht mehr belegt, dafür entsprachen die Summen zumindest zum Zeitpunkt der zweiten Hauptlandesteilung von 1569 immer noch denen, die aus den Geldhebungen eines kleineren oder mittleren landesherrlichen Amtes gezogen werden konnten. Verglichen mit den Landessteuern oder auch den Einkünften, die aus den Ämtern als Abgaben erzielt werden konnten, war die Erhebung der Zölle und der Fischereiabgaben der Fischer auf dem Stetti-

ner Haff aus Sicht der Landesherrschaft relativ unkompliziert zu organisieren. Am Beispiel der Rheinzölle und des Elbzolls wurde bereits durch Ernst Schubert (1999) für andere Territorien der Nachweis geführt, dass selbst solch eine praktische Frage, wie jene, welche Einkünfte es dem Landesherrn ermöglichten, überhaupt mit gewisser Regelmäßigkeit über Bargeld disponieren zu können, an diese Seite des Haushaltes in den entstehenden Territorialstaaten gebunden war.

Abschließend sei auf zwei merkwürdige Beispiele für die Verbindung einzelner Angehöriger des Greifenhauses zur Fischerei in ihrem Territorium hingewiesen. Beschäftigten sich die Fürsten schon im Zuge ihrer Ordnungstätigkeit persönlich mit den Maschenweiten der auf dem Stettiner Haff eingesetzten Netze, so war der jüngste der Brüder in der vorletzten Generation dieses Dynastengeschlechts bereits den Zeitgenossen aufgrund seiner Leidenschaft für das Fischen als ein Sonderling aufgefallen. Es handelte sich um Herzog Kasimir VI. (1557-1605), Bischof von Cammin, der sich noch ein Jahr vor seinem Tode nicht wie seine Vettern und so viele Standesgenossen zu jener Zeit ein Jagdschloss, sondern ein Fischerhaus in den Sand am Strand zwischen Kolberg und Rügenwalde bauen ließ. Er nannte es Neuhausen. Von ihm sagt Joachim von Wedel in seinem Hausbuch, er habe zur Fischerei „*sonderliche lust und anmuthung*“ gehabt. Dass dies in jener Zeit nicht unbedingt als die einem Fürsten gemäße Beschäftigung angesehen wurde, spricht aus den Worten Joachim von Wedels: „*Also ist dieser unser fürst mit der fischer-lust befallen und gequälet worden, denn er sonderliche grosse lust und anmuthung zum fischen gehabt und der fischerei mehr, denn es sich seinem stande nach geschickt, immer obgelegen, darzu häuser an die wasser erbauen und sonderliche fischereien und fischerzeug anrichten lassen, inmassen er dann unter andern bald bei angetretener rügenwaldischer regierung an den strand und in den sand ein ansehnlich haus umb der fischerei willen erbauen lassen, alda er [...] sein leben geschlossen, und hat er nicht allein dem wercke zugesehn, sondern auch im fischerlichen habit, beides zur winter- und sommerzeit, selbst hand mit angeschlagen und mehr, dann der fischer einer, offt in grosser kälte schwere arbeit gethan*“ (Bohlen, 1882).

Sein Bruder, Herzog Johann Friedrich von Pommern-Stettin (1542-1600), hatte fünf Jahre zuvor „*des lustigen Fischfangs wegen in seinem Hause zu Köpitz während des strengen Frostes hofgehalten*“ (Barthold, 1845), d. h. also der Eischerei beigeohnt, und sich anschließend mit

seinen fürstlichen Gästen auf eine Schlittenfahrt über das Stettiner Haff gen Wolgast begeben, wo er am 2. Februar 1600 bei der dort hofhaltenen Herzogswitwe Sophia Hedwig von Braunschweig-Wolfenbüttel anlangte und mit seinem Bruder, Herzog Bogislaw XIII., zusammentraf. Auf jener legendären Schlittenfahrt hatte er entlang der südlichen Haffküste zahlreiche Fischer einbestellt, um den auswärtigen Gästen die auf große Haufen geworfenen und in Kiepen aufgestellten Fangerträge der Eischerei zeigen zu können. Dieses Beispiel wirft ein Schlaglicht auf die Funktion, die die Fischerei auch für die äußere Repräsentation der pommerschen Fürsten im Renaissancezeitalter eingenommen hat und für die letztlich die Lubinsche Karte von Pommern eines der wenigen bildlichen Zeugnisse darstellt, die auf uns gekommen sind (Porada, 2009).

Der vorliegende Beitrag ist die überarbeitete und ergänzte Fassung eines Vortrages, der am 21. Januar 2010 im OZEANEUM Stralsund im Rahmen einer gemeinsamen Buchpräsentation des Deutschen Meeresmuseums, der Arbeitsgemeinschaft für pommersche Kirchengeschichte e. V. und des Thomas Helms Verlages Schwerin gehalten wurde.

LITERATUR

- Barthold, F. W., Geschichte von Rügen und Pommern, Theil 4: Von der Rückkehr Bogislavs X. vom h. Grabe (1498) bis zum Tode des letzten Herzogs von Pommern. J. 1637. Perthes, Hamburg. 622 S.
- Bohlen auf Bohlendorf, J. von (1882): Hausbuch des Herrn Joachim von Wedel auf Krepzow schloß- und Blumberg erbgesessen. Bibliothek des Litterarischen Vereins in Stuttgart 161. Litterarischer Verein in Stuttgart, Tübingen.
- Burmeister, K. H. (Hrsg) (1964): Briefe Sebastian Münsters, lateinisch und deutsch. Insel Verlag, Frankfurt am Main. 209 S.
- Cramer, D. (1602): Pommerische Chronica, das ist, Beschreibung ... wie anfänglich durch Bischoff Otto von Bamberg, die Pommern ... zum Christenthumb bekehret ... von ... Anno 1124. biss auff den Eingang dess 1601. Jahrs. Iohann Spiessen und Romani Beati Erben, Frankfurt am Main (so genannte kleine Ausgabe). 181 +198 S.
- Cramer, D. (1628): Das grosse Pomerische Kirchen-Chronikon. Nicol. Barthelt, Zu Alten Stettin (Folio-Ausgabe). 705 S.
- Dähnert, J. C. (1781): Platt-Deutsches Wörterbuch nach der alten und neuen Pommer-

- schen und Rügischen Mundart. Christian Lorenz Struck, Stralsund. 562 S.
- Friedeborn, P. (1613): Historische Beschreibung der Stadt Alten Stettin in Pommern/sampt einem Memorial vnnd Außzuge etlicher denckwürdiger Geschichten/Handlungen vnd Verträgen/welche sich von Zeit angenommenen Christenthumbs/innerhalb fünfhundert Jahren/daselbst begeben/vnnd etwan nützlich zu wissen. So dann auch ein General Beschreibung des gantzen Pommernlandes: Fürstliche Stammlini der Hertzogen von Pommern/vnd Fürsten zu Rügen/in 4 Taffeln abgetheilet/sampt inserirtem kurzem Bericht ihrer löblichen Thaten/vnd andere mehr nützliche Sachen. Joachim Rhetes Erben, Stettin. 150 + 168 + 112 S.
- Gaebel, G. (1897/98): Des Thomas Kantzow Chronik von Pommern in hochdeutscher Mundart. Niekammer, Stettin, 2 Bde. 426 + 295 S.
- Gilow, Ch. (1871): De Diere, as man to seggt un wat's seggen. Fr. Krüger's Buchhandlung, Anklam (Nadrag 1874), 776 + 70 S.
- Haas, A. (1926): Die Große Lubinsche Karte von Pommern. Hermann Moenck Verlag, Stettin.
- Heck, K. (2002): Genealogie und Geographie – Fresesche Landtafel und Lubinsche Karte als kognitive Ebenen des Territoriums, in: Genealogie als Monument und Argument. Der Beitrag dynastischer Wappen zur politischen Raumbildung der Neuzeit. Kunstwissenschaftliche Studien 98. Deutscher Kunstverlag, München u. a.: 263-273.
- Jäger, E. & R. Schmidt (Hrsg.) (1980): Die große Lubinsche Karte von Pommern aus dem Jahre 1618. Mit beschreibendem Text von Alfred Haas (1926) und einer Einführung von Manfred Vollack. Quellen zur Geschichte der Deutschen Kartographie 2. Nordostdeutsches Kulturwerk, Lüneburg. 78 S.
- Jahnke, C. (2000): Das Silber des Meeres. Fang und Vertrieb von Ostseehering zwischen Norwegen und Italien (12.-16. Jh.). Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte 49. Böhlau Verlag, Köln/Weimar. 452 S.
- Jahnke, C. (2004): Fang und Absatzmärkte im Handel mit Ostseehering 1100-1600 – Kontinuität und Wandel, in: Der Ostseeraum und Kontinentaleuropa 1100-1600. Einflußnahme – Rezeption – Wandel, hrsg. von D. Kattinger, J. E. Olesen und H. Wernicke. Culture clash or compromise 8. Thomas Helms Verlag, Schwerin: 131-136.
- Linke, G. (1935): Die pommerschen Landesteilungen des 16. Jahrhunderts. 1. Teil: Die Teilungsverträge, in: Baltische Studien N.F. 37: 1-70.
- Linke, G. (1936): Die pommerschen Landesteilungen des 16. Jahrhunderts. 2. Teil: Historisch-topographische Einzeluntersuchung, in: Baltische Studien N. F. 38: 97-191.
- Micraelius, J. (1639): Johannes Micraelius, Sechs Bücher vom alten Pommerland. Georg Rhete, Stettin. 630 S.
- Porada, H. T. (1999): Zu pommerschen Fischeordnungen des 16. Jahrhunderts am Beispiel des Achterwassers und des Peenestroms. In: „kopet uns werk by tyden“. Beiträge zur hansischen und preußischen Geschichte. Walter Stark zum 75. Geburtstag, hrsg. von N. Jörn, D. Kattinger und H. Wernicke. Thomas Helms Verlag, Schwerin: 267-280.
- Porada, H. T. (2009): Das pommersche Bergwerk – Die Bodden, Haffe und Strandseen Pommerns in der fürstlichen Herrschaftspraxis vom 15. bis zum frühen 17. Jahrhundert. Beiträge zur pommerschen Landes-, Kirchen- und Kunstgeschichte 13. Thomas Helms Verlag, Schwerin. 230 S.
- Schirmer, U. (2006): Kursächsische Staatsfinanzen (1456-1656). Strukturen – Verfassung – Funktionseliten. Quellen und Forschungen zur sächsischen Geschichte 28. Verlag der Sächsischen Akademie der Wissenschaften in Kommission bei Franz Steiner, Leipzig/Stuttgart. 1 007 S.
- Schleinert, D. & H. T. Porada (2000): Von Fischen, Bockbier und Gemälden – Über einige Beziehungen Pommerns zu Braunschweig, in: Pommern – Zeitschrift für Kultur und Geschichte. 38. Jg., Heft 1: 16-21.
- Schubert, E. (1999): Die Umformung spätmittelalterlicher Fürsteherrschaft im 16. Jahrhundert, in: Rheinische Vierteljahresblätter 63: 204-263.
- Siebold, C. Th. E. von (1863): Die Süßwasserfische von Mitteleuropa. Verlag von Wilhelm Engelmann, Leipzig. 431 S.
- Weicker, H. (1927): Die Schleppnetzfisherei im Stettiner Haff und seinen Nebengewässern – Eine Untersuchung zur Geschichte der Schleppnetzfisherei, in: Zeitschrift für Fischerei und deren Hilfswissenschaften 25: 367-437.
- Zimdars, U. (1941): Die Fischerei des Stettiner Haffs und seiner Nebengewässer geographisch betrachtet. 59./60. Jahrbuch der Pommerschen Geographischen Gesellschaft zu Greifswald 1941/42. Alfred Waberg, Grimmen: 17-136.

Anmerkungen zum steten Wandel der Küstenfischerei

Gerd Wegner

AM ANFANG WAR DIE KÜSTENFISCHEREI

Der Fischfang zum Nahrungserwerb ist so alt wie die Existenz des Menschen. Frühe Küstenbewohner stellten den Tieren mit Speeren aktiv nach, abwartend ließen sie sie auf Angelhaken beißen oder verbauten ihnen den Weg durch gesetzte Zäune vor Stränden oder Flussmündungen. Schon in der Steinzeit wurden Arten befischt, die in tieferem Wasser lebten. Die Felszeichnung eines Heilbutts in Südnorwegen zeigt, dass diese schmack- und nahrhaften Tiere es wert waren, das risikoreiche Hinauspaddeln im Einbaum einige Meilen vor die Küste auf sich zu nehmen, lebt doch der Heilbutt in mehr als 50 Metern Tiefe. Neben dem Wagemut der

Fischer bestätigt dieses Bild auch, dass die frühen Angelleinen schon in die entsprechenden Tiefen reichten. Die buchstäbliche Erfahrung hatte den Menschen gelehrt, dass guten Fang versprechende Fischarten sich auch im Küstenvorfeld aufhielten. Verbesserungen der Fahrzeuge und Fanggeräte erweiterten stetig den Aktionsradius der Fischer. Von Einbäumen über Boote, Ewer, Kutter, Logger, Dampfer bis zu heutigen Fabrikschiffen ging die Fahrzeugentwicklung, die mit der Küstenfischerei begann. Ähnliches gilt auch für die Fanggeräte. Bei ihnen lassen sich die Vorgänger noch in vielen heutigen Netzen wiedererkennen. Beim Umschließen der Fangobjekte wirkten die vom Mittelalter bis in jüngste Zeit gebräuchlichen Strandwaden der Ostseeküsten (Abb. 1)



Abb. 1: Heringsfang mit der Strandwade, um 1925 (Sammlung Wegner).

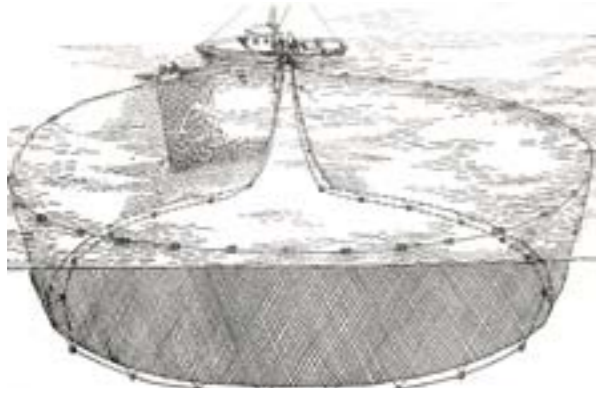


Abb. 2: Ringwade (Schema; Sammlung Wegner).

nicht anders als die Ringwaden moderner Hochseekutter (Abb. 2). Damit wird die Aussage bekräftigt, „die Küstenfischerei ist der Ausgangspunkt unserer Meeresfischerei“ (Brandt, 1966). Der Netzvergleich weist auch auf das Streben hin, bei allen Fischereitechniken ständig durch Verbesserungen die Fängigkeit der Einzelgeräte zu erhöhen. Natürlich erforderten die zu fangenden Fischarten, Krebse und Muscheln an der Ostseeküste lokal unterschiedliche Formen der üblichen Fischereimethoden. Sie lassen sich heute anhand der enormen Vielfältigkeit der technischen und volkskundlichen Sammlungsstücke erahnen, die z. B. im Schleswig-Holsteinischen Landesmuseum Schleswig, im Altonaer Museum in Hamburg oder im Deutschen Meeresmuseum in Stralsund bewahrt werden. Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts bestimmte das Experiment aus der Alltagserfahrung der Fischer ganz wesentlich die Ausrüstung. Seitdem prägte zunehmend das institutionalisierte Streben zur „Hebung der Seefischerei“ die Netze, Boote, Fangplätze und sogar zu fangende Fischarten (Marcard, 1870). Kontinuitäten und Änderungen vom Mittelalter bis in die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts samt einigen Folgen werden hier für die südliche Ostseeküste aufgezeigt.

WAS IST KÜSTENFISCHEREI

Nach einer aus den Niederlanden stammenden Überlieferung gliedert sich die Seefischerei in „Grosse Fischerei oder Hochseefischerei, in Seefischerei und in Küstenfischerei“ (Dittmer, 1902). „Grosse Fischerei oder Hochseefischerei“ umfasste einst den Walfang und die Große Heringsfischerei. Heute gehören die Fabriksschiffe und Schwarmfischfänger diesem jetzt Große Hochseefischerei genannten Sektor an. Die „Seefischerei“ fand einst mit segelnden Ewern und Kuttern statt; heute betreiben Groß-

kutter diesen jetzt als Kleine Hochseefischerei bezeichneten Bereich. Die „Küstenfischerei“ umfasst alle Fischereitätigkeiten, die in Flussunterläufen und unmittelbar an Küsten und vor diesen stattfinden, egal, ob der Fang vom Boot oder Kutter aus vor der Küste oder per Angel oder Wathose zu Fuß und mit Karre vom Strand ausgeübt wird.

Die Grenzen zwischen den Fischereisektoren sind jedoch fließend und auf keinen Fall durch Fangmethoden zu ziehen. So finden Grundschleppnetze nicht nur in der Hochseefischerei Verwendung, sondern auch – schon seit Jahrhunderten – in der Küstenfischerei. Zur Abgrenzung wurden auch Schiffsbesatzungsordnungen oder die Verweildauer der Fischer auf See herangezogen: „Küstenfischerei ... ist die Fischerei, die mit kleineren Fahrzeugen in unmittelbarer Nähe der Küste, in Buchten und Flussmündungen betrieben wird, oder auch etwas weiter in See, aber meistens nicht außer Sicht des Landes, wobei die Fahrten gewöhnlich nicht über 24 Stunden hinaus ausgedehnt werden“ (Schnakenbeck, 1928). Aber: Blankeneser Fischer arbeiteten vom 17. bis ins 19. Jahrhundert von der Elbe aus mit bedingt hochseegängigen Fahrzeugen im Sommer über Tage weit auf der offenen See.

Festzuhalten ist also: Küstenfischerei wird mit kleineren Fahrzeugen ausgeübt, meist als Tagesfahrten. Der Übergang zwischen Küsten- und Kleiner Hochseefischerei ist fließend. Die Küstenfischerei umfasst sehr unterschiedliche Fischereimethoden und wird, wie Fischerei generell, von äußeren Faktoren geprägt.

PRÄGENDE ÄUSSERE FAKTOREN

Für eine dauerhafte Fischerei ist hinreichend Fisch die Grundvoraussetzung. Ob aber Fischarten in fangwürdigen Mengen in der See vorhanden sind, hängt von den biologischen Bedingungen des Meeresgebietes ab. Natürlich wird ein ausreichendes Nahrungsangebot benötigt. Zur Bestandserhaltung müssen die lokalen Laich- und Aufwuchsbedingungen stimmen. Außerdem wirken Temperaturen, Salz-, Sauerstoff- und Nährstoffgehalte sowie Strömungen und meteorologische Einflüsse erheblich auf Fischvorkommen ein, ebenso wie Wassertiefen und Bodenbeschaffenheiten.

Durch die begrenzten Querschnitte von Kattegatt und Beltsee strömen unregelmäßig salzige Wassermassen der Nordsee in die Ostsee ein. Dieses Wasser bestimmt den vergleichsweise hohen Salzgehalt im Westteil und macht(e) ihn



Abb. 3: Fischmarkt in Kammin/Pommern, um 1895 (Wegener, 1900).

zum nutzfischreichsten Gebiet des baltischen Mittelmeeres. Das ehemalige Nordseewasser fließt dann am Boden entlang ost- bzw. nordostwärts in die größeren Tiefen und Zwischenschichten der zentralen Ostseebecken. Dagegen bringen die Flüsse Süßwasser in die Ostsee, das in deren oberen Schichten verbleibt und die Salzgehalte nach Osten und Norden bis nahe Null reduziert. Die ständige vertikale Salzgehaltsschichtung der tieferen Gebiete begrenzt die Durchmischung im Winter, eine im Sinne des Wortes lebensnotwendige Durchlüftung zur Erneuerung des Sauerstoffgehaltes, von der Oberfläche her auf nur einige zehn Meter Tiefe. Das setzt der Verbreitung der Fischarten in die Tiefe räumliche Grenzen. Die in jedem Winter durchmischten flachen Gebiete der südlichen Ostsee mit dem West-Ost-Übergang von höheren zu niedrigeren Salzgehalten bietet gute Bedingungen für Dorsch, Hering, Sprott, Flunder, Zander, Hornhecht, Forelle, Lachs oder Aal. Im Westteil halten sich auch zeitweilig Makrele, Schellfisch und Wittling auf. Weit über 40 Arten werden vor den Küsten, in den Bodden, Achterwassern und Haffen gefangen (Meyer, 1947).

Der Ertrag einer Fischerei hängt von der Nachfrage nach Fisch ab. Die gab es an der Ostseeküste schon vor den mittelalterlichen Stadtgründungen, weil Fisch als begehrtes eiweißhaltiges Hauptlebensmittel anders als Fleisch und Getreide unbeeinflusst von Seuchen, Kriegszügen und Klimaschwankungen zur Verfügung stand (Lampen, 2000). Die Fischer verkauften ihre Fänge vorwiegend als Frischfisch direkt oder brachten sie durch Salzen oder Räuchern konserviert in den (Fern-) Handel.

Insbesondere während und nach der napoleonischen Zeit lag die deutsche Seefischerei weitgehend brach. Um 1860 bestand endlich „die Hoffnung auf einen baldigen größeren Aufschwung

unserer Seefischerei“, die Eisenbahnen sollten ein „fast unerschöpfliches Absatzgebiet“ im Binnenland erschließen (Marcard, 1870). Im Ostseeküstenbereich blieb aber immer der lokale Direktverkauf wichtig (Abb. 3). Auch heute geht in Fischereihäfen mit Touristenverkehr noch ein größerer Teil der Küstenfischereifänge vom Boot unmittelbar an den Endverbraucher.

Der von Marcard und den Mitgründern des Deutschen Fischereivereins erhoffte große Aufschwung der Fischerei blieb seinerzeit an der preußischen (= deutschen) Ostseeküste aus. Selbst an der Nordsee verselbständigte sich erst zum Ende des 19. Jahrhunderts die Kleine Hochseefischerei aus der Küstenfischerei heraus in die fischreiche Nordsee. Parallel entstand durch Fischdampfer und den Aufbau eines Binnenmarktes im gesamten Reich von der Weser und Elbe aus die Große Hochseefischerei im Atlantik. Aber in der Ostsee ließ sich, durch die genannten natürlichen Bedingungen begrenzt, nur auf den nicht übermäßigen Beständen von Dorsch, Hering, Sprott, Aal, Plattfischen und Lachs eine Kleine Hochseefischerei entwickeln. Selbst die staatlich geförderte Intensivierung der Küstenfischerei in der Motorisierungsperiode um und nach 1900 fand ihre Grenzen im Zusammenspiel von Fischbestand, Absatzmöglichkeiten, Schiffsgrößen und dem Modernisierungswillen eher zurückhaltender Fischer (Meyer, 1947).

Für die ersten Fischdampfer waren die Wege von den fischwirtschaftlich abseits liegenden Ostseehäfen zum Fang in der Nordsee zu lang. Auch spätere Versuche, von Rostock, Lübeck und Kiel aus Fernfischerei im Atlantik zu betreiben, waren nur mäßig erfolgreich. Die sowjetische Militäradministration befahl 1946 in ihrer Zone den Fang von Seefisch (Schier, 2006). Diese nach Plan ausgeführte Seefischerei führte schnell aus der Ostsee heraus und ließ dann die Flagge der Rostocker Hochseefischerei über allen Meeren wehen (z. B. Jenssen, 2006).

TYPISCHE GERÄTSCHAFTEN DER KÜSTENFISCHEREI

Zu den ältesten Fischfanggeräten zählen Speere. Sie wurden allerdings im Seebereich schnell durch effektivere Angeln und Netze ersetzt. Als „verwundende Geräte“ (Brandt, 1966) wurden bis vor einigen Jahrzehnten Aaleisen, -speere und -scheren benutzt. Sie waren zuletzt nur noch mit Genehmigung für den Aalfang im Winter vom Boot oder Eis aus erlaubt.

Sehr alt ist die Nutzung von Angeln (Abb. 4). Im Gebrauch waren und sind Hand-, Schlepp-,

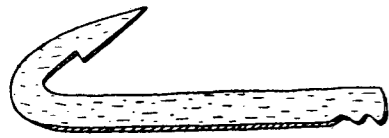


Abb. 4: Angelhaken aus Knochen, Steinzeit, Pommern (Peters, 1935).

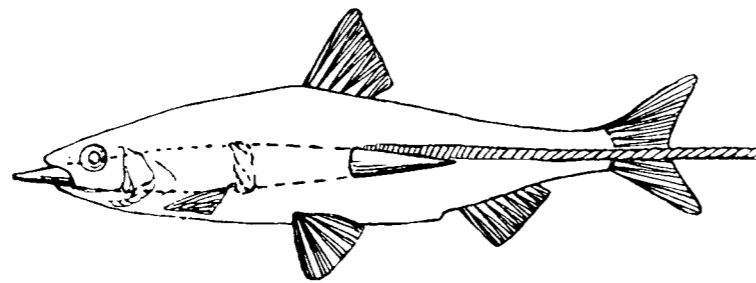


Abb. 5: Fischknebel im Köderfisch (nach Lampen, 2000).



Abb. 6: Ellenberger Heringszaun bei Kappeln.

Reihen- und Treibangeln sowie Langleinen mit vielfältigsten Hakenformen. Typisch an der Ostseeküste sind beispielsweise Dorschangeln als Hakenreihen in Langleinen.

Schon seit Jahrhunderten spielen Heringspilke in jeder Saison eine Rolle, heute hauptsächlich bei den Sportfischern. Dagegen sind die seit der Steinzeit bis in die Neuzeit genutzten Knebel aus Geweih, Holz, Knochen und Bronze nicht mehr im Gebrauch. Sie wurden der Länge nach durch Köderfische gesteckt (Abb. 5). Die in der Knebelmitte befestigte Leine stellte unter Zug den Knebel mit Köderfisch im Rachen der Räuber quer.

Ebenfalls von alters her werden Reusen zum Fischfang genutzt. Zusammen mit Stellnetzen und Fischzäunen sind sie als „stehende Geräte“ (Schnakenbeck, 1940) seit Jahrhunderten in vielen lokalen und auf bestimmte Fischarten bezogenen Formen in der Ostsee im Gebrauch, aufgestellt mittels in den Meeresboden geschlagener Holzpfähle. Als Sonderform zählen die Schleizäune zu den Reusen. Diese Großreusen aus Weidengeäst wurden seit dem Mittelalter bis ins 20. Jahrhundert genutzt. Sie konzentrierten die in die Schlei ziehenden Heringe letztlich in die die Zäune abschließenden Reusensäcke. Im 16. und 17. Jahrhundert stan-

den fast 40 Zäune in der Schlei. Der heute unter Denkmalschutz stehende letzte Zaun bei Kappeln überlebte mangels Abbruchmittel und wurde 1977 – vereinfacht – erneuert (Abb. 6). An die Stelle dieser pflegeintensiven Zäune traten nach 1900 Bundgarne, die sich von Dänemark aus verbreiteten. Sie zählen ebenfalls zu den Reusen, bestehen aber aus Netzwänden, die vom Boden bis über die Oberfläche hinaus reichen. Sie werden als bis zu 600 Meter langes Leitwehr mit Vor- und Fangkammer aufgestellt (Abb. 7). Bundgarne wurden bzw. werden zum Fang von Dorsch, Flunder, Seehase und Aal genutzt (Brandt, 1966).

Weitere stehende und auf mittelalterliche Ahnen zurückgehende „passive Fanggeräte“ (Schnakenbeck, 1940) sind die Hamen. Ihre Charakteristika sind Rahmen oder Bügel, die den Netzsack im strömenden Wasser aufspannen. Die in allen Fischereien eingesetzten Kescher gehören zu den Kleinhamen. Aus dieser Gruppe wurden im Ostseeküstenbereich früher auch Scherhamen oder Steckladen (Abb. 8) genutzt. Großhamen, die mit Pfählen oder per Anker am Grund festgesetzt und von möglichst gleichmäßiger Strömung offen gehalten werden, kamen außerhalb von Flussmündungen in der Ostsee nur ausnahmsweise zum Einsatz, weil hier die Gezeitenströmungen zu gering sind.

Seit Jahrhunderten sind Setz- oder Stellnetze in großer Vielfalt im Gebrauch. Senkrecht stehende Netzwände werden an Pfählen oder per Anker, mit Schwimmern an der Ober- und Senkern an der Unterleine, den Fischen in den Weg gestellt. Je nach Zielart befinden sich die Netze in unterschiedlichen Tiefen: Das Heringsstellnetz zum nächtlichen Fang nahe der Oberfläche (Abb. 9), das flachere Buttgarn zum Fang von Plattfischen liegt dagegen auf dem Boden auf. Die Maschenweiten variieren mit den zu fangenden Fischarten. Häufig bestehen Stellnetze aus mehrfachen Netztüchern, bei denen sich die verfangenden Fische in feineren Maschen wie in Beutel verstricken (Ledderingnetz). Stellnetze zählen heute zu den Hauptnetztypen der Küstenfischerei.

Als „aktive Fanggeräte“ (Schnakenbeck, 1942) sind seit jeher in der Ostsee Waden als Zugnetze im Gebrauch. Zugnetze unterscheiden sich von den Schleppnetzen dadurch, dass sie zu einem Ort am Strand (siehe Abb. 1) oder zu einem ortsfesten Fahrzeug auf See hingezogen werden, während das Schleppnetz über den Boden oder in einer Wasserschicht von einem oder zwei sich bewegenden Fahrzeugen gezogen wird. Waden bestehen in der Grundform aus einem Netzsack mit zwei Flügeln, deren Enden durch Hölzer aufgespannt werden (Abb. 10). Beim Ausbringen wird ein Flügel des Gerätes am Strand oder per Anker oder Pfahl im Wasser festgehalten, das Netz von einem Boot aus im Halbkreis ausgebracht und der zweite Flügel zum Fixpunkt des ersten zurückgesteckt. Durch gleichmäßiges Einziehen der beiden Flügel bringen die Fischer die zwischen den Netzwänden stehenden Fische an den Strand bzw. zum Boot. Mit Waden lässt sich auch im Winter unter dem Eis fischen. Diverse lokale Variationen waren und sind als Aal-, Dorsch-, Herings-, Sprott-, Butt- oder Lachswa-

den im Einsatz. In tieferem Wasser lassen sich Fischschwärme vollständig fangen, wenn die von der Oberfläche bis unter die Schwarmtiefe hinunter reichende Wade nach dem ringförmigen Ausbringen um den Schwarm herum durch eine besondere Leine an der Unterkante zusammengeschnürt und ans Schiff gezogen wird. Mit solchen Ringwaden (siehe Abb. 2) wurden insbesondere vor der schleswig-holsteinischen Küste nach dem Ersten Weltkrieg Hering, Sprott, Dorsch, und Schellfisch gefangen. Die 400 bis 800 Meter langen und bis 40 Meter tief gehenden Netze erforderten acht Mann Besatzung auf den Booten. Die Lohnkosten ließen die Ringwadenfischerei um 1930 wieder zurückgehen (Brandt, 1966). Vielfältig technisiert, zählen Ringwaden heute zu den wichtigen Fanggeräten, z. B. im Heringsfang.

Die Übergänge von den Waden zu Schleppnetzen sind fließend. So zogen vor dem Wind treibende Fahrzeuge das Braddengarn des Kurischen Haffs, eine Wade, erst wie ein Schleppnetz einige Zeit und holten es dann zu den Booten (Schnakenbeck, 1942).

Schleppnetze sind insbesondere im Übergangsbereich zwischen Küsten- und Kutterfischerei die bedeutendste Gerätegruppe. Ursprünglich waren sie flügellose Netzbeutel, die durch einen Baum (Abb. 11) oder Holzrahmen in der Öffnung oder durch quer zum Wind treibende Schiffe aufgespannt über den Meeresboden gezogen wurden. Als ältestes Schleppnetz der Ostseeküste – vielleicht sogar Nordeuropas – ist der Keitel in Elbing 1302 nachgewiesen (Abb. 11; Schnakenbeck, 1942). Bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts

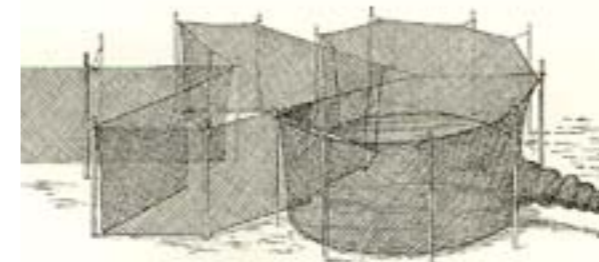


Abb. 7: Bundgarn (Schnakenbeck, 1940).



Abb. 8: Kleinhamen: (1) Bügel-, (2) Schiebe- und (3) Scherhamen (Brandt, 1966).

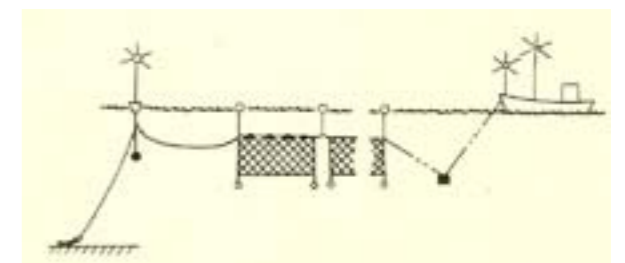


Abb. 9: Maasholmer Heringstreibnetz (Brandt, 1966).



Abb. 10: Aalwade aus der Flensburger Förde (Brandt, 1966).

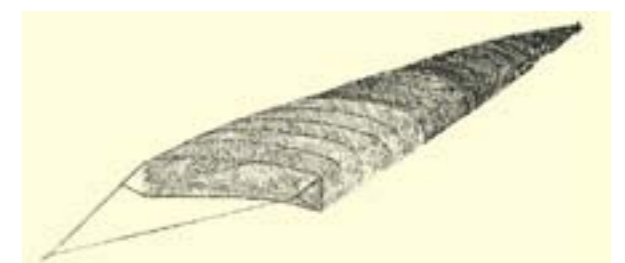


Abb. 11: Keitel (Schnakenbeck, 1942).



Abb. 12: Keitelkahn, Keitel zum Trocknen in den Mast gehängt (Sammlung Wegner).

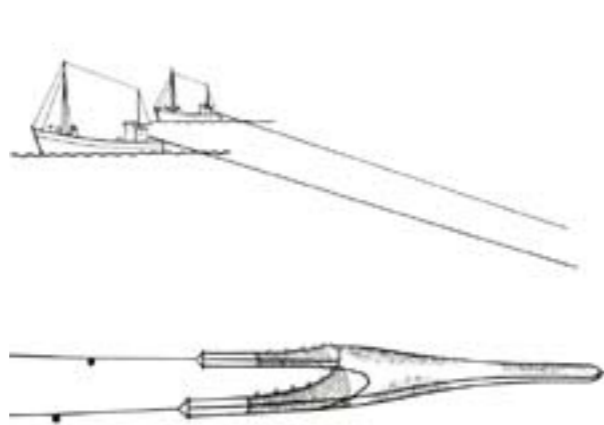


Abb. 13: Tuckzeese (Sammlung Wegner).

zogen Keitelkähne (Abb. 12) sie segelnd vor dem Wind und prägten das Bild der ostpreußischen Hafffischerei (siehe Beitrag von Adomavičius und Adomavičius in diesem Band). Um bei jedem Hol ein größeres Wasservolumen zu durchfischen, erhielten die Zugnetzbeutel im Laufe der Entwicklung seitliche Flügel. Eine dieser frühen Formen ist das einst weit verbreitete Zeesennetz. Um die nötige Öffnungsweite der Netzflügel am Boden zu erreichen, liefen die Schlepplein des quer zum Wind treibenden Zeesenbootes über vorn und achtern ausgesteckte Bäume. Die Vielfalt der unter dem Begriff Zeese regional und zeitlich verstandenen Netze ist verwirrend, ebenso wie bei Zeesenbooten die Bauarten (Henking, 1929; siehe Beitrag von Mäuslein auf Seite 111 in diesem Band). Seit 1898 wurden die ersten Zeesen mit Scherbrettern versehen, um mit dem vor dem Wind laufenden Boot auf größerer Distanz zur Küste erfolgreich fischen zu können (Dittmer, 1902). Ab 1924 ersetzten größere Scherbrettzeesen, die von motorisierten Booten gezogen wurden, die traditionellen Netze. Weitere Fangsteigerungen brachte ab 1931 die Gespannfischerei mit Tuckzeesen (Abb. 13) und Motorkuttern (Meyer, 1943). Dabei zogen zwei parallel fahrende Kutter in größerer Distanz je einen Flügel des vergrößerten Netzes, ohne Scherbretter. Das gemeinsame Ziehen eines Netzes, die Tuckerei oder Tuckpartie, fand bereits vor 1700 im Stettiner Haff statt (Henking, 1929). Zwei besegelte Boote zogen ein Fludernetz, durch einen Rahmen offen gehalten, über den Meeresgrund. Die Gespannfischerei der 1930er Jahre brachte die Neuerung, dass sich das Netz durch die Schiffsgeschwindigkeit in jede Wassertiefe (pelagisch) steuern ließ und so Dorsch, Hering oder Sprott sehr effektiv fing. Auf die Tuckzeese gehen die heute weltweit über großen Wassertiefen genutzten Riesen-Schwimmschleppnetze zurück,

die allerdings mit Scherbrettern von einem Schiff gefahren werden. Scherbretter zum Spreizen der Öffnungen bei Schleppnetzen verbreiteten sich seit ihrer Einführung um 1890 schnell in alle Fischereisektoren.

Waren ursprünglich alle Netze der einzelnen Fischer weitgehend Eigenanfertigungen nach tradierten Grundmustern, entstanden schon vor 1900 und insbesondere seit 1910 mit der Motorisierung industriell vorgefertigte Netzteile und -typen zum Fang bestimmter Fischarten (z. B. Dorsch-, Hering-, Sprott- oder Fludertuckzeesen). Heute bestimmen die EU-Richtlinien einheitlich Bauarten, Maschenweiten und Einsatzbereiche von Schlepp- und Stellnetzen sowie der weiteren Gerätschaften der Küstenfischerei.

ZUR FISCHEREI AN DER DEUTSCHEN OSTSEEKÜSTE

Im Mittelalter

An den Ostseeküsten belegen umfangreiche archäologische Funde Fischfang und -nutzung im Mittelalter, insbesondere in Haithabu, der nord-europäischen Handelsmetropole von vor 800 bis 1066 am inneren Ende der Schlei. Der arabische Kaufmann Al-Tartûshi schrieb im Jahr 965 aus der Stadt, Fisch sei die Hauptnahrung der rund tausend Einwohner (Elsner, 1994). Der Aussage entsprechen Mengen dort gefundener Fischknochen. Von ihnen stammen 39 % vom Hering und 7 % von Plattfischen aus der Schlei und deren Mündungsgebiet (Elsner, 1994). Auf dem Speiseplan standen als Seefische auch Dorsch, Scholle, Hornhecht, Aal, Zander, Stör, Lachs, Forelle, Makrele, Heilbutt, Köhler, Leng und Sternrochen. Die vier letzteren sowie Stockfisch (Kabeljau) kamen wohl als Proviant der Seeleute und Händler aus Norwegen in die Stadt, viel-

leicht aber auch als Ware. Neben dem frischen Verzehr wurde Hering gesalzen und als Vorrat und Handelsware genutzt (Lampen, 2000), nicht zuletzt dank der ergiebigen Heringszäune in der Schlei. Vor der Küste kamen Netze (Strandwaden), Angeln und Knebel zum Fang von Hering, Scholle und Dorsch zum Einsatz, wie Funde von Senkern für Schleppangeln, Netzbojen und Knebel belegen (Lampen, 2000). Aalreusen, die seit dem 6. Jahrhundert in der Binnenfischerei benutzt werden, sind hier nicht nachgewiesen. Als Fischerboote dürften kleinere Fahrzeuge der Art gedient haben, wie sie bei den Wikingerschiffsfunden (Vinner, 2002) und durch Bilddarstellungen in Skandinavien belegt sind (Abb. 14; Ellmers, 1998).

Im Bereich der slawischen Burg Mecklenburg im Kreis Wismar weisen sieben Kilometer vom Strand entfernt Reste von Heringsen und Hornhechten auf gezielten Heringsfang vor der Küste hin. Die obodritischen Fischer lieferten ihre Fänge offenbar unmittelbar an die Bewohner dieses Burgbereiches (Lampen, 2000).

Intensiver slawischer Heringsfang lässt sich auch für den frühmittelalterlichen slawischen Handelsplatz Ralswiek auf Rügen nachweisen. Die Fischknochenfunde des 9. und 10. Jahrhunderts stammten zu 65 % vom Hering. Die Beifangarten Makrele, Plattfisch und Hornhecht belegen, dass in Ralswiek vollständige Heringsfänge angelandet wurden. „Die Interpretation des frühmittelalterlichen Ralswiek nicht nur als Zwischenhafen für nordische Importware, sondern als Exporthafen für die vor Rügen gefangenen Heringe“, gewinnt durch schriftliche Quellen, die Rügen als eine der damals „wichtigsten Fangregionen für Hering“ ausweisen, „an Plausibilität“ (Lampen, 2000). Gefangen wurde auch dort mit Netzen und Schleppangeln.

In Menzlin (Kreis Anklam) belegen Funde von Kopfplattenknochen einheitlicher Größe eine binnenländische Heringsverarbeitung, 40 Kilometer entfernt von der Küste. Auf dem Wasserweg wurde offenbar schon größensortierter Rügen-Hering geliefert, für den Weiterhandel verarbeitet und dazu mit Salz konserviert. Bemerkenswert an dieser slawischen Verarbeitung ist, dass das Konservieren durch Salzen vor 1000 n. Chr. stattfand, rund 200 Jahre vor den bisherigen Datierungen (Lampen, 2000).

Veränderte Lebens- und Umweltbedingungen führten im 12. und 13. Jahrhundert während der Zeit des so genannten mittelalterlichen Wärmeoptimums mit größerem Bevölkerungswachstum zur Christianisierung und Kolonisation der Slawenstämme im südlichen Ostseeraum. Die Bedeutung der Fischerei für die lokale Lebens-

mittelversorgung stieg mit den Stadtgründungen. Denn nicht die kirchlichen Fastengebote machten Fisch zu einem Hauptbestandteil der städtischen Ernährung, sondern seine Verfügbarkeit. Doch waren nicht nur die in Mengen preiswert aus Skandinavien importierten Dauerwaren Salzhering und Stockfisch häufig teurer als die Grundnahrung Getreide. Die noch teureren Frisch- und Räucherwaren (z. B. Bückling) waren für etliche Bevölkerungsgruppen des Hochmittelalters kaum mehr erschwinglich (Lampen, 2000).

Unter strengen Fischereiregularien (Meyer, 1947; Lampen, 2000) versorgten freie Fischer, städtische Fischerämter oder Klosterfischer ihre städtischen Märkte. Die Regeln und zugehörige Auseinandersetzungen betrafen auch die Fanggeräte. In Schleswig erlaubte das Stadtrecht seit 1200 den dänischen Bewohnern die freie Fischerei auf der Schlei mit Waden und Zugnetzen. In den meisten Küstenstädten von Schleswig-Holstein bis Pommern galt das Lübecker Recht, das freie Fischerei in den Gewässern des städtischen Umlandes erlaubte. Für die Mehrzahl der Bevölkerung galt dieses Recht nur zur Deckung des Eigenbedarfs. Dazu durften die Geräte des Kleinen Garns benutzt werden, während sich die Grundherren das Große Garn zur Verpachtung und Privilegierung vorbehalten. Das Kleine Garn umfasste Kleinhamen, kleine Hand-, Stock- und Wurfnetze (vorwiegend in der Binnenfischerei genutzt), während das Große Zugnetz (große Wade), die großen Reusen und die Fischwehre zum Großen Garn zählten (Lampen, 2000). Die neuen Städte gewährten auch ihrer slawischen Bevölkerung das Recht, mit dem Kleinen Garn zu fischen. Zusätzlich erlaubte Rostock seinen Bürgern die Nutzung mobiler Fanggeräte wie Angeln, Reusen und kleiner Netze (siehe Beitrag von Fircks in diesem Band). Die Herzöge von Pommern vergaben so genannte Freie Netze (Zugwaden oder Stellnetze) zum Fang von Schollen und Steinbutt (Lampen, 2000; siehe Beitrag von Porada in diesem Band).

Für Rügen, Hiddensee, Greifswald, das Stettiner Haff, Kolberg und Danzig sind auch für diesen Zeitraum umfangreiche Heringsfischereien und -verarbeitungen nachgewiesen. Die Umstellung von Angeln auf Netze seit dem 10. Jahrhundert hatte die Fänge erheblich steigen lassen. Spätestens seit dem 11. Jahrhundert wurde in den Küstenstädten Hering in größerem Umfang geräuchert, gesalzen oder getrocknet weiterverhandelt, u. a. bis nach Breslau (Lampen, 2000). Erst das hansische Handelsmonopol auf Schonen ließ im 14. Jahrhundert die Heringsfänge an der pommerschen Küste, die denen an Scho-

nens Südwestküste nicht nachstanden, in ihrer überregionalen Bedeutung sinken (Lampen, 2000). Neben dieser politischen Beeinflussung können aber auch lokale Veränderungen im westlichen Ostseeheringsbestand aufgetreten sein. „Später (nach ~1300) verlegte der Hering seine Seewege nach anderen Gegenden, ...“ (Schmarje, 1901). Unbeeinträchtigt davon blieben an der Südküste der Ostsee das Angeln von Dorsch, Stör und Lachs weiterhin bedeutende Fischereien (Lampen, 2000).

In der Neuzeit bis um 1830

Trotz der reduzierten Heringsfischerei an den südlichen Ostseeküsten im 14. und 15. Jahrhundert reichte die Küstenfischerei für die lokale Versorgung aus. Die bis zu 40 Heringszäune in der Schlei im 16./17. Jahrhundert weisen auf zu der Zeit in größeren Mengen auftretenden Hering hin. Wie weit das nur eine Heringsperiode, ein lokales oder kurzzeitiges Phänomen war, ist genauso zu hinterfragen wie die pauschale Aussage „... wie denn überhaupt der Fischreichtum der Ostsee bedeutend zurückgegangen ist“ (Schmarje, 1901). Weitere Änderungen der Bestände und der Fischerei haben sicherlich durch Variationen der Heringszüge, Klimawandel oder lokale Übernutzungen stattgefunden. Allein: Für den Zeitraum vom Ende des Mittelalters bis nach 1800 fehlen bisher nähere Untersuchungen der Fischereientwicklung an der Ostseeküste.

Im 19. Jahrhundert bis um 1870

Als Fisch zunehmend zur Eiweißversorgung der wachsenden Bevölkerung und der Industriearbeiter dienen sollte, übernahm 1870 der neue „Deutsche Fischerei-Verein (DFV) die Hebung und Ausbildung der gesamten Deutschen See- und Binnenfischerei“ (DFV, 1870). Als Arbeitsgrundlage diente die „Darstellung der Preussischen Seefischerei“ (Marcard, 1870). Darin gehen die Hinweise auf vorherige Entwicklungen leider nicht bis in die napoleonische Zeit zurück, in der durch die Kontinentalsperre die deutsche Fischerei weitgehend brach lag (Meyer, 1947), sondern nur sporadisch bis etwa 1830. Nach diversen Fördermaßnahmen erschien 1902 eine nächste Bestandsaufnahme, jetzt für den Deutschen Seefischereiverein (DSV; Dittmer, 1902), die auch wenige Ergänzungen für die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts enthielt. Nach beiden Schilderungen stellt sich die deutsche Küstenfischerei der Ostsee wie folgt dar: Gemäß dänischer Verordnung von 1838 durften alle Küstenbewohner Schleswig-Holsteins an der Küste in offenen Booten fischen. Gleiches galt auch im preussischen Küstengebiet. Die „engste Küstenfischerei“ (= unmittelbar vor dem Strand) in

Schleswig-Holstein wurde von offenen, „mangelhaften“ Ruderbooten (Dittmer, 1902) aus mit je zwei Mann betrieben. Deshalb liefen als erste Fördermaßnahme um 1870 Versuche mit größeren, gedeckten Booten an. Die erfolgreiche Fangart, von je zwei verankerten Booten aus Waden einzusetzen, hatte sich seit 1820 von „Eckernförde, dem bedeutendsten Fischereiplatz der ganzen Küste“ (Dittmer, 1902), schnell verbreitet. Nach dem Bau einer Eisenbahn erhöhte sich in Neustadt um 1860 die Anlandung, ein Fischversand etablierte sich. In Kappeln entstand 1869 eine erste Fischereigesellschaft (Marcard, 1870).

Die Fischer Neuvorpommerns fingen traditionell Hering, Flunder und Lachs mit Treibnetzen und Zeesen, Dorsch, Aal und Hornfisch auch mit Stellnetzen, Zugnetzen und Reusen. Sie nutzten kleine Boote, weil sie sie abends auf die Strände ziehen mussten. Flunderfang erfolgte durch Tuckerei. In den Stranddörfern herrschte „Armuth und Hilfsbedürftigkeit“ (Marcard, 1870).

Einen besonderen Hinweis verdient, dass erste Maßnahmen zum Schutz der Fischbestände im Regierungsbezirk Stralsund bereits in der Mitte des 19. Jahrhunderts festgelegt waren. Eine Fischerei-Ordnung schloss bestimmte Reviere von der Befischung aus, „damit der Eingang der Fische in die Gewässer nicht verhindert werde“, regelte die Maschenweiten der Netze und schrieb „Laichschonzeiten“ für Lachs vom 22. März bis zum 10. Juni vor (Marcard, 1870).

Versuche des preussischen Staates, zwischen Jasmund und Greifswalder Oie Austern anzusiedeln, scheiterten 1846 ebenso, wie die private Etablierung einer Fischereigesellschaft in Stralsund in den 1860er Jahren. In der freien Ostsee sollten „miethweise engagierte Blankeneser 1865/66 und 1869 Fischerei in größerem Umfang“ betreiben (Marcard, 1870). Aber die Baumkurren der Ewer zerrissen „an der grossen Zahl von Irrblöcken auf dem Meeresgrund“ (Dittmer, 1902). Als Verbesserung durchgesetzt hatte sich der um 1850 begonnene Ersatz der schweren Zeesenkähne durch beweglichere und damit sicherere Zeesenboote.

Am Stettiner Haff muss die Fischerei zu Anfang des 19. Jahrhunderts „ganz verfallen gewesen sein. 1830 ließ die preussische Regierung Fahrzeuge und Heringsnetze auf Staatskosten beschaffen, die Fischer im Heringsfang unterweisen und Heringspackhäuser errichten.“ Ein „nachhaltiger Aufschwung“ war nicht „zu verzeichnen“ (Dittmer, 1902); um 1870 fischten nur kleine Boote auf Hering und Flunder in Küstennähe.

Die hinterpommerschen Fischer fingen mit mehreren Familien gemeinschaftlich Hering mit

Stellnetzen und Lachs mit Angelleinen gerade auskömmlich. Dagegen betrieben vor Stolpe Fischer genossenschaftlich den Lachsfang mit größeren Booten und gutem Erfolg (siehe Beitrag von Rudolph in diesem Band).

Vor West- und Ostpreußen konzentrierte sich die Fischerei auf die Danziger Bucht. „Mit offenen, flachgehenden und mangelhaft gebauten Booten“ (Dittmer, 1902) wurden Hering mit Waden, Flundern mit Zeesen und Dorsch mit Angeln gefischt. 1867 versuchte die Danziger Ostseefischerei-Gesellschaft die Fischerei mit größeren Fahrzeugen zu intensivieren. Sie „scheiterte an der Unerfahrenheit der Fischer und Unternehmer und an der Unzweckmäßigkeit der verwendeten Fangmethoden“ (Dittmer, 1902).

Das Resümee Marcards: Um Anteil an allen Seefischbeständen zu haben, sei die „in auffälliger Weise hinter den Nachbarstaaten“ zurückstehende deutsche Fischerei mit Darlehen zu fördern. An der Ostseeküste müssten die „Fischer zur Anschaffung besserer, seetüchtiger Fahrzeuge und einer vollkommeneren Ausrüstung“ veranlasst werden, z. B. eines Fischerbootes aus Hartlepool samt Ausrüstung als bewährter Typ der englischen Ostküste (Marcard, 1870). Im Fall der Umsetzung wäre das der erste Schritt weg von der lokalen Handarbeit gewesen.

Von 1870 bis um 1900

In diesem Zeitraum liefen die unterschiedlichen Förderungen des preussischen königlichen Ministeriums für die landwirtschaftlichen Angelegenheiten, des Reichsamts des Innern und des DFV bzw. DSV an. Aus deren Fülle seien einige Beispiele aufgeführt:

Staatliche Darlehen machten benötigte, größere Boote finanzierbar. Daraufhin entwickelte sich vor Schleswig-Holstein der Wadeneinsatz von zwei verankerten Booten aus zur meist genutzten Fangtechnik. Von Heiligenhafen aus verbreitete sich in den 1890er Jahren der Heringsfang mit Treibnetzen. Insgesamt verdreifachte sich die Bootszahl; die der Fischer stieg um das Fünffache. Aber: „So intensiv war dieser Betrieb geworden, dass man die Grenze der Ausbeutbarkeit erreicht zu haben glaubte“ (Dittmer, 1902); die Einzelfänge gingen zurück.

In Mecklenburg lag der Anstieg deutlich niedriger. Daher versuchten das Reichsamt des Innern 1888/89 und der DSV 1897/98, die „Treibnetzerei mit gedeckten Fahrzeugen von der mecklenburgischen Küste ... aus einzubürgern“ (Dittmer, 1902) – leider vergeblich. Vor Neuvorpommern wurden erste Zeesen mit Scherbrettern versehen „nach dem Muster der Grundschleppnetzerei in der Nordsee“ (Dittmer,



Abb. 14: Darstellung eines Fischerbootes mit einem Angler, Solberga; 8. Jahrhundert n. Chr. (Ellmers, 1998).

1902). Seit den 1870er Jahren erhöhte ein neuer (Schutz-) Hafen auf der Greifswalder Oie die Sicherheit der Fischer.

Während vor den Seeküsten Usedom und Wollins die Fischerei fast stagnierte, nahm sie zwischen 1872 und 1902 im fischreichen Stettiner Haff kräftig zu. Das Reichsamt und der DSV förderten 1899 bis 1901 gezielt notleidende Hafffischer und stärkten die Fischerei vor den Seeküsten, indem die Fischer seegehende Kutter nach Bornholmer Muster erhielten, um damit in der freien See zu fischen (siehe Beitrag von Rudolph in diesem Band). Bereits 1901 arbeiteten 18 Kutter vom neuen Hafen Dievenow aus in der Ostsee – ein Schritt zum Aufbau einer Kleinen Hochseefischerei.

An der hinterpommerschen Küste erfolgten der Ausbau der wenigen Häfen und ein Neubau an der Lebamündung. Die ab 1880 aus Schweden beschafften 9-Meter-Kutter samt Netzen bewährten sich so gut, dass sie sich auch an den west- und ostpreussischen Küsten mit Staatshilfe „einbürgerten“ (Dittmer, 1902). So konnte Hering, Lachs, Flunder und Dorsch in etwas größerer Entfernung zur Küste gefangen werden. Als neue Betriebsart entstand in den 1890er Jahren der Störfang mit Stellnetzen und florierte Dank Darlehen und wissenschaftlicher Unterstützung des DSV in Kürze (Abb. 15), mit bis heute nachwirkenden Folgen.

In den 1880er Jahren hatten schwedische und dänische Kutter vor der westpreussischen Küste erfolgreich Lachs mit Treibnetzen gefangen. Daraufhin ließen einige Küstenfischer ab 1890

Kutter nach schwedischer Vorlage mit Staats- und DSV-Hilfe bauen und fischten damit erfolgreich in der Danziger Bucht auf Lachs. Der 1892 angelegte Hafen Hela auf der Innenseite der gleichnamigen Halbinsel beheimatete 1902 bereits 255 (Segel-) Lachskutter. Um die seit 1900 zurückgehenden Lachsfänge in der Danziger Bucht auszugleichen, kamen größere Kutter nach Bornholmer Muster samt Langleinenangeln für die freie Ostsee in Fahrt (Dittmer, 1902). Ab 1894/95 fingen die stabileren Fahrzeuge in den bisher fanglosen Wintermonaten Hering mit Treibnetzen. Das bedeutete einen weiteren Schritt auf dem Weg zum Aufbau einer eigenständigen Kleinen Hochseefischerei an der Südküste der Ostsee.

Nachdem ab 1875 bereits Familien aus Pommern leichter auf den Strand zu bergende Boote mitgebracht hatten, fand in den 1890er Jahren der nach schwedischem Muster gebaute Treibnetzcuttert auch Verwendung in der ostpreußischen Herings- und Lachsfischerei. Der lohnende Lachsfang zeigte auch in Memel Wirkung. Von dort aus arbeitete seit 1885 ein kleiner Dampfer mit Lachsangeln, der die kleinen Angel- und Treibnetzboote zu den entfernten Fangplätzen mit hin- und zurückschleppte. Der bereits genannte Einbruch der Lachserträge um 1900 beendete auch dieses Experiment (Dittmer, 1902).

Als Resümee der ersten Periode gezielter Maßnahmen zur Intensivierung der Fischerei an der Ostseeküste Preußens mit Erfolgen und Fehlschlägen sei die Beschreibung der Provinz Schleswig-Holsteins zitiert: „Die Bestrebungen zur Hebung unserer Seefischerei haben bisher die erhofften Erfolge noch nicht gehabt“ (Schmarje, 1901). Offenbar ging der Aufbau einer ertragsstarken Kleinen Hochseefischerei in der Zeit, in der Ingenieur-Kunst alle Probleme vermeintlich schnell lösen konnte, zu langsam voran. Er war aber auf den Weg gebracht

Von 1900 bis in die 1930er Jahre

Neben dem Ausbau der Ostseekutterfischerei bestand das nächste große Ziel des DSV und des Reichsamts samt Nachfolgern in der Motorisierung der (Küsten-) Fischerei. Aus den unterschiedlichen traditionell genutzten und den eingeführten Bootsformen hatten sich „nach vielen Versuchen, Bemühungen und auch Fehlschlägen“ (Meyer, 1947) zum Ende des 19. Jahrhunderts deutsche Ostseekutter als gedeckte Segelfahrzeuge entwickelt. Die eigentliche „große Ostseefischerei“ Deutschlands (Meyer, 1947) – also sowohl die Kleine Hochseefischerei als auch die ertragreiche Küstenfischerei – begann mit der Motorisierung von deren Kutter-

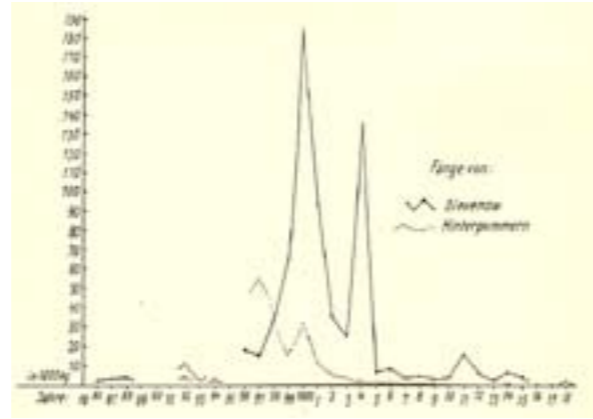


Abb. 15: Störfänge vor Pommern 1886 bis 1918 (Henking, 1929).

und Bootsflotten kurz vor dem Ersten Weltkrieg. Nachdem die über Wettbewerbe des DSV entwickelten Motoren ab etwa 1908 zur Verfügung standen, verlief die Motorisierung allerdings regional höchst unterschiedlich.

Die Fischer in Schleswig-Holstein konnten im 19. Jahrhundert in ihren Fanggebieten vor der Tür auskömmlich Plattfisch, Hering und Dorsch fangen. Daher bestand für sie keinerlei Anlass für „kostspielige Versuche mit neuartigen Gerätschaften“ (Meyer, 1947), sie hatten außer in der Anschaffung größerer Boote relativ wenig Anteil an den Fördermaßnahmen von 1872 bis 1900. Als aber im neuen Jahrhundert ihre Plattfischfänge zurückgingen, sahen die Fischer im Einbau eines Motors die Möglichkeit, effektiver arbeiten zu können und ließen vergleichsweise zügig schon vor dem Ersten Weltkrieg Motoren einbauen.

Dagegen hatten die pommerschen und preußischen Fischer bereits vor Ende des 19. Jahrhunderts in umfangreichere Ausrüstungen mit neuen Booten und Netzen investiert. Diese Anschaffungen begannen sich nach 1900 gerade erst auszuzahlen. Daher standen für diese Fischer Motoreinbauten in die neueren Boote nicht zur Diskussion, zumal bei deren guten Segeleigenschaften die noch vergleichsweise kurzen Distanzen zum Fangplatz problemlos zu bewältigen waren. Durch den Ersten Weltkrieg und seine Folgen unterbrochen, fanden die Motoreinbauten und der Fahrzeugersatz mit Einheitstypen (Abb. 16) in den östlichen Gebieten hauptsächlich erst in den 1920er und 1930er Jahren statt. Nicht zuletzt durch die mit den Autarkiebestrebungen des Dritten Reiches intensivierte Förderung besaß Deutschland 1937 nach Schweden die zweitgrößte Fischereiflotte in der Ostsee mit über 800 motorisierten Kuttern, fast 1 250 motorisierten Booten und fast 6 800 nicht motorisierten Fahrzeugen. Die Flotte

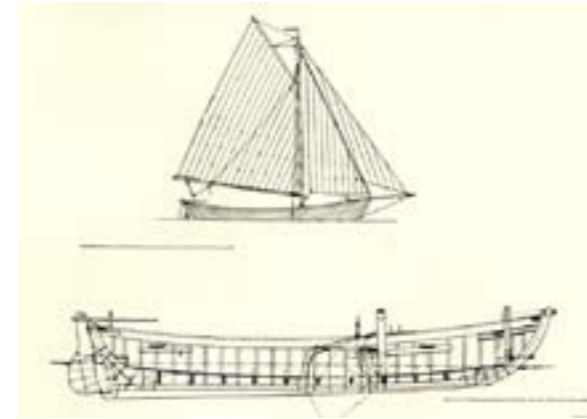


Abb. 16: Strandmotorboot der Fischereiförderung GmbH um 1925 (Henking, 1929).

landete fast ein Drittel des Gesamtfanges aus der Ostsee an. Natürlich gehörten die nicht motorisierten Fahrzeuge zu über 85 % der Küstenfischerei an, größtenteils noch als halbgedeckte oder offene Boote, die z. B. in Vorpommern wie vor Jahrhunderten auf den Stränden zuhause waren, so, wie es viele Motorboote heute noch sind (Abb. 17).



Abb. 17: Stellnetz-Motorboot auf dem Strand von Usedom 2001.

DURCHGÄNGIGE KÜSTENFISCHEREI

Die vollständige Motorisierung der Küstenfischerei in der Ostsee erfolgte einige Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg (siehe Beitrag von Möhrmann und Mäuslein in diesem Band). Die Netze – Angeln, Reusen und Bundgarne, Schleppnetze, Ringwaden und Stellnetze – aber lassen immer



Abb. 18: Küstenfischer 2011.

noch ihre Herkunft aus den uralten Grundformen erkennen, trotz aller geförderten Verbesserungen der Fängigkeiten. Denn eben diese Angeln, Reusen, Stell-, Zug- und Schleppnetze waren schon im Hochmittelalter dem Verhalten der vor den Küsten vorkommenden Fischarten optimal angepasst. Die Förderungen der Fischereivereine und Ministerien im 19. und 20. Jahrhundert änderten am wenigsten an den Fanggeräten selbst etwas, sondern ersetzten diese in der Regel sozusagen durch die nächstgrößte Nummer. Dazu bedurfte es notwendiger Weise der sichereren, sprich größeren Boote. Deren per Darlehen geförderte Beschaffung anfangs als besiegelte, später als motorisierte Fahrzeuge war durch die unterschiedlichen Fischereien an den deutschen Küsten vorgezeichnet. Marcard (1870) erkannte sehr schnell, dass die Fischer mit den größeren Booten die besseren Einkommen hatten und machte diese Erkenntnis zu einer seiner Förderempfehlungen. Diese Intensivierung der Ostseefischerei ließ die Kutter-, sprich die Kleine Hochseefischerei entstehen, neben der weiterhin unmittelbar vor den Küsten arbeitenden Küstenfischerei. Diese beschickt nach wie vor die lokalen Märkte, heute mit hoch mechanisierten Fahrzeugen und Netzen aus synthetischen Garnen, aber in altbewährten Grundmustern. Das wird auch in Zukunft so sein – solange noch Fisch in der Ostsee schwimmt (Abb. 18).

ANMERKUNGEN ZUM SCHLUSS

Mit dem letzten Zeitabschnitt wurde die Phase der Handarbeit weitestgehend verlassen. Der Aufschwung der 1950er Jahre ließ für Handarbeit noch weniger Platz. Die dadurch hervorgerufene Fischereientwicklung, unterschiedlich und teilweise auch sehr ähnlich in beiden deutschen Staaten sowie die verlust- und zugleich auch gewinnreiche Zusammenführung beider deutschen Küstenfischereien nach 1990 sind eine eigene Betrachtung wert (siehe Beitrag von Steusloff in diesem Band).

Es sei an dieser Stelle der Hinweis erlaubt, dass hervorragend anschauliche Darstellungen – leider nur – zur Elb- und Nordseefischerei in Hamburg im Altonaer Museum/Norddeutsches Landesmuseum stehen. Ihr Ursprung liegt in der Lehrsammlung des Deutschen Seefischereivereins aus der Zeit vor 1890. Zur Ausbildung der Fischer und zur Belehrung der Museumsbesucher kamen sie in die Nähe des damals großen Fischereihafens und Fischmarktes Altona 1903 in den eigens für sie errichteten Saal. Um einiges ergänzt, stehen sie jetzt noch dort

(Wegner, 2010) – allerdings jüngst in Frage gestellt. Sie sind so wertvoll, weil sie am Beginn der Entwicklung (Dittmer, 1902) der deutschen Fischerei entstanden. Mögen die Modelle zur Belehrung über Techniken, die zu ihrer Zeit den Anforderungen entsprachen und weitgehend von Hand gemacht waren, an Ort und Stelle erhalten bleiben.

ZUSAMMENFASSUNG

Die frühen Menschen begannen ihre See-Fischerei in küstennahen Gebieten. Diese Küstenfischerei spielt bis heute eine wichtige Rolle als Nahrungslieferant. Heute, neben der umsatzstärkeren Hochseefischerei, die sich insbesondere während der letzten beiden Jahrhunderte aus den Küstenbereichen über alle Meere ausdehnte.

Archäologische Funde belegen große mittelalterliche Fischereien an den deutschen Ostseeküsten. Sie brachten Erkenntnisse zu den jeweiligen Fanggeräten und Booten, zu den gefangenen Fischarten – in weiten Bereichen Hering – und zu Verarbeitungsmethoden zur lokalen Versorgung oder zu (Fern-)Handelsware. Auch wenn heutige Netze erheblich größer sind als ihre Ursprungstypen und aus ganz anderen Garnen und Leinen gefertigt werden, sind die ursprünglichen Netzarten noch deutlich erkennbar in der heutigen Ausrüstung.

Vor und in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts reduzierten äußere, politische Gründe die deutsche Fischerei vor der Ostseeküste auf eine unbedeutende Größe. Mit Unterstützung von Regierungsdienststellen und des Deutschen Fischerei-Vereins (gegr. 1870) erstarkte die Küstenfischerei, nicht zuletzt dank Beihilfen für neue größere Boote und zweckdienliche Ausrüstungen. Die Küstenfischerei dehnte sich während der 1880er Jahre mit Segelkuttern in küstenfernere, tiefere Gewässer aus. Um 1900 begann die verstärkt geförderte Motorisierung der Fischereifahrzeuge. Nach der Unterbrechung durch den Ersten Weltkrieg und die Fortsetzung in den 1920er Jahren waren Mitte der 1930er fast alle Kutter und ein großer Teil der Boote in der Küstenfischerei motorisiert oder durch neue Motorfahrzeuge ersetzt. Die deutsche Fischereiflotte war 1937 die zweitgrößte der Ostsee und brachte ein Drittel der Gesamtanlandung aus diesem Meer zu Markt.

Dieser stetige Wandel der Fischerei vor den deutschen Ostseeküsten vom Mittelalter bis in die 1930er Jahre wurde mittels einiger Anmerkungen dargestellt.

LITERATUR

- Brandt, A. v. (1966): Fanggeräte der Kutter und Küstenfischerei. Schriftenreihe des AID, Heft 113 (2. Aufl.). 129 S.
- DFV (1870): Deutscher Seefischerei-Verein (1870): Circular Nr. 1. Berlin.
- Dittmer, R. (1902): Die Deutsche Hochsee-, See- und Küstenfischerei im 19. Jahrhundert und bis zum Jahre 1902. Hahnsche Buchhandlung, Hannover und Leipzig. 70 S.
- Ellmers, D. (1998). Die Wikingerschiffe und ihre Mannschaften. In: Löber, U. (Hrsg.): Die Wikinger. Eigenverlag Landesmuseum Koblenz, Koblenz: 75-85.
- Elsner, H. (1994): Wikinger Museum Haitabu: Schaufenster einer frühen Stadt. Wachholtz, Neumünster (2. Aufl.). 128 S.
- Henking, H. (1929): Die Ostseefischerei. Handbuch der Seefischerei Nordeuropas, Bd. V, H. 3. Schweizerbart, Stuttgart. 182 S.
- Jenssen, B. (Hrsg.; 2006): Zur Entwicklung der ostdeutschen Fischwirtschaft nach 1945 bis in die Gegenwart. Vorträge vom „4. Rostocker Kolloquium zur Schifffahrts- und Marinegeschichte“ (09.08.2006). Redieck und Schade, Rostock. 179 S.
- Lampen, A. (2000): Fischerei und Fischhandel im Mittelalter. Matthiesen, Husum. 288 S.
- Marcard, E. (1870): Darstellung der Preußischen Seefischerei und ihre jetzige Lage. Wiegandt und Hempel, Berlin. 66 S.
- Meyer, P.-F. (1943): Die Zeesenfischerei auf Hering und Sprott, ihre Entwicklung und Bedeutung für die Ostseefischerei und ihre Auswirkungen auf den Blankfischbestand der Ostsee. Zeitschrift für Fischerei Bd. 40, 4-5: 453-652.
- Meyer, P.-F. (1947): Deutsche Fischerei in der Ostsee. Keune, Hamburg. 102 S.
- Peters, N. (1935): Angeln. Handbuch der Seefischerei Nordeuropas, Bd. 4, H 4 Schweizerbart, Stuttgart. 48 S.
- Schier, N. (2006): Die Entwicklung des Fischkombinates Saßnitz und die Einbeziehung der genossenschaftlichen Fischerei zur Nutzung der Ressourcen der Ostsee. In: Jenssen, B. (Hrsg.): Zur Entwicklung der ostdeutschen Fischwirtschaft nach 1945 bis in die Gegenwart. Rostock 2006: 47-55.
- Schmarje, J. (1901): Die Provinz Schleswig-Holstein. Landeskunde Preußens, Heft V, Spemann, Berlin und Stuttgart. 150 S.
- Schnakenbeck, W. (1928): Die Nordseefischerei. Handbuch der Seefischerei Nordeuropas, Bd. V, H. 1. Schweizerbart, Stuttgart. 229 S.

- Schnakenbeck, W. (1940): Stehende Geräte. Treibnetze. Handbuch der Seefischerei Nordeuropas, Bd. 4, H3 Schweizerbart, Stuttgart. 48 S.
- Schnakenbeck, W. (1942): Schleppnetze. Handbuch der Seefischerei Nordeuropas, Bd. 4, H 1/2. Schweizerbart, Stuttgart. 52 S.
- Vinner, M. (2002): Viking ship museum boats. Kannike Graphic A/S, Roskilde. 80 S.
- Wegener, G. (1900): Deutsche Ostseeküste. Monographien zur Erdkunde. Velhagen & Klasing, Bielefeld und Leipzig. 168 S.
- Wegner, J. O. (2010): Neue Objektbeschriftungen für die ausgestellten Teile der Fischereiabteilung. Altonaer Museum, Arbeitspapier zur Fischereiausstellung. 17 S.

Der traditionelle Holzbootsbau an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern

Thomas Förster

URSPRÜNGE UND BEDINGUNGEN

Die Ursprünge des Bootsbaus an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern sind untrennbar mit einer beginnenden Nutzung der marinen Ressourcen an der Küste verbunden. Nach der letzten Weichseleiszeit und mit der Entstehung der Ostsee vor etwa 12 000 Jahren lässt sich anhand von archäologischen Funden an der Küste das Entstehen von Lagerplätzen und dauerhaften Siedlungen beobachten. Die Jäger- und Sammlerkulturen gingen auf den Sandbänken vor der Küste auf die Jagd nach marinen Säugern und betrieben Fischfang im Flachwasserbereich. Bei den Menschen jener Zeit setzte sicher schon früh die Erkenntnis ein, dass in größeren Wassertiefen mit ergiebigeren Fängen zu rechnen war. Mögen es anfangs primitive Schwimmhilfen aus luftgefüllten Tierbälgen oder Treibholz gewesen sein, so dürften sich daraus einfache Flöße entwickelt haben, die im archäologischen Befund jedoch bislang schwer nachweisbar sind. Aufgrund von ethnologischen Forschungen kann vermutet werden, dass auch in der Region der südlichen Ostseeküste einfache Wasserfahrzeuge aus mit Knochen oder Hölzern ausgesteiften Tierhäuten aufkamen, wie sie beispielsweise mit den Fahrzeugen der Inuit belegt sind (Rudolph, 1974).

Geologische Prozesse seit der letzten Eiszeit bewirkten im Bereich der heutigen Küste von Mecklenburg-Vorpommern einen Meeresspiegelanstieg und ein Absinken küstennaher Landflächen. Diese Vorgänge fanden teilweise in kurzen Zeitspannen statt, so dass die am Wasser liegenden Siedlungsplätze in der Zeit von 8 200 bis 6 900 v. Chr. überflutet wurden. Die rasche Abdeckung mit Wasser und Sediment bewirkte hervorragende Erhaltungsbedingungen der menschlichen Hinterlassenschaften, die umfangreiche Informationen zum frühen Bootsbau und zur Fischerei der Region geben. In den letzten Jahren konnten durch umfangreiche Untersuchungen im Bereich der Wismarbucht, auf der Insel Rügen und vor Stralsund (siehe Karte im



Abb. 1: Im Bereich des Hansa-Gymnasiums konnten 2002 die gut erhaltenen Reste von drei Einbäumen gefunden werden.

Umschlag des Bandes) wichtige archäologische Zeugnisse zutage gefördert werden: Bei Unterwassergrabungen vor der Westküste der Insel Poel (siehe Karte) wurde ein Siedlungsplatz lokalisiert, der sich auf die Zeit von etwa 4 600 bis 4 300 v. Chr. datieren ließ. Dort wurden unter anderem Fragmente eines Einbaumes, Reste von Paddeln, Fischspeere, eine Reuse und zahlreiche Nahrungsreste gefunden, die eine intensive Nutzung der Vorkommen von Fisch, Seevögeln und marinen Säugern an der Küste belegen. Mit großer Häufigkeit ließen sich Aal

(*Anguilla anguilla*) und Dorsch (*Gadus morhua*) aber auch Hering (*Clupea harengus*), Plattfische (Pleuronectidae), Stichlinge (*Gasterosteus aculeatus*) sowie zu einem geringen Anteil Barsch (*Perca fluviatilis*), Karpfenfische (*Cyprinidae*) und Lachse (*Salmo sp.*) nachweisen. Gejagt wurden auch Enten (*Anatidae*), Gänse (*Anserinae*), Schwäne (*Cygnini*) und Möwen (*Laridae*) und zu einem Großteil auch Hundsrobben (*Phocidae*; Lübke, 2000). Anhand der Einbaumreste konnte festgestellt werden, dass das Fahrzeug mit den einfachen Steinwerkzeugen aus einem Lindenstamm gefertigt wurde. Zum Antrieb dienten einfache zum Teil herzförmige Paddel. Hinweise zur Länge und zur Breite des Fahrzeuges waren durch den fragmentarischen Erhalt nicht möglich (Jöns et al., 2007).

Im Frühjahr 2002 konnte eine archäologische Grabung im Stralsunder Stadtgebiet (siehe Karte) weiteren Aufschluss zum Aussehen der frühen Wasserfahrzeuge erbringen. Beim Bau eines Mischwasserspeichers gelang die Entdeckung von drei Einbäumen, deren Fundplatz zwischen dem Hansa-Gymnasium und dem Strelasund lag, einem Areal das heute als Rasenfläche genutzt wird. Der archäologische Befund sprach dafür, dass diese frühen Wasserfahrzeuge mit einem Siedlungsplatz in Verbindung standen, der vom ausgehenden Mesolithikum bis zum beginnenden Neolithikum in unmittelbarer Nähe des Wassers bewohnt wurde. Der Einbaum Nr. 1 konnte auf die Zeit um 4 000 bis 4 300 v. Chr. datiert werden; etwa 1 000 Jahre älter waren die Einbäume Nr. 2 und 3, die zwischen 5 100 und 4 800 v. Chr. gefertigt wurden (Lübke, 2005). Aus dieser Zeit sind im Norden Europas nur sehr wenige Zeugnisse zum frühen Bootsbau und zur Schifffahrt überliefert, so dass dieser archäologischen Entdeckung eine besondere Bedeutung zukam. Interessant ist auch der Fakt, dass der günstige Siedlungsplatz am Strelasund kontinuierlich über 7 000 Jahre genutzt wurde. Obwohl die Boote durch den Erddruck verformt waren, stand fest, dass diese Fahrzeuge bei einer umfassenden wissenschaftlichen Auswertung wichtige Erkenntnisse zum frühen Bootsbau in Nordeuropa ermöglichen würden. Bereits die Erfassung der Boote in ihrer Originallage, „in situ“, erbrachte viele Aufschlüsse (Abb. 1).

Die frühen Bootsbauer fertigten auch diese Fahrzeuge aus Lindenholz. Linden mit den erforderlichen Dimensionen waren in der waldreichen Umgebung vermutlich genug vorhanden. Das weiche Holz der Linde hatte den entscheidenden Vorteil, dass es sich mit den zwar scharfen aber schnell verschleißenden Steinwerkzeugen gut bearbeiten ließ. Mittels dieser einfachen Steinbeile wurden die Stämme gefällt und aus-

gehöhlt. Sorgfältig war darauf zu achten, dass die Wandungsstärke dabei nicht unterschritten wurde, denn dort hätte das Lindenholz beim Einsatz auf See leicht brechen können. Auf diese Art wurden drei Einbäume gefertigt, von denen das Fahrzeug Nr. 2 eine Länge von acht Metern und eine Breite von 0,6 bis 0,7 Metern hatte. Der Einbaum Nr. 3 wies eine Länge von neun Metern und eine Breite von 0,6 bis 0,7 Metern auf (Kaute et al., 2005). Aufgrund dieser Dimensionen ist davon auszugehen, dass die Einbäume ihren Erbauern und Besitzern bei der Jagd nach Wasservögeln und Robben auf den zahlreichen Sandbänken und bei der Fischerei auf den küstennahen Gewässern gute Dienste geleistet haben. Sicher werden sie auch bei geeigneten Wetterverhältnissen zum küstennahen Verkehr genutzt worden sein. Die Fahrzeit der Boote war auf die frost- und eisfreien Perioden begrenzt. Während des Winters war die Gefahr groß, dass die an Land gezogenen Fahrzeuge in der trockenen Winterluft reißen oder Wassereinsparungen im Holz bei Frost zu Schäden führen (Abb. 2). Eine über die Jahrtausende praktizierte Methode zum Schutz der Einbäume ist die Lagerung im Wasser. Mit Steinen beschwert, lagern die Boote unter Luftabschluss in einer Tiefe, die durch das Eis nicht erreicht werden kann. So konnten durch die Trocknung des Holzes aber auch Pilzbefall und Fäulnisprozesse vermieden werden.

Warum die Stralsunder Einbäume nicht wieder geborgen wurden, mag verschiedene Ursachen haben. Möglicherweise waren sie durch eine lange Nutzung schadhaft geworden oder andere Faktoren erzwangen ihre Aufgabe. Diese und andere Fragestellungen, wie zum Bau und zum Aussehen dieser Fahrzeuge lassen sich meist mit den modernen Methoden der Archäologie beantworten. Daher wurden die Bootsteile durch die Archäologen sorgsam im Block, zusammen mit dem umgebenen Sediment geborgen. Der wichtige Fundkomplex wurde dann dem zuständigen Landesamt für Bodendenkmalpflege in Schwerin zur weiteren Untersuchung und Betreuung übergeben. Allerdings wurde 2009 bekannt, dass durch ein gravierendes Missmanagement in der Behörde dieser wichtige Fund zur maritimen Geschichte Europas zerfallen und für weitere Untersuchungen und eine museale Präsentation nicht mehr verfügbar ist.

Umso mehr Beachtung sollte ein Projekt zur experimentellen Archäologie finden, das von Greifswalder Studenten ins Leben gerufen wurde. Durch den Nachbau dieser frühen Boote können wichtige Erkenntnisse zum Bau, zur Fertigungszeit und zu den Fahrteigenschaften gewonnen werden. Während in einem ersten



Abb. 2: Bergung eines Einbaumes, der von Studenten der Universität Greifswald experimentell erstellt und im Winter 2011/2012 am NAUTINEUM versenkt wurde.

Schritt ein kleineres Fahrzeug aus Pappelholz nachgebaut wurde, ist künftig der Bau einer originalen Replik der Stralsunder Einbäume aus Lindenholz geplant (siehe Beitrag von Steinkühler und Dose in diesem Band). Einbäume besaßen bis in unsere Zeit eine große Bedeutung. Die Boote konnten auf Binnengewässern und im Bereich von Flussmündungen gut zur Fischerei und für Transportaufgaben genutzt werden. Eine wichtige Voraussetzung waren günstige Wetterverhältnissen mit geringen Windstärken und entsprechend gut zu bewältigenden Wellenhöhen. Es ist davon auszugehen, dass Einbäume auf den Bodden- und Haffgewässern und vereinzelt auch an der Außenküste eingesetzt wurden. Allerdings gibt es dafür nur wenige archäologische Belege. Eins dieser seltenen Stücke befindet sich auch in der Bootssammlung des Deutschen Meeresmuseums (Abb. 3). Das Boot wurde durch den Prerower Künstler Theodor Schulze-Jasmer am Darßer Weststrand (siehe Karte) gefunden und fotografiert. Das 3,60 Meter lange Fahrzeugfragment besteht aus Eichenholz und weist zwei Schotten auf, die durch das Stehenlassen von Holzstegen beim Aushöhlen des Stammes entstanden. Die ursprüngliche Länge des Bootes betrug etwa 3,80 Meter und die Breite etwa 0,50 Meter. Eine Datierung des Bootes liegt bislang noch nicht vor.

Aufgrund der Bearbeitungsspuren kann davon ausgegangen werden, dass eiserne Werkzeuge zum Bau eingesetzt wurden. Der vordere Teil des Bootes ist spitz ausgearbeitet, während der hintere Teil, soweit erkennbar, etwas gerundet ist. Der Bootsquerschnitt ist rund. Vom vorderen Schiffsteil gemessen ist die erste Abschottung bei 2,10 Metern und die zweite am Bootsende bei 3,20 Metern ausgearbeitet. Der Fundort am Theerbrenner See lässt die Vermutung zu, dass das Boot möglicherweise auf dem See und bei günstigen Wetterverhältnissen auch auf der angrenzenden Ostsee genutzt wurde. Die Ablagerung im Küstenbereich, wo das Fahrzeug in den See bzw. auch problemlos in die Ostsee eingesetzt werden konnte, spricht dafür.

In historischer Zeit wurden die Einbäume unter anderem als „Kahn“, „*enbomen schyp*“ oder „*bohmkahn*“ bezeichnet. Da deren Bau kein größeres handwerkliches Können verlangt, wurde dieser häufig durch die künftigen Nutzer realisiert. Mit einfachen Beilen wurde der Stamm entrindet und das Boot in Form gebracht, wobei der Querschnitt eine gerundete bis fast rechteckige Form haben konnte. Ebenso gibt es von stumpf über gerundet bis spitz verschiedene Ausformungen der Bootsenden. Mit einem Hohldechsel, der über eine bogenförmige Schneide verfügt, wurde der Stamm ausgehöhlt. Durch

das Einbringen von Bohrungen während des Baus ließ sich die Wandungsstärke im Bodenbereich gut überprüfen. Diese Bohrungen wurden später wieder verschlossen und konnten zum Versenken des Fahrzeuges im Winterhalbjahr genutzt werden. Während die ersten Einbäume aufgrund der einfachen Steinwerkzeuge noch aus weichen Hölzern, wie dem der Linde bestanden, wurden beim Aufkommen von Bronze- und letztendlich von Eisenwerkzeugen Hölzer mit einer höheren Haltbarkeit, wie Eiche und Kiefer genutzt.

Durch die Bootsform waren die Einbäume relativ instabil und durch die geringe Bordwandhöhe nur bedingt seegängig. Eine Möglichkeit die Form zu verbessern bestand darin, den ausgehöhlten Stamm über dem Feuer zu erwärmen und durch eine Veränderung der Form dessen Stabilität zu erhöhen. Unter Hitzezufuhr wird das Holz sehr biegsam, so dass sich die Seitenwände aufweiten lassen. Ausgesteift mit einfachen Spanten oder Stützhölzern bleibt das Holz in dieser Form und erhält zusätzliche Stabilität. Ein weiteres Verfahren zur Erhöhung der Bordwände war das Aufplanken der Einbäume. Ent-

sprechend bearbeitete Planken wurden an die Seitenwände der Einbäume angesetzt. Die Verbindung zwischen dem Einbaum und den Planken erfolgte anfangs durch einfache Verfahren, wie dem „Vernähen“ mit Schnüren.

FRÜHE PLANKENBOOTE

Mit dem Aufplanken war eine wichtige Grundlage geschaffen, um aus den Einbäumen seegängige Boote mit guten Fahrteigenschaften zu entwickeln. Eine weitere Erhöhung der Bordwände mit mehreren Planken bedingte, dass zur Verbesserung der Querstabilität Spanten eingesetzt wurden. Der Einbaum als Grundelement wurde nach und nach reduziert und die Schiffsenden durch angesetzte Steven erhöht (Suder, 1930; Rudolph, 1974). Diese Entwicklungen sind über Darstellungen auf skandinavischen Felsbildern aus der späten Bronzezeit und durch das dänische Hjortspringboot (siehe Karte), das auf 350 v. Chr. datiert, belegt. Das noch aus Lindenholz gefertigte Boot verfügt über eine breite Kielplanke, auf die Seitenwände aufgesetzt



Abb. 3: Einbaumfund vom Theerbrenner See am Darßer Weststrand.



Abb. 4: Das Wrack 2 von Ralswiek bei seiner Entdeckung im Jahr 1967.

Klinkerbauweise, bei dem die Verbindungen der Planken mit eisernen Nieten hergestellt wurden. Es ist jedoch auch davon auszugehen, dass in dieser Bauart auch kleinere für die Fischerei geeignete Fahrzeuge gebaut wurden.

Ein Beleg für die Schifffahrt mit kleinen Plankenbooten liefert ein Eichenspannt, der am Palmer Ort an der Südküste Rügen gefunden und auf 670 n. Chr. datiert werden konnte. Leider gibt dieser Fund wenig weitere Auskünfte zur Schiffsgröße und zur Antriebsart. Gerade in dieser Zeit ist von der beginnenden Verwendung eines Rahsegels in Kombination mit Rudern auszugehen. Es kann aber vermutet werden, dass in der Region auch kleinere Boote genutzt wurden, wie sie in dem Fund von Gokstad in Norwegen überliefert wurden. In einem Hügelgrab entdeckte man ein Wikingerschiff von 23,33 Metern Länge und 5,25 Metern Breite, das ins späte 9. Jahrhundert datiert. Als Grabbeigabe befanden sich in dem großen Schiff auch drei kleinere Boote, die ebenfalls in der Klinkertechnik gefertigt wurden. Der Nachweis von derartigen Booten gelang an der südlichen Ostseeküste am Handelsplatz von Reric, dem heutigen Groß Strömkendorf (siehe Karte). Auf einem Gräberfeld in der Nähe der Siedlung wurden sechs Boote gefunden, die auch für Bestattungen genutzt wurden. Die Hölzer der Boote aus dem 9. Jahrhundert waren im Boden leider völlig vergangen (Jöns, 2000). Jedoch lieferten die noch erhaltenen eisernen Schiffsniete Angaben zu den Dimensionen der Fahrzeuge.

Bei Ausgrabungen am slawischen Handelsplatz von Ralswiek (siehe Karte) stießen Archäologen 1967, 1968 und 1980 auf die zum Teil sehr gut erhaltenen Überreste von vier Booten, die sich ins ausgehende 10. Jahrhundert datieren ließen. Alle Fahrzeuge waren in der Klinkerbauweise gefertigt. Auf einen T-förmigen Kiel und zwischen den Steven wurden bis zu acht Plankengänge angesetzt, die sich in den Längsseiten überlappten. Die so entstandene Rumpfschale wurde dann mit Spanten ausgesteift. Die Verbindungen zwischen den Planken wurden mit hölzernen Nägeln hergestellt, ein Baumerkmal das typisch für den slawischen Bootsbaus bzw. für die südliche Ostseeküste angesehen wird. Genutzt wurden dafür Hölzer, wie beispielsweise der Weißdorn. Die Abdichtung der Plankennähte, die Kalfaterung, bestand aus Tierhaaren. Den besten Erhaltungszustand wies in dem Fundkomplex das Wrack Nr. 2 auf (Abb. 4), bei dem die Kalfaterung genauer bestimmt werden konnte. Beim Bau dieses Bootes wurde Ziegenhaar als Dichtungsmaterial verwendet. Aufgrund des Erhalts ließen sich bei diesen Wrack auch gut die Formen des Antriebes erkennen.

und mit Bastseilen vernäht sind. Aber auch bei den traditionellen Holzbooten der Fischerei, die noch vor wenigen Jahrzehnten in Gebrauch waren, lassen sich diese Elemente einer langen Entwicklung im Bootsbaus noch nachweisen. Beim Rostocker Kahn (siehe Karte), einem Bodenschalenboot, besteht der Schiffsboden aus einem Einbaum, der mit Steven versehen und aufgeplankt wurde (siehe Beitrag von Fircks in diesem Band). Der Einbaum als grundlegendes Element der Boote erfuhr einen weiteren Wandel und wurde nach und nach bis auf einen Balken reduziert. Dieser Balken erinnerte anfangs durch seinen T- oder Y-förmigen Querschnitt noch an die Urform, an den Einbaum. Kiel und Steven dienten nun als Grundelement, um die Rumpfschale in der Klinkertechnik aufzubauen. Ein beeindruckender Fund zu dieser Bauweise ist das 22,84 Meter lange und 3,26 Meter breite Nydamboot (siehe Karte), das um 320 n. Chr. gebaut wurde. Es handelte sich um ein gerudertes hochseetüchtiges Kriegsfahrzeug in

Das Fahrzeug verfügte über eine Mastspur, in Form einer Verstärkung an der Längsseite des Mittelspantes. Dort konnte in eine Aussparung der Mast eingezapft werden. Ebenfalls konnte das Fahrzeug gerudert werden, wie das noch vorhandene Dollbord auf der Backbordseite zeigt. Dort waren kreisförmige Öffnungen ausgeschnitten, durch die auf jeder Schiffsseite fünf Ruder gesteckt werden konnten die diesen auch als Lager dienten. Da bei der Entdeckung der Boote deren Konservierung und spätere museale Präsentation nicht sichergestellt werden konnte, erfolgte deren Bewahrung in der Fundlage durch die Abdeckung mit schützendem Sediment (Herfert, 1967; Hermann, 1981, 1998). Bei einer Fortsetzung der Ausgrabungen in Ralswiek wurden im Bereich des Gräberfeldes in den „Schwarzen Bergen“ drei Brandbestattungen mit Schiffsteilen anhand der noch vorhandenen eisernen Schiffsnieten nachgewiesen. Eine Bestattung enthielt über 1 000 Schiffsnieten, aus zwei anderen Bestattungen konnten 70 und 100 Niete geborgen werden (Warnke, 1981; Hermann & Warnke, 2008). Dieser Fund zeigt, dass neben der Verbindung der Plankennähte mit Holznägeln auch Boote auf dem Handelsplatz vorkamen, deren Plankenverbände mit Nieten zusammengefügt waren.

1993 erfolgte medienwirksam eine erneute Freilegung und die Bergung der 1967 entdeckten Ralswiekboote. Jedoch war auch zu dieser Zeit kein Konservierungs- und Ausstellungskonzept vorhanden. Erst nachdem die Teile nach einer längeren Lagerung in teils ungeeigneten Wasserbassins erste Schäden zeigten, bemühte sich das zuständige Landesamt für Bodendenkmalpflege um eine detaillierte Dokumentation und um eine entsprechende Konservierung. Diese wurde im Jahr 2000 abgeschlossen. Die geplante Ausstellung im Museum für Unterwasserarchäologie in Sassnitz wurde bislang nicht realisiert und der kostbare Fund nahm durch eine falsche Lagerung ernsthaften Schaden. Jedoch gelang es durch die sehr genaue Dokumentation des gut erhaltenen Wracks Nr. 2, den Fund im Rahmen eines Projektes der experimentellen Archäologie in zwei Exemplaren nachbauen zu lassen. Das Projekt wurde durch zwei Bootsbauer mit entsprechendem Hilfspersonal realisiert. Einer der Bootsbauer stammte von den Färöer-Inseln, der andere aus Mecklenburg-Vorpommern. Beide verfügten aufgrund ihrer Ausbildung über umfassende Kenntnisse im Holzbootsbau. Im Jahr 1998 entstand die Replik mit dem Namen *BIALY KON* (Weißes Pferd) und im Jahr 2000 die *DZIKI KON* (Wildes Pferd). Bei-



Abb. 5: Durch das Spaltverfahren und eine nachträgliche Bearbeitung mit Beilen werden die Planken für *BIALY KON*, einen Nachbau des Wracks 2 von Ralswiek hergestellt.



Abb. 6: Typisch für die Klinkerbauweise ist der Aufbau der Rumpfschale, die nachträglich mit Spanten ausgesteift wird. Aufbau der Rumpfschale von BIALY KON.

de Fahrzeuge orientierten sich mit einer Länge von 9,05 Metern, einer Breite von 2,55 Metern und einem Tiefgang von 0,45 Metern am Original des Wrackfundes. Anhand der beiden Nachbauten ließ sich die Bautechnologie der geklinkerten Boote von der Holzauswahl, über das Spalten und Bearbeiten der Planken (Abb. 5) bis zum Aufbau der Rumpfschale (Abb. 6) und dem Aussteifen mit Spanten gut dokumentieren (von Fircks, 1999). Beide Boote wurden dann mehrfach auf ihre Fahrteigenschaften auf der Ostsee (Abb. 7) und den Bodden- und Haffgewässern getestet, bei denen sie sehr gute Segeleigenschaften nachweisen konnten (Englert et al., 1999).

Durch weitere Schiffsfunde vor der Küste von Mecklenburg-Vorpommern kann belegt werden, dass die Klinkerbauweise bis ins 18. Jahrhundert bei Fahrzeugen mit Längen bis zu 30 Metern genutzt wurde und bei Booten bis in unsere Zeit angewendet wird. Ein auf 1108 datierter Wrackfund vor Wustrow und Überreste von Klinkerbooten aus dem Bereich der Grubenstraße von Rostock aus dem 13. Jahrhundert zeigen (siehe Karte), dass die Verwendung von Holznägeln zur Plankenverbindung bis in die Hansezeit Anwendung fand. Daneben gibt es weitere Wrackfunde, bei denen eine Verbindung der Plankenverbände mit eisernen Niete beobachtet

werden konnte, eine Technologie, die sich dann auch bis zur heutigen Zeit im Bootsbau gehalten hat. Zu diesen Wrackfunden zählen Bootsreste von um 1371, die vor Bodstedt entdeckt werden konnten. Im Wismarer Hafen (siehe Karte) wurde ein etwa 18 Meter langes geklinkertes Fahrzeug untersucht, das auf eine Erbauungszeit um 1486 datiert werden konnte. Vermutlich wurde dieses Fahrzeug für den küstennahen Waren- und Personenverkehr genutzt. Ebenfalls wurde ein etwa neun Meter langes und 1,80 Meter breites Boot mit einer Dendrodatierung von 1591 in der Klinkerbauweise gefertigt, das an der Westküste der Insel Poel (siehe Karte) gesunken ist. Auf diesem Wrack konnten verschiedene Stücke von Gebrauchskeramik gefunden werden. Eine Schale zeigt stilisierte Fischdarstellungen. Jedoch ist es bei diesem und den anderen Booten aufgrund des fragmentarisch erhaltenen Zustandes der Schiffskonstruktion und auch des vorhandenen Inventars noch zu klären, ob diese Fahrzeuge zur Fischerei oder anderen Aufgaben eingesetzt waren (Förster, 2009a, b). Im Greifswalder Bodden (siehe Karte) konnte durch Unterwasserarchäologen eine Schiffssperre, bestehend aus 17 Schiffen untersucht werden, die 1715 in der Zeit des Nordischen Krieges durch die schwedische Flotte versenkt wurden. Innerhalb der Sperre befinden sich auch mehre-

re Schiffe mit rekonstruierten Längen zwischen zwölf und 25 Metern, die geklinkert sind (Förster et al., 2002). Westlich von Stralsund vor Barhöft (siehe Karte) fand man eine weitere Seesperre, bestehend aus mindestens vier Schiffswracks, die vermutlich zu Beginn des 19. Jahrhunderts in den Napoleonischen Kriegen angelegt wurde. Auch innerhalb dieser Sperre befindet sich ein etwa neun Meter langes, gut erhaltenes geklinkertes Boot, das die Kontinuität bei dieser Bauweise zeigt. In den Gemälden Caspar David Friedrichs (Abb. 8) und anderer Romantiker finden sich vielfach Schiffsdarstellungen, die einen Eindruck zum Aussehen dieser kleineren und mittleren geklinkerten Boote und Schiffe geben. Diese Bauweise lässt sich im traditionellen Bootsbau bis in unsere Tage beobachten und mit Bootssammlungen, wie sie im NAUTINEUM vorhanden sind, belegen. So weisen Kielboote, wie die Reusenboote von der Insel Rügen (Abb. 9) oder die Jollen von der Insel Poel eine durchgängige Klinkerung auf. Mittlere gedeckte Fahrzeuge in dieser Bauweise sind beispielsweise geklinkerte Zeesenboote, Zeesenkähne und Quatzen. Bei den Verbindungselementen der Klinkerung können auch Variationen auftreten. Ein Wrackfund von 1333 (siehe Karte) zeigt zudem die Verwendung von zweifach umgeschlagenen Nägeln. Entsprechend einer höheren Korrosionsbeständigkeit erfolgte seit dem Beginn des 20. Jahrhunderts auch eine verstärkte Nutzung von Niete aus Kupfer.

SCHIFFBAUENTWICKLUNG IM SPÄTMITTELALTER

Migrationsprozesse wie die deutsche Ostsiedlung im Mittelalter hatten Veränderungen im Schiffbau zur Folge. Im Bereich der Ostseeküste ließen sich vermutlich auch Schiffs- und Bootsbauer aus dem Gebiet der Rhein- und Wesermündung nieder. Dort entwickelte sich eine besondere Bootsbautradition. Aufgrund der vorherrschenden Gezeiten wurden Fahrzeuge mit einem flachen kraweelen Boden und geklinkerten Seitenwänden gebaut. Bei dem kraweelen Boden schließen die Planken plan ab, während bei den Bordwänden die Klinkerbauweise, mit einer Verbindung der Planken über zweifach umgeschlagene Nägel, beibehalten wird. Diese Konstruktionsweise wird bei großen seegehenden Schiffen, die auch als Koggen bezeichnet werden, und auch bei kleineren Fahrzeugen für den Binnen- und küstennahen Verkehr genutzt. Durch die Handelsbeziehungen der neu entstehenden Hansestädte lässt sich diese Bauweise auch im Bereich der Ostsee beobachten. Mit Höl-



Abb. 7: BIALY KON bei der Erprobung der Fahrteigenschaften auf der Ostsee vor Arkona.



Abb. 8: Darstellung des Greifswalder Hafens um 1818 durch Caspar David Friedrich mit kleineren Booten (Quelle: Alte Nationalgalerie Berlin).

zern aus dem Warnowbereich wurde ein etwa 14 Meter langes Schiff in dieser Bauweise gebaut, das bei Baggerarbeiten im Yachthafen von Hohe Düne bei Warnemünde gefunden wurde (siehe Karte). Das Fahrzeug ist in die erste Hälfte des 14. Jahrhunderts datiert. Auf eine Erbauungszeit nach 1303 datiert das Wrack der Darßer Kogge (siehe Karte), die mit einer Länge von etwa 21 Metern mit Hölzern aus dem Weichselbereich gebaut wurde. Ein weiterer Fund in dieser Bauweise konnte mit Schiffsresten im Wismarer Hafen entdeckt werden, die sich dendrochronologisch auf 1476 bestimmen ließen. Die Bauweise ist aber auch bei kleineren prahmartigen Fahrzeugen verwendet worden, wie spätmittelalterliche Wrackteile aus den Hansestädten von Mecklenburg-Vorpommern belegen (Förster, 2000). Eine Vorstellung, wie diese Fahrzeuge aussahen geben sechs Schiffswracks, die bei Falsterbo in Schweden (siehe Karte) gefunden wurden. Die gut erhaltenen Prähme wiesen Längen zwischen 14 und 18 Meter bei einer Breite von 3,60 Metern auf. Aufgrund des Fundortes an den mittelalterlichen Heringsfangplätzen von Schonen ist davon auszugehen, dass diese Fahrzeuge zum Umschlag und möglicherweise auch zum Fang des Herings eingesetzt wurden (Ellmers, 1984; Förster, 2009b). Die Kombination von kraweel gebaurem Boden und geklinkerten Seitenwänden findet sich dann auch bei den Bodenplankenbooten (Abb. 10).

DIE VERBREITUNG DER KRAWEELBAUWEISE

Um die Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert lassen sich mit dem Vollkraweelbau neue Einflüsse im Boots- und Schiffbau beobachten. Beim reinen Kraweelbau schließen die Längsseiten und Stöße der Planken glatt ab. Aufgrund dieser Bauweise lassen sich Planken problemlos austauschen, als es bei der Klinkerbauweise möglich ist. Allerdings können geklinkerte Fahrzeuge durch die überlappenden Plankenverbindungen beim Bau regelrecht durch den Boots- oder Schiffbauer modelliert werden. Das ist bei der Kraweelbauweise nicht mehr möglich, so dass der Rumpf über Formschablonen, so genannte Mallen, gebaut wird und in der Regel technische Zeichnungen zur Vorbereitung des Baus nötig sind. Die Kraweelbauweise entwickelte sich im Mittelmeerraum und gelangte über die iberische Halbinsel und Holland in die Nord- und Ostseeregion. Ab dem 16. Jahrhundert sind so auch die ersten Schiffbaupläne und Modelle zur Planung des Baus überliefert. Mit dem Fund eines um 1535 gebauten etwa 25 Meter langen Schiffes vor Mukran (siehe Karte) liegt der bislang früheste Beleg für ein kraweeles Fahrzeug vor der Küste von Mecklenburg-Vorpommern vor. Das Fahrzeug aus einem Flottenverband von Dänen und Lübeckern wurde vermutlich in Lübeck gebaut und am 31.



Abb. 9: Reusenboot von der Insel Rügen.

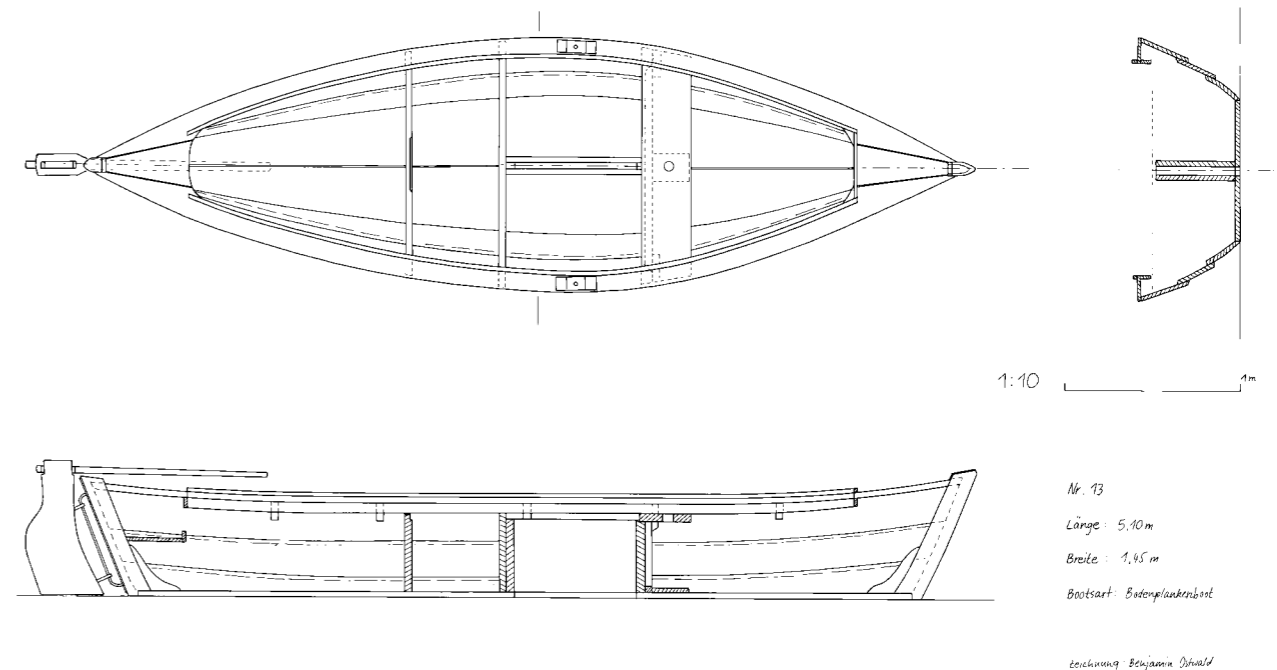


Abb. 10: Polt PRU 1 ein um 1950 in der Werft Barth gebautes Bodenplankenboot (Zeichnung: Benjamin Oswald).

Mai 1565 in einem Gefecht mit den Schweden versenkt. Ein weiteres kraweelgebautes Schiff mit einer Länge von etwa 18 Metern und einer Datierung auf das Jahr 1523 konnte vor Zingst lokalisiert und untersucht werden (siehe Karte). Es ist davon auszugehen, dass der Kraweelbau meist für größere Fahrzeuge verwendet wurde, die in den Werften der Hafenstädte entstanden. Belege für den Bau von Booten in der Kraweelbauweise in der frühen Neuzeit fehlen bislang. Der Kraweelbau ist dann ab dem ausgehenden 19. Jahrhundert beispielsweise bei den Zeesenbooten (Abb. 11) und im 20. Jahrhundert häufig beim Kutterbau zu beobachten.

Während sich der Bau von größeren gedeckten Schiffen durch Wrackfunde und ab der frühen Neuzeit mit Plänen, Modellen und Bielbriefen gut belegen lässt, fehlen bei den kleineren Booten, die meist auf ländlichen Bauplätzen entstanden sind, häufig verlässliche Quellen (Szymanski, 1929). Der Bewahrung und Untersuchung der noch vorhandenen Arbeitsboote der Fischerei kommt daher eine besondere Bedeutung zu. Ähnlich verhält es sich mit dem Bootsbaue. Wolfgang Rudolph bemerkte schon, dass zu den frühen Herstellungsverhältnissen im Bootsbaue nur wenig bekannt ist (Rudolph, 1966). Erst ab dem 19. Jahrhundert sind umfassende Informationen zum ländlichen Bootsbaue vorhanden. So dokumentierte er die zahlreichen kleinen Werften, die nach dem Zweiten Weltkrieg bestanden. Bereits zu dieser Zeit setzte durch die Kollektivierungsbestrebungen der DDR aber auch hier ein Wandel der Produktionsformen ein. Aufgrund der

Rohstoffknappheit in der damaligen DDR behielt jedoch der traditionelle Bootsbaue mit dem relativ gut verfügbaren Holz eine Daseinsberechtigung. Mit der Wende kam es ab 1990 jedoch auch im traditionellen Bootsbaue zu umfassenden Veränderungen. Neben neuen Materialien und günstig verfügbaren Booten sank der Bedarf an den kleineren Holzbootswerften, von denen viele nach und nach den Betrieb einstellten. Nur wenige Werften schafften mit Erweiterung ihres Angebotsspektrums mit der Betreuung von hölzernen Traditionsschiffen oder – und dem Neubau mit anderen Bootsbaumaterialien den Sprung in die Marktwirtschaft (siehe Beitrag von Steusloff in diesem Band). So kommt neben einer Bewahrung von Belegen an Booten auch der Dokumentation der noch vorhandenen Zeugnisse zum Bootsbaue eine große Bedeutung zu.

ZUSAMMENFASSUNG

Die Ursprünge des traditionellen Holzbootbaus an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern lassen sich aufgrund von archäologischen Funden bis in das Mesolithikum zurückverfolgen. Drei gut erhaltene Einbaumfunde aus dem Stadtgebiet von Stralsund ließen sich auf 5100 bis 4000 v. Chr. datieren. Die Boote belegen, wie der Mensch nach technischen Lösungen zum Bau von Wasserfahrzeugen suchte, mit denen er durch Fischfang und Jagd die marinen Ressourcen nutzen konnte. Ebenfalls diente das Wasser als Transportweg. Anhand von Wrack-

funden lässt sich die weitere Entwicklung zum Plankenboot mit Ruder- und Segelantrieb bestimmen. Von großer Bedeutung sind dabei vier Boote aus dem 10. Jahrhundert, die bei dem slawischen Handelsplatz von Ralswiek gefunden wurden. An ihnen lässt sich die Nutzung der nordischen Klinkerbauweise erkennen. Hier wurde zuerst die Rumpfschale aus den Planken modelliert, die sich an ihren Längsseiten überlappen. Die Aussteifung der fertigen Rumpfschale mit Spanten erfolgte erst zum Schluss. Das Prinzip dieser Bauweise wurde noch vor wenigen Jahren im großen Maße beim Bau von Fahrzeugen für die Fischerei genutzt. Als eine weitere neue Bauform lässt sich ab dem beginnenden 16. Jahrhundert die Kraweelbauweise mit den Wrackfunden von Zingst von 1523 und von Mukran von 1535 nachweisen. Anfangs wurden Fahrzeuge in dieser Bauweise auch als Schalenbau mit abschließender Aussteifung durch Spanten gefertigt. Im 17. Jahrhundert setzte sich dann zunehmend der Skelettbau durch, bei dem zuerst das Spantengerüst aufgerichtet und dann kraweel beplankt wurde. Auch dieses Verfahren fand neben großen see-tüchtigen Schiffen ebenfalls bei kleineren Boo-

ten und auch bis in unsere Tage Verwendung. Unterschiede im Bau der hölzernen Boote haben ihre Ursachen in verschiedenen Aufgaben, dem Fahrtgebiet und regional geprägten Erfahrungen im Bootsbau. Dem musealen Erhalt von Booten als Zeugnissen des traditionellen Holzbootbaus, aber auch dessen weitere Fortführung in Werften und Museumsprojekten kommt eine große Bedeutung zu. Der traditionelle Holzbootbau stellt einen wichtigen Teil des regionalen kulturellen Erbes der Küstenregion dar.

LITERATUR

- Ellmers, D. (1984): Frühmittelalterliche Handels-schiffahrt in Mittel- und Nordeuropa. Of-fa-Bücher, Bd. 28. Karl Wachholtz Verlag, Neumünster.
- Englert, A., Indruszewski, G., Jensen, H. & T. Gülland (1999): Bialy Kons Jungferreise von Ralswiek nach Wollin – Ein marinarchäologisches Experiment mit dem Nachbau des slawischen Bootsfundes Ralswiek. 2. Jahrbuch der Bodendenkmalpflege in Mecklenburg-Vorpommern 1998. 171-200.



Abb. 11: Kraweelgebautes Zeesenboot STR 9 in der Bootsammlung des Deutschen Meeresmuseums im NAUTINEUM.

- Fircks, J. v. (1999): Der Nachbau eines altslawischen Bootes: ein archäologischer Fund aus Ralswiek auf Rügen wird see-tüchtig. Archäologie in Mecklenburg-Vorpommern. Lübstorf.
- Förster, T. (2000): Schiffbau und Handel an der südwestlichen Ostsee – Untersuchungen an Wrackfunden des 13.-15. Jahrhunderts. In: Archäologisches Landesmuseum MV (Hrsg.), IKUWA, Schutz des Kulturerbes unter Wasser [Kongress Sassnitz 1999] Beitr. Ur- u. Frühgeschichte Mecklenburg-Vorpommerns 35. Lübstorf. 221-236.
- Förster, T., Krüger, J. & T. Scherer (2002): Die schwedische Schiffssperre von 1715 – Taucharchäologische Untersuchungen im Greifswalder Bodden. In: U. Masemann (Hrsg.), Forschungen zur Archäologie und Geschichte in Norddeutschland – Festschrift W. D. Tempel. Rotenburg. 371-388.
- Förster, T. (2009a): Schiffe der Hanse. Hinstorff-Verlag. Rostock.
- Förster, T. (2009b): Große Handelsschiffe des Spätmittelalters – Untersuchungen an zwei Wrackfunden des 14. Jahrhunderts vor der Insel Hiddensee und der Insel Poel. In: Schriften des Deutschen Schiff-fahrtsmuseums, Bd. 67, Convent Verlag, Bremerhaven.
- Herfert, P. (1968): Frühmittelalterliche Bootsfunde in Ralswiek, Kreis Rügen. In: Ausgrabungen und Funde. Bd. 13. 211-222.
- Herrmann, J. (1981): Ein neuer Bootsfund im Seehandelsplatz Ralswiek auf Rügen. In: Ausgrabungen und Funde. Bd. 26. 145-158.
- Herrmann, J. (1998): Ralswiek auf Rügen, Teil 2: Kultplatz, Boot 4, Hof, Probstei, Mühl-berg, Beiträge zur Ur- und Frühgeschichte Mecklenburg-Vorpommerns Bd. 33. Lübstorf.
- Herrmann, J. & D. Warnke (2008): Ralswiek auf Rügen. Die slawisch-wikingischen Siedlungen und deren Hinterland. Teil V. Das Hügelgräberfeld in den „Schwarzen Bergen“ bei Ralswiek. Beiträge zur Ur- und Frühgeschichte Mecklenburg-Vorpommerns Bd. 46. Schwerin.
- Jöns, H. (2000): War das emporium Reric ein Vorläufer Haithabus? Jahrbuch der Bodendenkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern 2000, 201-213.
- Jöns, H., Lübke, H., Lüth, F. & T. Terberger (2007): Prehistoric settlements and development of the regional economic area. Archaeological investigations along the Northeast-German Baltic Sea coast. Bericht der Römisch-Germanischen Kommission 88. Frankfurt. 149-188.
- Kaute, P., Schindler, G. & H. Lübke (2005): Der endmesolithisch/frühneolithische Fundplatz Stralsund-Mischwasserspeicher – Zeugnisse früher Bootsbautechnologie an der Ostseeküste Mecklenburg-Vorpommerns. Jahrbuch der Bodendenkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern 2004, 221-241.
- Lübke, H. (2000): Timmendorf-Nordmole und Jäckelberg-Nord. Erste Untersuchungsergebnisse zu submarinen Siedlungsplätzen der endmesolithischen Ertebølle-Kultur in der Wismar-Bucht, Mecklenburg-Vorpommern. In: Nachrichtenblatt des Arbeitskreises für Unterwasserarchäologie. Hemmenhofen. 17-35.
- Lübke, H. (2005): Ergänzende Anmerkungen zur Datierung der Einbäume des endmesolithisch/frühneolithischen Fundplatzes Stralsund-Mischwasserspeicher. Jahrbuch der Bodendenkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern 2004, 257-261.
- Rudolph, W. (1966): Handbuch der volkstümlichen Boote im östlichen Niederdeutschland. Veröffentlichungen des Deutschen Instituts für Volkskunde, Bd. 41, Akademie-Verlag, Berlin.
- Rudolph, W. (1969): Segelboote der Deutschen Ostseeküste. Veröffentlichungen des Deutschen Instituts für Volkskunde, Bd. 53, Akademie-Verlag, Berlin.
- Rudolph, W. (1974): Boote, Flöße, Schiffe. Edition Leipzig.
- Suder, H. (1930): Vom Einbaum und Floß zum Schiff. In: Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde. Historisch – volkswirtschaftliche Reihe. Heft 7. Verlag Mittler & Sohn, Berlin.
- Szymanski, H. (1929): Die Segelschiffe der Kleinschiffahrt. Pfingstblätter des Hansischen Geschichtsvereins, Blatt XX, Lübeck. Verlag Mittler & Sohn. Berlin.
- Warnke, D. (1981): Eine Bestattung mit skandinavischen Schiffsresten aus den „Schwarzen Bergen“ bei Ralswiek, Kr. Rügen. In: Ausgrabungen und Funde. Bd. 26. 159-165.

Vom Baumstamm zur Mutter aller Boote – Das Projekt „Tradition und Meer“ zum Nachbau eines Einbaumes

Johannes Steinkühler und Alexej Dose

VON DER IDEE, EIN BOOT ZU BAUEN

Die Idee zu dem Projekt „Tradition und Meer“ entstand im Seminar „Bootsbau im frühen Kontext - vom Einbaum zur Kogge“ unter der Leitung von Professor Dr. Thomas Terberger am Institut für Ur- und Frühgeschichte der Universität Greifswald. Auf einer Exkursion nach Dänemark besichtigten die Teilnehmer auch einen Teil der im Seminar behandelten Schiffsfunde und ihre Nachbauten. Von dieser Exkursion inspiriert, stellten sich die Autoren mit Thomas Kroth am Ende die Frage, ob es nicht auch möglich sei, ein solches Projekt eigenständig durchzuführen. Dabei rückten die „vor der Haustür“ entdeckten steinzeitlichen Einbaumreste aus Stralsund in den Blickpunkt, die zu den ältesten überlieferten Wasserfahrzeugen Deutschlands gehören.

Der aus Lindenholz gefertigte Einbaum *STRALSUND 1* sollte mit seiner Gesamtlänge von etwa 13 Metern als ein Vorbild dienen (Kaute et al., 2005).

Erste Schwierigkeiten ergaben sich bei den Nachforschungen zur Beschaffung eines geeigneten Baumstammes. Die Kosten für eine astreine Linde sollten – ohne Transport – etwa 8.000 Euro betragen. Da einzeln stehende Linden in Deutschland dem Naturschutz unterliegen, ist das Angebot an solchen Stämmen zudem sehr begrenzt. Ein ähnliches Problem hatte sich beim Nachbau des Hjortspring-Bootes aus der Zeit um 350 v. Chr. ergeben: Dabei wurden geeignete Linden aus Polen nach Dänemark importiert (Valbjørn, 2003). Für das geplante studentische Projekt musste man sich von der Vorstellung der Verwendung einer Linde verabschieden. Es



Abb. 1: Fahrt auf offenem Gewässer.

stellte sich heraus, dass ein Vorhaben dieser Dimension die Möglichkeiten eines Studentenprojektes überstieg.

Doch diese Umstände waren kein Grund, die Segel zu streichen. Vielmehr gewannen die Autoren mit ihrer Idee zum Nachbau eines Einbaumes die Unterstützung von Thomas Terberger und legten den Grundstein zum Projekt „Tradition und Meer“. Ziel des studentisch organisierten Vorhabens war es, in der Projektwoche der Universität Greifswald 2011 einen Einbaum nachzubauen, der bei späteren Fahrten über offene Gewässer getestet werden sollte (Abb. 1). Die gewonnenen Erfahrungen sollten den Teilnehmern, vorwiegend Lehramtsstudenten des historischen Instituts, auch Anregungen für zukünftige Schulprojekte geben.

ZIELE UND METHODEN – VOR DEM BAU

Wo und wie beginnt man eigentlich, wenn man einen Einbaum bauen will? Einbäume sind eine der langlebigsten Erfindungen des Menschen und werden seit 10 000 Jahren in fast unveränderter Form gebaut, so unter anderem noch heute am Malawisee in Afrika. Die Entscheidung über die Vorlage bestimmte die Wahl der Werkzeuge und Materialien für den Bau des Bootes. Die Beratungen mit dem Experimentalarchäologen Harm Paulsen vom Landesmuseum Schleswig-Holstein führten zu der Entscheidung, einen mesolithischen Einbaum zum Vorbild zu nehmen, wie sie nicht nur in Stralsund, sondern auch in Tybrind Vig/Dänemark überliefert sind. Nachdem die Wahl auf eine Vorlage der Ertebølle Kultur (ca. 5400 bis 4100 v. Chr.) gefallen war, wurde eine sieben Meter lange Pappel als Rohling beschafft. Die Wahl fiel auf Pappelholz, weil es ähnliche Eigenschaften wie Lindenholz aufweist und dem schmalen Budget entsprechend günstig zu bekommen war.

Bevor jedoch der eigentliche Nachbau begann, beschäftigten sich die Teilnehmer zunächst mit den notwendigen mesolithischen Werkzeugen und Rohstoffen, wie z. B. dem Dichtmaterial und seiner Herstellung. Für die angehenden Lehrer war es von besonderem Interesse steinzeitliche Materialien zu verarbeiten, um die gewonnenen Kenntnisse und Fähigkeiten später für den Unterricht zu nutzen. So wurde die Herstellung von Birkenpech ebenso nachvollzogen wie – mit Hilfe von Harm Paulsen – die ersten Schritte der Feuersteinbearbeitung.

Einen solchen Einbaum sowie die dazugehörigen Paddel mit mesolithischen Mitteln zu fertigen, war für eine Gruppe von „Steinzeitanfän-

gern“ ein überaus ehrgeiziges Projekt. Auch die geplanten Testfahrten erwiesen sich nicht als „Kaffeefahrt“, vielmehr galt es unter teils schwierigen Bedingungen bei Wind und Wellengang wissenschaftlich verwertbare Daten zur Nutzung eines solchen Einbaumes zu gewinnen. Während der Fahrten lag der Fokus vor allem auf Experimenten zum Umgang mit Feuer an Bord, der Möglichkeit Tiere zu transportieren sowie darauf, das Fahrverhalten auf Binnen- und Seegewässern zu testen. Im Rückblick ist festzuhalten: Es hätte wohl schon jeder Projektteil für sich eine studentische Projektwoche gut gefüllt. Der anfängliche Plan, den steinzeitlichen Einbaum *STRALSUND 1* als Vorbild zu nutzen, wurde von der Realität eingeholt ...

BAU DES EINBAUMES VOM 13. JUNI BIS 12. JULI 2011

Der Einbaum sollte ursprünglich innerhalb von acht Tagen gebaut werden, doch daraus wurden vier Wochen. Zunächst widmeten sich die Projektteilnehmer dem Werkzeugbau. Die begrenzte Erfahrung mit dem Werkstoff Feuerstein und der Beilherstellung sorgte für sehr unterschiedliche Ergebnisse: Ein Teil der geschäfteten Beile hielt nur wenige Schläge, besser gefertigte „Modelle“ hielten den Belastungen hingegen erstaunlich dauerhaft stand. Die Verwendung von ungegerbtem Schweinsleder für die Schäftungen erwies sich als vorteilhaft, während moderne Naturfasern den Belastungen nicht standhielten (Abb. 2a und b).

Die Abfolge des Einbaumbaus lässt sich in wenige Schritte untergliedern: Zu Beginn liegt der Einbaum „auf dem Rücken“, um die unteren Bordwände, den Boden und den Bug herauszuarbeiten. Anschließend wird der Baumstamm gedreht und ausgehöhlt. Das Endschott wird abschließend in Nut- und Federtechnik eingepasst. Das Entrinden des Baumes und die Wahl der Unterseite waren schnell abgeschlossen. Die Pappel zeigte auf einer Seite zahlreiche Verastungen. So bot sich diese Seite zur Aushöhlung an, um wenige Astansätze in Boden und Bordwand zu bekommen. Die Beseitigung der Astansätze stellte eine besondere Herausforderung für die Arbeit in steinzeitlicher Technik dar. Mit solchen Werkzeugen ist es ausgesprochen schwierig, die Fasern längs der Wuchsrichtung zu schlagen. Steinzeitliche Einbaumbauer hätten diesen Baumstamm wahrscheinlich verworfen und einen besser geeigneten Stamm ausgewählt!

Nach den ersten Tagen wurde offensichtlich, dass der Bau mit den selbst hergestellten Werkzeugen in der begrenzt verfügbaren Zeit nicht zu



Abb. 2a und b: Mit steinzeitlichem Material geschäftetes Beil (links); Beil mit neuzeitlichem Material geschäftet. Der Lappen diente zur Verstärkung der Schäftung, dennoch zerschnitt das Feuersteinbeil während der Arbeit die Umwicklung (rechts).



Abb. 3: Die letzten Arbeiten am Einbaum. Die Studenten Franziska Hentze, Tobias Hilsenitz, Thomas Kroth und Sandra Prothmann (von vorne nach hinten) glätten die Oberfläche des Einbaumes.

halten war und daher entschied sich die Gruppe, auch Eisenwerkzeuge einzusetzen. Anliegen des Projektes war schließlich die Annäherung an prähistorische Techniken und Verkehrsmittel und nicht die Durchführung eines streng wissenschaftlichen Experimentes. Innerhalb der ersten vier Bautage wurden so die äußeren Bordwände und der Boden des Einbaumes gestaltet. Der Bug erhielt ebenfalls seine Form. Nach dem Drehen des Baumes mit Hebelkraft erfolgte in mühevoller, schweißtreibender Arbeit das Ausdechseln des Baumes. Zahlreiche Blasen und Überbelastungserscheinungen



Abb. 4: Der Einbaum nach dem Stapellauf.



Abb. 5a und b: CAD Modell und realer Einbaum im Vergleich. Das untere Bild zeigt den Einbaum auf einer Sandbank vor Wampen (Grafik: Jan Morgenstern).

an den Handgelenken einiger Teilnehmer blieben bei dieser Arbeit nicht aus. Durch großen persönlichen Einsatz wurde der Bootsbau dennoch neben dem regulären Studium Stück für Stück vorangetrieben. Dabei musste der Baum ständig gewässert und das Material für die Werkzeuge beschafft werden. Das Projekt entwickelte sich für die Teilnehmer mehr und mehr zu einer 24-Stunden-Aufgabe: Die gesamte Gestaltung des Einbaumes nahm rund 400 Personearbeitsstunden in Anspruch (Abb. 3), dazu kamen aufwändige Arbeiten wie die Pechbrennversuche sowie die Anfertigung und Verzierung des Endschotts. Die Herstellung eines Paddels beanspruchte allein einen Arbeitstag, wobei ein mittelsteinzeitlicher Fund aus dem Duvenseer Moor in Schleswig-Holstein als Vorbild diente (Tromnau, 1973), das abweichend vom Originalfund nicht aus Eschenholz, sondern aus dem weicheren Pappelholz gefertigt wurde. Am 12. Juli 2011 war es endlich soweit: Nach einem abenteuerlichen LKW-Transport konnte der Einbaum im Greifswalder Museumshafen zu Wasser gelassen werden. Die dreizehn Lehramtsstudenten konnten zu Recht stolz auf ihr Ergebnis sein (Abb. 4). Doch die nächsten Herausforderungen warteten bereits auf dem Wasser ...

ZAHLEN UND TECHNISCHE DATEN DES EINBAUMES

Der Einbaum ist 7,01 Meter lang, die Höhe „Mittschiffs“ beträgt 42 Zentimeter, der Boden hat eine Stärke von etwa 4,5 Zentimeter und die Bordwände sind etwa drei Zentimeter stark. Der „Tiefgang“ liegt ohne Besatzung bei etwa zehn Zentimeter, während mit einer Besatzung von vier Personen etwa 25 bis 30 Zentimeter Tiefgang erreicht werden; die Freibordhöhe beträgt dann noch etwa 15 Zentimeter. Der Einbaum verjüngt sich von 65 Zentimeter am Heck auf 43 Zentimeter in der Bugsektion. Der Diplomingenieur (FH) Jan Morgenstern erstellte für das Projekt ein digitales Modell des Einbaumes mit Hilfe des Computer Aided Design (CAD; Abb. 5a und b). Aus den Ausgangsdaten lässt sich eine rechnerische Gesamtmasse von 248,9 Kilogramm bei 750 kg/m³ angenommener Holzdicke errechnen. Das Materialvolumen des Einbaumes beträgt etwa 0,332 Kubikmeter, das Innenvolumen beträgt etwa 1,229 Kubikmeter. Der Einbaum verdrängt etwa 1,562 Kubikmeter Wasser. Die rechnerische Zuladung des Einbaumes, allerdings ohne jedes Freibord, beträgt 1,31



Abb. 6: Eine ausgebrannte Feuerstelle im Einbaum.



Abb. 7: Der Einbaum als „Tiertransporter“.

Tonnen. Die tatsächliche Zuladung dürfte bei maximal 600 Kilogramm liegen. Dabei ist der Wellengang zu berücksichtigen, da eine erhöhte Zuladung das Freibord verringert.

Das Volumen des unbearbeiteten Baumstammes betrug 1,9 Kubikmeter, daraus ergibt sich ein Gesamtgewicht von mindestens 1,5 Tonnen. Der fertige Einbaum macht daher 17 % des Baumes aus, die restlichen 83 % wurden in mühevoller Handarbeit zu Holzschnipseln verarbeitet.

ERSTE TESTFAHRTEN

Nach erfolgreichem Stapellauf standen nun endlich die Testfahrten an. Zunächst galt es, die Fahreigenschaften des Einbaumes kennenzulernen. Auf der Jungfernfahrt wurden die maximale Anzahl der Paddler und die maximale Geschwindigkeit ermittelt. Auf dem relativ ruhigen Ryck in Greifswald konnten bis zu sechs Personen mit einem Gesamtgewicht von etwa 500 Kilogramm gleichzeitig den Einbaum fahren.

Ein „Sprintversuch“ mit fünf trainierten Drachenbootfahrern der Hochschulsportgemeinschaft ergab für die Distanz von 250 Metern eine Zeit von 2:56 Minuten. Im Vergleich zu einem Drachenboot mit ähnlichem Eigengewicht und 20 Paddlern (etwa 7,5 km/h) war der Einbaum mit etwa 5 km/h erkennbar langsamer. So bleibt festzustellen, dass Einbäume nicht gerade „Sprinter“ sind.

Die ersten Fahrversuche zeigten, dass der Einbaum eine relativ gute Freibordhöhe hat. Das Lenkverhalten kann jedoch keineswegs als wenig bezeichnet werden. Durch das recht hohe Eigengewicht driftet das Boot über einen Punkt im hinteren Drittel. Ebenso hat der Einbaum bedingt durch die Wuchsform des Baumes einen leichten Rechtszug. Das Lenken des Einbaumes

erfordert daher Erfahrung, und die Mannschaft musste sich an die geringe Stabilität des Wasserfahrzeuges gewöhnen.

Die Sitzpositionen und Gewichtsverlagerungen müssen stets abgestimmt werden, wobei sich die Kommunikation über die gesamte Länge des Einbaums als eine echte Herausforderung erwies. Einbaumfahren setzt also absolute Teamarbeit voraus. Versuche, den Einbaum stehend zu paddeln, ergaben eine deutlich höhere Geschwindigkeit. Allerdings erfordert diese Technik von den Paddlern eine noch genauere Abstimmung – und viel Übung.

UNTER FEUER UND ALS TIERTRANSPORTER UNTERWEGS

Die Versuche im Umgang mit Feuer an Bord verliefen erfolgreich. Es wurde eine Lehm-packung auf den Boden des Einbaumes aufgebracht, wie sie bereits beim Pechbrennen im Rahmen der Projektvorbereitung Anwendung fand. Darauf wurde mit dünnen Zweigen ein Feuer entfacht. Verkohlungen, wie sie bei steinzeitlichen Einbäumen vorkommen (Bleile, 2008), traten nach etwa einer Stunde Fahrtzeit mit der Feuerstelle an Bord nicht auf. Diese Beobachtung lässt regelhaften und intensiven Feuergebrauch auf den Einbäumen der Steinzeit vermuten. Das Feuer brennt durch den Fahrtwind relativ rasch nieder. Demzufolge müssen recht große Mengen Feuerholz mitgeführt werden oder es können keine größeren Distanzen mit brennendem Feuer überwunden werden. Bis auf eine gewisse Rauchbelästigung, ist der Umgang mit Feuer auf dem Einbaum unproblematisch. Der Lehm härtet durch das Feuer aus und schützt das Feuer so auch vor Wasser im Boot. Die Mitnahme von Glut gestaltet sich einfacher und die Rauchbelästigungen treten kaum auf. Feuer



Abb. 8: Die letzten Meter der Testfahrt. Im Hintergrund der Dänholm und die Insel Rügen.

kann also gut auf Einbäumen transportiert werden (Abb. 6).

Nach diesen erfolgreichen Tests zur Zuladung und zum Verhalten des Einbaumes wollte das Team den Transport von Tieren nachvollziehen. Die Wahl fiel auf ein etwa 80 Kilogramm schweres Gotlandschaf.

Das Schaf musste in den Einbaum gehoben werden und verhielt sich während der ganzen Ausfahrt erstaunlich ruhig (Abb. 7). Der Student, der das Tier sicherte, musste das Tier sogar vom Trinken des Brackwassers und vom Fresen des Schilfes abhalten. Nach der Ausfahrt

wollte das Tier den Einbaum nicht selbstständig verlassen und musste wiederum getragen werden. Der Transport stellte sich also als unproblematischer heraus als erwartet und auch ein Hund an Bord bestätigte, dass so ein Einbaum als „Tiertransporter“ gut geeignet ist.

AUF NACH STRALSUND

Die größte Herausforderung und zugleich der wichtigste Test war ohne Zweifel die Fahrt über den Bodden von Greifswald nach Stralsund

Tabelle 1: Übersicht zu ausgewählten Daten der Testfahrt nach Stralsund.

	Tag 1: Wiek Mole - Wampen	Tag 2: Stahlbrode - NSG Niederhof
Strecke:	5,2 km	5 km
Zeit:	2:29 Std.	1:34 Std.
Geschwindigkeit:	ca. 2,27 km/h	ca. 3,7 km/h
Bemerkungen zum Wind:	Stärke: 5-6, gegen den Wind	Stärke: 2-3, Rückenwind



Abb. 9: 6 000 Jahre Schiffbaustradition auf einen Blick. Die Fahrt zur Übergabe an das NAUTINEUM. Im Hintergrund ist die Volkswerft Stralsund zu sehen.

(Abb. 8). Die Strecke sollte mit einer Übernachtung in Stahlbrode in zwei Tagen bewältigt werden. Leider kann in der Neuzeit nicht auf das richtige Wetter gewartet werden und daher hatte die vierköpfige Crew am 20. August 2011 Gegenwind von sechs Beaufort, in Böen auch kräftiger. Das Begleitboot des Technischen Hilfswerks Greifswald war entscheidend für die Sicherheit der Crew.

Die Ausfahrt auf dem Bodden, der bei Wind als heikles Fahrwasser gilt, war ein großes Wagnis. In jüngerer Zeit hat bekanntlich niemand versucht, den Bodden mit einem Einbaum zu befahren und so fehlte jeder Erfahrungswert. Anfänglich verlief die Fahrt unproblematisch und nur gelegentlich schwappten Wellen in den Einbaum. Die kleinen Wassermengen ließen sich rasch ausschöpfen. Da höhere Wellen für den Einbaum gefährlich sind, wurde der Einbaum vornehmlich durch seichtes Gewässer gesteuert. Gelegentlich musste das Team jedoch auch

tiefere Gewässer passieren, was bei den erschwerten Wetterverhältnissen eine besondere Herausforderung darstellte.

Das Hauptziel der Ausfahrt war es, die Grenzen des Einbaumes zu testen und dazu gehört wohl auch, einzelne dieser Grenzen zu überschreiten: Im Laufe des Nachmittags wurde immer offensichtlicher, dass das Tagesziel, Stahlbrode zu erreichen, zu ehrgeizig gesteckt war. Daher entschied sich die Crew vor der Halbinsel Riems für die direkte Fahrt über das offene Wasser mit Tiefen bis zu sechs Metern. Zunächst verlief die Fahrt gegen den Wind gut, doch schwappten die Wellen zunehmend in den Einbaum. Dabei nahm der Bug solche Wassermengen auf, dass man mit dem Ausschöpfen nicht mehr nachkommen konnte. Durch die Unterteilung des Einbaumes in Segmente ließ sich dieses Problem zunächst noch beherrschen, doch die Entscheidung, wieder in flaches Wasser zu steuern, erfolgte zu spät. Es war nicht mehr möglich, den etwa eine Tonne schweren Einbaum durch den Wind zu drehen und mit den Paddeln zu steuern: Die Havarie war unausweichlich, der Einbaum lief vollständig voll und musste verlassen werden.

So bekam die Mannschaft die Möglichkeit, die Bergung eines Einbaumes kennenzulernen. Der Anspruch der Einbaumfahrer war es, ohne fremde Hilfe den Einbaum wieder flott zu machen. So sammelte die Crew die wichtigsten Ausrüstungsgegenstände aus dem Wasser zusammen und schleppte den unter der Wasserlinie schwimmenden Einbaum eigenständig etwa 1,5 Kilometer bis auf den Strand. Ein pensionierter Fischer rief sogar einen Rettungshubschrauber, der gerade noch rechtzeitig abbestellt werden konnte. Der erfahrene Fischer Bernd Böse wusste, dass ein solcher Schiffsbruch nicht unterschätzt werden darf.

Nach kurzer Pause am Strand ging es zu dritt weiter. Ein Crewmitglied hatte für den ersten Tag die Grenze seiner Kräfte erreicht. Nach etwa zwei weiteren Kilometern Fahrt musste der Einbaum in Schlepp genommen werden, um Stahlbrode vor Einbruch der Dunkelheit zu erreichen, denn solch ein Einbaum besitzt keine neuzeitlichen Positionslichter.

Erfreulicherweise begann der nächste Tag als Entschädigung mit gutem „Einbaumwetter“. Der Wind war über Nacht abgeflaut und dem Team zeigte sich morgens ein ruhiger Strelasund. Bei diesen Bedingungen war das Vorankommen wesentlich leichter (siehe Tabelle 1).

Die Fahrt am zweiten Tag mit nur drei Personen erwies sich als vorteilhaft, da der Bug höher aus dem Wasser ragte und so die Wellen besser schnitt. Das Fahrwasser vor dem Rügendam

stellte aufgrund des regen Schiffsverkehrs sowie des auffrischenden Windes und des damit einhergehendem Wellenganges ein zu gefährliches Hindernis dar. Daher wurde der Einbaum aus Sicherheitsgründen erneut in Schlepp genommen. Den letzten Abschnitt der Einfahrt in den Dänholm-Kanal legte die Mannschaft dann wieder paddelnd zurück (Abb. 9).

Eine Reise in der Steinzeit hätte vermutlich vier Tage in Anspruch genommen. Ohne Beiboot und Zeitdruck hätte man ungünstige Wind- und Wetterverhältnisse an Land abgewartet.

Nach dieser Fahrt mit Hindernissen wurde der Einbaum am 9. September 2011 als Dauerleihgabe an das Deutsche Meeresmuseum in Stralsund übergeben, wo man ihn heute in der Ausstellung des NAUTINEUMs besichtigen kann. Um Frostschäden und Trocknungsrisse zu vermeiden, wurde der Einbaum im Herbst 2011 in Kooperation mit dem NAUTINEUM im Dänholmkanal vorübergehend versenkt.

ERGEBNIS

Die Experimente des Projektes „Tradition und Meer 2011“ bestätigten den Einbaum als gutes, wenn auch langsames Transportmittel mit hoher Ladekapazität, das vor allem für Binnengewässer geeignet ist. Fahrten über offenes Wasser erfordern ruhiges Wetter: Kenntnisse der befahrenen Gewässer sind daher eine wichtige Voraussetzung für die Kalkulation von Risiken. Die eingesetzten steinzeitlichen Paddel unterschieden sich in der Handhabung nicht wesentlich von ihren neuzeitlichen Pendanten. Für den Bau mit steinzeitlichen Mitteln sind schätzungsweise fünf Personen über einen Monat beschäftigt; dabei ist allerdings der Erfahrungsfortschritt nicht zu unterschätzen, so dass die Beobachtungen aus dem Bau eines ersten Einbaumes nur eingeschränkt als Berechnungsgrundlage genutzt werden können.

Der nachgebaute Einbaum weist konstruktionsbedingte Schwächen auf, die bei einem weiteren Nachbau verbessert werden sollten. Beispielsweise erhöhen die bei der Fertigung stehen gelassenen Schotts zwar die Querstabilität, erschweren aber das Aushöhlen des Baumes erheblich. Dieser Mehraufwand steht in keinem Verhältnis zu dem Nutzen der Unterteilung des Baumes. Weiterhin muss der Bug flacher ausgeformt und höher gezogen werden, um die Wellen besser schneiden zu können. Dadurch könnte eine bessere Seegängigkeit erreicht werden. Ein weiterer Einbaum der Projektgruppe würde sich noch näher an die steinzeitlichen Funde anlehnen. Einen originalgetreuen Nachbau von ei-

nem der Stralsunder Einbäume herzustellen und zu testen, bleibt weiterhin das erklärte Ziel des Projektes. Die bei diesem Einbaumbau gewonnenen Erfahrungen haben gute Voraussetzungen für dieses und andere zukünftige Vorhaben geschaffen.

Das Verhalten bei Lagerung und die Erhaltung an der Luft sowie Daten zur Laufzeit des Einbaums sollen anhand dieses Einbaumes untersucht werden. Die Ausstellung des Einbaumes im Deutschen Meeresmuseum schlägt nunmehr eine gedankliche Brücke zu den steinzeitlichen Einbaumfunden in der Hansestadt Stralsund, die nicht erhalten sind.

LITERATUR

- Andersen, S. H. (1987): Mesolithic dug-outs and paddles from Tybrind Vig, Denmark. *Acta Archaeologica* 57, 87-106.
- Bleile, R. (2008): Archäologische Quellen zur mittelalterlichen Binnenschiffahrt in Mecklenburg-Vorpommern. In: „Die Dinge beobachten ...“: archäologische und historische Forschungen zur frühen Geschichte Mittel- und Nordeuropas; Festschrift zum 60. Geburtstag von Günter Mangelsdorf: 473-496.
- Kaute, P., Schindler, G. & H. Lübke (2005): Der endmesolithische/frühneolithische Fundplatz Stralsund-Mischwasserspeicher – Zeugnisse früher Bootsbautechnologie an der Ostseeküste Mecklenburg-Vorpommerns. *Bodendenkmalpflege in Mecklenburg-Vorpommern* 52: 223-241.
- Tromnau, G. (1973): Ein 9000 Jahre altes Paddel aus dem Duvensee: mittlere Steinzeit (Duvenseestufe 7000-6000 v. Chr.). *Helms-Museum, Hamburg*.
- Valbjørn, K. V. (2003): Boatbuilding. In: Hjortspring. A pre-roman Iron-Age warship in context. *Vikingskibshallen, Roskilde*. S. 70-83.

Der Nachbau eines Heuers aus Zempin/Usedom im Rostocker Schiffahrtsmuseum

Peter Danker-Carstensen und Alexander Kiencke

DER BOOTSTYP HEUER

Heuer waren universelle, einmastig gesegelte Fischereifahrzeuge, deren ursprüngliche Bauweise sich vom Stettiner Haff, dem Achterwasser sowie dem Peenestrom bis nach Mecklenburg ausgebreitet hatte. Sie wurden in unterschiedlichen Bauvarianten in den pommerschen Küsten- und Haffgewässern bis in das 20. Jahrhundert hinein für die kleine Küstenfischerei eingesetzt.

Der Fahrzeugtyp Heuer wurde 1738 im Lieper Winkel/Usedom erstmals erwähnt und diente dort als Frachtfahrzeug, Fährboot und für Fischereizwecke. 1836 wurde der Heuer erstmalig als Fischereifahrzeug erwähnt (Warncke, 2004). Die ersten Fischer-Heuer kamen aus Pölitz in der Nähe von Stettin. 1860/1870 siedelten sich die Bootsbauer Eichstedt und Bars in Lassan an und betrieben den Heuerbau. Ab 1870 fischten die Fischer von Kamminke auf Usedom mit Heuern, ab 1900 war der Heuer auch in Usedom zu Hause (Warncke, 2004).

Der Bau von Heuern verbreitete sich über das gesamte Oderhaff (Zimdars, 1941). In Vorpommern lag die Herstellung dieser Boote seit dem 19. Jahrhundert gewöhnlich in den Händen zünftig ausgebildeter, hauptberuflicher Bootsbauer. Nach und nach bauten alle Bootsbauer Heuer, und zwar Friedrich Eichstädt ab 1895, Carl Fünning ab 1904 und Theodor Hoffschild ab 1927 in Wolgast; Christian Jarling und sein Nachfolger ab 1893 in Freest, Friedrich Molenschott ab 1895 in Peenemünde, Albert Bollow ab 1928 in Zinnowitz und neben Bars und Eichstedt auch die Bootsbauerfamilie Menge ab 1870 in Lassan. Karl Klein ab 1890 in Usedom sowie Paske und Daniel Parl in Garz. Bootsbauer Menge in Lassan baute beispielsweise zwischen 1920 und 1939 Heuer für Fischer in Bossin, Dargen, Welzin, Usedom, Karnin, Balm, Rankwitz, Quilitz, Warthe, Ückeritz, Zempin, Mahlzow, Wolgast, Hohendorf, Negenmark, Bauer und Klotzow-Fähre. Der Heuer verdrängte noch vor dem Ersten Weltkrieg andere gleich-

große Bootstypen auf Rügen und verbreitete sich bis nach Mecklenburg und in die Wismarer Bucht (Rudolph, 1966).

GRÖSSE UND BAUWEISE

Der Heuer (auch *Henger*, *Hoyer*, *Hugger* oder *Huker* genannt) ist typologisch ein Bodenplanckenboot mit Balkensteven (Rudolph, 1966, 1969), der meist als spitzer Vor- und Achtersteven ausgebildet ist. Er hat einen schlanken Bootskörper mit starkem Sprung (Aufbiegung von Bug- und Heckteil) und bietet insgesamt eine elegante Silhouette (Abb. 1). Wesentliches Konstruktionselement des Heuers ist die 25 bis 50 Zentimeter breite und vier bis acht Zentimeter starke Bodenplanke. Dem Boden laschten die Bootsbauer Balkensteven an. Die Bordwände wurden anschließend mit zwei bis sechs Plankengängen aufgezimmerter. Ursprünglich mit einer Länge bis zu sechs Meter, mit nur zwei bis drei Plankengängen gebaut, wurden Heuer mit Einführung des Motors größer und erreichten eine Länge von sieben bis acht Metern. Die Anzahl der Plankengänge stieg mit der Verknappung der ursprünglich recht breiten Holzplanken auf fünf bis sieben und mehr (Rudolph, 1966). Ein abgeschotteter Raum bildete den Fischraum, in Vorpommern *Däken* genannt. Häufig vorn,

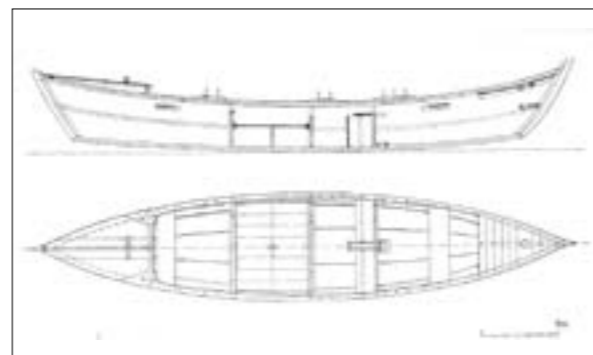


Abb. 1: Heuer aus Zecherin/Usedom, erbaut in Kratzwiek (Quelle: Rudolph, 1966).

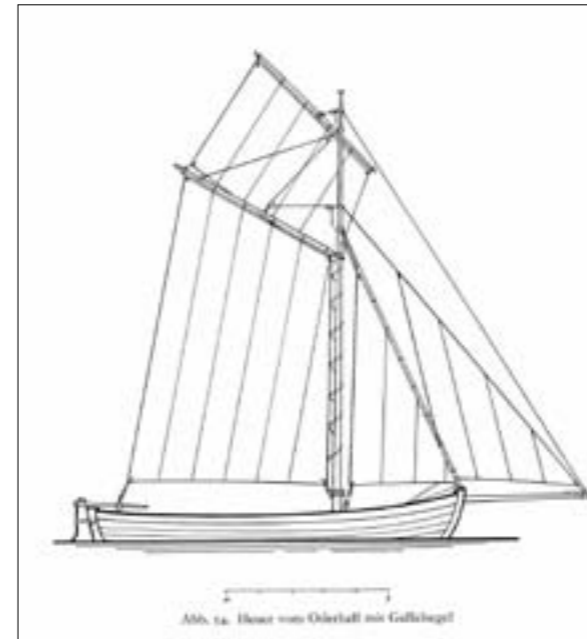


Abb. 2: Segelriss eines Heuers vom Oderhaff mit Gaffelsegel (Quelle: Rudolph, 1969).

aber überwiegend achtern, waren die Boote etwa 60 Zentimeter lang geklinkert eingedeckt, um Netze, Geräte oder den Proviant geschützt unterbringen zu können (Rudolph, 1966). Die Boote wurden von einem, zwei oder drei Besatzungsmitgliedern gerudert. Als Besegelung war zunächst eine Sprietbesegelung an

zwei Masten üblich. Später hatten die Segelheuer auch eine Gaffeltakelung ohne Giekbaum (Abb. 2). Das Ruder war am Achtersteven eingehängt. Je nach Verwendungszweck, für die Reusenfischerei, als Zugboot für Netze oder als Angelheuer, wurden die Fahrzeuge mit oder ohne Schwert gebaut, wobei das alte Steckschwert teilweise durch ein Drehschwert abgelöst wurde. Die Motorisierung begann ab 1909, allgemein dann um 1924 nach der Inflation mit dem Einbau kleiner Dieselmotoren (Abb. 3). Mit der Motorisierung kam es dann in den 1920er Jahren auch zum Aufsatz von kleinen Ruderhäusern auf dem Achterdeck (Rudolph, 1969). Für die Anschaffung von Motoren gab es in den 1930er Jahren nach der Weltwirtschaftskrise staatliche Beihilfen.

VOM HEUER ZUM STRANDBOOT

Auch die Strandboote an der Ostseeküste der Insel Usedom sind vom Grundtyp her Heuer, das heißt sie besitzen ebenfalls eine Bodenplanke sowie spitze Vor- und Achtersteven. Neun bis zwölf Plankengänge bilden die Bordwände. Die Boote hatten zunächst zwei Meter lange Seitenschwerte für die Kursstabilität. Ab 1890 wurden dann Mittelschwert und Schwertkasten teils als Zirkelschwert, dann aber überwiegend als Steckschwert eingeführt. Gesteuert wurde

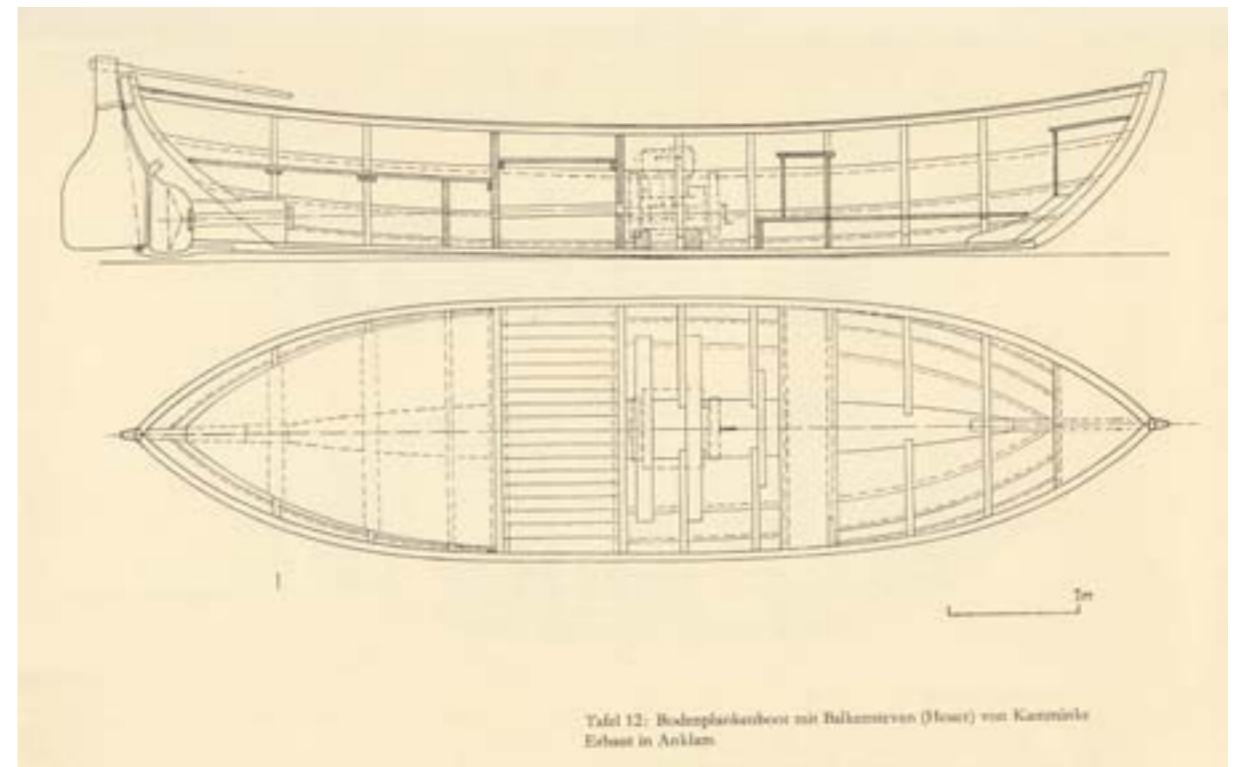


Abb. 3: Motorisierter Heuer aus Kamminke/Usedom, erbaut in Anklam (Quelle: Rudolph, 1966).

Im Freigelände des Schiffbau- und Schifffahrtsmuseum im IGA Park entstand 2007/2008 mit Unterstützung durch geförderte Arbeitsmarktprojekte bei der Qualifizierungsgesellschaft BQG „Neptun“ mbH Rostock ein „historischer Schiffshandwerkerplatz“ (Werftplatz). Das Projekt Bootswerft umfasst einen Ausstellungs- und Werkplatz für traditionelle Tätigkeiten der maritimen Arbeitswelt sowie zur Restaurierung und Reparatur historischer Boote. Bestandteile sind eine Schmiede, ein Holzlagerplatz, eine Reeperbahn, eine Meisterbude und eine Toilette. Die Schmiede ist ein massiver ausgemauerter Fachwerkbau, alle übrigen Gebäude sind leichte Holzkonstruktionen.

Auf dem Reparaturplatz können historische Fischerei- und Arbeitsboote bis zu zehn Meter Länge restauriert werden. Auf der Museumswerft werden die für die mecklenburgische und vorpommersche Küstenregion typischen Segel- und Arbeitsboote wie Rostocker Kahn, Heuer, Polt, Zeesboot restauriert und instand gesetzt. Auch der Nachbau von traditionellen Booten ist prinzipiell möglich, erfordert jedoch ein Mindestmaß an Kontinuität bei der Bereitstellung der notwendigen Ressourcen.

Einzelbesuchern aber vor allem auch Schulklassen werden maritime Techniken im Holzbootsbau und in den mit dem Bootsbau verwandten Handwerksberufen, wie zum Beispiel der des Reepschlägers gezeigt, darunter Plankenverbindungen in Klinker- und Kraweelbauweise, Kalfatern, Holzbearbeitung mit historischen Werkzeugen (Hobeln, Bohren etc.; Abb. 4).



Abb. 4: Zum museumspädagogischen Angebot auf der Bootswerft des Rostocker Schifffahrtsmuseums gehört auch eine Reeperbahn, auf der Museumsbesucher unter Anleitung Seile drehen können.

mit dem am Achtersteven außenbords eingehängten Ruder. Seit den 1880er Jahren waren auch bei Strandbooten zur Unterbringung von Netzen, Handwerkszeug und Proviant Vor- und Achterschiff etwa 60 Zentimeter eingedeckt. Die Fahrzeuge waren ursprünglich sieben bis neun Meter lang. Strandboote hatten zunächst ein Luggersegel oder Sprietsegel. Ab 1880 wurde dann die Gaffelsegeltakelung eingeführt und bis zum Ersten Weltkrieg mit Klüver und teilweise Toppsegel komplettiert. Strandboote lie-

ben sich die Fischer zunächst in Swinemünde, Lassan und Anklam bauen. Später bauten dann alle Bootsbauer am Oderhaff Strandboote. Takelage und Blöcke sowie Seitenschwerter und Steuerruder bauten sich die Fischer selbst. Im Allgemeinen hatten die Fischerboote nur einen Teeranstrich. In den Badeorten waren sie aber mit Ölfarbe gemalt und häufig weiß abgesetzt, da sie im Sommer für Segeltouren mit Badegästen eingesetzt wurden und man den „Fremden“ nicht schwarz geteerte Boote anbieten wollte.

Als weitere Besonderheit trugen die Strandboote Namen: *Seestern*, *Seeadler*, *Kehrwieder*, *Seeteufel* oder *Seemöwe* heißen auch heute noch die Boote am Strand von Ahlbeck; so hießen auch die Pensionen und Hotels, in denen die Badegäste wohnten (Lassnig, 1991).

Die Usedomer Strandboote arbeiteten im Seegebiet zwischen der Greifswalder Oie und der Oderbank. Gefischt wurde mit der Scherzeese – *geschöört* oder *gescheert*, wie es im Pommerischen Platt hieß. 1898 gab es 77 Strandboote an der Peenemündung und an der Usedomer Küste (Lassnig, 1991).

Nach ähnlichen Konstruktionsprinzipien waren außerdem die Garnboote gebaut. Für das schwere Netz hatten sie in der Mitte eine Winde zum Aufwinden der Zugleinen. Die Wolgaster Stadtfischer fischten mit solchen Garnbooten unter anderem auf der Peene (Lassnig, 1991).

GAB ES „MECKLENBURGER HEUER“?

Heuer sind typische pommersche Fahrzeuge, die vereinzelt auch an der Mecklenburger Küste Verbreitung fanden. Heute besteht Einigkeit darüber, dass es keinen speziellen Bootstyp eines „Mecklenburger Heuer“ gegeben hat. Hintergrund dieser Diskussion ist wahrscheinlich ein oder mehrere als Heuer bezeichnete Fischerboote, die in der Filiale der Flugzeugbau Friedrichshafen GmbH in Warnemünde entstanden sind. Vor dem Hintergrund des Verbotes des Flugzeugbaus gemäß des Versailler Vertrages spezialisierte sich dieses Unternehmen zu Beginn der 1920er Jahre notgedrungen auf den Bau von Fischereifahrzeugen – in erster Linie Fischkutter. Zum Produktionsprofil dieser



Abb. 5: Zur Vorbereitung des Nachbaus wurden die Maße des Zempiner Heuers mittels Spantmallen abgenommen.

„Werft“ gehörten unter anderem auch Heuer. Es ist allerdings nicht bekannt, wie viele Heuer wirklich in Warnemünde gebaut worden sind.

Die Konstruktion aus Warnemünde war wahrscheinlich auch Grundlage für den Bau des „Rankwitzer Heuers“. Dieses 6,5 Meter lange und 1,6 Meter breite Boot wurde um 1942 in Lassan beim Bootsbauer Menge für den Fischer Hermann Räsch aus Rankwitz gebaut und bis 1960 als Aalangelheuer verwendet. Danach wurde das Fahrzeug als Freizeitboot genutzt. 1994 verbrachte es der Heimatverein Rankwitz in das Heimatmuseum. Dort wurde es von Helmut Olszak aus Berlin aufgemessen und diente als Vorlage für den Bau eines Schiffsmodells.

VON ZEMPIN NACH ROSTOCK

Im Herbst 2008 begann das Rostocker Schiffbau- und Schifffahrtsmuseum alte, außer Dienst gestellte Boote, die für die Bodden- und Hafffischerei im Nordosten Deutschlands charakteristisch waren, nach Rostock zu überführen. In diesem Zusammenhang kamen zwei Heuer und ein Netzboot in den Bestand des Museums. Grundsätzlich sollten diese Boote als regionales Kulturgut in Form und Funktion erhalten und gezeigt werden. 2009 wurde der Entschluss gefasst, das Boot mit dem schlechtesten Erhaltungszustand als eine 1:1-Replik nachzubauen. Die Wahl fiel auf einen acht Meter langen Heuer aus Zempin, da der desolate Zustand des Bootes eine Restaurierung als wenig sinnvoll und unvermeidbar aufwendig erscheinen ließ. So wurde der Zempiner Heuer zur Vorlage für einen originalgetreuen Nachbau in Rostock gewählt. Das bereits seit einiger Zeit nicht mehr genutzte und damals schon seit längerem im Schilf des Achterwassers liegende Fahrzeug war 2007 von



Abb. 6: Die Rumpfschale des Heuer-Nachbaus ist fertig gestellt.



Abb. 7: Zempiner Heuer: Original und Replik – diese ist allerdings durch den Dampfkasten, auf dem ein frisch gelohes Segel hängt, verdeckt.

Helmut Olszak aus Berlin aufgemessen worden (siehe Beitrag von Olszak in diesem Band). Dieser Heuer, 1903 in Swinemünde, vermutlich auf der Kneiske Werft gebaut, wurde 1913 vom Vater des letzten Eigners, Fischer Tiefert aus Zempin, für drei Zentner Heringe erworben. Das Boot war als Segelfahrzeug gebaut, hatte allerdings bereits einen Motor sowie einen Verstellpropeller, der bei Segelbetrieb gerade gestellt wurde. Typisch für Heuer aus der Region Swinemünde war zu dieser Zeit das geklinkerte Borg (hintere Eindeckung) am Heck des Fahrzeuges.

NACHBAU EINES HEUERS ALS MUSEUMSEXPONAT

Der Bootsbauer des Rostocker Museums, Alexander Kiencke, fertigte – zunächst im Rahmen des EU-Projektes SeaSide – (siehe Beitrag von Danker-Carstensen auf Seite 20 in diesem Band) das knapp acht Meter lange und 1,80 Meter breite Holzboot. Als Berater stand ihm der Bootsbauer Jens Lochmann aus Althagen/Darß zur Seite. Für den Nachbau wurden eine Helling und ein Dampfkasten gebaut. Das Boot wurde sorgfältig aufgemessen, um es dann über Spantmallen identisch zu replizieren (Abb. 5). Ein engagierter Holzhändler aus Ribnitz beschaffte das nötige luftgetrocknete Planken- und Krummholz aus Eiche. Zuerst wurde die etwa 6,5 Meter lange und sechs Zentimeter starke Bodenplanke auf der Helling platziert und die Spantmallen auf ihr befestigt. Danach wur-

den die Steven und Stevenknie hergestellt und zusammen mit der Bodenplanke verbolzt. Durch die entstehenden Einfallswinkel über die Mallen konnte nun genau die Sponung, eine angehoelte Falz in Bodenplanke und Steven eingeschlagen werden. Alle Arbeitsschritte erfolgten fast ausschließlich mit historisch authentischen Werkzeugen. Beispielsweise wurden die Kurven von Steven, Spanten oder Decksbalken mit Dechseln behauen und mit dem Schiffshobel geschlichtet. Auch die Bodenplanke wurde mit der Rauhbank, einem langen schweren Hobel ausgehobelt.

Danach wurden die Aufteilung der Plankengänge und deren Überlappung auf Spantmallen und Steven angezeichnet. Dies war Voraussetzung für die spätere Abwicklung der Planken mit der Stickschiene. Die einzelnen, sich ergebenden Konstruktionspunkte wurden mit langen Strickleisten auf dem Plankenholz verbunden und angezeichnet. Anschließend wurden die Kielgangsplanken spiegelbildlich ausgesägt, gedämpft und mit Zwingen an den Mallen und Steven fixiert. Danach wurden sie sorgfältig mit dem Putzhobel in die Sponung eingepasst. Vor der Verschraubung mit den Steven und Vernietung mit der Bodenplanke wurde die „Lannung“ mit dem Putzhobel angehobelt und der „Set“ mit einem Simshobel ausgearbeitet. Die so genannte „Lannung“ beschreibt bei der Klinkerbauweise den Winkel zum nächsten Plankengang und ist etwa 30 Millimeter breit. Ihre exakte Anhebung ist unerlässlich für einen korrekten Formschluss der Planken untereinander und deren

Dichtigkeit. Das weitere Aufplanken erfolgte in Schalenbauweise nach dem gleichen Prinzip. Die Plankenstöße in Längsrichtung wurden möglichst mit „wild gewachsenen“ Laschen, das heißt kurzen Brettern aus drehwüchsigem, schwer spaltbarem Holz vernietet und erhielten je Plankengang einen ausreichenden Versatz von mindestens zwei Spantenzwischenräumen. Das Vernieten der Plankengänge untereinander muss sehr sorgfältig erfolgen und erfordert üblicherweise eine zweite Person zum äußeren Gegenhalten des Nietnagels. Während des Internationalen Museumstages im Mai 2009 konnte aus dem Kreis der Besucher ein ehrenamtlicher Helfer für die Bootswerft des Museums gewonnen werden, so dass die weiteren Arbeiten am Nachbau von nun an auch mit „vier Händen“ durchgeführt werden konnten.

Nach Fertigstellung der Rumpfschale konnten die Spantmallen wieder entfernt werden (Abb. 6). Der Bootskörper erhielt stattdessen zu seiner Stabilisierung zwei Querstreben auf der oberen Plankenlage. Nun erfolgte das Einbringen der Bodenwrangen, Spanten und der drei Schweffe (hölzerne Querschotte). Die Einpassung in die Rumpfform erfolgte durch Spantschablonen aus Hartfaserplatten, die auf die Krummhölzer übertragen wurden. Die einzelnen Schweffsegmente wurden analog angefertigt und verbaut. Auch die Decksbalken für die vordere und achtere Eindeckung wurden so hergestellt und eingepasst. Danach wurden die



Abb. 8: Der noch nicht ausgerüstete Heuer im Spätsommer 2011 an der Pier des Traditionsschiffes in Rostock.



Abb. 9: Am 29. Oktober 2011 wurde der Heuer-Nachbau des Rostocker Schifffahrtsmuseums auf den Namen DWARSKOPP getauft. Taufpatin war Carola Pieper vom „Verein Holzbootfreunde Fischland e. V.“ aus Althagen/Ostseebad Ahrenshoop.

Decksplanken aufgebracht. Eine Besonderheit war hierbei die geklinkerte Ausführung der achteren Eindeckung. Die Segmenteindeckung des Fischkastens wurde in eingehobelte Nuten der beiden achteren Schwefte eingepasst.

Im Rahmen eines Bootsbauworkshops im Polnischen Schifffahrtsmuseum in Danzig im Frühjahr 2011 wurde der fast fertig gestellte Rumpf der Replik der Öffentlichkeit präsentiert und weiter vervollständigt. Beispielsweise wurden durch extern beauftragte Kollegen der Mastfuß und die Mastschere angefertigt und montiert. Auch die feste Segelducht und zwei weitere lose Duchten wurden gebaut (Abb. 7).

An die Warnow zurückgekehrt, bauten die Rostocker Bootsbauer den hölzernen Schwertkasten bestehend aus Vor- und Achtersteven sowie ihrer seitlichen Beplankung und verbolzten ihn mit der Bodenplanke und dem davorstehenden Schwef. Das metallene Senkschwert wurde durch den Förderkreis des Museums finanziert und komplettierte die Konstruktion. Zum Internationalen Museumstag 2011 wurden zu guter Letzt das Ruder mit Pinne und der Mast hergestellt. Ein beauftragter Seilermeister half im Sommer 2011 bei den umfangreichen Takelarbeiten mit authentischen Materialien. Beim Stapellauf war der Rumpf erfreulicherweise so dicht, dass er kaum Wasser zog (Abb. 8).

Die ersten Törns auf Unterwarnow und Breitling mit provisorischer Besegelung ließen bereits die hervorragenden Segeleigenschaften des lan-

gen, schlanken Bootes erkennen. Als Auftakt der „Langen Nacht der Museen in Rostock“ am 29. Oktober 2011 wurde das Boot in Anwesenheit aller Mitarbeiter und Förderer auf den Namen *DWARSKOPP* getauft (Abb. 9). Maßgefertigte Segel, die durch die Unternehmensgruppe Kloska Schiffsausrüstungen Rostock/Bremerhaven gestiftet wurden, komplettierten den ersten „Schiffsneubau“ des Rostocker Schifffahrtsmuseums zur Saison 2012 (Abb. 10).

LITERATUR

- Lassnig, H. (1991): Die Fischerei in alter Zeit im Gebiet des Kreises Wolgast. In: Panorama maritim, 27 (1991), S. 24-32.
- Rudolph, W. (1966): Handbuch der volkstümlichen Boote im östlichen Niederdeutschland, Akademie-Verlag, Berlin.
- Rudolph, W. (1969): Segelboote der Deutschen Ostseeküste, Akademie-Verlag, Berlin 1969.
- Warnke, H. (Hrsg., 2004): Der Lieper Winkel auf Usedom. In: Usedom – Wolliner Blätter, Heft 6.
- Zimdars, U. (1941): Die Fischerei des Stettiner Haffs und seiner Nebengewässer, geographisch betrachtet. In: Jahrbuch der Pommerschen geographischen Gesellschaft, Greifswald 1941, Alfred Waberg, Grimmen, S. 15-136.



Abb. 10: Der DWARSKOPP auf seiner Jungfernfahrt am 29. Oktober 2011. An den Riemen Alexander Kiencke.

Historische Arbeits- und Fischereifahrzeuge in Museen an der deutschen Ostseeküste

Peter Danker-Carstensen

Originale Boote und Schiffe, meist mit regionaler Herkunft, finden sich in den Sammlungen fast aller maritimen und maritim-ethnografischen Museen, die einschlägigen Museen in Deutschland bilden dabei keine Ausnahme. Der vorliegende Beitrag betrachtet die Museen und Sammlungen an der deutschen Ostseeküste. Nicht berücksichtigt sind dabei die zahlreichen „Museumschiffe“ oder auch „Traditionsschiffe“, also jene mehr oder weniger alten Wasserfahrzeuge, die in Fahrt gehalten oder als schwimmende Denkmäler in Museumshäfen oder den Liegeplätzen von Schifffahrtsmuseen vor Anker liegen.

MUSEEN AN DER SCHLESWIG-HOLSTEINISCHEN OSTSEEKÜSTE

Bei der Betrachtung in Nord-Süd bzw. West-Ost Richtung der deutschen Ostseeküste beginnt diese Übersicht an der Flensburger Förde, die über weite Strecken die Grenze zwischen Deutschland und Dänemark bildet. Das Flensburger Schifffahrtsmuseum verfügt in seinen Sammlungen über keine originalen Boote.

Jedoch kann die benachbarte **Museumswerft Flensburg** auf einen mittlerweile beachtlichen Bestand von hölzernen Booten und Schiffen verweisen. Die Museumswerft wurde 1996 als Projekt des so genannten zweiten Arbeitsmarktes mit dem Zweck der Aus- bzw. Weiterbildung von arbeitslosen Jugendlichen gegründet. Nachdem sie zweimal unfreiwillig umziehen musste, wurde sie seit 2001 mit öffentlichen Mitteln und sehr viel Eigenleistung an ihrem jetzigen Standort aufgebaut (Abb. 1). Die Museumswerft Flensburg ist eine private Initiative und finanziert sich als gemeinnützige GmbH mit privaten Spenden und vorwiegend gemeinnütziger Tätigkeit. Das Projekt hat sich im Laufe der Zeit zu einem anerkannten Werftbetrieb für die Reparatur und die Restaurierung traditioneller Boote und Schiffe entwickelt. Die Museumswerft Flensburg baut, restauriert und zeigt typische offene Arbeitsboote der Förden- und Küstenfischerei des 18. und 19. Jahrhunderts von fünf bis zehn Metern Länge, wie zum Beispiel den Bootstyp der Smakke-Jolle. Aber auch kleinere Frachtsegler bis zu 20 Meter Länge, die Danske Jagten wurden auf der Werft



Abb. 1: Die Museumswerft Flensburg an der Schiffbrücke in unmittelbarer Nähe des Schifffahrtsmuseums verfügt über einen Standort mit hoher Besucherfrequenz.



Abb. 2: Auch Nachbauten von historischen Segelfahrzeugen, wie zum Beispiel eine 14 Meter lange Danske Jagt, werden auf der Flensburger Museumswerft auf Stapel gelegt.

restauriert und nachgebaut (Abb. 2). Außerdem sind bereits sechs kleine offene Arbeitsboote entstanden. Neben der Darstellung der maritimen Arbeitswelt von damals engagiert sich die Museumsverft in diversen sozialen Projekten. Im **Flensburger Fischereimuseum** im Alten Fischereihafen am Ballastkai, das vom Flensburger Fischereiverein von 1872 ehrenamtlich betrieben wird, ist neben zahlreichen Fischereigerätschaften auch ein Fischerkahn (FLE 4 FF) ausgestellt.

Die Smakke Jolle

Smakke-Jollen waren die „Kleintransporter“ der Küstenregion. Mit diesen einfachen Booten wurde gefischt sowie Waren und Personen zwischen den Inseln und der Küste befördert. Da die Fischer an der Flensburger Förde gleichzeitig Landwirtschaft betrieben, brachten sie ihre Produkte mit der Smakke-Jolle nach Flensburg und verkauften sie dort.

Die Danske Jagt

Der Schiffstyp der Danske Jagt (skandinavische Schreibweise, in Deutschland zur Unterscheidung von der Pommerischen Jacht) war im 18. und 19. Jahrhundert der typische Frachtsegler an der dänischen und schleswig-holsteinischen Ostseeküste. Der Rumpf ist 10 bis 20 Meter lang, auf Kiel gebaut mit starker Aufkimmung und recht großem Tiefgang. Bei allen Jachten ragen zwei Balken über das Heck hinaus, an denen quer zum Kiel das Beiboot aufgehängt ist. Jachten transportierten alles, was entlang der Küsten verhandelt wurde: Baustoffe wie Holz und Ziegelsteine aus zahlreichen Ziegeleien an der Flensburger Förde, aber auch Lebensmittel und Getreide zu den städtischen Märkten und Handelsfirmen. Die Bauart der Schiffe war abhängig vom Verkehrsgebiet. An der Nordsee wurden flachgehende Segler verwendet, die bei Ebbe trocken fallen konnten, während an der Ostsee auf Kiel gebaute relativ breite und völlige Schiffe gebaut wurden.

Völlig anders stellt sich die Situation in **Schleswig** dar. Dort gab es am **Schleswig-Holsteinischen Landesmuseum** auf Schloss Gottorf in der von Arnold Lühning seit Ende der 1960er Jahre in jahrzehntelanger „Jäger- und Samm-

lertätigkeit“ aufgebauten Volkskundlichen Gerätesammlung eine Ausstellung mit dem Titel „Fischerei in Gothmund“. Diese in Halle 6 des Museumskomplexes errichtete Ausstellung bestand im Wesentlichen aus der Fischereiausrüstung des Gothmunders Fischermeisters Hans Jürgen Hinrich Witt (1873-1962), die dem Museum 1967 geschenkt worden war. Zu dieser Schenkung von Fischereigerätschaften gehörte auch ein Gothmunder Fischerkahn mit der Fischereikennung GOT 35, ein so genannter Blockkahn zur Netz- und Schnurfischerei, der um 1926 vom Bootsbauer Franz Burgdorf in Mölln, Kreis Herzogtum Lauenburg, gebaut wurde. Ganz zeitgemäß erhielt der Kahn damals auch einen Benzinmotor. Die Gothmunder Fischer bezeichneten diesen Bootstyp als „Lüttkahn“ (kleiner Kahn) im Gegensatz zum größeren „Wadekahn“. Die Gothmunder Fischer besaßen in der Regel zwei Kähne, einen Wadekahn und einen etwa halb so großen Lüttkahn, mit denen sie die Wadenfischerei auf der Untertrave betrieben. In der ursprünglichen Ausstellung wurde der Kahn (ohne Motor) mit allen zur Schnurfischerei erforderlichen Gerätschaften ausgestattet, ausgestellt und demonstrierte dabei den Arbeitsgang des „Aushakens“, bei dem die Angeln mit Ködern bestückt werden (Lühning, 1982).

Nach dem Umzug und Neuaufbau der Volkskundlichen Gerätesammlung entstand einen Kilometer vom alten Standort auf der Schlossinsel entfernt auf dem Hesterberg ein eigener Museumskomplex, das **Schleswig-Holsteinische Volkskundemuseum**. An diesem Standort wurde die Fischereiausstellung mit den übrigen Objekten und Fahrzeugen der Fischereisammlung, insbesondere denen von der Fischersiedlung Holm in Schleswig komplettiert und seit dem Frühjahr 1999 als Dauerausstellung zur Küstenfischerei an der Ostsee unter dem Titel „Fischer – Boote – Netze“ präsentiert. Die Fischereiausstellung sollte den künftigen Schwerpunkt des neuen Museums bilden (Mehl & Tillmann, 1999). Neben den schon in der alten Ausstellung präsentierten Fischereigerätschaften aus Lübeck-Gothmund ergänzten nun Sammlungsobjekte und Boote vom Schleswiger Holm und von der Kieler Förde mit dem Fischerdorf Ellerbek die neue Präsentation. Alle drei Orte wurden durch originale historische Fischerboote repräsentiert. Außer dem schon beschriebenen Gothmunder Kahn waren dies ein Ellerbeker Fischerboot (KIE 8) von 1920 und ein 1945 auf der Werft Matthiessen & Paulsen in Arnis/Schlei gebauter Schleikahn mit Motor und Segel (Kurs Schleswig-Holstein, 2007). Leider war dieser vielbeachteten Dauerausstellung im Schleswiger Volkskundemuseum nur ein

Der Blockkahn

Blockkähne repräsentieren in ihrer Form und Konstruktion einen altertümlichen und heute an der deutschen Ostseeküste längst „ausgestorbenen“ Bootstyp, das Bodenplankenboot mit Blocksteven. Blockkahn bedeutet, dass Vorder- und Achtersteven aus jeweils einem einzigen großen Eichenholzblock bestehen und durch zwei Zoll starke Bohlen als Boden- und Seitenplanken miteinander verbunden sind. Entwicklungsgeschichtlich verkörpern die beiden Blöcke einen Einbaum, der in zwei Hälften geteilt und durch Bohlen verlängert wurde. Die Bordwände bestehen aus zwei geklinkerten Plankengängen mit angenagelten Knaggen zur Querversteifung. Der Kahn ist durch Spanten und Schotten in drei Abteilungen geteilt. Das vordere Drittel ist der „Vorkahn“, der zum Teil gedeckt und mit einer geteerten Persening versehen ist, um Kleidung und Proviant trocken stauen zu können. Der „Mittelkahn“ dient als wasserdurchfluteter Fischraum, in Holstein „Bünn“ genannt. Das achtere Drittel ist eingeteilt in „Achterschott“ – das Stück zwischen „Middelkahn“ und Motor – und „Achterkahn“ mit Motor, einem Sitzbrett und dem Ruder, bestehend aus Ruderblatt und Ruderstock. Der Kahn konnte mit Rudern, Segel oder Motor fortbewegt werden. Das Segel ist ein fast sieben Quadratmeter großes Sprietsegel mit einer Spreizstange („Spreet“). Der Mast greift durch die Segelducht in einen Spurklotz am Boden des Kahns. Der 4-PS-Benzinmotor diente als Antrieb für den Propeller mit zwei Klappflügeln, die sich beim Rudern und Segeln von allein nach hinten legten und daher den Netzen nicht gefährlich werden konnten (Lühning, 1982).

recht kurzes Dasein beschieden. Im Zuge des weiteren Ausbaus des Museums mit neuen Dauerausstellungen, unter anderem zur Verkehrs- und Mobilitätsgeschichte in Schleswig-Holstein verschwanden „Fischer, Boote und Netze“ vor wenigen Jahren wieder in den Depots des Landesmuseums. Ein „grundlegender Bestandteil

der Volkskultur des Landes“ Schleswig-Holstein, der „die regionalen Identitäten in vielen Gemeinden an Nord- und Ostsee“ bis in die jüngste Vergangenheit hinein geprägt hat (Mehl & Tillmann, 1999), wurde dem Volk entzogen, um vermeintlich populäreren Ausstellungsthemen Platz zu machen.



Abb. 3: Ein quergedieelter Kahn war im Jahr 2008 das erste Restaurierungsobjekt auf der neu errichteten Bootsverft des Rostocker Schiffbau- und Schifffahrtsmuseums.



Abb. 4: Der aus Zempin stammende Heuer ZEM 10 diente als Vorbild für einen originalgetreuen Nachbau auf der Museumswerft in Rostock.

Im von einem Museumsverein ehrenamtlich betriebenen **Schlei-Museum** der Stadt **Kappeln**, Kreis Schleswig-Flensburg, werden in einem Ausstellungsteil zur Schifffahrt und Fischerei auf der Schlei auch ein Schleikahn sowie zwei Einbäume gezeigt (Kurs Schleswig-Holstein, 2007). Die übrigen maritimen Museen an der schleswig-holsteinischen Ostseeküste wie das Stadt- und Schifffahrtsmuseum Kiel und verschiedene Heimatmuseen mit Ausstellungen zur lokalen Schifffahrts- und Fischereigeschichte (Eckernförde, Heiligenhafen) verfügen über keine originalen hölzernen Boote in ihren Beständen. Das gleiche gilt auch für die Museen in der Hansestadt Lübeck und in Lübeck-Travemünde (Janßen & Sydow, 2002).

MUSEEN AN DER OSTSEEKÜSTE MECKLENBURG-VORPOMMERNS

Etwas besser sieht es dagegen in Mecklenburg-Vorpommern aus. Unter Beibehaltung der von West nach Ost fortschreitenden Berichterstattung wäre hier zunächst das **Rostocker Schiffbau- und Schifffahrtsmuseum** zu nennen. Auf der im Jahre 2007 errichteten Bootswerft des Museums finden sich mittlerweile fünf originale hölzerne Boote (Abb. 3).

Diese Fahrzeuge kamen mehr oder weniger zufällig ins Museum, um auf der Bootswerft an Anschauungsmaterial und als Vorlage für den Nachbau traditioneller Holzboote zu dienen (siehe Beitrag von Danker-Carstensen und Kiencke in diesem Band). Informationen dazu sind in unterschiedlichen Umfang erhalten. Die kleine Sammlung besteht aus folgenden Fahrzeugen:

1. Heuer aus Zempin/Insel Usedom, *ZEM 10*; 7,8 m lang, 1,81 m breit; geklinkert, Eichenholz, Sprietsegel; gebaut 1903 vermutlich auf der Kneiske Werft in Swinemünde, später mit Motor und Verstellpropeller nachgerüstet; letzter Eigner: Fischer Konrad Tiefert, Zempin/Usedom (Abb. 4);
2. Heuer aus Lassan, *LAS 08*; 7,58 m lang, 1,93 m breit; geklinkert, Eichenholz; gebaut 1958 von Rudolf Menge jun.; ursprünglich mit einem 7 PS Dieselmotor aus Cunewalde ausgerüstet; letzter Eigner: Fischer Dirk Eckholdt, Nebenerwerbsfischer;
3. Netzboot aus Glewitz/Rügen, *GLE 04 N*; 5,8 m lang, 1,65 m breit; geklinkert, Eichenholz; gebaut 1947 auf der Dinse Werft Stralsund; 5 PS Benzinmotor; Heimathafen: Glewitz;
4. Quergedielter Kahn (Prahm); 4,5 m lang, 0,9 m breit; Kiefernholz; gebaut um 1950 von H. Stark, Klein Labenz bei Warin als Fischerkahn; letzter Eigner: H. Stark.

Die Boote sind zum Teil in einem schlechten Erhaltungszustand, so dass eine Restaurierung nicht in allen Fällen als realistisch erscheint.

Die Freilichtausstellung des **Darß-Museums** in **Prerow** wird geprägt durch die dort quasi im Garten des Museumsgebäudes ausgestellten Boote. Die Sammlung, die sich in einem guten Erhaltungszustand befindet, besteht derzeit aus insgesamt sechs historischen Fahrzeugen (Abb. 5).

1. Zeesboot, *FISCHER HEBERT*; 10,3 m lang, 3,4 m breit; geklinkert, Eichenholz; gebaut 1938; 10 PS Motor, Typ Bolinder; das Boot wurde in den Sommermonaten der Jahre 2010 und 2011 durch den Bootsbauer Jens Lochmann aus Althagen, Gemeinde Ahrenshoop restauriert;
2. Heuer, 6,75 m lang, 1,44 m breit; geklinkert, Eichenholz; gebaut 1930;
3. Polt, *LÜTT MATTEN*; 5,1 m lang, 1,5 m breit; geklinkert, Eichenholz; gebaut 1960 auf der Bootswerft der FPG Barth; letzter Eigner: Fischer Grälert;
4. Polt, *DARSS*; 5,2 m lang, 1,5 m breit; geklinkert, Kiefernholz; gebaut 1980 auf der Bootswerft Kraeft in Wiek/Darß; letzter Heimathafen: Born/Darß;
5. Blockpolt, 6,75 m lang, 1,5 m breit; Blocksteven, geklinkert, Kiefernholz; gebaut 1930;
6. Blockpolt, 5,55 m lang, 1,44 m breit; Blocksteven, geklinkert, Eichen- und Kiefernholz; letzter Heimathafen: Bodstedt (Abb. 6).

Die Boote können auch außerhalb der Öffnungszeiten des Museums besichtigt werden, da der Gartenbereich frei zugänglich ist.



Abb. 5: Das Zeesboot FISCHER HEBERT wird während der Sommermonate 2010 und 2011 im Garten des Darß Museums in Prerow restauriert.

Etwas komplizierter ist die Lage bei den **Mönchguter Museen** auf **Rügen**. Dort gibt es eine bunte Mischung verschiedenartiger Museumshäuser und Standorte. Das Heimatmuseum, der Museumshof, das Rookhus und das Museumsschiff *LUISE* im Ostseebad Göhren werden durch den Trägerverein Mönchguter Museen betrieben. Das Schulmuseum in Middelhagen, das Pfarrwitwenhaus in Groß Zicker, der Lotsenturm und die Lotsenwache im Ostseebad Thiessow und das Küstenfischermuseum im Ostseebad Baabe gehören den jeweiligen Gemeinde bzw. der Evangelischen Kirche. Alle Sammlungen sind in originalen denkmalgeschützten Gebäuden bzw. in einem Museumsschiff untergebracht und geben auf anschauliche Art und Weise Einblick in die Lebens- und Arbeitswelt der Mönchguter Bevölkerung. Die Arbeitswelt der Fischer und Seeleute wird an zwei Standorten dargestellt.

Am **Göhrener Südstrand** ist ein **maritimes Freilichtmuseum** eingerichtet worden (Abb. 7). Dort liegt seit 1982 der Küstenfrachter *LUISE* als Museumsschiff. Das 1906 erbaute Plattbodenschiff dokumentiert die Arbeits- und Lebensbedingungen der Rügener Küstenschiffer und die Bedeutung der Küstenschifffahrt für die Versorgung der Inselbevölkerung. Auf dem frei zugänglichen Museumsgelände finden sich darüber hinaus ein Kutter und mehrere Fischerboote, Reusen, Tonnen und Seezeichen sowie eine Ausstellung zur Fischerei auf Mönchgut (Abb. 8). Leider sind die zum Teil unbezeichneten hölzernen Boote wegen unsachgemäßer Lagerung und Restaurierung (mehrfaches „ÜberTeeren“ ohne vorherige Konservierung oder Restaurierung des Holzes) in einem schlechten bis sehr schlechten Zustand, der eine langfristige Erhaltung fraglich erscheinen lässt.



Abb. 6: Die Bootsausstellung des Darß Museums Prerow ist auch außerhalb der Museumsöffnungszeiten für interessierte Besucher zugänglich.



Abb. 7: Die Freilichtausstellung der Mönchguter Museen auf Rügen zeigt am Göhrener Südstrand neben dem ehemaligen Frachtmotorsegler *LUISE* auch historische Fischereifahrzeuge, Seezeichen und Fischereigerätschaften.



Abb. 8: Jahrzehntelange Lagerung im Freien und nicht sachgerechte Pflege haben den Booten der Freilichtausstellung in Göhren zugesetzt. Die Folgen zeigen sich deutlich bei einem offenen Motorboot (1953 in Thiessow gebaut), das mit einem 11-PS-Junkers-Dieselmotor ausgerüstet war.

In der Bollwerkstraße/Ecke Dorfstraße im **Ostseebad Baabe** gibt es seit dem Jahre 2001 das **Küstenfischermuseum**. Dort werden Produktionsmittel, Bootsmotoren, Netze und Fahrzeuge der Mönchguter Fischer in einer Freilichtausstellung präsentiert. In der Ausstellung finden sich unter anderem:

1. Offenes Motorboot OSS/, 9,2 m lang, gebaut in Baabe;
2. Fischerboote, wie sie auf der Halbinsel Mönchgut zum Einsatz kamen, gebaut in Baabe;
3. Motorreusenboot, gebaut in Baabe;
4. Polt

Leider ist die Dokumentation zu diesen Fahrzeugen, insbesondere der schon seit Jahrzehnten in Göhren ausgestellten Boote, überaus dürftig, so dass weder vor Ort an den Objekten noch im Museumsarchiv genauere Informationen über Bootstyp, Herkunft, Alter etc. zu erhalten sind.

Das **Fischerei- und Hafenumuseum Sassnitz** liegt im heutigen Sassnitzer Stadthafen und wurde 1996 im Gebäude des Medizinischen Dienstes des ehemaligen Fischkombinates eröffnet. In der Abteilung zur Geschichte der Fischerei, insbesondere der Genossenschaftsfischerei, werden Arbeits- und Fischereigeräte, die damals und teilweise noch heute Anwendung finden, gezeigt. Dazu gehören Reusen, Stellnetze und Angeln, aber auch Handlot und elektronische Geräte, wie Echolot, Radar, Decca und UKW. In diesem Ausstellungsteil findet sich auch ein etwa 100 Jahre altes, früher besegeltes Ruderboot aus Lubitz am Jasmunder Bodden. Dieses 4,5 Meter lange und 1,7 Meter breite Boot wurde 1995 im Schilf entdeckt, ins Sassnitzer Museum gebracht und dort restauriert.

Das **Deutsche Meeresmuseum in Stralsund** verfügt über die größte Sammlung von historischen Fischereifahrzeugen in Deutschland. Die Unterlagen des Museums verzeichnen 45 Exponate. Aufgrund der Größe der Sammlung können einzelne Boote an dieser Stelle nicht vorgestellt werden. Die überwiegend aus der vorpommerschen Küstenregion und von der Insel Rügen stammenden Boote der Küsten-, Bodden- und Haffischerei sind zum allergrößten Teil in der Außenstelle des Museums, dem NAUTINEUM auf der Insel „Kleiner Dänholm“ konzentriert (Abb. 9 und 10). An diesem Standort wurden mit dem architektonisch interessanten Ausstellungshaus und der Freilichtausstellung auf dem Gelände des ehemaligen Tonnenhofes des Wasser- und Schifffahrtsamtes Stralsund sehr gute Präsentationsbedingungen geschaf-

Übersicht der im Beitrag erwähnten Museen und Institutionen, in denen Boote oder Bootssammlungen präsentiert werden:

Museumswerft Flensburg gGmbH
Schiffbrücke 43
24939 Flensburg
www.museumswerft.de

Fischereimuseum Flensburg
Alter Fischereihafen
Ballastkai
24939 Flensburg

Stiftung Schleswig-Holsteinische Landesmuseen
Volkskunde-Museum
Suadicanistraße 46-54
24837 Schleswig
www.schloss-gottorf.de

Schlei-Museum Kappeln
Mittelstraße 7
24376 Kappeln
www.schleimuseum.de

Schiffbau- & Schifffahrtsmuseum Rostock
Schmarl-Dorf 40
IGA Park
18106 Rostock
www.schifffahrtsmuseum-rostock.de

Darß Museum Prerow
Waldstraße 48
18375 Prerow
www.ostseebad-prerow.de

Deutsches Meeresmuseum
Katharinenberg 14-20
18439 Stralsund
www.meeresmuseum.de

Greifswalder Museumswerft e.V.
Salinenstraße 20
17489 Greifswald
www.museumswerft-greifswald.de

Fischerei- und Hafenumuseum Sassnitz
Im Stadthafen
18546 Sassnitz
www.hafenmuseum.de

Förderverein Mönchguter Museen e.V.
Strandstraße 4
18586 Ostseebad Göhren
www.moenchguter-museen-ruegen.de



Abb. 9: In der Außenstelle des Deutschen Meeresmuseums, dem NAUTINEUM auf dem Dänholm sind zahlreiche hölzerne Fischereifahrzeuge unter freiem Himmel und in einem 2001 fertig gestellten Ausstellungsgebäude zu besichtigen. Der Heringsdorfer Kleinkutter SEESCHWALBE (Fischereikennung HER 8) harret hier seiner Restaurierung.



Abb. 10: Die 1964 in Anklam erbaute SEESCHWALBE (8,36 m lang, 3,20 m breit, 8,6 BRT) war bis 1996 in der Küstenfischerei in der Pommerschen Bucht im Einsatz und wurde im Deutschen Meeresmuseum vor dem Abwracken bewahrt.

fen (Abb. 11). Im Stammhaus des Museums im Katharinenkloster in der Stralsunder Altstadt befindet sich noch der 17-Meter-Kutter SAS 95 ADOLF REICHWEIN als Großexponat vor dem Museumseingang sowie das Strandboot ERIKA und ein Einbaum innerhalb der Ausstellung „Geschichte der Fischerei“ (siehe Beitrag von Mäuslein auf Seite 91 in diesem Band).

Zum Schluss dieser Übersicht soll noch die **Museumswerft Greifswald** erwähnt werden, die allerdings nicht über eine eigene Sammlung von traditionellen Fischereifahrzeugen verfügt. Dennoch werden auf dieser traditionsreichen Werft, die heute als „Selbsthilfewerft“ funktioniert, immer wieder auch ehemalige Fischereifahrzeuge restauriert und instandgehalten (Abb. 12). Das



Abb. 11: Im Ausstellungsgebäude des NAUTINEUMs werden die restaurierten Fischereifahrzeuge mit ihrer Ausrüstung wie Ruder, Segel und Anker und den dazu gehörigen Fischereigerätschaften präsentiert.

Besondere an dieser von einem Verein betriebenen Werft ist die (fast) öffentliche Zugänglichkeit, so dass die dort liegenden Schiffe und Boote in Augenschein genommen werden können und man (nach Voranmeldung) von den Eignern oder Werftmitarbeitern bereitwillig Auskunft über alle mit dem Bau und dem Erhalt von traditionellen Arbeits- und Fischereifahrzeugen verbundenen Probleme erhält.

Ich danke Michael Mäuslein (DMM) für die Hinweise auf etwas „abgelegene“ und wenig bekannte Boote und Museen in Vorpommern und auf Rügen sowie Jana Leistner, Ellen Melzer und Antje Hückstädt für entsprechende Auskünfte während der Recherche zu diesem Beitrag.

ZUSAMMENFASSUNG

Originale Boote und Schiffe, meist regionaler Herkunft, finden sich in den Sammlungen und Ausstellungen fast aller maritimen Museen. In diesen Beiträgen werden Museen und Museumsverwerften an der deutschen Ostseeküste und ihre jeweiligen Bootssammlungen vorgestellt. Diese Sammlungen bzw. Ausstellungen von traditionellen hölzernen Booten sind naturgemäß sehr unterschiedlich und meist auch mehr oder weniger zufällig entstanden. Die wenigsten Museen verfügen über ein formuliertes Sammlungskonzept für originale Wasserfahrzeuge. Das liegt nicht zuletzt auch an dem mit der sachgerechten Präsentation von – wenn auch kleinen Schiffen – verbundenen Flächenbedarf. Viele, besonders kleinere Museen sind aufgrund mangelnder personeller und fachlicher Ressourcen mit der Dokumentation und der Werterhaltung bzw. Pflege der Objekte überfordert. Aus dieser Situation resultieren dann auch immer wieder Verluste oder Abgänge von Objekten des „maritimen Kulturerbes“, auch wenn diese schon in Museen als gesichert schienen.



Abb. 12: Die Museumswerft Greifswald verfügt über keine eigene Bootsammlung, dient jedoch den Eignern der historischen Fahrzeuge im Greifswalder Museumshafen als Selbsthilfebetrieb für Reparatur und Restaurierung.

LITERATUR

- Janzen, B. & H. Sydow (2002): Museen in Schleswig-Holstein mit Kunst- und Naturerlebnisräumen und Technischen Denkmälern. Wachholtz Verlag Neumünster.
- Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein (2007): Kurs Schleswig-Holstein. Maritime Kultur entdecken. Kiel.
- Lühning, A. (1982): Die volkskundliche Gerätesammlung des Schleswig-Holsteinischen Landesmuseums, Schleswig Schloß Gottorf. Schleswiger Druck- und Verlagshaus, Schleswig.
- Mehl, H. & D. Tillmann (1999): Vorwort. In: Fischer – Boote – Netze. Geschichte der Fischerei in Schleswig-Holstein, hrsg. von Heinrich Mehl und Doris Tillmann. Boyens & Co., Heide. S. 7-12.

Die Entwicklung der Sammlung von Fischerei- und Arbeitsbooten im Deutschen Meeresmuseum

Michael Mäuslein



Abb. 1: Fischer aus Thiessow/Rügen mit ihren Mönchguter Reusenbooten bei der Fangübergabe an ein Verarbeitungsschiff während der Heringssaison im Frühjahr 1983 im Greifswalder Bodden.

Die naturgegebenen Bedingungen in Mecklenburg-Vorpommern bieten den Fischern beste Voraussetzungen zur Ausübung ihres Handwerkes. Einzigartige Landschaften von den Seen und Fließgewässern im Binnenland, über die einmaligen Sund- und Boddengewässer, bis hin zur Ostseeküste und dem offenen Meer schaffen besonders vielfältige Möglichkeiten zur Fischerei. Beinahe Übergangslos gehen die Binnenfischerei, die traditionelle Küstenfischerei und die kleine Hochseefischerei ineinander über. Dabei sind es gerade die besonderen Bedingungen der Sund- und Boddengewässer und der angrenzenden Ostseeküste mit den ausgedehnten Sandgründen, Muschelbänken, Seegraswiesen, großen Steinen, Rinnen und Untiefen mit ihren reichen Fischgründen, die sich die Fischer seit Generationen zu Nutzen machen. In den nährstoffreichen Brackgewässern finden sowohl angepasste Süßwasserfische wie Hecht und Zander als auch Salzwasserfische ihren Le-

bensraum. Jährlich ziehen die Heringsschwärme aus der Ostsee und durch den Strelasund in den Greifswalder Bodden.

So unterschiedlich die fischereilichen Bedingungen im Bereich von Mecklenburg-Vorpommern sind, so unterschiedlich sind auch die gebräuchlichen Boote. Das sind zum Teil bis heute noch in Nutzung befindliche Bootstypen der handwerklichen Bodden- und Küstenfischerei an diesem Abschnitt der deutschen Ostseeküste mit ihren Sund- und Boddengewässern und Haffen (Abb. 1). Die Vielfalt an verschiedenen Typen und Formen wird in der Literatur (Rudolph, 1961, 1966) ausführlich beschrieben und bleibt damit als Wissen erhalten. Wie aber steht es um den Erhalt der originalen Boote? Solange die hölzernen Arbeitsboote in Nutzung waren, wurden sie von den Fischern als wichtiges Handwerkszeug gepflegt und gewartet. Einmal ausgesondert, sind sie dem schnellen Verfall ausgeliefert. Wenn sie nicht zerteilt und als Feuerholz genutzt wurden, lagen sie im Schilf oder abseits an Land und gerieten in Vergessenheit. Noch heute kann man auf der Suche nach alten Fischerbooten überwucherte und vermoderte Reste dieser Fahrzeuge finden (Abb. 2). Mit dem seit einigen Jahren zu beobachtenden Rück-



Abb. 2: Das tief eingewachsene Wrack des Segelheuers RAN 06 von Rankwitz (2007).



Abb. 3: Ein Reusenboot im Fischereimuseum von Lassan.



Abb. 4: Ein Heuer als Dekoration vor einer Fischräucherei in Trassenheide.

gang der traditionellen Fischerei geben immer mehr Fischer in der Region das Fischereihandwerk auf. Die hölzernen Arbeitsboote werden ausgesondert. Manche werden von Freizeitschiffen, Anglern oder vereinzelt als Sportboote weitergenutzt, andere erhalten als Spielgerät oder Dekoration vor Gaststätten einen neuen Zweck.

In jedem dieser Fälle können die Boote nicht auf Dauer erhalten werden. Wertvolle kulturelle Zeugnisse der traditionellen Fischerei und des Handwerks der Bootsbauer gehen somit unwiederbringlich verloren. Aufgrund der Größe und des daraus resultierenden Platzbedarfs für eine substanzerhaltende Lagerung nehmen sich private Sammler dieser technischen Zeugnissen aus der Arbeitswelt der Fischer nicht an. Eine sachgerechte Lagerung und den Erhalt der originalen Boote könnten nur Museen leisten. Geht man aber in den Heimat- und kulturhistorischen Museen entlang der deutschen Ostseeküste auf Suche nach umfassenden und wissenschaftlich betreuten Sammlungen, so stellt man schnell fest, dass es sie kaum gibt. Vereinzelt Boote liegen in Ausstellungen, aber eine Dokumentation der Typenentwicklung anhand von Originalen wird nicht geführt (Abb. 3). Die Boote, Zeugnisse der Arbeit der Fischer und der Bootsbauer, dienen in den Museen oft nur noch als Dekoration. Ohne ausreichende Mittel für den Erhalt und die Dokumentation der Boote sind diese auf Dauer jedoch ebenso dem Verfall ausgeliefert wie jene, die zur Zierde in Vorgärten und vor Pensionen mit Erde gefüllt und liebevoll bepflanzt im Laufe weniger Jahre selbst zu Blumenerde werden. Die Situation ist nicht neu. Henking (1929) beschreibt, wie er Anfang des 20. Jahrhunderts in den Heimatmuseen der Ostseeküste fast überall vergebens nach Denkmälern deutscher Fischereiver-

gangenheit geforscht hat. Henking fragte sich, was wohl aus den Zeesener Kähnen geworden ist, auf denen er Jahre vorher noch gestanden hat: Sie waren verschwunden. Kleinere hölzerne Arbeitsboote waren damals noch in der Fischerei im Einsatz: „Auch im Stralsunder Gebiete, im Mecklenburgischen, ..., gibt es noch eine Fülle von Material, aber viel Alttertümliches ist schon verschwunden“ (Henking, 1929). Diese Entwicklung ist bis heute, gut 80 Jahre später, als dramatisch zu bezeichnen und lässt sich nunmehr auf den gesamten Bereich des volkstümlichen Bootsbaus ausweiten. Dennoch zeigen neueste Untersuchungen im Rahmen des SeaSide-Projektes, dass sich die hölzernen Arbeitsboote an der Küste Mecklenburg-Vorpommerns „... in überraschend großer Zahl...“ noch finden lassen (siehe Beitrag von Danker-Carstensen auf Seite 20 in diesem Band). Genauer betrachtet, ist die Typenvielfalt aber sehr gering. Am häufigsten finden sich noch Kielboote jüngeren Baujahres. Bodenplankenboote wie in Rudolphs „Handbuch der volkstümlichen Boote im östlichen Niederdeutschland“ (1966) beschrieben, sind in der Untersuchung nur in Einzelstücken gefunden worden, Bodenschalenboote fehlen vollständig. Die Mehrzahl der im Projekt dokumentierten Boote liegt ungenutzt an Land und ist in einem solch schlechten Zustand, dass sie als verloren angesehen werden müssen (Abb. 4).

Aus heutiger Sicht ist es zwingend notwendig, die Aufnahme der noch existierenden Bestände an traditionellen bzw. hölzernen Fischerei- und Arbeitsfahrzeugen weiterzuführen. Ebenso ist es notwendig, soweit überhaupt noch möglich, auf der Grundlage eines wissenschaftlich geführten Sammlungsbestandes die verschiedenen Untersuchungen zu dieser Thematik mit Originalen zu belegen.

Angesichts der gegenwärtigen und absehbaren fischereipolitischen Entwicklung geben immer mehr Fischer der traditionellen Küstenfischerei in den nächsten Jahrzehnten ihr traditionelles Handwerk auf. Daher ist zu erwarten, dass die noch in Nutzung befindlichen Arbeitsboote der handwerklichen Fischerei in der Ostsee und den angrenzenden Sund- und Boddengewässern ausgesondert und abgewrackt werden und damit verloren gehen.

Das Deutsche Meeresmuseum in Stralsund übernimmt seit einigen Jahren zielgerichtet Zeugnisse der Arbeit der Fischer und des Bootsbauerhandwerkes aus den Regionen Mecklenburg und Vorpommern in seinen Sammlungsbestand. Das betrifft sowohl Arbeitsgeräte und Materialien aus der traditionellen Fischerei und dem Holzbootbau, hauptsächlich aber hölzerne Fischerei- und Arbeitsboote aus der Region (Abb. 5).

Das Sammeln von Materialien aus der Fischerei hat im Meeresmuseum eine lange Tradition. Der im Mai 1969 gegründete Wissenschaftliche Rat des Meereskundlichen Museums beriet auf seiner zweiten Sitzung am 26. August 1969 den zukünftigen Sammlungsplan des Museums. Als ein Schwerpunkt wurde der Aufbau einer eigenständigen Sammlung von Fahrzeugen und Arbeitsmitteln aus der traditionellen Küsten- und der Hochseefischerei besprochen. Festgelegt wurde, Fahrzeuge bis Kuttergröße im Original zu sammeln, sich dabei aber auf die Sammlung von Typen zu beschränken. Als Gründungsmitglied des Rates wurde Dr. Wolfgang Rudolph gebeten, das Meeresmuseum in Bezug auf die in Frage kommenden Typen zu beraten.

Das Meereskundliche Museum befand sich Anfang der 1970er Jahre in einer intensiven Planungsphase zur Umgestaltung und Erweiterung des Museums. Eine neue Dauerausstellung zur „Entwicklung der Küsten- und Hochseefischerei der DDR“ wurde konzipiert und Exponate für diese Ausstellung gesucht. Trotz des Vorhabens, eine Typensammlung aufzubauen, beschränkte sich die Sammlungstätigkeit des Museums vorerst auf Boote, mit denen die geplante Ausstellung zur Fischerei gestaltet werden sollte. Mit dem Kauf des 17-Meter-Kutters *WOG 115 ADOLF REICHWEIN* (40.000 Mark) und des Zeesbootes *AHR-1* (2.500 Mark) wurden 1970 die ersten Großobjekte für die geplante Ausstellung angeschafft. Sie legten den Grundstein für die Sammlung der hölzernen Arbeitsboote im Deutschen Meeresmuseum. Von 1972 bis 1974 erfolgte eine aufwendige Restaurierung der Katharinenhalle mit dem Einbau



Abb. 5: Das besegelte Strandboot BREG-13 ERIKA, Baujahr 1924, stand 1973 aufgetakelt im Museumshof.

einer freitragenden Stabwerkskonstruktion, mit der die Ausstellungsflächen erheblich erweitert wurden. Das besegelte Strandboot *BREG-13 ERIKA* wurde 1973 für 1.000 Mark angekauft und noch vor der endgültigen Fertigstellung des Stabwerkes und des geplanten Riffturms in die Ausstellung integriert (Abb. 6). Mit einem 1941 gebauten und 1974 durch das Meeresmuseum übernommenen quergedielten Bodenplankenboot aus Wolgast (800 Mark) wurde die Reihe der Sammlung fortgesetzt. Das Wolgaster Boot war Bestandteil der Ausstellungen, stand aber, wie das Zeesboot *AHR-1* und der 17-Meter-Kutter *ADOLF REICHWEIN* im Freigelände des Museums. Im Protokoll des Wissenschaftlichen Rates des Meereskundlichen Museums, vom 20. Mai 1969 warnte Rudolph davor: „... alte Bootskörper im Freien auszustellen...“ und „...daß man die vorhandenen Räumlichkeiten nutzen sollte...“. Mit Ausnahme der *BREG-13 ERIKA* war das aber nicht möglich, wenngleich dem Museum eine große Ausstellungshalle zur Verfügung stand. Trotz der zahlenmäßig kleinen Sammlung von vier Booten bereitete bereits die Erhaltung dieses Bestandes dem Meeresmuseum große Probleme: Das Zeesboot, der 17-Meter-Kutter und das Bodenplankenboot aus Wolgast waren aus der aktiven Fischerei ausgesonderte Fahrzeuge und befanden sich



Abb. 6: Das eingebaute Stabwerk in der Katharinenhalle bildete 1974 zwei zusätzliche Geschossebenen. Die ERIKA war das erste Großexponat, das dort aufgestellt wurde.



Abb. 7: Das Zeesboot AHR 1 konnte nur im Freigelände des Meeresmuseums aufgestellt werden.

bei Erwerb durch das Museum in einem desolaten Zustand. Während an dem Kutter ADOLF REICHWEIN aufwendige und kostenintensive Werterhaltungsmaßnahmen durchgeführt wurden (siehe Beitrag von Möhrmann und Mäuslein in diesem Band), konnten die anderen beiden im Freien aufgestellten Boote nur notdürftig gesichert werden (Abb. 7).

Ein zielgerichtetes Sammeln und einen kontinuierlichen Aufbau eines Sammlungsbestandes im Sinne des Nachweises der einzelnen Typen der Arbeitsboote der traditionellen Küstenfische-

rei konnte das Museum unter den gegebenen Umständen nicht leisten. Dem Museum wurden weitere Fahrzeuge, ausnahmslos in einem aufgebrauchten Zustand angeboten. Weil eine sichere, auf einen dauernden Erhalt der Boote ausgelegte Lagerung nicht gewährleistet werden konnte, war es den Verantwortlichen unmöglich weitere Boote in den Sammlungsbestand aufzunehmen. So dauerte es neun Jahre, ehe 1983 zwei weitere Boote in das Museum kamen, ein Heuer und ein Mönchguter Reusenboot. Auch diese Boote wurden als Ausstellungsobjekte im Freigelände neben sieben historischen Ankern, Dredgen, Scherbrettern und weiteren Exponaten aus der Fischerei und Meeresforschung aufgestellt (Abb. 8).

Für den Erhalt der im Freien gelagerten Exponate und der verhältnismäßig kleinen Bootssammlung musste das Meeresmuseum erhebliche Mittel aufbringen. Allein für den Neuaufbau des Zeesbootes wurden 1985 120.000 Mark für Material und Arbeitsleistung eingeplant. Eine Generalreparatur und Restaurierung war aufgrund des schlechten baulichen Zustandes nicht möglich (siehe Beitrag von Mäuslein auf Seite 111 in diesem Band). Für das Bodenplankenboot aber, das mittlerweile 14 Jahre im Freigelände lagerte, war keine Rettung möglich. Es wurde mit Protokoll vom 26. Mai 1988 ausgesondert. In der Begründung dazu heißt es: „Das Boot wurde bereits in einem denkbar schlechten Zustand 1974 vom Museum übernommen. Trotz entsprechender Konservierungsmaßnahmen vermorschte das Boot bei der Lagerung im Freigelände total und zerfiel“. Obwohl das Museum sich intensiv um den Erhalt seiner Boote bemühte, war der Verlust nicht zu vermeiden.

Das Sammeln von großformatigen Exponaten erfordert sehr viel Platz für eine sachgerechte Lagerung. Mit dieser Erfahrung stand das Meeresmuseum nicht alleine.

Das Kulturhistorische Museum Stralsund, als Nachbar des Meeresmuseums im Katharinenkloster, beherbergte in seinen Lagern einzigartige Fischereigeräte und Boote der traditionellen Fischerei zwischen Warnow und Oder. Diese waren völlig unzureichend in den Räumen der Stralsunder Jacobikirche gelagert, ungenügend vor Diebstahl geschützt und zum Teil von eindringendem Regenwasser durchfeuchtet (Abb. 9). Um den akuten Verfall zu stoppen, veranlasste der Stralsunder Stadtrat für Kultur am 7. Juli 1986 die Übergabe der gesammelten Objekte aus der Fischerei an das Meeresmuseum: „Das Museum – als Museum für Meereskunde und Fischerei der DDR – erhält den Auftrag,

ab sofort den Schutz und die Lagerung der genannten Objekte zu ermöglichen. ... Darum soll es den sofortigen Schutz vor weiterem Zerfall organisieren, eine weitgehend sachgemäße Lagerung gewährleisten, die Restaurierung und regelmäßige Wartung übernehmen und für die ordnungsgemäße Erfassung und eine rasche kulturpolitische Nutzung sorgen. ... Die Überführung aller fischereibezogenen Sammlungsbestände aus der Jacobikirche erfolgt als Sofortmaßnahme in Regie des Meeresmuseums“. Damit stand das Meeresmuseum vor der Aufgabe, nicht nur für die eigenen Bootsbestände zu sorgen, sondern auch noch acht weitere Boote aus dem Bestand des Kulturhistorischen Museums Stralsund zu übernehmen. Bei den Booten handelte es sich unter anderem um Fahrzeuge aus der Sammlung von Wolfgang Rudolph, die von ihm in seinem *Handbuch der volkstümlichen Boote im östlichen Niederdeutschland* (1966) beschrieben wurden. Einige der Boote, wie der Rostocker Kahn (um 1890) waren fast 100 Jahre alt und die vermutlich letzten originalen Sachzeugen für einst verbreitete Typen von Arbeitsbooten der Fischer an der vorpommerschen und mecklenburgischen Küste.

Das Meeresmuseum kam seiner Verantwortung nach und sicherte die übernommene einzigartige Bootssammlung. Schon damals war den Mitarbeitern klar, dass es sich hier um Fahrzeugtypen handelte, deren völliges Verschwinden nur noch eine Frage der Zeit war. Das Einsehen in die Notwendigkeit klärte aber nicht das Problem des Platzbedarfs für eine sachgerechte Lagerung. Für die inventarisierten Objekte der Sammlung an Arbeitsgeräten aus der Fischereigeschichte, die aus mehreren hundert Einzelpositionen bestand, wurde auf dem Dachboden der Katharinenhalle ein Fischereimagazin eingerichtet. Auch zwei Einbaumfragmente fanden einen geschützten Platz im Magazin. Die sechs Arbeitsboote und eine Bootshälfte waren jedoch zu groß, um sie auf dem Museumsboden unterzubringen. Sie lagerten vorerst, geschützt unter Planen, im Freigelände.

Die Vergrößerung der Bootssammlung im Meeresmuseum erforderte Ende der 1980er Jahre ein Umdenken im Umgang mit großformatigen Sammlungsobjekten. Das Meeresmuseum nahm in den vorangegangenen Jahren eine äußerst dynamische Entwicklung und zählte in seiner Einzigartigkeit zu den meistbesuchten Museen der DDR. Zudem befand es sich in einer räumlich begrenzten historischen Klosteranlage. Es gab keine Möglichkeit, an dem angestammten Platz Boote und andere Großobjekte unter geschützten Bedingungen zu lagern oder die baulichen Voraussetzungen dafür zu schaf-



Abb. 8: Zum Schutz wurden die Arbeitsboote im Freigelände traditionell mit Steinkohlenteer „versiegelt“.



Abb. 9: Keine Sammlung – nur eine Anhäufung von Material, so lagerten die Boote 1986 zwischen Baumaterial in der Jacobikirche.

fen. Deshalb mietete das Museum Anfang der 1990er Jahre zwei Hallenbereiche des historischen Kanonenboot-Schuppens auf der Insel Dänholm für die Lagerung von Exponaten, insbesondere aber zum Erhalt der Bootssammlung des Museums an.

Die Bedingungen in den Räumen auf dem Dänholm waren nicht optimal: Die Hallen waren trocken und ausreichend belüftet, aber offen für Schwalben. Mit Folien abgedeckt, waren die Boote und weitere Großexponate aus der Meeresforschung in der Halle jedoch ausreichend geschützt. Die Platzverhältnisse und die räumlichen Bedingungen ließen jedoch nach wie vor kein kontinuierliches Sammeln oder gar eine Ausstellung zu. In den folgenden Jahren wurde die Sammlung trotzdem durch vier Reusenboote unterschiedlicher Baujahre und Größe und



Abb. 10: Nicht unter optimalen Bedingungen, aber geordnet wurde die Sammlung im Kanonenbootsschuppen auf dem Dänholm erweitert.



Abb. 11: Der zweitausendjährige Einbaum und das fast neunzigjährige Strandboot BREG-13 ERIKA gehören noch heute zu den bedeutendsten Exponaten der Fischereiausstellung in der Katharinenhalle (2011).

einem Strandboot ergänzt. Diese Boote stammten aus den Beständen ehemaliger Fischerei-Produktionsgenossenschaften. Die politischen Veränderungen Anfang der 1990er Jahre wirkten sich auch auf den Fischereibetrieb im Osten Deutschlands aus. Boote wurden ausgesondert und zur Verschrottung freigegeben, einige von ihnen vorher aber dem Museum angeboten und mit der Übernahme durch das Meeresmuseum gesichert. Dabei zeigte sich ein weiterer Aspekt im Umdenkungsprozess: Boote wurden nicht mehr einzig für Ausstellungszwecke in die Museumsbestände aufgenommen, sondern explizit um sie als traditionelle Fischereifahrzeuge vor der Vernichtung zu bewahren und damit als kulturelles Zeugnis zu erhalten (Abb. 10).

Die im Außenlager auf dem Dänholm gesammelten Boote waren ihrem Alter entsprechend und durch die jahrelange Nutzung im Fischereibetrieb und als Ausstellungsobjekt im Freigelände teilweise beschädigt und insgesamt in einem verbrauchten Zustand. Durch Museumsmitarbeiter wurden 1994 mit Unterstützung einer Arbeitsbeschaffungsmaßnahme Arbeiten

zur Bestandserhaltung durchgeführt, die Boote gereinigt, konserviert und durch Abdecken vor Staub und Schwalbenkot geschützt. Eine zwischenzeitliche behördliche Kritik, ob ein Bestand an Booten in einem schlechten baulichen Zustand aus Kostengründen überhaupt sinnvoll wäre und die fraglichen Boote nicht besser entsorgt werden sollten, wurde von den verantwortlichen Wissenschaftlern des Meeresmuseums, der Geschäftsleitung und des Museumsbeirates entschieden zurückgewiesen. In einer Stellungnahme des Deutschen Meeresmuseums heißt es dazu: „Würden wir hier dem Vorschlag ... nachkommen und die letzten originalen Sachzeugen verschrotten, würden wir sträflich einer unserer wichtigsten Aufgaben, nämlich dem Sammeln und Bewahren von wichtigen Zeitzeugen, nicht mehr nachkommen.“ Der Beirat des Museums bestätigte auf seiner Sitzung am 20. Mai 1996 die Bedeutung der angelegten Bootssammlung.

Der Bootsbestand des Deutschen Meeresmuseums, der Mitte der 1990er Jahre mittlerweile 19 Boote umfasste, befand sich in einem geordneten Zustand. 15 Boote, dazu zählten auch die Ein-

baumfragmente und eine Bootshälfte, befanden sich im Außenlager bzw. auf dem Magazinboden des Museums unter gesicherten und geschützten Verhältnissen. Das Strandboot BREG-13 ERIKA und ein Einbaum standen als Exponat innerhalb der Fischereiausstellung in der Katharinenhalle (Abb. 11). Der 17-Meter-Kutter SAS-95 ADOLF REICHWEIN wurde auch in die Ausstellung zur Entwicklung der Fischerei integriert und war auf dem Museumsvorhof Wahrzeichen und erster Anlaufpunkt für die Besucher. Das Zeesboot STR-9 befand sich zu diesem Zeitpunkt noch zur Erprobung der Fahreigenschaften in Fahrt. Liegeplatz war der Dänholm-Hafen gleich neben dem Kanonenboot-Schuppen.

Abgesehen davon, dass die Aufbewahrungsbedingungen nicht die Besten waren, war die zur Verfügung stehende Lagerfläche auf dem Dänholm begrenzt. Mit Beendigung der Erprobungszeit lag auch die STR-9 (im Freien) an Land. Eine Unterbringung in den Hallen war nicht möglich. Damit stand das Meeresmuseum erneut vor dem Problem: Sollte die Sammlung kontinuierlich weitergeführt werden, wären dazu die notwendigen Bedingungen zu schaffen. Hinzu kam, dass ein noch junger Sammlungsweig

des Meeresmuseums, die Sammlung von Meeresforschungsgeräten, immer mehr an Bedeutung gewann und die oft sehr großen Geräte in Magazinen gelagert werden mussten. Damit fehlten erneut geeignete geschützte Sammlungsflächen.

Ende der 1990er Jahre plante das Wasser- und Schifffahrtsamt Stralsund sein 22 000 Quadratmeter großes Bauhof-Gelände auf dem Kleinen Dänholm, den „Alten Tonnenhof“ aufzugeben und den Tonnenhof auf der gegenüberliegenden Seite des Dänholm-Kanals neu aufzubauen. Damit wurde ein Bereich mit ehemaligen Werkzeuglagern, Fahrzeug- und Betriebshallen, überdachten Unterständen und Werkstattgebäuden frei, der dem Deutschen Meeresmuseum zur Nutzung angeboten wurde. Diese Chance, dort über einen längeren Zeitraum fachgerechte Bedingungen zur Lagerung und Präsentation zu schaffen, wurde von dem zuständigen Mitarbeiter des Meeresmuseums Rolf Reinicke, der unter anderem auch für den bisherigen Sammlungsbestand an Booten verantwortlich war, sofort erkannt. Das Gelände bot nicht nur die Möglichkeit, großformatige Sammlungsgüter aus der Fischerei und Meeresforschung in geeigneter Weise zu lagern, sondern diese auch in einer



Abb. 12: Das NAUTINEUM, reizvoll im Strelasund zwischen dem Festland und der Insel Rügen gelegen, bietet mit seinen Freiflächen und Ausstellungshallen attraktive Bedingungen zur Lagerung und Präsentation der Sammlungen aus der Fischerei und Meeresforschung (2011).



Abb. 13: 1999 wurden im NAUTINEUM wichtige Bootsty-
pen und Arbeitsmittel aus der traditionellen Küstenfischerei
in einer Schausammlung für Besucher zugänglich gemacht.



Abb. 14: Nachdem das Fundament der neuen Bootshalle
fertig war, wurde das Zeesboot STR 9 in die Ausstellungs-
fläche gestellt und erst dann die ungewöhnliche Dachkons-
truktion errichtet (2001).

großzügigen Ausstellung zu zeigen (Abb. 12).
Damit konnte nicht nur der Beschluss des wis-
senschaftlichen Rates des Meeresmuseums
von 1969, eine eigenständigen Sammlung von
originalen Fahrzeugen bis Kuttergröße und Ar-
beitsmitteln aus der traditionellen Küsten- und

Hochseefischerei aufzubauen, weiter umgesetzt
werden, sondern auch die Empfehlung, diese
einem breiten Publikum zugänglich zu machen.

Das Gelände und die Gebäude wurden 1998
vom Wasser- und Schifffahrtsamt an das Deut-
sche Meeresmuseum übergeben: Innerhalb
eines Jahres wurden durch Mitarbeiter des
Museums und mit Unterstützung von Arbeits-
beschaffungsmaßnahmen das Gelände aufge-
räumt und Ausstellungsräume eingerichtet. Eine
der ersten Aufgaben war die ehemalige Tonnen-
halle – dort wurden 46 Jahre lang Seezeichen
instandgesetzt – zu einer Ausstellungshalle für
die Boote der traditionellen Fischerei umzuge-
stalten. Die Boote der Sammlung des Museums
bekamen hier im Rahmen einer Ausstellung zur
Küstenfischerei in Mecklenburg-Vorpommern
eine neue Lager- und Ausstellungsfläche und
waren damit nicht nur Sammlungsstücke, son-
dern erstmals auch Exponate (Abb. 13). Mit dem
Umzug der Sammlung wurde die Nutzung des
Kanonenboot-Schuppens beendet. Am 1. Juni
1999 wurde das NAUTINEUM auf dem Dänholm
als neue Außenstelle des Deutschen Meeres-
museums für Besucher geöffnet.

Mit Hilfe von Landesmitteln und Mitteln der
Europäischen Gemeinschaft im Rahmen der
Gemeinschaftsinitiative PESCA konnte das
NAUTINEUM in den folgenden Jahren als feste
Größe in der Museumslandschaft Mecklenburg-
Vorpommerns etabliert werden. Durch die För-
dermittel gelang es dem Meeresmuseum aber
auch, zwei neue Gebäude auf dem Gelände zu
errichten. Das waren ein Besucherzentrum und,
entscheidend für den Sammlungsbestand an
traditionellen Arbeitsbooten, eine neue Boots-
halle, die am 29. September 2001 fertig gestellt
wurde (Abb. 14). Auf 600 Quadratmetern wurde
für rund 800.000 DM ein besonderer Ausstel-
lungsraum geschaffen. Die Ausstellungshalle
beherbergt seit dem die mittlerweile größte zu-
sammenhängende Sammlung an traditionellen
Fischerei- und Arbeitsbooten an der deutschen
Ostseeküste. 14 Boote fanden in der Halle
Platz. Als größtes Exponat liegt die STR-9, das
Zeesboot des Meeresmuseums, voll aufgetakelt
und unter Segeln mit kompletter Ausrüstung wie
zum Auslaufen bereit (Abb. 15).

Neben der Bootshalle bestand auch die Mög-
lichkeit in dem etwa 40 Meter langen ehemali-
gen Kettenschuppen Boote unter einer schüt-
zenden Überdachung zu lagern. Die bis dahin
geschlossene Schuppenreihe wurde auf der ge-
samten Front geöffnet und größtenteils zur La-
gerung von Booten, aber auch als Picknickplatz
für die Besucher hergerichtet.



Abb. 15: Die Bootshalle im NAUTINEUM wurde im September 2001 mit einer einzigartigen Schausammlung von Fischerei-
und Arbeitsbooten der Küstenfischer in Mecklenburg und Vorpommern für die Besucher geöffnet.

Als fest stand, dass das Meeresmuseum das
Gelände des Alten Tonnenhofes langfristig über-
nehmen und dort ein neues Ausstellungszen-
trum errichten würde, waren die Voraussetzun-
gen für eine Erweiterung der Bootssammlung
geschaffen. Es bestand nun die Möglichkeit,
auch größere Fahrzeuge – die Vorgabe war bis
Kuttergröße – zu sammeln.

Ein besonderes Großexponat in der Sammlung
wurde der 14-Meter-Fischkutter SPA-2 MAR-
GARETE (Abb. 16). 1937 gebaut und mit einer
bewegten Vorgeschichte wurde er als einer der
ersten Großkutter Vorpommerns im Freigelän-
de des NAUTINEUMs aufgestellt. Der Platz für
weitere Boote war vorerst reichlich vorhanden.
Die Sammlung vergrößerte sich schnell. Die
Strandboote FRE-71 STÖR und HER-8 SEE-
SCHWALBE fanden noch im Sommer 1999 ihre
Plätze in der Ausstellung. Mehrere Polte, Heuer,
Reusenboote folgten. Neu war, dass ein Groß-
teil der Boote keine externen Angebote waren,
sondern, dass nach besonderen Ergänzungen
gesucht und somit die Sammlung gezielt erwei-
tert werden konnte.

Die Spuren der teils jahrzehntelangen Nutzung
in der Fischerei waren den alten Booten deutlich
anzusehen. Im Laufe der Jahre wurden sie von

den Fischern umgebaut und den Wünschen und
Bedürfnissen entsprechend angepasst. Motoren
wurden eingebaut, damit der Tiefgang verändert
und als Ausgleich neue Plankengänge angesetzt.
Däken wurden geschlossen und neue Schotte
eingesetzt. Oft finden sich mehr oder weniger
fachmännisch ausgeführte Reparaturen. Die Mu-
seologen des Meeresmuseums standen nun vor
der Frage wie mit den Veränderungen an den
Booten, die im Laufe der Zeit und des Gebrauchs
entstanden, umzugehen sei. Vorrangig galt es die
Substanz zu erhalten. Doch dann ergeben sich
mehrere Möglichkeiten, wie mit den Booten wei-
ter verfahren werden kann. Soll der ursprüngliche
Zustand, wie zu Zeiten des Neubaus, wieder her-
gestellt werden? Und wenn ja, sollen die Verän-
derungen sichtbar bleiben oder dem Gesamtbild
des Bootes angepasst werden? Die zuständigen
Wissenschaftler des Meeresmuseums entschie-
den sich im Fall der Boote für einen Erhalt in dem
Zustand, wie sie in das Museum gelangten. Nur
so kann man später noch erkennen, warum die
Veränderungen an den Booten vorgenommen
wurden und was die Nutzer aus früherer Zeit sich
dabei gedacht hatten. Gerade die geschichtliche
Entwicklung macht jedes Boot zu einem einzigar-
tigen Dokument. An den Kuttern SAS-95 ADOLF



REICHWEIN und SPA-2 MARGARETE waren großflächige Reparaturen als Erhaltungsmaßnahmen erforderlich. Dies geschah jedoch immer unter der Prämisse, den Zustand zum Zeitpunkt des Erwerbs zu bewahren.

Sollte der Erhalt eines Bootes jedoch nicht mehr möglich sein oder es repräsentiert einen bedeutenden und seltenen Bootstyp, ist der Bau einer Replik möglich. Das Meeresmuseum hat auch das bereits praktiziert (Abb. 18). Die AHR-1, ein Zeesboot aus der Zeit um 1870, war für eine Reparatur und eine originalgetreue Instandsetzung zu marode und entstand so als Replik in dem Zeesboot STR-9 neu (siehe Beitrag von Mäuslein auf Seite 111 in diesem Band).

Die Bootssammlung des Deutschen Meeresmuseums umfasst derzeit rund 50 Boote und Kutter der traditionellen Küstenfischerei in

Abb. 16: Mit dem 14-Meter-Kutter SPA-2 MARGARETE wurde 2002 die Sammlung um einen weiteren Großkutter erweitert. Die wechselvolle und spannende Geschichte des Kutters konnte von der jüngeren Vergangenheit bis zur Kiellegung 1937 recherchiert und dokumentiert werden.

Im Juli 2001 gelangte ein ganz besonderes Exponat in die Sammlung des Museums. Nach Recherchen fand der Autor auf einem Industriegelände in der Rostocker Südstadt einen Rostocker Kahn. Das Bodenschalenboot lag unter einem Kieshaufen, mit Brennesseln überwachsen begraben. Der ansässige Unternehmer hatte nichts dagegen und war froh, als ihm angeboten wurde, das Boot von seinem Gelände zu „entsorgen“, was er auch selber schon längst vorhatte. Mühsam und ohne dass geeignetes Werkzeug vorhanden war, musste das Boot freigegeben werden. Eile war geboten, weil ein anderer Transport Richtung Stralsund kurz vor der Abfahrt stand und noch genau den Platz frei hatte, der für einen Rostocker Kahn nötig war. Erst später zeigte sich die besondere Bedeutung dieses Fundes. Nach heutigem Kenntnisstand ist es einer der letzten drei noch existierenden originalen Rostocker Kähne. Davon liegen zwei in der Sammlung des Deutschen Meeresmuseums (Abb. 17; siehe Beitrag von Fircks in diesem Band).



Abb. 17: Bugansicht des Rostocker Kahns um 1890, in der Ausstellung des NAUTINEUMs. Einmalig in seiner Art ist das geschnitzte Relief eines Hechtes. Es verweist auf das Einsatzgebiet des Bootes vom Süßwasser der Warnow bis in die Brackwasserbereiche der Unterwarnow. Ein weiteres interessantes Detail ist der gewachsene Steven: ein knorriger Ast mit natürlichem Krümmwuchs.



Abb. 18: Komplett ausgerüstet zeigt das Zeesboot STR 9 in der Bootshalle ein detailgetreues Abbild der Zeit um 1870.

Mecklenburg-Vorpommern. Das Museum besitzt damit die umfassendste Bootssammlung an der deutschen Ostseeküste.

Anfang der 2010er Jahre begann eine neue Phase in der Sammlungstätigkeit des Deutschen Meeresmuseums auf dem Gebiet der traditionellen Arbeitsboote. Mit dem verstärkten Rückgang der traditionellen Fischerei ist zu erwarten, dass auch der Bestand der heute noch existierenden Arbeitsboote drastisch abnimmt. Die Wissenschaftler des Museums gehen davon aus, dass mit dem Sterben des traditionellen Fischereihandwerks, in weniger als 50 Jahren kaum noch eines der hölzernen Boote in der Nutzung durch einen Fischereibetrieb zu finden sein wird. Auf diese Einschätzung gründet sich das neue Arbeitskonzept des Museums. Während bis Ende der 1980er Jahre die Sammlungstätigkeit darauf ausgelegt war, Exponate zu beschaffen, um den Besuchern des Museums die harte Arbeit der Fischer und deren Geschichte in einer Ausstellung näher zu bringen, wurde

Anfang der 1990er Jahre damit begonnen, ausgewählte traditionelle Fischereifahrzeuge vor der Vernichtung zu bewahren und damit als kulturelle Zeugnisse zu erhalten.

Heute versucht das Meeresmuseum möglichst viele der noch existierenden Fischerei- und Arbeitsboote an der Ostseeküste Mecklenburg-Vorpommerns dokumentarisch zu erfassen, zu beschreiben, zu vermessen und wenn möglich auch zu erhalten. Das Deutsche Meeresmuseum greift damit eine innerhalb des SeaSide-Projektes veranlasste Datensicherung der noch vorhandenen traditionellen Fischerei- und Arbeitsboote auf. Die Grundlage für diese regionale Datenerfassung legte das Rostocker Schifffahrtsmuseum im Rahmen des SeaSide-Projektes (siehe Beitrag von Danker-Carstensen auf Seite 20 in diesem Band).

Das Meeresmuseum ist bestrebt, diese Arbeit in veränderter Form weiterzuführen. Seit zwei Jahren übernimmt das Museum verstärkt hölzerne Fischerei- und Arbeitsboote in die Sammlung

auf dem Gelände der Außenstelle NAUTINEUM. Ziel ist es, alle erreichbaren hölzerne Fischerei- und Arbeitsboote in Mecklenburg-Vorpommern in der Datenbank des Meeresmuseums zu erfassen und in der Sammlungstätigkeit die wichtigsten Typen und Entwicklungsstufen im Original zu erhalten. Grundlage für die Datenerfassung ist die museumseigene Datenbank *MeDuSa* (**M**eeresmuseum **D**aten und **S**ammlungen), in der seit einigen Jahren die Sammlungsbestände der einzelnen Fachrichtungen des Meeresmuseums digital archiviert werden.

In der Datenbank werden die Vermessungsdaten, Fotodateien, Zeichnungen und Risse sowie Beobachtungen zum Zustand der Boote gespeichert. Zusätzlich wird jeweils die Historie der Boote und ihre Besonderheiten beschrieben.

Die Vermessung der Boote erfolgt in zwei Stufen. Alle Boote werden zuerst klassisch vermessen und gezeichnet. Ausgewählte Boote werden zusätzlich mit Laserscannern dokumentiert und die erzeugten 3D-Scans in der Datenbank gespeichert. Dendrochronologische Untersuchungen bestimmen die Bauzeit der Boote und die Herkunft des verarbeiteten Holzes. Besonders bedeutende Sammlungstücke werden im Maßstab 1:15 nachgebaut und gesondert in der Datenbank erfasst. Einige der Boote, die nach dem neuen Sammlungskonzept in das Meeresmuseum kommen, sind in einem desolaten Zustand und oft nur Fragmente. Nach der Datenerfassung und Aufnahme in die Datenbank wird entschieden, ob das Boot zu erhalten oder zu verschrotten ist.

Längst ist die Platzfrage für die Sammlungsarbeit erneut zu einem Problem geworden. Mit dem Sammlungskonzept, alle erreichbaren Zeugnisse des traditionellen Fischereibootbaus zu sammeln und umfassend zu dokumentieren, ist die Kapazitätsgrenze im NAUTINEUM erreicht. Trotz der Entscheidung, zukünftig nur Bootstypen und deren Entwicklungsstufen sowie Besonderheiten zu erhalten, steht akut die Frage der konservatorisch korrekten Lagerung der Fahrzeuge. Hinzu kommt, dass mit dem Niedergang der Fischerei auch mit einem ständigen Zuwachs an weiteren Zubehör und Materialien aus dem Alltag der Fischer zu rechnen ist.

Um den Sammlungsbestand in Zukunft weiter in geeigneter Form zu bewahren und um die Ausstellungen des NAUTINEUMs zu attraktiveren, werden durch das Meeresmuseum die Möglichkeit einer Erweiterung des Geländes der Außenstelle geprüft und erste Planungen entwickelt. Ziel ist es, auf einer Erweiterungsfläche ein Schaumagazin

zu errichten, in dem in begehbaren Regalen Lagermöglichkeiten für etwa 60 Arbeitsboote, für Masten, Segel, Motoren und Netze aus der Fischereigeschichte vorhanden sind. Eingebunden in das Ausstellungskonzept sollen an gleicher Stelle eine historische Schmiede, ein Teerofen, eine Seilerei, eine Bootsbauerwerkstatt für Holzboote, ein Bootssteg und Unterrichtsräume in Form eines Fischerschuppens entstehen. Mit der geplanten Umsetzung des Konzeptes besteht die Möglichkeit, zukünftig nicht nur die letzten noch existierenden Arbeitsboote zu erfassen und zu erhalten, sondern auch das Handwerk des Holzbootbauers und das Leben der Küstenfischer zu dokumentieren und als Besonderheit der regionalen Küstenlandschaft zu bewahren.

LITERATUR

- Henking, H. (1929): Handbuch der Seefischerei Nordeuropas, Band V, Heft 3. Die Ostseefischerei. E. Schweizerbart'sche Verlagsbuchhandlung (Erwin Nägele) G.m.b.H., Stuttgart.
- Rudolph, W. (1961): Die Boote der Gewässer um Rügen. In: R. Peesch, Die Fischerkommunen auf Rügen und Hiddensee, Akademie-Verlag, Berlin. S. 266-272.
- Rudolph, W. (1966): Handbuch der volkstümlichen Boote im östlichen Niederdeutschland; Akademie-Verlag, Berlin.

Der Rostocker Kahn – ein Fahrzeug mit langer Tradition

Jochen von Fircks

Die Flussfischerei im alten Rostock weist zwei Besonderheiten auf: Es galten für zwei räumlich getrennte Bereiche des Stadtgebietes die gleichen Vorschriften, festgeschrieben in der so genannten Fischerrolle. Außerdem nutzten alle Fischer auf der Unterwarnow und dem Breitling einen Bootstyp, der alte Wurzeln hat. Der hier zu beschreibende Rostocker Kahn mit seinen auf alte Vorbilder zurück gehenden Konstruktionselementen lässt es sinnvoll erscheinen, zunächst auf die frühe Geschichte Rostocks einzugehen.

ROSTOCK IM MITTELALTER

Die im Mittelalter im westlichen Mecklenburg lebenden Slawenstämme, geeint durch äußeren Druck, unterlagen den Heeren unter Führung von Heinrich dem Löwen und Waldemar, König von Dänemark. Der slawische Führer Niklot fiel 1160 bei Werle an der Warnow nahe Schwaan. Das Heer der Dänen besiegte die unter Führung der Obodriten kämpfenden Slawen, äscherte das Heiligtum Kessin und das wendische Rostock ein. Pribislaw, der Sohn von Niklot, wurde 1164 getauft und gleichzeitig Lehnsmann von Heinrich, dem Fürsten aus Braunschweig. Dies hatte zur Folge, dass die Führungsstruktur der Slawen im Wesentlichen erhalten blieb und gleichzeitig Mecklenburg Einwanderungsland für Menschen wurde, die hauptsächlich aus dem heutigen Westfalen kamen. Weil dort die Pest noch nicht wütete, kamen aus dem bevölkerungsreichen Landstrichen diejenigen, die als Zweit- und noch später Geborene nicht erben konnten und ihr Leben tatkräftig auf neue Grundlagen stellen wollten. Durch die einstige Nachbarschaft zum römischen Imperium kannte man dort sowohl den Pflug mit der Pflugschar, der gegenüber dem Hakenpflug der Slawen und Wikinger die Ernteerträge auf das Dreifache steigen und ‚schwere‘ Böden zu Ackerland werden lies (Gründung der Hagendörfer), als auch das Mauern mit Mörtel. Außerdem wusste man, wie Städte unabhängig von der Feudalgewalt zu

regieren waren. Das Soester Stadtrecht, das auf den in Oberitalien entwickelten Rechtsvorstellungen fußte, war Grundlage für das Lübecker Recht, das auch Vorbild für das in Rostock geltende Stadtrecht wurde (Karge et al., 1993). Die Ursprünge Rostocks entstanden um 1200, als sich eine kleine Siedlung von Handelshöfen auf den steilen Anhöhen der heutigen Altstadt bildete. Im Jahr 1218 wurde sie mit Lübischem Recht bewidmet. 1232 war die Mittelstadt mit Marienkirche, Rathaus und Markt fertig. Sie wählte sich einen eigenen Rat. 20 Jahre später wurde die Neustadt mit Jakobipfarre, Rathaus und eigenem Markt als eigenständige Stadt beurkundet. Der Mecklenburger Fürst verlieh den drei Städten gemeinsam das lübische Stadt-



Abb. 1: Der Fischerbruch in Rostock mit Kähnen, Buden, Gärten und nahen Wohnhäusern nach 1945 (Repro: Foto Koch, Rostock).



Abb. 2: Ein Rostocker Straßenfischer am Bootsplatz, wo an vielen Stangen die Netze zum Trocknen hängen (Aufnahme um 1936).

werden seit 1419 von der Universität genutzt; das der Altstadt ist noch heute ein Teil des Rathauses der Stadt. In der Altstadt entstand eine weitere Großkirche, deren Bau bald nach der Mitte des 13. Jahrhunderts begann. In ihrer Nähe lag das Wendentor und daran anschließend die *plateo slavorum* (Wendenstraße). Unterhalb der Stadtmauer lagen die nahen Brüche der Fischer und der Gerber. Die Hallenkirche war dem christlichen Patron der Seefahrer, dem Heiligen Nikolaus gewidmet. In Seefahrt und Fischerei waren die Slawen den neuen Siedlern aus dem Binnenland überlegen. Waren die Slawen in Rostock, rund um St. Nikolai, aber ohne Rathaus und eigenem Markt damals dominant?

DIE STADTFISCHER IN ROSTOCK, IHRE ÄMTER UND DIE FISCHER-ROLLE

Die Fischerei auf Warnow und Breitling wurde von zwei Stellen aus betrieben. Nordöstlich der Stadtmauer neben dem Mühlendamm lag der

Bereich der Bruchfischer (Bröker) mit Wohnhäusern, Bootsstegen am benachbarten Fließ, mit Buden für Gerätschaften und Behältern im Wasser für gefangene, nicht sofort verkaufte Fische (Abb. 1). In der Fischerstraße, im westlichen Bereich der Neustadt lebten innerhalb der Stadtmauer die Straßenfischer (Sträter) mit ihren Familien. Platz für ihre Fahrzeuge und das Geschirr hatten sie vor dem Fischertor in einer nahen Bucht der Warnow (Abb. 2).

Die Plätze der Fischer müssen bereits vor dem Zusammenschluss der Teilstädte bestanden haben. Bei der Fischerei von mehreren Fischern, die untereinander Absprachen tätigten, war es unwichtig, wo der einzelne Fischer wohnte – ausschlaggebend für die Gemeinschaft war der Platz für die Fahrzeuge, Fanggeräte und Fischhälterung. Die Fischer aus dem Bruch werden ihr Areal nicht aufgegeben haben, weil Wohnen und Ausgangspunkt für ihre Arbeit dicht und damit günstig beieinander lagen. Und für die Nutzung des Bruches durch die Sträter war dort kein Platz: So blieb es bei den zwei Standorten. 1270 wurde in einer Aufzählung der 20 Gewerbe in Rostock auch das der Fischer genannt. In den vor 1400 überlieferten Aufstellungen der Ämter (so die lokale Bezeichnung der Innungen), in denen nur Platz für freie Handwerker war, fehlen die Fischer. War dies ein Ausdruck dafür, dass vorrangig Slawen als Fischer tätig waren? Erst von 1496 bis 1584 geben Rechnungsbücher Mitteilung über das Amt der Bruchfischer. In dem Amt der Bröker und dem der Sträter organisierten sich die Fischer eigenständig. Sie wählten jeweils ihren Ältermann, hatten ihre festen Plätze in St. Nikolai oder St. Jakobi und richteten sich nach der für beide Fischämter gültigen Vorschrift: der Fischerrolle. 1669 waren bei den Brökern 31 und bei den Strätern 21 (dort mit der Option auf zusätzliche zehn neue Mitglieder) Fischer tätig. Obgleich die Rolle diese Mitgliederzahlen fixierte, zählten 1776 zu den Brökern 40 Fischer; die Zahl der Sträter war bei 21 geblieben.

Die älteste erhaltene *Fischer Rulle* beginnt mit den Worten „Dit is unse olde gerechtigkeit dat dar nemandt sall (...)“, ist in Niederdeutsch geschrieben, hat 27 Paragraphen und zahlreiche Einfügungen, die mit Jahreszahlen versehen sind. Der älteste Eintrag datiert von „Anno 1551“ (Fischer Rulle, vor 1639; Abb. 3).

Im Jahr 1669 wurde eine neue Fischereiordnung, die „Rolle“, erlassen. Diesmal war sie in Hochdeutsch abgefasst. Die nun auf 42 Punkte angewachsenen Vorschriften für die Fischer werden eingeleitet mit: „Wir Bürgermeister und Rath der Stadt thun kund hiemit vor uns, unsere Nachkommen, demnach zwischen dem Amte



Abb. 4: Rostocker Fischer ziehen ihre beladenen Schlitten über das Eis der Warnow zum vorbereiteten Fangplatz, um gemeinsam zu fischen (Aufnahme um 1930).



Abb. 5: Der Rostocker Bruchfischer Bohn bringt mit seiner rechten Hand das Netz aus und rudert mit der Linken (Aufnahme um 1980).

der Fischer aus dem Brocke in der alten Stadt und den Straßenfischern in der Neu-Stadt wohnend sich um etliche Jahre her wegen der Fischerey auf dem Warnow-Strohm unterschiedliche Streitigkeiten ereignet“. In Punkt 2 wird darauf hingewiesen, dass die Fischerkinder, also die „Knaben oder Mägden (...) zur Schule gehalten und im Lesen und Schreiben“ zu unterrichten sind, damit sie später nicht nur in der Fischerei sondern auch in anderen Gewerben oder in der Seefahrt arbeiten können (Fischer Rulle, 1667).

Der für die Fischerei mit dem Rostocker Kahn wichtige Punkt steht in der älteren Rolle unter Punkt 15, der die durchgestrichene Zahl 13 ersetzt: „Ok sall (...) nemand enen Knecht holden“ (Fischer Rulle, vor 1639). In der Rolle von 1669 heißt es „Vors zwanzigste soll niemand von den Fischern erlaubt sein, einen Knecht zu halten“ (Fischer Rulle, 1667).

Diese Begrenzung bewirkte frühzeitig, dass es für die Fischer unnötig war, über größere Fahrzeuge nachzudenken, weil sie ein Fahrzeug brauchten, mit dem sie allein oder in Gemeinschaft mit anderen Fischern, jeder in seinem Kahn, alle Arbeiten der Fischerei erledigen konnten. Ausnahme war das gemeinschaftliche



Abb. 3: Erste Seite der niederdeutsch verfassten Rostocker Fischerrolle aus dem 16. Jahrhundert (Repro: Jochen von Fircks).

Eisfischen, bei dem aber der Kahn keine Rolle spielte (Abb. 4). Der Rostocker Kahn war so eingerichtet, dass es dem Fischer möglich war, mit einer Hand am Netz zu arbeiten und mit der



Abb. 6: Rudern mit dem Stoßriemen im Rostocker Kahn (Aufnahme um 1980).

anderen den Stoßriemen zu bewegen. Somit konnte ein Mann allein fischen (Abb. 5 und 6). Weit nach 1869, als auch in Mecklenburg der Zunftzwang aufgehoben wurde und damit die Vorschriften der Fischerrolle ihre Gültigkeit verloren, blieben die Rostocker Fischer immer noch bei ihrem Kahn.

Der Autor hat um 1960, beim fast täglichen Rudertaining auf der Warnow keinen Rostocker Kahn mehr in Fahrt zum Fischen gesehen. Kähne anderer Bauart, nun mit zwei Fischern besetzt, aus Planken zusammengefügt und von einem kleinen Dieselmotor angetrieben, fuhren in der Dämmerung zu ihren Fangplätzen. Später gab es im Fischerbruch noch einzelne Rostocker Kähne, die benutzt und instandgehalten wurden, um von der Wohnung über das Fließ auf die andere Seite überzusetzen, um zum Fischerboot und zur Bude mit den Gerätschaften zu kommen.

DER ROSTOCKER KAHN

Kennzeichen für den Bootstyp des Rostocker Kahns ist die massive Bodenschale, die an einen Einbaum erinnert, dessen Bordwände abgearbeitet sind. Ein massiver, etwa fünf Meter langer Eichenstamm wird so ausgewählt, dass er nach dem Abarbeiten des Splints in der Mitte mindestens 0,6 Meter breit ist. Daraus wird die Sohle des Kahns gearbeitet. Sie ist 20 Zentimeter dick und in der Mitte bis zu zwölf Zentimeter ausgearbeitet. Die massive Sohle ist besonders haltbar und manchmal, so erzählte ein Bootsbauer, konnten bis zu zwei morsch gewordene Beplankungen wieder auf der gleichen Sohle ersetzt werden. Die Sohle hat von oben gesehen eine fast bootsförmige Kontur. Die Einschränkung „fast“ erfolgt deshalb, weil die Sohle in ihrer Längsachse nicht wie bei einem üblichen Boot symmetrisch ist (Rudolph, 1966; Henriot, 1971; von Fircks, 1982; Abb. 7). Der Antrieb mit dem Stoßriemen an einer Bordseite bringt einen symmetrisch gebauten Kahn auf eine Kreisbahn – wenn nicht gegengesteuert wird. Um dem entgegen zu wirken, wird die Sohle des Rostocker Kahns backbord bis zu fünf Zentimeter schmaler ausgeführt. Solch ein Fahrzeug läuft, wenn es beispielsweise vom Ufer abgestoßen wird, ebenfalls auf einer kreisförmigen Bahn, solange der Stoß reicht. Beide Effekte gleichen sich in etwa aus.

Der in Abbildung 8 dargestellte Kahn wurde um 1980 aufgemessen: Er ist über sechs Meter lang, in der Mitte 1,42 Meter breit und dort 0,73 Meter hoch. Er besitzt massive Vor- und Achtersteven, vier Plankengänge aus gesägten, ein Zoll



Abb. 7: Straßenfischer ziehen einen Rostocker Kahn auf die Uferkante. Der asymmetrische Bau des Bootes ist deutlich zu erkennen (Aufnahme um 1935).

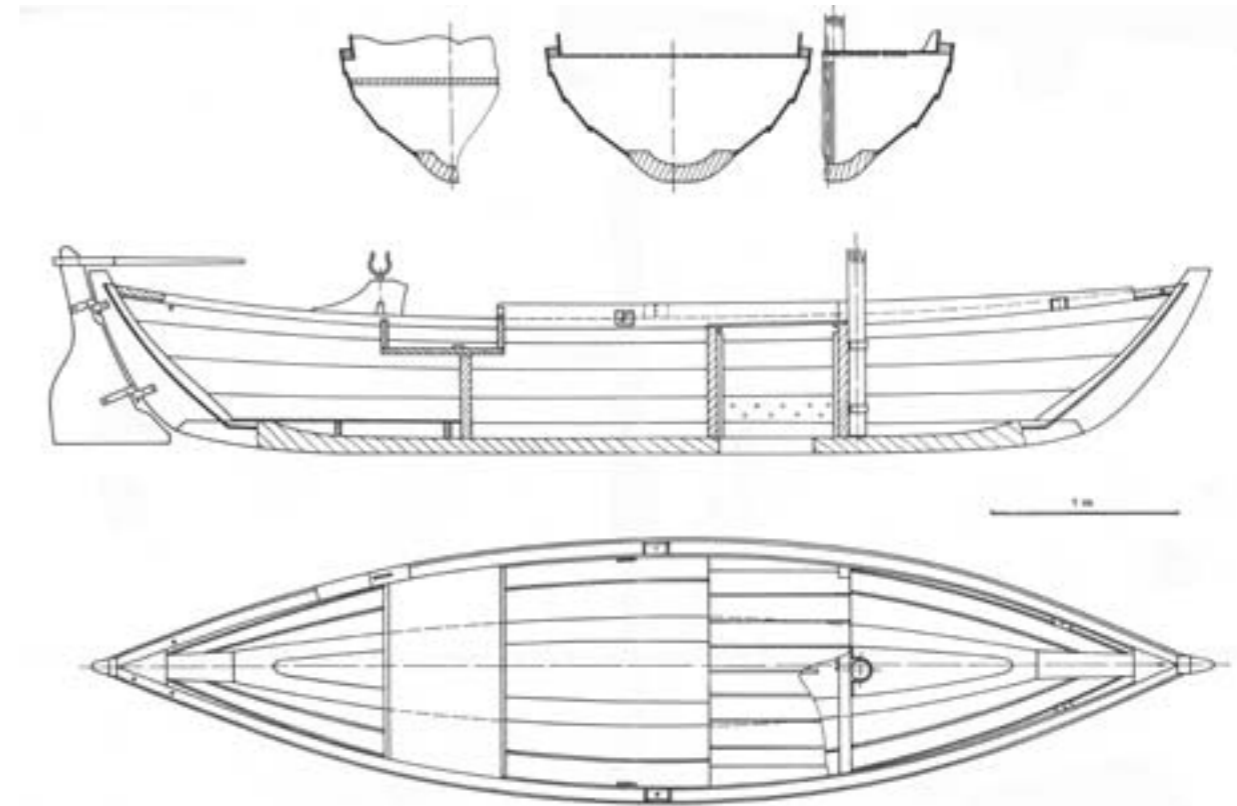


Abb. 8: Risszeichnung des Rostocker Kahns (Zeichnung: Jochen von Fircks).

(~ 3,8 cm) dicken Eichenbohlen. Ältere Kähne, noch ohne nassen Fischraum gebaut, waren mittschiffs nicht so hoch und hatten drei und manchmal zwei, dann besonders breite Planken. Die klinker gesetzten Planken wurden früher mit Nägeln, die man über einen Dorn zurückschlug, und später mit Nieten und Klinkscheiben miteinander verbunden. Anstelle von Spanten setzte man etwa zwei Zoll dicke Schotte, die von den Brökern „Wrange“ und den Strättern „Sweff“ genannt wurden. Alte Kähne haben zwei Schotte, die den Kahn von vorne gesehen in den Kropf, in das Middeloch oder auch Kist genannt und den Achterkropf teilen. Middeloch ist der trockene Fischraum und Achterkropf der Ruderstand (Rudolph, 1966). Auf dem Schott achtern befindet sich ein Netzbrett mit Süll. Dort ist ein Langloch in jeden Bordgang gearbeitet, damit das Leckwasser vom eingeholten Netz abfließen kann. Erst am Ende des 19. Jahrhunderts kommt der nasse Fischraum auf, der bei den Fischern „Quatsch“ heißt (Rudolph, 1966). Dazu wird ein drittes Schott gesetzt. Der Fischraum ist für Hecht und Weißfisch längs geteilt und hat im Boden einen Längsschlitz für ein kleines Schwert aus Stahlblech. Gegen den Dollbaum ist innen eine Bordplanke gesetzt, die vom Vorsteven bis zum Netzbrett reicht. Der Dollenklotz backbords hatte für den Stoßriemen früher hölzerne Dollenpflöcke, die später eine geschmiedete Dolle ab-

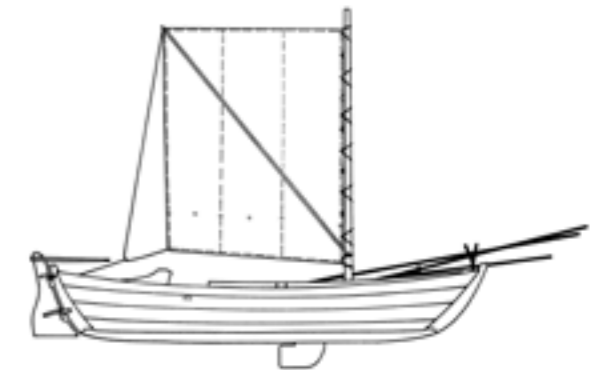


Abb. 9: Rostocker Kahn mit Sprietsegel, Ruder und Schwert (Zeichnung: Jochen von Fircks).



Abb. 10: Rostocker Jugendliche 1996 bei der ersten Ausfahrt mit von ihnen gebauten Kähnen auf der Oberwarnow bei Kessin.

Heute noch vorhandene Exemplare des Bootstyps Rostocker Kahn

Trotz der in den 1930er Jahren noch zahlreich vorhandenen Kähne im Rostocker Revier existieren heute Rostocker Kähne nur noch als wenige Exemplare in Museen und als „moderne“ Nachbauten. Eine aktuelle Übersicht ergibt drei originale Boote und drei Repliken. Zwei originale Rostocker Kähne befinden sich in der Sammlung des Deutschen Meeresmuseums



Abb. 11: Der Nachbau eines Rostocker Kahns wird aus dem Magazin auf das Gelände der Bootswerft des Rostocker Schifffahrtsmuseum gebracht.

in Stralsund und sind in der Bootssammlung des NAUTINEUMs, einer Außenstelle des Deutschen Meeresmuseums, ausgestellt. Ein drittes Boot befindet sich im Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven und wird in der Bootsausstellung als Bootstyp eines „Bodenschalenbootes“ präsentiert.

Die bereits erwähnten 1995 fertig gestellten drei Nachbauten des Rostocker Kahns wurden zunächst für pädagogische Zwecke verwendet, erwiesen sich aber bald dafür als ungeeignet und wurden eingelagert. Nach einer gründlichen Restaurierung wurden die Boote dem Rostocker Schifffahrtsmuseum zur Verfügung gestellt. Zwei der

Kähne wurden als Leihgaben an andere Institutionen gegeben. So findet sich ein Rostocker Kahn in der Freilichtausstellung des Forst- und Köhlerhofes Wiethagen in der Rostocker Heide bei Rostock, wo er als Anschauungsobjekt für die Gewinnung und die Verwendung von Holzteer als Konservierungsmittel im Schiffbau dient. Das Rostocker Schifffahrtsmuseum präsentiert „seinen“ Rostocker Kahn im Zusammenhang mit der vor einigen Jahren eingerichteten Bootswerft am Traditionsschiff (Abb. 11).

löst. Der über drei Meter lange Stoßriemen, von den Fischern „Schottrooder“ genannt, hat ein gebogenes Blatt. Die Jollenleute aus Warnemünde nannten einen solchen Stoßriemen „Türkensäbel“ und den Kahn demzufolge einfach nur „Türk“. Mit dem Stoßriemen kann der Fischer mit nur einer Hand rudern und mit der anderen am Netz arbeiten. Er blickt in Fahrtrichtung und kann, da er steht, mit seinem Körpergewicht auf den Riemen drücken. Im flachen Wasser nutzt er das lange Stakruder. Lose geführt steuert man mit ihm. Dafür hat es an einem Ende ein Blatt. Ende des 19. Jahrhunderts kommt zusammen mit Mast und Sprietsegel auch das Ruder auf, das man in Ösen am Achtersteven einhängt (Abb. 9). Eine diagonal gesetzte Sprietstange und der über vier Meter lange Mast halten das Sprietsegel. Die Segelschot ist mit einer Leine verknötet, die an Piek und Horn des Segels festgemacht ist.

Gefischt wurde mit verschiedenen Arten von Netzen, auch eine Zugwade war in Gebrauch. Letztere wurde mit einer Winde zum Kahn hin gezogen, nachdem der Fischer sein Fahrzeug an einem in den Grund gestoßenen Pfahl festgemacht hatte. Man kannte auch das gemeinschaftliche, aufeinander abgestimmte Fischen. Hafenausbau und städtische Abwässer ließen die Fangerträge schrumpfen. Heute werden auf der Unterwarnow nur noch von Freizeitanglern vorrangig Heringe geangelt.

DER VERGLEICH MIT ANDEREN FAHRZEUGEN

Den geraden Stoßriemen benutzten, bevor die Motorisierung auch die Fischereifahrzeuge erfasste, die Fischer auf kleineren Binnenseen in

Mecklenburg und Vorpommern (Rudolph, 1966). Ihre Kähne fertigte meist der örtliche Stellmacher. Ein platter Boden, aus Brettern zusammengefügt, von Bodenwrangen zusammengehalten und kahnförmig zugeschnitten, wurde auf zwei Böcke gelegt und in der Mitte mit Steinen beschwert, um dem Boden einen Sprung zu geben. Vorn und achtern bildeten bearbeitete Klötze die Steven. Seitlich wurden die Plankengänge klinker aufgesetzt. Hölzerne Knie, später aus Stahl geschmiedet, gaben den Planken seitlichen Halt. Oft ruderten damals vorne und achtern jeweils ein Fischer mit einem Stoßriemen.

In Venedig und auch Oberitalien sind Stoßriemen vielfältig in Gebrauch. Vom Einer mit zwei Stoßriemen, die ein Mann bewegt, bis hin zum repräsentativen 18-Ruderer – alle werden mit Stoßriemen bewegt. Besondere Beachtung finden die venezianischen Gondeln (Dudzis et al., 1983). Auf ihrem Achterdeck, das hoch aus dem Wasser ragt, steht der Gondoliere mit seinem Stoßriemen und der Dolle steuerbords. Und auch hier baut man den

Rumpf in Längsrichtung asymmetrisch und zwar ist die Gondel backbords etwas breiter und dort mit einer etwas größeren Seitenhöhe versehen. Zur Sohle des Rostocker Kahns, die an einen Einbaum erinnert, gibt es zahlreiche Parallelen (Suder, 1930; Ligers, 1942). Vielerorts wurden und werden noch Boote und Kähne gefertigt, deren Boden aus einem bootsartig bearbeiteten Baumstamm besteht. Vielfältige Informationen sind auch im Internet unter „Einbaum-Planke“ oder „Piroge“ zu finden. Einbäume oder ihnen ähnliche Konstruktionselemente sind auf kleinere Abmessungen beschränkt. Größere Fahrzeuge verlangen andere Elemente wie den Balkenkiel, eine Sohle oder einen flachen Boden.

DER NACHBAU VON ROSTOCKER KÄHNEN

Nach 1990, als Aufgaben für Jugendliche gesucht wurden, die außer einem schulischen Abschluss auch noch eine sinnvolle Tätigkeit erge-

Beschriftung des Rostocker Kahns im Deutschen Schifffahrtsmuseum Bremerhaven

Bodenschalenboot

Länge: 6,00 m
Breite: 1,42 m
Höhe: 0,73 m

Baumaterial: Eiche

Das Bodenschalenboot ist ein Fahrzeugtyp, dessen ungewöhnlich starker Bootsboden aus einer Baumstammhälfte schalenförmig ausgehöhlt wird. Diese Bodenschale, eine Art kleiner Einbaum, wird durch ein bis vier Planken zu einem Boot aufgeplankt. Bodenschalenboote wurden an der Oder und in Rostock als Fischerkahn benutzt. Er wird in seinem Verbreitungsgebiet auch als „Rostocker Kahn“ bezeichnet.

Gebaut wurden diese urtümlich anmutenden Boote zuletzt in der Mitte des 20. Jahrhunderts von so genannten Kahnbauern. Diese Kahnbauer waren Schiffszimmerleute, die nach ihrer Fahrzeit an Land eine Zimmerertätigkeit ausübten. Lehrlinge bildeten sie nicht aus. Als Helfer beim Bau der Kähne wurden die Auftraggeber, die Fischer, mit herangezogen (Rudolph, 1966; Abb. 12).



Abb. 12: Rostocker Kahn (mehrfach verändert) in der Bootsausstellung des Deutschen Schifffahrtsmuseums in Bremerhaven.

ben sollten, baute man in den Jahren 1995 bis 1996 bei der RD Arbeitsförderungsgesellschaft GmbH in Rostock drei Rostocker Kähne, die mit Stoßriemen und Segel ausgerüstet wurden (Abb. 10). Später wurde jedoch vergeblich versucht, diese Boote in die maritime Jugendarbeit einzubinden. Es zeigte sich, dass sie sich schwer rudern ließen und außerdem nach heutigen Maßstäben schlecht segelten. Die mühsame Arbeit der Fischer von einst wurde nachdrücklich erlebbar, ließ sich jedoch nicht in die vorrangig erlebnispädagogisch orientierte Jugendarbeit einbringen.



Abb. 13: Auch der Rostocker Maler Egon Tschirch (1889-1948) beschäftigte sich in seinen Arbeiten mit den Rostocker Fischern (Warnowfischer, 1923, Öl auf Holz, 98,5 x 99,5 cm, Kunsthalle Rostock).

ZUSAMMENFASSUNG

Der Rostocker Kahn hat in seinem Aufbau seit dem frühen Mittelalter nur geringe Änderungen erfahren. Grund dafür war die strenge Zunftordnung der Stadt Rostock, die eine Fischerei auf den Gewässern der Stadt mit Fahrzeugen untersagte, die mit mehr als einem Mann besetzt waren (Abb. 13).

LITERATUR

- Dudzius, A., Henriot, E. & F. Krumrey (1983): Das große Buch der Schiffstypen. VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin. 290 S.
- Fircks, J. v. (1982): Ewer, Zeesenboot und andere ältere Fischereifahrzeuge. Hinstorff Verlag Rostock. 100 S.
- Fischer Rulle (Fischerrolle aus Rostock vor 1639): Rollenbuch des Gewetts, S. 58, Stadtarchiv Rostock.
- Fischer Rulle (Fischer Rolle aus Rostock 1667): Rollenbuch des Gewetts, S. 454-459, Stadtarchiv Rostock.
- Henriot, E. (1971): Kurzgefasste illustrierte Geschichte des Schiffbaus. Hinstorff Verlag Rostock. 136 S.
- Karge, W., Schmied, H. & E. Münch (1993): Die Geschichte Mecklenburgs. Hinstorff Verlag Rostock. 216 S.
- Ligers, Z. (1942): Die Volkskultur der Letten. Ethnographische Forschungen I. (Einbaumkähne, S. 151-162). Selbstverlag, Riga. 380 S., 498 Abb.
- Rudolph, W. (1966): Handbuch der volkstümlichen Boote im östlichen Niederdeutschland. Akademie-Verlag Berlin. 186 S.
- Suder, H. (1930): Vom Einbaum und Floß zum Schiff. Veröffentlichung des Instituts für Meereskunde an der Universität Berlin. Neue Folge, Reihe B, Heft 7. 121 S.

Handwerk und Tradition der Zeesenfischerei

Michael Mäuslein

EIN ALTES HANDWERK VERLIERT AN BEDEUTUNG

Bis in die 1980er Jahre hinein konnte man sie noch auf den Sund- und Boddengewässern in Aktion erleben – Zeesenfischer mit ihren traditionellen Arbeitsbooten auf der Drift. Es waren aber nur noch wenige einer einst stolzen Flotte, die dieser traditionellen Methode der Schleppnetzfisherei unter Segeln nachgingen. Die Gründe hierfür sind vielseitig. Dazu gehören die Abhängigkeit von günstigen Wetterbedingungen für die mit Windkraft angetriebenen Arbeitsboote – nachteilig gegenüber den motorbetriebenen Fischereifahrzeugen – und die Entwicklung neuer Fischereimethoden, die dazu führten, dass die quer zum Wind treibenden Zeesboote mit ihren braunen Segeln und ihren typischen Driftbäumen aus dem Erscheinungsbild unserer Gewässer verschwanden. Die Bestände an Aal und Zander in den Fangrevieren gingen immer weiter zurück und damit auch die Fangerträge der Zeesenfischer. An die alten Heringsgarnplätze wurden immer häufiger große Kammerreusen mit ihren mehreren hundert Meter langen Leitwehren in die traditionellen Driftstrecken der Zeesenfischer gesetzt. Die Schleppnetzfisherei unter Segeln wurde damit immer uneffektiver und unattraktiver. So kam es dazu, dass junge Fischer ihr Glück und Verdienst in der besser bezahlten Kutter- und Hochseefischerei suchten. Folglich fehlte es an Besatzung für die großen Boote oder die Besatzung wurde nur noch von den älteren Fischern gestellt. Letztlich führte diese Entwicklung dazu, dass die Schleppnetzfisherei unter Segeln in den 1960er Jahren als Broterwerb vollends an Bedeutung verlor (Abb. 1).

Anfang der 1990er Jahre, mit dem Verbot der Fischerei mit Schleppnetzen innerhalb der 3-See-meilen-Zone, war auch denjenigen Fischern die Grundlage zur traditionellen Zeesenfischerei entzogen, die noch einen Zeesschein und eine Zeesgenehmigung besaßen. Die Fischerei mit Zeesbooten wurde eingestellt und das Ende einer jahrhundertalten Tradition der Region schien besiegelt.



Abb. 1: Zeesboot FZ 33/WUS 7 SANNERT bei der Drift (2004).

DAS HANDWERKSZEUG BLEIBT ERHALTEN

Während viele der brachliegenden Zeesboote verloren gingen, wurden einzelne andere weiter genutzt. Ausgerüstet mit Motor und Ruderhaus und ohne Mast und Driftbäume kamen sie in der Küstenfischerei als Kleinkutter weiter zum Einsatz. Auf diese Weise überlebte ein Teil der Boote, aber ohne die typische Ausrüstung und Besegelung waren sie für ungeübte Augen nicht mehr als Zeesboote zu erkennen (Abb. 2).

Es waren wohl die besonderen Segeleigenschaften und das urige Aussehen, welche diesen Bootstyp mit seiner wuchtigen, aber trotzdem eleganten Bootsform und seinen dunklen Segeln bisher vor der Vergessenheit und damit vor dem „Aussterben“ bewahrte. Trotz des massigen Aussehens sind Zeesboote unerwartet schnell und kraftvoll. Nachdem bereits schon während der Nutzung der Zeesboote als Arbeitsboote Wettfahrten bei „Fischer-Regatten“ stattfanden (Winkler, 2007), erkannten immer mehr Sportbootsegler den hohen Freizeitwert der nun nicht mehr zur Fischerei genutzten Boote.



Abb. 2: SAP 001 (Modell 1:15) – ein ehemaliges Zeesboot zum Kleinkutter umgebaut (Modellbauer: Helmut Koy).

Bereits Ende der 1960er Jahre wurden an der mecklenburg-vorpommerschen Küste die ersten Boote der Zeesen Fischer als Sportboote registriert, und ihre Zahl stieg beständig – bis heute. Damit entstand in Deutschland aus den ehemaligen Arbeitsbooten die einzigartige Klassenvereinigung der Zeesboote. An die Tradition der Fischer-Regatten knüpfen die heutigen Eigner mit ihren Traditionssegelern bei jährlich stattfindenden Wettfahrten an. Der Höhepunkt ist zweifellos die Zeesbootregatta ausgehend vom Bodstedter Hafen. Mehr als 50 Zeesboote gehen hier jährlich auf Wettfahrt in den Bodstedter Bodden. Die traditionellen Boote kann man aber auch bei Regatten in Zingst, Wustrow, Dierhagen, Barth und Althagen mit ihren aufgezogenen braunen Segeln bewundern (Abb. 3). Aus Liebe zu den alten Arbeitsbooten haben sich die neuen Besitzer mit hohem persönlichem

Engagement der Zeesboote angenommen. Und diesen Enthusiasten ist es zu verdanken, dass viele der einstigen Arbeitsboote bis heute weitestgehend im Originalzustand erhalten blieben. Auch wenn die meisten dieser Boote noch manches von ihrer Herkunft verraten, wurden sie dennoch ihrer aktuellen Verwendung als Freizeit- und Familienboot angepasst. Hauptsächlich bauten sich die Segler moderne Kajüten in den Rumpf des Bootes ein – natürlich auch moderne Motoren. Und alles wurde so schick gemacht, geschliffen, gemalert und lackiert, dass heute kaum noch etwas an die harte Arbeit erinnert, die einst auf diesen schweren Arbeitsbooten geleistet wurde. Das Charakteristische aber, die großen braunen Segel und die Bootsform, blieben erhalten.

EIN ZEESBOOT UM DIE JAHRHUNDERTWENDE

Wie ein Zeesboot in der üblichen Bauweise und Ausstattung von 1870 ausgesehen hat, kann man in der Außenstelle NAUTINEUM des Deutschen Meeresmuseums auf dem Dänholm erfahren. Dort wurde eigens eine große Bootshalle für die Ausstellung eines dieser alten, historischen Fischerboote gebaut. Die Aufgabe des Deutschen Meeresmuseums ist es, u. a. charakteristische Sachzeugnisse aus der Fischereigeschichte Mecklenburg-Vorpommerns zu sammeln, für die



Abb. 3: Zeesbootregatta in Althagen (2009).

Nachwelt zu erhalten und einer breiten Öffentlichkeit in Ausstellungen zugänglich zu machen. Mit dem im NAUTINEUM gezeigten Zeesboot und mit den dazugehörigen umfangreichen Erläuterungen zeigt das Deutsche Meeresmuseum interessierten Besuchern die einzigartige Bedeutung und Entwicklung der Zeesenfischelei im Raum Mecklenburg-Vorpommern und leistet damit einen Beitrag zur Bewahrung der maritimen Kultur der Zeesen Fischer.

VON DER AHR-1 ZUR STR-9

Anfang der 1970er Jahre übernahm das Meeresmuseum das Zeesboot *AHR-1* des Fischers Richard Dade aus Althagen auf dem Fischland. Bis 1969 nutzte Fischer Dade die *AHR-1* für die Drift im Saaler Bodden, ehe es von ihm ausgesondert wurde. Im Inventarbuch des Meeresmuseums Stralsund wurde es am 14. Juni 1972 unter der Inventarnummer VI-A 146 eingetragen; der Zeitpunkt des Erwerbs wurde im Eingangsbuch mit 1970 angegeben. Der Ankaufpreis betrug 2.500 Mark. Das Boot – Baujahr um 1870 – befand sich 100 Jahre nach Kiellegung in einem aufgebrauchten Zustand (Abb. 4); der Erhaltungszustand wurde als schlecht bezeichnet (Koy, 1990). Es gab aber im Vorfeld aber noch weitere Angebote an das Meeresmuseum zum Kauf eines Zeesbootes: Im Gespräch waren Boote aus Stralsund und Poel. Hier lagen aber die Preise für den Erwerb mit 8.000 Mark bis 10.000 Mark weit über dem verfügbaren Budget. Außerdem fehlten bei dem Poeler Boot die Driftbäume und der Besanmast, was die Preisforderung nicht zu rechtfertigen schien. Wolfgang Rudolph, damals an der Deutschen Akademie der Wissenschaften zu Berlin im Wissenschaftsbereich Kulturgeschichte/Volkskunde tätig, riet in einem Brief an das Meeresmuseum: „Ich würde raten: nehmen Sie das Bessere und Ältere, allerdings nach gewaltigem Handel bergab, in Richtung 5000 bis 6000 Mark. Darüber hinaus gehören die Forderungen in den Bereich des Unverschämten.“ Das Meeresmuseums war bestrebt, das Zeesboot *AHR-1* zu erhalten und wieder in Fahrt zu bringen. Es sollte bei der notwendigen Überholung so instandgesetzt werden, dass es möglichst detailgetreu das Bild eines Zeesbootes um die Jahrhundertwende widerspiegelt (Abb. 5). Im Dezember 1984 erhielt der Bootsbaumeister Thomzik aus Stralsund den Auftrag zur Reparatur und originalgetreuen Instandsetzung des Bootes. Nach Begutachtung und genaueren Untersuchungen durch Fachleute und Bootsbauer aus der Region erwies sich dies jedoch aufgrund des schlechten baulichen Zustandes



Abb. 4: *AHR-1* im Meereskundlichen Museum (1972).



Abb. 5: Rundgatt-Zeesboot um 1900 vor Stralsund.

als nicht möglich und eine Generalreparatur und Restaurierung als nicht sinnvoll. Im Frühjahr 1985 fiel im Meeresmuseum die Entscheidung zum Neuaufbau des Bootes, jedoch nicht im aktuellen Bauzustand, sondern in dem Zustand, wie es dem Original dieses Zeesbootes um 1870 entsprach. Alle noch brauchbaren Teile, besonders aber die noch vorhandenen Beschläge sollten soweit möglich wieder Verwendung finden. Für den Neubau wurden 120.000 Mark für Material und Arbeitsleistungen eingeplant. Im Juli 1985 erfolgte dann die Überführung des alten Bootes zur Stralsunder Dinse-Werft. Am 30. August 1985 wurde mit dem Werftbesitzer Thomzik ein Vertrag zum Neuaufbau des Zeesbootes abgeschlossen. Darin war geregelt, dass beim Neubau des Bootskörpers der ursprüngliche Zustand, soweit sich dieser noch ermitteln ließ, originalgetreu wiederherzustellen sei. Die Kiellegung (Baubeginn) des Neubauvorhabens erfolgte im Januar 1986. Dieser war eine umfangreiche Dokumentation des Aufbaus der

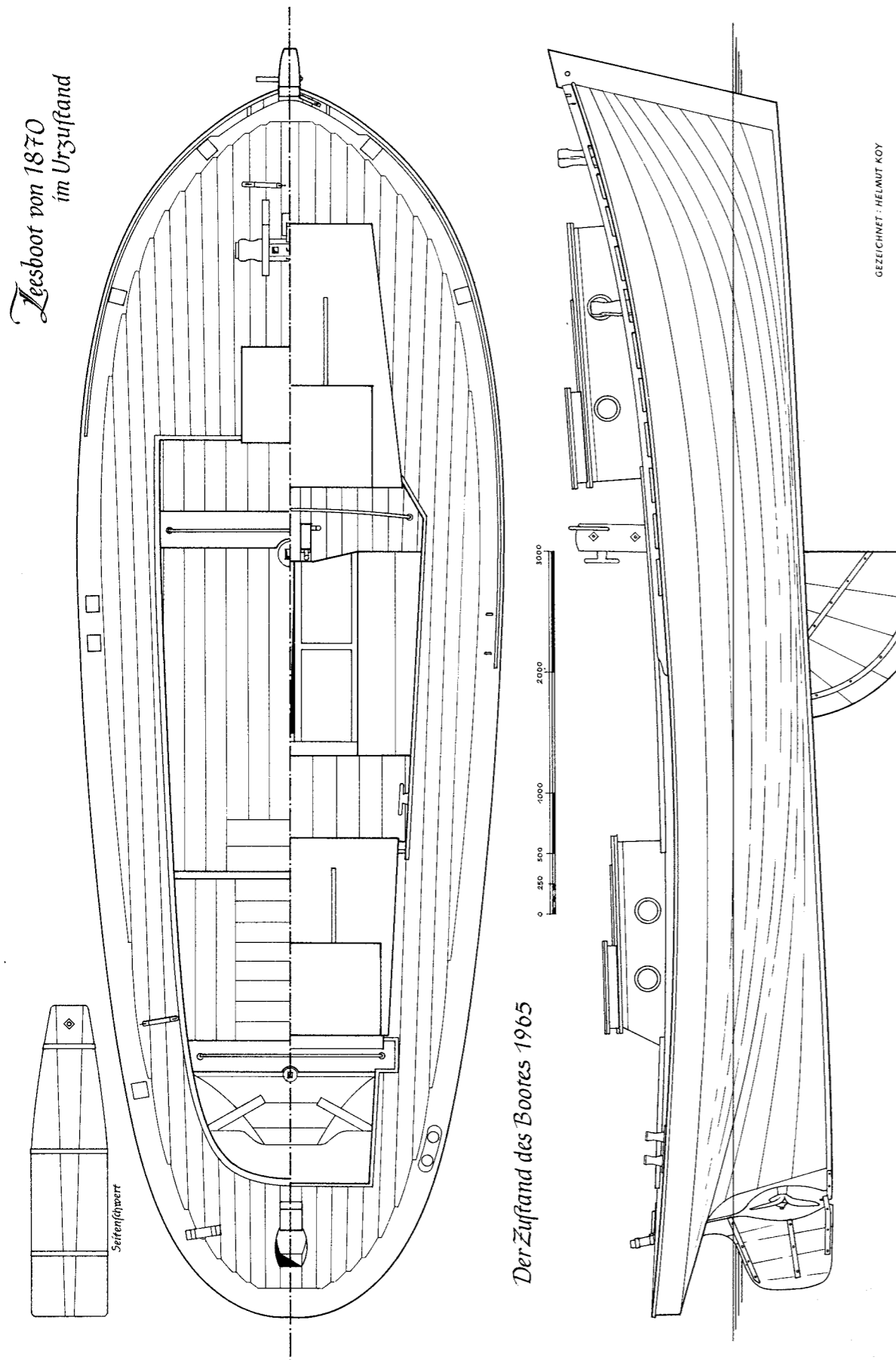


Abb. 6: Umbauten, die an der AHR-1 im Laufe eines Jahrhunderts bis 1969 erfolgten, werden in den Zeichnungen von Helmut Koy zur Bestandsaufnahme sichtbar.

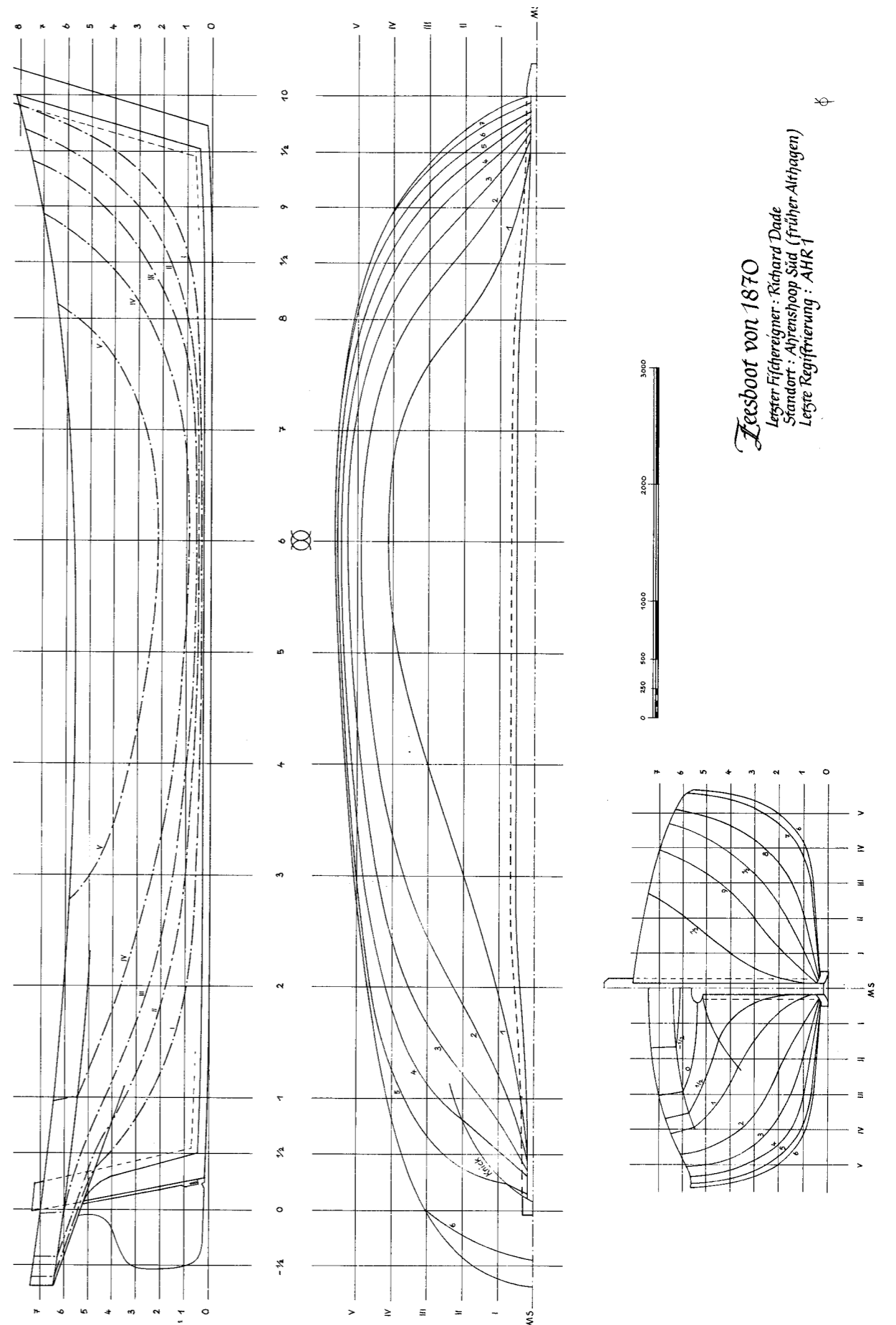


Abb. 7: Risszeichnung von Helmut Koy nach dem das Zeesboot STR-9 nach altem Vorbild gebaut wurde.



Abb. 8: Vörrunner und Schwertgang auf der STR-9.



Abb. 9: Das Modell der STR-9 (Maßstab 1:15) befindet sich im Sammlungsbestand des Deutschen Meeresmuseums (Modellbauer: Helmut Koy).



Abb. 10: Absolventen und Studenten der Ingenieurhochschule für Seefahrt Warnemünde/Wustrow erprobten die Fahreigenschaften des Bootes (1989).

AHR-1 und der Umbauten, in Form von Plänen, Rissen, Schnitten und Detailfotos, vorausgegangen (Abb. 6 und 7). So wurden, wie allgemein üblich, auch in der AHR-1 im Laufe des Fischereibetriebes technische Neuerungen eingebaut und bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen an Bord getroffen. Gut zu erkennen waren die Veränderung der Position des Däkens und die Vergrößerung der Kajüte. In den 1930er Jahren bekam die AHR-1 einen Motor und ein Mittelschwert (Koy, 1990). Trotz mehrfacher Umbauten der AHR-1 im Laufe der Nutzung war die ursprüngliche Konstruktion des Bootskörpers noch gut erkennbar und diente somit als Vorbild und Maßgabe für die geplanten Arbeiten. Wesentlich für den Nachbau eines Zeesbootes, wie es um 1870 üblich war, waren auch die Erinnerungen und Berichte der alten Fischer, die selber noch aktiv in traditioneller Weise mit den Zeesbooten ohne Seitenschwert und ohne Motor auf der Drift unterwegs waren. So konnten beispielsweise Einzelheiten der ursprünglichen Abdeckung des Däkens durch die alten Fischer sehr genau beschrieben werden. Details, die nicht mehr am Boot direkt oder durch Erzählungen in Erfahrung zu bringen waren, mussten anhand von Recherchen in der Literatur ermittelt werden. So waren den am Neubau beteiligten Fachleuten Zeichnungen des dänischen Konservators und Bootsbaumeisters Christian Nielsen von der Insel Fejø bekannt, der 1938 das Zeesboot MINNA des nach Dänemark ausgewanderten Stralsunder Fischers Max Rütting aufgemessen hatte (Koy, 1990; Grünberg, 2011). Die MINNA wurde 1872 in Stralsund auf Kiel gelegt und war der AHR-1 im Bau sehr ähnlich. So konnten entscheidende Details wie der Aufbau des Kielschweins, die Konstruktion der Befestigung des Steckmastes, das auf dem Vordeck befindliche Spakenspill, die Gestaltung des Vörrunners (vorderer Kajütaufbau) und des davor befindlichen Schwertganges sowie die Form und Größe des Seitenschwertes von der MINNA in den Bau des neuen Zeesbootes mit einfließen (Abb. 8). Alle überlieferten Erkenntnisse wurden von dem Leipziger Bauingenieur und Modellbauer Helmut Koy in den Risszeichnungen zusammengefasst, nach denen schließlich auf der Bootswerft Richard Dinse das neue Museumsboot entstand (Abb. 9). Knapp 18 Monate nach Baubeginn war ein neues und doch altes Zeesboot entstanden: Eine Zeesboot-Replik, die mit dem typischen Vorsteven, dem Rundgatheck, dem Seitenschwert, ohne Aufbauten und Motor dem Bauzustand eines solchen Arbeitsbootes um 1870 entspricht und somit von längst vergangenen Zeiten zeugt. Da keines der noch vorhandenen Zeesboote das

ursprüngliche Erscheinungsbild aus der Zeit vor der Jahrhundertwende zeigte, wurde hiermit ein wichtiges technisches Abbild jener Zeit geschaffen. Mit dem Neuaufbau entstand ein Arbeitsboot, wie es die Zeesen Fischer vor über 100 Jahren zur Fischerei genutzt haben. Folgerichtig bekam das Museumszeesboot auch seine eigene Fischereinumnummer, und zwar die niedrigste Nummer die frei war: STR-9. Am 24. Juni 1987 – dem 36. Geburtstag des Meeresmuseums – fanden die festliche Taufe und der Stapellauf auf der Dinse-Werft bei Schaschlik, Bier vom Fass und Shantyklängen statt. Eigens für diesen feierlichen Augenblick hatte die Museumspräparatorin Irene Muswiek einen Taufvers verfasst.



Abb. 11: STR-9 im Hafen von Wustrow neben FZ 52 LUISE.

Taufvers für das Zeesboot „Stralsund 9“

*Ick freuch mi, dat an diese Stell'
wur all vör hundertn von Johren
so manches Schipp von Stapel leep
ok uns is nich geburen.
Wi stahn hier nämlich, weit'n ji dat?
up ganz besondern Bordn
„Lastadien“ würden diss' Plätze nennt,
wo dunnemals de Schipp bucht wordn.*

*Du schönes olles nieges Zeesboot
ik lat di in din Element
Ton Führen und ton Liggen,
dat di bald jeder kennt.
To Freud vör dat Museum
und vör de vällen Lüd,
de disse Boe girn mögen
ut de historsche Tied.*

*Na oller Fischerwies
saast Du af hüt nu drägen
den Namen „Stralsund nägen“.*

WOZU IST EIN SCHWERTGANG DA?

Es war seitens des Museums von Anfang an geplant, die STR-9 als Exponat in die Ausstellungen zu integrieren. Bevor es jedoch seinen endgültigen Platz bekommen konnte, sollten seine Fahreigenschaften erprobt und dokumentiert werden. Aus eigener Kraft konnte das Museumspersonal dieses Vorhaben nicht realisieren: Die STR-9 wurde ja als ein schweres Arbeitsboot mit Seitenschwert und ohne Motor gebaut. Sportlicher Wille und Ergeiz reichten nicht aus, um ein solches Zeesboot in traditioneller Bauweise – allein mit der Kraft des Windes – sicher aus dem Hafen und, noch wichtiger, auch

wieder hinein zu bekommen. Dazu bedurfte es der Erfahrung eines alten Fischers, zumindest aber des Segelns kundige, erfahrene Seeleute, die man in Stralsund vorerst nicht fand. Nach einiger Zeit des Suchens fand sich jedoch eine derartige Crew an der Ingenieurhochschule für Seefahrt Warnemünde/Wustrow. So kam es, dass die STR-9 im Sommer 1988 aus Stralsund auslief und im kleinen Boddenhafen Wustrow festmachte. Seemännische Erfahrung hatte die neue Crew, waren es doch Absolventen und Studenten der Hochschule für Seefahrt; eine gehörige Portion Enthusiasmus brauchten sie aber trotzdem – wie viel, zeigte sich auf den ersten Fahrten. Nicht nur, dass es keinen Motor gab und nur durch die Kraft des Windes oder durch Rudern eine Fortbewegung möglich war, auch die Nutzung des Seitenschwertes und das Umsetzen von der einen Bordseite zur anderen beim Wenden waren schwere körperliche Handarbeit (Abb. 10). Über den Gebrauch konnten kaum noch Fischer aus eigenen Erfahrungen berichten, wohl aber aus Erzählungen, wie es ihre Großväter handhabten. Der im Umgang mit dem Seitenschwert ungeübten Wustrower Segelcrew wurde plötzlich klar, was der aus der Bootsbauerei stammende Begriff „Schwertgang“ bedeutet: An diesem Decksbereich nämlich, zwischen Großmast und dem Vörrunner, ging der Fischer, das Seitenschwert tragend, von der einen Seite zur anderen, um das Schwert in Lee nach dem Wenden erneut einzusetzen. Waren die ersten Ausfahrten noch ernüchternd, so konnte sich die Mannschaft um den Skipper Michael Dietz (1992) schon bald die nötigen Erfahrungen im Umgang mit dem Boot und manch fast vergessener Segeltechnik aneignen, um das Boot sicher über den Bodden zu steuern, so wie es die alten Fischer taten.

Die Crew der Seefahrtsschule erprobte und dokumentierte vier Jahre lang die Fahreigenschaften des Zeesbootes und ergründete altbewährte Techniken des Segelhandwerkes wieder (Abb. 11). Besonders hoch war das Engagement einzuschätzen, weil der Einsatz des Bootes sowie die Wartungs- und Pflegearbeiten nach der vertraglichen Vereinbarung mit dem Meeresmuseum durch die Besatzung unentgeltlich erfolgten.

FRISCHER WIND IM ALTEN SEGEL

Mit den politischen Veränderungen Anfang der 1990er Jahre wurde auch die Seefahrtsschule in Wustrow geschlossen und die mittlerweile sehr erfahrene Crew trennte sich und musste die STR-9 schweren Herzens aufgeben. Sie kam zurück nach Stralsund und erhielt ihren Liegeplatz im alten Marinehafen auf dem Dänholm und zeitweise auch im Querkanal im Stralsunder Hafen. Neue Mannschaften wurden gesucht und gefunden; die STR-9 konnte vorerst für weitere sechs Jahre im Wasser bleiben. Letztlich



Abb. 12: Zur Drift bereit – die STR-9 voll aufgetakelt und ausgerüstet in der Bootshalle im NAUTINEUM auf dem Dänholm.

entschied sich jedoch das Meeresmuseum, wie schon lange geplant, das Boot in die Ausstellungen des Meeresmuseums zu integrieren und an Land zu holen.

Nachdem die STR-9 von der Barther Werft Rammin gründlich überholt wurde – zehn Jahre Nutzung durch wechselnde Crews hatten ihre Spuren hinterlassen – fand das Zeesboot in der 2001 neu errichteten Bootshalle im NAUTINEUM einen angemessenen Standort.

Inmitten weiterer geschichtlich wertvoller Holzboote aus der traditionellen Fischerei nimmt die STR-9 einen besonderen Platz in der ungewöhnlichen Hallenkonstruktion ein und vermittelt so die Einmaligkeit dieses Exponates (Abb. 12). Auf Besucherwegen, die als hölzerne Bootsstege rings um das Zeesboot führen, können die Besucher die STR-9 von allen Seiten betrachten. Voll aufgetakelt, mit der angeschlagenen Zeese steuerbord an Deck und bis ins Detail ausgerüstet, vermittelt sie den Eindruck eines zur Drift bereiten Zeesbootes, in dem Zustand, wie es vor mehr als 140 Jahren üblich war. Neben dem Fischereigerät, der Zeese, gehörten damals Driftbäume, Stockanker, Ruderriemen, Bootshaken, Peilstange, hölzerne Handlenzpumpe, Laternen, Kescher, Wasserfass, Ösfass, Schlagpützen, Fisch- und Aalmaß, Schlachtmesser, Holzkasten mit Material zur Netzreparatur usw. zur Boots-ausrüstung. Im Vörruner befinden sich zwei Kojen mit Strohsäcken, zwei Sitzbänke, ein eiserner Ofen mit Heizmaterial, Emailgeschirr, Bestecke, Brotkiep und Proviantvorräte: Das Zeesboot STR-9 liegt wie zum Auslaufen bereit.

Sogar die Segel bewegen sich leicht im Luftzug, der ständig durch die ungeheizte Halle streicht: Perfekte Bedingungen für eine dauerhafte Präsentation und Lagerung von Holzbooten, die von den Museumsmitarbeitern täglich geprüft und protokolliert werden.

EIN ALTES HANDWERK BLEIBT ERHALTEN

Das Handwerkszeug der alten Zeesenfischer, vom Boot bis zur Zeese, mit all den ursprünglichen Besonderheiten aus einer längst vergangenen Zeit, ist durch den Nachbau des Zeesbootes aus der Zeit um 1870 erhalten.

Wie steht es aber um das alte Handwerk der Zeesenfischer selbst? Es gibt heute nur noch wenige Fischer, die dieses Handwerk gelernt haben und noch selbst auf der Drift waren. Mehr als 70 Zeesboote sind, dank der Männer und Frauen, die sich mit viel Leidenschaft dem Erhalt dieses Boottyps verschrieben haben, auch

noch entsprechend der Satzung der Klassenvereinigung der Zeesboote in Fahrt. So ist es nur verständlich, dass diese sich auch um den Erhalt und die Pflege der alten Handwerkstraditionen mit den Zeesbooten bemühen. Allen voran, war es dem Fischer und Zeesbootbesitzer Andreas Schönthier aus Althagen zu verdanken, dass erstmals 2001 wieder eine Drift beim Landesamt für Fischerei Mecklenburg-Vorpommern zum Zwecke der Versuchsfischerei beantragt, genehmigt und durchgeführt werden konnte (Abb. 13). Für die folgenden Jahre wurde diese Sondergenehmigung auch noch für ein weiteres Zeesboot erteilt. Mit der SANNERT (FZ 33/WUS 7) des Fischers Andreas Schönthier und der RICHARD D. (FZ 94) des Barther Bootsbau-meisters Nils Rammin gingen endlich wieder zwei Zeesboote ganz traditionell auf die Drift im Saaler Bodden. Helmut Bauer und Horst Grählert, zwei Fischer, die selber Jahrzehnte mit einem Zeesboot auf Drift gingen, gaben ihr Wissen an interessierte Teilnehmer dieser Versuchsfischerei weiter. Unter ihnen waren viele heutige Zeesbooteigner, für die es absolut neu war zu sehen, mit welcher Leichtigkeit die schweren Boote, mit backgesetzten Groß- und Focksegeln sowie ausgebrachter Zeese quer zum Wind über den Saaler Bodden trieben (Abb. 14). Während in der Hochzeit der Zeesenfischerei eine Fangfahrt noch über mehrere Tage dauerte und die Fischer bei harter körperlicher Arbeit nur wenig Ruhe fanden (Winkler, 2007), wurden mit der SANNERT und der RICHARD D. in Abhängigkeit der Wetterlage bis zu zwei Driften durchgeführt; harte und ungewohnte Arbeit war es für die Teilnehmer allemal.

ALTES HANDWERK MIT NEUER GESETZLICHER REGELUNG

Die Genehmigung zur Zeesenfischerei war an bestimmte Vorgaben und Bedingungen des die Versuchsfischerei begleitenden Institutes für Fischerei der Landesforschungsanstalt für Landwirtschaft und Fischerei M-V gebunden. So beschränkte sich das Einsatzgebiet auf den Saaler Bodden außerhalb des Nationalparks Vorpommersche Boddenlandschaft. Es erfolgte eine genaue statistische Datenerfassung zur Fischereidurchführung und Fangauswertung in speziellen Driftprotokollen. Der fischereiliche Erfolg stand aber nicht im Vordergrund, wichtig war die Wahrung dieses traditionellen Fischereihandwerkes der Region (Abb. 15).

Im Mai 2002 gründeten Eigner von Zeesbooten und weitere interessierte Personen den „Verein der Zeesener e. V.“ mit dem Satzungsziel, das



Abb. 13: FZ 94 RICHARD D., Eigner Niels Rammin, auf der Drift – durch die backgesetzten Segel drifft das Zeesboot quer zum Wind. Im Hintergrund FZ 16 BLONDINE (Eigner: Andreas Schönthier).



Abb. 14: Fischer Helmut Mütter überprüft die backgesetzten Segel.

Handwerk der Treibzeesenfischerei unter Segeln der Nachwelt zu erhalten und interessierten Menschen zu demonstrieren. Von den Mitgliedern werden ausschließlich die Wahrung der traditionellen Fangmethode mit herkömmlichem Fanggeschirr und die Durchführung von Driften in begrenztem Umfang zu touristischen Zwecken verfolgt. Seitdem wurde die Zeesenfischerei jährlich zum Zwecke der Traditionspflege und des Erhaltes alter Fischereitechniken unter den vorgegebenen Bedingungen durchgeführt. Bei den Auswertungen der erhobenen Daten aus der Versuchsfischerei kam das Institut für Fischerei der Landesforschungsanstalt für Landwirtschaft und Fischerei M-V zur folgenden Gesamtein-



Abb. 15: Fischereiaufwand und Fangertrag stehen in keinem kommerziell akzeptablen Verhältnis.

schätzung: „In Auswertung der Versuchsfischerei aus den Jahren 2001-2004 kann festgestellt werden, dass Fischereiaufwand und Fangertrag in keinem kommerziellen akzeptablen Verhältnis stehen. ... Bei einer begrenzten Anzahl von jährlich durchgeführten Driften stellen die Fänge von 1,3 kg Fisch pro Driftstunde bis max. 4 kg Fisch pro Driftstunde auch unter Berücksichtigung der Arten- und Längenzusammensetzung des Fanges keine Gefährdung der Bestände an Nutzfischarten ... dar. Auf Grund der geringen physischen und mechanischen Belastung der Fische während des Fangvorganges sind entsprechende Überlebenschancen des sofort nach dem Hieven zurückgesetzten, nicht verwertbaren (untermaßigen) Fanges nachgewiesen worden. Die ermittelten Beifänge von Kraut und sonstigen mineralischen Bestandteilen stellen keine Beschädigung von Laichplätzen/Laichsubstrat dar. Eine Beeinträchtigung der kommerziellen Fischerei durch Ausführung der Driften konnte nicht registriert werden.“ (Richter, 2005; Abb. 16).

Im Ergebnis der Auswertung der Versuchsfischerei mit Treibzeesen im Saaler Bodden hat das Institut für Fischerei eine Änderung der Küstenfischereiverordnung (KüFVO M-V vom 31.01.2003) hinsichtlich einer „zeitlich und örtlich begrenzten Genehmigung der Zeesenfischerei“ vorgeschlagen. Dieser Änderungsvorschlag ist, mit Inkrafttreten der „Verordnung zur Ausübung der Fischerei in den Küstengewässern Mecklenburg-Vorpommerns (KüFVO M-V), vom 15. August 2005“, per Gesetz verwirklicht worden. Der §10 (2) 2. gestattet „...den Gebrauch von Schleppnetzen zu touristischen Zwecken, sofern der Schleppvorgang ausschließlich durch Windenergie (Segel) bewirkt wird...“.

Erstmals auf Basis dieser neuen rechtlichen Grundlagen konnten die zwei Zeesboote *SANNERT* (FZ 33 / WUS 7) und *RICHARD D.* (FZ 94) im September 2005 ihre Driften durchführen. An Bord waren auch wissbegierige Vereinsmitglieder des Vereins der Zeesner und zahlreiche erwartungsvolle Gäste. Die Fischer Horst Grählert und Andreas Schönthier demonstrierten die harte Arbeit der Zeesenfischer (Abb. 17). Manch Zander konnte nach der Drift gleich an Bord zubereitet und verspeist werden. Viele interessierte Zuschauer verfolgten von Land aus eine Szenerie wie aus längst vergangenen Tagen – zwei Zeesboote in der Herbstsonne bei der Drift auf dem Saaler Bodden.

ALTES HANDWERK MIT NEUER TRADITION

Aus dem anfänglichen Versuch, das Handwerk der Zeesenfischerei auch in der praktischen Anwendung zu erhalten, wurde eine feste Tradition. Immer mit dabei war das Zeesboot von Horst Grählert *PAULA* (PRU. 7; Abb. 18). Die *PAULA* ist seit 1927 in Besitz der Familie Grählert und noch heute im aktiven Fischereieinsatz: Mit einer Sondergenehmigung ist sie regelmäßig auf der Drift und das einzige in Fahrt befindliche Boot, das auch noch die baulichen Voraussetzungen zum Zeesen hat. Mit der *BERNSTEIN* (FZ 104) nahm 2010 noch ein weiteres Zeesboot an der jährlichen Drift von Althagen aus teil. Längst sind auch junge Leute alljährlich im September auf den Driften mit dabei und haben sich den praktischen Umgang mit dem Zeesboot und der Zeese angeeignet. Sicher werden diese Bilder auf den Sund- und Boddengewässern in Zukunft wieder häufiger zu sehen sein. Ein altes Handwerk wird gepflegt und geht nicht verloren. Und ganz nebenbei gibt es einen weiteren touristischen Anziehungspunkt für Gäste Mecklenburg-Vorpommerns.

DANKSAGUNG

Meinen herzlichen Dank an alle, die mich bei dieser Arbeit unterstützt haben. Mein besonderer Dank gilt dem Zeesboot-Buchautor Hermann Winkler, dem Bootsbaumeister Nils Rammin und dem Zeesboot-Enthusiasten Uwe Grünberg (www.Braune-Segel.de), die mit ihrem Wissen und eigenen Sammlungen die Recherchearbeiten unterstützten und mit Bildmaterial aushalfen. Bedanken möchte ich mich auch bei allen Zeesbooteignern, bei den Mitgliedern des Vereins der Zeesener e. V. und bei den Mitarbeitern des Deutschen Meeresmuseums, die dafür gesorgt haben, dass der Geschichte der Zeesenboote und des Handwerks der Zeesenfischerei ein weiteres Kapitel hinzugefügt werden kann.

ZUSAMMENFASSUNG

Bis in die 1980er Jahre gab es in Mecklenburg-Vorpommern noch vereinzelt eine besondere Art der Fischerei – das Fischen mit Treibnetzen durch besegelte Arbeitsboote. Auf Grund des technischen Fortschrittes und der Entwicklung neuer Fischereimethoden verlor die Schleppnetzerei unter Segeln bereits in den 1960er Jahren an Bedeutung. Damit schien eine jahrhundertalte Tradition der Region zu verschwinden und das Wissen um dieses alte Handwerk verloren zu gehen.

Einige der schweren Arbeitsboote blieben bis heute erhalten. Manche wurden ohne Masten und Segel, aber ausgerüstet mit Motor und Ruderhaus als Kleinkutter weiter in der Fischerei eingesetzt. Wegen der besonderen Segeleigenschaften wurden weitere Boote von Sportbootseglern vor dem Verfall gerettet und in liebevoller Kleinarbeit restauriert. Damit entstand in Deutschland aus ehemaligen Arbeitsbooten die einzigartige Klassenvereinigung der Zeesboote. Den Mitgliedern dieser Klassenvereinigung ist es zu verdanken, dass viele der einstigen Arbeitsboote bis heute erhalten blieben. Sie wurden von den Seglern für die Verwendung als Freizeit- und Familienboot umgebaut, behielten aber ihre charakteristische Bootsform und ihre typischen braunen Segel.

Ein Zeesboot in der üblichen Bauweise von 1870 kann man noch im NAUTINEUM, auf dem Ausstellungsgelände des Deutschen Meeresmuseums auf dem Dänholm, besichtigen. Dort steht ein voll aufgetakeltes und bis ins Detail ausgerüstetes Zeesboot, wie es um die Jahrhundertwende in der Region üblich war. Das ausgestellte Boot ist ein Nachbau des um 1870 gebauten Zeesboots *AHR-1* des Fischers Dade



Abb. 16: Statistische Datenerfassung zur Fischereidurchführung und Fangauswertung.



Abb. 17: Fischer Horst Grählert beim Auslegen der Zeese.

aus Althagen. Das Meeresmuseum übernahm das veraltete Boot *AHR-1*, konnte es wegen des schlechten Zustandes aber nicht erhalten. So erfolgte ein Neubau, der detailgetreu das Bild eines Zeesbootes um 1870 widerspiegelt. Die *AHR-1* wurde genau aufgemessen und die Pläne nach historischen Vorbildern erstellt. Der Nachbau erfolgte 1986-87 auf der Stralsunder Dinse Werft. Es entstand eine Zeesboot-Replik, die mit typischen Vorsteven, Rundgattheck, Seitenschwert, ohne Aufbauten und Motor dem Bauzustand eines solchen Arbeitsbootes um 1870 entspricht.

Ehe die *STR-9* 2001 in die Ausstellungen auf dem Dänholm integriert wurde, erprobten 1988 bis 1992 Absolventen und Studenten der Ingenieurhochschule für Seefahrt Warnemünde/Wustrow die Fahreigenschaften des Bootes. Ohne Motor, nur mit der Kraft des Windes angetrieben, ergründete die Crew altbewährte Techniken des Segelhandwerks wieder.



Abb. 18: PAULA (PRU 7), das Zeesboot von Horst Grählerl.

Die alten Arbeitsboote und die Techniken des Segelns blieben erhalten, das Handwerk der Treibnetzfisherei mit diesen Booten schien aber in Vergessenheit zu geraten. Heutige Zeesbooteigner bemühten sich um die Weiterführung der Tradition des alten Handwerks der Zeesenfisherei. 2002 gründeten sie den „Verein der Zeesner e. V.“ mit dem Ziel, das Handwerk der Treibzeesenfisherei unter Segeln der Nachwelt zu erhalten und interessierten Menschen zu demonstrieren. Die gesetzlichen Grundlagen für die Schleppnetzfisherei unter Segeln wurden in der „Verordnung zur Ausübung der Fischerei in den Küstengewässern Mecklenburg-Vorpommerns (Küstenfishereiverordnung – KüFVO M-V) vom 15. August 2005“ verankert. Seither demonstrieren Fischer und Zeesbooteigner jährlich für interessierte Zuschauer das traditionelle Handwerk und die harte Arbeit der Zeesenfisher. Aus dem anfänglichen Versuch, das Handwerk der Zeesenfisherei zu erhalten, wurde eine feste Tradition.

LITERATUR

- Dietz, M. (1992): Die Handhabung des Museums-Zeesbootes STR 9 oder Wie segelt man ein Denkmal, Archiv Deutsches Meeresmuseum.
- Grünberg, U. (2011): www.Braune-Segel.de – Die Zeesbootseiten [Status Dez. 2011].
- Koy, H. (1990): Zeitzeuge Zeesboot – Dokumentation zum Neuaufbau des Zeesbootes AHR 1, Baujahr 1870. MEER UND MUSEUM, 6: 16-27.
- Richter, U. (2005): Stellungnahme zur Versuchsfischerei mit einer Treibzeese auf die Zielfischarten Aal/Zander im Saaler Bodden in der Fischereisaison 2004, Rostock.
- Winkler, H. (2007): Zeesboote. Segler durch die Zeiten, Hinstorff Verlag, Rostock.

Südschwedische Bootstypen in Pommern und auf Rügen – ein Beitrag zur Entwicklungsgeschichte der deutschen Ostseekutter

Wolfgang Rudolph

Dieser Beitrag von Dr. Wolfgang Rudolph erschien 1959 im *Blekingeboken*, dem Jahrbuch des Blekinge Läns Museum in Karlskrona (heute Blekinge Museum) unter dem Titel: „Sydsvenska båttyper i Pommern och på Rügen. Ett bidrag till den tyska östersjötrållarens historia.“ Das Originalmanuskript von Wolfgang Rudolph „Südschwedische Bootstypen in Pommern und auf Rügen – ein Beitrag zur Entwicklungsgeschichte des deutschen Ostseekutters“ befindet sich im Archiv des Blekinge Museums in einem Konvolut zur maritim-ethnografischen Forschung von Wolfgang Rudolph und seiner Zusammenarbeit mit dem damaligen Direktor des Blekinge Läns Museums, Ingemar Attermann. Darin findet sich auch das Manuskript der Übersetzung des Beitrages ins Schwedische, die von Karin Attermann, der Ehefrau Attermanns, vorgenommen wurde. Wolfgang Rudolph war in späteren Jahren dem Ehepaar Attermann freundschaftlich verbunden, wovon ein umfangreicher Briefwechsel im Museumsarchiv zeugt. Die Redaktion von MEER UND MUSEUM dankt Wolfgang Rudolph und dem Blekinge-Museum in Karlskrona für die Erlaubnis zum Abdruck des Manuskriptes aus dem Jahr 1958, das von Peter Danker-Carstensen bearbeitet wurde.

Die Geschichte der Seefischerei in Pommern und auf der Insel Rügen ist noch verhältnismäßig jung. Dort hat die Berührung mit den Fischern der südschwedischen Landschaft Blekinge den entscheidenden Anstoß für die Entwicklung von der einfachen zu höheren Formen des Fischereibetriebes gegeben. Bis weit in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde an der pommerschen und rügenschen Seeküste ausschließlich Strandfisherei und küstennahe Fischerei getrieben. Das hatte geografische, ökonomische, biologische und ethnologische Ursachen, so z. B. das Fehlen gut ausgebauter Seehäfen an der 520 Kilometer langen pommerschen Küste. Die Häfen Sassnitz, Swinemünde, Dievenow, Kolberg, Rügenwaldermünde, Stolpmünde und Leba wurden erst zwischen 1870 und 1900 ausgebaut (Abb. 1). Hinzu kamen die fehlende Absatzorganisation von der Küste zu den Verbraucher-Zentren im Binnenland sowie der Mangel an Transportmöglichkeiten für Frischfisch (Kühlwagen, Markthallen). Obwohl der Fischreichtum in den Küstengewässern größer war als heute, besaß die Seefischerei an der deutschen Ostseeküste keinerlei Tradition. Weil

jegliche Voraussetzungen fehlten, waren alle bisherigen Versuche zur Einführung der Seefischerei in Pommern und in den Nachbargebieten (1865, 1866 und 1869 von Stralsund mit Nordsee-Evern aus Blankenese bei Hamburg, 1867 von Danzig mit dänischen Nordsee-Kuttern) gescheitert (Dittmer, 1902). Die Statistik nennt für 1872 in ganz Pommern nur offene Fischereifahrzeuge (Dittmer, 1902), als deren seetüchtigste diejenigen von Dievenow angesehen wurden, die in erster Linie für das Lachsangeln bestimmt waren. In Perioden des Rückganges der Küstenfisherei-Erträge segelten die Fischer von Dievenow und Misdroy mit solchen Booten bis zur Insel Rügen (Mittheilungen der Section für Küsten- und Hochseefischerei, 1888) und Kolberger Fischer kreuzten bis Memel im nördlichen Ostpreußen. Um 1880 hieß es darüber: „Seit einer Reihe von Jahren wird von Memel aus die zuerst von pommerschen Fischern hier eingeführte Lachsangelfischerei in der Ostsee betrieben“ (Mittheilungen der Section für Küsten- und Hochseefischerei 1885, S. 108). Obgleich deren Boote „nach pommerschem Muster“ gebaut, von fünf bis sechs Fischern bemannt, „gut



Abb. 1: Karte der südlichen Ostseeküste.

segeln und sich auch gegen den Seegang ziemlich halten, sind doch fast alljährlich in den Wintermonaten häufige Verluste an Menschenleben und Fahrzeugen zu beklagen“ (Mittheilungen der Section für Küsten- und Hochseefischerei, 1887).

Es lag also auf der Hand, dass sich einige der unternehmungsfreudigsten pommerschen Fischer nach besserem Bootsmaterial umsahen. In jenen Jahren erschienen zu bestimmten Zeiten schwedische Fischer in den pommerschen Küstengewässern (Havemann, 1886). Mit ihren seetüchtigen Booten scheuten sie den weiten Weg über die offene Ostsee nicht, der doch etwa 120 Seemeilen beträgt. Ihren Fang richteten die Schweden hauptsächlich auf Lachs. Ihre reichen Erträge erregten bald die Aufmerksamkeit der pommerschen Fischer. Leider konnten es diese nicht ermöglichen – weder aus eigenen Mitteln, noch mit Hilfe privater Kredite – in den Besitz ähnlicher Boote und Geräte zu gelangen (Weinreich, 1884). Da griff das Landwirtschaftsministerium helfend ein. „Das erste schwedische Fischerboot mit vollständiger Ausrüstung wurde im Frühjahr 1882 aus Staatsmitteln angekauft und 4 Fischern aus Colbergermünde zu Eigentum überwiesen, welche dasselbe gemeinschaftlich zu benutzen haben und obwohl am Ertrag als auch an den Unkosten des Betriebes zu gleichen Teilen partizipieren“ (Havemann, 1886). Ende 1882 gab es in Kolberg bereits zehn „Schwedenboote“. Im Sommer 1883 kauften die ersten Fischer in Rügenwaldermünde und Stolpmünde ebensolche Boote

an (Bericht Regierungspräsidium Köslin, 1884) und 1886 arbeiteten davon zehn in Kolberg, vier in Rügenwaldermünde und zwei in Stolpmünde (Havemann, 1886).

In welcher dramatischen Form sich solche Ankäufe mitunter abgespielt haben, zeigt ein Bericht aus dem ostpreußischen Hafen Pillau: „Wie schon früher mitgeteilt, wollten sich die hiesigen Fischer durchaus nicht dazu verstehen, die Fischerei auf hoher See zu betreiben (...). In diesem Frühjahr (1887) liefen hier in den Hafen einige Fischer aus Schweden ein, die mit Treibnetzen auf Lachsen fischten. Der Fang in der Ostsee mit dem Strandgarn war gerade zu dieser Zeit mäßig und es begreift sich daher der Eindruck, welchen die tägliche Einkehr der Schweden mit einer reichlichen Ausbeute an großem Lachs auf unsere Fischer machte. Schnell traten sie mit Schweden in Unterhandlung und kauften einem derselben das Boot mit vollem Zubehör und sämtlichen Treibnetzen ab, fuhren sofort nach hoher See hinaus und kamen am nächsten Tage mit einem Fang großer Lachse nach Hause, den sie für 350 Mark verkauften. Jetzt war das Eis gebrochen. Es traten kleine Gesellschaften von Fischern zusammen und kauften alle fünf schwedischen Fischerfahrzeuge an“ (Mittheilungen der Section für Küsten- und Hochseefischerei, 1887).

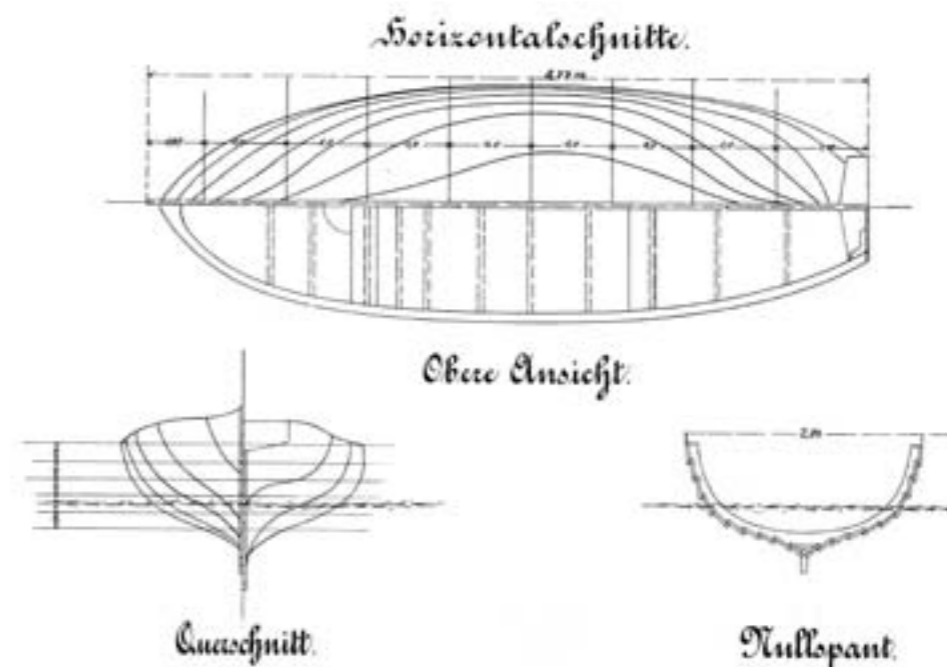
Über die genaue Herkunft der Schwedenboote liegen aus den 1880er Jahren keine bestimmten Angaben vor. Es heißt nur, dass sie „sämtlich aus dem südlichen Schweden“ angeschafft worden sind. Erst 1904 erwähnt Dittmer (1904):

Zeichnung eines schwedischen Fischerbootes. Seitenansicht.



Abb. 2: (oben) Zeichnung eines schwedischen Fischerbootes (Blekinge Eka; nach Weinreich, 1884).

Abb. 3: (unten) Aufsicht und Spantenriss eines schwedischen Fischerbootes (nach Weinreich, 1884).



„In der Zeit von 1882 bis 1885 wurde ein Bootstypus aus Blekinge in Schweden an der Küste von Hinterpommern eingeführt. Die 'Blekings-eka' war mit einem Rahsegel getakelt.“ In der ersten deutschen Veröffentlichung über Schwedenboote sind diese folgendermaßen beschrieben (Weinreich, 1884): „Das Boot ist ganz aus Eichenholz mit 9 geklinkten Plankengängen auf hohem Kiel erbaut, hat weitüberfallenden Vorsteven und ein eben solches Heck mit kleinem Spiegel; die Linien sind ziemlich scharf gehalten, namentlich unter Wasser, jedoch ist das Hauptgewicht auf Tragfähigkeit gelegt, damit das Boot mit vollem Fange auch noch ausreichend seetüchtig bleibt. Das Boot ist ganz offen ohne Deck oder Halbdeck, weil die Bequemlichkeit des Betriebes dies erfordert. Die Stärke der Innhölzer beträgt 4/8 cm, die Stärke der Beplankung 2,5 cm; die Planken sind in medio 30 cm breit. Die Länge des Bootes über Steven beträgt 8,77 m, die größte Breite im Nullspant 2,84 m, die Tiefe im Nullspant 1,12 m. Getakelt ist das Boot mit Großmast und Besanmast; letzterer ist nur klein und steht lose in der Ducht und Kielspur, der Großmast dagegen steht frei in einer Kielspur im Boot und wird nur durch Wanten und Vorstag gehalten, damit er leicht weggenommen werden kann. Die Mehrzahl der im Gebrauch der Schweden befindlichen Boote hat nur einen Mast, an welchem sie ein großes Rahsegel führen; der Mast wird, um dem Rahsegel die günstigste Stellung zum Winde zu geben, gewöhnlich beim Segeln am Winde geneigt gestellt. Unsern Fischern war diese Takelung zu unbequem, auch erforderte sie große Vorsicht. Aus diesem Grunde sind jetzt die sämtlichen nach hier angekauften Boote mit gerade in Wanten und dem Vorstag stehendem Mast, sowie mit kleinem loseem Besanmast versehen. An Segeln führt das dargestellte Boot ein Großsegel, ein Besansegel, Stagfock und Klüver, sowie bei leichtem Winde ein Toppsegel. Das Großsegel hat eine Gaffel, welche mittelst Rack mit Scharnier am Mast fährt, um die Pick leicht fallen zu können. Das Besansegel ist ein Spreetsegel mit Spreetstange und hat, da es über das Heck hinausreicht, einen leichten Baum“ (Abb. 2 und 3). Die Erfolge des Fischfanges mit den neuen Schwedenbooten ließen nicht lange auf sich warten. Ein Bericht aus Kolberg sagt dazu: „Die Heringsfischerei wurde an unserer Küste nur mit hiesigen Booten betrieben, welche 1-2 Meilen vom Lande operierten. Mit den vor ca. 3 Jahren eingeführten schwedischen Booten und Netzen gehen die Fischer ca. 10 Meilen in See (...) Die Fischerei hat hier seither, mindestens in den beiden Vorjahren, das dreifache Resultat für Heringe ergeben; ebenso vorteilhaft erweist sich der

Lachsfang gegen früher (...). Von den Heringsfischern werden an jetzt nur schwedische Boote und Netze benutzt, was wohl am besten für deren Nutzen spricht“ (DFV, 1884). Bald erkannte man jedoch, dass die offenen Boote für den intensiven Seefischereibetrieb immer noch nicht genügend geeignet waren. Sowohl in Pommern als auch in Blekinge und auf Bornholm begann man, die offenen Fahrzeuge vollständig zu decken und Neubauten gleich gedeckt herzustellen. 1891 ist in einem Bericht vom „Eindecken von schwedischen Booten“ die Rede (Mitteilungen der Section für Küsten- und Hochseefischerei, 1891, 1. Sonderbeilage), und 1892 heißt es: „Zwei Fischer aus Hela (in Westpreußen) haben sich mit Hilfe eines vom Reiche gewährten Darlehens ein gedecktes schwedisches Fischerboot mit Fanggeräten gekauft“ (Mitteilungen der Section für Küsten- und Hochseefischerei, 1892). Später bevorzugte man in Pommern jedoch den Ankauf oder Neubau von Kuttern aus Bornholm: „18 derartige Kutter fingen im Jahre 1901 von Dievenow aus“ (Dittmer, 1902). Dittmers Statistik des Jahres 1901 weist für die östliche deutsche Ostseeküste folgenden Bestand an schwedischen und Bornholmer Kuttern aus: Pommern 162, Westpreußen 255 und Ostpreußen 163 (Dittmer, 1902).

Dies war das Ergebnis einer rapiden Entwicklung innerhalb von noch nicht ganz 20 Jahren! Hervorgegangen aus dem Blekingeboot war in jenem kurzen Zeitraum der Ostseefischkutter entstanden, dessen Motorisierung dann die Jahre ab 1903 brachten. Zuerst wurden vorwiegend dänische, nach 1908 die ersten deutschen Glühkopfmotoren verwandt. Mitte der 1920er, Anfang der 1930er Jahre erfolgte schließlich die Umstellung auf deutsche Dieselmotortypen, deren Stärke von etwa zehn auf über 100 PS angestiegen ist.

Nach Angaben der alten Kolberger Fischer Gebrüder Hensel, die seit 1945 in Sassnitz arbeiteten, wurde die letzte Blekingeseka in Kolberg, KOL 81, um 1900 dort abgewrackt. Obwohl die pommerschen Bootswerften bald die günstigen Formen der schwedischen und Bornholmer Kutter nachahmten und ihre Bauqualität verbesserten, wurden auch noch nach dem Ersten Weltkrieg dänische und schwedische Fahrzeuge nach Pommern angekauft. Das „Handbuch für die Deutsche Handelsmarine“ von 1933 zählt in Dievenow einen, in Kolberg 15, in Rügenwaldermünde elf und in Stolpmünde zehn bornholmer oder schwedische Kutter. Von den 15 Kolberger Kuttern waren 1945 – nach Gebrüder Hensel – noch fünf vorhanden: drei davon beschlagnahmte das russische Militär, einer ist auf der Flucht verschollen, ein nach Sassnitz geflüch-



Abb. 4: Kutter LAU 1 aus Lauterbach auf Rügen, gebaut um 1927 in Joggese/Blekinge.

teter Kutter wurde 1951 dort abgewrackt, der letzte (erbaut 1920 in Svaneke auf Bornholm) fährt noch heute (1958) in Freest, einem kleinen vorpommerschen Hafen nahe Wolgast.

An der Seeküste der Insel Rügen waren die Fischereiverhältnisse die gleichen wie in Hinterpommern. 1892 meldete ein Bericht: „Eine eigentliche Hochseefischerei wird zurzeit von Rügen aus überhaupt nicht betrieben (...). Im Zusammenhang damit steht der Umstand, daß größere und namentlich gedeckte Boote bei der Fischerei gar nicht in Gebrauch sind“ (Mitteilungen der Section für Küsten- und Hochseefischerei, 1892). Bereits 1884 hatten Fachleute empfohlen: „Für die Fischer an der Ostküste von Rügen würden sich die schwedischen Boote sehr gut eignen, und es dürfte durchaus zu empfehlen sein, wenn hier von Seiten des Staates auf die Einführung dieser Boote hingewirkt würde. Die jetzigen Rügenschischen Fischerboote sind nicht geeignet, bei stürmischer Witterung in See zu fischen“ (DFV, 1884). Es bedurfte jedoch erst der Fertigstellung des Hafens von Sassnitz (1896), bevor man daran denken konnte, von dort aus mit größeren, tiefgehenden, seetüchtigen Fischerfahrzeugen zu operieren. Und auch nach Vollendung dieses Hafens dauerte es noch etwa zehn Jahre, ehe sich einzelne Sassnitzer Fischer zur Seefischerei anschickten. Der hier seit Jahrzehnten florierende Badebetrieb bot



Abb. 5: Vordersteven des Kutters LAU 1.

der Mehrzahl weit bequemeren Verdienst. Erst um 1905 wurde der erste Sassnitzer Kutter aus Stolpmünde angekauft. Ob er schwedischer oder Bornholmer Herkunft war, ist unbekannt. Die frühesten nachweisbaren Bootstypen-Beziehungen zwischen Rügen und Schweden haben sich 1912 angebahnt. Sie endeten höchst tragisch. Damals reisten die Fischer Herman Bliesath und Otto Klingenberg aus Hagen, einem kleinen Dorf auf der Halbinsel Jasmund, nördlich der Hafenstadt Sassnitz, mit der Fähre via Trelleborg nach Südschweden und erwarben dort – in welchem Hafen ist unbekannt – einen Lachskutter. Auf der Rückfahrt gerieten sie mit



Abb. 6: Fischerboot SAS 70 aus Sassnitz, gebaut um 1933 in Karlskrona.



Abb. 7: Bugansicht von SAS 70 SEESTERN.

diesem Boot in orkanartigen Sturm und blieben seither verschollen.

1917 oder 1918 kaufte die „Sassnitzer Dampfschiffs Gesellschaft“ (SDG), eine Reederei, die sich im Sommer ausschließlich mit dem rügensch-Bäderdienst befasste, zwei Fischkutter: *BUDDE* und *HAY*, baute darin Motoren ein und begann den Seefischereibetrieb. Von diesen ersten Sassnitzer Motorkuttern soll zumindest der *HAY* schwedischen Ursprungs gewesen sein. Er soll vorher in Ystad gefahren sein. Es handelte sich um ein etwa 14 Meter langes Fahrzeug, angetrieben von einem 25 PS-Glühkopfmotor der Firma Callesen in Apenrade und versehen mit einem Mast und Gaffeltakelung. Mit der *HAY* wurde auf Plattfisch und Dorsch getrawlt. 1920 gab die SDG den Kutter an den Sassnitzer Fischer Albert Neumann ab, der ihn bis 1924 be-

nutzte und dann nach Stralsund weiter verkaufte. Das Fahrzeug soll einige Jahre später in der Nordsee gestrandet sein.

Die Sassnitzer Fischer Fritz Rink und Max Geest erwarben im Dezember 1930 in Baskemölle nördlich von Simrishamn einen etwa 14 Meter langen Kutter (SAS 28), der von einem schwedischen 35 PS-Glühkopfmotor angetrieben wurde. Bereits im Januar 1931 strandeten sie damit jedoch bei Sandhammaren, und der Kutter ging total verloren. Über seine Herkunft ließ sich nichts in Erfahrung bringen. Das Fahrzeug war kraweel gebaut mit rundgattertem Heck.

Einen Blekingekutter kaufte der Sassnitzer Fischer Walter Borgwardt, genannt „Tucker-Borgwardt“, im Jahre 1933 aus Trelleborg. Das Schiff war – nach Aussage des Fischers Ståhl in Trelleborg – der erste Kutter in Trelleborg überhaupt, gebaut 1927 in Joggesö bei Karlshamn. Das Fahrzeug ist 9,6 Meter lang und besitzt einen 16 PS-Glühkopfmotor der Hanseatischen Motorenwerke in (Hamburg-)Bergedorf. 1935 verkaufte Borgwardt diese SAS 21 nach Lauterbach, einem kleinen Hafen an der rügensch Südküste, an den Fischer Heinrich Koos. Wie in Trelleborg, so war auch in Lauterbach dieses Blekingeboot der erste Kutter. Die *LAU 1* fährt noch heute [1958] (Abb. 4 und 5).

Der letzte Bootsankauf aus Schweden nach Rügen wurde 1948 getätigt. Damals erwarb der Sassnitzer Fischer Heinrich Schuschel einen Kutter aus Karlskrona. Dieser SAS 70 soll um 1933 in Karlskrona erbaut worden sein und besitzt einen schwedischen 13 PS-Glühkopfmotor

(Abb. 6 und 7). Das Fahrzeug wird meist zum Angeln auf Dorsch und zur Netzfischerei auf Hering verwendet. Interessant ist, dass der rügensch Bootsbauer Albert Wessel in Wiek auf der Halbinsel Wittow diesen Blekingekutter (SAS 70) zum Vorbild für eine Serie der ersten Nachkriegs-Kutterbauten nahm. Im Blekingetyp wurden 1949 bis 1950 in Wiek bei Wessel die Sassnitzer Kutter SAS 49 (Abb. 8 und 9) und SAS 63 erbaut.

Die Wirksamkeit der südschwedischen Bootstypen war auf Rügen – im Gegensatz zu Hinterpommern – nur gering. Das liegt in der zeitlichen Verspätung der Entwicklung zur Seefischerei begründet. Als in Sassnitz 1928, nach Einführung des Trawlen auf Hering und Sprotten im Arkona- und Bornholmbecken, die Kutterfischerei zu blühen begann, brachten sich die von Holstein oder von Ostpreußen nach Sassnitz ziehenden Seefischer ihre Kutter mit. Und ab 1935, als die erste Garnitur des Bootsmaterials durch größere, stärkere Neubauten ersetzt wurde, waren die Sassnitzer Fischer durch die von ihnen aufgenommenen Reichskredite gezwungen, auf deutschen Werften bauen zu lassen. Nur ein einziger Sassnitzer Fischer, Heinrich Prüssing, hat diesem Zwang getrotzt: Er ließ sich 1934/35 auf eigene Kosten und durch Mithilfe seiner dänischen Verwandten einen Kutter in Rønne auf Bornholm bauen, die SAS 22.

Nach dem Zweiten Weltkrieg standen die politischen Verhältnisse in Deutschland dem Bootsbau aus Skandinavien entgegen. So dürften die Kutter *LAU 1* und SAS 70 die letzten Blekingeboote sein, die noch heute [1958] in Pommern vorhanden sind.

LITERATUR

- Altnöder, K. (1940): Die Entwicklung des gedeckten Motorkutterbetriebes in der Ostsee in den Jahren 1928 bis 1938. Zs. f. Fischerei 38, Neudamm/Berlin, S. 207-213. Bericht über die Seefischerei von Neuvorpommern und Rügen. Mitteilungen d. Section f. Küsten- und Hochseefischerei 8, Berlin 1892, S. 3-40.
- DFV (1884): Deutscher Fischerei-Verein (1884): Circular Nr. 5, Berlin.
- Dittmer, R. (1902): Die Deutsche Hochsee-, See- und Küstenfischerei im 19. Jahrhundert und bis zum Jahre 1902. Hahnsche Buchhandlung, Hannover/Leipzig. 70 S.
- Dittmer, R. & H. V. Buhl (1904): Seefischereifahrzeuge und -boote ohne und mit Hilfsmaschinen. Hahnsche Buchhandlung, Hannover/Leipzig.



Abb. 8: Vordersteven des Kutters SAS 49, der nach dem Vorbild des aus Schweden stammenden SAS 70 gebaut wurde.



Abb. 9: Heck des Kutters SAS 49.

Engel, C. (1897): Ein Hochsee-Fischerei-Kutter für die Ostsee. Abhandlungen d. Deutschen Seefischerei-Vereins 1, Berlin, S. 45-49.

Havemann (1886): Das schwedische Fischerboot. Mitteilungen d. Section für Küsten- und Hochseefischerei 2, Berlin, S. 211.

Henking, H. und E. Fischer (1905): Die Ostseefischerei in ihrer jetzigen Lage (Zweiter Teil), III. Übersicht über die Seefischerei Deutschlands in den Gewässern der Ostsee. Publications de Circonstance No. 13 b. Høst & Fils, Kopenhagen, S. 59-140.

Henking, H. (1929): Die Entwicklung der Ostseefischereifahrzeuge. Die Ostseefischerei, Band 5, Heft 3 des Handbuches der Seefischerei Nordeuropas, Schweizerbart'sche Verlagsbuchhandlung Stuttgart, S. 119-128. Mitteilungen der Section für Küsten- und Hochseefischerei, Berlin, ab Jg. 1 (1885 ff).

Weinreich (1884): Erläuterungen zur Zeichnung eines schwedischen Fischerbootes. Circulare d. Deutschen Fischerei-Vereins, Berlin, Correspondenzblatt I, S. 109-113.

Die Blekingseka – ein Bootstyp mit vielen Funktionen aus dem Südosten Schwedens

Karin Nilsson

Die *blekingseka* hat ihren Namen nach der Provinz Blekinge erhalten, einer kleinen Landschaft in der südöstlichen Ecke Schwedens. Trotz ihres regionalen Namens war die *blekingseka* bis zum Ende des 19. Jahrhunderts der dominierende Bootstyp an einem langen Küstenabschnitt, der sich vom östlichen Skåne (Schonen) über Blekinge bis an die südliche Küste von Småland und bis zur Insel Öland erstreckte. Die *blekingseka* gibt es in vielen Größen und mit vielen verschiedenen Funktionen, aber die Konstruktion ist im Großen und Ganzen die gleiche. Oft besaß ein Fischer mehrere Boote verschiedener Größe, die für verschiedene Zwecke gebraucht wurden (Abb. 1).

Die große *vrakeka* benutzte er zur Seefischerei während die kleineren Boote in der Kleinfischerei innerhalb der Schären sowie zum Fischstechen und für die Jagd auf Seevögel verwendet wurden.

Das Boot kann größere Lasten tragen und ist schnellsegelnd, die Länge beträgt vier bis 13 Meter. Früher wurde die Größe des Bootes oft durch die Anzahl der Plankengänge beschrieben. Man sprach zum Beispiel von einer Vier-Planken-Eka oder von einer Sechs-Planken-Eka. Die Anzahl der Plankengänge stand in einem bestimmten Verhältnis zur Länge des Bootes (Abb. 2 und 3).

Das Alter des Bootstypes verliert sich im Dunkel der Geschichte. Die älteste bekannte Zeichnung stammt aus dem 18. Jahrhundert, aber die *blekingseka* ist sicherlich älter. Der Bootstyp als solcher hat seine Wurzeln in dem nordischen Bootstyp *snipa*, also dem gleichen Typ wie die Boote der Wikinger. Die verschiedenen Varianten der *blekingseka* wurden später von anderen Bootstypen, die mehr Sicherheit und Effektivität boten, ersetzt. Heutzutage werden hauptsächlich die kleineren, zwischen 14 und 17 Fuß lan-



Abb. 1: Pär Arrhenius segelt im Sommer 2011 eine 19-Fuß-blekingseka. Sowohl Pär als auch sein Sohn und sein Vater sind bei allen Regatten für Blekingekas dabei.

Eka – ein Definitionsversuch

Das schwedische Wort *eka* (auch *öka*) bezeichnet ursprünglich ein kleineres klinkergebautes Boot, das gerudert oder auch gewirgt wurde. Der sprachgeschichtliche Ursprung liegt im Wort *ökstocken*, das soviel wie „ausgehöhlter Baumstamm“ bedeutet. Heutzutage bezeichnet *eka* nahezu ausschließlich ein klinkergebautes Boot mit Achterspiegel oder auch mit einem Spiegel am Bug, wie zum Beispiel die so genannte *Bohusjolle*. Die *eka* hat schräge Steven, an denen die Planken befestigt werden. Die Bodenform kann zwischen einem halbrunden und einem platten Boden variieren. Plattbodige Ekas können sowohl vorn wie achtern mit einem Spiegel versehen sein. Einige Typen haben sowohl Achterspiegel als auch Vordersteven. Plattbodige Ekas wurden meist für die Binnenfischerei und für die Eigenbedarfsfischerei benutzt. Ekas mit runden Böden sind zum Beispiel die Blekingekas in den Küsten- und Schärengewässern. Die Größe der Boote variiert je nach ursprünglichem Verwendungszweck. Es gibt Ekas von etwa vier bis zu acht Metern Länge. Letztere waren als Segelboote gebaut und mit einem Sprietsegel ausgestattet.

Der - die oder das Eka – nicht nur ein sprachliches Problem

In der Übersetzung wurde die im Schwedischen übliche Kleinschreibung des Substantivs *eka* beibehalten, da es nicht zu übersetzen ist. Die zusammengesetzten Formen der verschiedenen *eka*-Typen wurden nur im Einzelfall („Frachteka“) übersetzt. Da das schwedische Wort *eka* ein *femininum* ist, wurde in der Übersetzung ebenfalls die weibliche Form für diesen Bootstyp gewählt. Dafür gibt es im südlichen Ostseeraum durchaus Entsprechungen, wie zum Beispiel *die Zeese*, *die Quatze* oder auch *die Lomme*. Die schwedische Pluralform von *eka* ist *ekor*. In der Übersetzung wird aber die deutsche Form der Pluralbildung bei Nomen, die auf einen Vokal enden, durch ein angehängtes ›s‹ gewählt. In diesen Fällen wurde dann die Großschreibung benutzt.



Abb. 2: Ein Mann segelt eine blekingseka 1938 vor Ungskär in den östlichen Schären von Blekinge.

gen (1 Fuß = 0,3048 m) Ekas verwendet, zumeist als Freizeitboote. Blekingekas werden immer noch gebaut, und jedes Jahr gibt es mehrere Regatten, die speziell für Blekingekas ausgerichtet werden.

DIE BOOTSBAUPLÄTZE

Die Bevölkerung der Schärenküste hatte seit jeher einen Bedarf an guten und seetüchtigen Booten. Oft baute der handwerklich geschick-



Abb. 3: Der Lotse Per Berglund in seinem Lotsenboot 1924 bei Långören in den östlichen Schären von Blekinge. Der Streifen im Segel zeigt, dass es sich um ein Lotsenboot handelt.



Abb. 4: Die Bootswerft Saxemara bei Ronneby ist eine der wenigen traditionellen Werften, die heute noch existieren. Sie befindet sich im Besitz des Blekinge Museums und wird von einem Bootsbauer betrieben, der die Werft vom Museum gepachtet hat.

te Fischer sein Boot selbst und half Nachbarn und Verwandten beim Bau ihrer Boote. Erst mit Einführung der Gewerbefreiheit Mitte des 19. Jahrhunderts konnten sich Bootsbauer frei an der Schärenküste niederlassen und am Ende des 19. Jahrhunderts wuchs das Bootsbauhandwerk überall in Blekinge. Vorher hatte das schwedische Zunftsystem im Prinzip jedes Handwerk und jeden Handel außerhalb der Städte unterbunden. Auf den frühen Bootsbauereien wurden die Boote im Freien auf nur leicht geschützten Bauplätzen mit Hilfe von einfachen Handwerkszeugen erbaut. Dabei war es nicht ungewöhnlich, dass der Bootsbauer zu seinen Kunden kam und das Boot vor Ort baute. Oft war das Bootsbauerhandwerk mit anderen Erwerbszweigen wie Fischerei oder Landwirtschaft kombiniert. Als die wirtschaftliche Bedeutung der Küstenfischerei wuchs und immer mehr Fischerboote nachgefragt wurden, konnte sich der Bootsbauer als Handwerker spezialisieren und in Werkstätten und neue Technik investieren. Das Gewerbe blühte und auf den Werften wurden nun Freizeit- und Arbeitsboote gefertigt. Mit neuen Materialien wie Kunststoffen, neuen Techniken und höherer Produktivität begann in den 1960er Jahren der allgemeine Rückgang dieses Gewerbes. Von den vielen Bootsbauereien, die noch vor hundert Jahren wie Perlen auf

einer Kette entlang der Küste Blekinges lagen, sind heute nur noch einige wenige vorhanden. Eine von ihnen ist die Bootswerft Saxemara in der Nähe von Ronneby, die seit einigen Jahren dem Blekinge Museum gehört und von einem Bootsbauer betrieben wird, der den Betrieb gepachtet hat (Abb. 4).

VRAKEKA

Der zweitgrößte und meist besprochene Typ der *blekingseka* ist die *vrakeka*. Diese misst zwischen 24 und 30 Fuß. Ihre guten Segeleigenschaften und ihre Seetüchtigkeit bewährten sich in der Seefischerei. Die Fischer aus Blekinge fuhren weit auf die Ostsee hinaus. Sie fischten um Bornholm herum und wagten sich sogar bis vor die polnische und die deutsche Küste. Die guten Eigenschaften der Boote imponierten deutschen Fischern, die daraufhin Boote aus Blekinge nach Rügen und Pommern ankauften. (siehe Beitrag von Rudolph in diesem Band). Die *vrakeka* war ursprünglich mit einem unsymmetrischen Rahsegel ausgestattet, das bei jeder Wende heruntergefiert, hinter den Mast getragen und dann erneut gehisst werden musste. Dieses Manöver erforderte bis zu fünf Mann und bestimmte dadurch die Größe der Besatzung.



Abb. 5: Es war Aufgabe der Frauen, den Fisch zum Fischmarkt in der Stadt zu transportieren, um ihn dort zu verkaufen. Fischmarkt in Karlskrona 1909.



Abb. 6: Fischerfrauen von Aspö wahrscheinlich auf dem Heimweg vom Fischverkauf in der Stadt, um 1920.

<http://www.seasideboats.eu>

Als ein Teilprojekt innerhalb des mit EU-Mitteln geförderten Projektes *SeaSide* erstellte das Blekinge Museum in Karlskrona eine Datenbank zur Dokumentation von traditionellen Fischer- und Arbeitsbooten im Ostseeraum. In dieser Datenbank erhält man Informationen über die einzelnen Boote und die Werften, auf denen diese Fahrzeuge erbaut wurden. Die Datenbank ist offen für alle, die Angaben über Boote, Bootstypen und Bootswerften lesen oder auch neue Informationen eingeben möchten (siehe Beitrag von Danker-Carstensen auf Seite 20 in diesem Band).

Das Rahsegel wurde ab Mitte des 19. Jahrhunderts durch ein Sprietsegel mit einer Stagfock ersetzt. Dadurch konnte die Besatzung auf drei Mann verringert werden. Jeder Fischer besaß normalerweise 20 Stück *Garn*, die zu einem einzigen großen Netz verbunden wurden. Das Boot wurde an dem zwischen zwei und drei Kilometer langen Netz vertäut, um sich dann während der Nacht damit treiben zu lassen. Diese Art der Fischerei nannte man in Blekinge *vraken*, so dass nach dieser Fangmethode die *vrakeka* ihren Na-



Abb. 7: Die vrakeka KLAURA des Blekinge Museum ist eine 1985 erbaute Replik der vrakeka ÖLAND der Bootswerft Gebrüder Mårtensson auf Östra Håstholmen in den östlichen Schären von Blekinge.



Abb. 8: Die vrakeka ÖLAND wird auf auf einer Frachteka zum Blekinge Museum transportiert.

FRACHTEKA ODER GROSSEKA

Der größte Typ der *blekingseka* wurde für Transportzwecke benutzt und maß zwischen 35 und 45 Fuß. Dieser Bootstyp konnte 15 bis 20 Tonnen laden und wurde unter anderem für den Transport von Steinen und Sand eingesetzt, aber auch, um Vieh, Futter und Dünger zu transportieren. Die Boote wurden mit Segeln und Rudern angetrieben. Die Segelfläche betrug etwa 150 Quadratmeter, verteilt auf Fock und Großsegel. Die normale Art des Riggs war ein Sprietsegel, aber es gab auch Gaffelsegel. Während der 1930er Jahre erhielten viele Boote einen Rohölmotor. Die letzte Frachteka war bis Anfang der 1970er Jahre in Betrieb, wurde dann verkauft und zu einem Freizeitboot umgebaut (Abb. 7 und 8).

KROKEKA

Die *krokeka* (schwedisch: *krok* = Haken, hier Angelhaken) war zwischen 20 und 23 Fuß lang und wurde zum Angeln auf Lachs, Aal und Dorsch verwendet. Das Boot war mit einem Sprietsegel und einer Stagfock getakelt. Die *krokeka* konnte ebenfalls zwei Masten haben und führte in solchen Fällen ein kleineres Sprietsegel an einem kleinen Mast am Heck, der *jäck* genannt wurde. Vor ungefähr einhundert Jahren begann man, einen Fischkasten in die Boote einzubauen, um die Fische lebend zu transportieren. Eine

men erhielt. Nach dem Einholen der Netze segelte man möglichst nach Hause, wo frühmorgens schon die Frauen der Fischer warteten, um die Fische aus den Netzen zu pulen. Danach segelten oder ruderten die Frauen zum Fischmarkt in der Stadt, um dort den Fang der letzten Nacht zu verkaufen. Die Frauen in den Fischerdörfern waren hochgeschätzt. Sie kümmerten sich um den Fischverkauf, um den Haushalt, die Kinder und um das Einkommen der Familie. Ein Fischer beschrieb das so: „*Alles hing an der Frau. Sie war das Glück des Hauses. Und wenn es manchmal noch so schwer war, so war sie es doch, die alles rettete und richtete...*“ (Abb. 5 und 6).



Abb. 9: Eine krokeka oder so genannte kvasse unter Segeln in den Schären von Hällaryd vor Karlshamn.



Abb. 10: Vier Mann in einem Boot auf dem Weg zu ihren Reusen in den östlichen Schären von Blekinge, um 1920.



Abb. 11: Kleinere Ekas in einer Bucht bei Slättanäs in der Nähe von Ronneby, um 1925.

krokeka mit Fischkasten nannte man *kvass* oder *kvasse*, ein Wort das wahrscheinlich deutschen Ursprung ist (vergl. Quatze) und das durch die deutschen Aalaufkäufer nach Blekinge gelangt ist (Abb. 9).

SÄTTEKA

Die *sätteka* wurde zumeist in der küstennahen Fischerei, wo man mit Angeln verschiedener Größe fischte, eingesetzt. Das Boot war mit einem Mast für Sprietsegel und Fock ausgestattet und zwischen 15 und 20 Fuß lang (Abb. 10).

RUDERBOOT

Ruderboot oder einfach nur Boot wurden die kleineren Ekas bis 14 Fuß Länge oder kleiner genannt, die in den inneren Schären zur Jagd, zum Fischen oder für Transportzwecke benutzt wurden. Oft besaßen diese Boote kein Rigg (Abb. 11).

DIE BLEKINGSEKA ALS FREIZEIT- UND SEGELBOOT

Im 20. Jahrhundert verlor die *blekingseka* ihre Funktion als Fischerei- und Transportfahrzeug. Aber sie blieb als Freizeitboot populär. Schon während der 1860er Jahre wurden Regatten für Blekingekas ausgetragen und an den Kais in den Städten lagen Blekingekas, die von der Stadtbevölkerung für Freizeit Zwecke genutzt wurden (Abb. 12 und 13).

Heutzutage werden nur noch wenige neue Ekas erbaut, aber der Bootstyp wird immer noch hergestellt. In der Bootsbauklasse der Litorina Volkshochschule in Karlskrona werden zum Beispiel jedes Jahr mehrere dieser Boote im



Abb. 12: Während des 20. Jahrhunderts verlor die *blekingseka* ihre Funktion als Fischer- und Transportboot, aber blieb nach wie vor als Freizeitboot populär. Regatta mit *Blekingekas* in Karlskrona, 1912.

Rahmen des Unterrichts erbaut (Abb. 14). Auch neue Materialien gibt es. Die Segel sind heute oft aus Kunststoff gefertigt und eine *blekingseka* kann auch aus Plastik entstehen. Regatten mit diesen Booten erfreuen sich großer Beliebtheit



Abb. 14: Die Schüler der Bootsbauklasse an der Litorina Volkshochschule in Karlskrona bauen jedes Jahr mehrere *Blekingekas*.



Abb. 13: *Blekingekas* in Björkholmen, einem Arbeiterstadtteil in Karlskrona um 1900. Die Boote wurden von der Stadtbevölkerung zum Fischen und für Ausflüge genutzt.

und jedes Jahr gibt es in Matvik bei Karlshamn eine so genannte Weltmeisterschaft für *Blekingekas* wie auch andere Segelveranstaltungen im Zusammenhang mit dem Ostseefestival in Karlshamn.

Übersetzung aus dem Schwedischen und Anmerkungen von Peter Danker-Carstensen, Rostock.

QUELLEN

Blekinge Museums kystkulturundersökning, Archiv des Blekinge Museums Karlskrona

LITERATUR

- Atterman, I.: Meddelande och notiser. *Blekingeboken* 1956 - 1970.
- Atterman, I. (1961): *Blekinge museums båtundersökning 1960*. *Blekingeboken* 1961, S. 120-128.
- Atterman, I. (1962): *Blekinge museums båtundersökning 1961*. *Blekingeboken* 1962, S. 135-142.
- Atterman, I. (1964): *Från kusterna*, *Blekingeboken* 1964, S. 147-162.
- Andersson, B., Claesson, S., Skanse, P. (1983):

Båtar i Blekinge. *Båtdokumentationsgruppen*, S. 1-141.

Humbla, P. H. (1933): *Inre Hanöbuktens båtar*. *Blekingeboken* 1933, S. 73-107.

Nilsson, N. (2010): *Båtar och båtbyggeri i Blekinge*. *Blekingeboken* 2010, S. 113- 159

Nilsson, N. (1978): *Hur gammal är blekingsekan?*. *Kulturen* 1977, S. 73-84.

Nilsson, N.J. (1957): *Blekingisk fiskekultur*. *Blekingeboken* 1957, S. 20-76.

Rietz, T. (1929): *Båtbyggerier i Blekinge*. *Blekingeboken* 1929, S. 143-154.

Rosén, M.(1987): *Haslöborna*. Sandby Grafiska Lund, 223 S.

Rudolph, W. (1959): *Sydsvenska båttyper i Pommern och på Rügen*. Ett bidrag till den tyska östersjöträlarens historia. *Blekingeboken* 1959, S. 56-68.

Svensson, B. O. (2002): *Saxemara båtvarv*. *Blekingeboken* 2002, S. 88.

Fischereifahrzeuge an der Pommerschen Ostseeküste

Jerzy Litwin

WRACKS ALS QUELLEN DER FISCHEREIGESCHICHTE

Der Fischfang in der Ostsee zwischen Oder- und Weichselmündung war und ist weiterhin eine der wichtigsten Beschäftigungen für eine ziemlich große Bevölkerungsgruppe. Das Gewerbe hat derzeit zwei Formen: Ein Teil der Fischer ist auf See auf modernen, in Häfen stationierten Kuttern tätig, die andere Gruppe benutzt Boote, mit denen die Fischer von Strandliegeplätzen aus in See stechen. Die Boote der Küstenfischer an der polnischen Ostseeküste sind mehrfach modernisiert worden, somit ist es schwierig, in ihnen den traditionellen, volkstümlichen Charakter zu entdecken. Eine Ausnahme bilden einzig die Boote der Kaschuben, in denen die Ursprünge des alten Bootsbaus noch zu erkennen sind. Die so genannten Küsten-Kaschuben wohnen in Ortschaften des Küstenabschnittes westlich von Danzig bis zur Umgebung des Łeba-Sees. Mit der Geschichte der Hochseefischerei im polnischen Pommern haben sich schon mehrfach Wissenschaftler beschäftigt (Łęga, 1949;

Die Pommersche Ostseeküste

An der Küste Pommerns liegen die Pommersche Bucht (Zatoka Pomorska) und das dahinterliegende Stettiner Haff (Zalew Szczeciński), auch Oderhaff genannt. Die größten Inseln vor der Pommerschen Küste sind Usedom, Wollin (Wolin) und Rügen. Da das Stettiner Haff (Oderhaff) eine Meeresbucht ist, sind die drei Mündungsarme der Oder, also Peenestrom, Swine (Świna) und Dievenow (Dziwna), keine Flüsse, sondern Meeresarme. Zwischen Dievenow und Danziger Bucht (Zatoka Gdańska) erstreckt sich die Pommersche Ausgleichsküste. Am Ende der Ausgleichsküste ragt die Halbinsel Hela (Mierzeja Helska) in die Danziger Bucht.



Abb. 1: Bergung eines Bootswracks aus dem 12. Jahrhundert, das während unterwasserarchäologischer Forschungen vor Puck (Putzig) entdeckt wurde.

Kmieciniński, 1955; Ropelewski, 1963; Zbierski, 1978; Rulewicz, 1994). Diese Autoren richteten ihr Augenmerk vor allem auf die formelle Seite der Fischerei und haben nur am Rande die wichtigsten Fischereigeräte, nämlich die Boote, beachtet. Viele Informationen über alte Boote und alte Bootsbautechniken erhält man hingegen durch Wrackfunde (Delimat, 1959; Smolarek, 1969, 1972; Rulewicz, 1994; Litwin, 1995). Leider hat man in keinem der Bootswracks aus dem 9. bis 13. Jahrhundert, die in Pommerellen entdeckt wurden, mit der Fischerei verbundene Artefakte gefunden. Deswegen ist es auch schwierig, das Aussehen damaliger Fischerboote zu beschreiben. Eine Vorstellung über die Form solcher Fahrzeuge bringt die Analyse von Rumpffragmenten und anderer Konstruktionselemente, die auf dem Gelände der Fischersiedlung in Danzig

von Archäologen geborgen wurden. Bestimmte Erkenntnisse bringt auch ein Ensemble von 106 Spielzeugmodellen mittelalterlicher Boote, unter denen Fischerboote ausgesondert werden konnten (Smolarek, 1969). Außer Plankenbooten wurden in Pommern viele Einbäume entdeckt. Diese fanden sich jedoch mehrheitlich im Binnenland, dort, wo sie benutzt wurden. Die Anzahl der Hochseeboote (Kähne) ist demgegenüber gering. Unter Beachtung der nautischen Verhältnisse in offenen Gewässern oder auf See darf man vermuten, dass Einbäume dort selten verwendet wurden. Hinzu kommt, dass sich Wracks unter den Bedingungen der Ostsee kaum erhalten haben. Dagegen konnten Einbäume in den Gewässern der Putziger Wiek und bei gutem Wetter auch in der ufernahen Zone der Danziger Bucht verwendet werden. In der Sammlung des Polnischen Schifffahrtsmuseums befinden sich Wracks von Einbäumen, die im Fischereihafen in Jastarnia (Heisternest) sowie in der Ostsee in Höhe des Łeba-Sees von einem schwedischen Kutter geborgen wurden. Ein modifizierter Einbaum (mit Spanten) wurde in den 1960er Jahren in der offenen See (Gotlandtief) durch ein polnisches Fischereifahrzeug geborgen. Auch ein schwedischer Kutter hat ein Einbaumfragment geborgen, das zunächst ins Schifffahrtsmuseum Göteborg kam und später dem Polnischen Schifffahrtsmuseum übergeben wurde. In diesem Fall ist es fraglich, ob es sich um ein Hochseeboot handelt (zu niedrig und zu schmal). Eher ist es ein Artefakt aus dem Binnenland, das durch einen Fluss in die offene See getragen wurde. Ein gut erhaltenes Kahnwrack wurde während unterwasserarchäologischer Forschungen in der Putziger Wiek entdeckt (Abb. 1).

Frühmittelalterliche Bootswracks an der pommerschen Küste – von Rügen bis zur Weichselmündung – bezeugen den in dieser Region entwickelten Bootsbauplan und zeigen Analogien in der Bautechnik, die als slawisch bezeichnet werden. Das älteste Beispiel unter diesen ist das Wrack eines Fischerbootes aus Stettin (Filipowiak, 1988; Rulewicz, 1994; Abb. 2). Als Fischerboote aus Pommerellen gelten das Wrack aus Mechelinki (Mechlinken) sowie der modifizierte Einbaum aus Danzig (Smolarek, 1969). Beide Autoren haben das Wrack aus Mechelinki nicht klar als Rest eines Fischerbootes erkannt. Die genannten Wrackfunde beweisen, dass an der slawisch besiedelten Ostseeküste bereits im 9. bis 11. Jahrhundert ein Typ eines Fischer-Plankenbootes existierte, mit dem die Küstengewässer befahren wurden. Ikonografische Quellen, die Fischerboote der südlichen Ostsee dokumentieren, stammen aus bedeutend späteren Zeiten. Die älteste bekannte technische



Abb. 2: Das älteste Wrack eines slawischen Fischerbootes aus dem 9. Jahrhundert wurde 1962 in Szczecin (Stettin) entdeckt.

Zeichnung eines Fischerbootes von der südlichen Ostsee publizierte M. Girdwojń (1881), nachdem er die Fischerei-Ausstellung in Berlin besucht und ein solches Boot, das „für den Lachsfang aus der Gegend von Kolberg gekommen ist“, kennen gelernt hatte (Abb. 4). Dieser „Konstrukteur“ hat allerdings Form und technische Merkmale des Bootes teilweise geändert, um es den Zwecken der Binnen-Fischerei anzupassen. Das von Girdwojń dokumentierte Boot zeichnete sich durch gerade, geneigte Steven und verhältnismäßig hohen Kiel aus, der bei Booten von der südwestlichen Ostseeküste häufig vorkommt. Die Außenhaut des Rumpfes bildeten vier breite Plankengänge in Klinkerbauweise. Den Antrieb sicherten ein Sprietsegel und eine dreieckige Fock. Darüber hinaus war das Boot mit zwei Paar Riemendollen ausgestattet. Abgesehen von gewissen Vereinfachungen und den durchgeführten Anpassungen, kann man bei diesem Boot einige konstruktive Merkmale feststellen, die denen in Booten aus der Danziger Bucht ähnlich sind.

DIE ENTWICKLUNG IM 19. JAHRHUNDERT

Einen großen Aufschwung der Fischerei in den Gewässern des Danziger Pommerns (historisches Pommerellen) brachten die letzten Jahre

des 19. Jahrhunderts. Zu der Zeit erschienen dort skandinavische, mit Treibnetzen ausgerüstete Kutter und große Segelboote, so genannte *pomeranki* (etwa „Boote aus Pommern“, Singular: *pomeranka*) der Fischer aus Hinterpommern

– das die Kaschuben *Pomerania* nannten. Die neuen Bootskonstruktionen und das benutzte Fischereigerät, aber auch die guten Fangergebnisse, ermutigten die Kaschuben, ebenfalls solche Boote zu kaufen. Später, um die Jahr-

Vor-, Hinter-, West- und Kleinpommern – Pommerellen – Pomerania

Die historische Landschaft Pommern bzw. die spätere preußische **Provinz Pommern** umfasst ein Gebiet im Nordosten Deutschlands und im Nordwesten Polens, das von der Ostseeküste von knapp 50 Kilometer bis zu fast 200 Kilometer weit ins Binnenland reicht (Abb. 3). Der Name „Pommern“ ist slawischer Herkunft (*po more* „am Meer“). Westliche Begrenzung ist die Recknitz. Über die Ausdehnung nach Osten gibt es Unterschiede zwischen dem deutschen und dem polnischen Sprachgebrauch: Im deutschen Sprachgebrauch wird unter **Pommern** das Gebiet des früheren Herzogtums Pommern, der späteren preußischen Provinz, verstanden. Die Provinz Pommern lag innerhalb der deutschen Staatsgrenzen von 1937 und existierte als solche von 1815 bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges. Das Gebiet setzt sich aus dem westlich der Oder gelegenen **Vorpommern** (heute der östliche Teil des Bundeslandes **Mecklenburg-Vorpommern**) und dem östlich der Oder gelegenen **Hinterpommern** (entspricht weitgehend der polnischen Woiwodschaft Westpommern, (polnisch: *województwo zachodniopomorskie*; kaschubisch: *zôpadnopòmòrszczé*) zusammen. Die östlich an Hinterpommern anschließende Landschaft bis zur Weichsel wird **Pommerellen** genannt, was so viel wie „Kleinpommern“ bedeutet.

Die **Woiwodschaft Pommern**, (polnisch: *województwo pomorskie*; kaschubisch: *Pòmòrszczé wòjewództwò*) mit der Hauptstadt Gdańsk (Danzig) umfasst heute den Osten der historischen Landschaft Pommern mit Pommerellen und dem äußersten Osten der früheren preußischen Provinz Pommern.

Das Polnische kennt die Bezeichnung *Pommerellen* nicht und fasst die gesamte Danziger Gegend am linken wie am rechten Ufer der unteren Weichsel unter dem Namen *Pomorze Gdańskie* (**Danziger Pommern**) – auch *Pomorze Wschodnie* (**Ostpommern**) oder *Pomorze Nadwiślańskie* (**Weichselpommern**) genannt – zusammen. Das Gebiet der ehemaligen preußischen Provinz Pommern wird im Polnischen **Westpommern** oder auch **Stettiner Pommern** genannt.



Abb. 3: Das Gebiet der preußischen Provinz Pommern (1815-1945) und die angrenzenden Regionen.

Kaschubien

Die Kaschubei (auch Kaschubien, kaschubisch *Kaszëbë* oder *Kaszëbskô*, polnisch *Kaszuby*) ist der nördliche Teil der historischen Region **Pommerellen** in Polen, westlich und südwestlich der Städte Danzig und Gdynia, in der Kaschubisch gesprochen wird. Im Jahr 1900 gab es an der Grenze zur Provinz Westpreußen 14 162 Personen mit polnischer Muttersprache und am Łeba-See sowie am Garder See insgesamt 310 Personen mit kaschubischer Muttersprache. Benannt wurde die Kaschubei nach der Volksgruppe der Kaschuben, die dort lebt. In seiner Arbeit „Geografia współczesnych Kaszub“ (Geographie der heutigen Kaschubei) hat der Danziger Wissenschaftler Jan Modrawski (1999) ethnologische Kriterien erstellt, nach denen Gebiete des heutigen Polens als *Kaschubei* angesehen werden dürfen. Die Bedingung, dass mindestens ein Drittel der Bewohner Kaschuben sind, erfüllen 43 Gemeinden in der Wojewodschaft Pommern.

hundertwende, hat man Boote nach fremden Mustern nachgebaut und Modifikationen hergestellt. Das führte zur teilweisen Umstrukturierung der Fangflotte, woraufhin 1893 in Hela ein Hafenbecken für Kutter und große Fischerboote erbaut wurde.

Die ersten *pomeranki* wurden von kaschubischen Fischern in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in Betrieb genommen. Unter wel-

chen Umständen das geschah, bleibt unklar. Eine Version ist, dass 1863 ein Fischer aus Chłapowo (Chlapau) das erste Boot in Dziwnów (Dievenow) erstanden hat (Netzel, 1955). Nach anderen, eher legendenhaften Überlieferungen, soll in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts nach einem starken Sturm am Ufer bei Karwia (Karwen), bzw. nach anderen Aussagen bei Chłapau, ein Fischerboot aus Hinterpommern

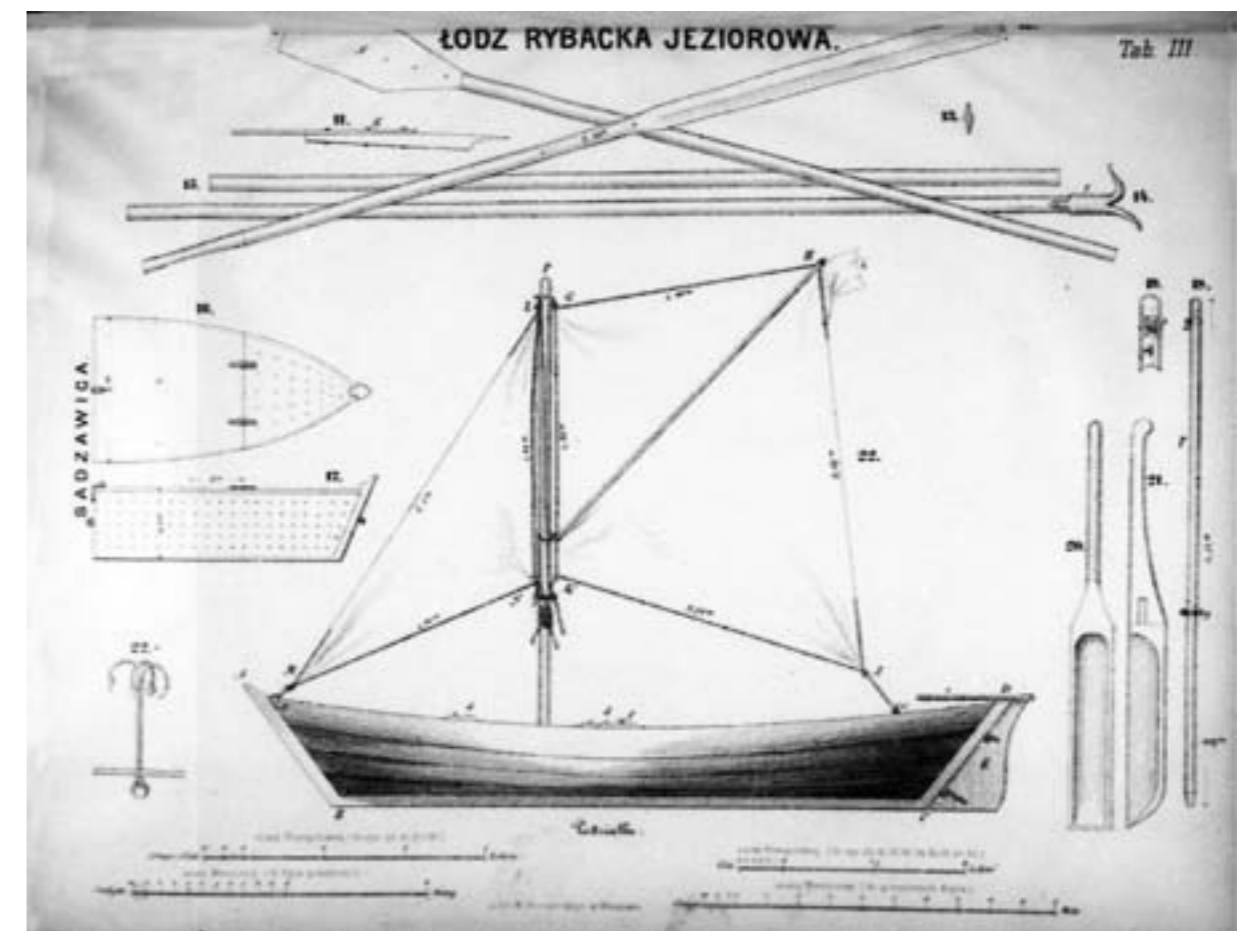


Abb. 4: 1881 erstmalig publizierte Konstruktionszeichnung von M. Girdwojny für ein Binnensee-Fischerboot, das ein see-tüchtiges Boot aus Kolberg zum Vorbild hatte.



Abb. 5: Die letzte pomeranka DEB. 5 – Hochseefischerboot auf einer Düne in Dębki bei Władysławowo vor dem Abtransport in das Polnische Schifffahrtsmuseum Gdansk, 1973.

angelegt haben. Die Besatzung und ihr Boot erweckten das Interesse der örtlichen Fischer, und so sollen diese mit Hilfe der pommerschen Kollegen ein ähnliches Fahrzeug gebaut haben (Netzel, 1971). Ob und in welchen Konstruktionsdetails sich die Boote der Fischer aus Hinterpommern von den hiesigen Fahrzeugen unterschieden, ist heute schwer festzustellen. Auch die ältesten Fischer erinnern sich daran nicht mehr, und die Anzahl erhaltener Fotos, die technische Einzelheiten der *pomeranka* zeigen, ist gering. Dennoch ist bekannt, dass die größten kaschubischen Boote – *bot laskornowy* (Wadennetzboot) – bis zu sieben Meter lang und etwa 2,8 Meter breit waren. Die Maße einer *pomeranka* waren: Länge: 8 bis 9 Meter; Breite: 2,5 bis 3,0 Meter. Wahrscheinlich besaßen diese großen Boote technische Lösungen, die den Kaschuben bis dahin nicht bekannt waren, wurden doch die ersten *pomeranki* in Hinterpommern gekauft. Eines von diesen war das bis 1939 im Kaschubischen Museum in Dębki (Dembeck) ausgestellte Boot. Dieses hatte der Fischer Augustyn Kur in Białogóra (Wittenberg) gekauft und, nachdem er dieses nicht mehr nutzte, dem örtlichen Museum übergeben (Wrzosek, 1957). Ein anderes Boot – *MECH 4* – findet man im Register der Fischerboote aus dem Jahr 1946, das im damaligen Fischereikalender

veröffentlicht wurde. Es war 1890 in Kolberg gebaut worden. Das bestätigt die Vermutung, dass die *pomeranki* nicht ursprünglich im Danziger Gebiet entstanden sind. Wie sahen also die originalen *pomeranki* aus? Man kann annehmen, dass sie einen Balkenkiel mit seitlichen Aussparungen (Sponungen) für den ersten Plankengang der Außenhaut hatten. Ein solches Boot könnte Girdwoyń 1880 in Libau (Estland) gesehen haben (Girdwoyń, 1881), denn ohne nähere Kenntnis des Nutzens eines „Kielbootes“ für die Binnenfischerei, schlug er eine ähnliche Lösung des Kiels in dem von ihm ausgearbeiteten Entwurf eines Bootes für die Binnenseefischerei vor (Girdwoyń, 1881, Tafel III; siehe Abb. 4). Tatsache ist, dass der Balkenkiel zu Beginn des 20. Jahrhunderts in Küstenbooten in Westpommern angewandt wurde (Timmermann, 1962). In den Gewässern des Danziger Pommerns, wo Untiefen häufiger waren, hat man bei den dort gebauten *pomeranki* den Balkenkiel durch eine starke Planke ersetzt, deren Kanten die Beplankung des Bootsbodens nicht überschritten. Andere technische Details der *pomeranki* wichen nicht allzu sehr von analogen Elementen der traditionellen kaschubischen Boote ab. Das beweisen *pomeranki* aus den 1960er Jahren. Später wurden sie aus wirtschaftlichen Gründen außer Betrieb gesetzt. Wegen Überfischung

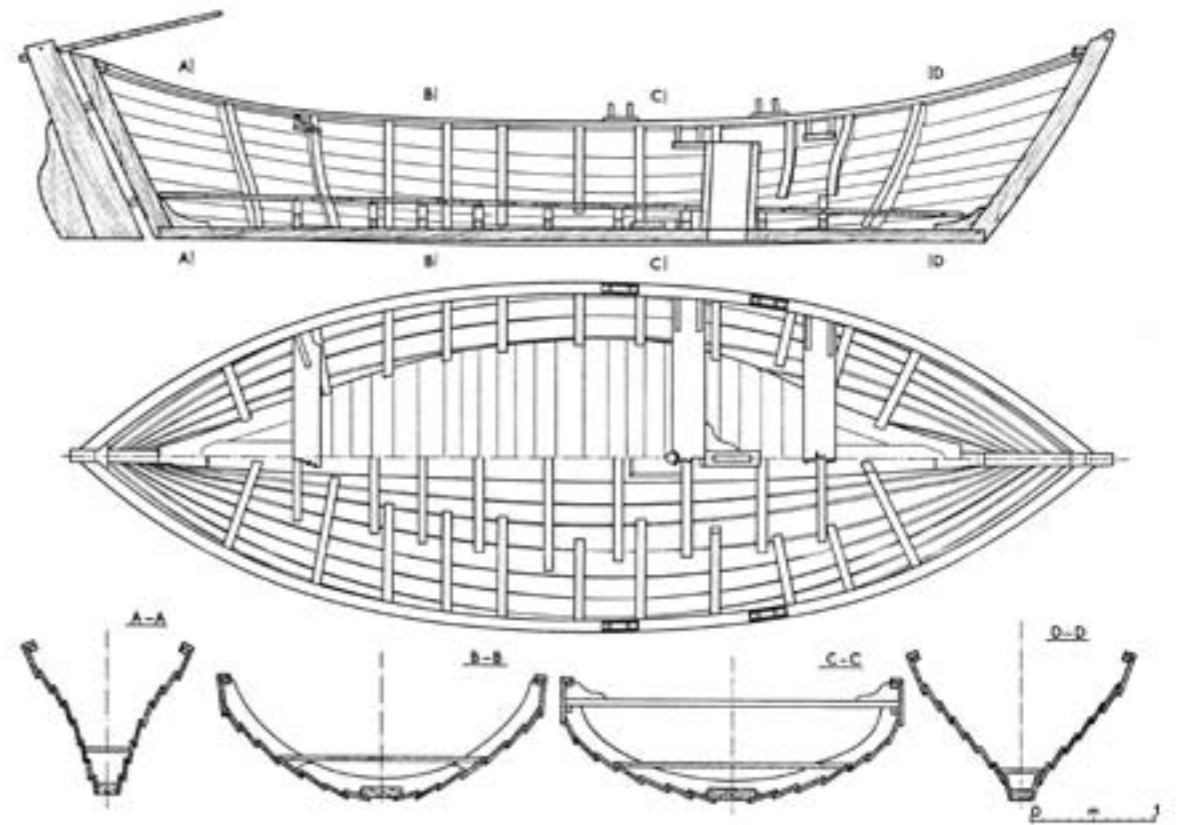


Abb. 6a und b: Konstruktionszeichnung und Takelriss der pomeranka DEB. 5.

der küstennahen Gewässer erwiesen sich kleine Boote mit dreiköpfiger Besatzung als rentabler. Für die Bedienung einer *pomeranka* waren sogar fünf Personen nötig. Die letzte, bis 1973 benutzte *pomeranka* sicherte sich das Polnische Schifffahrtsmuseum (Abb. 5). Das Boot hatte 1958 der Fischer Augustyn Czapp (geb. 1896) aus Wierzchucino (Wierschutzin) gebaut, wobei

er als Schablone die Spanten eines aufgelegten Fahrzeuges verwendete. Konstruktiv erinnert diese *pomeranka*, die die „letzte Generation“ großer hölzerner, mit Motor und/oder Segel angetriebener Boote dokumentiert, an traditionelle Boote. Es fehlt ihr nur die charakteristische, den Freibord erhöhende Planke, mit der die *pomeranki* der vergangenen Epoche ausgestattet waren. Diese an den Scheergang von der Innenseite des Rumpfes angenagelte Planke hatte Ausschnitte für die Riemen, die bei Fahrt unter Segeln mit speziellen Brettchen verdeckt wurden (Abb. 6a und b).

POMERANKI UND FISCHKUTTER

Die ersten, aus Westpommern übernommenen *pomeranki* führten Sprietsegel, die jedoch später, zu Beginn des 20. Jahrhunderts, durch Gaffelsegel ersetzt wurden. Das bis heute erhaltene Boot dieser Art hat in seiner Ausstattung den Mastbaum und das originale Rigg. Bei der Ausrüstung ist die Art, auf welche die Gaffel mit dem Mast verbunden ist, beachtenswert. Zu diesem Zweck hat man aus Leisten eine Art Tülle gefertigt, die mit der daran befestigten Gaffel am Mast auf und ab gleiten konnte. Manche *pomeranki* führten noch zusätzliche Segel – ein Vorsegel am Buggspriet sowie ein Toppsegel. Das

Bugsprit gehörte nicht zum stehenden Rigg, so wie die Toppstenge wurde es erst beim Führen des entsprechenden Segels gesetzt. Das geschah immer bei gutem Wetter, gleichzeitig mit dem Aufstellen des Mastes. Üblicherweise fuhr man vom Strand unter Riemen ab und ebenso kehrte man durch die gefährliche Brandung zurück.

Die Brandungswellen waren gefährlich. Für ihre Überwindung musste der Mast gelegt werden, damit der Schwerpunkt des Bootes tiefer lag und die Wirkung des Windes geringer wurde. Um den Mast schnell legen zu können, war sein Befestigungssystem leicht zu bedienen. Sowohl das Stag als auch die Wanten hatten keine Taljen zum Straffen, nur Wantenspanner oder leicht zu lösende Tause, die meistens an metallenen Haltern befestigt waren. Lagen die *pomeranki* im Hafen und nicht auf dem Strand, war das den Mast versteifende Tauwerk dauerhaft angebracht.

Pomeranki waren bei den Fischern in Wielka Wieś / Władysławowo (Großendorf) und weiter westlich sowie in den Fischersiedlungen zwischen Danzig und Gdynia populär. Auf der Halbinsel Hela wurden sie nur sporadisch eingesetzt, gewöhnlich zum Transport der Fische zu den Märkten in Putzig, Gdynia und Danzig. In Hela, und später auch in einigen Dörfern auf der Halbinsel Hela, kamen kleine Kutter zum Einsatz, die in ihrer Konstruktion dänische und schwedische Fischkutter zum Vorbild hatten. Die Fischer aus Kolberg waren in ganz Pommern die ersten, die solche Fahrzeuge besaßen. Im Jahre 1887 verfügte man dort über elf Kutter und im Lau-

fe einiger Jahre hatte ihre Anzahl im Danziger Pommern 50 überschritten (Ropelewski, 1963). Diese Kutter waren bis zu 6,6 Meter lang, ihre Breite betrug etwa 2,5 Meter. Später, am Anfang des 20. Jahrhunderts, hatten sie eine Länge von über zehn Meter. Die Rümpfe der Kutter hatten andere als bislang übliche Querschnitte – die Umrisslinie des halben Spants war einem länglichen Buchstaben „S“ ähnlich. Diese Form war typisch für skandinavische Boote der Wikingerzeit. Die Kutter hatten eine Klinker-Beplankung und waren in ganzer Länge mit einem Deck versehen. Kennzeichnend waren die abgerundeten und leicht geneigten Steven sowie eine ovale Vertiefung des Cockpits im Heck. Auf dem Deck befanden sich ein niedriger Aufbau der Kajüte, die Laderaumluke und im Bug eine Vertiefung des Decks für diejenigen Fischer, die die Treibnetze auswarfen bzw. einholten (Abb. 7).

Anfangs wurden die Kutter gesegelt. Die Takelung bildeten ein Gaffel- bzw. Sprietsegel, eine Fock, ein Klüver sowie ein dreieckiges Toppsegel. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurden viele Treibnetz-kutter mit Motoren ausgerüstet. Während die *pomeranki* in der Kaschubei nach Bedarf gebaut wurden, hat man aber viele Jahre lang keine Kutter gebaut. Sie wurden in Hinterpommern und in Skandinavien gekauft (Ropelewski, 1963). Erster polnischer Kutterbauer war Franciszek Ledke (geb. 1888). Den Bootsbauberberuf erlernte er in einer Werkstatt in Kolibki (gehört heute zu Gdynia). 1919 machte er sich selbständig, indem er eine Bootsbauwerkstatt in Gdynia gründete (Litwin, 1982). Anfänglich baute Ledke Fischerboote. 1922 konstruierte



Abb. 7: Treibnetz-kutter am Strandliegeplatz in Kuźnica (Kußfeld) auf der Halbinsel Hela, 1976.

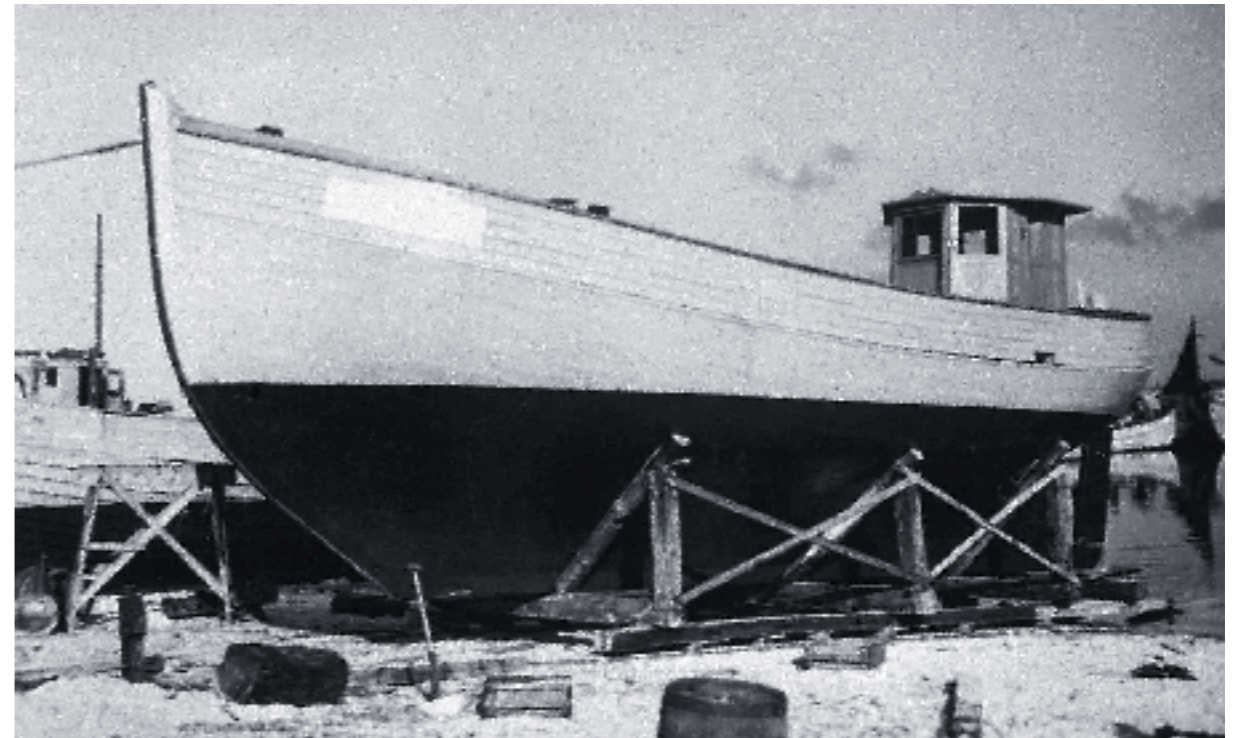


Abb. 8: Von F. Ledke in Władysławowo gebauter Kutter.

er nach dem Muster skandinavischer Kutter einen ähnlichen, 15 Meter langen Rumpf für einen Danziger Fischer. Der nächste 13-Meter-Kutter war für einen Fischer aus Gdynia bestimmt. Während Ledkes Boote noch traditionelle Form und Konstruktion aufwiesen, waren seine Kutter bereits anders konstruiert. Sie hatten zwar eine mit starken Spantenrahmen versteifte Klinkerbeplankung, aber beim Formen der Planken bediente man sich hölzerner Spantenschablonen, den so genannten Mallen. Im Achtersteven befand sich ein Einschnitt für das „Fenster“ des Propellers. Im Jahre 1928, im Zusammenhang mit der Entwicklung neuer Fischfangmethoden, nahm das Polnische Fischereiiinstitut in Gdynia die Zusammenarbeit mit Ledke auf. Im Ergebnis konnte sein mittlerweile ausgebauter Betrieb, in dem zahlreiche Arbeiter beschäftigt waren, seit 1931 innerhalb von fünf Jahren 16 Kutter abliefern (Abb. 8).

BOOTSBAU NACH DEM ZWEITEN WELTKRIEG

1946 hatte Ledkes Sohn, Leon, eine Bootsbauwerkstatt mit einigen Arbeitern in Władysławowo gegründet. 1948 schloss sich ihm auch sein Vater an und baute zum ersten Mal einen Kutter mit Kraweelbeplankung. Diese Bootsbauer waren 1951 gezwungen, ihre Tätigkeit aufzugeben. Ihre Leistung war der Bau von mehr als zehn

Kuttern nach dänischem Muster, die aufgrund von eigenen Beobachtungen und Kundenwünschen modifiziert wurden.

Die Geschichte des Bootsbaus in Pommern, besonders in West- und im Mittleren Pommern war in den 1950er Jahren Thema der Forschungen von Tadeusz Delimat. Die Ergebnisse des vielfältigen von ihm ausgewerteten Materials wurden um 1958 in seiner Dissertation unter dem Titel: „*Seeboote der südlichen Ostseeküste*“ niedergelegt. Trotz intensiver Suche ist es leider nicht gelungen, an diese Arbeit zu kommen. Die Schlussfolgerungen der damaligen Materialauswertung sind interessant, da zu der Zeit, in der Delimat seine Forschungen betrieb, die Überbleibsel des lokalen volkstümlichen Bootsbaues, der bald darauf verschwinden sollte, noch zu erkennen waren. Die Zusammenfassung der Forschungsergebnisse war folgende: „(...) zwischen der Weichsel und der Oder sind Boote im Gebrauch, die ähnlich wie die deutschen, auf Kiel gebaut sind, aus Planken in Klinkerbauweise, die sich jedoch von den deutschen in einigen wesentlichen Details unterscheiden. Sie haben immer zwei Steven, die dazu im allgemeinen höher als die deutschen und – was den Vorsteven betrifft – immer oder fast immer geschwungen sind. Darüber hinaus haben die Steven immer die Form eines mit dem Rücken zum Bootsinneren gewandten Keils, was an den deutschen Küsten nicht die Regel ist. [...] Am meisten jedoch, und das schon auf den ersten



Abb. 9: Fischerboote an der westlichen polnischen Küste, 1974.

Blick, unterscheiden sich diese Boote von den deutschen durch die mittschiffs größte Breite der Borde. [...] Das alles zeigt, dass die modernen seetüchtigen Boote, die in polnischen Küstengewässern fahren, denjenigen sehr ähneln, die hier schon im Mittelalter verbreitet waren und aus Grabungen bekannt sind. Das erlaubt die Hypothese von im Prinzip ununterbrochener Entwicklungskontinuität dieser Boote zu stellen“ (Delimat, 1959).

Die in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts in den Küstengewässern Pommerns von der Mündung der Łeba bis zur Odermündung für den Fischfang benutzten Boote erinnern an die bereits beschriebene *pomeranka*. Obwohl die Boote der westlichen Küste oft direkt auf dem Strand lagen, hatten sie einen Balkenkiel (Abb. 9). Ein hoher Kiel war bei den mit Motor ausgestatteten Booten unentbehrlich, weil er die Abdrift verhinderte und den Propeller beim Aufahren auf eine Sandbank schützte. Deswegen machten Motorboote meistens in Häfen fest; am Strand lagen die Segel- und Ruderboote der Fischer. Nach Registerangaben gab es 1939 an der pommerschen Küste zwischen Łeba und Swinemünde 544 Segel- und Ruderboote sowie 90 Motorboote (Kulikowski, 1947). Die Kriegshandlungen im Winter und im Vorfrühling 1945 brachten die fast komplette Zerstörung aller Fischerboote und -kutter. Diese Situation schilderte Józef Kulikowski: „Der ganze reibungslos funktionierende Apparat der Seefischerei wurde

nahezu gänzlich durch die Kriegshandlungen zerstört. Von der Kutterflotte blieben weniger als 10 % versunkener Schiffe übrig, die nach Bergung und Reparatur für den Fischfang geeignet sein werden. Ähnlich sieht es mit den Fischerbooten aus“ (Kulikowski, 1947). Nach seinen Angaben gab es per 1. Januar 1946 noch sechs Kutter und 64 Boote (Kulikowski, 1947). In der Anfangszeit des Wiederaufbaus der Fischerei im nun polnischen Hinterpommern benutzte man reparierte Fahrzeuge. Nach 1947 hat man in Werften und Schiffsreparaturbetrieben auch den Bau neuer, nach traditionellem Muster gestalteter Boote aufgenommen. Nach 1950 gingen diese Werften z. B. die Werft in Ustka (Stolpmünde) zur Produktion von Fischkuttern über. Den Bau von Booten für die Küstenfischerei hat man aufgegeben. Nicht alle Ansiedler waren in der Lage, selbst Boote zu bauen. Diesem Bedarf kamen selbständige Bootsbauer entgegen, beispielsweise Jan Cholewiński aus Ustka und Czesław Rutkowski, der sich 1962 in Sianów (Zanow) bei Koszalin (Köslin) niedergelassen hatte und bis 1974 über 200 Boote herstellte. Den Bootsbau hatte er beim Militär erlernt, wo er in einer Pioniereinheit diente. So ist es schwierig, die Erzeugnisse Rutkowskis als auf traditionellem Muster basierend anzuerkennen, denn die von ihm gebauten Boote wurden vom Seeamt überwacht; für den Bau erhielt er Unterlagen aus dem Projektbüro. Anfang der 1980er Jahre, dank der Zusammenarbeit mit der Werft

in Ustka, erweiterte Rutkowski die Palette der gebauten Boote um Konstruktionen aus Kunststoff. Daraus resultiert, dass fast die Hälfte der Fischerboote von Piaski (Neukrug) auf der Frischen Nehrung bis Orłowo bei Gdynia und von Łeba bis Swinemünde, in Sianów entstanden ist. Viele Boote wurden auch in anderen Werkstätten gefertigt (Abb. 10). Dagegen benutzt die kaschubische Bevölkerung von Babie Doły bei Gdynia bis Dębki (Dembeck, etwa 15 km westlich des Leuchtturmes von Rixhöft) auch weiterhin traditionelle, hölzerne Boote bis sieben Meter Länge, auf deren Bau man nicht verzichtet hat – und bis heute kann man sie noch in ihrem natürlichen Milieu sehen. Darüber hinaus überdauerten auch einige ältere Boote in sekundärer Nutzung, meist als aus halbierten Rümpfen zusammengesetzte Geräteschuppen. Mehrere traditionelle Boote wurden auch durch das Polnische Schifffahrtsmuseum in Danzig gesichert, das diese in seiner Fischerabteilung im Fischereimuseum Hel präsentiert.

Kaschubische Boote, gleich, ob sie in Putzig, in Rewa bzw. in Heisternest entstanden (Seligo, 1931; Mitzka, 1933; Timmermann, 1962) waren sich ähnlich, und die Analyse der Abbildungen, auf denen Fischerei gezeigt wird sowie die Beschreibungen der Nutzung der Boote (Gołębiewski, 1975) bestätigen die Vermutung, dass man damals Fischfang im küstennahen Bereich, unter Beibehaltung des Sichtkontakts mit dem Festland, betrieben hat. Und für eben diese Form des Fischfangs waren kleine Plankenboote mit an die lokalen Bedingungen angepasster Rumpfform ausreichend. Diese Form hat sich im Laufe der Jahrhunderte mit ständigen Korrekturen herausgebildet, bis sie, am Anfang des 20. Jahrhunderts als optimal erkannt, keine weiteren Änderungen erfuhr. Die Einhaltung der richtigen Proportionen war unentbehrlich für eine sichere Bewältigung der kurzen, hohen Wellen, die im Küstenbereich oft vorkommen und besonders gefährlich sind. Die Brandungszone musste jedes Boot passieren, um die offene See zu erreichen und um zum Liegeplatz am Strand zurückzukehren (Abb. 11). Während auf hoher See die Wellen nur gelegentlich brechen, „stoßen“ die vom Strand zurück fließenden Wellen auf den dem Ufer vorgelagerten Bänken mit den ankommenden nächsten zusammen und bilden zwei, bzw. drei Zonen bedrohlicher Wellenstauungen. Diese Brandungswellen sind die Ursache für die Bildung von zwei bis drei sich entlang der Küste ziehender Streifen abwechselnder Tiefs und Bänke. Wegen dieser Bedingungen waren die Küstenboote verhältnismäßig kurz und breit konstruiert und hatten einen flachen Plankenkiel, um sie an Land ziehen zu können.



Abb. 10: Serienmäßiger Bootsbaus unter Verwendung von Mallen in der Werft Szukuner in Władysławowo um 1980.

Pommern in Polen – Pommern in der DDR

1945 wurde Hinterpommern, einschließlich des Gebietes um Stettin, unter vorläufige polnische Verwaltung gestellt, de facto aber administrativ dem polnischen Staat eingegliedert. Der verbleibende Teil Vorpommerns wurde 1945 Teil der Sowjetischen Besatzungszone. Mit der Bildung des Landes Mecklenburg-Vorpommern im Juli 1945 endete die Existenz der preußischen Provinz Pommern. Die DDR erkannte die neue Grenze zu Polen bereits 1950 diplomatisch an, die Bundesrepublik Deutschland erst indirekt 1972 und endgültig mit dem deutsch-polnischen Grenzvertrag von 1990.

Kaschubische Fischerboote wurden seit Beginn des 20. Jahrhunderts immer öfter durch Motoren angetrieben, die Segel und Riemen verdrängten. Solche Boote werden bis heute sowohl von einigen Fischern als auch von Bootsbauern hergestellt. Die bekanntesten sind die Strucks: Juliusz Struck (geb. 1933) hat den Beruf von seinem Vater Robert Struck (geb. 1899) übernommen. Seine Werkstatt in Jastarnia (Heisternest) haben wiederum seine zwei Söhne übernommen, die zurzeit die einzigen traditionellen Bootsbauer an der kaschubischen Ostseeküste sind. Der bis heute gefertigte Bootstyp erinnert an alte Boote, dennoch kann man in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, abhängig von der Anpassung an bestimmte Fangtechniken, vier Arten unterscheiden. Je nach Bestimmung wurden sie *bot cezowy* (Zeesboot), *bot laskornowy* (Wadennetzboot), *bot żakowy* (Reusenboot)



Abb. 11: Ein kaschubisches Fischerboot durchquert die Brandung.

sowie *kón* (kleines Beiboot) genannt. Weitere kaschubische Bezeichnungen einzelner Konstruktionselemente der Boote finden sich bei Lit-

win (1985, 1995). In den Details waren sich die Bootstypen gleich, sie hatten nur unterschiedliche Rumpflängen, Antriebe und Ausstattungen.



Abb. 12: Montage der Bodenplanken an einem kaschubischen Boot in der Werkstatt von J. Struck (rechts). Sichtbar ist das an der oberen Kielfläche befestigte Brett, das die Formung eines flachen Bodens mittschiffs ermöglicht.

Das Wadennetzboot und das Zeesboot kommen heutzutage nicht mehr vor, die zwei anderen Varianten werden weiterhin genutzt.

DIE KONSTRUKTION EINES KASCHUBISCHEN FISCHERBOOTES

Der Rumpf des traditionellen kaschubischen Bootes ist ganz aus Eichenholz, auf flachem Plankenkiel gebaut. Der Umriss des Vorstevens hat die Form eines sanften Bogens, der Achterstevens ist gerade, leicht geneigt und hat Halterungen zum Aufhängen des Ruderblattes. Der Bau eines Bootes beginnt mit der Vorbereitung des Kiels, der aus einer bis zu 0,3 Meter breiten und 3,5 Zentimeter starken Planke geschnitten wird. Die Verbindungen der Steven mit dem Kiel werden meistens durch von Zapfen erreicht. Bei derartiger Konstruktion hat die untere Fläche des Vorstevens einen rechteckigen Einschnitt zum Aufsetzen des Stevens auf das Kielende (Aufsetzlasche). Auf ähnliche Weise wird der Achterstevens befestigt. Die Verbindungen der Steven mit dem Kiel werden mit Knien verstärkt. Vor dem Auflegen der Beplankung werden die oberen Enden des Vor- und Achterstevens mit einer Leiste bzw. einem Brett fixiert. Die Planken werden in Klinkertechnik angebracht, wobei die Rümpfe in Schalenbauweise entstehen. Erfahrene Bootsbauer verklinkern die Planken, ohne vorher die Bodenwrangen einzusetzen. Man kann aber auch ab und zu die Anwendung von Querschnitt-Schablonen, oder von zwei bis drei Bodenwrangen beobachten, die eine symmetrische Form der Außenhaut erleichtern. Die Planken werden vor dem Formen gewässert und dann über Feuer gebogen. Meistens wird dieser Prozess in einem speziellen Dampfkasten durchgeführt, in dem der Dampf aus einem einfachen Kessel eingeleitet wird. Wegen der Schwierigkeit, entsprechendes Holz zu finden, wird heutzutage jeder Gang aus zwei oder drei Planken zusammengesetzt. Früher war es dagegen einfacher, lange breite Bretter für die Planken zu finden. Gewöhnlich beginnt die Montage eines Ganges mit dem Befestigen der ersten Planke am Achterstevens und endet mit dem Verbinden der zweiten oder dritten Planke des gleichen Ganges mit dem Vorstevens. Von der Anordnung des ersten Plankenganges hängt die Form des ganzen Rumpfes ab. Die zum Aufziehen an den Strand bestimmten Boote haben üblicherweise einen flachen Boden und sind so geformt, dass die Kielplanke nach der Montage des Kiel-Steven-Satzes eine entsprechende geringe Krümmung erhält (durch angepasste Abstützung, Belastung und Befesti-



Abb. 13: Befestigen der Plankengänge am Vorstevens in der Werkstatt von J. Struck. Erkennbar sind die Schraubzwingen, die an einer Leiste auf der inneren Vorstevensseite befestigt werden. Der obere Backbord-Plankengang ist mit hölzernen Klammern an den darunter liegenden geheftet.

gung einer Leiste, die vorübergehend die Stevenenden verbindet). Der Verlauf eines jeden Plankenganges wird mit einer dünnen, biegsamen Schablone (Stickschiene) modelliert, auf der mit Bleistift die Konturen der künftigen Planke aufgetragen werden. Danach werden die Plankenumrisse auf entsprechende Bretter übertragen. Nach der Überprüfung der korrekten Form der ausgeschnittenen Planke und ihrer Dämpfung wird sie an der vorgesehenen Stelle befestigt. Die Plankenenden werden an den Achterstevens anengelt. Mitunter erhält der Achterstevens auch Sponungen zum Aufnehmen der Planken. Um einen flachen Boden zu erhalten, wird der erste Gang abgebogen, bis sich sein äußerer, oberer Rand in der oberen Ebene der Kielplanke befindet. Das wird durch das Anbringen an die obere Fläche der Kielplanke zweier bzw. dreier Bretter passender Länge erleichtert (Abb. 12). Diese Bretter dienen als Schablone und sichern auf beiden Borden. Der mit Hilfe einer seitlichen,

schrägen Verbindung um eine weitere Planke verlängerte Gang endet in der Sponung am Vorsteven. Nach dem Auflegen des ersten Plankenganges, und dann vor jedem weiteren, werden die Kanten abgefasst und die Planken mittels Schablonenbrettern modelliert. Es werden immer zwei gleiche Planken zugeschnitten (für Steuer- und Backbord), und alle Unterschnidungen müssen spiegelbildlich sein. Das Legen der Planken vom Heck zum Bug wird seit dem Mittelalter praktiziert, jedoch werden sie heute nicht mehr mit Holzdübeln befestigt, sondern mit Kupfernägeln, die auf Unterlegscheiben vernietet, oder aber mit verzinkten Eisennägeln, die von innen zweimal gebogen und wieder ins Holz eingeschlagen werden. Der zweite und die weiteren Plankengänge werden in Klinkerbauweise gelegt, für ihre Anpassung benutzt man Klammern und/oder Schraubzwingen. Das erleichtert das Bohren der Nietlöcher und das darauf folgende Zusammennageln der Planken. Schraubzwingen oder Klammern sind für die Montage der Plankengänge unentbehrlich. Für deren Gebrauch am Vorsteven wird in der Werkstatt der Strucks ein Hilfsmittel angewandt, das eine Modifizierung der im frühen Mittelalter üblichen Einschnitte in den Innenseiten der Steven darstellt. Dieses Hilfsmittel ist eine Leiste,



Abb. 14: Das in Schalenbauweise gefertigte Fischerboot aus Puck mit dem die Borde stabilisierenden Brett. Das Element ist mittelalterlicher Herkunft. In Form eines Balkens hat man es bei größeren Schiffen (z. B. einer Kogge) im Rumpf belassen. Bei kleinen Booten wurde es nach dem Einbau der Versteifungen wieder entfernt.

die während der Montage entlang der Innenfläche des Vorstevens angeschlagen wird. An ihrer Kante stützt sich eine Backe der Klammer bzw. Zwinde, während die zweite das Plankende in der Sponung des Vorstevens festhält (Abb. 13). Gleichzeitig wiederholt sich dieses Verfahren auf der anderen Seite des Rumpfes. Die Plankennähte werden kalfatert, meistens



Abb. 16: Fischerboote am Strandliegeplatz in Hela (Zeitgenössische Postkarte um 1900).

mit Gewebestreifen, Hanf oder Bündeln aus alten Hanftauen. Der ganze Rumpf wird mit Holztee, im Notfall mit Firnis getränkt. Die Mehrzahl der kaschubischen Boote entsteht in Schalenbauweise, somit werden die Querversteifungen – die oberen Teile der Spanten, oder Bodenwrangen und diese verlängernde Spanten – nach der Montage der Beplankung eingesetzt. Während des Zusammenfügens der Planken verhindert man die Wirkung der waagerechten Spannkraft (und damit auch Verformungen), indem man spezielle Streckbretter einsetzt. Das sind Bretter, die in einer der längeren Seiten rechteckige Einschnitte haben und die man auf die oberen Plankenenden in der Mitte des Rumpfes aufsetzt (Abb. 14). Streckbalken dieser Art wendete man bereits im Mittelalter an, wobei man sie bei großen Schiffen auf Dauer in den Rümpfen beließ. Diese Streckbalken zur Querversteifung zeigen ikonografische Quellen aus dem 13. bis 15. Jahrhundert; sie wurden auch in Wracks dieser Epoche identifiziert. Bei kleinen Booten ist das Belassen der Streckbretter nicht notwendig. Es hätte negativen Einfluss auf die Gewichtsverteilung und auf den Verlauf der oberen Planken, die die Rumpfschale verbinden. Bei den heute gebauten Booten wird das Streckbrett lediglich während des Baus aufgesetzt und nach der Befestigung der Bodenwrangen, Spanten und Bänke wieder entfernt.

Die Querversteifungen (Bodenwrangen und Spanten) wurden früher mittels Holzdübeln an der Beplankung befestigt. Heutzutage verwendet man zu diesem Zweck verzinkte Eisen- oder Kupfernägeln, seltener Nieten. Zuweilen kommen auch Stahlschrauben zur Anwendung. Bei traditionellen kaschubischen Booten wurden die Querversteifungen auf verschiedene Weise eingesetzt. Die Schalenbauweise des Rumpfes verleiht diesem eine gewisse Elastizität, was für den Betrieb von Vorteil ist. Den Querverband bilden gewöhnlich sechs bis acht Bodenwrangen und ihre Verlängerungen – die Spanten. Zu den wichtigsten Lösungen der Bodenwrangen-Spanten-Verbindungen zählen seitliche oder mit schrägem Blatt direkt aufliegende sowie indirekte, bei denen sich die Bodenwrangen mit den Spanten nicht berühren und über die „gemeinsam“ versteifte Planke auslaufen. Solche Versteifungen erhöhen das Gewicht, verbessern jedoch die Dauerhaftigkeit der Konstruktion, denn die Planken sind an den Verbindungen der Versteifungen von Fäulnis bedroht. Eine zusätzliche Querversteifung bilden die Bänke (Duchten), gewöhnlich sind es drei, die dauerhaft mit anderen Konstruktionselementen verbunden sind. Das in vielen Booten am Spant unter der Heckbank montierte Schott dient Betriebszwecken – es verhindert das Verrutschen des Fanges und des Fanggerätes nach hinten, wo der Rudergänger

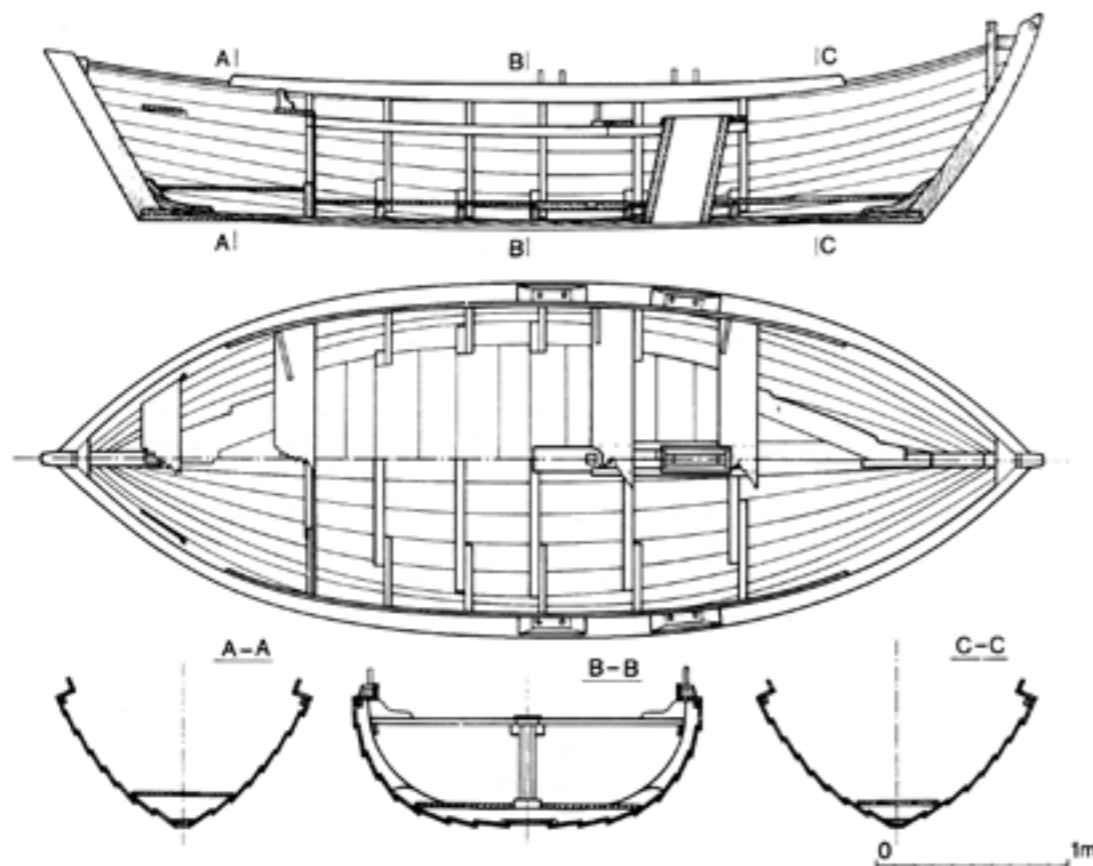


Abb. 15: Konstruktionszeichnung eines kaschubischen Fischerbootes.



Abb. 17: Bau eines Fischerbootes, das vom Hafen aus operiert (daher der hohe Kiel) in der Werkstatt von F. Hintzke in Chłapowo 1976.



Abb. 18: Takelung eines kaschubischen Fischerbootes.

tätig ist. In dieser Lösung kann man die uralte Einteilung des Bootes in einen „Betriebsteil“ und einen „Besatzungsteil“ sehen, die bereits in altertümlichen Einbäumen existierte und noch immer in fast allen Weichselbooten, nicht nur Fischerbooten, überdauerte (Abb. 15).

Die Längsversteifungen bilden bei kaschubischen Booten schmale Bretter, die von Innen am oberen Bordrand angeschlagen sind und durch den darüber montierten Schandeckel ihren oberen Abschluss finden. Etwas tiefer, parallel dazu, schlägt man an die Spanten noch Weger mit gleichen Abmessungen an. Auf diesen liegen die quer eingebauten Bänke, die den Unterbau für die Knie bilden, welche die oberen Gänge der Beplankung abstützen.

Der Verwendungszweck der Boote war entscheidend dafür, dass zwei Sitzbänke für die Ruderer näher zum Bug platziert wurden. Übli-

cherweise war mittschiffs Platz für das Fischergerät, hier war der Standort des das Netz auswerfenden bzw. einholenden Fischers sowie für den Fischkasten. Bei manchen größeren Booten hat man gelegentlich zusätzliche Bänke oder dicht am Achtersteven eine kleine Bank eingebaut (Abb. 16).

Eine Abart der Strandboote bildeten Konstruktionen, die für den Betrieb aus Häfen angepasst waren. In ihrem Hauptlängsverband hatten sie einen Balkenkiel mit seitlichen Sponungen für die ersten Plankengänge, die in einem bestimmten Winkel am Kiel befestigt wurden. Daher ähnelte der Rumpfquerschnitt der Form eines fließend verbreiterten „V“, während flachbodige Boote einen Querschnitt vom Typ „U“ aufwiesen (Abb. 17).

Traditionelle kaschubische Boote hatten Ruder- und Segelantrieb; seit Anfang des 20. Jahrhunderts waren sie immer öfter mit einem Motor ausgestattet. Entsprechend des Bootstypes und dessen Maße, gab es drei Techniken des Ruderns. Die größten Boote wurden mit bis zu sieben Meter langen Riemen gerudert. Gewöhnlich betätigte jeder Fischer einen Riemen – der auf der Vorderbank backbord sitzende legte den Riemen in die Dolle an Steuerbord ein. Der zweite, auf der zweiten Ducht steuerbords sitzend, benutzte die Dolle an Backbord. Diese Anordnung der Ruderer sicherte eine bequeme Handhabung der Riemen und „verlängerte“ den von Dollen freien Steuerbordabschnitt. Steuerbord ist üblicherweise die Arbeitsseite des Bootes, deshalb würden hier befindliche Dollen beim Auswerfen und Einholen der Netze stören. Da die Kniehölzer auf den Bänken das Einnehmen der Plätze nah am Bord verhinderten, hatte man auf die Duchten kurze Sitze aufgelegt. Eine Folge der Platzierung der Duchten im sich verjüngenden vorderen Rumpfteil war, dass beide Riemen unterschiedliche Längen hatten. Die Ausbalancierung der Riemen durch Gewichte am Griff machte das Rudern leichter. Für Riemen dieser Art gab es besondere Dollen, von denen jede eine flache Unterlage mit zwei Löchern zum Einsetzen von Dübeln hatte. Die Auflage des Riemens in der Dolle war mit zwei parallelen Stahldrähten versehen, die die Reibung erheblich verringerten. Ähnlich wie in den größeren nahmen die Ruderer auch in den kleineren Booten die vorderen zwei Bänke ein, jedoch betätigte jeder je ein Paar Riemen in Dollen auf beiden Borden. Die dritte Antriebsweise eines kaschubischen Bootes, das Staken, beruhte auf dem Abstoßen vom Meeresboden mit einer Stange bzw. Riemen mit stählernem Beschlag. Die Takelung kaschubischer Boote reichte bis zu 14 Quadratmetern Segelfläche. Sie bestand aus

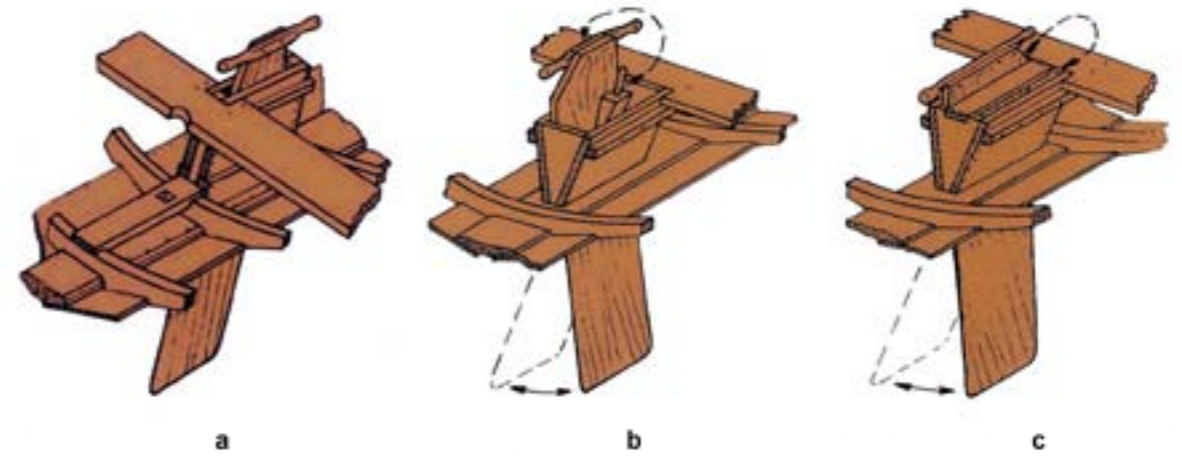


Abb. 19: Verschiedene Arten der Schwertsetzung in kaschubischen Booten: a) traditionelle, b) alternative mit Keil, c) Schwertkasten mit zwei Kammern.

einem viereckigen Sprietsegel und einer dreieckigen Fock (Abb. 18). Beide Segel waren beliebt und hatten einige Reihen von Reffbändseln. Das Sprietsegel war am Mast mit einer Reihleine angeschlagen, die im Zickzack den Mast umgab und schnelles Bergen und Trennen des Segels vom Mast erleichterte. Der Mastfuß ruhte in der Mastspur des Kielschweins, einem parallel zum Kiel auf zwei Bodenwrangen befestigten kurzen Klotz. Die Mastfischung bildete eine Aussparung oder eine Öffnung in der Hinterseite der Bank. Eine andere Art der Mastbefestigung war die Aufstellung im Mastkoker, einem kurzem, senkrecht auf dem Kiel stehenden und oben abgeschrägten Balken. An dessen Seiten wurden zwei nach oben ausragende Bretter angebracht. Zwischen diesen ruhte der abgeschrägte Mastfuß. Im oberen Teil hatte der Mastkoker eine Öffnung für den Eisenbolzen, an dem der Mast gelegt werden konnte. Den stehenden Mast versteiften Wanten und Stag. Dazu muss angemerkt werden, dass in kaschubischen Fischerbooten die Mastspur sehr selten in einer Bodenwrange oder in einem Kielschwein zu finden war. Diese Konstruktion findet man aber in Wracks mittelalterlicher slawischer Boote, darunter in dem am Łeba-See entdeckten, dem so genannten Czarnowsko I Fund. Jedes zum Segeln eingerichtete Boot hatte ein hölzernes Schwert, das auf dreierlei Weise befestigt werden konnte. Als die älteste kann man das Aushängen einer langen, schmalen Flosse – eines Seitenschwertes – betrachten, die mit einem Haken an der Bordleiste angeschlagen war. Bei größeren Booten gab es ein um den Mast gelegtes Tau, dessen Enden die Ränder der Flosse festhielten. Bei beiden Arten wurde beim Wenden das Seitenschwert rasch zur anderen Bordseite gewechselt, dabei bildete der Mast eine Art Achse für das Seil, an dem das Schwert



Abb. 20: Das Bootsinnere – sichtbar ist der Schwertkasten mit zwei Kammern und der Mastkoker.

hing. Bei kleineren Booten hatte man das Seitenschwert an dem anderen Bord am zweiten Haken bzw. Poller aufgehängt (Abb. 19). Es ist schwierig festzustellen, seit wann in kaschubischen Booten Steckschwerter zur Anwendung kamen. Noch heute kann man zwei Verwendungsarten beobachten. Bei der ersten steckt das Schwert (öfters mit einseitig gewölbtem Profil, im Schnitt dem eines Flugzeugflügels ähnlich) in einem Kasten mit parallelen Wänden. Dieser Schwertkasten in seiner kaschubischen Version ist nach oben ausgeweitet, so dass sich dort zwei Schlitze befinden (Abb. 20). Das ermöglicht das Einstecken des Schwertes in eine der zwei Kammern (immer in die, die näher der Senkrechten liegt, was vom Bug des segelnden Bootes abhängig ist). Beim Bugwechseln wird das Schwert in den anderen Schlitz gesteckt, mit Umdrehung, wenn das Schwert ein „Flügelprofil“ hat. Eine neuere Lösung, die man immer öfter in kaschubischen Booten findet, ist ein drehbares Metallschwert im Schwertkasten, ähnlich denen in Sportsegelbooten.



Abb. 21: Arbeiten im Hafen von Kuźnica (Kuźfeld) auf der Halbinsel Hela.

Ein weiteres oft vorkommendes Ausstattungselement ist der charakteristische, auf die Innenseite des Vorstevens aufgesetzte Poller. Ab und zu sieht man auch Boote mit zwei parallelen Pollern, die an den Spanten befestigt sind. Der Poller diente ursprünglich dazu, die Halterung des Bugspriets bei größeren Booten zu verstärken. Heutzutage dient er meist zum Befestigen des Stags.

Die Einführung von Verbrennungsmotoren im Bootsbaubewirkte einige Änderungen der Rumpfkonstruktion. Der Schwertkasten wurde weiter nach vorne verschoben. Der Motor wird gewöhnlich auf einem Träger vor dem Achterschott montiert und die Welle durch den Achterstevens geführt, in dem man ein Propellerrohr einsetzt. In dem Fall ist das Ruderblatt entsprechend der Stevenform ausgeschnitten und nach hinten erweitert.

An kaschubischen Fischerbooten findet man selten dekorative Elemente. Üblicherweise hat nur der Vorstevens die Form eines liegenden „S“, seltener hat das Oberteil des Ruderblattes diese Form. Der bis 1990 vorgeschriebene gelbe Anstrich ist kaum als Dekoration zu betrachten, aus eigener Initiative streichen jedoch manche Fischer das Bootsinnere braun, Leisten und Kanten der Konstruktionselemente blau, grün bzw. rot an (Abb. 21). In letzter Zeit sieht man immer öfter Fischerboote mit weißem oder blauem Anstrich.

AKTUELLE ENTWICKLUNGEN

Zum Ende der Erwägungen über den kaschubischen Bootsbaubau kann man versuchen, dessen weiteres Schicksal zu prognostizieren. Der Bootsbestand und die Fangergebnisse weisen auf einen Rückgang der Popularität des Fischerberufes hin. 1925 besaßen die kaschubischen Seefischer über 81 Motorboote und 699 Segel- und Ruderboote. 1928 stiegen die Zahlen entsprechend bis auf 108 und 782 Boote; der Fischerkalender für das Jahr 1946 gab 27 Motorboote und 268 Segel- und Ruderboote an. 1981 waren an der polnischen Ostseeküste 779 Küsten-Motorboote registriert, die Anzahl der Ruderboote wurde nicht genau erfasst (Gołębiewski, 1975). Allerdings übersteigt die Zahl der Küstenfischerboote zwischen Piaski (Neukrug) auf der Frischen Nehrung (*Mierzeja Wiślana*) bis Swinemünde am Ende der ersten Dekade des 21. Jahrhunderts nicht einmal 400 Fahrzeuge mit abnehmender Tendenz. Überdies haben Kunststoffboote fast gänzlich die hölzernen Boote aus der Seefischerei verdrängt (Abb. 22).

Die neuen Kunststoffboote, ohne Segel- und Ruderantrieb sowie die amtlichen Sicherheitsbestimmungen, brachten Änderungen in der Konstruktion der vom Ufer aus operierenden Küstenboote mit sich. Sie sind ausnahmslos motorgetrieben; den Propeller schützen nicht

nur der Kiel, sondern auch zwei an den Kimmen montierte Gleitkufen, die das Aufziehen der Boote auf den Strand erleichtern. Um bessere Arbeitsbedingungen zu schaffen, hat man die Bordwand erhöht und ein „Ruderhaus“ montiert; man überbaut auch den Bug und nutzt ihn als Schutz für die Besatzung während der Fahrt zum Fangplatz.

Ökonomische Schwierigkeiten, besonders der Preisanstieg für Treibstoffe, aber auch Umweltschutzbestimmungen weckten nach 1980 wieder das Interesse am traditionellen Segelantrieb für Fischerboote. Zu dieser Rückbesinnung tragen auch die Regatten der Fischersegelboote bei, die alljährlich in Chałupy auf der Halbinsel Hela organisiert werden (Abb. 23). Die Teilnehmeranzahl dieser Regatten stagniert jedoch und bewegt sich um 20 Fahrzeuge. Es gibt auch Fischer, die im Tagesbetrieb keine Segel benutzen, diese aber in ihren Häusern aufbewahren. Man kann also vermuten, dass hölzerne Fischerboote noch viele Jahre lang von den Stränden zum Fang auslaufen und auch weiterhin ein prägendes Element der maritimen Kultur an der Ostseeküste und eine Attraktion für Touristen darstellen werden.

ZUSAMMENFASSUNG

Zusammenfassend lassen sich im volkstümlichen kaschubischen Bootsbaubau also folgende gemeinsame Konstruktionsmerkmale feststellen:

1. flacher Plankenboden der Uferboote,
2. flache Bodenform trotz Klinkerbeplankung,

3. geschwungener Balkenvorstevens und gerader, geneigter Achterstevens,
4. Beplankung in Klinkerbauweise,
5. Querversteifungen, die aus seitlich anliegenden oder sich nicht berührenden Elementen zusammengesetzt sind,
6. Lokalisierung des Pollers (kaschubisch *terp*) im vorderen Rumpfteil,
7. obere Steven- und Ruderblattenden mit charakteristischem, verziertem Vorsprung,
8. Kalfaterung mit alten Hanftauen, Hanfschnüren bzw. Gewebestreifen und Tränkung mit Karbolineum und
9. Antrieb durch Sprietsegel und Riemen, in flachen Küstengewässern durch Staken. In letzter Zeit haben Verbrennungsmotoren an Popularität gewonnen.

Übersetzung aus dem Polnischen: Henryk Kleinzeller, Danzig

Redaktionelle Bearbeitung und historisch-geografische Anmerkungen: Peter Danker-Carstensen, Rostock

LITERATUR

Delimat, T. (1959): Z badań nad szkodnictwem ludowym Pomorza. Szczecin.

Filipowiak, W. (1988): Początki żeglugi słowiańskiej u ujścia Odry, [in:] Studia nad etnogenezą Słowian i kulturą Europy wczesnośredniowiecznej, t. 2. Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk-Łódź.

Girdwoyń, M. (1881): Łodzie rybackie dla naszych jezior i stawów. Warszawa.



Abb. 22: Moderne Fischerboote am Strand von Kały Rybackie (Bodenwinkel).



Abb. 23: Startvorbereitungen zur traditionellen Fischerboot-Regatta in Chalupy bei Hel (Hela).

Die Rückkehr des Kurenkahns – Segelboote der Fischer des Kurischen Haffs in Vergangenheit und Gegenwart

Romaldas Adomavičius und Romualdas Adomavičius

Im Jahr 2000 begann im Litauischen Meeresmuseum ein mehrjähriges Projekt, das der Erhaltung und Verbreitung des regionalen Kulturerbes dienen sollte. Dieses Projekt trug den Titel: „Die Rückkehr des Kurenkahns“. Das Ziel des Projektes war es, den Kurenkahn, einen Nachbau des für die Kurische Nehrung typischen Fischereifahrzeuges, für museumspädagogische Aktionen zu nutzen, um dadurch das Interesse an den maritimen Traditionen der Region der Kurischen Nehrung und des Kurischen Haffs zu wecken oder sogar zu vergrößern. Dies scheint sehr wichtig für die Bewahrung volkskundlich-kulturellen Erbes in dieser Region, das als Ergebnis der demografischen Veränderungen

um die Mitte des vorigen Jahrhunderts immer noch vorhanden ist. Da die ursprüngliche lokale Bevölkerung wegzog bzw. vertrieben wurde und die nachfolgende neue Bevölkerung einen völlig anderen kulturellen Hintergrund besaß, gab es einen abrupten Abbruch in der Kontinuität des wirtschaftlichen und geistigen Lebens, das sich hier über Jahrzehnte entwickelt hatte. Diese Entwicklung hatte auch Einfluss auf Form und Funktion der Boote der Hafffischer, die als einzigartige Objekte des kulturellen Erbes das Ergebnis der geografischen und natürlichen Gegebenheiten der Region des Kurischen Haffs darstellten. Das Kurische Haff ist ein Becken mit einer Wasserfläche von etwa 1 500 Quadratkilometern, das durch einen schmalen Streifen Sand, die Kurische Nehrung, von der Ostsee getrennt ist. Die Ostküste der Lagune besteht zu großen Teilen aus dem Mündungsdelta der Memel (lit. Nemunas). Das Kurische Haff ist mit der offenen See durch die enge Klaipeda-Straße verbunden, die um die Mitte des 13. Jahrhunderts – zur Zeit der Erbauung der Memelburg – als Mündung der Memel angesehen wurde. Das Haff ist flach und fischreich – zumindest war dies bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts der Fall, als noch keine Industrieabwässer das Wasser verschmutzten. Mitte des 20. Jahrhunderts betrug die durchschnittliche Tiefe der Lagune 3,8 Meter.

Ein wichtiger Faktor für das Entstehen von recht unterschiedlichen Bootstypen waren nicht nur der große Fischreichtum in der Lagune, sondern auch natürliche und geografische Gegebenheiten, derentwegen die Bedeutung der Segelboote als Transport- und Kommunikationsmittel deutlich zunahm. Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts – und auch noch später – waren die Menschen auf der Kurischen Nehrung durch das Wasser und schlechte Straßen von den administrativen und kulturellen Zentren der Region abgeschnitten. Diese konnten nur mit Hilfe von Segelbooten erreicht werden. Dies alles beeinflusste das Alltagsleben sowie die Gewohnheiten und Traditionen der Bewohner der Kurischen Nehrung. Auf dem der Nehrung gegenüberliegenden Ufer



Abb. 1: Kurenkähne an der Küste der Kurischen Nehrung. Die Netze sind zum Trocknen am Topmast gehisst (Aufnahme aus den 1930er Jahren).

- Gołębiewski, H. (1975): *Obrazki rybackie. Gdańsk* (I wydanie Pelplin 1883).
- Kmieciński, J. (1955): *Sprzęt rybacki i organizacja rybołówstwa w Gdańsku w XII i XIII wieku w świetle prac wykopaliskowych w latach 1948-1951, „Studia wczesnośredniowieczne”, t. 3. 1955.*
- Kulikowski, J. (1947): *Rybackstwo morskie w życiu gospodarczym Pomorza Zachodniego, maszynopis w zbiorach Biblioteki PAN w Gdańsku.*
- Litwin, J. (1982): *Budowniczy pierwszych kutrów. In: Rocznik Gdyniński 1980-1982, Nr. 3, 1982.*
- Litwin, J. (1985): *Kaschubischer Bootsbau, Teil II: Volkstümlicher Bootsbau an der Küste. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 8, S. 285-308.*
- Litwin, J. (1995): *Polskie szkutnictwo ludowe XX wieku. Gdańsk.*
- Łęga, W. (1949): *Obraz gospodarczy Pomorza Gdańskiego w XII i XIII wieku. Poznań.*
- Mitzka, W. (1933): *Deutsche Bauern- und Fischerboote. Grundfragen aus einem Sachkreise der Volkskunde. (Wörter und Sachen, Beiheft 6) Heidelberg.*
- Modrawski, J. (1999): *Geografia współczesnych Kaszub [Geographie der heutigen Kaschubien]. Gdańsk.*
- Netzel, A. (1955): *Kutry o czerwonych żaglach. Warszawa.*
- Netzel, J. (1971): *Pomeranki, In: Morze, Nr 9, 1971.*
- Ropelewski, A. (1963): *1000 lat naszego rybołówstwa. Gdynia.*
- Rulewicz, M. (1994): *Rybołówstwo Gdańska na tle ośrodków miejskich Pomorza od IX do XIII wieku. Gdańsk.*
- Seligo, A. (1931): *Die Seefischerei von Danzig. (Handbuch der Seefischerei Nordeuropas, Bd. 8, H. 7) E. Schweizerbart'sche Verlagsbuchhandlung Stuttgart.*
- Smolarek, P. (1969): *Studia nad szkutnictwem Pomorza Gdańskiego X-XIII wieku. Gdańsk, S. 203.*
- Smolarek, P. (1972): *Szkutnictwo Pomorza Gdańskiego we wczesnym średniowieczu. In: Historia budownictwa okrętowego na Wybrzeżu Gdańskim. (Sammelband unter der Redaktion von E. Cieślaka) Gdańsk.*
- Timmermann, G. (1962): *Die Nordeuropäischen Seefischereifahrzeuge, ihre Entwicklung und ihre Typen. (Handbuch der Seefischerei Nordeuropas, Bd. 11, H. 4). E. Schweizerbart'sche Verlagsbuchhandlung Stuttgart.*
- Wrzosek, A. (1957): *Przedwojenne Muzeum Kaszubskie w Dębku, In: Lud, t. 44.*
- Zbierski, A. (1978): *Rybołówstwo morskie i śródlądowe oraz rybactwo – organizacja, sprzęt, odławianie ryb. In: Historia Gdańska, Tom 1. Gdańsk.*

der Lagune erstreckte sich das Marschland des Memeldeltas mit seinen zahlreichen Altarmen und Kanälen. Die dort lebende Bevölkerung war

Kurenkahn ist die Bezeichnung für einen Bootstyp, der bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges auf dem Kurischen Haff und auf dem Frischen Haff im ehemaligen Ostpreußen als Fischerboot verwendet wurde (Abb. 2). Kurenkähne (auch Kurrenkähne nach dem Kurre genannten Netz) wurden neben den so genannten Keitelkähnen für die Schleppnetzfisherei genutzt. Die aus Eiche gebauten Boote wurden, regional unterschiedlich, mit Sprietsegel oder mit Gaffelsegel gefahren. Sie waren zwischen elf und zwölf Meter lang, bis zu drei Meter breit und sehr flach mit einem Tiefgang von nur etwa 40 Zentimeter. Typisch für die Kurenkähne waren die kunstvoll gearbeiteten Flögel auf dem Masttop (siehe Kurenwimpel). Gefischt wurde paarweise von zwei mit jeweils zwei bis drei Männern besetzten Kähnen, die gemeinsam die Kurre, ein rund 120 Meter langes Schleppnetz, zogen. Neben der Fischerei konnten Kurenkähne wegen ihres geringen Tiefganges auch für den Transport von Vieh, Holz, Heu und anderen Gütern gebraucht werden. Kurenkähne segelten daher auch bis nach Memel, Šilutė und sogar bis nach Tilsit.



Abb. 2: Modell eines Kurenkahns (gefertigt von Helmut Olszak).

von Ruder- und Segelbooten für den Fischfang, den Transport und die Kommunikation existenziell abhängig. An allen Küsten des Haffs war die Fischerei das grundlegende Gewerbe. Sie war lebenswichtig für die Bewohner der Kurischen Nehrung, auf der nur vereinzelte kleine Flächen für Landwirtschaft und Viehhaltung zur Verfügung standen. An der Ost- und Südküste der Lagune wurde das Land nach und nach kultiviert und der Wasserstand reguliert, so dass sich dort die Landwirtschaft, speziell der Gemüseanbau, schneller entwickeln konnte. Trotzdem blieb die Bedeutung der Fischerei erhalten. Im Kurischen Haff und in den ins Haff mündenden Flüssen gab es mehr als ein Dutzend verschiedener Typen von Ruder- und Segelbooten, die für die Fischerei, den Transport und die Kommunikation genutzt wurden. Charakteristisch war dabei die Kombination mehrerer Zwecke. Die Fischer des Kurischen Haffs nutzten den Kurenkahn nicht nur zum Fischen, sondern auch für den Transport von Heu, das auf der anderen Seite der Lagune geerntet wurde (Abb. 1). Segelboote wurden auch benutzt, um das Vieh auf die Weiden zu transportieren. Ein spezieller Typ von Segelbooten, die Marktboote, wurde benutzt, um den Fisch auf die Märkte zu bringen. Die verschiedenen Typen der Segelboote unterschieden sich zwar in ihrer Größe, die grundlegende Konstruktion war aber immer die gleiche: ein platter Boden, vier Paar Kniespannen, die kantenartige Verbindung der Plankengänge („Taubenverbindung“) und Seitenschwerter. Da das Kurische Haff nicht tief ist und zahlreiche seichte Stellen aufweist, hatten die Kurenkähne einen Tiefgang von nur 30 bis 40 Zentimetern. Die Bodenplanken waren aus Kiefer oder Eiche und bis zu zwölf Zentimeter dick. Breite – bis zu vier Meter – und schwere Segelboote erwiesen sich gegenüber den kurzen und scharfen Wellen der Lagune als sehr stabil. An den zwei Mastbäumen wurden je zwei Segel, am Vorsteven ein dreieckiges Focksegel gesetzt. Der Fockmast war an der Querwand der Kajüte befestigt. Es gab Kajüten im Bug und im Heck. Die Boote der Fischer von der Kurischen Nehrung waren meist sprietgetakelt, während die Boote der Fischer von der Ost- und Südküste des Haffs auch gaffelgetakelt waren (Abb. 3). Die größten Boote wurden für die so genannte Große Fischerei mit Schleppnetzen benutzt. Diese Netze gaben den Booten den Namen. Ein Segelboot (bis zu 14 m Länge und normalerweise mit einem Gaffelrigg), das trieb und dabei ein trichterförmiges Schleppnetz, den Keitel, hinter sich herzog, wurde Keitelkahn genannt. Ein Boot vom Typ Kurenkahn (oder Kurrenkahn) war elf bis zwölf Meter lang, zog ein bis zu 250

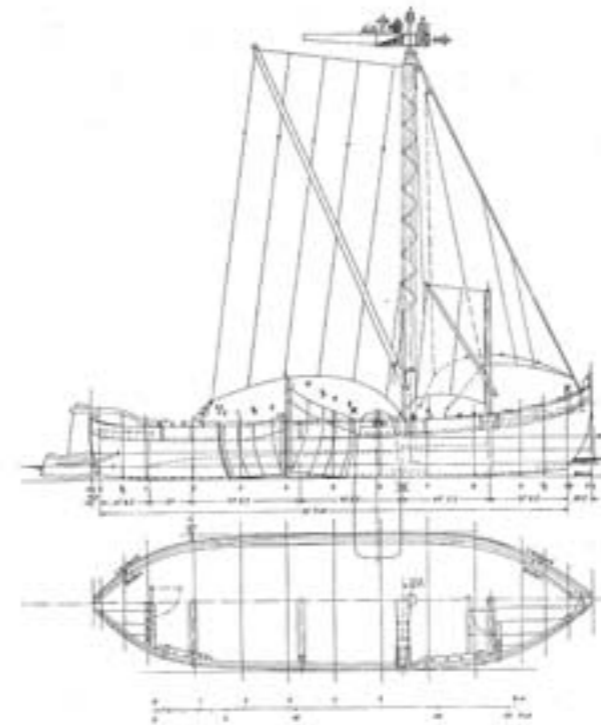


Abb. 3: Rekonstruktionszeichnung eines Kurenkahns mit Sprietsegel (Jaeger, 1995).

Meter langes dreiwandiges Zugnetz, das von zwei Booten ausgebracht und vor dem Wind geschleppt wurde. Diese Boote waren mit einer Spriettakelung versehen. Wenn ein Boot vom Typ Kurenkahn ein Netz vom Typ Keitel besaß, wurde es zum Keitelkahn und umgekehrt: Der Netztyp bestimmte also die Bezeichnung des Bootes. Im Laufe der Zeit begann man, alle Segelboote des Kurischen Haffs nur noch mit einem Namen, dem des Kurenkahns zu bezeichnen. Die Fischer selbst benannten ihre Boote aber nie auf diese Weise (Adomavičius, 2003). Seit 1844 waren die Fischer verpflichtet, am Mast der größeren Segelboote eine Windfahne mit geometrischen Zeichen zu führen, die auf die Herkunft des Bootes aus einem bestimmten Dorf verwies. Diese Zeichen und die Fischereikennung auf den Segeln und an der Bordwand wurden von E. W. Beerbohm, dem Leiter der Fischereiaufsichtsbehörde für das Kurische Haff eingeführt, um die Kontrolle über die Fischerei im Haff zu erleichtern. Die Fischer pflegten die Windfahnen ihrer Segelboote mit Schnitzereien und farbenfrohen Flaggen auszuschnücken. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurden diese Windfahnen als Souvenir bei den Urlaubern auf der Kurischen Nehrung sehr populär und nachgefragt.

Obwohl die Quellen des Deutschen Ordens, die bis ins 14. und 15. Jahrhundert zurück reichen, auch Angaben über Fischereigerätschaften und -methoden enthalten, kann man nur mutmaßen,

Kurenwimpel sind ursprünglich Windfahnen am Masttop der Kurenkähne. Sie dienten nicht nur nebenbei der Feststellung der Windrichtung, sondern waren 1844 von der preußischen Fischereiaufsicht eingeführte, weithin sichtbare Unterscheidungsmerkmale der Boote, die Auskunft über den Heimathafen und die Herkunft des Kahns gaben. Jeder Wimpel am Mast musste mindestens zwei Fuß lang und einen Fuß breit sein. Jeder Hafenort am Haff erhielt eine bestimmte Flagge und jede Region eine bestimmte Farbe zugewiesen. Schwarz-weiß für die Dörfer auf der Nehrung und rot-weiß für die auf dem Ostufer des Haffs. Zudem konnte man an der Farbe des Wimpelschweifs den Verwendungszweck des Bootes erkennen. Später wurden die Wimpel durch Schnitzereien mit Motiven aus dem Herkunftsort (Haus, Adler, Anker, Elch, Herz, Radkreuz, Schiff) ausgeschmückt. Jedes Motiv hatte seine symbolische Bedeutung. Ein Elch stand für Stärke, ein Kreis am höchsten Punkt der Mastspitze bedeutete eine Frau, ein Kreuz einen Mann in der Familie. In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts wurden die Wetterfahnen bunt, man bemalte sie in leuchtendem rot, grün, schwarz, blau und weiß (Abb. 4; Woede, 1966).



Abb. 4: Der Kurenwimpel am Masttop des Kurenkahns Süd 1 im Litauischen Meeresmuseum Klaipėda.

wie die Fischereifahrzeuge zu diesen Zeiten aussahen. Sie werden sich aber nur unwesentlich von den Booten unterschieden haben, de-



Abb. 5: Der Kurenkahn NID 1 wurde um 1935 in Nidden/Nida gebaut und 1989 restauriert (Länge: 10,8 Meter; Breite über alles: 3,3 Meter; Masthöhe: 10 Meter).

berichtet, dass die hölzernen Segelboote, die die Fischer bei Kriegsende zurückgelassen hatten, zu Brennholz zerhackt worden waren. Im litauischen Teil des Haffs wurden die Segelboote noch bis 1956/58 genutzt. Dann wurden sie durch motorgetriebene so genannte Doryboote ersetzt. Auf dem Kurischen Haff gab es keine Segelboote mehr. Einige alte Segelboote wurden in Freilichtmuseen ausgestellt (Elertas, 2009; Perminas, 2009).

Erste Schritte in Richtung einer Restaurierung der Flotte von Segelbooten im Kurischen Haff wurden durch das Litauische Meeresmuseum in Klaipeda unternommen. 1989 wurden vom Museum eigene Mittel eingesetzt, um einen um 1935 in Nidden/Nida gebauten Kurenkahn aus der eigenen Sammlung zu restaurieren und wieder in Fahrt zu bringen (Abb. 5). 1989 gab es an der gesamten Küste des Kurischen Haffs keine alten Bootsbauer mehr, deren Erfahrungen man hätte nutzen können, um Fehler bei der Restaurierung des Bootes zu vermeiden. Trotzdem segelte die NID 1 seitdem jedes Jahr auf dem Kurischen Haff und nahm auch an Regatten von Traditionsegelern und am Festival des Meeres in Klaipeda teil. Im August 1990 segelte eine zehnköpfige Crew das Boot 18 Tage lang durch das Kurische Haff, um architektonische und kulturelle Quellen und Sachzeugnisse der Fischerei zu dokumentieren. Seit 2001 ist der Kurenkahn NID 1 Bestandteil der Ausstellung von Fischereifahrzeugen des Litauischen Meeresmuseums.

Das Litauische Meeresmuseum (lit. Lietuvos Jūrų Muziejus) wurde von 1975 bis 1979 auf dem Gelände und in den Gebäuden des 1865 bis 1871 zum Schutze Memels errichteten Nehrungsfort oder Wilhelmsfort in Süderspitze/Kopgalis eingerichtet. Wegen des raschen Fortschritts in der Marineartillerie gegen Ende des 19. Jahrhunderts verlor das Fort seine strategische Bedeutung, wurde demilitarisiert und verfiel. Später wurden die Räumlichkeiten für verschiedene zivile Zwecke genutzt. Bis 1975 gehörte das Nehrungsfort dem Grenzschutz der UdSSR. Das Meeresmuseum mit seinen Aquarien, dem Delfinarium und der großen maritimen Freilichtausstellung ist das größte Museum in Klaipeda, besitzt eine überdachte Ausstellungsfläche von fast 2 500 Quadratmeter und zählt jedes Jahr 400 000 Besucher (Abb. 6).

ren Abbildungen aus dem späten 18. und dem frühen 19. Jahrhundert bis in die heutige Zeit überliefert wurden. Wegen der Beschränkungen durch die Regionalbehörden, die die Fischerei im Kurischen Haff nur mit Segelbooten erlaubten, wurden bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts verschiedene Typen von Segel- und Ruderbooten benutzt. 1939 gab es allein in der Ortschaft Nidden/Nida 64 Kurenkähne. Zu dieser Zeit waren im Kurischen Haff insgesamt etwa 250 große Fischerboote registriert.

Nach dem Zweiten Weltkrieg bzw. in den 1950er Jahren traten in der Region des Kurischen Haffs durch die politischen Umstände große Veränderungen ein. Die Zusammensetzung der Bevölkerung, die Verwaltung und das tägliche Leben änderten sich grundlegend. Fast die gesamte lokale Bevölkerung musste das Land verlassen oder wurde in die Sowjetunion deportiert. Während einer Exkursion im Kurischen Haff im Sommer 1990 ergab sich die Gelegenheit, im Gebiet des ehemaligen Königsberg mit Menschen zu sprechen, die 1947 aus Mittel-Russland hierhin umgesiedelt worden waren. Sie



Abb. 6: Das Litauische Meeresmuseum wurde Ende der 1970er Jahre in den Gebäuden des ehemaligen preußischen Wilhelmsforts in Süderspitze/Kopgalis angelegt. Die Festung wurde im 19. Jahrhundert zum Schutze Memels/Klaipeda errichtet.

1992/93 wurden zwei weitere Kurenkähne in Klaipeda und Nida gebaut. Die Initiatoren dieser Aktion waren Privatpersonen, die sich für den Erhalt des kulturellen Erbes des Kurischen Haffs engagieren. Gegenwärtig werden diese Boote für gewerbliche Zwecke genutzt.

Im Jahr 2000 startete am Litauischen Meeresmuseum ein kultur-ethnografisches Projekt mit dem Titel „Die Rückkehr des Kurenkahns“. Die

Intention dafür war, eine Replik des museumseigenen Kurenkahns zu bauen, um mit diesem Neubau dann Segeltouren mit internationalen Besatzungen auf dem Haff zu unternehmen. Auch sollte versucht werden, Personen und Institutionen in vergleichbaren Natur- bzw. Kulturregionen von Russland, Lettland, Polen und Deutschland in dieses Projekt einzubinden. Die „Rückkehr des Kurenkahns“ war nicht nur die

Der Name des **Kurenkahn-Nachbaus SÜD 1** oder in anderer Schreibweise **SüD 1** bezieht sich auf die traditionelle Weise der Vergabe der Fischereikennung nach dem Heimathafen des Bootes. SÜD bedeutet in diesem Zusammenhang Süderspitze, der Name eines nicht mehr existierenden Dorfes auf dem nördlichen Teil der Nehrung am Ausgang der Klaipeda-Straße, dem „Zusammenfluss“ von Kurischen Haff und Ostsee. Der Name des Ortes erklärt sich aus der Perspektive vom gegenüberliegenden Ufer, wo sich auf der Höhe des heutigen Leuchtturms noch bis zum frühen 18. Jahrhundert das so genannte Norderhuk befand: Von dort aus gesehen, lag die Spitze der Kurischen Nehrung in süd-

licher Richtung, also Süderhuk, das dann ab Mitte des 19. Jahrhunderts Süderspitze (lit. Kopgalis) hieß. 1820 lebten erst fünf Fischerfamilien in Süderhuk, 1840 konnte man schon von einem Dorf sprechen. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts hatte Süderspitze über 100 Einwohner und insgesamt 19 Häuser, darunter eine Schule. In den 1920er und 1930er Jahren schwand das Dorf. Nach der Einrichtung des Litauischen Meeresmuseums in Kopgalis wurden die letzten Einwohner umgesiedelt und ein Teil der schädigen Bauten abgerissen. Heute befindet sich an der Stelle des ehemaligen Dorfes die ethnografische Ausstellung des Meeresmuseums (Strakauskaitė, 2009).

Rückkehr eines Segelbootes in das Heimatgewässer, das Kurische Haff, sondern diente auch der Aktivierung der regionalen ethno-kulturellen Forschung, um so das Interesse an der Vergangenheit und den Traditionen dieser Region neu zu beleben.

Die Replik des Kurenkahns *SÜD 1* wurde im Zeitraum 2000 bis 2001 im Litauischen Meeresmuseum in Klaipeda gebaut (Abb. 7). Der Bauplatz für das Boot wurde im Freigelände des Museums in unmittelbarer Nähe des Wohnhauses eines ehemaligen Küstenfischers eingerichtet. Der Bauablauf spielte sich vor den Augen der Museumsbesucher ab. Diese erhielten dort auch weitergehende Informationen zu diesem Bootstyp. Die Bootsbauer waren bemüht, soweit wie möglich authentische Werkzeuge und Materialien zu verwenden. Natürlich gekrümmte Eichenholzstämmen wurden für die Spanten und für die Steven benutzt; der Boden wurde aus mit Holzteer getränkten Kiefernplanken zusammengefügt und für die Planken wurde abgelagertes Eichenholz verwendet. Die Teile des Bootes wurden mit handgeschmiedeten Nägeln und Klampen zusammengefügt. Die Planken wurden mit Holzteer imprägniert. Ein Problem, das erfolgreich gelöst werden konnte, war die Suche

nach geeigneten Fachleuten, wie zum Beispiel Schiffbauern, für den Bau eines solchen Bootes. Der Kurenkahn wurde von jungen Zimmerleuten ohne Berufserfahrung gebaut. Es war ihr erstes Boot, das sie je gebaut hatten. Als Vorbild nutzten sie einen originalen Kurenkahn, der in der Nähe ausgestellt war. Einige der Handwerkstechniken mussten durch die jungen Leute erst noch erlernt werden. Eine komplizierte Aufgabe war das Biegen der Eichenplanken unter Heißdampf, um diese dann möglichst schnell mit Nägeln an dem Spantengerüst zu befestigen. Die Lösungen für die meisten der beim Bau entstehenden Probleme fanden sich in der sehr fundierten Studie von Werner Jäger (1995) über die Fischerboote der Kurischen Nehrung. Am 20. Juli 2001 konnte der Kurenkahn zu Wasser gelassen werden. Diese Phase des Projektes wurde durch das Litauische Meeresmuseum finanziert (Lankeliene, 2009).

Im Mai 2002 wurde im Rahmen des Projektes „Die Rückkehr des Kurenkahns“ eine Exkursion mit dem Kahn über das Haff und entlang der Küsten der Kurischen Nehrung organisiert, die von Klaipeda aus über die litauische-russische Grenze nach Šarkuva führte. Diese Segeltour war als internationale Expedition angelegt, an der Vertreter des Litauischen Meeresmuseums,

der Nationalparkverwaltungen der Kurischen Nehrung aus Litauen und Russland sowie vom Museum in Ventspils (Lettland) teilnahmen. Finanziell unterstützte das Litauische Kulturministerium diese Aktion. Broschüren wurden gedruckt, eine Wanderausstellung wurde erstellt sowie ein Videofilm über Fischerboote auf dem Kurischen Haff produziert. All diese Informationen wurden an verschiedenen Orten der Kurischen Nehrung durch Treffen mit der lokalen Bevölkerung weiter verbreitet.

Im Rahmen des gleichen Projektes wurde im Jahr 2003 eine Veranstaltung mit dem Titel „Entlang der Floßroute“ auf der Memel organisiert. Die Segeltour mit dem Kurenkahn *SÜD 1* dauerte zwei Wochen und führte rund 200 Kilometer weit auf der Memel von Kaunas bis zur Mündung des Stroms bei der Insel Rusnė. Seit Mitte des 18. Jahrhunderts gab es auf dieser Strecke eine intensive Frachtschiffahrt und Holzflößerei zu den Häfen Königsberg und Memel. Teilnehmer der Fahrt waren Vertreter der Universität von Klaipeda, des Informationszentrums für Volkskultur auf der Insel Rusnė, des Kriegsmuseums des Grafen Vytautas des Großen in Kaunas und des Panemuniai Parks sowie Fachkollegen aus Deutschland und Polen. 2004 folgte eine Tour entlang der Ostküste des Kurischen Haffs, denn dieser Teil der Lagune war bisher noch nicht untersucht worden. Alle Crewmitglieder benötigten Visa für die Russische Föderation. Die Fahrt führte von Juodkrantė im Litauischen Teil der Kurischen Nehrung nach Labguva bei Polesk im Distrikt Kaliningrad der Russischen Föderation. Die erste internationale Veranstaltung mit dem Kurenkahn *SÜD 1* war die Teilnahme an der Sail Amsterdam 2005, die alle fünf Jahre stattfindet und eine der größten Ausstellungen zum lebendigen bzw. segelnden maritimen Kulturerbe in Westeuropa darstellt. Der Kurenkahn wurde per LKW nach Holland transportiert. Während dieser Veranstaltung wurden wichtige Verbindungen zwischen dem Litauischen Meeresmuseum und der European Maritime Heritage Organisation (EMH) geknüpft.

Eine weitere wissenschaftliche Exkursion war für 2006 geplant, aber leider erteilte die Russische Föderation keine Genehmigung zur Einreise. Deshalb fand diese Exkursion auf Litauischem Territorium statt. Teilnehmer waren Vertreter der Universität Rostock, der Universität Greifswald, des Polnischen Schifffahrtsmuseums in Danzig und der Universität in Klaipeda. Im Mai und Juni 2007 nahm das Segelboot *SÜD 1* des Litauischen Meeresmuseums an verschiedenen internationalen Veranstaltungen in der Region des Stettiner Haffs inklusive des Peenestroms und des Achterwassers auf deutscher Seite

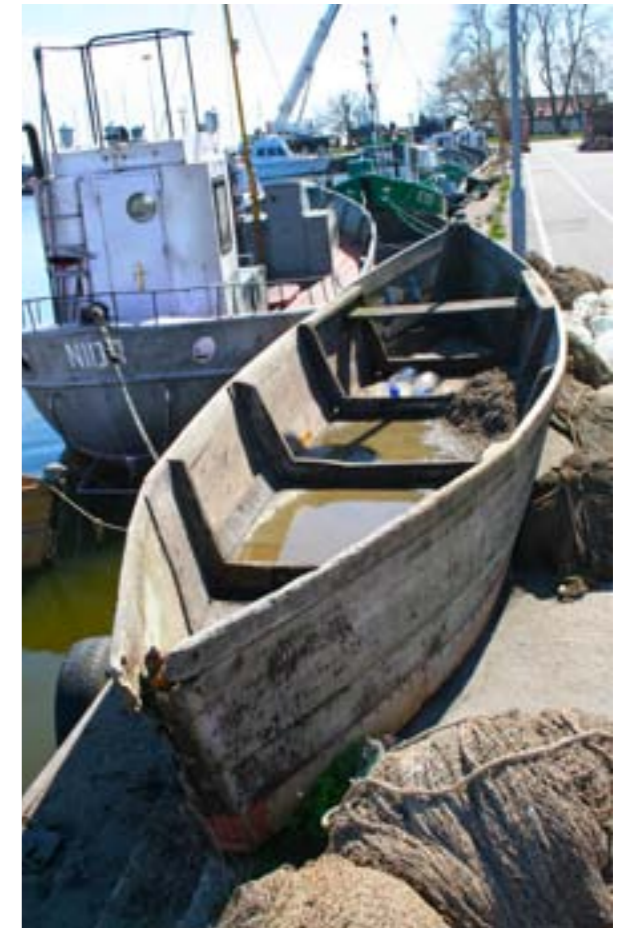


Abb. 8: Hölzerner Fischerkahn im Hafen von Nida auf der Kurischen Nehrung, 2008.

und rund um Stettin in Polen teil. 2008 lag der Schwerpunkt der Aktivitäten mit dem Boot *SÜD 1* im Bereich der Weichselmündung und in der Zusammenarbeit mit dem Polnischen Schifffahrtsmuseum in Danzig (Żulkus, 2009).

Zusammenfassend kann man sagen, dass *SÜD 1*, das Traditionssegelboot des Litauischen Meeresmuseums während seiner nunmehr zehnjährigen „Dienstzeit unter Segeln“ eine wichtige Rolle bei der Verbreitung des Wissens über das maritim-kulturelle Erbe Litauens gespielt hat. Und es blieb dabei nicht allein. In den Orten auf der Kurischen Nehrung wurden Veranstaltungen für die lokale Bevölkerung und für Touristen angeboten, um mit den Besuchen des Kurenkahns und den Segeltouren lebendige Geschichte zu vermitteln und den Menschen die Traditionen der Fischer dieser Region näher zu bringen. Es gibt mittlerweile auch in Orten wie Kintai und Rusnė ein lebhaftes Interesse an den lokalen maritimen Traditionen. Dort entstehen zurzeit Nachbauten von traditionellen Segelbooten, die für Zwecke des Kulturtourismus genutzt werden sollen. Die Erinnerung an



Abb. 7: Die Replik des in den Jahren 2001/2002 gebauten Kurenkahns *SÜD 1* im Hafen von Klaipėda.

die kleineren Fischereifahrzeuge des Kurischen Haffs und an den Alltag der Menschen in dieser Region kann durch die Vermittlung von maritimen Handwerkstechniken gestärkt werden.

Während der Ostsee-Regatta der Tallship Races im Sommer 2009 versammelten sich in Klaipėda, dem einzigen Seehafen Litauens, über 100 Hochsee-Segelschiffe. Dies war eine gute Gelegenheit, die Flotte der Traditionssegelschiffe des Kurischen Haffs ebenfalls zusammen zu bringen. Fünf Kurenkähne und drei kleinere Fischerboote segelten nach Klaipėda, um bei dem großen Hafenfest dabei zu sein (Abb. 8). Diese gemeinsame Unternehmung wurde durch das SeaSide Projekt unterstützt, das den Zweck hatte, die maritime Kultur und Einrichtungen, die der Erhaltung der maritim-kulturellen Denkmale und Stätten dienen, zu stärken und das Wissen über eben diese Kultur in den Regionen des südlichen Ostseeraumes zu verbreiten (siehe Beitrag von Danker-Carstensen auf Seite 20 in diesem Band). Ebenfalls unter dem Dach des SeaSide Projektes konnte der Kurenkahn *SŪD 1* an der HanseSail 2010 in Rostock teilnehmen. Während des Aufenthaltes im Rostocker Stadthafen hatten die Besatzungsmitglieder Gelegenheit, sich mit Kollegen von schwedischen, polnischen und deutschen Projekten im traditionellen Bootsbauhandwerk auszutauschen.

Übersetzung aus dem Englischen, englische Zusammenfassung und Anmerkungen von Peter Danker-Carstensen, Rostock.

LITERATUR

- Adomavičius, R. (2003): The Return of the Kurėnas. Sailing Boats of the Fishermen of the Curonian Lagoon. Baltic Sea Identity. Common Sea - Common Culture? Hrsg. Litwin, J. 1st Cultural Heritage Forum. Gdansk, S. 161-164.
- Elertas, D. (2009): The Culture of Fishermen of the Lithuanian Coast and the Curonian Lagoon: from the Collection of the Lithuanian Sea Museum. – Die Kultur der Fischer an der litauischen Küste und im Kurischen Haff: Aus der Sammlung des Litauischen Meeresmuseums. Die Lagomar Haffe. Einzigartige maritime Kulturlandschaften im wissenschaftlichen Diskurs und interdisziplinären Vergleich. Hrsg. von H. Meyer, M. J. Springmann und H. Wernicke. Steffen Verlag Friedland, S. 62-68.
- Jaeger, W. (1995): Fischerkähne auf dem Kurischen Haff: Einblick in die Geschichte des

Kahnbaus und der Fischerei bis 1945. Verlag für Regionalgeschichte Bielefeld. 431 S.

- Lankeliene, V. (2009): "The return of the Kurenas" – A Long Term Financing of a Project. – „Die Rückkehr des Kurenkahns“ – Die kontinuierliche Finanzierung eines Projektes. Die Lagomar Haffe. Einzigartige maritime Kulturlandschaften im wissenschaftlichen Diskurs und interdisziplinären Vergleich. Hrsg. von H. Meyer, M. J. Springmann und H. Wernicke. Steffen Verlag Friedland, S. 132-139.
- Perminas, K. (2009): Fishing in the Curonian Lagoon: Some Aspects of Fisherman's Life. – Fischfang im Kurischen Haff: Aus dem Leben der Fischer. Die Lagomar Haffe. Einzigartige maritime Kulturlandschaften im wissenschaftlichen Diskurs und interdisziplinären Vergleich. Hrsg. von H. Meyer, M. J. Springmann und H. Wernicke. Steffen Verlag Friedland, S. 53-61.
- Strakauskaitė, N. (2009): Klaipėda und die Kurische Nehrung. R. Paknio leidykla. Vilnius.
- Woede, H. (1966): Die Wimpel der Kurenkähne. Geschichte – Bedeutung – Brauchtum. Holzner Verlag Würzburg. 269 S.
- Žulkus, V. (2009): Three Lagoons. Man, Culture and Landscape. – Drei Haffe. Mensch, Kultur und Landschaft. Die Lagomar Haffe. Einzigartige maritime Kulturlandschaften im wissenschaftlichen Diskurs und interdisziplinären Vergleich. Hrsg. von H. Meyer, M. J. Springmann und H. Wernicke. Steffen Verlag Friedland, S. 73-81.

Bauprogramme genormter Fischereikutter für die Ostsee

Siegfried Möhrmann und Michael Mäuslein

EINFÜHRUNG

An der Flotte der Küstenfischerei der ehemaligen sowjetischen Besatzungszone (SBZ) und der Deutschen Demokratischen Republik (DDR) hatten die 17-Meter-Fischkutter des Typ D zahlenmäßig den größten Anteil. Sie wurden unter der Leitung von Geheimrat Professor Dr. Ing. h.c. Friedrich Romberg zwischen 1938 bis 1942 entwickelt, der sich bereits vor dem Krieg, ab dem Jahr 1938, intensiv mit der Optimierung und Typisierung der deutschen Küstenfischereifahrzeuge befasste. Bis zum heutigen Tag ist die Suche nach allumfassendem Hintergrundwissen über den mit den höchsten Stückzahlen gebauten Schiffstyp der mecklenburg-vorpommerschen Küstenfischerei eine kaum lösbare Aufgabe. In reiner Holzbauweise erbaut, werden

einige von ihnen noch heute für den Fischfang und den Tourismus eingesetzt (Abb. 1). Dabei wurden sie bei ihren „Heimatwerften“ mehrmals grundlegend modernisiert. Generalreparaturen sparten mitunter nur den Kiel aus. Durch Verkauf nach West-, Ost- und Nordeuropa wurde dieser Schiffstyp auch international verbreitet. Romberg, die Reichsanstalt für Fischerei Berlin (RfF), der Germanische Lloyd (GL) und die Bremer Konstruktions-Gesellschaft Maierform GmbH, Bremen machten sich ab 1938 gemeinsam daran, die Standardisierung und Typisierung der Kutterflotte voranzutreiben. Ergebnis der vierjährigen Arbeit zur Vereinheitlichung der Kuttertypen waren sieben Kuttergrößen die an die Stelle von ca. 200 bis dahin vorhandenen verschieden großen Fischereifahrzeugen der Nord- und Ostsee traten. Das Ergebnis der



Abb. 1: WIS 121 MARLEN beim Hieven im Sassnitzer Graben (April 2010).



Abb. 2: STR 179 LASSAN am Anleger der FPG Stralsund. Besatzungsmitglied klariert das Netz für die nächste Fangreise.

Formnormung war ein Kompromiss zwischen der so genannten „Maierform“ (V-förmige Stevenform nach Fritz F. Maier (1844-1926)) und den bis dahin vorhandenen bewährten Kutterformen (Danner, 2001).

Bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges vertrat Romberg bei der RfF das Referat für Motoren- und Fangfahrzeuge. In Zusammenarbeit mit dem GL, unter Leitung des Schiffbau-Oberingenieurs Georg Buchsbaum und unter Hinzuziehung der Maierform GmbH Bremen, erfolgte 1941 die Größennormung (Timmermann, 1962). Auftragsgemäß waren sieben Kuttertypen zu entwickeln, die es im Rahmen von Modellschleppversuche zu testen und zu optimieren galt. Sie sollten als Standardfahrzeuge für die Fischerei an der Nord- und Ostsee in Frage kommen. Dabei testete Romberg mit den Ingenieuren der Maierform GmbH und dem GL die sieben Kutterentwürfe mit der Typbezeichnung A (12-Meter-Kutter) bis G (24-Meter-Kutter) in systematischen Schlepp-

versuchen. Für die Ostsee einigte man sich auf vier Typengrößen, für die Nordsee ergaben sich drei. Die Typen D (17-Meter-Kutter) und Typ G wurden bevorzugt, um schnell Kapazitäten aufzubauen (Abb. 2). Typenbuchstaben und Längen der Fahrzeuge dienten als Kennzeichnung. Die sieben Grundtypen wurden 1940 vom GL in den „Vorschriften für die Klassifikation und zum Bau von hölzernen gedeckten Seefischereifahrzeugen“ festgelegt.

Neben den Versuchsreihen mit dem Typ G (dem späteren 24-Meter-Kutter) ließ die RfF ein Vergleichsprogramm in der Schiffsbau-technischen Versuchsanstalt in Wien mit dem etwas kleineren Typ D (dem späteren 17-Meter-Kutter) durchführen. Eine weitere, nicht weniger interessante Kontrolle zur Stimmigkeit der Kutterversuche wurde 1944 in der Hamburgischen Schiffbau-Versuchsanstalt (HSVA), ebenfalls mit freifahrenden eigengetriebenen Modellen, durchgeführt. Diese Tests erfolgten im Auftrag

des dänischen Ministeriums für Landwirtschaft und Fischerei an die Bremer Konstruktions-Gesellschaft Maierform GmbH. Die Wiener und Hamburger Versuche bestätigten, dass die erzielte Verbesserung des Seegangsverhaltens (z. B. Wendigkeit, Verdrängung, Stabilität) durch die Gestaltung des Unterwasserrumpfes nach der Maierform bei reichlich 30 % lag.

Solch umfassendes Erfahrungsmaterial aus dem Betrieb einer großen Anzahl von Schiffen konnten weder Bauwerften noch Reedereien sammeln (Foerster, 1947). Die Maierform setzte es damals mit durchschlagendem Erfolg für neue Fischkutterformen auf der Grundlage einer systematisch aufgebauten weltumfassenden Betriebsstatistik ein. Daraus entwickelte sich eine fortschreitende Verfeinerung der Formen mit immer tieferen Erkenntnissen der engen hydro-mechanischen Zusammenhänge zwischen Schiffsform, Wellenbildung und Propellerarbeit. Die Ergebnisse der verbesserten See-Eigenschaften erlaubten beim Anlaufen gegen die See die Fahrt mit unreduzierter Maschinenkraft weitaus besser, als mit den herkömmlichen öfter überfluteten Vorschiffsformen. Die ausgiebige Anwendung der Maierform im Fischereiwesen wurde durch die Entwicklung wellenabweisender Überwasser-Vorschiffsformen begünstigt.

Nach diesen Versuchen mit ihren ingenieurtechnischen Leistungen bei der Aufarbeitung der Fahrzeuge der Ostseefischerei wurde für die neuen Schiffstypen die Kraweelbauweise eingeführt (Abb. 3). Bei der Neben- und Kleinfischerei hielt sich lange Zeit, teils bis in die heutigen Tage, die Klinkerbauweise, bei der die Planken nicht Kante an Kante, sondern überlappend angebracht werden. Dabei werden die alten Malen und Bauregeln bis in die heutigen Tage weiter verwendet.

Aus den volkstümlichen Fischereifahrzeugen der Ostsee sind so im Laufe einer langen Entwicklungsperiode bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges die größeren Kutter für die Küsten- und Hochseefischerei entstanden. Sie wurden aus damaliger Sicht zu modernen Erzeugnissen einer Schiffbauindustrie, die sich dann in den Nachkriegsjahren mit immer größeren und moderneren Fahrzeugen weiterentwickelte.

Im Jahr 1945 hatte die Sowjetische Militäradministration in Deutschland (SMAD) entschieden, als ersten Schiffstyp für die Reparationsleistungen an die Sowjetunion und später für die Fischwirtschaft in der SBZ den 17-Meter-Kutter Typ D nach den Entwürfen von Romberg bauen zu lassen. Nachdem deutsche Stellen zunächst die Meinung vertraten, dass der vorhandene,



Abb. 3: KAR 36 MARITA, die frühere KAR 36 BAUTZEN, auf der Heimreise nach Karlshagen im Oktober 2010. Links im Hintergrund die Insel Rügen.

zum großen Teil reparaturbedürftige und überalterte Bestand an Fischerei-Fahrzeugen ausreichend sei, war die SMAD bereit, alle Kosten für die Einrichtung und Unterhaltung eines Schiffbau-Büros zu übernehmen. So kam es, dass Romberg als bereits 74-jähriger ein Schiffbau-Büro in Ostberlin gründete und am 1. Mai 1946 eröffnete. Das neue Ingenieurtechnische Büro des Ministeriums für Fischwirtschaft der UdSSR wurde von ihm als Chefindingenieur geleitet.

HAUPTBAUPROGRAMM 17-METER-KUTTER – FISCHEREISCHIFFE DES TYP D

Bald ersetzte eine flexiblere sowjetische Reparationspolitik die ersten kurzfristigen, destruktiven Demontagekonzepte mit nur geringem Nutzen. Danach vergingen knapp anderthalb Jahre, bis die neue Linie erkennbar wurde. Einige aufmerksame SMAD-Offiziere hatten die Problematik erkannt. Sie versuchten mit einigem Erfolg, eigene Spielräume der Gestaltung im Sinne einer pragmatischen, den Wiederaufbau der Wirtschaft sichernden Politik auszuschöpfen. Schließlich, am Ende des Jahres 1947, war die Gefahr einer Wirtschaftslähmung gebannt. Vor dem Hintergrund der Situation bei Ende des Zweiten Weltkrieges war in den Folgejahren eine überraschend positive Entwicklung zu verzeichnen.

Beabsichtigt war, in der Küstenregion bestimmte Standorte industriell zu entwickeln. Zusammen mit Schiffbau und der Schifffahrt bot die Zunahme der Fischindustrie gute Voraussetzungen für einen Ausbau der regionalen industriellen Infrastruktur im Norden der SBZ und späteren DDR. So sollten an einzelnen Standorten wie Wismar oder Warnemünde Reparaturwerften entstehen (Abb. 4). Für Stralsund, Damgarten und Wolgast war der Ausbau zu Neubauwerften vorgesehen. Mit Hilfe einer neuen Fischereiflotte sollte die äußerst angespannte Lebensmittelversorgung der einheimischen Bevölkerung und der Besatzungstruppen entlastet werden. Die SMAD befahl und organisierte über ihre ersten, speziell für diese Vorhaben ausgefertigten Reparations-Aufträge, Fischereifahrzeuge in Kuttergröße zu bauen. Die Versorgungslage der Nachkriegszeit ließ größere Projekte zunächst ohnehin nicht zu. Als sichtbares Zeichen ihrer Regierungshoheit erließ die SMAD von 1945 bis 1949 zahlreiche schriftliche Befehle an eigene und deutsche Dienststellen, über deren Ausführung nicht diskutiert wurde. Sie galten damals als absolute Entscheidung der Befehlsgewalt der Sowjetmacht. Um den Fischfang generell zu steigern, wur-



Abb. 4: WAR 44 PLAUEN und WAR 62 ERICH KUSEK, beide im Jahr 1949 auf der Schiffswerft Max Rohde in Rostock-Gehlsdorf gebaut.

den im damaligen Mecklenburg in den Jahren 1946 bis 1951 von insgesamt 17 Werften und vier weiteren, die nur Rümpfe lieferten, etwa 208 17-Meter-Kutter in reiner Holzbauweise gefertigt (Germanischer Lloyd, 1950, DSRK-Register 1974). Davon mussten in den Anfangsjahren etwa 75 Einheiten als Reparationsleistung an die UdSSR abgeliefert werden. Für die DDR-Fischwirtschaft waren 130 Schiffe bestimmt (Abb. 5). Zwei zusätzliche Kutter wurden als Peilboote und ein weiterer als Fahrgastfähre eingesetzt. Die schlechte Quellenlage erschwerte die Darstellung genauer Stückzahlen der an die UdSSR gelieferten 17-Meter-Holz-kutter. Der tatsächliche Gestehungspreis (Betriebspreis) eines Kutters lag zu diesem Zeitpunkt entsprechend seiner Ausstattung und Größe zwischen 270.000 DM bis 350.000 DM (DM = Deutsche Mark der Deutschen Notenbank 1951-1964, später MDN = Mark der Deutschen Notenbank bis Dezember 1967 und M = Mark der DDR bis Juni 1990), für Reparationen wurden davon lediglich 90.000 DM angerechnet (Strobel & Dame, 1993). Einen so genannten Standardkutter gab es nicht, da die meist kleineren Werften auf handwerklicher Basis und traditionell solide arbeiteten. Diese bootsbaulich bemerkenswerten Leistungen verdienen auch unter heutiger Betrachtungsweise noch hohe Anerkennung. Von den damals beteiligten Schiffs- und Bootswerften an der mecklenburgischen und vorpommerschen Ostseeküste bis zu den im tiefsten Binnenland gelegenen Werften wurden alle Kapazitäten erfasst. Zunächst wurden nur einfache

Fischereischiffe in Kuttergröße für den Einsatz im Nahbereich gebaut. Erstellt wurden sie in handwerklicher Holzbauweise – mit der Kunst des Improvisierens. Mehr war bei den chaotischen Zuständen in der Nachkriegszeit einfach nicht möglich. Dabei wurden die hohen Stückzahlen mit einer konsequenten Orientierung auf einen einheitlichen etwa 17 Meter über alles langen Standardtyp durchgesetzt. Allerdings glich wegen der jeweils verfügbaren Hölzer und Ausrüstungen kein Kutter dem anderen. Zu diesem Zeitpunkt standen sowohl Arbeitskräfte – zumeist Vertriebene und Flüchtlinge, darunter auch Wolliner, die für den Kutterbau die notwendigen Voraussetzungen mitbrachten – als auch einheimisches Holz und Baumaterial für das vorgesehene Programm noch ausreichend zur Verfügung.

17-METER-KUTTER – SCHIFFSTYP DER GRÜNDERJAHRE

Die Unterlagen, Baupläne und Bauvorschriften für den 17-Meter-Fischkutter stellte das von Romberg in Ostberlin gegründete und geleitete Ingenieurbüro des sowjetischen Ministeriums für Fischerei der UdSSR bereit. Die verschollen



Abb. 5: WAR 41 DESSAU und WAR 51, später WIS 101 HANS COPPI, am alten Strom von Warnemünde (1970).

gegläubte und nach langer Zeit wieder aufgetauchte Zeichnung Nr. 01 02 vom 8. Februar 1946 für den „Hauptspant für Fischkutter Typ: D“, die alle Hauptdaten des Kutters enthält, unterzeichnete er als Chefindingenieur persönlich.



Abb. 6: WOG 85 NEUBRANDENBURG Ende der 1950er Jahre im Eisgang auf der Ostsee. Das Rettungsflöß vom Typ RF 4 DR befindet sich auf der Stellage hinter dem Ruderhaus.



Abb. 7: WOG 85 NEUBRANDENBURG als Teil einer Wolgaster Tuckpartie. Bei Eisgang ist die Besatzung beim Einholen des Schleppnetzes mit den Händen besonderen Strapazen ausgesetzt.

In der Bauvorschrift über das „Technische Projekt Nr. 01/26“ vom 13. November 1946 hieß es dazu: „Der Fischkutter ist für den Fischfang mit Drifternetzen und Kurre im Gebiet der Ostsee und ihren Buchten bestimmt. Der Kutter wird in Holzbauart, mit Kreuzerheck, ausfallendem Vorsteven, durchlaufendem Deck, Steuerhaus am Heck und Stützbesegelung ausgeführt. Der Antrieb erfolgt durch einen Dieselmotor. Der Kutter wird nach den Vorschriften des Germanischen Lloyd für Klassifikation und Bau von hölzernen gedeckten Seefischereifahrzeugen 1941 mit der Klasse \times A 6 (zunächst) „Seefischereifahrzeug“ und unter dessen Bauaufsicht gebaut und ausgerüstet. [...]“ (Privatarchiv des Verfassers). Die Generalplan-Zeichnung Nr. 653/34 vom 29. Dezember 1945 lässt eine yachtähnliche Grundcharakteristik erkennen (Strobel, 1992). Sie liegt auch den vom Germanischen Lloyd zunächst für die Klasse \times A 6, danach \times A 4 als Seefischereifahrzeug genehmigten und klassifizierten Bauausführungen der beteiligten großen Werften, den Hauptbauwerften und den Kutterbauten der kleineren Werften entlang der Ostseeküste zugrunde (Abb. 6). Allgemein als 17-Meter-Kutter bezeichnet, besaß er zunächst folgende Hauptabmessungen:

Länge über alles	17,60 m
Länge zwischen den Loten	15,00 m
Länge Konstruktionswasserlinie	14,50 m
Größte Breite auf Außenhaut	5,00 m
Seitenhöhe auf Spant 18	2,38 m
Konstruktionstiefgang im Mittel,	
Tiefgang im Mittel, Außenkante Sponung	1,54 m
Größter Tiefgang hinten	1,90 m
Decksbalkenbucht	0,125 m
Freibord	0,815 m
Segelfläche rund	55 m ²

Der bereits eingeleitete Bau wurde laut Befehl Nr. 85 des Chefs der Sowjetischen Militäradministration (SMA) in Mecklenburg vom 25. Mai 1948 fortgeführt. Für 1948 wurde der Bau von 20 Fischkuttern und die laufende Reparatur der gesamten Fischereiflotte festgelegt. Danach folgten die beiden wegweisenden Befehle, die der schwach entwickelten industriellen Infrastruktur an der Ostseeküste der sowjetischen Besatzungszone eine völlig neue Dimension eröffneten. Mit den Befehlen Nr. 103 und Nr. 104, welche das Reparationsprogramm (kriegsbedingte Wiedergutmachungs-Leistungen) der Jahre 1949 und 1950 regelten, stellte die SMAD endgültig die Weichen (Bundesarchiv Berlin, 1947, 1948):

Befehl Nr. 103 vom 7. Juni 1948: „...befehle ich die Einrichtung von Werften für den Bau von Schiffen für die Fischereiflotte in den Städten: Stralsund, Wolgast und Damgarten und die Vergrößerung der Produktion der im Betrieb befindlichen Werften...“;

Befehl Nr. 104 vom 9. Juni 1948: „...befehle ich, von der Anzahl der in 1949/50 gebauten Schiffe unter den fischerei-gewerblichen Organisationen in der sowjetischen Besatzungszone Deutschlands im Jahre 1949 - 4 Seiner und 60 Kutter, im Jahre 1950 - 4 Seiner und 87 Kutter zu verteilen...“.

Mit diesen Befehlen wurden die Deutsche Wirtschaftskommission und die Ministerpräsidenten der damaligen Länder Mecklenburg, Brandenburg, Sachsen-Anhalt, Sachsen und Thüringen angewiesen, den Bau von gleich drei Neubauwerften an der Küste sicherzustellen. Sie umfassten die Kapazitätssteigerung der vorhandenen Werften sowie den Bau von neuen Fischereifahrzeugen auf den Werften für die Jahre 1949/50, die in der Anlage 1 zum Befehl Nr. 104 aufgelistet waren. Die entsprechenden Aufträge waren von den Werften zu erbringen. Für die Boddenwerft in Damgarten bedeutete dies z. B. für 1949 eine Produktionsauflage von

80 Kuttern und für 1950 von 100 Kuttern im Gesamtwert von 45 Millionen DM.

Die Ziele wurden im Militärjargon definiert. Präzise bestimmt waren zudem in den ausführlichen Anlagen die Spezialisierung der Werften, die benötigten Ausrüstungen für deren Errichtung und Betrieb, die Arbeitskräfte, Baumaterialien und Brennstoffe. Die damalige Wiederaufnahme des Holzschiffbaus an der Küste Mecklenburg-Vorpommerns lag im Wesentlichen darin begründet, dass alle ostdeutschen Stahlschiffbau-Werften mit der Erfüllung der sowjetischen Reparationsforderungen bis an ihre Kapazitätsgrenzen ausgelastet waren (Abb. 7).

Die Landesregierung von Mecklenburg stockte die Werftliste des Befehls Nr. 85 später um insgesamt 15 Werften auf (siehe Kasten). Mit dem Bau waren bereits ab 1946 und 1947 die Schiffs- und Bootswerft Max Rohde in Rostock-Gehlsdorf, die Bootswerft Warnemünde und die Ingenieurbau GmbH in Stralsund beschäftigt. Der vermutlich erste 17-Meter-Kutter bei der Ingenieur-Bau GmbH, dem späteren VEB Volkswerft Stralsund, wurde am 11. September 1946 auf Kiel gelegt. Es gab auch Zeitzeugen, die den Januar 1947 als Termin nannten.

Befohlene Werften und Bau

Insgesamt waren 17 Werften in Mecklenburg-Vorpommern am Bauprogramm der 17-Meter-Kutter beteiligt. Die Hauptbauwerften waren:

- Damgarten (Pütnitz): Boddenwerft Damgarten, Reparationsauftrag R 50/511705 (erster Kutter am 24. Mai 1949), insgesamt 83 Kutter;
- Rostock-Gehlsdorf: Max Rohde, (erster Kutter im Dezember 1947), insgesamt 26 Kutter;
- Rostock-Gehlsdorf: Schiffs- und Bootswerft Gehlsdorf, insgesamt 35 Kutter;
- Stralsund: Ingenieur-Bau GmbH, (erster Kutter: Kiellegung 11. September 1946, Stapellauf im September 1947, Übergabe am 25. April 1948), insgesamt 20 Kutter;
- Stralsund: Volkswerft Stralsund (sie ging am 15. Juni 1948 aus der Ingenieurbau GmbH hervor), insgesamt 7 Kutter und
- Warnemünde: Bootswerft Warnemünde (erster Kutter 29. Februar 1948), insgesamt 14 Kutter, Reparationsauftrag R 50/64199 vom 30. April 1946.

Weitere Kutterneubauten entstanden in (Anzahl jeweils in Klammern):

- Altwarp: Schiffs- und Bootswerft Emil Riechert (3)
- Anklam: Bootswerft Gebrüder Freude (1)
- Anklam: Schiffswerft Genseburg (2)
- Barth: Schiffswerft Sanitz (4)
- Freest: Bootswerft Christian Jarling & Söhne (1)
- Gager auf Rügen: der Bootswerft Fritz Koldewitz (2)
- Greifswald: Boots- und Yachtwerft Richard Buchholz (3)
- Lassan: Bootswerft Rudolf Menge (1)
- Lauterbach/Rügen: Bootswerft Wilhelm Wessel (2)
- Ücker münde: Bootswerft der Gebrüder Kruse (2)
- Wolgast: Schiffswerft Horn (2)

Die Werft Sorge in Kühlungsborn, das Dänholmwerk C. u. H. Blad in Stralsund, die Stadtwerft/Stralsund und die Werft Albert Wessel & Sohn in Wiek/Rügen bauten ausschließlich Rumpfe (DSRK-Register 1974; Strobel, 1992; Strobel & Dame, 1993; Boie, 2001). Der Fertigbau erfolgte auf anderen Werften. Der SMAD-Befehl Nr. 233 vom 9. Oktober 1947 regelte u. a. auch, dass die „kleinen Schiffswerften“ in der Zeit der Bauprogramme von „anderen Bestellungen zu befreien“ waren (Abb. 8). Einst große Traditionen des handwerklich betriebenen Holzschiffbaus entlang der Küste, wie z. B. in Damgarten, wurden damit noch einmal in hohem Maße wiederbelebt. Die 17-Meter-Kutter prägten über fünf Jahrzehnte wie kein anderer Schiffstyp die Küstenfischerei Mecklenburg-Vorpommerns – einige wenige fischen noch heute (Abb. 9a-d).

Einsatzerfahrungen mit den 17-Meter-Kuttern und die Notwendigkeit, weiter entfernt liegende Fangplätze in der Ostsee zu befischen, führten zur weiteren Optimierung des Schiffstyps. Das Technische Büro der Volkswerft Stralsund führte diese unter Federführung des Konstrukteurs Kurt Kühn in der ersten Hälfte des Jahres 1949 aus. Dem Bauspantenriss vom 17.



Abb. 8: In Halle III der Boddenwerft werden im Taktverfahren die Schiffskörper gefertigt. Arbeiter montieren das Schanzkleid (1949).



Abb. 9a: UEK 12 BERGEN, 2009 beim Auslaufen im Stettiner Haff. Liegeplatz während der Fangsaison ist der Hafen von Freest.



Abb. 9b: SAS 71 WERNIGERODE, 2006 – einer der beiden noch fischenden 17-Meter-Kutter in Sassnitz – als Tuckpartner von SAS 73 VEREINIGUNG.



Abb. 9c: SAS 73 VEREINIGUNG, 2010 im Hafen von Sassnitz.



Abb. 9d: Heringsfang auf UEK 12 BERGEN, 2009 mit ihrem Eigner Jörg Engelke auf der Heimreise

Mai 1949 (Zeichnung-Nr. 1000-B-12) liegen die auf der Bauspant-Zeichnung Nr. 1000-B-07 angeführten Hauptabmessungen zugrunde. Die von fünf Meter auf 5,60 Meter vergrößerte Breite erhöhte wesentlich die Tragfähigkeit und den Laderauminhalt und verbesserte das Seeverhalten.

Die Boddenwerft Damgarten als Hauptbauwerft der 17-Meter-Kutter lieferte mit SAS 134 STRALSUND (ab 1960 WIS-120, ab 1966 WAR 54, im Jahr 1994 Verkaufsschiff NINA I in Warnemünde) am 1. März 1950 den ersten verbreiterten und auf 17,80 Meter verlängerten Kutter aus, nachdem sie bei laufender Produktion auf die optimierte Schiffsförmung umgestellt hatte. Die Werft hatte seit Mai 1949 bereits 45 nur fünf Meter breite Kutter fertig gestellt. Darunter befand sich die am 15. September 1949 fertig gestellte SAS 95 ADOLF REICHWEIN mit der Bau-Nr. FK 9. Er war der fünfte Kutter der Boddenwerft für die ostdeutsche Küstenfischerei, der am 9. März 1949 auf Kiel gelegt wurde (Abb. 10).

Ein 17-Meter-Kutter erforderte etwa 43 Kubikmeter Eichenschnittholz, zwölf Festmeter Eichenrundholz, zwölf Kubikmeter Nadelholz sowie einen Kubikmeter Buche, trocken und abgelagert – und das in einer Zeit, in der auch Heizmaterial extrem knapp war. Die Segelfläche der Stützsegel bei den 17,60 Meter langen Kuttern betrug etwa 55 Quadratmeter. In der späteren Praxis wurde in der Regel nur noch das Besansegel als Stützsegel benutzt, um die Kutter während des Netzaussetzens und -einholens im Wind zu halten. Kein Kutter glich dem anderen: Die Längen erstreckten sich von etwa 17,00 über 17,30, 17,60 bis 17,80 Meter, die Breiten bei ungefähr von 5,0 bis 5,60 Meter. Daran und an den Aufbauten der Kutter, die sich im Lauf der Jahre und bei Klasse- und Generalreparaturen ebenfalls veränderten, ließ sich auch die Handschrift der kleineren Werften erkennen.



Abb. 10: Kutter warten Ende der 1950er Jahre auf ihre Klassereparatur im Peenestrom.

DIE ERSTEN JAHRE

Im August 1948 wurden den ostdeutschen Küstenfishern die ersten 17-Meter-Kutter übergeben. Sie trugen bis Anfang 1949 die Kennung Dä (für Dänholm) und stammten aus dem Reparationsprogramm für die Sowjetunion. Mit ihrer Übergabe nach Sassnitz begründeten zwölf Kutter am 7. Februar 1949 den Aufbau und die Entwicklung einer regionalen Fischwirtschaft. Sie besaßen zunächst einen äußerst robusten und zuverlässigen 80 PS-Antriebsmotor des Typs S 4 DV 224 der Firma Buckau-Wolf in Magdeburg. Einige erhielten auch den 100 PS-Motor Typ KR 18 V der Firma Bohn & Kähler in Kiel. Die Ausrüstung bestand lediglich aus einer angelenkten Netzwinde, Magnetkompass und Handlot. Ihre Namen erhielten die 17-Meter-Kutter in Anlehnung an Schlagwörter aus der frühen SED-Ideologie, wie Neues Deutschland, Freiheit, Neue Zeit, Aufbau, Aktivist, Freundschaft, Vorwärts. Später folgten die Namen antifaschistischer Widerstandskämpfer, die durch die DDR geehrt wurden, wie Adolf Reichwein (Kreisauer

Kreis), Karl Krull, Harro Schulze-Boysen (Rote Kapelle), Geschwister Hans und Sophie Scholl (Weiße Rose) und Namen von Orten und Städten in der DDR, wie Rostock, Stralsund, Wismar, Barth, Damgarten, Freest, Prerow, Ribnitz, Ückerkmünde, Wolgast oder auch Landschaften, wie Fischland, Hiddensee, Jasmund, Mönchgut und Stubbenkammer – um nur einige zu nennen. Im Anfangsjahr 1948 wurden trotz vieler Probleme beachtliche Mengen Fisch gefangen. Bei den ursprünglich mit 80 PS ausgestatteten Kuttern lag die durchschnittliche Fangmenge bei etwa 50 Tonnen und bei den 100 PS-Kuttern (B&K oder 4 NVD 24 SKL/BW) bei etwa 90 Tonnen pro Jahr, wobei ausschließlich Grundschleppnetze zum Einsatz kamen. Die Fischer gaben sich alle Mühe, sich „ihr“ bisher völlig unbekanntes Handwerk anzueignen, passten ihre Schleppnetze entsprechend der zu erbeutenden Fischart und auch den inzwischen schon vertrauteren und bekannten Bedingungen auf den Fangplätzen an. Die Kutterführer fertigten sich die so genannten „Haker- oder Hackerkarten“, in denen sie Untiefen und Hindernisse



Abb. 11: Boots- und Reparaturwerft Greifswald am 21. September 1965. Hinter dem Rumpf mit dem demontierten Schanzkleid hat WIS 114 DÄNHOLM, ab 1966 WAR 63, für die Klassereparatur festgemacht.

wie Steine oder Wracks einzeichneten; auch die technischen Abläufe an Bord wurden verbessert. Ende 1949 verfügte die Sassnitzer Fischwirtschaft bereits über 48 neue 17-Meter-Kutter. Diese landeten trotz großer Probleme bei der Beschaffung des Fanggeschirrs und beim Betrieb der Kutter mit ihren in dieser Zeit noch größtenteils unerfahrenen Besatzungen 1949 bereits etwa 2 000 Tonnen Fisch an.

Die Kutter von Sassnitz/Rügen kamen zu den 1955 neugegründeten Fischerei-Fahrzeug- und Geräte-Stationen FGS, die sie zunächst an die im gleichen Zeitraum gegründeten Fischerei-Produktions-Genossenschaften (FPG) vercharterten. Sie verfügten 1957 über alle notwendigen Fanggeräte mit Zubehör und besaßen insgesamt 71 motorisierte, seetüchtige Fahrzeuge. Bis 1960 sollten ihnen weitere 54 Kutter zur Verfügung gestellt werden.

BAUKOSTEN UND WERTENTWICKLUNG

Quellen aus der Zeit der Indienststellung des Fischereikutters SAS 95 ADOLF REICHWEIN, fertig gestellt am 15. September 1949 auf der Boddenwerft Damgarten, liefern Informationen über die Baukosten (Strobel, 1992; Strobel & Dame,

1993), die sich damals auf die stolze Summe von rund 275.000 Mark summieren. Bezogen auf den Erhaltungszustand im Jahre 1967 wurde für den Kutter (Kennung WOG 115) noch ein Schätzwert von 56.000 Mark festgestellt. Um die Klasse zu erhalten, wurden im selben Jahr Reparaturkosten von 70.000 Mark veranschlagt. Da diese Summe den Verantwortlichen offensichtlich zu hoch war, wurde der Kutter WOG 115 ADOLF REICHWEIN auf Grundlage des Ministerratsbeschlusses vom 4. Oktober 1968 (GBL Teil II, Nr. 103/68) zur Ersatzteilgewinnung freigegeben.

Im August 1969 wurden daraufhin der Kutter WOG 57 ALTENBURG (ex SAS 117, erbaut 1949 auf der Wolgaster Schiffswerft Willi Horn), und die Damgartener Kutter WOG 71 SALZWEDEL und WOG 115 ADOLF REICHWEIN für Schrottpreise zwischen 6.000 und 8.000 Mark (Richter, 1992) an einzelne Genossenschaften verkauft. Da ihr schiffsbaulicher Zustand sich im Laufe der vielen Jahre ihres Einsatzes auf See enorm verschlechterte und Klasse- bzw. Generalreparaturen nicht mehr in Frage kamen, wurden nach und nach viele Kutter außer Dienst gestellt, abgewrackt oder ins Ausland verkauft. Im Zusammenhang der sich verändernden fischereipolitischen Grundlagen verstärkte sich diese Entwicklung weiter und hält bis in die heutigen Tage an.

ÄNDERUNGEN UND UMBAUTEN

Die Umrüstung der meisten Kutter begann Ende der 1950er, Anfang der 1960er Jahre. Bis dahin hatte sich der Ursprungszustand des Grundtyps bis auf die notwendigen Reparaturen so gut wie nicht verändert. Bis auf einige geringe Eigenheiten kleiner Werften, die in das Bauprogramm auf Anweisung der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland (SMAD) und in Folge der Sowjetischen Militäradministration (SMA) in Mecklenburg einbezogen wurden, hatten die Kutter das gleiche äußere Erscheinungsbild. Der Zustand der Schiffe wurde in der DDR von der Deutschen Schiffsrevision und Klassifikationsgesellschaft (DSRK) überwacht. Ohne Erteilung bzw. Bestätigung der Klasse und der Fahrerlaubnis, die jedes Jahr neu durch das Seefahrtsamt der DDR eingeholt werden musste, durften die Schiffe nicht für den Fischfang eingesetzt werden.

Im Rahmen der im Abstand von vier Jahren erforderlichen Klasse- und Generalreparaturen, die dem Erhalt der schiffsbaulichen Substanz der komplett aus Holz gebauten Kutter und zur Verbesserung der Lebensbedingungen für die Besatzungen an Bord dienten, wurden die Schiffe schrittweise modernisiert (Dame, 1986; Richter, 1992; Abb. 11). Nach langen Jahren auf See erwies sich dies als dringend notwendig. Dabei waren mitunter bis zu 80 % des alten

Holzes an Rumpf und Deck auszuwechseln. Auf den Maschinenraumschacht wurde ein neues Deckshaus gesetzt, das nun auch eine Koje für den Kutterführer enthielt. Der Besanmast wurde in den 1980er Jahren teilweise entfernt und mit der Anordnung eines Schornsteinmantels ersetzt. Dies betraf zunächst die Kutter in Warnemünde (Richter, 1992; Abb. 12).

Die schrittweise Modernisierung brachte auch für die Kutterführer bis dahin unbekannte neue Technik ins Ruderhaus, wie z. B., ein Navigationssystem, das Decca-Radar, eine Funkanlage (Typ CW 1610. 3 A 1), ein UKW-Gerät (UFS 403 bzw. UMF 309/2) sowie ein Fischortungsgerät-Echograf (Typ EGA 007 bzw. HG 200, Fischlupe, Netzsonde). Fischschwärme konnten nun auch gezielt im Freiwasser gesucht und aufgespürt werden.

Der Decca-Navigator (Mark XXI, Typ 1896A) war ein großer Fortschritt, weil er die Möglichkeit schuf, mit dem Kutter in der Nähe von großen Steinen, Abbruchkanten, Wracks oder anderen Hindernissen zu fischen. Manche Fischer haben ohne diese technische Hilfe mitunter an schwierigen Fangplätzen das Netz beschädigt oder ganz verloren. Die Geräte kamen, für die damaligen Kutterführer unfassbar, aus dem „kapitalistischen“ England und mussten mit in der DDR immer knappen Devisen bezahlt werden. Eine wesentliche Arbeitererleichterung an Deck brachte neben der Kurrleinenwinde der Aufbau der Netztrommelwinde und der Heringsortier-



Abb. 12: WAR 49 WITTOW 1989 bereits modernisiert, beim Einlaufen nach Warnemünde.

maschine: Die Besatzung konnte auf drei Mann reduziert werden. Im Vorschiff wurde das Mannschaftslogis modernisiert und Kühlmöglichkeiten geschaffen. Zur Einnahme der meist unregelmäßigen Mahlzeiten wurde teilweise eine Kombüse mit Sitzplätzen eingerichtet. Für die Weiterentwicklung der Fangtechnik war jedoch die Modernisierung der 17-Meter-Kutter eine unabdingbare Notwendigkeit. Die Umrüstung auf den einheitlichen Motorentyp 6 NVD 24 vom VEB Schwermaschinenbau „Karl Liebknecht“ (SKL) ehemals Buckau-Wolf in Magdeburg hatte bereits begonnen. Diese schrittweise Umrüstung einer großen Anzahl von Kuttern auf einen einheitlichen Motorentyp vom SKL, der mit 150 PS auch stärker war als die früheren Motoren der Firmen Buckau-Wolf (S 4 DV 224, 80 PS)

oder Bohn & Kähler in Kiel, erfolgte zum Ende der 1950er Jahre. Die schrittweise Modernisierung der Kutter trug wesentlich zu einer besseren Wirtschaftlichkeit bei und sicherte einigen von ihnen das Überleben bis in die heutigen Tage, über 60 Jahre nach ihrer Indienststellung. Einige Kutter wurden bis zur Mitte der 1980er Jahre auch mit 200-PS-Dieselmotoren ausgestattet. Es stellte sich jedoch später heraus, dass diese Maßnahme nicht unbedingt zu einer Ertragssteigerung führte. Die Änderungen und Umbauten, die den Schiffen in Einzelheiten ein sehr unterschiedliches Aussehen verliehen, hatten viele Gründe. In dieser Zeit änderte sich auch die Fangtechnik (Richter, 1992). Mit der Entwicklung und Einführung der Tuckfischerei im Jahr 1963 (Schlepp-

netzfischerei mit zwei Schiffen), erfolgte die Anordnung der Fischereiausrüstung bei einem Teil der Fahrzeuge auf der Backbordseite. Sie wurden zu Backbordfängern (die Fischgalgen wurden umgesetzt und die Leinenführung an Deck verändert). Die Fischer mussten das Netz jedoch nach wie vor von Hand einholen, was Schwerstarbeit bedeutete.

Die strengen Sicherheitsforderungen der DSRK führten zu weiteren und mitunter kostenintensiven Veränderungen. Die Verbesserung und Modernisierung der Logis sowie der Ersatz von hölzernen Bauteilen durch Stahlkonstruktionen erfolgten im Rahmen der erforderlichen Klasse- bzw. Generalreparaturen.

Mit Erreichen der wirtschaftlichen Selbständigkeit der FPGs übernahmen diese die Fahrzeuge von den FGSen. Zur Sicherung der Werterhaltung und ständigen Einsatzbereitschaft der Fangeinheiten wie auch der landseitigen Technik waren von den FGSen „verbindliche Reparaturordnungen“ erlassen worden, deren Erhalt die jeweiligen Kutterführer und Kapitäne mit ihrer Unterschrift zu bestätigen hatten.

Während der folgenden Jahrzehnte war nun auch für eine ständige Auslastung der auf den Holzbootsbau spezialisierten genossenschaftlichen Werften gesorgt. Von den FGS bis 1969, danach von den FPG wurden die Fahrzeuge aus der großen Flotte der 17- und 24-Meter-Kutter, nach 1957 der 12-Meter-Kutter, regelmäßig zu kleineren Reparaturen wie zu Generalrevisionen an sie verwiesen (Abb. 13).

Auf der Jarling-Werft in Freest, die über zwei Slipanlagen verfügte, und auf der Werft von Willi Horn in Wolgast wurden beispielweise jährlich 120 bis 130 Kutter aufgeslipt. Auf allen in Anspruch genommenen Werften waren die dafür geeigneten Anlagen vorhanden. Sie stellten damit, wie auch mit ihren hölzernen Bootsbauhallen, ein charakteristisches Merkmal der regional-maritimen Gewerbelandschaft dar.

SAS 95 ADOLF REICHWEIN – IM ORIGINAL FÜR DIE ZUKUNFT BEWAHRT

Der letzte Eintrag im Logbuch des 17-Meter-Kutters SAS 95 ADOLF REICHWEIN könnte wie folgt lauten: „03.02.1973 - Festmachen auf Position 54° 18' 45' N, 13° 5' 13' E. Neuer Auftrag: Museumskutter.“

Die ADOLF REICHWEIN steht seit 1973 im Eingangsbereich auf dem Nordhof des Deutschen Meeresmuseums am Katharinenberg. Als dominierendes Großexponat auf dem Nordhof des Meeresmuseums ist er erster Anlauf- und

Treffpunkt der Besuchergruppen und in nunmehr 38 Jahren als historisches Zeitzeugnis aus der Geschichte der Fischerei in Mecklenburg-Vorpommern zu einem Wahrzeichen des Deutschen Meeresmuseums geworden. Der Fischkutter SAS 95 ADOLF REICHWEIN gehörte zu den ersten ostdeutschen Neubauten, die nach dem Zweiten Weltkrieg Ende der 1940er bis Anfang der 1950er Jahre gebaut wurden. Er dokumentiert damit einen wichtigen Abschnitt in der deutschen Nachkriegs-Fischereigeschichte und des Fischereischiffbaus im Osten Deutschlands. Der Kutter mit dem Fischereikennzeichen SAS 95 war auf den Namen des Pädagogen und ermordeten Widerstandskämpfers Adolf Reichwein getauft worden. Am 9. März 1949 – nur sechs Monate vor der Taufe – erfolgte die Kiellegung im VEB Boddenwerft Damgarten auf dem Gelände des ehemaligen Pütnitzer Flughafens. Wie sich der Werftarbeiter Kurt Wilke, seinerzeit am Bau der 17-Meter-Kutter beteiligt, erinnerte, fehlte es oft an Material. Trotzdem wurden die Kutter in den Werft-Hallen nach einem genau festgelegten Arbeitsablauf durch die Kielleger, Bootsbauer, Schlosser, Tischler, Maler und Ingenieure meist termingerecht bis zum Stapellauf fertig gestellt. Am 28. April 1949 wurde der Fischkutter mit der Baunummer FK 9 zu Wasser gelassen. Ursprünglich als KD 802 für die UDSSR vorgesehen, war es das zehnte Schiff der Serie, die bei der Bau-Nr. FK (Fischkutter) 0 begann. Der rohbaufertige Kutter FK 9 wurde zur Endmontage in den Saaler Bodden verholt. Unter freiem Himmel erhielt er dort Motor und Ruderhaus, die Netzwinde wurde auf Deck gestellt, der Fischraum verkleidet und das Mannschaftslogis fertig gestellt. Nach der Probefahrt und Abnahme wurde der Kutter ausgerüstet. Kurt Wilke berichtete, dass neben nautischen und seemännischen Geräten auch ein jeweils zwölfteiliges Speise- und Kaffeeservice, eine Feldschmiede mit Werkzeugen und eine Schreibmaschine mit an Bord kamen.

Am 15. September 1949 erfolgte die Übergabe der SAS 95 ADOLF REICHWEIN an die Sassnitzer Fischer. 1957/58 wurde der Kutter an die VE (Volkseigenen) Fischerei-Fahrzeug- und Geräte-Station (FGS) Stralsund übereignet und erhielt die Kennung STR 190. Am 27. April 1962 folgte die Überstellung an die VE-FGS Wolgast-Karls- hagen, wo sie seitdem unter der Fischereinum- mer WOG 115 fuhr.

Auf Grundlage eines Ministerratsbeschlusses über den „Verkauf der volkseigenen, beweglichen Grundmittel“ vom 4. Januar 1968 zur Ersatzteilgewinnung und Werterhaltung der Kutterflotte innerhalb der Fischerei-Produktions-Genossenschaften (FPG) sollte die ADOLF



Abb. 13: WAR 50 WEIMAR mit neuem Ruderhaus, bei der Tuckfischerei.



Abb. 14: WOG 115 im Stralsunder Hafen (1972).

REICHWEIN 1969 außer Dienst gestellt werden. Am 6. August 1969 wurde WOG 115 vom VEB Fischwirtschaft Rostock, Betriebsteil 4 Wolgast an die FPG „Boleslav Bierut“ in Ueckermünde zum Schrottpreis von 6.000 Mark verkauft.

In der Zeit des Fischereieinsatzes wurde am Kutter konstruktiv nur wenig verändert, so dass er weitgehend im originalen Zustand erhalten blieb. Aus der Überlegung, einen 17-Meter-Kutter möglichst in originalgetreuem Zustand in die Ausstellungen zur „Geschichte der Fischerei“ zu integrieren, bemühte sich das damalige Meereskundliche Museum Stralsund 1969 um den Erwerb der ADOLF REICHWEIN als einen der ersten Fischkutter, die in der DDR für die neugeschaffene Fischereiflotte gebaut wurden. Der Beschluss dazu erfolgte in Absprache mit dem Wissenschaftlichen Rat des Museums, unter dem damaligen Vorsitz des Generaldirektors der Vereinigung Volkseigener Betriebe Hochseefischerei.

Mitarbeiter des Stralsunder Museums besichtigten den Kutter am 18. Dezember 1969 in Ueckermünde und hielten ihn für geeignet, als Exponat in voller Ausrüstung und mit dem gesamten Bordzubehör in die Ausstellung aufgenommen zu werden. Das Meereskundliche Museum Stralsund war jedoch nicht der einzige Interessent für den Erwerb des Schiffes. Mehrere DDR-Betriebe wollten den Fischkutter von

der FPG käuflich erwerben, um ihn als Urlauberkutter auszubauen und künftig zu nutzen. Angebot und Nachfrage bestimmte auch in einem sozialistischen Genossenschaftsbetrieb den Preis und so wollte die FPG „Boleslav Bierut“ von den interessierten Betrieben oder vom „Meereskundemuseum“ 70.000 Mark als Kaufsumme für die ADOLF REICHWEIN erzielen. Mit ihrem Konzept konnten die Museumsmitarbeiter letztlich die FPG davon überzeugen, den Kutter nach Stralsund zu verkaufen und ihn nicht für eine zweckfremde Nutzung an andere Institutionen abzugeben. Dem Museum gelang es, den Kaufpreis herunter zu handeln und einen Vorverkaufsvertrag abzuschließen. Am 6. August 1970 ging der Fischereikutter ADOLF REICHWEIN für 40.000 Mark in den Besitz des Meereskundlichen Museums über. Im Preis waren alle nautischen und funktechnischen Geräte sowie die gesamte Ausrüstung des Kutters mit Fanggeschirr, Rettungsmitteln und sonstigem Zubehör eingeschlossen. Im Sommer 1970 machte WOG 115 ADOLF REICHWEIN nach der Überführung von Ueckermünde im Stralsunder Hafen gleich neben dem Lotsenhaus fest. Noch im Oktober desselben Jahres wurde sie durch den Schwimmkran GOLIATH an gleicher Stelle an Land gesetzt (Abb. 14).

Das Meereskundliche Museum befand sich Anfang der 1970er Jahre in einer intensiven Phase der Planung zur Umgestaltung und Er-



Abb. 15: Kreuzung Semlower Straße/Wasserstraße – nur langsam kommt der Transport in Richtung Alter Markt voran (1973).

weiterung. Im Rahmen dieses Vorhabens sollte die ADOLF REICHWEIN vom Stralsunder Hafen auf den nördlichen Museumshof transportiert werden. Verfolgte man die Streckenführung auf einer Stadtkarte, so war allen Beteiligten klar, dass dies kein leichtes Unterfangen sein würde. Vom Stralsunder Hafen ging der Transport über den Semlower Kanal durch die Semlower Straße zum Alten Markt, weiter über die Mühlenstraße über die Kreuzung am Küttertort Richtung Bielkenhagen am Gericht vorbei auf den Nordhof des Museums (Abb. 15). Ein Team von Fachleuten der Volkswerft Stralsund erarbeitete das Transportkonzept und plante den Transport durch die Altstadt bis ins Detail: Es galt, die ökonomischste und sicherste Variante zu finden. Genaue Kosten für den Transport lassen sich heute nicht mehr recherchieren. Aus den Planungsunterlagen vom 6. Juni 1971 geht jedoch hervor, dass die Ingenieure sich einige Mühe machten, die effektivste Möglichkeit zu finden, den Kutter vom Hafen durch die engen Straßen der Altstadt zum Museum zu bringen. Neben der letztlich bevorzugten Variante der Überführung auf einem Transportgestell mit Gleitkufen war auch die im Zeitaufwand kürzere, aber deutlich kostenintensivere Beförderung auf einem Schwerlasttransporter durchdacht und verworfen worden (Abend et al., 1971; Abb. 16). Am Vortag des Transportes meldeten die Tageszeitungen, dass der Alte Markt und weitere Stra-



Abb. 16: Der Schlitten auf dem später die ADOLF REICHWEIN ins Meeresmuseum transportiert wurde, wird vorbereitet (1972).

ßen der Altstadt bis hin zum Meeresmuseum am 3. Februar 1973 wegen eines Schwerlasttransportes gesperrt würden. Neugierig geworden, verfolgten viele Stralsunder das Verladen des Kutters im Hafen und den Transport durch die engen Straßen (Abb. 17).



Abb. 17: Der Kutter in der Mühlenstraße.



Abb. 19: Kurz vor dem Ziel ist am Gerichtsgebäude die engste Stelle des Transportes zu passieren.



Abb. 18: Wegen der hohen Reibungswiderstände auf dem Asphalt müssen Gleitbleche, bestrichen mit Schmierseife, vor den Kufen des Schlittens ausgelegt werden.

Der etwa 70 Tonnen schwere Tross kam nur langsam voran: Vier große Schwerlastfahrzeuge mit einer Leistung von insgesamt 680 PS zogen den Schlitten samt Kutter mit 40 Millimeter-Stahlrossen über eingeseifte Stahlplatten Stück für Stück vorwärts. Die hinter dem Kutter freiwerdenden Gleitbleche wurden nach vorne gebracht, vor die Kufenbahnen gelegt und erneut mit Schmierseife bestrichen (Abb. 18). Für diese einfache und tadellos funktionierende Logistik standen 44 Gleitbleche (1 500 mm x 600 mm x 4 mm) und zwei Fässer Schmierseife zur Verfügung. Nach einer präzise vorausgeplanten zwölfstündigen Fahrt erreichte WOG 115 ADOLF REICHWEIN auf seinem Schlitten unbeschadet den Vorhof des Museums; außer einigen zerbrochenen Gehwegplatten gab es auf der 1,5 Kilometer langen Strecke keine weiteren Begleitschäden (Abb. 19).

Der damalige Museumsdirektor Sonnfried Streicher freute sich über sein neuestes Ausstellungsstück auf dem Katharinenhof. Die Ostseezeitung berichtete noch dreißig Jahre später über dieses Ereignis: „Das war ein sehenswertes Schauspiel. Ein großes Schiff in den engen und verwinkelten Gassen Stralsunds. So etwas hatten die Bürger der alten Hansestadt noch nicht gesehen. Viele Schaulustige standen am 3. Februar 1973 auf der Straße, um dieses Ereignis hautnah zu erleben.“

Auf dem Museumshof erhielt der Kutter seinen endgültigen „Liegeplatz“. Der Transportrahmen mit den Kufen wurde als Teil des Fundamentes mit einbetoniert. Im Oktober 1974 gehörte der Kutter, der nun wieder SAS 95 ADOLF REICHWEIN hieß, zu den Exponaten der neuen Dauerausstellung „Die Entwicklung der Küsten- und Hochseefischerei der DDR“ (Abb. 20). Im Museum erfolgte die Rückkennzeichnung, um an die ursprüngliche Benennung beim Stapellauf zu erinnern.

25 Jahre nach Kiellegung zeigte SAS 95 ADOLF REICHWEIN erhebliche Schäden. Nicht ohne Grund wurde der Kutter ausgesondert und sollte zur Ersatzteilgewinnung verschrottet werden. Stattdessen kam er nach Stralsund, lag einige Zeit ohne Erhaltungsmaßnahmen an Land und war auch an seinem endgültigen Standort der Witterung ungeschützt ausgesetzt. Museumsmitarbeiter erinnern sich, dass das Schiff bereits zum Zeitpunkt der Überführung größere sichtbare Schäden aufwies. Das Deck war teilweise verrottet und undicht. Regenwasser gelangte in die darunterliegenden Räume und verursachte schwere Schäden. Finanzielle Mittel für eine Instandsetzung waren nur begrenzt vorhanden. Um die Durchfeuchtung des Kutters zu verhindern, wurde das Deck mit einer Kunststoffschicht abgedichtet und darauf ein neuer Decksbelag verlegt. Mit weiteren Farb-

und Instandsetzungsarbeiten wurde die ADOLF REICHWEIN zu einem vorzeigbaren Exponat und einem Wahrzeichen, an dem noch heute hunderttausende Museumsbesucher jährlich in teils langen Warteschlangen vorbeiziehen (Abb. 21).

SAS 95 ADOLF REICHWEIN entwickelte sich in den nächsten Jahren aber zu einem Problem: Die jährlichen Wartungs- und Pflegearbeiten reichten nicht aus, um die Schädigung durch Witterungseinflüsse einzudämmen. Wollte man den Kutter in seiner ursprünglichen Form als Zeitzeugnis für Museumszwecke erhalten, waren ab 1994 umfangreiche Instandsetzungsarbeiten notwendig. Die umfangreichsten Schäden zeigten sich am Deck: Die Kunststoffschicht zwischen den beiden Decksbelägen staute die eindringende Feuchtigkeit, wurde im Laufe der Jahre brüchig und ließ das Holzdeck großflächig verrotten, wodurch auch das Ruderhaus in Schiefelage geriet. Über einen längeren Zeitraum drang so Wasser in das Innere und beschädigte unbemerkt Decksbalken, Spanten und die Beplankung. Eine umfassende Instandsetzung war nun unumgänglich, wenn man das Schiff nicht gänzlich verlieren wollte. 1995 plante das Meeresmuseum für die vorgesehenen Arbeiten 230 Arbeitstage mit sechs Arbeitskräften und veranschlagte einen finanziellen Gesamtaufwand von 167.000 DM – mit eigenen Arbeitskräften war



Abb. 20: Kutter und Zugeinheit aus drei KRAS und einem TATRA erreichen den Museumshof.

diese Fachaufgabe nicht zu leisten. Durch den Einsatz von sieben ehemaligen Werftarbeitern in zwei Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen des Stralsunder Arbeitsamtes und mit einer Spende der Ostdeutschen Sparkassenstiftung gemeinsam mit der Stadt- und Kreissparkasse Stralsund in Höhe von 70.800 DM wurden die Arbeiten möglich und im April 1998 abgeschlossen. Der „Museums-kutter“ SAS 95 ADOLF REICHWEIN wurde in zweijähriger Bauzeit von Grund auf saniert und am 6. Mai 1998 offiziell an die Besucher des Deutschen Meeresmuseums übergeben. Die Arbeiten umfassten die Erneuerung von Decksbelag, Decksbalken, Spanten, Schanzkleid, zahlreicher Planken, Aufbauten und ein kompletter Neuanstrich. Bei einem im Freien und an Land liegenden Holzschiff sind Schäden durch Wittereinflüsse unvermeidbar. Umso wichtiger ist es, ein Exponat wie die ADOLF REICHWEIN einer regelmäßigen Wartung und Pflege einschließlich sofortiger Reparatur der sichtbar werdenden Schadstellen zu unterziehen. So wurden 2005 erneut Instandsetzungsarbeiten notwendig. Das Schanzkleid und mehrere Planken der Außenhaut wurden erneuert. In jedem Sommer erfolgen turnusmäßig Farb- und Konservierungsarbeiten. Diese vorsorglichen Maßnahmen tragen bis heute dazu bei, den Kutter als museales Exponat und Zeitzeugnis zu bewahren. Ein 2010 in Auftrag gegebenes „Gutachten über den Zustand des 17-Meter-Kutters ADOLF REICHWEIN des Deutschen Meeresmuseums und Vorschläge über den weiteren Umgang mit dem

Projekt“ bescheinigt dem Museums-kutter „dass er bei schrittweiser Sanierung mit vertretbarem und vergleichsweise geringem Aufwand noch mindestens 30 Jahre für den musealen Einsatzzweck genutzt werden kann“ (Risch, 2010). Das Museum hat sich dieses Ziel gesteckt.

ZUSAMMENFASSUNG

Aus den volkstümlichen Fischereifahrzeugen der Ostsee sind im Laufe einer langen Entwicklungsperiode bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges die größeren Kutter für die Küsten- und Hochseefischerei entstanden. Sie wurden zu modernen Erzeugnissen einer Schiffbauindustrie, die sich in den Nachkriegsjahren mit immer größeren und moderneren Fahrzeugen weiterentwickelte.

Friedrich Romberg im Referat für Motoren- und Fangfahrzeuge der Reichsanstalt für Fischerei Berlin (RfF), der Germanische Lloyd (GL) und die Bremer Konstruktions-Gesellschaft Maierform GmbH machten sich bereits im Jahr 1938 gemeinsam daran, eine Standardisierung der deutschen Kutterflotte voranzutreiben. Es wurden sieben Kuttertypen (Typbezeichnungen A (12-Meter-Kutter) bis G (24-Meter-Kutter)) entwickelt, die als Standardfahrzeuge die Anforderungen der Fischer an Nord- und Ostsee erfüllen sollten.

In umfangreichen Versuchsreihen und systematischen Schleppversuchen wurden die sieben Kutterentwürfe getestet und optimiert.

1945 hatte die Sowjetische Militäradministration in Deutschland (SMAD) entschieden, als ersten Kutter für die Reparationsleistungen an die Sowjetunion und später für die Fischwirtschaft in der Sowjetischen Besatzungszone (SBZ) den 17-Meter-Kutter (Typ D) nach den Entwürfen Rombergs bauen zu lassen. Die 17-Meter-Kutter bildeten den Schwerpunkt innerhalb des Kutterbauprogramms zum Aufbau einer Fischereiflotte im Osten Deutschlands. Mit Hilfe der neuen Fischereiflotte sollte die äußerst angespannte Lebensmittelversorgung der Bevölkerung verbessert werden. Die Unterlagen, Baupläne und Bauvorschriften für den Kutter Typ D stellte das 1946 von Romberg im Auftrag der SMAD in Ostberlin gegründete und geleitete Ingenieurbüro des sowjetischen Ministeriums für Fischerei der UdSSR bereit. Gebaut wurden die Kutter in handwerklicher Holzbauweise unter Anwendung von viel Improvisation. Ein 17-Meter-Kutter erforderte etwa 43 Kubikmeter Eichenschnittholz, zwölf Festmeter Eichenrundholz, zwölf Kubikmeter Nadel- sowie einen Kubikmeter Buchenholz, trocken und abgelagert – und dies in einer Zeit, in der auch Heizmaterial extrem knapp war. Kein Kutter glich dem anderen. Die Längen bewegten sich von etwa 17,00 bis 17,80 Meter; die Breiten lagen zwischen 5,0

und 5,60 Meter. Daran, und an den Aufbauten der Kutter, die sich im Lauf der Jahre und bei Klasse- und Generalreparaturen veränderten, ließ sich teilweise die eigene Handschrift der kleineren Werften erkennen.

Insgesamt 17 ostdeutsche Werften waren am Bauprogramm der 17-Meter-Kutter beteiligt. Die lange Tradition des handwerklichen Holzschiffbaus entlang der Küste wurde damit zugleich wiederbelebt.

Der Fischkutter SAS 95 ADOLF REICHWEIN gehörte zu den ersten ostdeutschen Neubauten nach dem Zweiten Weltkrieg, die Ende der 1940er bis Anfang der 1950er Jahre auf hiesigen Werften gebaut wurden. Er dokumentiert damit einen bedeutenden Abschnitt in der deutschen Nachkriegs-Fischereigeschichte und in der Geschichte des Fischereischiffbaus im Osten Deutschlands.

Aus der Überlegung heraus, einen 17-Meter-Kutter in möglichst originalgetreuem Zustand in die Ausstellungen zur Geschichte der Fischerei zu integrieren, übernahm das Meeresmuseum die ADOLF REICHWEIN 1970 in seine Sammlung und stellte ihn aus. Der Fischkutter SAS 95 wird bis heute im Deutschen Meeresmuseum als Wahrzeichen und als Dokument eines Teils der deutschen Fischereigeschichte bewahrt.



Abb. 21: Wer den 17-Meter-Kutter auf dem Klosterhof entdeckt hat, ist auf dem richtigen Weg ins Meeresmuseum.

DANKSAGUNG

Wir bedanken uns bei allen, die uns bei den Recherchen zu diesem Beitrag mit ihren Erinnerungen, eigenen Sammlungen und zahlreichen Fotos unterstützt haben.

Unser besonderer Dank gilt: H.-Peter Adam, Günter Dame, Dr. Herwig Danner, Hans Dunki, Hans Ganschow, Michael Hannig, Klaus Mähl, Dr. Ing. Uwe Richter, Hans-Joachim Schulz (†) und Dietrich Strobel (†).

Es ist uns unmöglich, alle zu nennen, die uns mit ihrer wertvollen Hilfe oder als Zeitzeugen und aus ihrem persönlichen Erleben wertvolle Details für unsere Arbeit weitergaben. Stellvertretend sollen hier Andrea Bohn-Möller, Ralf Ehmke, Wolfhard Eschenburg, Manfred Frach, Sven Olaf Oehlsen, Ulf Ratje Hubert Saager, Christa Sieverkropp, Joachim Stahl (†), Walburga Wernsdorf, Kurt Wilke und Horst Wenzlaff genannt sein. Dr. Götz-Bodo Reinicke danken wir für die sorgfältige Revision des Manuskriptes.

LITERATUR

- Abend, A., Dunki, H., Berwald, D. & H. Schulz (1971): Konzeption für die Vorbereitung und Durchführung für den Transport des Kutters WOG 115 „Adolf Reichwein“ von Stralsund Seehafen bis vor die Katharinenhalle (Stralsund, 6.06.71), Archiv Deutsches Meeresmuseum.
- Boie, C. (2001): Von der Hansekogge zum Containerschiff, Harrislee.
- Bundesarchiv Berlin-Lichterfelde (1946-1948): Sammlung SMAD-Befehle DX1.
- Dame, G. (1986): Ein Oldtimer – noch immer aktuell. mbh (Modellbau heute), 3: 10-11, Militärverlag der Deutschen Demokratischen Republik (DDR), Berlin.
- Danner, H. (2001): Kriegsfischkutter, KFK, Mittler & Sohn GmbH, Hamburg.
- DSRK-Register (1974): DDR-Schiffs-Revision und -Klassifikation (DSRK): Schiffsklasse-Register.
- Foerster, E. (1947): Der Reichsfischkutter G (KFK). Die Fischwoche, 2 (9/10, Mai): 60.
- Germanischer Lloyd (1950): Schiffs-Register.
- Richter, U. (1992): Die 17-m-Kutterklasse – Verbleib, Einsatz und Bewahrung eines Kuttertyps, der größten Kutterbaureihe Deutschlands. In: Schiff und Zeit – PANORAMA maritim Nr. 36: 3-10.
- Risch, H. (2010): Gutachten über den Zustand des 17-m-Kutters „Adolph Reichwein“ des Deutschen Meeresmuseums Stralsund und

Vorschläge über den weiteren Umgang mit dem Objekt, Dierhagen 24.06.2010.

Strobel, D. (1992): Die 17-m-Kutterklasse, Panorama Maritim Nr. 28: 1-10.

Strobel, D. & G. Dame (1993): Schiffbau zwischen Elbe und Oder. Herford, Koehlers Verlagsgesellschaft.

Timmermann, G. (1962): Die nordeuropäischen Seefischereifahrzeuge, ihre Entwicklung und ihre Typen. In: Handbuch der Seefischerei Nordeuropas, 11 (4). E. Schweizerbarthsche Verlagsbuchhandlung, Stuttgart.

Bordtechnische und bootsbauliche Veränderungen in der Küstenfischerei Mecklenburg-Vorpommerns seit 1990

Wolfgang Steusloff

Die sich seit der deutschen Wiedervereinigung vollziehenden gravierenden Veränderungen der maritimen Kultur an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern sind seit Jahren thematischer Schwerpunkt der maritim-volkskundlichen Forschungen am Institut für Volkskunde (Wossidlo-Archiv) an der Universität Rostock. Wesentliche Orientierungsbereiche bilden dabei die Fahrgastschiffahrt, die Küstenfischerei, das maritime Handwerk, der Funktionswandel der Hafenanlagen, neue Erwerbszweige im Zusammenhang mit dem seither wieder unbehinderten Wassersport sowie der Ortsbildwandel in den Hafenstädten und den maritim strukturierten Küstendörfern.

Die Boote der Kutter- und Küstenfischer erscheinen dabei in zweifacher Hinsicht von besonderer Bedeutung, nämlich als wichtigstes Arbeitsmittel der Fischer und als erstrangige Zeugnisse des handwerklichen Bootsbaus. Es galt deshalb, den *gesamten* Bestand der Arbeitsboote zu beachten und insbesondere jüngste Veränderungen und deren Ursachen in einem konkreten geografischen, sozialen und zeitlichen Rahmen zu untersuchen: In diesem Fall an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern in den Berufsgruppen der (noch existierenden) Kutter- und Küstenfischer und der Bootsbauer im Zusammenhang mit den wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Veränderungen seit 1990 (Steusloff,



Abb. 1: Hölzerner 12-Meter-Kutter WAR-6 PREROW mit nachgerüsteter Technik. Im Bild backbord der Netzklarer („Rappeler“), steuerbord die Schleppnetztrommel und auf dem Ruderhaus eine Furuno-Radarantenne (Warnemünde, 2011).



Abb. 2: Kleinkutter TAR-008 mit Netzholer und Plastikrohr als Aussetzhilfe für Stellnetze (Tarnewitz, 1999).

2004, 2006). Dabei werden neuartige Phänomene erkennbar, die grundsätzlich nur vor dem Hintergrund der fundamentalen Veränderungen von Eigentumsverhältnissen und herrschendem Wirtschaftssystem gesehen und bewertet werden dürfen, da eine rein technologische Sichtweise Unkorrektheiten ergeben würde. So hat es beispielsweise auch in der DDR bereits Fischerboote aus glasfaserverstärktem Kunststoff und aus Stahl gegeben, ebenso waren bereits Netze und Tauwerk aus Kunstfasern in Gebrauch. Es standen Außenbordmotoren und luftgekühlte Bootsdieselmotoren zur Verfügung, ebenso hatten Plastik-Kisten („Dreh-Stapel-Kisten“) in den Kuttergenossenschaften zum Teil die hölzernen Fischkisten ersetzt, und es gab, wenn auch nur für die genossenschaftlichen Kutter in der Schleppnetzfisherei, Echolote und UKW-Sprechfunkgeräte. Viele dieser wichtigen technischen Innovationen waren jedoch vor 1990 in den meisten Fällen mit gravierenden Mängeln behaftet. Ein Timmendorfer Fischer äußerte zu den damaligen Echoloten treffend: „Wenn man lange genug hinguckte, konnte man manchmal sogar was erkennen.“ Andere, erstangig für den Export bestimmte Dinge, vor allem Netze, bekamen Fischer nur auf Umwegen und in zweit- oder drittklassiger Qualität in die Hände, wobei „Fischer“ als Angestellter von staatlichen und halbstaatlichen Fangbetrieben zu verstehen ist und „bekommen“ als Synonym für die zeitlich gestaffelte Zuteilung durch eine staatliche „Planbehörde“. Mit der Wiedervereinigung gingen dann ab 1990 in dieser Küstenregion die fünf Jahrzehnte der Dominanz von Staats-eigentum und dirigistischer Wirtschaftslenkung abrupt zu Ende.

Damit eröffneten sich schlagartig neue Möglichkeiten, die allerdings – was bald darauf und in zunehmendem Maße festzustellen war – auch ihre Schattenseiten haben. Als durchweg po-

sitiv erscheint der neuerdings unbegrenzte und unbehinderte Einzug technischer und elektronischer Innovationen in die Küstenfisherei. Erste Investitionen richteten sich nach den jeweils dringendsten Erfordernissen: Sofort nachgerüstet wurden die in der Stellnetzfisherei verwendeten Boote mit einem „Netzholer“ (hydraulische Netzwinde) zum Einholen der Netze, was eine ungemeine Arbeitserleichterung bedeutete. Auf den Kuttern ersetzten „Farbschreiber“ (Kombination von Echograph und Fischanzeiger) die mangelhaften Echolote, es folgten Radargeräte und die Anfang der 1990er Jahre von der See-Berufsgenossenschaft für Fischereifahrzeuge noch nicht zugelassenen satellitengestützten GPS-Navigationsgeräte mit metergenauer Positionsanzeige, die dennoch gleich nach 1990 installiert wurden. Hingegen blieben die älteren Bootsmotoren zumeist weiter in Gebrauch, sofern aus technischen Gründen kein Wechsel zwingend erforderlich war. Exemplarisch sei die Nachrüstung von zwei hölzernen Kuttern konkret beschrieben:

12-METER-KUTTER WAR-6 PREROW

Baujahr 1957, Eigner Dieter Borgwardt (Warnemünde), erworben 1991 von der Warnemünder Genossenschaft. Nachrüstungen: hydraulischer Netzholer, hydraulische Ruderanlage, Radar und Echolot (1991), Netzklarer („Rappler“), Kartenplotter und Ölofen (1992), zweiter Fahrstand und Schleppnetztrommel (1999). Hinzu kamen weitere Investitionen in die Umstellung auf Stellnetzfisherei (1991) und in die erneute Ausrüstung zur Schleppnetzfisherei (1999). Der Motor (SKL 3 NVD 24) ist nach einem Schaden 1999 durch einen SKL 4 NVD 24 ersetzt worden (Abb. 1).



Abb. 3: Nachgerüsteter dänischer Netzholer und Plastiktonnen zur Aufbewahrung von Stellnetzen auf einem Motorboot (Klein Zicker/Rügen, 2004).

10-METER-STELLNETZKUTTER TAR-006 USCHI

Baujahr 1988/89, Eigner Uwe Dunkelmann (Tarnewitz), erworben 1991 von der Wismarer Genossenschaft. Nachrüstungen: Netzholer (1993), GPS, Fischfinder und UKW-Sprechfunk (1994), Radar (1997), Echolot und Kartenplotter (2001), zweiter Fahrstand mit Autopilot (2003). Der modifizierte W50-LKW-Motor ist 2001 durch einen typgleichen Motor ersetzt worden.

Auffällig erscheint die gut dokumentierte Tatsache, dass die Fischer den Großteil der genannten Basis-Neuerungen nicht in Lübeck, Kiel oder Hamburg kauften, sondern aus dem nahen Dänemark bezogen. Dänische Vertreter für Fischereiausrüstung traten gleich 1990, noch vor der Währungsunion (bezahlt werden konnte später), an der gesamten Küste von Mecklenburg und Vorpommern in Erscheinung und liefern seither alles, was an Ausrüstung für die Fischerei erforderlich ist – von Arbeitshandschuhen und Ölzeug bis zu Netzen und Netzholern. Mitunter besorgten sich Fischer auch selbst ihr benötigtes Material in Dänemark, und zwar nicht per Boot auf dem Seeweg, sondern mit Auto und Anhänger. Mit den dänischen Lieferanten konkurrieren seit 1990 Ausrüster, die ihre Unternehmen in Mecklenburg-Vorpommern gegründet haben: Nicht wenige Fischer beziehen ihre Netze und weitere Ausrüstungen aus Wismar (Manfred und Eike Peters), Rostock (ROFIA GmbH), Sassnitz (Schiffsausrüster GmbH) und Wolgast (Axel Hahn), wobei es sich dabei zumeist ebenfalls um dänisches Material handelt. Schnellste Verbreitung fanden auf diesen Wegen vor allem dänische „Multimonofil-Netze“ (deren Kunstfaser-Material aus Taiwan oder Japan stammt) und dänische „Power-Blocks“ (hydraulische Netzholer mit wassergefüllten Gummiwalzen), aber auch Standheizungen für Fangfahrten in kalter Jahreszeit und Nirosta-Draht für die bereits um 1960 hier eingeführten Bügelreusenketten („Aal-Ketten“). Mit den leichter zu handhabenden Netzen aus Dänemark waren in der Stellnetzfisherei weitere Neuerungen verbunden: Zum einen erlaubten im Untersimm der Netze eingearbeitete Bleikugeln (im Unterschied zu den früheren Bleileinen) die Verwendung eines Bügels, Ringes oder Rohres als Hilfsmittel beim Aussetzen, zum anderen kamen mit den Lieferungen der Netze auch deren neue Verwehrbehältnisse, nämlich Kunststoffsäcke und Plastiktonnen in Gebrauch (Abb. 2 und 3).

1991 erschienen an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern die ersten dänischen Kleinkutter aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK) in



Abb. 4: Die in Dänemark erbauten GFK-Kutter POE-011 BLEIB TREU und POE-027 BELLA im Hafen von Timmendorf/Poel, 1997.



Abb. 5: 9,5-Meter-GFK-Kutter WAR-9 FRANZISKA, erbaut 1995 in Sakskøbing/Dänemark für A. Harant, mit 2005 in Rødvig/Dänemark nachgerüstetem Schleppgeschirr (Warnemünde, 2006).

Längen zwischen fünf und zwölf Metern für die Stellnetzfisherei. Ihr Augenmerk richteten die Fischer dabei auf die Bootswerften in Sakskøbing/Lolland (Bredgaard Bådeværft ApS) und Faaborg/Fünen (Faaborg Værft A/S), weil anfänglich nur dort nach den Bestimmungen der deutschen See-Berufsgenossenschaft gebaut wurde. Gleichzeitig trafen in den Fischereihäfen auch angekaufte „Second-Hand“-Boote aus Dänemark und Schleswig-Holstein ein, wobei es sich ebenfalls um GFK-Kutter dänischer Fabrikation handelte. Exemplarisch sei die Flotte der in Timmendorf/Insel Poel beheimateten GFK-Kutter genannt (Stand 1999): POE-027 BELLA (erbaut in Dänemark, Ankauf aus Schleswig-Holstein 1992), POE-011 BLEIB TREU (erbaut in Sakskøbing, Neubauftrag 1994), POE-18 HEINER (erbaut 1990 in Sakskøbing für einen Fischer aus Gollwitz/Insel Poel, Ankauf 1995) und POE-14 JOHANNA (erbaut 1993 in Sakskøbing, Ankauf aus Gilleleje 1999 (Abb. 4 und 5).



Abb. 6: GFK-Boote vom Typ „Crescent 498“ aus Schweden mit Honda-Außenbordmotor (rechts) und „Orkney Longliner 16“ aus England mit Mercury-Außenbordmotor (links); erworben 1991 (VIA-001) und 1995 (Vi-A 3) als Ersatz der hölzernen Strandboote (Vitt/Rügen, 2000).

Neben den dänischen GFK-Kuttern und seltenen nichtdänischen Neuzugängen gehören die älteren genossenschaftlichen Boote weiterhin zum Bild der Fischereihäfen, wenn auch nicht mehr so zahlreich wie vor 1991. Kaum verändert hat sich hingegen der Bootsbestand der pommerschen Bodden- und Haff-Fischer, die weiterhin ihre hölzernen und eisernen Netzboote, Reusenboote und Heuer nutzen. Wiederum anders gestalten sich die Verhältnisse an den hafenlosen Außenstränden, wo kleine schwedische, norwegische und englische GFK-Boote in „Klinkeroptik“ und mit Außenbordmotoren in zunehmendem Maße die traditionellen hölzernen Strandboote ersetzen (Abb. 6). Zahlenmäßig handelt es sich jedoch bei den außer Dienst gestellten Strandbooten und den neuen GFK-Booten an den Außenstränden der Mecklenburger Bucht, der Halbinseln Fischland, Darß und Zingst sowie der Inseln Rügen und Usedom um kein ausgewogenes Verhältnis. Unübersehbar ist ein erheblicher Rückgang des Bootsbestandes, und vielerorts wirken die Fischerstrände geradezu verwaist – ein Eindruck, der noch verstärkt wird durch verfallene, leerstehende oder umfunktionierte Gebäude im Dünenbereich, die einst der Fischannahme oder der Lagerung von Fanggeräten und Kisten dienten.

Zu Beginn dieser hier knapp skizzierten Entwicklung vollzog sich jedoch eine grundlegende Veränderung der Eigentumsverhältnisse.

Dadurch bot sich den Fischern seit 1991 auch die Möglichkeit, aus den Beständen der sich in Auflösung bzw. Umstrukturierung befindlichen Fischereiproduktionsgenossenschaften (FPG) hölzerne 12-Meter- und 17-Meter-Kutter (mit Ausrüstung) ebenso wie in Rechlin gebaute GFK-Stellnetz-Boote sowie andere Kleinkutter und Boote zu Vorzugspreisen zu erwerben. Fraglos handelt es sich in allen Fällen um relativ hohe Investitionen in die nun private Fortführung der Fischerei. Doch in diesem Zusammenhang darf nicht unerwähnt bleiben, dass die Privatisierung der Fischerei auch wesentlich gefördert wurde, und zwar mit Investitionsbeihilfen aus öffentlichen Mitteln bis zu 60 % der Kosten und durch zinsgünstige Kredite (Abb. 7 und 8). Das ist allerdings nur die eine Seite der Medaille, denn mit der geförderten Umstellung und Modernisierung der Fischerei war die Forderung nach einer drastischen Reduzierung der ostdeutschen Fischereiflotte verbunden, deren Abbau ebenfalls gefördert bzw. prämiiert wurde, und zwar konkret in jedem Einzelfall: Für eine endgültige Stilllegung gab es in den 1990er Jahren 3.500 DM pro Brutto-Register-Tonne (BRT), für einen 12-Meter-Kutter von 17 BRT also einen Betrag von 59.500 DM und für einen 17-Meter-Kutter, der zwischen 30 und 39 BRT vermessen sein konnte, sogar bis zu 136.500 DM. Mit Hilfe solcher Förderungen schrumpfte die Fischereiflotte im deutschen Nordosten von 1990 bis



Abb. 7: Privatisierte hölzerne 17-Meter-Kutter im sanierten Fischereihafen von Freest, 1999.

2002 etwa um die Hälfte, dennoch wurden von 2002 bis 2006 weitere Mittel für das Abwracken zur Verfügung gestellt. Nicht zuletzt aufgrund solcher EU-Prämien wechselte manches Fischerboot – zumeist von jenen Fischern, die ihr Gewerbe aufgegeben haben – in den Besitz

von Freizeitskippern über, was allgemein mit einem komfortorientierten Umbau verbunden war (Abb. 9).

Doch nicht nur das Abwracken oder die endgültige Stilllegung von Booten wie auch deren Überführung in ein Drittland oder deren Verwen-



Abb. 8: WIS-020 SEESTERN, eines der ehemals genossenschaftlichen GFK-Boote von der Rechliner Bootswerft, am sanierten Fischereianleger. An Deck u. a. ein zweiter Fahrstand, ein dänischer Netzholer und zahlreiche Fässer zur Aufbewahrung von Stellnetzen (Wismar, 2006).



Abb. 9: Strandboot von Usedom, umgebaut zum Freizeitboot mit vorderem Deck und Kajüte (Krummin/Usedom, 2004).

zung zu anderen Zwecken als dem Fischfang wurden mit öffentlichen Mitteln belohnt, sondern sogar das Nichtfischen der Fischer! Pro Jahr und Kutter waren seit 1990 zwischen 45 und 60 Stilliegetage prämiert. Je nach Kuttergröße entsprach das in den 1990er Jahren jährlichen Beträgen zwischen 14.000 und 38.000 DM, welche die Fischer fest einplanten und mit denen sich natürlich auch zeitweilige Fangausfälle besser überbrücken ließen – bis zur Abschaffung der Stilliegeprämie Anfang 2006. Das war jedoch nur eine von vielen Einbußen: Über die Fischer, die nach 1990 weiterhin ihren Beruf ausüben wollten, fegt seit 1991 eine Schlechtwetterfront nach der anderen hinweg, und zwar von einer Art, die ihnen bis dahin unbekannt war und die sie am Anfang ihrer neuen beruflichen Selbstständigkeit kaum erahnen konnten: immer problematischere EU-Reglementierungen, Fangquotierungen, erweiterte Schonzeiten und Schongebiete, Preisverfall vor allem beim Hering, zeitweiliger Rückgang der Dorsch- und Heringbestände und dementsprechende Schutzmaßnahmen, Absatzprobleme aufgrund eines in Mecklenburg-Vorpommern bis 2003 fehlenden größeren Fischwerkes, Billigimporte aus osteuropäischen Ländern, fangunabhängige hohe Nebenkosten (z.B. monatliche Versicherungszahlungen) bei niedrigem Verdienst, Abzahlungen hoher Kredite für Boot, Ausrüstung und Ausrüstungsumstellung von Schleppnetz- auf Stellnetzerei bei zunehmende Fangreglementierungen, steigende Preise für Diesel-Brennstoff, Einschränkung der Fischerei durch Ausweisung und Ausweitung von Schutzgebieten nach der europäischen Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH), gebietsweise Fangeinbußen durch die erhebliche Zunahme der Kormoran-Population.

Zwangsläufig haben solche Verhältnisse folgenschwere Auswirkungen auf die berufliche Existenz der Kutter- und Küstenfischer, was

zunächst in personeller Hinsicht deutlich wird: An der Küste von Mecklenburg-Vorpommern ist die Zahl der Betriebe der kleinen Hochsee- und Küstenfischerei (Haupterwerb) zwischen 1991 und 2010 von 950 auf 315 gesunken (lt. freundlicher Mitteilung des Landesamtes für Landwirtschaft, Lebensmittelsicherheit und Fischerei). In Anbetracht des Durchschnittsalters der noch aktiven Berufsfischer dürfte bald ein weiterer deutlicher Abwärtstrend zu konstatieren sein. Viele Fischer (1990 waren es noch 1 400) haben sich in der klaren Erkenntnis, dass keine beruflichen Verbesserungen zu erwarten sind, gleich 1990/91 für den Vorruhestand und das sichere Altersübergangsgeld entschieden. Andere Fischer waren damals jünger und investierten in die Fortsetzung ihrer Fischerei. Aber nicht wenige von ihnen standen in den folgenden Jahren vor beruflichen Existenzproblemen und wurden zur Aufgabe der Fischerei gedrängt. Und von denjenigen, die heute noch fischen, haben inzwischen die meisten das 50. Lebensjahr überschritten. Sie werden in absehbarer Zeit ohne Aussicht auf berufliche Nachfolger in den Ruhestand gehen, denn junge Leute sehen in der Fischerei und in der Ausbildung als „Fischwirt/in - Kleine Hochsee- und Küstenfischerei“ – so die Bezeichnung des neuen Lehrberufes – kaum eine Zukunft. „Wenn wir mal aufhören, dann ist Schluss“ äußerte ein Dassower Fischer bereits 1999 und dabei handelt es sich keinesfalls um die Schwarzmalerei eines Einzelnen, sondern um eine von den meisten noch aktiven Fischern vertretene realistische Prognose. Sie sehen als Folge der europäischen Fischereipolitik der letzten zwei Jahrzehnte eine in hohem Maße besorgniserregende Entwicklung und Perspektive, wie es sie zuvor in der traditionellen Fischerei an deutschen Küsten zu keiner Zeit gegeben hat.

Mit den beruflichen Problemen der Kutter- und Küstenfischer und der Veränderung des Bootsbestandes korrespondieren zwangsläufig auch Fragen zum traditionellen handwerklichen Bootsbau an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern. Das betrifft vor allem die Standorte der Bootswerften und Bootsbaustellen, deren bauliche und technische Ausstattung, deren Eigentümer und Beschäftigte, den Kundenkreis wie auch das auftragsabhängige Angebots- und Leistungsspektrum. Umfangsbedingt kann hier jedoch nur auf letzteres kurz eingegangen werden: Selten geworden sind Aufträge für Neubauten aus Holz, aber sie werden mitunter noch vergeben, sowohl von Berufsfischern als auch von Freizeitskippern. Arbeitsboote für die Fischerei entstanden seit 1990 in Kirchdorf beim Poeler Bootsbau (ein 9-Meter-Fischkutter,

ein Binnenfischerboot und zwei Reusenfähne), in Middelhagen auf der Bootswerft Lorenz (ein Reusenboot), in Kröslin auf der Bootswerft Manfred Holtz (zwei Boote, davon ein Strandboot), in Wolgast auf der Nansen Werft (ein Reusenboot, ein Strandboot), auf der Bootswerft Anklam (ein Heuer) sowie in Ueckermünde auf der Bootswerft Norbert Stöcker (ein Motorboot, ein Strandboot). Hölzerne Freizeitboote fertigten der Poeler Bootsbau in Kirchdorf (eine Barkasse, ein Jugendkutter, ein Motorboot, ein Prahm und vier Dingis; als Dienstfahrzeug außerdem ein Lotsenversetzboot), der Yacht- und Bootsbau Jens-Peter Weiß in Bartelshagen II (ein 13-Meter-Kutter), die Werft Rammin in Barth (ein Zeesboot), die Bootswerft Thomzik in Stralsund (fünf „Pommern-Jollen“, ein Heuer, ein 11-Meter-Boot und ca. 20 Dingis), die Bootswerft Manfred Holtz in Kröslin (ein 9-Meter-Kajütboot), die Nansen-Werft in Wolgast (Jollenkreuzer), die Bootsbauerei Bodo Nagel in Zecherin (ein Zeesboot), die Bootswerft Anklam (Kanus und ein 9-Meter-Motorboot) und die Bootswerft Diethelm Baars in Ueckermünde (Motorsegler, Ruderboote, Segelyachten). Außerdem gehören einige Kuriositäten zur bootsbaulichen Bilanz: der Bau zweier „Wikingerboote“ (Kirchdorf), eines venezianischen Wassertaxis und eines historischen Motor-Rennbootes (Wolgast) sowie einer „Kogge“ (Lauterbach). Letztere entstand 1998 für die Störtebeker Festspiele in Ralswiek auf Rügen.

Ursächlich für den zahlenmäßigen Rückgang hölzerner Neubauten sind im Wesentlichen die regressive Entwicklung der Fischerei als früherem Hauptauftraggeber an der Küste sowie die bevorzugte Alternative für die noch aktiven Berufsfischer, Boote aus glasfaserverstärktem Kunststoff oder aus Stahl zu erwerben. Hinzu kommen die vergleichsweise hohen Herstellungs- bzw. Anschaffungskosten für hölzerne Boote. Somit überwiegen auf den Holzbootswerften seit 1990 Reparaturarbeiten wie Planken- und Spantenwechsel an Fischerbooten und Traditionsseglern, Umbauten ehemaliger Fischerboote zu Freizeitbooten und die Restaurierung bzw. der Wiederaufbau von Oldtimern (Abb. 10).

Im Unterschied zu den Werften für hölzerne Boote, die zahlenmäßig nach wie vor die deutliche Mehrheit bilden, hat sich auf den beiden Werften in Lauterbach und Greifswald, wo serienweise Yachten entstehen, eine gänzlich andere Entwicklung vollzogen. Dafür sorgte die große Nachfrage nach diesen Freizeitbooten und eine dementsprechende Auslastung der Unter-



Abb. 10: Wechsel der Bodenplanke (Sohle) des Strandbootes KOS-4 von Koserow/Usedom auf der Bootswerft von Manfred Holtz. Im Vordergrund die alte und die neue Bodenplanke sowie die unterzusetzende Stahlschiene (Kröslin, 2004).

nehmen. Da beide Werften bereits vor mehreren Jahren die Produktion der GFK-Rumpfschalen nach Polen verlagert haben, werden an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern gegenwärtig (2012) nur noch in Dassow (Schlichting Boots- und Formbau) und in Wiek auf Rügen (Wieker Boote GmbH) Boote aus glasfaserverstärkten Kunststoffen kontinuierlich hergestellt – in keinem Fall jedoch GFK-Kutter für die Fischerei. Dieser Sektor wird unverändert von dänischen Erfahrungen und Fabrikaten dominiert.

Das Angebotsspektrum der meisten auf den Holzbootsbau spezialisierten Werften an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern lässt weitere Veränderungen erkennen, ebenfalls im Zusammenhang mit dem erheblichen Rückgang der Berufsfischerei und der enormen Zunahme der wasserseitigen Freizeitgestaltung. Recht schnell haben sich die Bootsbaumeister darauf ein- bzw. umstellen können, und zwar durch erweiterten Boots- und zusätzlichen Motorservice (Außenbordmotoren und Einbaudiesels), modernisierte und erweiterte Wasserliegeplätze bis zu werfteigenen Yachthäfen mit sanitären Einrichtungen, zusätzliche Winterlagerplätze im Freien und in Hallen sowie moderne Transporttechnik (Bootskrane, hydraulische Hubwagen).

Mithin bleibt zu konstatieren, dass der handwerkliche Bootsbau an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern weiterhin existiert, und zwar sowohl in seiner traditionellen Form (Holz) als auch in neueren Ausrichtungen (GFK, Stahl). Vielleicht erscheinen neben der Konjunktur im Bau von GFK-Serienyachten sogar jene Arbeiten am beachtlichsten, die in heutiger Zeit auf Holzbootswerften ausgeführt werden, denn dazu gehören nicht nur Erneuerungen von Plan-

ken und Spanten oder Innenausbauten von angelieferten Bootsrümpfen, sondern mit zunehmender Beliebtheit von „Oldtimern“ auch deren Restaurierung oder der Wiederaufbau von Booten, die noch vor wenigen Jahrzehnten als reparaturunwürdig aufgegeben worden wären. Außerdem werden ehemalige Fischerboote – zunächst waren es Zeesboote, inzwischen sind es Strandboote und Heuer – für Freizeitzwecke umgebaut. Und weiterhin entstehen Neubauten, nicht nur für Freizeitskipper, sondern vereinzelt sogar für Angehörige jener Berufsgruppe, die – inzwischen stark reduziert – noch immer der Fischerei nachgeht. Offensichtlich wissen einige der letzten Berufsfischer auch heute noch die Vorteile eines solide gebauten Fahrzeuges aus Eichenholz zu schätzen.

ZUSAMMENFASSUNG

Vorgestellt werden die Ergebnisse einer Dokumentation der Veränderungen in der Fischerei und im Bootsbau an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern seit der deutschen Wiedervereinigung 1990, mit der abrupt fünf Jahrzehnte der Dominanz von Staatseigentum und dirigistischer Wirtschaftslenkung endeten. In der Küstenfischerei wurde sehr schnell der nun unbegrenzte und unbehinderte Einzug technischer und elektronischer Innovationen deutlich. 1991 erschienen die ersten dänischen Kleinkutter aus glasfaserverstärktem Kunststoff (GFK) für die Stellnetzfisherei, erbaut in Saks-købing/Lolland und Faaborg/Fünen. Kaum verändert hat sich der Bootsbestand an der pommerschen Bodden- und Haffküste, wo weiterhin hölzerne und eiserne Netzboote, Reusenboote und Heuer genutzt werden. Hingegen ersetzen an den hafenlosen Außenstränden zunehmend kleine GFK-Boote mit Außenbordmotoren die traditionellen hölzernen Strandboote.

Mit der geförderten Umstellung und Modernisierung der Fischerei war die Forderung nach einer drastischen Reduzierung der ostdeutschen Fischereiflotte verbunden, deren Abbau prämiert wurde. Aber dafür sorgten nicht nur Prämien, sondern zudem vielfältige Probleme und zunehmende Belastungen der seit 1991 um zwei Drittel dezimierten haupterwerblichen Fischereibetriebe.

Erhebliche Veränderungen konnten auch auf den Holzbootswerften dokumentiert werden: Es überwiegen seit 1990 Reparaturarbeiten wie Planken- und Spantenwechsel an Fischerbooten und Traditionsseglern, Umbauten ehemaliger Fischerboote zu Freizeitbooten und die Restaurierung von Oldtimern. Zum neuen Angebot ge-

hören außerdem ein erweiterter Boots- und ein zusätzlicher Motorenservice, modernisierte und erweiterte Wasserliegeplätze sowie zusätzliche Winterlagerplätze und moderne Transporttechnik. Hingegen hat sich auf den beiden Werften in Lauterbach und Greifswald, wo serienweise GFK-Yachten entstehen, eine andere Entwicklung vollzogen, wofür die große Nachfrage nach diesen Freizeitbooten gesorgt hat.

LITERATUR

Steusloff, W. (2004): Bootsbau in Mecklenburg-Vorpommern. Zur Entwicklung des maritimen Handwerks seit 1990. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv. Wissenschaftliches Jahrbuch des Deutschen Schifffahrtsmuseums 27, S. 201-234.

Steusloff, W. (2006): Kutter- und Küstenfischerei in Mecklenburg-Vorpommern. Zur Entwicklung eines maritimen Erwerbszweiges seit 1990. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv. Wissenschaftliches Jahrbuch des Deutschen Schifffahrtsmuseums 29, S. 219-246.

Modellbau von traditionellen Booten der südlichen Ostseeregion

Helmut Olszak

Es fing alles ganz harmlos an. Eigentlich sollte es vor etwa 15 Jahren nur ein Schiffsmodell werden, das nicht bereits als Baukastenmodell viele hundert Male gebaut wurde oder auch genauso oft im Müllimer landete. Dass sich aus diesem Gedanken ein derart umfangreiches Betätigungsfeld entwickeln würde, war zu diesem Zeitpunkt nicht gedacht oder geplant. Wie alle Anfänger war auch ich auf der Suche nach Bauplänen – und wie der Zufall es wollte, bekam ich

einen Bauplan der *VICTORY* in die Hände. Bald aber musste ich betrübt feststellen, dass man, um Modelle bauen zu können, eine Werkstattausrüstung benötigt, die meine Möglichkeiten zu diesem Zeitpunkt weit überstieg. Auch hatte ich damals nicht das geringste Wissen über Schifffbau überhaupt. Und so fing man schon mal mit der obersten Planke an und wunderte sich, dass am Kiel nichts mehr zusammen passte. Das Ergebnis meiner weiteren Überlegungen



Abb. 1: Modell einer Erdlomme vom Frischen Haff.



Abb. 2: Modell eines Reusenbootes vom Mönchgut.



Abb. 3: Modell eines Serienfischkutters, gebaut in Warnemünde 1921.



Abb. 4: Modell eines Kutters für die Treibnetzfisherei von Kirchhof aus Stralsund.

Drewel sind Hütegefäße, die als „Ligger“ gebaut wurden und zur Aufbewahrung von lebenden Fischen dienten. Kleinere Behältnisse wurden in Kastenform gefertigt, die zwischen Pfählen im Uferbereich befestigt wurden. Als kleine bootsähnliche Behältnisse, aber auch in Form eines Schiffsrumpfes wurden sie von den Fischern hinter ihrem Boot zum Markt geschleppt. Die Drewel lagen meist in der Strömung, um den Fang der Fischer aufzunehmen oder an den Bollwerken der Städte, von wo aus der Fisch dann verkauft wurde. Dabei war die Waage ein typisches Merkmal. Die Behälter wurden bei Notwendigkeit geschleppt, wozu achtern ein Ruder eingehängt werden konnte. Am Vorschiff befand sich auf vielen Behältnissen die „Liggerbud“, in der die Gerätschaften der Fischer und Markthändler untergebracht waren und die auch als Schutzraum diente. Das Modell wurde nach dem in Göhren auf dem Südstrand liegenden „Ligger“ gebaut, der 1985 dort abgestellt wurde und seitdem langsam verrottet (Abb. 5 und 6).



Abb. 5 und 6: Der letzte Drewel in Göhren (links) und das Modell (rechts).

war, ein Schiffsmodell zu bauen, bei dem sich die Kosten für Material und Arbeitsmittel stark reduzieren ließen. Das hieß, so viel wie möglich, von den Planken bis zum Tauwerk, selbst herzustellen. Das war aber nur in einem großen Maßstab möglich – ich legte mich daher auf den nicht eben attraktiven Maßstab 1:15 (1 m = 6,66 cm) fest (Abb. 1 bis 4).

Der Grundstein für alle weiteren Aktivitäten in dieser Richtung wurde durch das Buch „Lommen und Buxer“ von Fornacon und Salemke (1988) gelegt. Das erste Modell, das ich in diesem Buch fand und nachbaute, war eine Yacht im Maßstab 1:15. Ein stattliches Modell, das noch heute Bestandteil der Modellsammlung ist (Abb. 7). Auf den Geschmack gekommen, wurden zwei weitere Modelle aus diesem Buch gebaut, wobei ich feststellte, dass diese Bootstypen bisher noch nie gebaut und nicht einmal erwähnt worden waren. Hinzu kam, dass der Personenkreis, der sich mit dem Modellbau kleiner Arbeitsboote beschäftigte, sehr überschaubar war. So suchte ich den Kontakt zu Gerhard Salemke in Gütersloh, der mir dann sehr um-

Heuer sind typische, in ihren Varianten vielfältige Fahrzeuge im Stettiner Haff, im Bereich des Achterwassers sowie des Peenestroms, die im 19. Jahrhundert, vor allem durch die Werften Jahrling in Freest und Menge in Lassan und auch anderer Bootsbauer im Haff- und Peenegebiet, eine weite Verbreitung im pommerschen Küstenbereich und darüber hinaus fanden. Ursprünglich vorzugsweise als Segelfahrzeug mit einer Länge bis zu sechs Metern, zwei- und dreigängig gebaut, wurden die Heuer mit Einführung des Motors beachtlich größer und erreichten eine Länge von sieben bis acht Metern. Je nach Verwendungszweck, für die Reusenfischerei oder als Angelheuer, wurden die Fahrzeuge mit oder ohne Schwert gebaut.

fangreiches, teilweise noch unveröffentlichtes Material zur Verfügung stellte. Er war es dann auch, der im Jahre 2003 zusammen mit Dieter

Kettelhut aus Verl nach Berlin kam und meine Modelle begutachtete und als akzeptabel einstuft.

Nun wuchs mein Interesse für die kleineren Bootstypen der Ostseeregion. Dass allerdings das zu bearbeitende Quellenmaterial derartige Dimensionen annehmen würde, war für mich zu dieser Zeit nicht absehbar. Es begann eine intensive Suche nach Literatur und Unterlagen, da mir die geschichtlichen Hintergründe für das Verständnis der Boote sehr wichtig sind. Nicht allein der Bau der Boote, sondern auch die Lebensweise der Fischer, die Vielfalt der Verwendung der Fahrzeuge und nicht zuletzt die regionalen Besonderheiten sind dabei wichtige Aspekte. Viele Tage und Wochen verbrachte ich in der Staatsbibliothek Berlin und in den Lesesälen der Humboldt-Universität mit dem Studium der einschlägigen Literatur und dem Kopieren ganzer Bücher.

Ich stellte fest, dass der Bootsbau in den Regionen Ost- und Westpreußen recht gut dargestellt war. Es gab genügend Veröffentlichungen und Rekonstruktionszeichnungen. Allein die Arbeiten von Gerhard Salemke und Werner Jäger gaben einen guten Gesamtüberblick (Jäger, 1995). Die Region Pommern hingegen hatte außer den Zeichnungen, die bei Wolfgang Rudolph zu finden waren, kaum etwas Gleichwertiges aufzuweisen. Über diesen Umstand nicht gerade erfreut, begann ich dann Modelle nach den von Rudolph (1966, 1969) veröffentlichten Zeichnungen zu bauen (Abb. 9). Dies war nicht einfach, denn in den Zeichnungen war immer nur der Mittelspant dargestellt, während der

Quatzen dienten in Pommern als Fischhändlerfahrzeuge, die auch mit Hilfsmotor ausgerüstet wurden. Sie wurden Ende des 19. bis Anfang des 20. Jahrhunderts für den Lebendfischtransport von den Fanggründen in Schweden, Dänemark und Ostpreußen zum Umschlaghafen (vorzugsweise Stettin) genutzt. Quatzen waren eigenständige Händler oder fuhren für eine Handelsfirma, aber auch dann auf eigene Rechnung. Nach der Erfindung von Trockeneis und dem Ausbau der Bahnstrecken wurden die Quatzen nicht mehr ausschließlich zu diesem Zweck benötigt und auch für andere Zwecke genutzt. Sie wurden u. a. als Kutter und auch als „Ligger“ eingesetzt (Abb. 8).



Abb. 7: Haffjacht nach Gerhard Salemke.



Abb. 8: Modell einer Quatze.



Abb. 9: Modelle nach Wolfgang Rudolph.

für den Modellbauer wichtige Spantenriss bei fast allen Darstellungen fehlte. Nachforschungen bei der ehemaligen Akademie der Wissenschaften in Berlin ergaben, dass die Materialien und Unterlagen von Wolfgang Rudolph zwar der

Zeesenkähne wurden schon im 16. Jahrhundert erwähnt. Neben dem Tuckerkahn waren sie die größten geklinkerten Fischereifahrzeuge der südlichen Ostseeküste. Das Einsatzgebiet beschränkte sich auf das Stettiner Haff, für das Befahren der offenen Ostsee waren diese Schiffe nicht geeignet.

Die Schiffe hatten keinen Kiel, sondern waren mit einer Kielplanke gebaut (Sohlkiel); sie waren mit Seitenschwertern ausgerüstet. Zeesenkähne hatten zwei Masten mit Luggerseglern. Im Achterschiff befindet sich der Deken, ein durchfluteter Raum für den Lebendtransport der Fische, davor der abgetrennte Stintraum. Mittschiffs war der Netzraum, im Vorschiff war das Logis für die Mannschaft, die meist aus vier Mann bestand, eingerichtet. Die Fahrzeuge waren vollständig aus Eiche gebaut.

Gefischt wurde mit der Zeese, einem sackartigen Netz, das seitwärts driftend gezogen wurde. Die Länge des Kahns ermöglichte das Offenhalten des Netzes. Gefangen wurden Aal, Stint und Edelfische, vorzugsweise Zander.

1904 waren auf dem Stettiner Haff noch 34 Zeesenkähne registriert. 1908 wurde die Fischerei mit diesen Fahrzeugen auf dem Stettiner Haff endgültig eingestellt (von Fircks, 1982; Winkler, 1986; Abb. 10).



Abb. 10: Zeesenkahn vom Stettiner Haff.

Gerhard Salemke, der bei der Schichauwerft in Elbing Schiffszeichner gelernt hatte, zeigte mir dann, wie man Risse zeichnet. Damit begann die intensive Erfassung, Vermessung und Dokumentation der Boote an der südlichen Ostseeküste.

Es ist immer ein besonderes Erlebnis, Modelle von Booten herzustellen, deren Originale ich selbst vermessen und deren Rekonstruktionszeichnung ich selbst gefertigt habe, so z. B. der Heuer von Fischer Tiefert aus Zempin/Usedom (Abb. 11 bis 14). Als Baumaterial für die Modelle lässt sich Eichenholz gut verwenden. Die Planken lassen sich leicht verdrehen und biegen, wenn sie mit Dampf behandelt werden. Das Modell bekommt einen sehr schönen „alten“ Ausdruck, wenn das gebeizte Holz mit Schelllack gestrichen wird.

Aus dem ursprünglichen Plan, ein Modell zu bauen, das nicht jeder baut, ist mittlerweile eine

Humboldt-Universität, Abteilung Europäische Ethnologie, übergeben worden waren, dort aber nicht auffindbar waren. Somit war für mich die Nutzung dieser Vorlagen unmöglich.



Abb. 11 und 12: Heuer von Fischer Tiefert aus Zempin/Usedom (links) und als Modell (rechts).

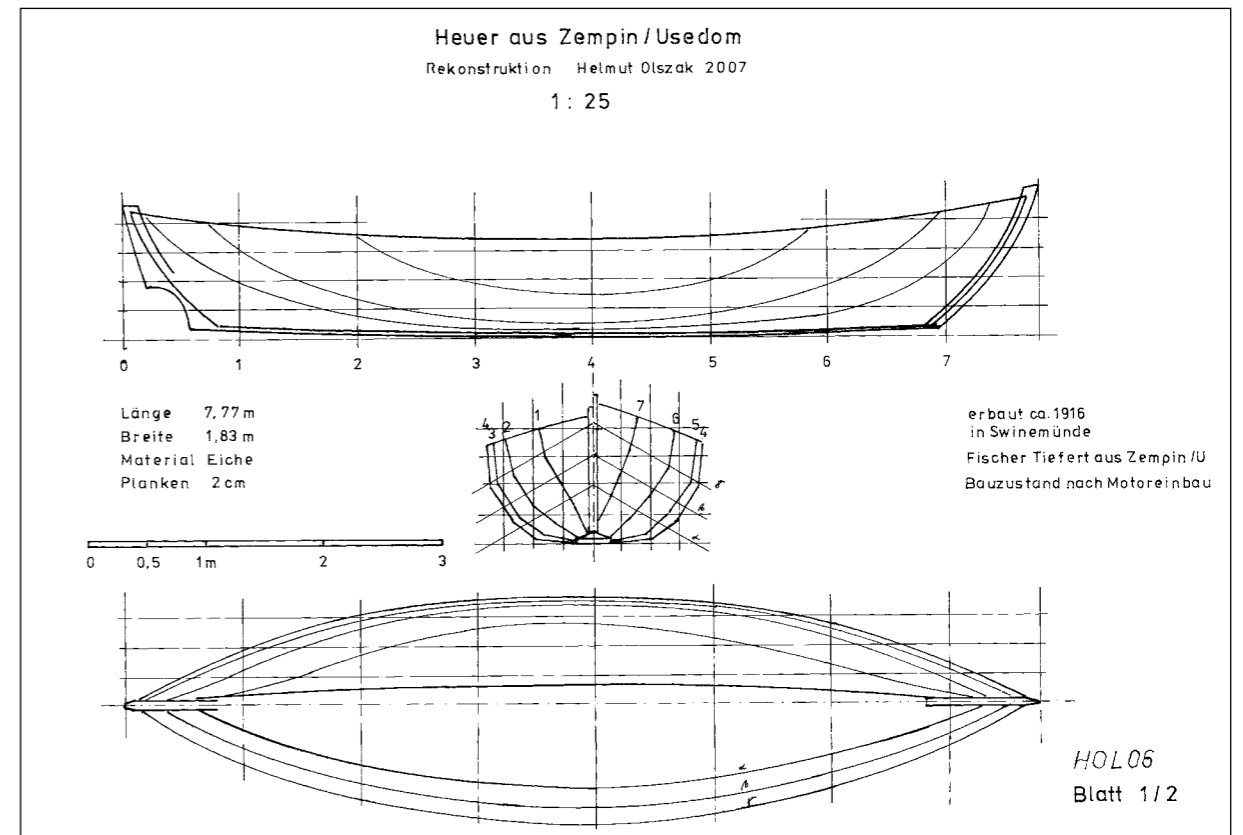


Abb. 13: Linienrisse des Heuers aus Zempin (Zeichnung: Helmut Olszak; Archiv Deutsches Meeresmuseum).

umfangreiche Dokumentation vieler noch existierende Boote unserer Küstenregion und eine schon in mehreren Museen an der Ostseeküste gezeigte Modellsammlung geworden. Es erschien mir wünschenswert, dass die Modelle, die bisher in den Museen von Prerow, Göhren, Rostock, Schwerin und Anklam gezeigt wurden, einen festen ständigen Ausstellungsort erhalten. Die Ausstellung im Alten Rathaus in Wolgast hat dazu beigetragen, dass sich das Spektrum der Sammlung erweitert hat und dass neben den Modellen etliche zeitgenössische Fotos, aber auch maritime Handwerkszeuge und Arbeitsmittel präsentiert werden konnten. Diese Exponate sind für die Besucher der Ausstellung von genauso großem Interesse wie die Schiffsmodelle.

Nicht alle der von mir dokumentierten Fahrzeuge können erhalten werden, nur wenige ausgewählte Originale werden in Museen überleben. Doch auch an diejenigen Booten, die sich in Museen befinden wird die Zeit nicht spurlos vorübergehen. Viele der im Schilfgürtel der Bodengewässer aufgelegten Boote und selbst die Exponate, die in den Heimat- oder Inselmuseen unserer Region in Freilichtausstellungen präsentiert werden, sind bereits stark vom Verfall gezeichnet. Das öffentliche Interesse an alten

Booten ist bedauerlicher Weise gering, obwohl es sich, um mit Walter Borchers zu sprechen, um maritimes Kulturgut handelt. Somit betrachte ich den Bau maßstabgerechter Rekonstruktionsmodelle als einen Beitrag zum Erhalt dieser Fahrzeuge, deren Bautechniken und nicht zuletzt auch der maritimen Traditionen in der Region der südlichen Ostsee. Im Mai 2012 wurde die Sammlung zum dauerhaften Verbleib an das Deutsche Meeresmuseum in Stralsund übergeben.

DANKSAGUNG

Viele Förderer unterstützten meine Dokumentationstätigkeit. Besonderer Dank gilt Manfred Frach aus Berlin, der mir sein gesamtes Zeichenwerkzeug (Lineale, Strakleisten und Gewichte) zur Verfügung stellte. Durch die uneigennützig und großzügige Unterstützung von Ellen Melzer (Mönchguter Museen in Göhren/Rügen), von Jens Lochmann aus Althagen/Darß, von Antje Hückstädt (Darß-Museum in Prerow) sowie von Kerstin und Michael Sohn aus Henningsdorf war es mir möglich, eine Dokumentation mit einem Umfang von inzwischen 70 aufgemessenen, dokumentierten und gezeichneten Fahrzeugen anzufertigen.

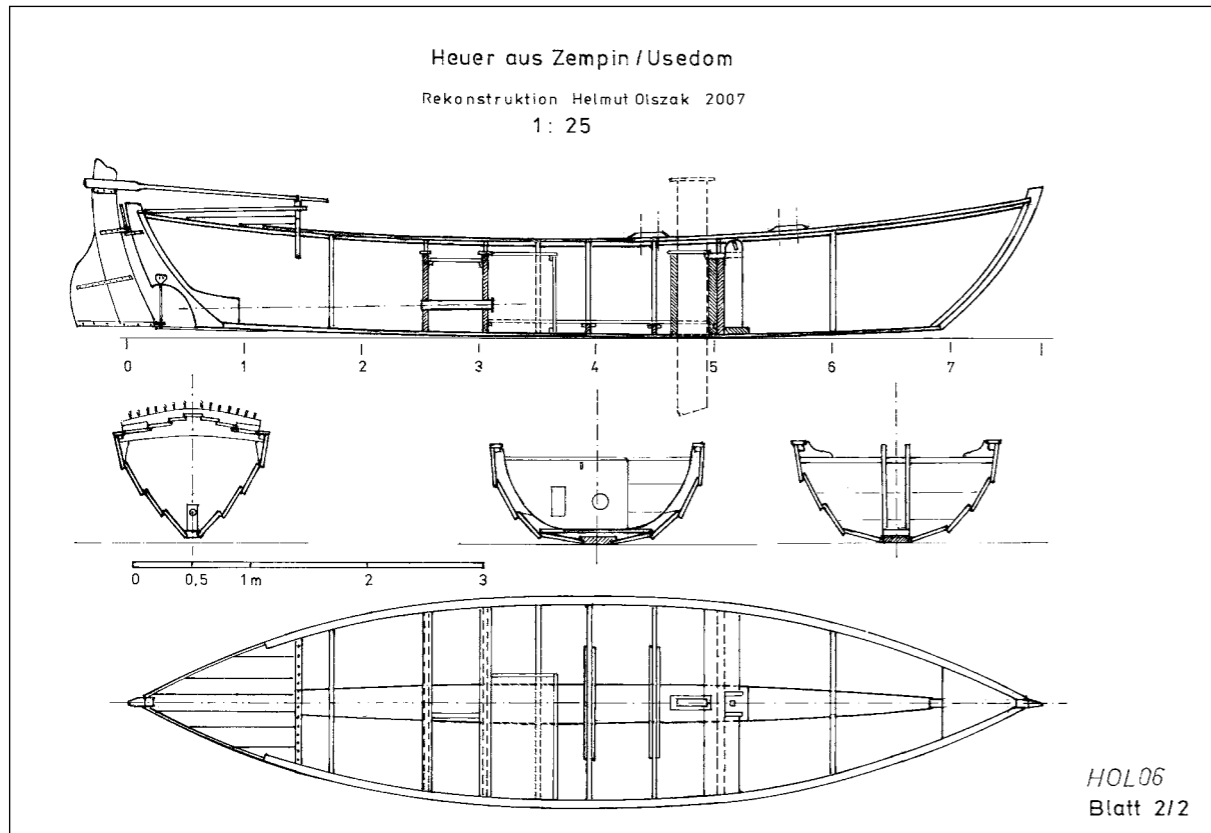


Abb. 14: Rekonstruktionszeichnung des Heuers aus Zempin (Zeichnung: Helmut Olszak; Archiv Deutsches Meeresmuseum).

ZUSAMMENFASSUNG

Seit über 15 Jahren beschäftigt sich der aus Berlin stammende und heute in Wolgast lebende Autor mit dem Bau von Schiffsmodellen kleinerer Bootstypen aus dem südlichen Ostseeraum. Helmut Olszak begann seine „Bootsbauerkarriere“ mit Modellen von bereits in der Literatur beschriebenen Fischerei- und Arbeitsbooten aus Ost- und Westpreußen sowie von der pommerschen Küste. Durch umfangreiches Quellen- und Literaturstudium schuf er sich das Fundament für seine weitere Tätigkeit, die über den Modellbau weit hinaus geht. Er dokumentiert an der deutschen Ostseeküste noch vorhandene Boote bzw. Wracks durch das Aufmessen und das Anfertigen von Rekonstruktionszeichnungen. Durch diese Tätigkeit entstand im Laufe der Zeit eine Sammlung von Schiffsmodellen, die alle mit einer kompletten historischen Dokumentation versehen sind. Die Modellsammlung wurde in den letzten Jahren bereits in mehreren maritimen Museen an der deutschen Ostseeküste gezeigt und hatte von Ende 2009 bis Anfang 2012 eine Heimstatt im Alten Rathaus von Wolgast, bis sie dem Deutschen Meeresmuseum im Januar 2012 zum dauerhaften Verbleib übergeben wurde.

LITERATUR

- Fornacon, S. & G. Salemke (1988): Lommen und Buxer. Selbstverlag Arbeitskreis Historischer Schiffbau e. V.
- Jaeger, W. (1995): Fischerkähne auf dem Kurischen Haff: Einblick in die Geschichte des Kahnbaus und der Fischerei bis 1945. Bielefeld.
- Rudolph, W. (1966): Handbuch der volkstümlichen Boote im östlichen Niederdeutschland. Akademie-Verlag Berlin.
- Rudolph, W. (1969): Segelboote der Deutschen Ostseeküste, Akademie-Verlag Berlin.
- von Fircks, J. (1982): Ewer, Zeesenboot und andere ältere Fischereifahrzeuge. Hinstorff Verlag, Rostock.
- Winkler, H. (1986): Zeesboote. Hinstorff Verlag, Rostock, 2. Auflage 1990.

Das Jahr 2011 der Stiftung Deutsches Meeresmuseum

Harald Benke und Götz-Bodo Reinicke

Das Jahr 2011 stand für die Stiftung Deutsches Meeresmuseum (DMM) im Zeichen des 60. Museumsgeburtstags, der am 24. Juni 2011 mit einem festlichen Empfang für geladene Prominenz und Gäste begangen wurde. Unter dem farbenfrohen Jubiläumslogo von Feliks Büttner (Abb. 1) präsentierten sich alle Standorte publikumsnah mit einem dreitägigen Festprogramm sowie mit vielen Sonderveranstaltungen und Aktionstagen für die Museumsbesucher. Die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit richtete sich 2011 einmal mehr auf eine Einrichtung in der Hansestadt Stralsund, die sich im Laufe von 60 Jahren zu einem touristischen Höhepunkt und herausragenden Publikumsmagneten in Meck-

Abb. 1: Zum Geburtstag gestaltete der Künstler Feliks Büttner – wie bereits zu früheren Gelegenheiten – ein Plakat, das im Jubiläumsjahr überall gezeigt wurde.



Abb. 2: Festakt im FORUM zum 60. Geburtstag inmitten der Sonderausstellung „Explorer“ – Flugobjekte und Zeichnungen von Christian Wielka.



Abb. 3: In einer Veranstaltungspause informieren sich Ministerpräsident Dr. Erwin Sellering, Oberbürgermeister Dr. Alexander Badrow und Dr. Ingeborg Berggreen-Merkel (verdeckt) über das Begleitprogramm.

Merkel als Vertreterin des Beauftragten der Bundesregierung für Kultur und Medien, dem Ministerpräsidenten des Landes Mecklenburg-Vorpommern Erwin Sellering (Abb. 3), dem Landesminister für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus Jürgen Seidel, dem Oberbürgermeister der Hansestadt Stralsund Dr. Alexander Badrow, dem Vorsitzenden des Fördervereins Holger Brydda und dem Präsidenten der Stralsunder Bürgerschaft Rolf-Peter Zimmer würdigten viele weitere Vertreter von Einrichtungen und Institutionen die erfolgreiche Arbeit der Stiftung, und – was wichtig war – stellten ihre Unterstützung für die zukünftigen Vorhaben in Aussicht.

Ein weiteres wichtiges Ereignis war die Ausrichtung der Jahrestagung der European Union of Aquarium Curators (EUAC). Die Leiter und Kuratoren aller großen Aquarien in Europa kamen zu einem Besuch des OZEANEUMs und zum kollegialen Erfahrungsaustausch nach Stralsund. Als Gäste des europäischen Kreises waren auch Aquarienkuratoren aus den USA und China vertreten (Abb. 4). Die internationalen Fachkollegen fanden viele lobende Worte über die neuen Anlagen des OZEANEUMs.

Neben vielen Fachkollegen, Ministern und Prominenten wie z. B. Frank Schätzing besuchte im Berichtsjahr auch die Abgeordnete der Insel Rügen, der Hansestadt Stralsund und des

Landes Mecklenburg-Vorpommern entwickelt hat und deren Ruf weit über die Grenzen des Landes hinaus reicht.

So ließen es sich viele Vertreter des öffentlichen und politischen Lebens der Stadt und des Landes nicht nehmen, dem Museum ihre Glückwünsche zu der erfolgreichen Arbeit zu übermitteln (Abb. 2). Neben MD Dr. Ingeborg Berggreen-



Abb. 4: Über 80 Teilnehmer aus europäischen Aquarien und aus Übersee folgten dem Tagungsprogramm im OZEANEUM.



Abb. 5: Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel fütterte die Pinguine im Beisein von Direktor Dr. Harald Benke und Tierpflegerin Anne Sacher mit Sprotten.

Landkreises Nordvorpommern MdB Dr. Angela Merkel das OZEANEUM. Ein Höhepunkt des Rundganges zu den neuen Errungenschaften in den Ausstellungen war ihre Übernahme einer Patenschaft für das Pinguinmädchen Alexandra (Abb. 5).

Am 11. Juli 2008 wurde das OZEANEUM durch die Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel der Öffentlichkeit übergeben. Die Mitarbeiter des DMM haben auch im Jahr 2011 wesentliche Teile ihrer Arbeitszeit für die weitere Realisierung der Ausstellungen und Aquarien im OZEANEUM aufgebracht. Es wurden neue Exponate für die Ausstellungen des OZEANEUMs besorgt, gesichert bzw. neu hergestellt. Das Landesmarketing hat die Bedeutung des OZEANEUMs für Mecklenburg-Vorpommern erkannt, und nutzte es für umfangreiche Marketingaktionen.

Nachdem das OZEANEUM als jüngste Einrichtung des DMM seinen im Jahr 2010 errungenen Preis, die Skulptur „The Egg“ von Henry Moore, im Mai 2011 an den neuen Gewinner des „European Museum of the Year“ Awards abgeben musste, erhielt es zum Ende des Berichtsjahres eine weitere hohe Auszeichnung: Das OZEANEUM wurde von der Ostdeutschen Sparkassen-



Abb. 6: Claus Friedrich Holtmann, geschäftsführender Präsident des Ostdeutschen Sparkassenverbandes (links) und Uwe Seinwill, Vorsitzender des Vorstandes der Sparkasse Vorpommern (rechts), beglückwünschen Dr. Harald Benke, Geschäftsführer des OZEANEUMs, zum Titel „Unternehmen des Jahres 2011“ in Mecklenburg-Vorpommern.

stiftung und der SuperIllu zum „Unternehmen des Jahres 2011“ in Mecklenburg-Vorpommern gekürt (Abb. 6). Damit wurde zum ersten Mal ein Museum mit diesem Preis ausgezeichnet.



Abb. 7: Juana Häusler, Leiterin des Besucherservice im OZEANEUM und Direktor Dr. Harald Benke begrüßen Christel und Wolfgang Reuter als ein millionste Besucher der Stiftung.

ligen Kolleginnen und Kollegen arbeitet in allen Häusern mit großem Enthusiasmus, pragmatischem Engagement und viel Freude an den vielfältigen Angeboten für die Besucher. Der Erfolg spiegelt sich in den vielen Menschen wider, die in 2011 die Ausstellungen und Veranstaltungen des DMM besuchten. 242 297 Gäste kamen ins MEERESMUSEUM, das NATUREUM Darüber Ort erlebten 106 045 und das NAUTINEUM Dänholm Stralsund 9 892 Besucher. Das OZEANEUM registrierte 649 928 Gäste. Am 28. Dezember begrüßte der Direktor erneut den einmillionsten Gast des Deutschen Meeresmuseums im laufenden Jahr (Abb. 7). Insgesamt 1 008 162 Besucher wurden in den vier Einrichtungen der Stiftung verzeichnet. Das DMM gehört damit zu nur ganz wenigen Museen in Deutschland, die jährlich über eine Million Gäste in ihren Ausstellungen begrüßen können.

Insgesamt zeigt sich, dass das Renommee der Stiftung mit der Inbetriebnahme des OZEANEUMs substantiell gewachsen ist. Das Deutsche Meeresmuseum schickt sich weiterhin an, seine Bedeutung auszubauen. Das Hauptanliegen der Arbeit ist, die gesamtstaatlichen Aufgaben als Deutsches Meeresmuseum zu erfüllen. Gleichzeitig sind die Voraussetzungen zu schaffen, um das Museum entsprechend dem „Leuchtturm-Programm“ des Bundes und der Aufnahme in das BLAUBUCH zu einer Institution zu entwickeln, die der erforderlichen nationalen und internationalen Repräsentanz der Bundesrepublik Deutschland gerecht wird.

AUSSTELLUNGEN

Die Stiftung Deutsches Meeresmuseum blickt im Berichtsjahr auf eine erfolgreiche Museumsarbeit zurück. Die Mannschaft von inzwischen 115 fest angestellten und vielen zeitwei-

Um die Ausstellungen des DMMs für die vielen Besucher stets attraktiv zu halten, wurden im Berichtsjahr einige Positionen im Meeresmuseum erneuert bzw. ergänzt, beispielsweise die



Abb. 8a und b: Das Finnwal-Skelett vor (links) und nach der Sanierung (rechts) – wieder am angestammten Platz im Chor der Katharinenhalle.



Abb. 9: Am 19. August 2011 eröffnete die Bundesforschungsministerin Prof. Dr. Anette Schavan (3. von rechts) die neue Dauerausstellung „Erforschung und Nutzung der Meere“ im OZEANEUM; zusammen mit den beteiligten Partnern des Bundesverkehrsministeriums, des Konsortiums Deutsche Meeresforschung (KDM) und des Worldwide Fund for Nature (WWF). Von links nach rechts: Prof. Gerold Wefer (MARUM), Holger Brydda (Vorsitzender des Fördervereins DMM), Prof. Dr. Karin Lochte (Vorsitzende des KDM), Andreas Tanschus (DMM), Dr. Sabine Brasse (OZEANEUM), Eberhard Brandes (Vorstand WWF Deutschland), Dr. Alexander Badrow (Oberbürgermeister der Hansestadt Stralsund) und Ralf Drescher (Landrat des Landkreises Vorpommern-Rügen).

„Evolution der Meeressäuger“. Das große montierte Finnwalskelett zeigte nach 35 Jahren eine Reihe von Ermüdungserscheinungen an den Trägerelementen und machte eine vollständige Demontage erforderlich (Abb. 8a). Auf der Grundlage eines neuen Stahlgerüsts setzten die Präparatoren das Knochengerüst des Tieres vollständig neu zusammen, so dass es nun mit elegant „abtauchendem“ Schwung im Chor der Katharinenhalle präsentiert wird (Abb. 8b). Für den Korallenriffpfeiler, das größte Exponat in der Ausstellung des Meeresmuseums, begannen die Arbeiten am Neubau einer Großvitrine. Das Riffmodell wird saniert und inhaltlich vollständig überarbeitet. Die Position „Jahreszyklus der Silbermöwen“ aus dem Ostseerundgang wurde zur Gestaltung einer neuen Außenvitrine genutzt, die im Zuge von Straßenbauarbeiten an der Ecke Bielkenhagen/Mönchstraße aufgestellt wurde.

Ein weiteres wichtiges Projekt im OZEANEUM war die Fertigstellung der Ausstellung „Erforschung und Nutzung der Meere“, die zusammen mit den Instituten des Konsortiums Deutsche Meeresforschung (KDM), dem Bundesbildungsministerium, dem Bundesverkehrsministerium und dem WWF-Deutschland geplant und realisiert wurde. Die Ausstellung zeigt die aktuell wichtigsten The-



Abb. 10: In der lichtlosen Tiefsee lockt die Staatsqualle mit ihren leuchtenden Tentillen Beutetiere an.



Abb. 11: Das 7,5 Meter lange, originalgetreue Modell eines Riemenfisches befindet sich seit Ende April 2011 im Foyer des OZEANEUMs. Sechs Millimeter starke Edelstahlseile tragen das Schauexponat.

men und Erkenntnisse der deutschen Meeresforschung. Die in der Ausstellung enthaltene simulierte Tauchfahrt mit einem Forschungstauchboot auf 4 000 Meter Tiefe gilt als ein Highlight für die Besucher und besonders für die jungen Gäste des OZEANEUMs. Am 19. August 2011 wurde die Ausstellung durch die Bundesforschungsministerin, die Vorsitzende des KDM und den Geschäftsführer vom WWF-Deutschland eröffnet (Abb. 9).

Auch in anderen Ausstellungsteilen des OZEANEUMs wurden 2011 attraktive Großexponate präsentiert. So beginnt der Rundgang durch die Weltmeer-Ausstellung nun mit dem gläsernen Großmodell einer Staatsqualle, das von der thüringischen Glaskünstlerin Susan Liebold aus 2 600 am Gasbrenner handgefertigten Einzelteilen zusammengesetzt wurde. Die im UV-Schwarzlicht fluoreszierenden Tentakelfäden des Modells unterstreichen die geheimnisvolle Anmutung dieser Tiefseeorganismen (Abb. 10). Ebenfalls selten zu sehen sind die wundersamen Riemenfische des offenen Atlantiks, von denen ein 7,5 Meter langes Modell im Foyer entlang des Galerieübergangs zur Ausstellung „Riesen der Meere“ gezeigt wird (Abb. 11).

Um den Besuchern stets Abwechslung im Museum zu bieten, wurde eine Reihe von Sonderausstellungen präsentiert: Als Gäste zeigten



Abb. 12: Pierre-Yves Cousteau, hier mit Dr. Harald Benke, präsentierte als Gast im DMM eine kleine Ausstellung über das Leben seines Vaters und stellte die Arbeit der Cousteau-Gesellschaft vor.

Fred Lange die Bilderreihe „Faszination Salz“ und Christian Wielka seine Schau wunderbarer Expeditionsschiffe mit dem Titel „Explorer“ (siehe Abb. 2). Eine eigene Foto-Sonderausstellung des DMM realisierten Dr. Timo Moritz und Dr. Vivica von Vietinghoff mit dem Titel: „Von Sumburgh Head bis Herma Nes – Impressionen aus Shetland's Wildnis“. Anlässlich des 100. Geburtstages von Jacques Yves Cousteau wurde in Kooperation mit der Cousteau-Gesellschaft



Abb. 13: Aquarien-Mitarbeiter Martin Schröder bei der Gewichtskontrolle der Echten Karettschildkröte.

eine Fotoausstellung mit den wichtigsten Lebensstationen des Tauchpioniers gezeigt. Eröffnet wurde sie durch seinen jüngsten Sohn Pierre-Yves Cousteau (Abb. 12).



Abb. 14: Mit der neuen Gestaltung ist der Helgoland-Tunnel großzügiger und eindrucksvoller geworden.

AQUARIEN

Die lebendige Fortsetzung der Ausstellungen des Meeresmuseums sind die 40 Aquarien der Schauanlage. Schwerpunkte der Arbeiten dort betrafen im Berichtsjahr neben den regelmäßigen Routineaufgaben (Abb. 13) die weitere Tierbesetzung der Mittelmeer- und der Tropenabteilung sowie der großen Schildkrötenanlage. Der Besatz mit Rotfeuerfischen hat sich im neuen „Höhlenbecken“ bis zum Jahresende prächtig entwickelt.

Die Aquarien im OZEANEUM wurden weiterentwickelt. Verschiedene Kulissen der Großaquarien wurden erneuert und optisch wie inhaltlich aufgewertet. Der „Helgolandtunnel“ wurde neu gestaltet, mit künstlichen Algen besetzt und neu ausgeleuchtet (Abb. 14). Durch die Entfernung von Dekoration auf der einen Seite des Tunnels entstand deutlich mehr Schwimmraum und freie Bodenfläche. Es gelang so, drei Glatthaie in das Becken zu integrieren, und die Haltung weiterer Rochenarten wird vorbereitet. Auch das Becken „Tiefe See“ erhielt eine neue Dekoration: So wurde der Ausschnitt eines Schiffswracks eingebaut. In den vorhandenen Rohren, Spalten und Gegenständen bekamen nun Meeraal und Leng viele Versteckmöglichkeiten. Weitere Umgestaltungen wurden vor allem in den Kleinbecken durchgeführt. Mit diesen Weiterentwicklungen haben die Schauaquarien stark an Vielfalt und Ausstrahlung gewonnen.



Abb. 15: Die DMM-Taucher Henning May und Christian Howe beim Deko-Stop im Algenwald der norwegischen Felsküsten.



Abb. 16: Neugierig erkundet Ciego seine Umgebung.

Wie in den früheren Jahren wurden auch 2011 Fangreisen nach Norwegen und Spanien durchgeführt, die die Beschaffung zahlreicher Arten direkt aus dem Meer ermöglichten (Abb. 15). Die Besucher entdecken nun die kleine, teilweise sehr bizarre Tierwelt der kalten Meere wie z. B. die Tote Mannshand, Einsiedlerkrebse, verschiedene Seesterne, Garnelen, aber auch verschiedenste Fischarten wie Heilbutt, Leierfisch, Seeteufel und Leng.

In der Pinguinanlage wurden weitere technische Verbesserungen umgesetzt und die Tiere haben sich gut eingelebt. Im Juni 2011 wurde

das erste Pinguin-Küken geboren, seine beiden Paten haben es auf den Namen „Ciego“ getauft (Abb. 16).

AUSSENSTELLEN

Bereits am 1. Juni 2011 feierte eine Außenstelle des Museums, das NATUREUM Darßer Ort (NDO), ihr 20-jähriges Bestehen. In Anwesenheit von Rolf Reinicke, dem langjährigen Leiter dieses besonderen Museums am außergewöhnlichen Standort mitten im Nationalpark Vorpommersche Boddenlandschaft freuten sich die Museumsleitung, die beteiligten Vertreter des Wasser- und Schifffahrtsamtes Stralsund und des Nationalparkamtes, die Sponsoren sowie die Mitarbeiter über den Erfolg des kleinen Ausstellungsbetriebes am Leuchtturm (Abb. 17). Mit jährlich über 100 000 Gästen gehört das NATUREUM zu den meistbesuchten musealen Einrichtungen in Mecklenburg-Vorpommern.

Im NAUTINEUM auf dem Dänholm wurde 2011 das Unterwasserlabor HELGOLAND vollständig konserviert und mit einem neuen Farbanstrich versehen (Abb. 18). Weiterhin wurde im Freigelände ein neues Modellnetz im Maßstab 1:15 zwischen dem Besucherzentrum und der Tonnenhalle aufgespannt. Die Ausstellung in der Tonnenhalle



Abb. 17: Treffen zum 20. Geburtstag des NATUREUMs am Darßer Ort (von links: Falk Meyer, Holger Brydda, Dr. Harald Benke, Rolf Reinicke, Dr. Thomas Förster).



Abb. 18: Nach der kompletten Sanierung erstrahlt das Unterwasserlabor HELGOLAND in neuem Glanz.



Abb. 19: Wolfgang Rudolph (Mitte) übergibt seine Sammlung von Bootsmotoren an das Deutsche Meeresmuseum (links: Andreas Tanschus, rechts: Michael Mäuslein).

wurde umgestaltet. Aus der Rudolph-Sammlung alter Motoren aus Booten der traditionellen Fischerei wurden ausgewählte Stücke in die Ausstellung integriert (Abb. 19). Der Planktonfänger HAI hängt nun in der Abteilung Meeresforschung und das lebensgroße Modell eines Forschungs-



Abb. 20: Ewa Niesioruk und Matteo Gibb vom deutsch-polnischen Gemeinschaftsprojekt „Freiwilliges Jahr in der Denkmalpflege“ (FJD) beraten mit Modellbauer Helmut Olszak (links) und dem Kurator der Bootsammlung Michael Mäuslein (rechts) die weiteren Arbeiten an den Exponaten.



Abb. 21: Das frühere Forschungsschiff PROFESSOR ALBRECHT PENCK wird vom Museum zeitweilig als schwimmendes Klassenzimmer genutzt.

tauchers und eines originalen Drägertauchers mit kompletter Ausrüstung ergänzt das Modul „Tauchen und Tauchgeschichte“. Zwei Praktikanten der Jugendbauhütte Stralsund-Stettin erfassten und vermaßen den Bootsbestand der Sammlung im NAUTINEUM auf technischen Zeichnungen im Maßstab 1:10 (Abb. 20).

Als zeitweilige vierte, mobile „Außenstelle“ der Stiftung wurde im Berichtsjahr das ausgemusterte Forschungsschiff des Instituts für Ostseeforschung in Warnemünde, die PROFESSOR ALBRECHT PENCK eingesetzt (Abb. 21). Im Rahmen einer Kooperationsvereinbarung zwischen der Unternehmensgruppe Krebs, dem Deutschen Meeresmuseum und dem Förderverein Deutsches Meeresmuseum e. V. (Abb. 22) wurde die Nutzung der PENCK als schwimmendes Klassenzimmer während der Liegezeit im Stralsunder Hafen über die Wintermonate vereinbart. Das Projekt war Bestandteil der Verein-



WISSENSCHAFTLICHE UND KULTURELLE VERMITTLUNG

Zur Vermittlung der vielen Facetten des Themas „Der Mensch und die Lebewesen der Meere“ wurde im Berichtsjahr eine breite Palette von Veranstaltungen angeboten. Darunter finden sich Angebote für unterschiedliche Zielgruppen, junge wie ältere Menschen, Stralsunder werden genauso angesprochen wie die vielen Feriengäste in unserer Region. Die museumspädagogischen Aktionen bieten dabei besonders für junge Museumsbesucher eine reiche Auswahl: Familiensontage, Aktionstage, Führungen für Erwachsene und Kinder, ein Schultütenfest für die i-Dötzchen zum Schulbeginn, Themenwerkstätten, Projektstage, Kindergeburtstagsfeiern, Schüler-Projekte, Ferienveranstaltungen, Exkursionen sowie die Kinder- und Jugendclubs. Das neu entwickelte Angebot „NACHTs im Museum“ (Abb. 23), war fast immer ausverkauft. Zum Jahresende halfen die Kinder am Familiensontag dem Weihnachtsmann bei der Bescherung für Kraken, Fische, Schildkröten und Co. (Abb. 24).

Abb. 22: Unterzeichnung der Kooperationsvereinbarung zwischen der Unternehmensgruppe Krebs, dem DMM und dem FDM. Andreas Tanschus (links), Detlef Krebs (2. von links) und Holger Brydda (rechts) mit Besatzungsmitgliedern auf dem Arbeitsdeck der PENCK.

barungen zur Erhaltung und weiteren gemeinsamen Nutzung des Schiffes, das vom Land Mecklenburg-Vorpommern außer Dienst gestellt und verkauft worden war.

Erstmalig wurde der internationale *World Ocean Day* auch im Meeresmuseum begangen. Museumspädagogen und Aquarianer gestalteten zusammen mit den Wissenschaftlern ei-



Abb. 23: „NACHTs im Museum“ gehen die Kinder unter Leitung von Museumspädagogin Birgit Kadach mit Taschenlampen auf Entdeckungstour.



Abb. 24: Auch 2011 vergaß der Weihnachtsmann – der frühere Aquarienleiter Dr. Karl-Heinz Tschiesche – die Fische im Meeresmuseum nicht, und viele Kinder kamen zum Helfen.



Abb. 25: Keine Angst vor Krabben! – Viele Kinder nutzten den Tag des Ozeans für Begegnungen mit der Wissenschaft: Ines Podszuck stellte die Krabbe der Ostsee vor.

nen abwechslungsreichen Aktionstag zur Physik und Biologie sowie zum Schutz der Meere (Abb. 25). Während der „Tage des Meeres“ im 60. Geburtstagjahr stellten sich an vier Tagen der Herbstferienwoche die vier Standorte der Stiftung mit ihren bunten Angebotspaletten in den Ausstellungen des Stammhauses vor (Abb. 26). Insgesamt wurden von den Mitarbeitern der Abteilung Pädagogik im MEERESMUSEUM 445 Veranstaltungen mit 17 411 Teilnehmern durchgeführt. Im OZEANEUM wurden 477 museumspädagogische Veranstaltungen mit 25 748 Teilnehmern durchgeführt.

Auch mit den hauseigenen Publikationen werden meeresbezogene Themen, teils zu fachlichen Schwerpunkten, vermittelt. Im Dezember 2011 wurde Band 23 der Museumspublikation MEER UND MUSEUM als Doppelband 2010/2011 unter dem Titel „Wale und Robben in der Ostsee“ herausgegeben. Mit 336 Seiten war es der bislang umfangreichste Band aus dieser Reihe. Die Mitarbeit zahlreicher, auch vieler ausländischer Autoren führte zu einer sehr gehaltvollen Publikation.

Unter dem Motto „365 Entdeckungen im Meeresmuseum“ beteiligten sich anlässlich des Museumsjubiläums viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter das ganze Jahr hindurch täglich mit Beiträgen über ihre Lieblingsmuseumsobjekte auf der Internetseite des DMMs.

Als bewährtes Format wurde nach längerer Pause wieder ein Podiumsgespräch durchgeführt. Die 12. Veranstaltung dieser Reihe im DMM widmete sich am 28. April 2011 dem Thema „Salzgrasland - im Spagat zwischen Natur- und



Abb. 26: Die Mitarbeiter des OZEANEUMs präsentierten ihre Angebote für die Besucher im Stammhaus der Stiftung.



Abb. 27: Die Podiumsdiskussion mit den Referenten bot Gelegenheit zum Nachfragen, aber auch zur Stellungnahme und kontroversen Positionierung der sehr engagierten Teilnehmer.

Kulturlandschaft“. Das Vortragsprogramm stellte die unterschiedlichen Sichtweisen zum Thema vor und stimulierte angeregte Fachdiskussionen unter der Schirmherrschaft des Ministers für Landwirtschaft, Ernährung und Verbraucherschutz in Mecklenburg-Vorpommern Dr. Till Backhaus (Abb. 27). Auch zu anderen aktuellen Themen referierten Fachkollegen und teils Wissenschaftler des DMM in zwei Reihen öffentlicher Abendvorträge im MEERESMUSEUM und NAUTINEUM.

Der Jugendklub des DMM erarbeitete sein Programm „Mit den Young MeMus auf Exkursion“ (Abb. 28), das beim Wettbewerb der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (DBU) „Entdecke die Vielfalt“ Ende 2011 als Video-Clip eingereicht wurde. In der Kategorie „Kreativ kommunizieren“ erreichte der Club damit zum dritten Mal in Folge eine Platzierung unter den besten zehn Projekten.

WISSENSCHAFTLICHE SAMMLUNGEN

Die wissenschaftlichen Sammlungen des vergleichsweise jungen Meeresmuseums wachsen stetig an. Sie erfordern kontinuierlichen Ausbau und Verbesserung der Unterbringungsmöglich-



Abb. 28: Die „Young MeMus“ führen Schulklassen am Stralandsund durch das selbst erarbeitete Exkursionsprogramm.

keiten für die alten und neuen Bestände. Nach Inbetriebnahme des Neubaus von Sammlungsräumen am Katharinenberg im Jahr 2010 wurden im Berichtsjahr weitere Sammlungseinheiten in die neuen Magazinsäle im Speicher 08 am Hafen überführt. Vom Dach der Katharinenhalle zogen im Januar die Meeressäuger-Skelettsammlung und im Juli die Trockensammlungen Marine Botanik, Krebse und Spinnentiere sowie die Stachelhäuter und die „Korallensammlung H. Schuhmacher“ in den Hafenspeicher um (Abb. 29).



Abb. 29: In fünf großen LKWs und über 640 Umzugskartons zogen Schränke und die Trockensammlungen der Steinkorallen, Krebse und anderer wirbelloser Tiere in die beiden Obergeschosse des Hafenspeichers um.

Große Teile der bisher nicht inventarisierten Fisch-Sammlung wurden in Alkohol überführt, nach Arten sortiert, bestimmt und registriert. Zusammen mit Neuzugängen wurden 661 Sammlungseinheiten neu in das Inventarverzeichnis aufgenommen. Die ichthyologische Sammlung wurde weiterhin im Rahmen einer Sammelreise um 126 Einheiten von Fischen aus dem Mittelmeer ergänzt. Auch die Sammlungen der Krebse und Kopffüßer wurden um Sammlungsmaterial und ausgewählte Schaustücke erweitert.

Mit dem aktuellen Rückgang der Fischerei werden in vielen Küstenorten der Region die letzten hölzernen Arbeitsboote ausgesondert und abgewrackt. Im Rahmen des Projektes SeaSide wurden solche Boote systematisch in einer Datenbank erfasst, bestimmte wichtige Bauformen detailliert dokumentiert und fünf ausgewählte Boote für die Sammlung des DMM gesichert. Diese stellt mit 50 Booten und Kuttern der traditionellen Fischerei in Mecklenburg-Vorpommern derzeit die größte Sammlung kleiner Arbeitsboote in Deutschland dar. Die Datenbank dient über den bewahrten Bestand hinaus der dauerhaften Dokumentation der historischen Originalbefunde und Dokumente und hilft, weitere Boote vor dem Abwracken oder Verfall zu retten und in der Sammlung des DMM zu bewahren.

Die 2010 erworbenen Bootsmotoren der Sammlung von Wolfgang Rudolph wurde im NAUTINEUM untergebracht und (teilweise) ausgestellt (siehe Abb. 19). Zuletzt wurde eine historische Hafenschmiede in Sassnitz mit vollständigem Inventar abgebaut und im NAUTINEUM eingelagert. Der schwimmfähige Nachbau eines Einbaums wurde dem DMM als Dauerleihgabe von der Universität Greifswald übergeben (siehe Beitrag von Steinkühler und Dose in diesem Band).

PATENSCHAFTEN IM MEERESMUSEUM

Auch in den wissenschaftlichen Sammlungen spiegelt sich die 60-jährige Geschichte des Deutschen Meeresmuseums mit rund 40 000 meereskundlichen Exponaten wider. Das Jubiläum bot Anlass, auch in der Öffentlichkeitsarbeit mit den Sammlungen neue Wege zu gehen und dem Museumspublikum deren Bedeutung auf eine neue Art zu präsentieren. Eine Grundlage dazu legten das DMM und der Förderverein Deutsches Meeresmuseum e. V. mit einer Kampagne zum Aufbau von Patenschaften für ausgewählte Sammlungsobjekte. Ziel des Projektes war neben der themenbezogenen Öffentlichkeitsarbeit die Einwerbung finanzieller Mittel



Abb. 30: Der stellvertretende Direktor Andreas Tanschus überreichte Oberbürgermeister Dr. Alexander Badrow (links) einen handgefertigten Treibholz-Fisch als Dankeschön für die Übernahme der Patenschaft.



Abb. 31: Ehrenpate Dr. Peter Heiden zwischen dem stellvertretenden Museumsdirektor Andreas Tanschus (links) und dem Vorsitzenden des Fördervereins Deutsches Meeresmuseum Holger Brydda (rechts) vor dem „Patenkind“: der Lederschildkröte.



Abb. 32: Die Kuratoren der Sammlungen Wirbelloser Tiere Ines Podszuck und Dr. Götz-Bodo Reinicke präsentieren zusammen mit der Patenschaftsbeauftragten Anett Stolte einige Exponate der „Sammlung Enzenross“.

für die Pflege der Sammlungen sowie die Gewinnung neuer Partner und Förderer. Anlässlich des 60. Geburtstages wurden zunächst 60 repräsentative Objekte ausgewählt.

Im Rahmen des Festaktes zum 60. Geburtstag im Juni präsentierte Holger Brydda als Vorsitzender des Fördervereins die Kampagne erstmals der Öffentlichkeit. Zum Auftakt verlieh er drei Ehrenpatenschaften: an die Hansestadt Stralsund, vertreten durch den Oberbürgermeister Dr. Alexander Badrow für das Skelett des Finnwals im Chor der Katharinenhalle (Abb. 30), an Elke und Peter Heiden für die Lederschildkröte „Marlene“ (Abb. 31) und an die Eheleute Luzinda und Rudi Enzenross für drei bedeutende Objekte der von ihnen zusammengetragenen „Enzenross-Sammlung“ (Abb. 32). Im Berichtsjahr konnten dank intensiver Information z. B. auch mit einem kleinen „virtuellen Schaumagazin“ auf der Internetseite des Museums der Zugang zu den Sammlungen erleichtert und zunächst fünf weitere Patenschaften vermittelt werden.

FORSCHUNG UND LEHRE

Neben der Forschung an den Sammlungen im eigenen Haus oder in anderen Museen bildet die Forschung an der Lebewelt der Ostsee einen Schwerpunkt der Arbeit. Im Bereich der Forschung über Meeressäuger setzte das Meeresmuseum im Auftrag des Bundesamtes für Naturschutz (BfN) das bestehende akustische Monitoring von Schweinswalen in der östlichen deutschen Ostsee fort. Weiterhin beteiligt sich das DMM an einem internationalen Projekt der Ostseerainer zur Erfassung der Schweinswale in der Ostsee. Für das aktuelle Totfund-Monitoring für Meeressäuger in der Ost- und Nordsee fungiert das DMM als eine nationale Schnittstelle.

Im Jahr 2011 wurden insgesamt 32 Schweinswale, acht Kegelrobben und sechs Seehunde an Stränden von Mecklenburg-Vorpommern tot aufgefunden und zur Feststellung der Todesursachen bzw. des Gesundheitszustandes geborgen. Ein besonderes Ereignis war am 31. Dezember 2011 die Strandung und Bergung eines Zwergwals in Rerik (Abb. 33). Dieser siebente seit 1953 an unserer Küste registrierte Zwergwal war mit 3,80 Metern Länge und einem Gewicht von 550 Kilogramm bisher der kleinste. Das Skelettmaterial aller Funde wird nach der Sektion mazeriert und in die Sammlung der Meeressäuger aufgenommen. Der Bestand umfasst derzeit etwa 762 Einheiten.



Abb. 33: Der Kurator der Sammlung Meeressäuger Klaus Harder und Präparator Volkhardt Heller vermessen den kleinen Zwergwal aus Rerik.

Die begonnenen Untersuchungen über Fragen der Systematik und Phylogenie der Flösselhechte, Fiederbartwelse und Sandfischartigen Fische wurden fortgesetzt. Für die Untersuchungen zur Entwicklungsmorphologie wurde 2011 im Arbeitsbereich der Abteilung ein Forschungs-Binokular zur Aufnahme von Kleinobjekten mit der *extended-focus*-Technik aufgestellt und in Betrieb genommen. Die Einrichtung eines Forschungsaquarienraumes im OZEANEUM wurde begonnen und der erste Teil der neuen Beckenanlagen wurde in Betrieb genommen.

Im Rahmen ihrer Museumsaufgaben betreuen Wissenschaftler des Deutschen Meeresmuseums Abschlussarbeiten von Studierenden in Zusammenarbeit mit verschiedenen Universitäten. Im Berichtsjahr wurden drei Bachelor-Arbeiten erarbeitet und betreut über: „Flusseeeschwalben auf der Kirr“, ein Konzept zum Ausstellungsmodul „Interaktiver Seeigel“ (Universität Rostock, Dr. Liebers-Helbig), sowie eine Studie über die „Vergleichende Ontogenese der Fettflossen der Euteleostei“ (Universität Tübingen,



Abb. 34: Aus der Arbeitsgruppe der Schweinswalforscher präsentierte Jens Koblitz (vorn rechts) ein dreitägiges Seminar über „Bio-Akustik“ für Kollegen, Studierende und Gäste.

Dr. Moritz). Bei internen Weiterbildungsveranstaltungen werden Gelegenheiten genutzt, fachliche Inhalte im Kollegium zu vermitteln und dabei Kenntnisse für weitere Arbeiten zu vertiefen (Abb. 34).

Im Bereich der Drittmittelforschung am Deutschen Meeresmuseum wurden 2011 folgende Projekte fortgesetzt bzw. abgeschlossen:

Wiederansiedlung von Kegelrobben in der südlichen Ostsee

Aktuelles Kartenmaterial über Kegelrobberschutz und -verbreitungsanalysen auf der Grundlage von Geo-Informationssystemen (GIS) wurde im Rahmen eines HELCOM-Vorhabens für die Ostsee neu erstellt. Im März 2011 nahm mit ihrem 1. Arbeitstreffen im DMM eine neue „Arbeitsgruppe Robben-Monitoring“ der mit dem Robberschutz in Mecklenburg-Vorpommern befassten Einrichtungen ihre Arbeit auf, darunter die Verwaltungen der Nationalparke und Biosphärenreservate, das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie (LUNG), das Bundesamt für Naturschutz (BfN), der WWF und das DMM. Im DMM wurde die Erarbeitung des Managementplans für den Greifswalder Bodden betreut, eine dreitägige Beobachtungsfahrt zu den Kegelrobben auf dem Großen Stubber im Greifswalder Bodden sowie eine Fotodokumentation der Kegelrobben auf Helgoland durchgeführt.

Akustisches Monitoring von Schweinswalen in deutschen Gewässern

Seit 2008 verfolgt das DMM in Kooperation mit dem ITAW der Tiermedizinischen Hochschule Hannover in Büsum ein Schweinswal-Monitoring mit dem Ziel der Evaluierung des so genannten *Standarduntersuchungskonzeptes 3* im Offshore Testfeld „alpha ventus“ in der Nordsee (Projekt StUKplus). Verhalten und Habitatnutzung von Schweinswalen im Testfeld werden analysiert und im Hinblick auf mögliche Auswirkungen durch den Bau und den fortwährenden Betrieb der Windkraftanlagen überprüft.

Die akustische Erfassung von Schweinswalen an sechs Messstationen in der deutschen AWZ der Ostsee wurde im Rahmen der Erprobung eines Bund/Länder-Fachvorschlags für das deutsche Meeresmonitoring von Schweinswalen fortgeführt (Abb. 35). Weiterhin übernahm das DMM die „Fortsetzung und Weiterentwicklung des akustischen Monitorings für Schweinswale in der östlichen deutschen Ostsee“ für ein umfassendes „Monitoring und Bewertung von marinen Wirbeltieren“ im Auftrag des Bundesamtes für Naturschutz (Cluster 3). Dies erfolgte in intensiver Kooperation mit dem internationalen Projekt SAMBAH (*Static Acoustic Monitoring of the Baltic Harbour Porpoise*), an dem alle Ostseeanrainerstaaten mit Ausnahme Russlands beteiligt sind. Ziel ist ein passiv akustisches Monitoring der Schweinswalpopulation in der Ostsee, um das Vorkommen, die Verbreitung und Bestandszahlen zu ermitteln. In deutschen Gewässern wurden dazu weitere 16 Messstationen installiert.

Kalibrierung von Schweinswaldetektoren

Begleitend wurden am DMM Kalibrierungen von C-PODs für Forschungsinstitutionen und Consulting-Firmen im In- und Ausland vorgenommen. Für die neueste Generation von Schweinswaldetektoren war die Entwicklung einer Kalibriermethode notwendig geworden, da die Geräte in einem breiteren Frequenzbereich arbeiten als die bisher genutz-



Abb. 35: Katharina Brundi und Martin Jabbusch betreuen die technischen Monitoring-Systeme und lesen die erfassten Messdaten aus.



Abb. 36: Für die Kalibrierung der Schweinswal-Horchgeräte (PODs, links vorne) wurde ein großer Messtank mit den entsprechenden Geräten aufgestellt.

ten T-PODs, deren Produktion eingestellt wurde. 2011 wurden über 100 Geräte in einem neuen Kalibrierungstank am Deutschen Meeresmuseum geeicht (Abb. 36).

Im Projekt COSAMM (*Comparison of Static Acoustic Monitoring Methods*) werden neben der Testbeschallung der Geräte im Tank auch Vergleichsmessungen der verschiedenen Geräte auf See durchgeführt. Vor Fehmarn wurden zudem an fünf Stationen C-PODs auf verschiedenen Tiefen ausgebracht, um den Einfluss der Ausbringungstiefe auf die Erfassung der Schweinswal-Ortungslaute zu untersuchen. Auch acht SAMBAH-Messstationen wurden zu diesem Zweck mit zusätzlichen Instrumenten ausgestattet.



Abb. 37: Durch bewilligte Gelder der SES und wegen des UNESCO-Weltkulturerbe-Status konnte ab Januar 2011 die Dachsanierung des Katharinenklosters begonnen werden.



Abb. 38: Mit geduldig-freudlichem Improvisationstalent standen die Kolleginnen des Besucherservice (hier: Eila Gall) auch im Museumscafé TARTARUGA mit dem Shopangebot für die Wünsche der Besucher bereit.

BAUMASSNAHMEN

Die Stiftung Deutsches Meeresmuseum betreibt mehrere Ausstellungshäuser, die in historischen Gebäuden in der Altstadt von Stralsund untergebracht und damit Teil des UNESCO-Welterbes sind. Ihre Erhaltungs- und Erweiterungsmaßnahmen müssen deshalb hohen Qualitätsansprüchen genügen. So wurde die Umsetzung des Brandschutzkonzeptes mit der nunmehr letzten großen Maßnahme in der Katharinenhalle im Meeresmuseum fortgesetzt. Dazu gehörte auf dem Dachboden die Installation einer mechanischen Entrauchungsanlage. Die erforderlichen Luft-Nachströmöffnungen (40 000 m³/Std.) wurden mit der Erneuerung der Außentüren auf der Nordseite der Katharinenhalle geschaffen. Die neue Anlage kann nun im Sommer auch zur Frischluftzufuhr in der Ausstellungshalle genutzt werden.

Im Zuge der Dachsanierung des Haselbergbaus ergaben sich wegen erheblicher und nicht vorhergesehener Baumängel schwere Eingriffe in die Gebäudestruktur, die sich auf den Museumsbetrieb auswirkten (Abb. 37). Während der Baumaßnahme mussten die im Haselbergbau befindlichen Arbeitsräume völlig aufgegeben



Abb. 39: Der neue Sonderausstellungsraum im Ostseerundgang wurde mit einer Fotoausstellung über die Inselgruppe der Hebriden eingeweiht.

und der Ausstellungsbereich „Ostseerundgang“ komplett für die Besucher gesperrt werden. Entsprechend zog der Museumsshop während der Bauzeit in die Räume des Bistros um (Abb. 38). Sämtliche von den Baumaßnahmen betroffenen Räume wurden vollständig saniert und renoviert. Dabei waren im Winterhalbjahr leider auch Beeinträchtigungen des öffentlichen Betriebes unvermeidbar, die aber größtenteils auf das Verständnis der Museumsbesucher trafen.



Abb. 40: Das Direktorium des DMM Dr. Harald Benke und Andreas Tanschus bedankt sich bei Gerd Bühring für seine langjährige, unermüdliche Mitarbeit.

Der ehemalige Ostseerundgang wurde dann als wesentlicher Bestandteil der Ausstellungen kurz vor Weihnachten 2011 u. a. mit einem neuen Sonderausstellungsraum wieder in Betrieb genommen (Abb. 39).

Im NAUTINEUM wurden im Inneren der Tonnenhalle und in den dazugehörigen Anbauten großflächige Putzarbeiten und Malerinstanzsetzungen durchgeführt. Die beiden hölzernen Plankenwege zu den Anbauten wurden nebst Unterkonstruktionen erneuert. Weiterhin erfolgten Arbeiten durch die Mitarbeiter bei der Innen- und Außensanierung des Besucherzentrums.

PERSONELLES

Das DMM übernimmt als „kultureller Leuchtturm“ und „Blaubuch-Einrichtung“ zunehmend gesamtstaatliche Aufgaben. Die hohen Besucherzahlen, besonders nach der Eröffnung des OZEANEUMs, reflektieren die erfolgreiche Arbeit der Stiftung. Die stetig zunehmenden Aufgaben müssen jedoch von einem zahlenmäßig bisher gleichbleibenden Mitarbeiterstab bewältigt werden. Dies führt auch ein höchst engagiertes Team erfahrener Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gelegentlich an die Grenzen des Machbaren. Die Ausstrahlung des Hauses mit seinen vier Standorten reicht dennoch weit

über die Grenzen unseres Landes hinaus, und die positive Resonanz auch im internationalen Umfeld bestätigt die Erfolge der Arbeit.

Für ihre langjährige Tätigkeit am DMM wurden im Jahr 2011 folgende Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter besonders geehrt:

35-jährige Betriebszugehörigkeit:

Uwe Beese

25-jährige Betriebszugehörigkeit:

Jens Heischkel

20-jährige Betriebszugehörigkeit:

Ines Schult

Andreas Tanschus

15-jährige Betriebszugehörigkeit:

Brigitte Jarling

Ellen Karoske

Die vielfältigen Aufgaben des Museums erfordern immer wieder Verstärkung für die Mannschaft, neue Mitarbeiter übernehmen die Aufgaben früherer Kollegen. Nicht immer lassen sich alle Vorhaben allein im Haus realisieren, so dass die Zusammenarbeit mit spezialisierten Partnern erforderlich wird. Verschiebungen von Arbeitsbereichen schaffen dabei auch Freiräume für neue Aufgaben. Unverändert sichert das engagierte Team langjährig erfahrener Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter den Betrieb des Meeresmuseums mit seinen vier Standorten ab.

Für seine verlässliche und unermüdliche Mitarbeit dankte die Museumsleitung im März 2011 Gerd Bühring als medientechnischem Mitarbeiter, der nach 22 Jahren das Museum und Stralsund in Richtung Agadir/Marokko verlassen hat (Abb. 40). Auch Bärbel Hoppe, Sophie Hansen, Dorota Makrutzki, Sylvia Osterrieder und Dr. Stefan Bräger verließen im Berichtszeitraum 2011 das DMM. Sie haben die Arbeit des Hauses teils über viele Jahre mitgetragen. Das Deutsche Meeresmuseum bedankt sich mit den besten Wünschen für den Ruhestand bzw. für die weiteren beruflichen Wege.

Britta Langner, Maria Sauder, Tina Stilau und Toni Röschmann haben im Berichtszeitraum 2011 das OZEANEUM verlassen und sich neuen Aufgaben zugewendet. Die OZEANEUM Stralsund GmbH bedankt sich bei ihnen für die geleistete Arbeit mit den besten Wünschen für die weiteren beruflichen Wege.

Folgende neue Kolleginnen und Kollegen verstärkten im Berichtszeitraum 2011 die Museumsmannschaft des DMM: Kristina Weber und Steffi Apenburg als wissenschaftliche Volontärinnen im Fachbereich Wissenschaft; Ute Granzow und Ricarda Gillner in der Verwaltung, Anett Stolte für das Patenschaftsprojekt; Heinrich Palmer und Heiko Rhode in der Abteilung Technik; Katharina Brundiars, Lena von Nordheim und Tobias Schaffeld in der Projektgruppe „Schweinswalforschung“.

Zur Verstärkung der Mannschaft der OZEANEUM Stralsund GmbH nahmen im Berichtszeitraum 2011 die folgenden Kolleginnen und Kollegen ihre Tätigkeiten in den verschiedenen Arbeitsbereichen auf: Eileen Werner und Anne-Marie Schmidt in der Verwaltung, Cornelia Karbach und Alexander Grawe im Besucherservice; Nicole Merten im Bereich Wissenschaft/Museumspädagogik und Elisabeth Goldschmidt im Bereich Marketing. Alle neu eingestellten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter heißen das Deutsche Meeresmuseum und die OZEANEUM Stralsund GmbH herzlich willkommen!

ENTWICKLUNGS- UND ZUKUNFTSPLANUNG

Für die Ausstellungen des Deutschen Meeresmuseums werden die Schwerpunkte der kommenden Jahre auf einer umfassenden Revision der Gesamtkonzeption und der Darstellungen im Stammhaus am Katharinenberg liegen. Im Jahr 2012 wird dabei neben verschiedenen

konzeptionellen Arbeiten die Überarbeitung des Riffturmes die Aktivitäten dominieren. Weitere Positionen werden nach Maßgabe verfügbarer Mittel und Kapazitäten umgesetzt. Die begrenzt verfügbaren finanziellen Mittel im MEE-RESMUSEUM ermöglichen zeitweise nur die Durchführung kleinerer Dekorations- und Technikerarbeiten. Neuer Tierbesatz in den Aquarien richtet sich ebenfalls nach den Möglichkeiten, für den Besatz der Korallenbecken wird die eigene kleine Zuchtanlage weiterentwickelt und ausgebaut.

Im OZEANEUM wird der Tierbestand weiterhin durch eigene Tierbeschaffungsreisen abgesichert. Im Februar 2012 soll ein Sandtigerhai in das große Becken „Offener Atlantik“ einziehen. Des Weiteren ist geplant, Zuchtanlagen für Algen, Seepferdchen und Quallen aufzubauen.

Für die Sammlungs- und Forschungskonzeptionen des DMM werden in 2012 anhand einer umfassenden Revision die aktuellen Zielstellungen überprüft und ggf. erforderliche Neuausrichtungen erarbeitet. Ziel ist die substantielle Konsolidierung und akzentuierte Entwicklung der Sammlungs- und Forschungsaktivitäten des DMM. Zugleich sind für die naturwissenschaftlichen Sammlungen die weitere Ausstattung der neuen Magazine im Speicher 08 am Hafen nach Maßgabe verfügbarer Mittel vorgesehen. Geplante Neuordnungen werden schrittweise umgesetzt. Ausgehend von grundlegenden Arbeiten im Zusammenhang zweier wissenschaftlicher Volontariate im Zeitraum 2011/12 wird für die kommenden Jahre eine umfassende Konsolidierung und gezielte Entwicklung des Sammlungsbetriebes im DMM angestrebt.

Die Eingangs- und Museumsshop-Situation im MEERESMUSEUM werden zukünftig verbessert. So soll die ehemalige Turnhalle, gegenwärtig als Mehrzweckraum „FORUM Meeresmuseum“ genutzt, zu einem dem Hause angemessenen Foyer mit allen erforderlichen Einrichtungen im Empfangsbereich eines Museums umgebaut werden.

Auch der Museumsshop, derzeit mitten in der Ausstellung untergebracht, wird am Ende des Rundgangs mit ansprechendem Verkaufsauslagen und angegliedertem Lager seinen Platz finden. Die Planungsunterlagen wurden bereits erarbeitet. Es gilt nun, die für die Umgestaltung notwendigen Mittel einzuwerben. Ziel ist es, den Gästen von Beginn bis zum Ende einen angenehmen und interessanten Besuch des Museums zu ermöglichen, an den sie sich noch lange und gerne erinnern.

Der Förderverein des Deutschen Meeresmuseums Stralsund in seinem 20. Jubiläumsjahr

Thomas Förster

Das Jahr 2011 begann für die etwa 700 Mitglieder des Fördervereins Deutsches Meeresmuseum e. V. mit einem besonderen Ereignis: Im Rahmen der am 28. Januar 2011 stattfindenden Generalversammlung begingen die Mitglieder das 20-jährige Jubiläum des Vereins mit einem Festakt. In der stimmungsvollen Atmosphäre in der Ausstellungshalle „Riesen der Meere“ im OZEANEUM wiesen Landtagspräsidentin Sylvia Brettschneider, Oberbürgermeister Dr. Alexander Badrow, Direktor Dr. Harald Benke sowie der amtierende Vorsitzende des Vereins Holger Brydda mit den ehemaligen Vorsitzenden Dr. Henning Klostermann und Falk Meyer auf die Bedeutung der Arbeit der Vereinsmitglieder für das Deutsche Meeresmuseum, die Hansestadt Stralsund und auch für das kulturelle Leben in Mecklenburg-Vorpommern hin. Der ehemalige Geschäftsführer Rolf Reinicke ließ die zwei Jahrzehnte Vereinstätigkeit in einem beeindruckenden Lichtbildvortrag Revue passieren. Die Vereinsmitglieder konnten noch an weiteren Jubiläen teilhaben, an denen sie ebenfalls besonderen Anteil hatten: Am 1. Juni wurde das 20-jährige Bestehen des NATUREUMs auf dem Darß gefeiert, und ab dem 24. Juni beging das Deutsche Meeresmuseum den 60. Jahrestag seiner Gründung mit einer Festwoche. Neben einer Festveranstaltung gab es ein umfangreiches Programm mit Vorträgen, einer Kunstaktion und einen „Open Ship“-Tag mit dem Forschungskutter *SEE-FUCHS* und dem ehemaligen Forschungsschiff *PROFESSOR ALBRECHT PENCK*, die vor dem OZEANEUM lagen. Die *PENCK* gab im Vereinsjahr 2011 dann einen weiteren Grund zum Feiern: Zwischen der Krebsgruppe, die das Schiff erworben hatte, dem Förderverein und dem Deutschen Meeresmuseum wurde ein Kooperationsvertrag geschlossen, mit dem



Abb. 41: Gruppenfoto der Exkursionsteilnehmer vor dem Fischereimuseum auf der Insel Hel.

die museale Bewahrung und Nutzung des Schiffes möglich wurde. Nachdem die *PENCK* vor der Verschrottung gerettet war, konnte Sie ab November für einen gut besuchten maritimen Klönsnack unter der Leitung des Vereinsmitgliedes Nicole Merten und durch die Pädagogen des Deutschen Meeresmuseums genutzt werden. In dieser Zeit feierte auch die *PENCK* den 60. Jahrestag ihrer Indienststellung, der durch einen von Dr. Henning Klostermann gehaltenen, sorgfältig recherchierten Vortrag zur Person von Professor Albrecht Penck begangen wurde. Sehr erfreulich ist es, dass sich neben der finanziellen Förderung und dem regelmä-



Abb. 42: Unter fachkundiger Anleitung von Verena Kulesa (3. von links neben Holger Brydda) sammelten die Mitglieder des Fördervereins Fossilien im Kreidebruch Promysel.

gen Besuch der Vereinsveranstaltungen verschiedene Mitglieder durch ihre tatkräftige Hilfe für das Meeresmuseum engagieren. Allen voran sei hier das Mitglied Dorothea von Saucken genannt, die dem Vereinsvorstand zum 20-jährigen Jubiläum eine sehr aufwendig geführte und bebilderte Vereinschronik übergab. Auch nicht untätig waren das Ehepaar Manfred und Brigitte Langfeld. Durch Frau Langfeld wurde die systematische Aufarbeitung von Archivmaterialien des Museumsgründers Professor Dr. Otto Dibbelt vorgenommen; Herr Langfeld begann im NAUTINEUM mit der Aufarbeitung der Motorensammlung und der Sichtung des dazugehörigen Archivs von Wolfgang Rudolph.

Der Förderverein konnte das Deutsche Meeresmuseum und dessen Außenstellen auch in 2011 intensiv finanziell unterstützen. Laut Beschluss der Generalversammlung förderte der Verein das Projekt „Museumspädagogischer Aktionsraum“ mit 17.000 € und konnte zusätzlich über die Norddeutsche Stiftung für Umwelt und Entwicklung 25.000 € einwerben. Der Aktionsraum wurde nach Abschluss der Dachsanierung am 25. Januar 2012 den Kindern und Museumspädagogen übergeben. Ebenfalls unterstützte der Verein das Projekt „Sammlungspatenschaften“ mit 17.500 €, der Eigenanteil des DMM betrug 12.500 €. Die Projektergebnisse dienen der Einwerbung von Spenden zum Erhalt der musealen Sammlungen des DMM. Dazu ist ein Katalog mit Patenschaftsobjekten erstellt worden, ein entsprechender Flyer und ein Internetauftritt ergänzen den Werbeauftritt. Zusammen mit dem Deutschen Meeresmuseum übernahm der Förderverein ab Oktober 2011 auch einen Teil der Kosten, die durch die Liegezeit des ehemaligen Forschungsschiffes *PENCK* vor dem OZEANEUM anfielen.

Neben der Tätigkeit zur Förderung des Meeresmuseums wurden durch den Vorstand und durch Mitwirkung von Vereinsmitgliedern ein interessantes Exkursions- und Vortragsprogramm organisiert. Im Mai konnte unter der Leitung von Peter Strunk und Dr. Dorit Liebers-Helbig die Exkursion zur Kormorankolonie Niederhof nachgeholt werden, die im Vorjahr wegen starker Regenfälle ausfallen musste. Einen Höhepunkt des Vereinslebens bildete die Exkursion nach Danzig und Umgebung (Abb. 41). Stationen waren neben der Altstadt von Danzig das Maritime Museum, die Marienburg sowie die Robbenaufzuchtstation und das Fi-

schereimuseum auf der Insel Hel. Unter der Leitung von Verena Kulesa konnten die Vereinsmitglieder im September im Kreidetagebau von Promoisel auf Fossiliensuche gehen (Abb. 42). Unter einer Vielzahl von Veranstaltungen im Deutschen Meeresmuseum und in seinen Außenstellen sei hier an die spannende Präsentation zu den Walhaien von Ralf Sonntag, den sehr interessanten Vortrag zu Klimaveränderung von Dr. Dirk Notz oder an die Ausführungen von Professorin Dr. Angelika Brandt zu Meeresasseln erinnert, die sich mit diesem Thema als neues Mitglied des Beirates der Stiftung vorstellte. In der Veranstaltungsreihe „Montagabend im NAUTINEUM“ berichtete Rolf Reinicke über die Aufbauarbeit und die 20-jährige Geschichte des NAUTINEUMs, Jörg Lettau ließ die Erfolgsgeschichte der Weißen Flotte Revue passieren, Gerhard Parchow stellte sein gut recherchiertes Buch zum Seefahrerdorf Seedorf vor und Markusz Schöne berichtete von den letzten Arbeitsbooten der Fischerei und dem SEASIDE-Projekt, in das auch das DMM involviert ist. Mit einer Lesung zu stimmungsvollen Bildern durch den bekannten Autor und Tierfotograf Rico Nestmann konnten die Vereinsmitglieder das Jahr ausklingen lassen.

Buchbesprechungen

DIE SEE- UND KÜSTENFISCHEREI MECKLENBURGS UND VORPOMMERNS 1918 BIS 1960

Susanne Raillard,
Institut für Zeitgeschichte Berlin - München (Hrsg.),
Oldenbourg Verlag München (2012), 453 S.



Die umfangreiche Studie über ein „Traditionelles Gewerbe unter ökonomischem und politischem Wandlungsdruck“ entstand im Rahmen des durch die Deutsche Forschungsgemeinschaft geförderten Projektes „Mecklenburg-Vorpommern im 20. Jahrhundert – Lebenswelten im Systemwandel“ am Institut für Zeitgeschichte in Berlin. Der Zeitraum von 1918 bis 1960 umfasst einen Abschnitt, in dem die traditionelle Fischerei in Mecklenburg-Vorpommern durch drei politische Systeme beeinflusst wurde. Die Autorin untersucht das Verhältnis der Fischerei zur Herrschaft und Gesellschaft in der Demokratie und Diktatur.

Das Buch ist in sieben Kapitel gegliedert. Der einleitende Teil legt das methodische Vorgehen sowie den Forschungsstand und die Quellenlage dar. In kurzer Form wird auf die Organisation der Fischerei mit Fanggebieten und -methoden, die Fischereiverwaltungen, die Fischereivereine sowie die wirtschaftliche und soziale Lage der Fischer bis zum Ersten Weltkrieg eingegangen. In chronologischer Abfolge befasst sich der nächste Abschnitt mit dem wirtschaftlichen Niedergang der See- und Küstenfischerei zur

Zeit der Weimarer Republik. Er untersucht die Veränderungen der Fischereiverwaltungen auf der Reichsebene und die Kontinuität auf der Länderebene. Während dieser Periode kam es nicht zur Bildung einer von den Fischern geforderten Seefischereikammer, so dass eine öffentlich rechtliche Berufsvertretung der See- und Küstenfischer fehlte. Ausführlich wird der Niedergang der Fischerei bedingt durch Inflation und Weltwirtschaftskrise sowie die Ausfuhrbeschränkungen in ausländische Häfen dargestellt.

Das dritte Kapitel ist der See- und Küstenfischerei in der Zeit des Nationalsozialismus von 1933 bis 1945 gewidmet. Mit der Beseitigung der föderalen Struktur im Reich wurde auch die Fischereiverwaltung zentralisiert und vom Reichsministerium für Ernährung und Landwirtschaft übernommen. Die regionale Fischereiverwaltung und -aufsicht wurde beibehalten und der Fischerei eine besondere Rolle bei der Volksernährung eingeräumt. Mit der Zwangsorganisation des Reichsnährstandes wurde bis zum Beginn des Zweiten Weltkrieges der Fischfang, der Absatz des Fanges und die Preisstruktur geregelt. Das bestehende Vereinswesen in der Fischerei wurde unter nationalsozialistischen Gesichtspunkten reorganisiert. Die Fischer erfuhren im Rahmen der NS-Ideologie eine erhebliche soziale Aufwertung: Mit Krediten und der Ausweitung der gesetzlichen Rentenversicherung auf die Fischer wurde deren soziale und wirtschaftliche Lage verbessert. Weitere Maßnahmen der Fischerei waren die Regelung der Ausbildung und der nur teilweise erfolgreiche Versuch einer Marktordnung. Detailliert beschreibt die Autorin die Lage der See- und Küstenfischerei zum Beginn des Zweiten Weltkrieges. Starke Einschränkungen der Hochseefischerei durch den Kriegsverlauf erhöhten die Bedeutung der Küstenfischerei. Durch die neue Struktur konnte die Leistungsfähigkeit der Küstenfischerei gesteigert und während des Krieges genutzt werden. Als schwierig erwies sich im Kriegsverlauf der Arbeitskräftemangel. Ein nicht ausgewogenes Preissystem führte dazu, dass die Fänge nicht komplett abgeliefert, sondern über den Schwarzhandel abgesetzt wurden.

Das vierte Kapitel beschreibt die Lage nach dem Zweiten Weltkrieg in der Sowjetischen Besatzungszone (SBZ) bis in die frühen Jahre der DDR. Zur Versorgung der Bevölkerung und der eigenen Truppen war die Besatzungsmacht bestrebt die Leistungsfähigkeit der See- und Kü-

tenfischerei wieder herzustellen. Sie erließ eine Anzahl von Befehlen zur Verstärkung, Ordnung und Planung der Fischerei und der Bereitstellung von Fischereifahrzeugen. Auf der Landes- und Zentralebene begann sie mit dem Aufbau von Fischereiverwaltungen. Dies erwies sich durch das Fehlen von Fachpersonal als schwierig. Die bestehenden Vereine und Verbände der See- und Küstenfischerei wurden als Teile der NS-Reichsnährstandorganisation aufgelöst. Das Genossenschaftswesen wurde beibehalten und der weitere Zusammenschluss von Fischern gefördert. Die Besatzungsmacht legte ein Fangsoll fest und versuchte, dieses durch Prämien bzw. mit rigiden Strafen durchzusetzen. Mit der Staatsgründung der DDR im Jahr 1949 gab es kaum Veränderungen zu der in der SBZ praktizierten Fischwirtschaft.

Das fünfte Kapitel beschäftigt sich mit der Kollektivierung der See- und Küstenfischerei in der DDR in der Zeit von 1953 bis 1960. Es handelte sich dabei um zwangswirtschaftliche Maßnahmen, die weit über jene der NS-Zeit und der SBZ hinaus gingen. Die Kollektivierung der Fischerei begann im Gegensatz zur Landwirtschaft erst ab 1953. Die Autorin beschreibt erste Schritte und die fortgesetzten Probleme mit zu hohen Fangvorgaben. Nach den zentralen Beschlüssen der SED und des Staates erfolgte die eigentliche Kollektivierung in zwei Phasen, die 1954 bis 1957 und von 1957/1958 bis 1960 festgesetzt werden. In der ersten Phase konnten nur unselbstständige Fischer, Kleinfischer und teils berufsfremde Personen mit materiellen Anreizen für die Kollektivierung gewonnen werden. In der zweiten Phase versuchte man bereits bestehende traditionelle Vereinigungen für die Kollektivierung im Rahmen der Fischerlichen Produktionsgenossenschaften (FPGs) zu gewinnen. Dies gelang nur durch materielle Zugeständnisse und die Duldung traditioneller Arbeits- und Eigentumsformen. Mit dem Abschluss der zweiten Phase war etwa die Hälfte der Fischer an der Küste von Mecklenburg-Vorpommern organisiert. Die FPGs wurden hoch subventioniert und arbeiteten nur bedingt nach den geforderten Prinzipien. Die angestrebte sozialistische Umgestaltung der See- und Küstenfischerei gelang nur teilweise.

Das vorletzte Kapitel fasst die Ergebnisse der Studie in einer Schlussbetrachtung zusammen: Einem nur geringen Interesse an einer staatlichen Organisation und Verwaltung in der Weimarer Republik stand während und nach dem Zweiten Weltkrieg erhöhter Versorgungsbedarf gegenüber. Von Seiten des Staates bzw. der Besatzungsmacht wurde versucht, die Fischerei neu zu organisieren und zu regulieren, was durch

Schwachpunkte in der Preis- und Subventionspolitik nur bedingt gelang. Einen besonderen Einschnitt für die Fischerei stellten die Kollektivierungsbemühungen der DDR dar, die der Arbeitsorganisation in der traditionellen Fischerei teilweise widersprachen.

Der Anhang des Bandes liefert ergänzende Informationen mit Übersichten zur Anzahl der Fischereibetriebe von 1907 bis 1939, den Fangergebnisse von 1913 bis 1938 und in der SBZ/DDR von 1946 bis 1960 sowie zur Gründung der FPGs. Das Quellen- und Literaturverzeichnis weist die genutzten Aktenbestände der Archive in Rostock, Wismar, Berlin, Greifswald, Schwerin, Stralsund sowie Periodika, zeitgenössische Veröffentlichungen und aktuelle Publikationen nach und schließt mit einem Personenregister. Die Arbeit ist in gut lesbarer Form abgefasst, ein umfangreicher Fußnotenapparat erlaubt die schnelle Zuordnung der genutzten Quellen und bietet ergänzende Informationen. Einzelne, aber leider nicht alle Kapitel unterstützen mit einem „Fazit“ das Verständnis der Studie.

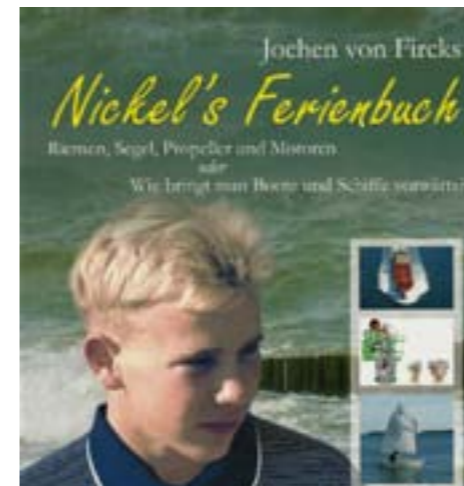
Die Verlagsankündigung bezeichnet den Band als „erste umfassende Studie zur Geschichte der See- und Küstenfischerei der Ostseeküste“ – diese Einschätzung gilt nur bedingt: Fahrzeuge und Fangmethoden und deren Entwicklung werden nur kurz erwähnt, die weitreichende Bedeutung der Motorisierung der Fischereifahrzeuge im Untersuchungszeitraum wird nicht dargestellt. Auch zum Wandel des Transport- und Absatzsystems der Fänge sind nur wenige Informationen vorhanden. Die Entwicklung der Fischereistandorte wird nicht berücksichtigt. Einzelne Fragestellungen bleiben offen, da die genutzten Quellen nur zu bestimmten Aspekten aussagefähig sind und auf die Befragung von Zeitzeugen verzichtet wurde.

Dennoch ist der Wert der Studie für weitere Untersuchungen zur Geschichte der See- und Küstenfischerei sehr hoch. Die Autorin hat einen umfangreichen Akten- und Literaturbestand ausgewertet, auf dessen Grundlage sie wichtige Schlüsse zur Entwicklung der Fischerei in verschiedenen politischen Systemen herausarbeitet und belegt. Darüber hinaus gibt die Arbeit einen umfassenden Überblick zu Verwaltungs- und Organisationsformen in der regionalen Fischerei. Das Werk ist den mit Fischerei- und Wirtschaftsgeschichte befassten Historikern, Volkskundlern, aber auch den in der Region tätigen Fischereibetrieben als Informationsquelle zur Entwicklung und Organisation der Fischerei im vergangenen Jahrhundert ausdrücklich zu empfehlen.

Thomas Förster

NICKEL'S FERIEBUCH

Jochen von Fircks
Engelsdorfer Verlag Leipzig (2011)
100 S., zahlreiche Abbildungen.



Bücher für Kinder und Jugendliche – auch wenn es sich um Sachbücher handelt – beschäftigen sich selten mit angewandten Naturwissenschaften oder Ingenieurwissenschaften. Dieses Genre ist meist den Lehr- und Handbüchern für Schule und berufliche Ausbildung und damit einer älteren Gruppe von Lesern vorbehalten. Der Autor Jochen von Fircks hat den Versuch unternommen, einen Sachtext über die unterschiedlichen Arten von Schiffsantrieben in eine Erzählung über die Ferienerlebnisse des Nickel genannten 14-jährigen Jungen bei seinen Großeltern an der Ostseeküste zu integrieren. Als wenn dieses Unterfangen nicht schon schwierig genug wäre, führt der Autor noch eine weitere Textsorte ein, indem Nickel auf dem Dachboden des großelterlichen Hauses eine Kiste mit der Aufschrift „Nickels Schatzkiste“ entdeckt. In dieser befinden sich dicke Briefkuverts und andere Gegenstände. In den Briefumschlägen finden sich vier historische Erzählungen bzw. Geschichten, die sich um die Themen Schiffbau und Schiffsantrieb drehen. Diese vier Geschichten bilden sozusagen die Ankerpunkte auf Nickels Entdeckungsfahrt durch die Geschichte des Schiffbaus und des Schiffsantriebs, die der Großvater – wie man zwischendurch erfährt – für seinen jungen Feriengast zu Papier gebracht hatte. In den Geschichten spielen wiederum Jungen-Figuren die Hauptrolle. Rado, der 10-jährige Sohn eines slawischen Händlers aus Ralswiek auf Rügen (um das Jahr 1000); Ferdinand, Neffe eines Zeesenfischers aus Vorpommern (1880er Jahre); Hannes, gegenwärtiger

Maschinenbaustudent an der Uni Rostock, der seine Schwester Sophie in die Geheimnisse und Probleme des Schiffsvortriebs durch Propeller einweicht und schließlich Jakob aus der fünften Klasse, der seine ältere Schwester Isabell über den Rotorantrieb auf Schiffen ausfragt.

Alle Kapitel sind in erzählender Form verfasst und mit zahlreichen langen Passagen in wörtlicher Rede gespickt. Der Mix aus Erzählung, Faktenvermittlung und Geschichtsdarstellung wirkt auf den nicht mehr jugendlichen Leser zunächst etwas befremdlich. Dieser Eindruck schwindet jedoch, wenn man das eine oder andere Kapitel laut liest bzw. vorliest. Die vom Großvater vorbereiteten Ferienerlebnisse und verfassten Geschichten für den Enkel ergeben in der Zusammenschau eine überaus faktenreiche und hervorragend illustrierte Darstellung der Schiffbaugeschichte von den frühgeschichtlichen Flößen und Booten bis zu modernen Schiffsdieselanlagen für Großcontainerschiffe. Trotz der unterschiedlichen Textsorten gibt es das Stilmittel des Erzählers – das ist meistens der überaus belesene und handwerklich begabte Großvater aus Prerow, vereinzelt aber auch andere Fachleute, wie zum Beispiel der Segellehrer. Dieser ungewöhnlich aktive Opa vermittelt dem Enkel, der eigentlich Kurt Carl heißt, „aber von seiner Familie eben Nickel genannt wird“, innerhalb von drei Wochen Sommerferien sowohl physikalisches Grundlagenwissen, historische Fakten zur maritimen Geschichte, einen Exkurs über die Rolle des Mittelschwerts bei Zeesbooten, Bastelanleitungen für Schiffsmodelle, einen Grundkurs in Seemannsknoten als auch einen kurzen Überblick über die führenden Hersteller von Schiffsgroßdieselanlagen. Nickel wird sich angesichts dieses großelterlichen Fortbildungsprogramms also kaum gelangweilt haben. Außerhalb des Erzählstranges gibt es am Ende des Buches Kurzbeschreibungen erwähnter Schiffe und Schiffstypen, zum Teil mit Literaturhinweisen ergänzt. Dabei finden sich einige kleine Schnitzer (TRACK statt LKW, Caterpillar statt Caterpillar). Anzumerken ist auch die für historische Erzählungen unpassende Präsensform.

Ob diese Art der Wissensvermittlung wirklich Kinder und Jugendliche anspricht, vermag der Rezensent nicht einzuschätzen. Sicher ist aber, dass es sich bei Nickels Ferienbuch um eine überaus lesbare und lehrreiche Publikation handelt, die auch Erwachsene mit bedeutendem Wissenszuwachs schmökern und vielleicht auch ihren Kindern oder Enkeln als gemeinsame Ferienlektüre schenken können.

Peter Danker-Carstensen

Englische Zusammenfassungen

MARITIME ETHNOLOGICAL RESEARCH ON THE GERMAN BALTIC SEA COAST: LARGE-SCALE STUDIES

Wolfgang Rudolph and Wolfgang Steusloff

Large maritime ethnological projects on the German Baltic Sea coast began in 1900 with a survey carried out by the German Society for Anthropology, Ethnology and Prehistory (*Deutsche Gesellschaft für Anthropologie, Ethnologie und Urgeschichte* - Berlin) relating to the state of popular watercraft of the time. This was followed by studies of boating lore and the construction of wooden cargo sailing vessels (Szymanski, Mitzka), as well as the art of tattooing in German harbour towns (Spamer) and sailor's life in the time of sailing vessels (Wossidlo). In 1956, Steinitz, director of the Academic Institute for German Ethnology (*Akademieinstitut für deutsche Volkskunde*), instigated a study of Pomeranian fishing culture (Peesch), which was expanded to include a comprehensive inventory of fishery equipment, boats, and conditions in the boatbuilder's yards along the coast of Mecklenburg and Western Pomerania (Peesch, Rudolph). A second phase of the work was begun in 1973 that incorporated the maritime lifestyle, the cultural situation in harbour towns, and investigations of the special relationships between the harbour town and seaman's village, and documented periods of maritime cultural development on the southern Baltic Sea coast between the Little Belt and the *Kurische "Haff"* (lagoon) from around 1600 to 1900 (Rudolph). Since 1981, modern-day studies have been widening the spectrum of research: documenting life on the Rostock merchant vessels from 1950 to 1990 and home décor in Mecklenburg-West Pomerania with particular emphasis on decorative maritime souvenirs (Steusloff). In 1990-91, the conspicuous absence of these kinds of studies in Schleswig-Holstein prompted work on the documentation of changes in maritime

culture along the Schleswig fjord coast since 1945 (Glüsing, Rudolph, Keweloh, Rasmussen). A similar documentation in Mecklenburg-West Pomerania has been proceeding since 1997 (Steusloff), but here it is because of especially critical changes in the maritime culture across broad strata of the coastal population that have occurred since the German reunification. Additional work that should be mentioned includes cultural-historical studies on the seafarer's popular art on of the southern Baltic Sea coast before World War I, investigations on the history of the construction of boat motors, and research on the records of maritime cultural change on the southern Baltic Sea coast during the 20th century Rudolph.

SEASIDE – AN EU-PROJECT PROVIDES THE DOCUMENTATION OF THE MARITIME HERITAGE AT THE SOUTHERN COAST OF THE BALTIC

Peter Danker-Carstensen

From 2008 until 2011 the Maritime Museum Rostock was partner in an EU funded project named "*SeaSide - Developing Excellent Cultural Destinations in the Southern Baltic Area*". The SeaSide project team included thirteen partners from four countries of the South Baltic region – Sweden, Lithuania, Poland and Germany. This cooperation of municipalities, museums and tourism associations combined efforts from various fields and know-how on an international basis. Among the 13 SeaSide partners there were five maritime museums: The Polish Maritime Museum, Gdansk; the Lithuanian Sea Museum, Klaipeda; the Blekinge County Museum, Karlskrona; the Swedish Naval Museum Karlskrona and the Maritime Museum Rostock. These museums established a professional museum network. Among the main tasks of the project

there were some special projects which had the aim to create a database on existing boats, boat building sites and on boat building competence. The Internet database under the domain *www.seasideboats.eu* was filled in by registrars from the participating museums. Blekinge County Museum was and remains in charge of the web server. Furthermore the Maritime Museum Rostock provided a current documentation of existing wooden boats at the German coast of the Baltic Sea. The collected data and photos of this field documentation were put into the inventory database of the cooperating German Oceanographic Museum in Stralsund to get a broader basis for a comprehensive overview of the maritime heritage in this coastal region of the Baltic.

THE SIGNIFICANCE OF FISHING ADMINISTRATION FOR THE DEVELOPMENT OF THE EARLY MODERN STATE ON THE SOUTHERN BALTIC SEA COAST

Thomas Haik Porada

From the Middle Ages, the demands on large-scale fishing, which achieved considerable importance in the region at the mouth of the river Oder in the form of trawling, led to the development of special methods and equipment for fishing, to the creation of innovative fishing vessels (*Zeesenkahn, Tuckerkahn*) in the North and Baltic Sea regions in the early modern era and also to particular professional forms of organisations of fishermen who had moved to the economic areas as guilds and were no longer predominantly in the towns.

Within the Holy Roman Empire of the German Nation we have records of rivers and lakes with intensive freshwater fishing and also extended fish farming, but none of these even closely resembled Stettin Lagoon in terms of the structures and functions. The annually changing administration and jurisdiction of a large fishing region appears to be a special case among the state partitions in the territories of the Holy Roman Empire of the German Nation.

It can be said that for the Stettin Lagoon and its backwaters the fishing administration that was developed in Pomerania in the course of the partitions of the 16th century represented an important building block in the evolution of the early modern territorial state. Concentration processes in the sovereign administration's aspirations can be clearly recognised here, as

there were very few corporative options of exerting influence. The importance of the income from this large fishing region for the sovereign budget can be regarded as relatively large, at least in the first years after the state partition in 1532/41, and the significance that the fishing administration had within the sovereign state development can be regarded as very high. According to historical accounts, the sovereign income from fishing on Stettin Lagoon in high-yielding years in the first half of the 16th century made up half the budget of one of the two part duchies. For the second half of the 16th and the early 17th century, figures such as this are no longer recorded for the leasing income, at least not in the common accounts (*Gemeine Rechnungen*); but at least at the time of the second state partition in 1569, the sums still corresponded to those from the levies charged by a smaller or medium-sized sovereign. Compared to the state taxes or the income that could be achieved from the domains as duties, the collection of duties and the fishing levies paid by the fishermen on Stettin Lagoon were relatively easy to organise from the aspect of the territorial lordship.

ON THE CONTINUOUS CHANGES IN COASTAL FISHERIES

Gerd Wegner

The early mankind started fishing in sea waters in near shore areas. Up to nowadays, coastal fisheries have played an important role besides high sea fisheries which have their origins in coastal sites and developed into all the seas during the latest centuries. Archaeological records from extensive medieval coastal fisheries at the German Baltic Sea shores give information about the gears and boats, the fishes caught – predominantly herring – and the processing of those for local food supply or merchant goods traded over large distances. Although enlarged and produced of modern twines and ropes, the old gear types are still recognizable in the instrumentation used today.

Decreased due to political reasons, German Baltic Sea coastal fisheries were nearly unimportant during the first half of the 19th century. Supported by the governments and the German Fisheries Association (founded in 1870), the coastal fisheries were strengthened with larger boats and suitable equipment. This led to first fisheries in deeper waters by means of sailed cutters during the 1880s. The motorization of the fleet was started in the 1900s. Inter-

rupted by the First World War, nearly all cutters and a larger amount of the coastal fishery boats were motorized during the 1920s and 1930s or were replaced by motor vessels, respectively. In 1937, the German fishing fleet in the Baltic Sea was the second largest and landed one third of the total landing of that year.

This study provides some remarks of the development of German coastal fisheries in the Baltic Sea from medieval times until the 1930s.

TRADITIONAL WOODEN BOAT CONSTRUCTION ON THE COAST OF MECKLENBURG-WEST POMERANIA

Thomas Förster

Based on archaeological evidence, the origins of traditional wooden boat construction on the coast of Mecklenburg-West Pomerania can be traced back to the Mesolithic period. Three well-preserved dugouts discovered within the urban area of Stralsund have been dated at 5100 to 4000 B.C. The boats provide evidence of how people sought technical solutions in the construction of water craft that they could use to exploit the marine resources through hunting and fishing. The water also provided transportation routes. Based on the discovery of relics, continued development to a sail-powered pirogue with rudder can be documented. Four boats from the 10th century, found at the Slavic Market Place in Ralswiek, are very important. They exhibit the Nordic type of clinker construction. In this method, the hull is first formed by planks that overlap on their long edges. The completed hull is then supported by transverse battens. This basic construction principle was still in large-scale use quite recently for building fishing vessels.

Relic finds from 1523 by Zingst and from 1535 by Mukran provide evidence of a later method called carvel construction, which began in the early 16th century. Originally, vessels of this type were also constructed by shaping the hull first and then stabilizing with battens. But in the 17th century the practice of building the frame first followed by carvel planking became more prominent. This method has persisted even to the present, both in large seagoing ships and in smaller boats. Differences in types of boat construction are the result of their different uses, the areas in which they are used, and in regional influences and experiences in boat construction. Preserving boats in museums as legacies of the art of traditional wooden boat construc-

tion is very important, but so is their continued construction in shipyards and as museum projects. The construction of wooden boats represents an important part of the regional cultural heritage of the coastal region.

BUILDING AND TESTING A MESOLITHIC DUGOUT CANOE REPLICA - RESULTS OF THE COLLEGIATE PROJECT "TRADITION UND MEER"

Johannes Steinkühler and Alexej Dose

The project "Tradition und Meer" 2011 was a student project at the Institute of Pre- and Protoarchaeology of the University of Greifswald under the auspices of Prof. Dr. T. Terberger. The members of the group were mainly future historians and teachers. Building a dugout canoe according to the findings of the Ertebølle-culture was the major goal of the project. The scientific focus was to test the vessel in local inland waters and the Baltic-sea (the Greifswalder Bodden and Strelasund).

The experiments showed that the dugout canoe is a slow yet high capacity mean of transport, especially suitable for inland waters. Trips on the open sea require calm conditions. Tours at wind speeds of up to six Beaufort were possible close to the shoreline. Replicas of the Mesolithic paddles from the Duvensee findings functioned as well as contemporary ones. The use of fire on board was tested successfully. Transportation of animals such as sheep and dogs is possible and astonishingly easy.

Building this dugout canoe by Mesolithic means would have taken the efforts of several students and weeks to complete. Given our lack of experience with the unfamiliar materials and techniques we can make only a rough estimation concerning the building time.

The produced dug-out canoe replica has some construction errors. The bulkheads raise the lateral stability but are very difficult to form with the adzes. The working effort needed for the raising of the bulkheads was not justified by the possible advantages gained. The shape of the bow of our vessel had less of the typical 'spoon-form' of the Mesolithic findings. Raising the bow a little would have been advantageous for sliding through the short waves of the Baltic Sea. Experiences gained in building this replica can be the basis for further future projects.

The material behaviour of the wood in fresh air, the storage underwater during winter, and the

lifetime of a dug-out canoe are data that will be gained from the current replica. The exhibition of the dug-out canoe at the 'Deutsches Meeresmuseum/NAUTINEUM' provides a link to the original Mesolithic dug-out canoes of Stralsund, which could not be preserved.

BUILDING A REPLICA OF A FISHING BOAT TYPE "HEUER" AT THE MARITIME MUSEUM ROSTOCK

Peter Danker-Carstensen and Alexander Kiencke

Boats of the type "Heuer" were universal fishing vessels which original design had spread from the Szczecin Lagoon along the Baltic coast up to Mecklenburg, and can be found in various other versions along the entire Pomeranian coastline. "Heuer" in their many variants were typical vehicles in the Szczecin Lagoon and at the Peene-River in the 19th Century, built mainly at small boatyards or at other boat builder workshops in the lagoon area. Originally equipped as a sailing vessel with a length up to about 6 meters the boats became considerably larger, reaching a length of 7 - 8 meters with the introduction of engines. The number of strakes increased to 5 - 7 and more with the scarcity of the wide wooden planks. Depending on the purpose of the pot fishery, as a towing boat for fishing nets or rakes, the vehicles were built with or without a sword.

In 2008 / 2009 the new established boatyard of the Maritime Museum Rostock got several old wooden fishing boats from the western Pomeranian Baltic coast to start a small collection of traditional wooden boats. It was decided to use the oldest one, a more than 100 years old "Heuer", owned before by a fisherman on the island of Usedom as a model for building a 1:1 scale replica of this nearly 8 meters long boat. To build this replica only with traditional handcraft tools and by only one man with very little help from some colleagues took quite a long time, but in autumn 2011 the boat was launched and baptized to the (into the water and got its) name "Dwarskopp", which means "awkward cuss". Beside this very first boat building project at the museums boatyard, visitors and pupils can witness and try out traditional crafting techniques. Demonstration and hands-on parts alternate, and thus, true to the motto 'learning by doing', vividly impart techniques that are applied in the maritime working environment. The points of focus lie in woodworking by means of ancient, au-

thentic tools, in rope-making on the ropewalk, and also in understanding the principle of the pulley and its many fields of application.

HISTORICAL FISHING VESSELS IN MUSEUMS COLLECTIONS AT THE GERMAN BALTIC COAST

Peter Danker-Carstensen

Original boats and ships, mostly of regional origin, can be found in the collections and exhibitions of most maritime museums. This article describes museums and museums-wharfs of the German Baltic coast and their boat collections. These collections and respective exhibitions of traditional wooden boats are understandably very varied and usually of rather coincidental origin. Fewest museums have a distinct collection concept defined with regard to original water vehicles at their disposal. This is also due to the lack of space needed for the appropriate presentation – even when dealing with small ships. Many museums, especially the smaller ones, are unable to cope with the necessary documentation, care and conservation of value for these objects due to lack of personnel and subject related resources. Again and again situations like this result in the loss of objects of the "maritime cultural heritage" even if these had been classified as preserved in museum collections. The paper briefly introduces the museums and collections in Flensburg, Schleswig, Kappeln, Rostock, Prerow, Neuendorf on the Island of Hiddensee, in Göhren on the Isle of Rugia, as well as in Stralsund and Greifswald.

DEVELOPMENT OF THE FISHING AND WORK BOAT COLLECTION IN THE GERMAN OCEANOGRAPHIC MUSEUM

Michael Mäuslein

The many differences in fishing conditions in the area of the present-day state of Mecklenburg-West Pomerania is also reflected in the wide variety of boats commonly employed, including types still being used for hand fishing in the *bodden*, lagoonal and coastal waters along this stretch of the German Baltic Sea coast.

With the decline in traditional fisheries in recent years, more and more fishermen in the region are abandoning the fishing trade. The wooden work boats are being scrapped. Some continue to be used by recreational and sport fishermen,

or as sport boats, while others are adapted as playgrounds or decoration for inns or restaurants. With time, these valuable cultural legacies of traditional fishery and boat-building craft are being irretrievably lost.

There is an urgent need today to continue to record and inventory the remaining traditional wooden fishing and work boats. It is also necessary to underpin the various theoretical scientific studies and investigations, as far as it is still possible, with originals from a scientifically curated collection. The *Deutsche Meeresmuseum* in Stralsund has recognized this need and procures historical objects specifically related to the occupation of fishing and to the boat-building trade from the region of Mecklenburg and Western Pomerania for their collection.

The opening of the satellite museum NAUTINEUM on the island of Dänholm in 1999 established the necessary conditions for proper scientific storage and preservation of the boat collection. In addition to a boat hall newly constructed in 2001, the satellite museum offers a 40-metre long covered area to store boats under protected conditions.

The boat collection in the *Deutsche Meeresmuseum* presently comprises 45 boats and cutters of the traditional coastal fishery in Mecklenburg-West Pomerania. This is the most comprehensive collection of its kind on the German Baltic Sea coast.

While the collection through the end of the 1980s displayed exhibits designed to illustrate the rigorous work of the fishermen and their rugged history, in the early 1990s the focus shifted to preventing the destruction of traditional fishing vessels and preserving them as a cultural legacy. Today the museum is making an effort to record, describe, measure and, when possible, to preserve as many of the fishing and work boats of the Baltic Sea coast of Mecklenburg-West Pomerania as possible.

THE ROSTOCK BARGE (KAHN) – A VESSEL WITH A LONG TRADITION

Jochen von Fircks

During the early modern period there was one fisherman's guild in Rostock and another in Fischerbruch, just outside of the town. The same legal regulations were applied to fishermen in both guilds. They all worked with the same kinds of boats and nets. To inhibit the urge to use larger boats, they were not allowed to employ a deck hand. They had to work the nets while at the same time piloting the vessel. The

barge had a massive bottom plank, similar to a dugout, to which the stem, stern and side planks of the hull were connected. Propulsion was achieved by a single oar that was operated with one hand. In order to counteract the instability caused by one-sided propulsion, the bottom hull was asymmetrically shaped. The original practice of only rowing was later augmented by a small spritsail. The boat was subsequently outfitted with a centre board placed through a slot in the hull and with a rudder at the stern. The boats were clumsy vessels with poor sailing characteristics, so after 1995 it became increasingly difficult to attract younger fishermen to the use of the Rostock barge design.

THE CRAFT AND TRADITION OF ZEESE NET FISHING

Michael Mäuslein

There is a special kind of fishing that was still practised sporadically up until the 1980s in Mecklenburg-West Pomerania – fishing with drift nets from work boats with sails. Because of technological advances and the development of new fishing methods, trawl-net fishing with sailboats had already begun to decline in popularity in the 1960s. This signalled the disappearance of a centuries-old tradition in the region and a loss of knowledge of this ancient skill.

Some of these heavy work boats are still preserved today. Some were rebuilt without the mast and sail, equipped with a motor and wheelhouse, and used again for fishing as small cutters. Because of their distinctive sailing characteristics, others were rescued from decay by sport sailors and restored with faithful attention to detail. This led to the creation of an association dedicated to Zeese boats in Germany (*Klassenvereinigung der Zeesboote*), unique because it is a sailing class for former workboats. Thanks to the members of this association, many of the former fishing boats have been preserved. They have been converted by the sailors for use as recreational and family vessels, but they retain their characteristic form and typical brown sail. A Zeese boat of the type commonly used in 1870 can be viewed in the NAUTINEUM, on the premises of the *Deutsche Meeresmuseum* on Dänholm. It is a fully rigged Zeese boat, outfitted in detail just like a typical boat at the turn of the century. The boat on exhibit is a reproduction of the Zeese boat *AHR-1*, which belonged to a fisherman named Dade from Althagen. The *Meeresmuseum* received the original time-worn boat *AHR-1*, but because of its poor condition they

were not able to preserve it. Thus a detailed reconstruction was carried out based on a picture of a Zeese boat from around 1870. The *AHR-1* was precisely measured and plans were drawn based on historical examples. The reconstruction was carried out in 1986-87 at the Dinse Shipyard in Stralsund. The result was a Zeese boat replica registered as *STR-9*, which, with its typical stem, rounded stern, leeboard, and absence of superstructure and motor, accurately reflects the construction of a boat used in 1870.

Before the *STR-9* was integrated into the exhibits on Dänholm in 2001, graduates and students of the Engineering College of Seafaring (*Ingenieurhochschule für Seefahrt*) in Warnemünde/Wustrow tested the sailing characteristics of the boat from 1988 to 1992. Without a motor, propelled only by the power of the wind, the crew experienced again the tried and true craft of sailing technology.

Although the old workboats and the techniques of sailing are being preserved, the art of using these boats for trawl fishing seemed to be disappearing into the past. But Zeese boat owners today are striving to continue the tradition and practice of net fishing. In 2002 they founded the Society of 'Zeesers' (*Verein der Zeesner e.v.*) with the aim of preserving the art of drift-net fishing with a Zeese under sail and demonstrating it to people who are interested in this craft today. The legal guidelines applied to trawl fishing under sail are laid out in the Fishing Regulations for the Coastal Waters of Mecklenburg-West Pomerania (Coastal Fishing Regulation – *KüFVOM-V*) of 15 Aug. 2005 (*Verordnung zur Ausübung der Fischerei in den Küstengewässern Mecklenburg-Vorpommerns (Küstenfischereiverordnung – KüFVOM-V)*). Since that time, fishermen and Zeese boat owners have been demonstrating the traditional artisanship and hard work of Zeese fishing every year for interested spectators. What began as an effort to preserve the art of Zeese fishing has evolved into a solid tradition.

SOUTHERN SWEDISH BOAT TYPES IN POMERANIA AND ON RUGIA – A CONTRIBUTION TO THE DEVELOPMENT OF FISHING BOATS AT THE GERMAN BALTIC COAST

Wolfgang Rudolph

Deep-sea fishing in Pomerania and Rugen has got a relatively short history and for the development that led to sea fishing in a strict sense, fishermen from Blekinge played an essential

role. Until the second part of the 1900th century only coastal fishing was conducted in these areas. The reason for this was mainly that there were no good harbours, no good ways of transportation to the markets and no tradition among the local fishermen.

When Swedish fishermen, in the late nineteenth century, regularly were fishing in Pomeranian waters, the local fishermen noticed their good catches of mostly salmon, but due to lack of appropriate boats and equipment they were unable to do the same.

A few boats were bought from Sweden with support from the Agricultural Ministry. In 1882 the first boat was purchased with governmental funds and handed over to four fishermen in Kolbergmünde. In the year 1886 were Swedish boats reported from Kolberg (10), Rügenwaldermünde (4) and Stolpmünde (2). Exactly from where in Sweden the boats came is not known but the given description of the boat type corresponds with the type of a Blekingseka. This boat carried originally a square sail. But the German boats were fitted with; main gaff sail, mizzen spritsail, stay jib, jib and topsail. Later on boats were also bought from Bornholm. Originating from the Swedish and Danish boats a German Baltic sea fishing boat was developed in less than 20 years. But boats were still bought from Sweden and Denmark. For instance a trawler (LAU 1) built at Joggesö in Blekinge and purchased in 1933. The last Swedish boat (SAS 70) was bought from Karlskrona in 1948.

THE BLEKINGSEKA – A BOATTYPE WITH DIFFERENT FUNCTIONS FROM THE SOUTH-EASTERN COAST OF SWEDEN

Karin Nilsson

The name *blekingseka* is a collective term for boats of similar design but with varying purpose, size and shape. Blekingsekan is clinker-built, usually undecked with broad transom that ends above the water, short keel, deep stern and broad stems. It has 5 to 10 planks on each side and vary in length from about 4 to 13 meters. The oldest known drawing is from the 1800's century but the boats are certainly older. It's easy to sail as well as row, even with load. Different types of *blekingsekor* are still quite common in Blekinge and earlier it was the most common boat along the coast from eastern Skåne through Blekinge and up along the coast of Småland. The type was also found in

Bornholm and exported to German fishermen on Rugia and at the West Pomeranian coast. The largest type of blekingseka *fraktekan* is between 35 - 45 feet. It was used for transportation in the eastern archipelago of Karlskrona. These boats were half-decked. During the 1930s most of them got raw oil engines. The second largest *blekingseka* is the *vrakeka*. It is between 24 and 30 feet. It is a sea-going fishing boat that has been used mainly for drift net fishing after herring. That is called "*vrakfishing*" This boat was originally fitted with an asymmetric square sail, but in the mid-1900th century it got a spritsail with jib stay.

KASHUBIAN SEA-GOING BOATS

Jerzy Litwin

Fishery on the Baltic between the mouths of the Oder (Odra) and Vistula (Wisła) is an occupation pursued by quite a large number of people. It takes two forms: some fishermen make their catches from port-based vessels, others fish from smacks that sail out to sea from beaches. Both types of craft have been modernised, but only the boats of the Kashubians fishing in the Gulf of Gdańsk have retained structural elements similar to those used in this region back in the 10th-12th centuries, regarded as typical of Slavic boatbuilding. The Polish Maritime Museum in Gdańsk has in its collections the wrecks of boats built a very long time ago as well as newer ones from the 20th century. These historical objects testify to the continuity of local traditions.

Ever since the early Middle Ages Kashubian boats have been clinker-built, with a flat bottom, which facilitates sailing in shallow waters and the hauling of boats up on to the beach. Retaining the correct proportions of the hull is crucial if the short, high waves that are so dangerous in the Baltic coastal zone are to be safely negotiated: these waters have to be sailed through in order to reach the open sea.

In the late 19th century, different types of fishing craft began to appear in Kashubian waters, for example, Scandinavian drifters, and large sailing vessels craft from western Pomerania. These fresh designs and the new gear used on them encouraged the Kashubians to purchase them; later, by the end of that century, they would be building their own versions of them. By no means, however, had they given up building their smaller, traditional boats, which in the 20th century, were driven by petrol engines rather than sails; oars were used only occasionally. Hulls of this type are still being produced by fishermen and folk boat-builders. These boats have

oaken hulls, constructed on a flat keel. The hulls are clinker-built, and the strakes, before being shaped, are wetted or steam-heated in chests. The assembly begins with the attachment to the sternpost of the first plank, to which the remaining planks of the same strake are joined, until the stem is reached. To obtain a flat bottom, the planks are bent to the point where their outer, upper edge lies parallel to the top surface of the keel. The strakes are then assembled clinker-fashion. The planks are attached to one another not with wooden pegs as in mediaeval times, but with copper nails or with galvanised nails bent over on the inside. For the convenient use of gripes on the stems, there is a modification of the stem rabbets: this is a slat nailed to the inner surface of the stem or sternpost. One jaw of the gripe rests on the edge of this slat, while the other one holds the plank end in the stem rabbet. While the planks of the upper strakes are being joined, their elastic distortion is prevented by transverse battens or timbers. These are boards with rectangular notches in one of the longer planks placed on the top surface of the planks in the middle of the hull. The joints between the planks are caulked. The hull is then impregnated with wood tar or varnish. The transverse reinforcements – the floor timbers and their knees – are fitted after the planking has been assembled. Kashubian boats had a rig consisting of a square spritsail and a triangular foresail. The spritsail was fixed to the mast by a rope entwined around it in zig-zag fashion to make it easier to haul down and detach from the mast. The mast was placed in a mast-step, lying parallel to the keel on two floor-timbers.

Other types of boats used in the past century by Kashubian fishermen – the *pomeranka* and drifter – though resembling boats from neighbouring regions in shape, were built by the Kashubians using the technique described above. The Polish Maritime Museum was able to secure the last *pomeranka*, in operation until 1973, but was unable to purchase a drifter.

THE RETURN OF THE KURĒNAS - SAILING BOATS OF THE FISHERMEN OF THE CURONIAN LAGOON (THE PAST AND THE PRESENT)

Romaldas Adomavičius and Romualdas Adomavičius

In 2000 the Lithuanian Sea Museum in Klaipėda started implementing an ethno cultural project entitled *The Return of the Kurėnas*. The intention

was to build a replica of the *kurėnas* and to organize educational voyages on the new *kurėnas* in the Curonian lagoon with international crews on board. *Kurėnas* boats are flat-bottomed sailing boats of the Curonian lagoon fishermen with sprit rigging. These sailing boats were called this way because fishing method employed: a three walled net called *kornas* was used. Drifting with their sails, two *kurėnas* jointly dragged nets 100 – 120 m long. *Kurėnas* were used for fishing up to the 6th decade of the 20th century. The replica of the *kurėnas Süd 1* was built at the Lithuanian Sea Museum in 2000 - 2001. During the last ten years in its sailing history the *Süd 1* did a lot of actions in spreading the knowledge of Lithuania's maritime heritage. Events of educational nature using the *kurėnas* have been held in settlements at the Curonian lagoon for local people and tourists, sailing trips to the lagoon are a live lessons of history, a contact with the traditions of the fishermen of the region. Replicas of traditional sailing boats intended for ethno-tourism are being built in different places at the shores of the Curonian lagoon.

STANDARD LINE OF FISHERY CUTTERS FOR THE BALTIC SEA

Siegfried Möhrmann and Michael Mäuslein

By the end of the Second World War, after a long period of development, popular fishing vessels of the Baltic Sea had evolved into the large cutters for coastal and high seas fisheries. They became the modern products of a ship-building industry that continued to develop even larger and more modern vessels in the post-war years. In 1938, Professor Friedrich Romberg, of the Department for Motor and Fishing Vessels in the Reich Office of Fisheries in Berlin (*Referat für Motoren- und Fangfahrzeuge in der Reichsanstalt für Fischerei Berlin* – RfF), together with Germanische Lloyd (GL) and the Bremen construction company Maierform GmbH, began to work on promoting the standardization and classification of the cutter fleet. Seven cutter classes were developed (A – G) that were considered to be of interest to fishermen on the North and Baltic Seas. Four size classes were agreed upon for the Baltic Sea and three for the North Sea.

These seven cutter designs with the class designations A (12-metre cutter) through G (24-metre cutter) were tested in an extensive series of experiments and systematic towing tests. The best results were initially achieved by the type D (17-metre cutter) and type G boats. In 1945 the Soviet Military Administration in Ger-

many (*Sowjetische Militäradministration in Deutschland* – SMAD), with its headquarters in Berlin-Karlshorst, decided to have the 17-metre cutter (type D) built from Romberg's design as the first cutter for war reparations to the Soviet Union and later for fisheries science in the Soviet Occupation Zone (*Sowjetischen Besatzungszone* – SBZ). The 17-metre cutter represented the core of the cutter construction programme for building a fishery fleet in East Germany. The building of the new fishery fleet was expected to relieve the extremely stressed food supplies of both the victors and the vanquished. The records, construction plans and building codes for the type D cutter were provided by the engineering office of the Soviet Ministry for Fisheries (*sowjetischen Ministeriums für Fischerei der UdSSR* - MRP), established on May 1, 1946 and led by *Geheimrat* Professor Friedrich Romberg with financial assistance from the SMAD in East Berlin. The cutters were built by hand from wood, and were characterized by a measure of improvisation. A 17-metre cutter required around 43 cubic metres of oak lumber, twelve bank metres of oak logs, twelve cubic metres of softwood and one cubic metre of beech wood, dried and seasoned. This was at a time when even firewood was very scarce. No cutter was exactly like another. The sizes varied with lengths of around 17.0, 17.3, and over 17.6 metres up to 17.8 metres; the widths ranged from around 5.0 to 5.6 metres. Based on these differences and the superstructures on the cutters, which also changed over the years and varied as a result of maintenance carried out to retain their classification status as well as general repairs, the signatures of the small shipyards could be recognized.

A total of 17 shipyards participated in the 17-metre cutter program in Mecklenburg-West Pomerania. The once-great tradition of handmade wooden boats along the coast was thus revived on a large scale.

The fishing cutter SAS 95 *ADOLF REICHWEIN* was among the first of the new East German models that were built at local shipyards after the Second World War, from the late 1940s to early 1950s. It thus documents a significant period in the German post-war fisheries history and in the history of fishing-boat construction in eastern Germany. Addressing the goal of integrating a 17-metre cutter into its exhibition on the history of fisheries, preferably in its original condition, the *Meeresmuseum* added the *ADOLF REICHWEIN* to its collection in 1970. The fishing cutter SAS 95 is preserved today in the *Deutsche Meeresmuseum* as a symbol and in remembrance of an era of German fishing history.

CHANGES IN ON-BOARD TECHNOLOGY AND BOAT CONSTRUCTION IN MECKLENBURG-WEST-POMERANIAN COASTAL FISHERIES SINCE 1990

Wolfgang Steusloff

Conclusions are presented from a documentation of the changes in fisheries and boat construction along the coast of Mecklenburg-West Pomerania since the German reunification in 1990, a year that brought an abrupt end to five decades of extensive government ownership and dirigiste economic control. The unlimited and unrestricted incorporation of technical and electronic innovations very rapidly showed an influence in the coastal fisheries. The first Danish small vessels made of fibreglass (glass reinforced plastic – GRP), built in Saksøbing/Lolland and Faaborg/Fünen, came out in 1991 for use in gillnet fishing. The boats on the Pomeranian *lagoons* coasts have hardly changed, with net boats made of wood or iron, *Reuse* boats and *Heuers* still in use. By contrast, along the outer coast without harbours, small GRP boats with outboard motors are steadily replacing the traditional wooden *Strand* boats.

Funded conversions and modernization of the fisheries were linked to a need to reduce the East German fishing fleet, with reduction encouraged by the payment of premiums. But in addition to the premiums, numerous problems and increasing pressures had decimated two-thirds of the major fishery operations since 1991.

Significant changes can also be documented in the wooden-boat shipyards: Since 1990 the majority of activities have focused on repair work such as plank and frame replacement on fishing boats and traditional sailboats, conversion of former fishing boats to recreation boats, and restoration of classic and antique boats. In addition, they now offer a wider range of boat and motor services, modernized and expanded berths, as well as winter storage and modern transport technology. In contrast, a very different kind of development has been observed at the boat yards in Lauterbach and Greifswald, where GRP yachts are produced in series and in quantity in response to the great demand for these recreational vessels.

BUILDING MODELS OF TRADITIONAL SOUTHERN BALTIC COAST BOATS

Helmut Olszak

The writer from Berlin, now living in Wolgast, has been building models of typical small boats of the southern Baltic Sea area for over 15 years. Helmut Olszak began his “boat-building” career with models of fishing and work boats from East and West Prussia and from the Pomeranian coast from descriptions in the literature. Through his extensive resource and literature studies, Olszak discovered the basis for a further occupation, which went far beyond the building of models. He documents existing boats and wrecks on the Baltic Sea coast through measurements and reconstructive drawings. Over time, this work has produced a collection of boat models that are all accompanied by complete historical documentation. In recent years the collection of models has been exhibited in several maritime museums on the German Baltic Sea coast. The models enjoyed a temporary home from the end of 2009 through January 2012 in the old City Hall of Wolgast, after which they were moved to the *Deutsche Meeresmuseum* as a permanent exhibit.

Autorinnen und Autoren dieses Bandes

Romaldas Adomavičius, Lithuanian Sea Museum, Navigation History Department, Smiltynės g. 3, 931 00 Klaipėda, LITAUEN;

Romualdas Adomavičius jun., Lithuanian Sea Museum, Navigation History Department, Smiltynės g. 3, 931 00 Klaipėda, LITAUEN;

Dr. Harald Benke, Deutsches Meeresmuseum, Katharinenberg 14-20, 18439 Stralsund;

Dr. Peter Danker-Carstensen, Schiffbau- & Schifffahrtsmuseum Rostock, IGA Rostock 2003 GmbH, Schmarl-Dorf 40, 18106 Rostock;

Alexej Dose, Neetzow;

Dr. Jochen von Fircks, Rostock;

Dr. Thomas Förster, Deutsches Meeresmuseum, Katharinenberg 14-20, 18439 Stralsund;

Alexander Kiencke, Rostock;

Dr. Jerzy Litwin, The Polish Maritime Museum, ul. Ołowianka 9-13, 80 751 Gdansk, POLEN;

Michael Mäuslein, Deutsches Meeresmuseum, Katharinenberg 14-20, 18439 Stralsund;

Siegfried Möhrmann, Loffenau;

Karin Nilsson, Blekinge Museum, Borgmästaregatan 21, 371 35 Karlskrona, SCHWEDEN;

Helmut Olszak, Wolgast;

Dr. Haik Thomas Porada, M.A., Leibniz-Institut für Länderkunde e.V., Schongauerstraße 9, 04329 Leipzig;

Dr. Götz-Bodo Reinicke, Deutsches Meeresmuseum, Katharinenberg 14-20, 18439 Stralsund;

Dr. Wolfgang Rudolph, Berlin;

Johannes Steinkühler, Greifswald;

Dr. Wolfgang Steusloff, Universität Rostock, Institut für Volkskunde (Wossidlo-Archiv), Am Reifergraben 4, 18055 Rostock;

Dr. Gerd Wegner, Johann Heinrich von Thünen-Institut, Bundesforschungsinstitut für Ländliche Räume, Wald und Fischerei, Institut für Seefischerei, Palmaille 9, 22767 Hamburg.

Fotonachweise

- Archiv Blekinge Museum, Karlskrona** (3): Seiten 134 unten, 136 unten, 137.
- Archiv Deutsches Meeresmuseum** (48): Seiten 58, 66, 74, 89 links unten, 91 oben, 93-95, 96 links, 98, 99, 100 oben, 112 oben, 113 oben, 116, 118, 166, 168, 169 oben, 176, 178, 179 unten, 181, 183, 201 unten, 202, 204 unten, 205 oben, 207 links oben, rechts unten, 208, 209 unten, 210, 212 oben, 214 rechts, 215, 216.
- Archiv Förderverein Deutsches Meeresmuseum e. V.** (1): Seite 218.
- Archiv Hornwerft** (1): Seite 173.
- Archiv Litauisches Meeresmuseum, Klaipeda** (1): Seite 157.
- Archiv Siegfried Möhrmann** (1): Seite 172 oben.
- Archiv OZEANEUM** (3): Seiten 200 unten, 203 unten, 206 unten.
- Archiv Polnisches Schiffahrtsmuseum, Gdansk** (17): Seiten 138, 139, 142, 144-156.
- Archiv Schiffbau- und Schiffahrtsmuseum, Rostock** (1): Seite 85.
- Archiv Schiffahrtsmuseum Flensburg** (1): Seite 16.
- Archiv Jochen von Fircks** (1): Seite 105 oben.
- Berglund, E.** (2): Seiten 131 rechts, 135 Mitte.
- Carlsson, L.** (1): Seite 130.
- Dame, G.** (1): Seite 174.
- Danielsson, P.** (1): Seite 135 oben.
- Danker-Carstensen, P.** (20): Seiten 21, 22, 81, 83, 86, 87, 89 links oben, rechts, 90, 108, 109, 159-161, 163.
- Dunski, H.** (4): Seiten 179 oben, 180, 182.
- Ehmke, R.** (2): Seiten 165, 167.
- Engelbrecht, I.** (1): Seite 207 unten.
- Engelke, L.** (2): Seite 172 links oben, rechts unten.
- Eschenburg, K.** (3): Seiten 12, 104, 106 unten.
- Eschenburg, W.** (1): Seite 175.
- Ethnografisches Archiv der Universität Lund** (1): Seite 131 links.
- Falk, A.** (1): Seite 133 unten.
- Fircks, J. v.** (3): Seiten 105 unten, 106 oben, 107 unten.
- Förster, T.** (5): Seiten 61, 62, 63 oben, 64, 219.
- Grünberg, U.** (2): Seiten 112 unten, 122.
- Hagenbach, W.** (1): Seite 15 Mitte.
- Hagenkötter, A. M.** (1): Seite 78.
- Hannig, M.** (2): Seite 172 rechts Mitte, links, unten.
- Hinkeldey, B.** (1): Seite 207 rechts oben.
- Hormann, F./Greenpeace e. V.** (1): Seite 204 oben.
- Kiencke, A.** (3): Seiten 79, 80.
- Kunz, U.** (1): Seite 206 oben.
- Löber, A.** (1): Foto Rückumschlag.
- Mažūnas, A.** (1): Seite 162.
- Mäuslein, M.** (7): Seiten 111, 119-121, 207 links Mitte.
- Möller, G.** (1): Seite 56.
- Müllerchen, T.** (1): Seite 97.
- Olszak, H.** (12): Seiten 193-196.
- Parchow, G.** (1): Seite 3.
- Piechulek, R.** (1): Seite 82.
- Pilz-fotodesign, Berlin** (1): Seite 158.
- Projekt „Tradition und Meer“** (9): Seiten 68-73.
- Reinicke, G.-B.** (3): Seiten 209 oben, 211, 213 unten.
- Rödel, C.** (6): Seiten 199, 200 oben, 201 oben, 203 oben, 209 Mitte, 212 Mitte.
- Rudolph, W.** (10): Seiten 13, 14 unten, 15 oben, 60, 127-129.
- Rudolph, H.** (1): Seite 14 oben.
- Sammlung Klaus Mähl** (2): Seiten 169 unten, 170.
- Sammlung Nils Rammin** (1): Seite 117.
- Schlorke, J.-M.** (5): Seiten 96 rechts, 100 unten, 101, 205 unten, 212 unten.
- Schoerner, Å.** (2): Seiten 135 unten, 136 oben.
- Schöne, M.** (4): Seiten 23, 91 rechts, 92.
- Schulze-Jasmer, T.** (1): Seite 59.
- Steusloff, W.** (12): Seiten 15 unten, 17, 185-191.
- Ström, S.** (2): Seiten 132, 134 oben.
- Subklew, J.** (1): Seite 214 links.
- Thorin, J. E.** (1): Seite 133 oben.
- Wegner, G.** (3): Seiten 46, 53.
- Wermke, O.** (1): Seite 213 oben.
- Wurst, W.** (1): Titelbild.
- www.Braune-Segel.de** (1): Seite 113 unten.

In dieser Schriftenreihe sind von 1980 bis 2012 die Bände 1 bis 24 erschienen.
Die Bände 1 bis 4 und 6 sind vergriffen, die anderen Bände können im DMM bezogen werden.
Ausführliche Informationen zu den einzelnen Bänden und ein Bestellformular
finden Sie im Internet unter www.meeresmuseum.de.

MEER UND MUSEUM

Schriftenreihe des Deutschen Meeresmuseum, Band 24, 2012

Herausgeber

Dr. Harald Benke

Redaktion und Gestaltung

Dr. Götz-Bodo Reinicke
Dr. Peter Danker-Carstensen
Dr. Thomas Förster
Michael Mäuslein
Thomas Korth
Sylvia Burwitz

Layout, Druck und Weiterverarbeitung

Ostsee Druck Rostock, ODR GmbH
Koppelweg 2, 18107 Rostock

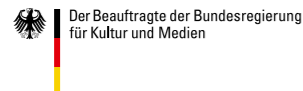
Bezug

Deutsches Meeresmuseum
Museum für Meereskunde und Fischerei · Aquarium
Katharinenberg 14-20, 18439 Stralsund

OZEANEUM Stralsund GmbH
Hafenstraße 11
18439 Stralsund

ISSN 0863-1131

Die Stiftung Deutsches Meeresmuseum wird gefördert vom
Beauftragten der Bundesregierung für Kultur und Medien,
vom Land Mecklenburg-Vorpommern und von der Hansestadt Stralsund.



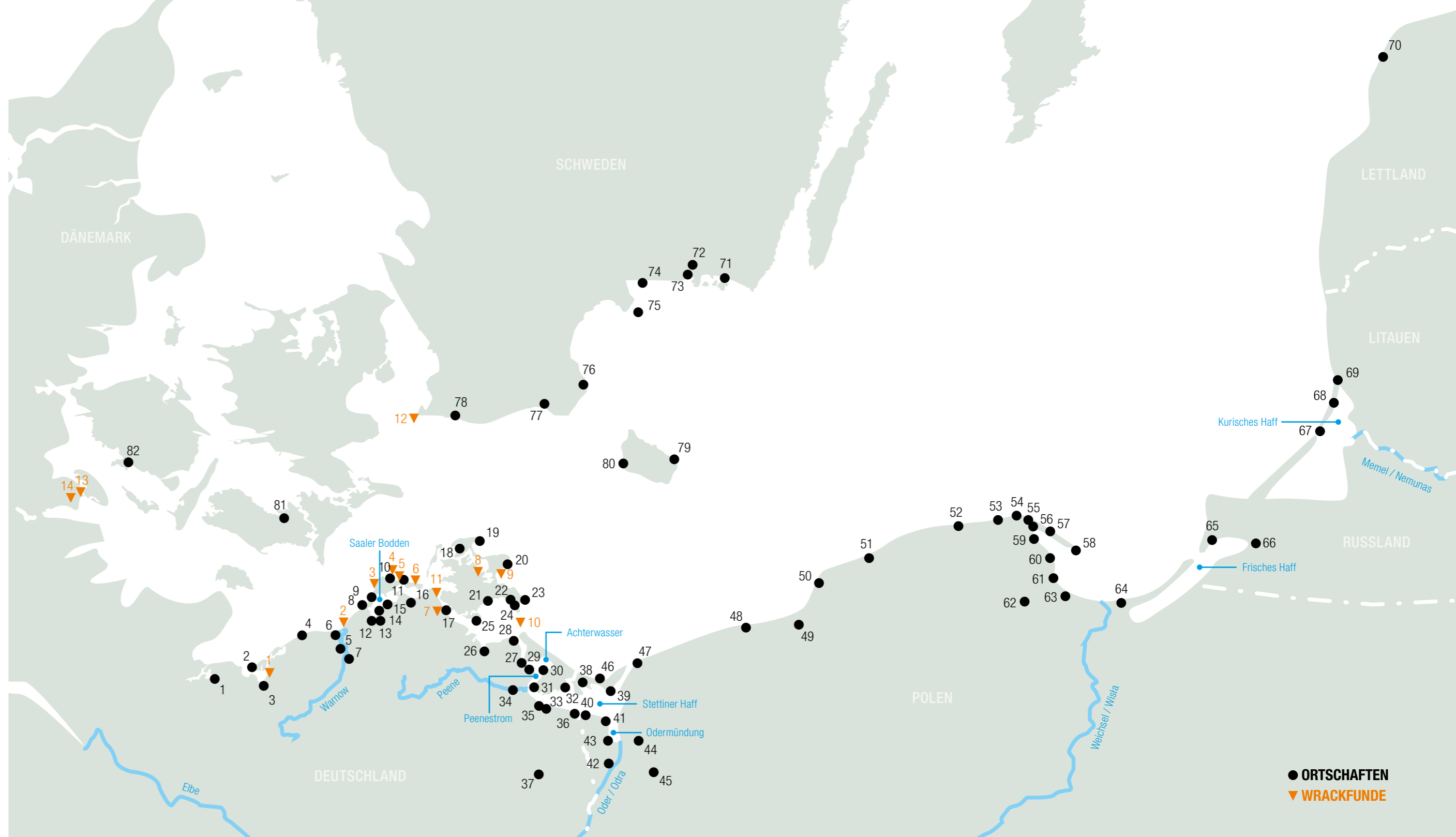


Foto Titelseite:

Fischer einer Reusenbrigade beim Abfischen ihrer Heringsreue vor Hiddensee. Ab 1883 setzten die Fischer Neuendorfs an den ausgewiesenen Heringsgarnplätzen feste Kammerreusen. Da dies eine andere Arbeitsweise erforderte, schlossen sie sich freiwillig zu zwei Parteien mit gemeinschaftlich genutzten Booten zusammen (Quelle: Archiv Heimatmuseum Hiddensee).

Foto Rückseite:

Gelebte Tradition – hölzerne Fischerei- und Arbeitsboote bei der 14. Kleinen Fischländer Wettfahrt 2012 in Wustrow, Fischland. Etwa 30 mühevoll restaurierte Strandboote, Heuer und Polte gehen jährlich im August auf einen Regattakurs im Barther Bodden. Um eine gute Platzierung wird hart gekämpft. Viele interessierte Zuschauer, Einheimische und Feriengäste verfolgten von Land aus eine Szenerie wie aus längst vergangenen Tagen. Das Wichtigste dabei ist: Die hölzernen Boote bleiben in Fahrt und werden erhalten.

Grafik Einschlagseite hinten:

Aufgelegtes Zeesenboot auf der Bootswerft im Hafen von Lauterbach (Rügen) um 1940; Lithografie von Joachim Daerr. Daerr (geboren 1909 bei Magdeburg, gestorben in 1986 in Witten/Ruhr) lebte als Grafiker und Kunsterzieher auf der Insel Rügen. Er fand seine Motive häufig in den kleinen Inselhäfen und stellte die Boote und Arbeitswelt der Fischer dar.

Umschlagseiten hinten:

Karte des südlichen Ostseegebietes mit den in diesem Band genannten Ortschaften – Häfen, Fischereistandorte und Bootswerften – in Deutschland, Polen, Russland, Litauen, Lettland, Schweden und Dänemark sowie historischen Siedlungsplätzen und Orten wichtiger Wrackfunde zum Beitrag von Förster (S. 56 ff.).

DEUTSCHLAND

- 1 Dassow
- 2 Timmendorf/Poel
- 3 Wismar
- 4 Kühlungsborn
- 5 Rostock
- 6 Warnemünde
- 7 Kessin/Warnow
- 8 Dierhagen
- 9 Wustrow
- 10 Prerow
- 11 Zingst
- 12 Ribnitz
- 13 Damgarten
- 14 Althagen
- 15 Bodstedt

- 16 Barth
- 17 Dänholm
- 18 Wiek/Rügen
- 19 Vitt/Rügen
- 20 Sassnitz
- 21 Lauterbach/Rügen
- 22 Seedorf
- 23 Göhren/Rügen
- 24 Gager/Rügen
- 25 Palmer Ort
- 26 Greifswald-Wieck
- 27 Wolgast
- 28 Freest
- 29 Lassan
- 30 Rankwitz
- 31 Zecherin

- 32 Kamminke
 - 33 Ueckermünde
 - 34 Anklam
 - 35 Mönkebude
 - 36 Altwarp
 - 37 Pasewalk
- POLEN**
- 38 Swinemünde / Świnoujście
 - 39 Wollin / Wolin
 - 40 Neuwarp / Nowe Warpno
 - 41 Ziegenort / Trzebież
 - 42 Stettin / Szczecin
 - 43 Pöllitz / Police
 - 44 Gollnow / Goleniów
 - 45 Stargard / Stargard

- 46 Misdroy / Międzyzdroje
- 47 Dievenow / Dziwnów
- 48 Kolberg / Kołobrzeg
- 49 Köslin / Koszalin
- 50 Rügenwaldermünde / Darłowo
- 51 Stolpmünde / Ustka
- 52 Leba / Leba
- 53 Wierschutzin / Wierzychucino
- 54 Rixhöft / Rozewie
- 55 Chlapau / Chłapowo
- 56 Großendorf / Władysławowo
- 57 Kussfeld / Kuźnica
- 58 Hela / Hel
- 59 Putzig / Puck
- 60 Gdynia / Gdingen

- 61 Zoppot / Sopot
- 62 Neukrug / Piaski
- 63 Danzig / Gdansk
- 64 Bodenwinkel / Kąty Rybackie

RUSSLAND

- 65 Pillau / Baltijsk
- 66 Königsberg / Kaliningrad

LITAUEN

- 67 Nidden / Nida
- 68 Schwarzort / Juodkrante
- 69 Memel / Klaipeda

LETTLAND

- 70 Ventspils

SCHWEDEN

- 71 Karlskrona
- 72 Ronneby
- 73 Saxemara
- 74 Karlshamn
- 75 Hanö (Insel)
- 76 Simrishamn
- 77 Ystad
- 78 Trelleborg

DÄNEMARK

- 79 Svaneke / Bornholm
- 80 Rønne / Bornholm
- 81 Saksköbing / Lolland
- 82 Faaborg / Fyn

DEUTSCHLAND

- 1 „Reric“ – Groß Strömkendorf
- 2 „Wrack Yachthafen“ / Rostock – Hohe Düne
- 3 Darßer Weststrand
- 4 „Wrack 1333“ / Prerow
- 5 „Darsser Kogge“ / Prerow
- 6 „Wrack von 1523“ / Zingst
- 7 Stralsund
- 8 Ralswiek
- 9 „Mukranwrack“ / Mukran
- 10 „Schiffssperre“ / Greifswalder Bodden
- 11 „Schiffssperre“ / Barhöft

SCHWEDEN

- 12 „Prahmwracks“ / Falsterbo

DÄNEMARK

- 13 Hjortspring Mose
- 14 Nydam Mose

● ORTSCHAFTEN

▼ WRACKFUNDE