

### Kaschubischer Bootsbau. T. 2, Volkstümlicher Bootsbau an der Küste

Litwin, Jerzy

Veröffentlichungsversion / Published Version  
Zeitschriftenartikel / journal article

#### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Litwin, J. (1985). Kaschubischer Bootsbau. T. 2, Volkstümlicher Bootsbau an der Küste. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 8, 285-308. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-55813-2>

#### Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

#### Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

## KASCHUBISCHER BOOTSBAU

### Teil II: Volkstümlicher Bootsbau an der Küste\*

VON JERZY LITWIN

#### *Alte Fischerboote des Gdańsker Küstenlandes*

Die Fischerei zählt zu den wichtigsten beruflichen Betätigungen der kaschubischen Bevölkerung, einer slawischen Volksgruppe, die an der Ostseeküste die westlich von Gdańsk gelegenen Ortschaften bis zum Łebsko-See bewohnt. Die Tradition dieses Berufs geht auf das frühe Mittelalter zurück, wie archäologische und schriftliche Quellen aus dem 11. bis 13. Jahrhundert beweisen.<sup>1</sup> Schon die frühesten Urkunden – die von den Fürsten den Klöstern zugebilligten Verleihungen und Vorrechte – bezeugen einen gesetzlich geregelten Fischfang und sind überhaupt ein wichtiges Hilfsmittel für die Erforschung der wirtschaftlichen Tätigkeit der Menschen im Gdańsker Küstenland.

Die ehemalige Fischerei im Küstengebiet wurde zum Thema einiger Monographien.<sup>2</sup> In diesen Publikationen wurde jedoch das wichtigste Fischereigerät, das Boot, nur nebenbei behandelt. Man muß aber feststellen, daß die alten Dokumente, die über den Einsatz der Wasserfahrzeuge zu Fischereizwecken berichten, keine näheren Angaben über deren Bautechnik oder Gestalt enthalten. Aus diesem Grunde sind die Publikationen, die die ehemalige Fischerei im Gdańsker Küstengebiet betreffen, für die Betrachtung der Charakteristik der Boote wenig geeignet.

Beträchtliches Informationsmaterial über Formen und technische Eigenschaften der alten Boote liefern archäologische Funde. Auch das in diesem Bereich vorliegende wissenschaftliche Material war Forschungsgegenstand und wurde anschließend veröffentlicht.<sup>3</sup> Da jedoch in keinem der bis heute im Gdańsker Küstenland entdeckten frühmittelalterlichen Bootswracks mit der Fischerei verbundenen Begleitmaterial gefunden wurde, läßt sich das Aussehen des damaligen typischen Fischerbootes nur schwer bestimmen. Manche Vermutungen in bezug auf Gestalt und Konstruktion solcher Boote können durch die Analyse von Fragmenten der Bootsborde und anderer Bootselemente gestützt werden, die in den Überresten der Fischer-siedlung in Gdańsk entdeckt wurden. Von großer Bedeutung kann dabei eine Sammlung von 106 Spielzeugmodellen frühmittelalterlicher Boote und Schiffe sein, von denen P. Smolarek eine beträchtliche Anzahl als »Modelle« der damaligen Fischerboote ansieht.<sup>4</sup>

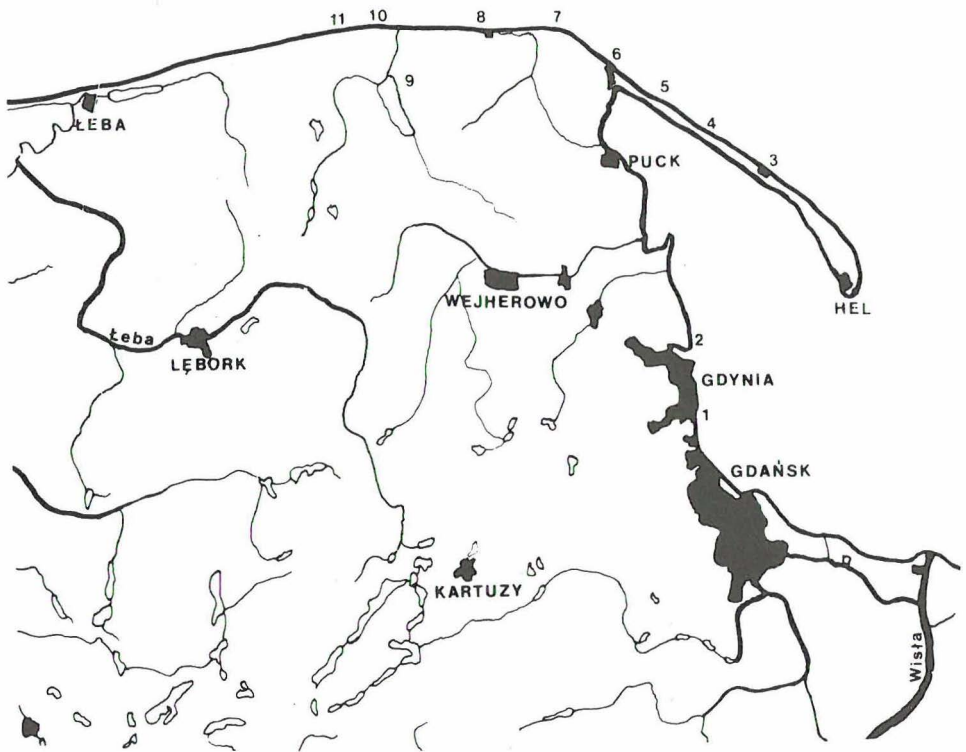


Abb. 1 Das Gdańsker Küstenland – größere kaschubische Küstendörfer: 1 – Orłowo (Kolibki), 2 – Oksywie, 3 – Jastarnia, 4 – Kuźnica, 5 – Chałupy, 6 – Władysławowo, 7 – Chłapowo, 8 – Karwia, 9 – Wierzchnucino, 10 – Dębek, 11 – Białogóra

Außer Plankenbooten wurden im Gdańsker Küstenland ziemlich viele Einbäume entdeckt. Diese Fahrzeuge wurden jedoch größtenteils im Binnenland ausgegraben, also dort, wo sie benutzt worden waren. Die Zahl solcher Funde an der Küste oder auf dem Meeresgrund ist verhältnismäßig gering. Angesichts der Fahrbedingungen auf größeren offenen Wasserflächen läßt sich vermuten, daß Einbäume dort recht selten gebraucht wurden. Boote konnten dagegen in der Pucker Bucht und bei gutem Wetter auch in den Küstengewässern der Gdańsker Bucht verwendet werden.<sup>5</sup>

Die zahlreichen an der Küste entdeckten Wracks frühmittelalterlicher Plankenboote zeugen von einem schon damals gut entwickelten Bootsbau in diesem Gebiet. Alle Konstruktionen, die im Küstengebiet von der Weichselmündung bis nach Rügen gefunden wurden, weisen in ihrer Bautechnik Analogien auf. Während jedoch im Gdańsker Küstengebiet bis jetzt kein typisches frühmittelalterliches Fischerboot entdeckt wurde, konnten im westlichen Küstengebiet einige solcher Exemplare identifiziert werden.<sup>6</sup> Wenn man also die gemeinsame slawische Bautechnik in Betracht zieht, läßt sich feststellen, daß dort schon im 10. bis 13. Jahrhundert ein Typ eines aus Planken gebauten Fischerbootes existierte, das in den Küstengewässern und Buchten eingesetzt wurde.

Ikographische Quellen, die Fischerei in der Umgebung von Gdańsk darstellen, stammen aus bedeutend späterer Zeit und können die kaschubische Bevölkerung nicht betreffen. Unbestreitbar ist jedoch – und die am Anfang des 20. Jahrhunderts durchgeführten Forschungen haben es nachgewiesen –, daß die Boote, die in der Gdańsker Bucht eingesetzt wurden,

einander ähnlich waren, unabhängig davon, ob sie in Gdańsk, Puck oder Jastarnia gebaut worden waren.<sup>7</sup>

Bei der Analyse der Abbildungen, die Fischerei in der Gdańsker Umgebung zeigen, finden Vermutungen und schriftliche Überlieferungen darüber, daß die ehemalige Seefischerei nahe der Küste in Sichtweite des Festlandes ausgeübt wurde, ihre Bestätigung. Dazu waren auch die kleineren Plankenboote und früher die Einbäume geeignet.

### *Seeboote der kaschubischen Fischer aus der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts*

Die im 19. Jahrhundert verwendeten kaschubischen Fischerboote zeichneten sich durch spezifische, den lokalen Seefahrtsbedingungen optimal angepasste Rumpfgestaltung aus. Im Laufe der Jahrhunderte waren diese Formen vervollkommen worden und blieben in ihrer geeignetsten Form im vorigen Jahrhundert wohl unverändert. Richtige Formgebung der Boote war notwendig, um die in der Küstenzone besonders gefährlichen kurzen, hohen Wellen zu durchsteuern, die jedes Boot beim Auslaufen in die offene See und bei der Rückkehr ans Land passieren mußte.<sup>8</sup> Diese Verhältnisse haben bewirkt, daß die Boote des Gdańsker Küstengebietes relativ kurz und ziemlich breit sind; sie zeichnen sich durch Völligkeit des charakteristischen Spantwerkes im Mittelschiff aus ohne deutlich herausgearbeiteten Kiel.

Die älteste technische Zeichnung eines Fischerbootes der südlichen Ostsee wurde im Jahre 1881 veröffentlicht. Sie wurde von Michał Girdwoyń angefertigt, nachdem er die Fischereiausstellung in Berlin besucht und ein solches Boot kennengelernt hatte, das *zwecks des Lachsfanges den Weg aus der Umgebung von Kołobrzeg* sogar bis nach Libau zurückgelegt hatte.<sup>9</sup> Form und technische Merkmale dieses Hochseebootes wurden von diesem »Konstrukteur« absichtlich teilweise geändert, da er dessen Verwendung in der Binnenfischerei bezweckte.<sup>10</sup> Das Boot von Michał Girdwoyń zeichnet sich durch einfache schräge Steven und einen verhältnismäßig hohen Kiel aus, der oft bei Booten der südwestlichen Ostseeküsten vorkommt.<sup>11</sup> Die Beplanung dieses Bootes bestand aus vier breiten Plankengängen, die sich überlappten. Als Besegelung waren ein Sprietsegel und ein dreieckiges Focksegel vorgesehen. Außerdem hatte das Boot zwei Paar Dollen. Abgesehen von manchen Vereinfachungen oder Umgestaltungen, die von Michał Girdwoyń vorgenommen wurden, lassen sich an diesem Boot eine Reihe von technischen Merkmalen feststellen, die den in den Konstruktionen aus dem Gdańsker Küstenland angewandten Lösungen ähnlich sind. Aus dem Ende des 19. Jahrhunderts sind nämlich ziemlich viele Fotos kaschubischer Boote und interessante Beschreibungen ihres Einsatzes erhalten geblieben.<sup>12</sup> Dieses Material liefert auch Informationen über die Abmessungen der Boote, die gewöhnlich nicht länger als 7 m waren.<sup>13</sup>

Die letzten Jahre des 19. Jahrhunderts brachten eine starke Belebung der kaschubischen Fischerei. Gerade damals erschienen auf den Gewässern vor der Gdańsker Küste Fischereifahrzeuge aus Skandinavien, Treibnetzkutler und große Segelboote. Gleichzeitig gelangten die Boote der Fischer aus dem westlichen Küstenland zu diesen Fangplätzen. Diese für die Kaschuben neuen Konstruktionen und Fanggeräte und die damit erzielten Fangergebnisse bewogen sie zum Kauf solcher Einheiten. Um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert wurden manche dieser Typen schon selbständig gebaut. Infolgedessen veränderte sich die Struktur der Fischfangflotte erheblich, und für die Kutler und großen Boote wurde sogar ein besonderer Hafen auf der Halbinsel Hela gebaut. Nach wie vor waren jedoch an zahlreichen Anlegeplätzen der Küste große, beinahe 9 m lange Boote stationiert sowie kleinere, traditionelle Wasserfahrzeuge, deren Bau keineswegs eingestellt wurde.

Die Zeit der großen Holzboote war vorbei, die neue industriemäßige Fischerei verdrängte die Boote und kleinen Kutler von den Fangplätzen auf offener See. In den Küstengewässern jedoch blieb das Plankenboot unersetzlich, das nun allerdings oft durch Motor oder Riemen und immer seltener durch Segel angetrieben wurde.





Abb. 4 Hafenansicht auf Hela zu Beginn des 20. Jahrhunderts. In dem Boot im Vordergrund sind auf den Bänken charakteristische Riemen zu sehen. (Zeitgenössische Postkarte)

Noch heute gibt es fast in jedem Dorf des kaschubischen Küstenlandes viele Fischerboote. Eine Reihe von alten und heute nicht mehr eingesetzten Bootstypen und Kuttern zeigen die diesem Artikel beigefügten Abbildungen. Manche dieser Fahrzeuge haben eine andere Verwendung gefunden und sind beispielsweise als kleine Vorratsbehälter (aus halbierten Rumpfen) erhalten geblieben. Viele dieser traditionellen Boote hat auch das Zentrale Meeresmuseum in Gdańsk sichergestellt.

### *Das traditionelle kaschubische Fischerboot<sup>14</sup>*

Zur Zeit wird ein Fischerbootstyp gebaut, der volkstümlich *bot* genannt wird. Er ist den früher verwendeten Konstruktionen ähnlich. In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts wurden je nach der vorgesehenen Fangtechnik vier Varianten unterschieden. Sie wurden je nach ihrer Bestimmung *bot cezowy*, *bot laskornowy*, *bot żakowy* und *kón* genannt und unterschieden sich voneinander nicht in den Konstruktionselementen, sondern hatten lediglich verschiedene Rumpflängen, Antriebsarten und Ausrüstungen. *Bot laskornowy* und *bot cezowy* sind heute schon eine Seltenheit, die beiden anderen Varianten werden dagegen immer noch verwendet.

Das traditionelle kaschubische Fischerboot wird ganz aus Eichenholz gebaut und zeichnet sich durch einen flachen Plankenkiel (*czilplanka*), einen etwas gerundeten Vorsteven und einen geneigten, geraden Achterstegen aus, an dem das Ruderblatt aufgehängt wird. Die Stevenspitzen haben die gleiche Neigung.

Der Bau des Bootes beginnt mit der Anfertigung des Kiels, der aus einer bis zu 30 cm breiten und 3 bis 4 cm dicken Planke ausgeschnitten wird. Es werden verschiedene Verfahren der Verbindung der Steven mit dem Kiel verwendet. Am häufigsten werden aber Verbindungen mit Hilfe von Zapfen (*capy*) ausgeführt. Bei solchen Konstruktionen hat die untere Fläche des Vorstevens eine Nut – den rechteckigen Einschnitt, der zum Auflegen des Stevens auf das Ende



des Kiels dient. Auf gleiche Weise wird auch der Achterstevens befestigt. Die Verbindungen der Steven mit dem Kiel werden durch Knieplatten verstärkt. Vor der Ausführung der Beplankung werden die Spitzen des Vor- und Achterstevens mit einer Leiste oder einem Brett fixiert. Die Planken der Boote werden geklinkert, wobei die Rümpfe in Schalenbauweise hergestellt werden. Erfahrene Bootsbauer planken den Bootskörper auf, ohne vorher Bodenwrangen einzusetzen. Es kommt aber auch vor, daß Schablonen von Spanten oder zwei bis drei Bodenwrangen benutzt werden, die die symmetrische Anordnung der Planken ermöglichen. Solcher Bautechnik bedienen sich insbesondere die Fischer, die selbständig Boote bauen. Die Planken (*wańczos*) werden vor ihrer Formung gewässert und dann über Feuer gebogen. Oft werden auch spezielle Kästen, sogenannte Dämpfer, verwendet. Der Dampf wird im Kessel erzeugt und durch Rohre in den Kasten geleitet.

Wegen der Materialschwierigkeiten wird heute ein Plankengang aus zwei oder drei Plankenstücken zusammengesetzt. Früher jedoch, als die Gewinnung von langen und breiten Planken keine Schwierigkeiten bereitete, wurden sie in einem Stück vom Vor- zum Achterstevens hin angebracht. Zu diesem Zweck schnitt man in die Seitenflächen des Vorstevens Nuten für die vorderen Plankenenden, die hinteren Plankenenden wurden jedoch auf den Seiten des Achterstevens befestigt. Diese Konstruktion hieß *na szpygel*. Angesichts der heutigen Notwendigkeit, einen Plankengang aus mehreren Elementen zusammenzusetzen, werden nun Nuten auch in die Seitenkanten des Achterstevens geschnitten. Je nachdem, ob die Planken in Richtung vom Bug zum Heck hin (ältere Lösung) oder vom Heck zum Bug hin zu einem Plankengang verbunden werden, werden die Kanten der Plankenenden verschieden zusam-

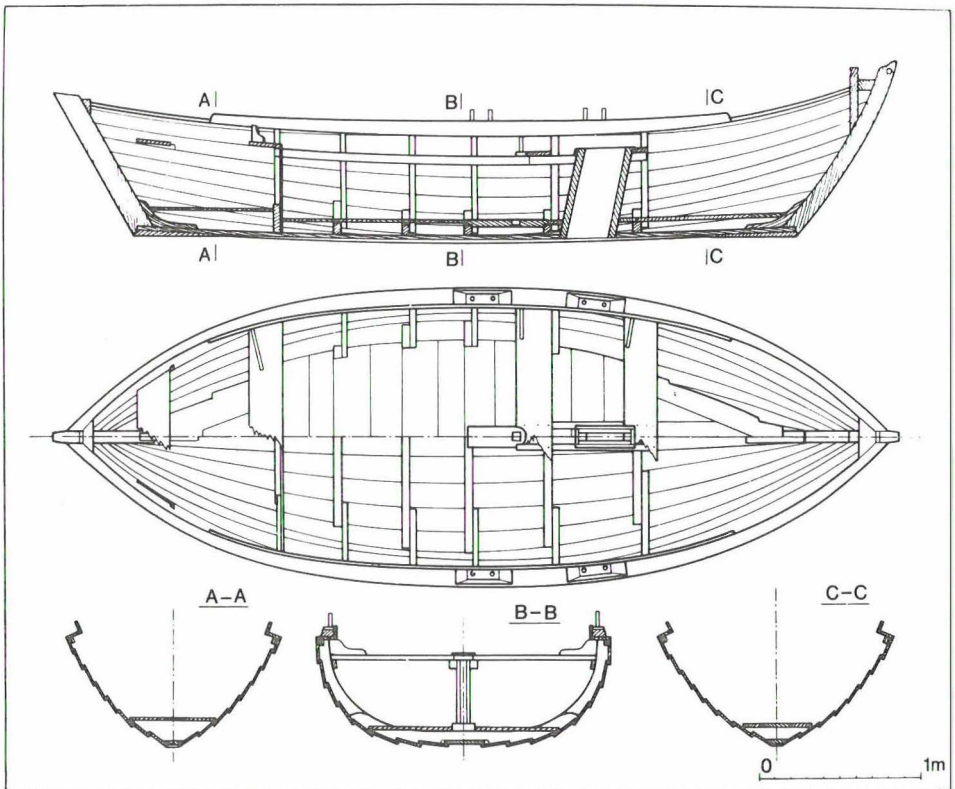


Abb. 5 Dokumentationszeichnung eines typischen kaschubischen Fischerbootes

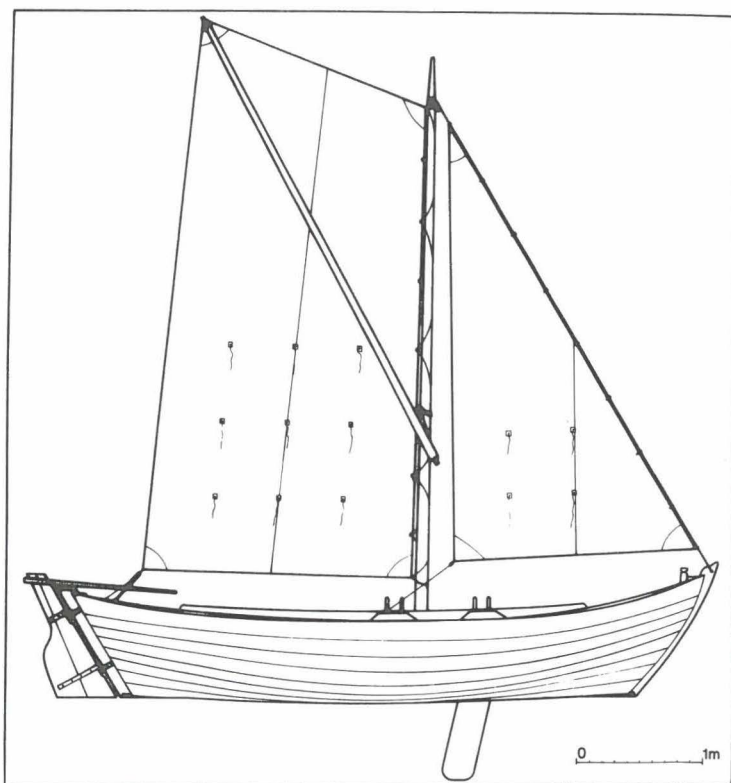


Abb. 6 Dokumentationszeichnung eines typischen kashubischen Fischerbootes

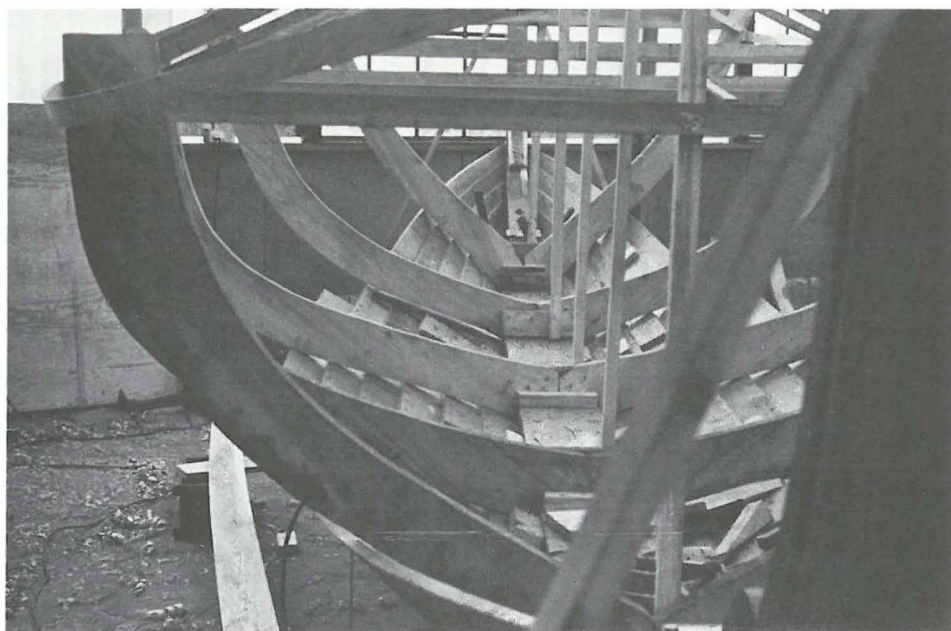


Abb. 7 Bau eines Fischerbootes in Schalenbauweise unter Verwendung von Spantschablonen



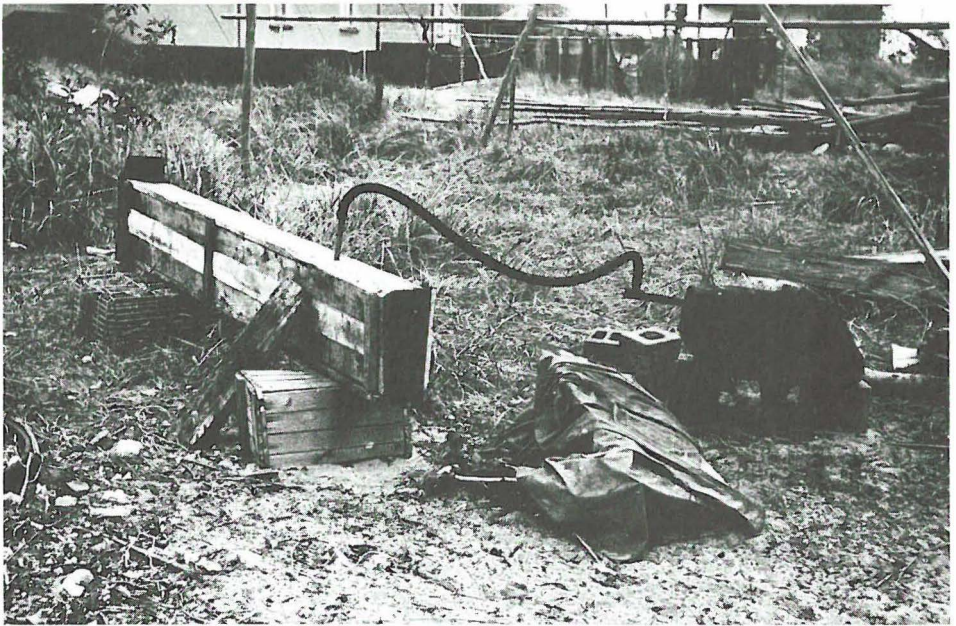


Abb. 8 Dämpfer zur Erwärmung der Planken

mengefügt. Bei den Konstruktionen mit der Beplankung vom Vorsteven zum Heck hin werden die Plankenenden stumpf (mit geradem Stoß) verbunden, und sie werden auf einer hölzernen Unterlegplatte von der Innenseite des Rumpfes aus zusammengefügt. Bei der Beplankung vom Heck zum Bug hin werden die Plankenteile schräg verbunden, und das Ganze wird vernagelt.

Von der Anordnung des ersten Plankenganges hängt die künftige Gestalt des Rumpfes ab. Die Boote, die vom Strand aus eingesetzt werden und daher einen flachen Boden haben, werden so geformt, daß die Kielplanke nach der Montage des Schafts eine passende Biegung gewinnt (durch entsprechende Abstützung, Belastung und Länge der Leiste, die die Steven spitzen verbindet). Der Verlauf eines jeden Plankenganges wird mit Hilfe einer Schablone modelliert, eines dünnen, elastischen Bretts, auf dem mit Bleistift die gewünschten Kanten der künftigen Planke aufgezeichnet werden. Daraufhin werden die Kurven des Plankenumrisses auf entsprechende Bretter übertragen. Nach der Überprüfung der Richtigkeit der Form der ausgeschnittenen Planke und nach dem eventuellen Dämpfen erfolgt ihre Befestigung. Um eine flache Bodenform zu sichern, wird der erste Plankengang so weit durchgebogen, bis er an die Ebene der Kielplanke gelangt. Die Boote, die von Häfen aus eingesetzt werden, werden mit einem Balkenkiel (mit Nuten für den ersten Plankengang) versehen, oder die erste Planke wird in einem entsprechenden Winkel am Kiel befestigt. Der Rumpf gewinnt infolgedessen einen Querschnitt, der einem leicht geweiteten »V« ähnelt, während die Boote mit flachem Boden Querschnitte vom Typ »U« haben.

Nach der Anbringung des ersten Plankengangs und vor der Befestigung jedes weiteren werden die Kanten abgeschrägt und die Planken mit Hilfe eines Schablonenbretts modelliert. Um die symmetrische Gestaltung beider Borde zu gewährleisten, werden zwei gleiche Planken ausgeschnitten, wobei alle Abschrägungen und Schnitte spiegelbildlich sein müssen. Die Plankenverbindungen werden abgedichtet, heute meist mit Gewebestreifen, Hanfstricken oder Werg. Die gesamte Schale des Rumpfes wird mit Holzteer getränkt. Das Zusammenfügen der Bauteile erfolgt mit Hilfe von Kupfern oder verzinkten Nägeln, die von außen nach innen

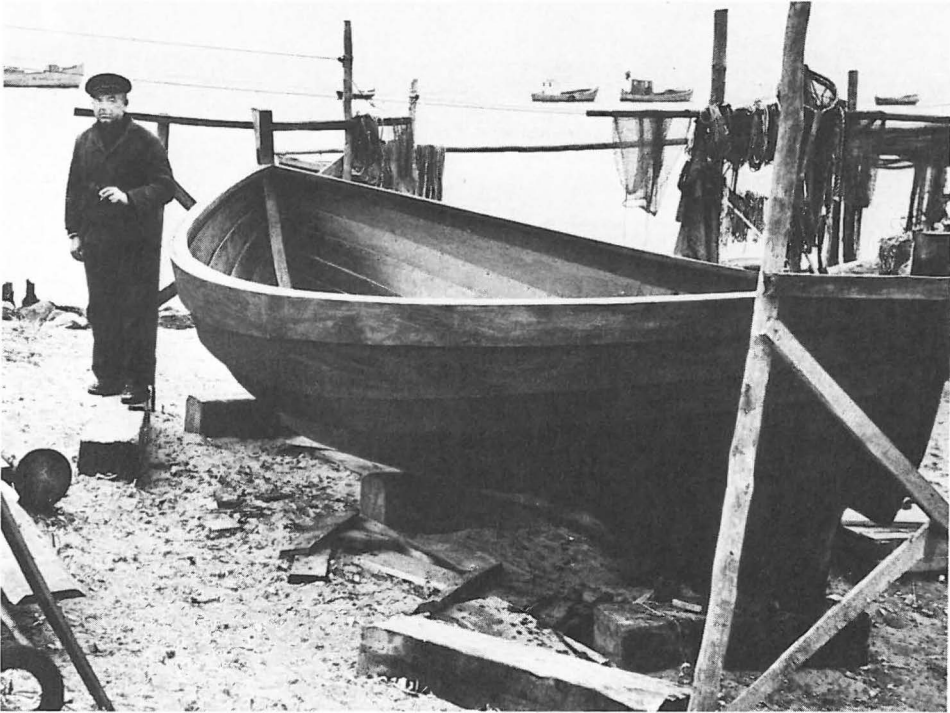


Abb. 9 Schale des Fischerbootes nach der Konservierung, die dem Einbau von Querversteifungen vorausgeht. (Kuźnica 1977)



Abb. 10 Bootsbau nach der Schalenbauweise. Zur Gewährleistung der entsprechenden Form des Rumpfes werden »Balken« verwendet, die an die Querbalken in den Rümpfen mittelalterlicher Schiffe erinnern





Abb. 11 Ausschnitt aus einem Stich von M. Deisch aus dem 18. Jahrhundert. Abgebildet ist der Gdańsker Hafen mit einem kleinen Verkehrsboot, das vier fest eingebaute Balken zur Querversteifung hat

geschlagen werden. Die Nagelspitze wird dann umgebogen und in das Holz zurückgeschlagen.

Die meisten kaschubischen Boote werden in Schalenbauweise hergestellt, daher werden die Querversteifungen, die Oberteile der Spanten (*eplondzi*) beziehungsweise Bodenwrangen (*wragi*), und die sie verlängernden Auflanger nach der Anbringung der Außenhaut eingesetzt. Beim Zusammenfügen der folgenden Planken beugt man der Spannkraft und somit möglichen Verformungen vor, indem man besondere Queranker verwendet. Es sind Bretter, die an einer Seite rechteckige Ausschnitte haben, mit denen sie auf die Oberkanten der Planken im Mittelteil des Rumpfes geklemmt werden. Mit solchen Querversteifungen (allerdings fest eingebauten) wurden Bootskörper schon im Mittelalter versehen.<sup>15</sup> Sie bestanden aus Balken und wurden oberhalb der Wasserlinie des Bootes angebracht.<sup>16</sup>

Bei kleineren Booten besteht keine Notwendigkeit, die Queranker in der Konstruktion zu belassen; denn das würde auf die Gewichtsverteilung der Bauteile sowie auf den Gang der die Rumpfschale verbindenden oberen Planken, also der Plankengänge, die für die Festigkeit von wesentlicher Bedeutung sind, einen negativen Einfluß ausüben. In der Gdańsker Ikonographie aus dem 18. Jahrhundert lassen sich trotzdem Abbildungen kleiner Boote mit deutlich erkennbaren Querbalken finden.<sup>17</sup> In modernen Booten wird der Queranker nur während des Rumpfbaus gebraucht, nach dem Einbau der Bodenwrangen, Spanten und Bänke wird er entfernt.

In den traditionellen kaschubischen Booten lassen sich verschiedene Verfahren des Zusammenbaus von Versteifungselementen beobachten. Immerhin sichert die Schalenbauweise des Rumpfes selbst eine gewisse Elastizität, was für den späteren Betrieb zweckmäßig und nützlich ist. Die Querversteifungen werden gewöhnlich durch die 6 bis 8 Bodenwrangen und die Auflanger gebildet. Die Bodenwrangen werden mit den Spanten entweder unmittelbar ver-

bunden durch stumpfe Stöße, Schrägen oder Laschen, oder sie werden versetzt angeordnet, so daß die Wrangen und die Spanten ein Stück parallel laufen. Solche Versteifungen vergrößern das Rumpfgewicht nur unwesentlich, sie gewährleisten aber die Stabilität der Konstruktion. Die Planken der Bordwand neigen dazu, unter der Stoßstelle von zwei Versteifungselementen zu verrotten.

Die Spanten und die Planken wurden früher mit Hilfe von Holzdübeln verbunden, heutzutage werden dafür (verzinkte) Eisen- oder Kupfernägeln, seltener Nieten oder auch Stahlschrauben verwendet.

Eine zusätzliche Querversteifung bilden die Bänke, die sogenannten *balczys*, die mit anderen Bauelementen fest verbunden sind. Das in vielen Booten am Spant unter der Heckbank angebrachte Schott (*szlabdęchta*) teilt einen Raum zur Aufnahme von Fischen und Fanggerät ab. In dieser Lösung läßt sich die uralte Einteilung des Bootsinneren in den »Mannschafts-« und »Betriebsbereich« erkennen, die sich schon in archaischen Einbäumen findet und die beinahe alle Weichsel-Fischerboote beibehalten haben.<sup>18</sup>

Als Längsversteifungen dienen in den kaschubischen Booten an der Innenseite des oberen Bordrandes angeschlagene Leisten (*obklóbka*), an deren obere Seite eine weitere Leiste (*dolbum*) angebracht wird. Etwas niedriger und parallel zum Bordrand wird an die Spanten noch eine Leiste (*fromburta*) angeschlagen, die als Auflage für die quer einzusetzenden Bänke dient. Die Bänke werden an den Borden durch kleine Winkel verstärkt.

Die Anordnung der beiden Ruderbänke wird durch die vorgesehene Verwendung des Bootes bestimmt: Die *przedno balka* und *wielgo balka* werden im Vorderteil des Rumpfes eingebaut. Der mittlere Teil des Bootes wird gewöhnlich für Fanggeräte und für gefangene Fische genutzt; außerdem ermöglicht er bequemes Auswerfen und Einholen der Netze. In den größeren Booten werden manchmal zusätzliche kleine Bänke eingesetzt, oder dicht am Achtersteven wird eine kleine Bank (*dornik*) angebracht.



Abb. 12 Antrieb eines Bootes durch »paczenas« – Abstoßen vom Ufer. (Archivaufnahme, Slg. Litwin)

Traditionelle kaschubische Boote hatten Riemen- und Segelantrieb; vom Anfang des 20. Jahrhunderts an wurden immer häufiger Verbrennungsmotoren verwendet.

Je nach der Variante des Bootes und somit auch nach seiner Größe unterschied man zwischen drei Rudertechniken. Die größten Boote wurden mit den etwa 7 m langen Riemen (*paczenys*) angetrieben.<sup>19</sup> Jeder der Fischer bediente gewöhnlich eine *paczena*; der auf der Backbordseite der vorderen Bank setzte den Riemen an die Dolle steuerbords. Der andere Fischer, der auf der zweiten Bank steuerbords saß, setzte die *paczena* backbords an. Diese Anordnung der Ruderer diente einerseits der bequemerer Handhabung der Riemen und war andererseits dadurch bedingt, daß die Steuerbordseite als Arbeitsseite des Bootes in ihrem Mittelteil von Dollen frei sein mußte, denn sie hätten beim Auswerfen und Einholen der Netze gestört. Damit die Ruderer möglichst nahe an der Bordwand sitzen konnten, ohne daß die Knieeisen sie behinderten, wurden auf den Bänken zusätzliche Sitze angebracht. Wegen der Anordnung der Ruderbänke im Vorderteil mußten die beiden *paczenys* verschiedene Länge haben. Zum Ausgleich dafür und somit zur besseren Handhabung hatten sie am Griffende Gegengewichte. Für derartige Riemen wurden spezielle Dollkästen angefertigt; jeder von ihnen hatte eine besondere Unterlage (*rusla*) mit zwei Öffnungen zum Einsetzen von Dollpinnen (*doles*). Um die Reibung des Riemens auf dieser Unterlage zu vermindern, wurde sie mit zwei parallel laufenden Stahldrähten versehen.

Ebenso wie in den größeren Einheiten saßen die Ruderer auch in den kleineren Booten auf zwei Bänken im Vorderteil. Diese Boote wurden jedoch mit zwei Paar Riemen (*rymy*<sup>20</sup>) angetrieben, die auf beiden Bordwänden in Dollen eingesetzt wurden. Die dritte Art des Antriebs kaschubischer Boote war das Staken, das Abstoßen mit einer Stange (*wiesło*), die einen Stahlbeschlag (*peczy*<sup>21</sup>) besaß.

Kaschubische Boote waren mit charakteristischen Segeln ausgerüstet, deren Fläche 14 qm nicht überschritt: einem viereckigen Sprietsegel (*żerdziel*) und einem dreieckigen Focksegel (*klin*, *foka*). Beide Segel hatten einige Reihen von Reffleinen (*rewine*). Das Sprietsegel wurde mit einer kreuzweise laufenden Leine am Mast befestigt<sup>22</sup> und mit einer Stange (*szpert*) ausgespannt.

Der Mast (*mast*) wurde in die Mastspur eingesetzt, ein parallel zum Kiel auf zwei Bodenwrangen aufgesetztes Holzstück mit viereckigem Ausschnitt. Die Aussparung im hinteren Teil der Bank bzw. ein Loch in der Mitte der Ruderbank bildete die Masthalterung. Eine andere Art, den Mast zu befestigen, bestand aus einem senkrecht auf den Kiel gesetzten kleinen Balken mit einer flachen Abschrägung im Oberteil. Zu beiden Seiten des Balkens wurde ein Brett angebracht, dessen Ende über die Schräge hinauslief. Auf diese Weise bildeten die beiden Bretter eine charakteristische Zange (*bok*), die den Mastfuß festhielt. Im Oberteil der Bretter war eine Öffnung, durch die ein Metallbolzen geführt wurde, der es ermöglichte, den Mast zum Heck hin zu kippen. Durch die Abschrägungen von Unterbalken und Mast wurde dieser senkrecht festgehalten. Das Ganze wurde durch Wanten (*bardüne* oder *iftondże*) und Stag (*stach*) ausgesteift.<sup>23</sup>

Jedes Boot mit Segelantrieb hatte ein Holzschwert (*szwerta*), das sich auf dreierlei Art anordnen ließ. Die älteste Methode war das Aussetzen des Schwertes, das durch eine Leine gehalten wurde. Diese Leine wurde an einem durch einen Ausschnitt in der Bank gesteckten Pflock (*ktelano*) oder an einem speziellen, am Dollbord (*dolbum*) angebrachten Haken befestigt. Bei größeren Booten wurde auch eine andere Lösung angewandt: Das Schwert wurde mit einer Leine am Mast befestigt. Beim Halsen mußte das Schwert jeweils auf die andere Bordseite gebracht werden; der Mast bildete bei der zweiten Lösung die Achse, um die das Schwert bewegt wurde. Bei den kleineren Booten hängte man das Schwert an den Haken bzw. den Pflock der gegenüberliegenden Bordwand an.

Es läßt sich heute kaum noch feststellen, wann im kaschubischen Bootsbau das Schiebschwert eingeführt wurde. Noch in der Gegenwart lassen sich zwei verschiedene Verwendungsweisen beobachten. Bei der ersten wird das Schwert, dessen eine Fläche häufig gewölbt ist und an ein Flügelprofil erinnert, in einen parallelepipedförmigen Kasten (*szwórtkasce*)



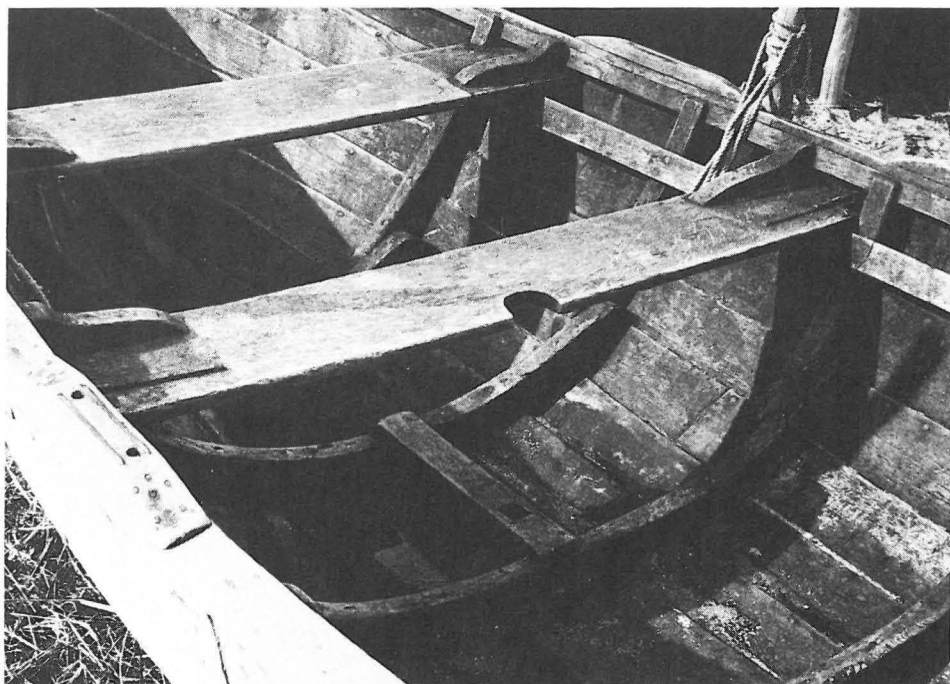


Abb. 13 *Bootsinneres: Die Bodenwrangen sind seitlich mit den Spanten verbunden; die Mastspur besteht aus einem auf den Bodenwrangen befestigten Holzstück*



Abb. 14 *Inneres eines Fischerbootes. Von links nach rechts: Zange, Riemen, Schwertflosse, Schanzkleid und Dollen*

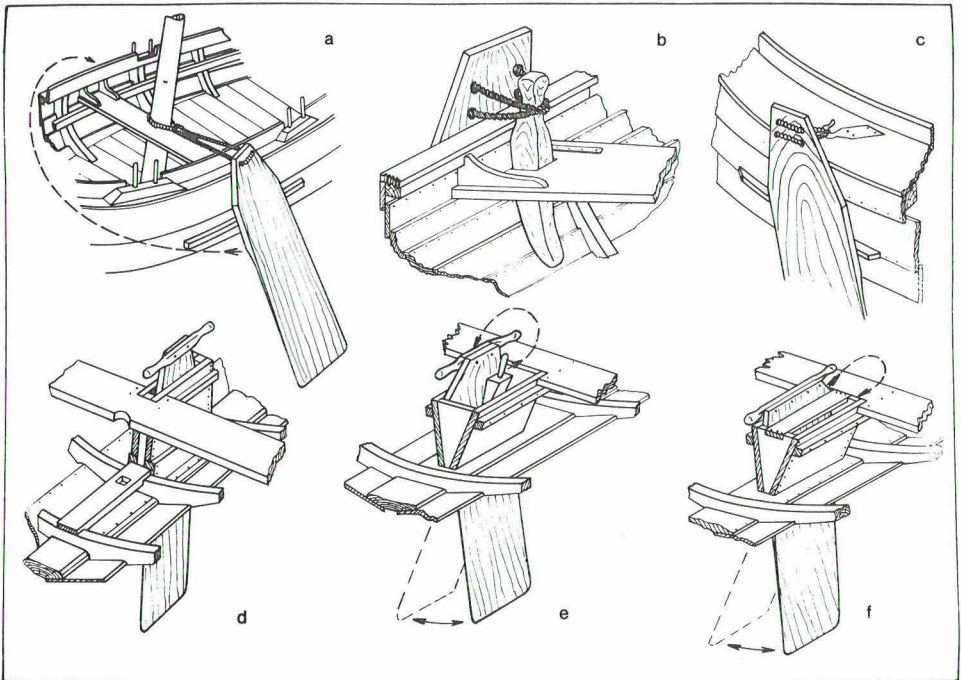


Abb. 15 Verschiedene Methoden der Anordnung des Schwertes in kaschubischen Booten: a, b, c – ältere Lösungen; d, e, f – jüngere Lösungen. (Nach A. Celarek)



Abb. 16 Die letzte erhaltene Pomeranka DEB-5 vor ihrem Transport in das Zentrale Meeresmuseum Gdańsk

eingesetzt. Eine andere Form des Schwertkastens, wohl eine kaschubische Weiterentwicklung, hat im Oberteil eine charakteristische Erweiterung mit nunmehr zwei Schlitzen. Dadurch wird das Einsetzen des Schwertes in einen der beiden Schlitze – je nach der Neigung des segelnden Bootes – ermöglicht. Auch im Falle einer Kursänderung wird das Schwert in den anderen Schlitz eingesetzt und lediglich umgedreht, wenn es das »Flügelprofil« hat.

Eine neuere, in den kaschubischen Booten nur selten anzutreffende Variante ist ein Kasten mit schwenkbarem Metallschwert, ähnlich wie bei Sportbooten.

Ein anderes häufiges Ausrüstungselement kaschubischer Boote ist ein charakteristisches Holzstück gleich hinter der Spitze des Vorstevens. (Manchmal sind auch Boote anzutreffen, die zwei parallel angeordnete, an den Bordwänden befestigte Hölzer besitzen.) Ein solches Holz (*terp*) wurde früher zur Verstärkung der in größeren Booten verwendeten Bugspriethalterung (*dzobek*) angebracht. Heute wird es vorwiegend zur Befestigung des Stages verwendet.

Die Einführung von Verbrennungsmotoren bei den Fischerbooten hatte einige Konstruktionsänderungen zur Folge. So wurde der Schwertkasten näher zum Bug gerückt. Der Motor wurde gewöhnlich auf einer speziellen Bettung vor dem Heckschott installiert, und die Welle wurde durch den Achterstevan hinausgeführt, in den eine Öffnung für das »Fenster« der Antriebswelle geschnitten wurde. In diesem Fall wurde das Heckruderblatt an der Seite des Achterstevens entsprechend ausgeschnitten und nach hinten erweitert.

Bei den kaschubischen Fischerbooten lassen sich Verzierungelemente nur selten beobachten. Lediglich die Spitze des Vorstevens hat manchmal die Gestalt eines liegenden »S«, noch seltener wird so die Spitze des Ruderblattes verziert.

### *Pomeranka ein altes Fischerboot*

Die ersten Boote vom Typ *Pomeranka* wurden von den Kaschuben in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts in Gebrauch genommen. Die Umstände, unter denen diese Boote eingeführt wurden, sind nicht näher bekannt. Es wird vermutet, daß ein Fischer aus Chłapowo das erste Boot dieses Typs im Jahre 1864 in Dziwnowo gekauft hat. Nach anderen – freilich sehr unsicheren – Überlieferungen legte in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts nach einem besonders starken Sturm an der Küste bei Chłapowo ein Fischerboot aus dem westlichen Küstengebiet an. Die einheimischen Fischer fanden Gefallen an diesem Boot und bauten mit Hilfe der Ankömmlinge ein ähnliches Fahrzeug.<sup>24</sup>

Es läßt sich heute nur noch schwer beurteilen, ob und durch welche Details die Fischerboote aus dem westlichen Küstengebiet (kaschubisch *Pomerania* = Pommern) sich von den örtlichen Wasserfahrzeugen unterschieden. Darauf können sich auch die ältesten Fischer nicht besinnen, und die Anzahl alter Fotos, die Bauelemente der *Pomerankas* zeigen, ist gering. Es ist uns immerhin bekannt, daß die Länge der größten traditionellen kaschubischen Boote bis zu 7 m und die Breite nicht mehr als 2,8 m betrug. Die *Pomerankas* waren dagegen 8 bis 9 m lang, und ihre Breite betrug 2,5 bis 3 m. Möglicherweise enthielten diese großen Boote jedoch manche neuen, den Kaschuben unbekanntem technischen Details, da die ersten *Pomerankas* im westlichen Küstenland<sup>25</sup> gekauft und nicht gleich an Ort und Stelle gebaut wurden, als die Vorzüge dieses Typs sichtbar wurden. Es läßt sich annehmen, daß die originalen *Pomerankas* einen Balkenkiel mit Seitennuten für den ersten Plankengang hatten. Ein solches Boot dürfte im Jahre 1880 Michał Girdwoyń gesehen haben, der ohne genaue Erforschung der Verwendbarkeit des »Kielbootes« in der Binnenfischerei eine ähnliche Kielform in seinem Entwurf eines Binnenbootes vorgeschlagen hatte.<sup>26</sup> Es steht jedoch fest, daß der Balkenkiel in den pommerischen Küstenbooten auch im 20. Jahrhundert verwendet wurde.<sup>27</sup>

Andere technische Merkmale der *Pomerankas* unterschieden sich nicht allzusehr von den gleichartigen Elementen in den Konstruktionen der traditionellen kaschubischen Boote. Darauf deutet die Tatsache hin, daß der Bau des neuen Bootes ziemlich schnell, d. h. noch an der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert, von den kaschubischen Bootsbauern und Fischern in



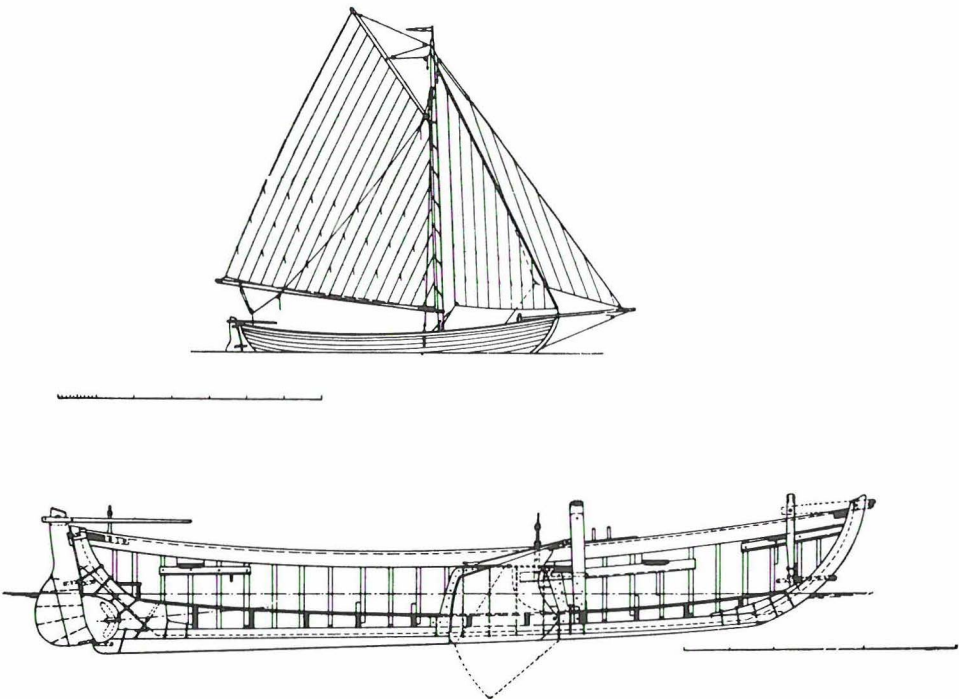


Abb. 17 Technische Dokumentation eines typischen Küstenbootes aus dem westlichen Küstenland aus dem Anfang des 20. Jahrhunderts

Angriff genommen wurde. Von ihrem Prototyp unterschieden sich die *Pomerankas* vor allem durch einen flachen, breiten Kiel.

Die letzten *Pomerankas* waren noch in den 60er Jahren unseres Jahrhunderts in Gebrauch. Dann hat man aus ökonomischen Gründen auf sie verzichtet. Wegen der Erschöpfung der Fischbestände in den Küstengewässern und entsprechend kleinen Fängen waren die traditionellen kleinen Boote mit der 3-Mann-Besatzung wirtschaftlicher als die *Pomerankas*, die eine 5 Mann starke Besatzung benötigten.<sup>28</sup>

Die letzte erhaltene *Pomeranka* hat das Zentrale Meeresmuseum in Gdańsk 1973 in Sicherheit gebracht. Dieses Boot baute 1958 der Fischer Augustyn Czapp aus Wierzchucino. Er bediente sich dabei der Spanten eines ausgedienten Bootes, die er als Schablonen verwendete. Hinsichtlich der technischen Merkmale erinnert diese *Pomeranka* – ein Beispiel der letzten Generation von Motorsegelbooten – an traditionelle kaschubische Fischerboote. Nur die charakteristische Setzbordplanke (*szonskleda*), die den Freibord der alten *Pomerankas* erhöhte, fehlte. Diese Planke wurde von der Innenseite des Rumpfes an den Scheergang angeschlagen und hatte entsprechende Ausschnitte für die Riemen. Manchmal setzte sich die *szonskleda* aus mehreren Teilen zusammen. Wenn das Boot unter Segeln fuhr, wurden die Ausschnitte bei Bedarf mit besonderen Brettern verschlossen.<sup>29</sup>

Die ersten aus dem westlichen Küstenland übernommenen *Pomerankas* hatten Sprietackelung, die später, zu Anfang des 20. Jahrhunderts, durch Gaffeltakelung ersetzt wurde. Das erhaltene Boot dieses Typs besitzt noch die originalen Maststämme und das ursprüngliche Takelwerk. Beachtenswert ist dabei die Befestigungsweise der Gaffel am Mast. Zu diesem Zweck fertigte man aus einigen Leisten eine Schelle, die einem Faß ähnlich war und zusammen mit der an ihr befestigten Gaffel den Mast entlang verschoben werden konnte. Manche

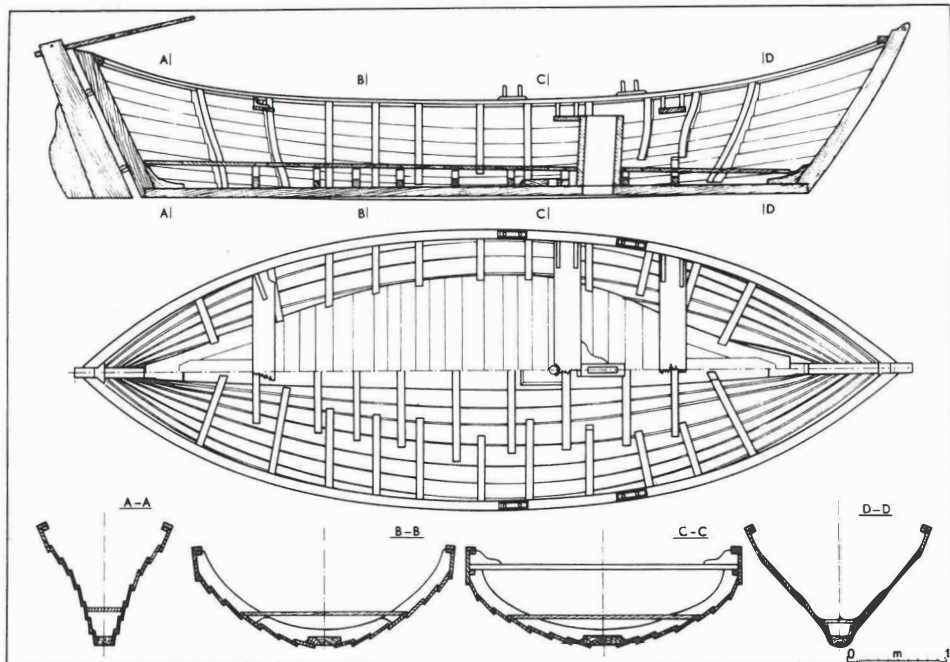
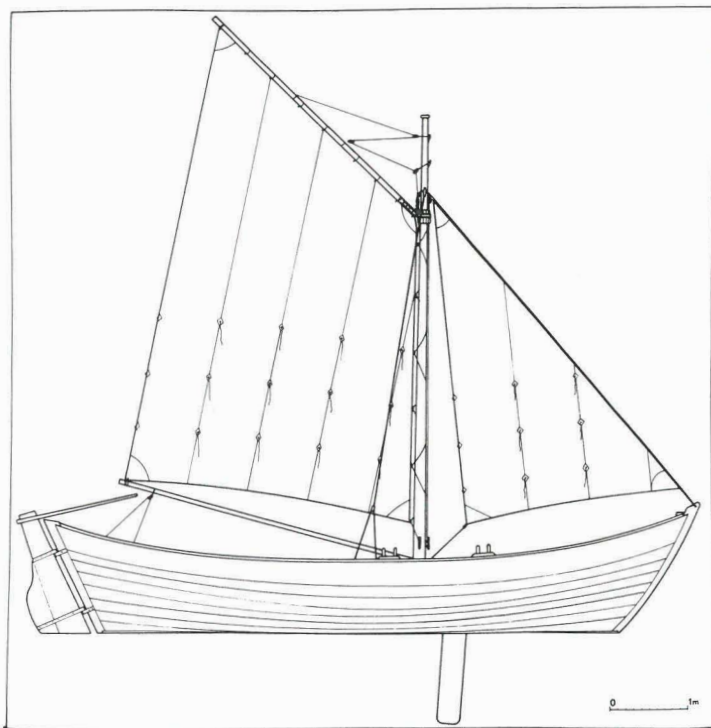


Abb. 18 und 19 Dokumentationszeichnungen von der Wiederherstellung der vom Zentralen Meeresmuseum in Gdańsk sichergestellten Pomeranka DEB-5



*Pomerankas* hatten auch zusätzliche Segel, nämlich Klüver und Toppsegel. Das Bugspriet war nicht fest eingebaut; es wurde ähnlich wie die eigenartige Stenge des Toppsegels lediglich im Falle der Anwendung dieser Segel aufgesetzt. Die zusätzlichen Maststöcke wurden nur bei guter Witterung angebracht, gewöhnlich zusammen mit dem Aufrichten des Mastes. Wegen der besonderen Gefährlichkeit der Brandungswellen wurden die Boote in diesem Bereich gerudert. Man fuhr hier sogar mit eingeholten Segeln und niedergelegtem Mast, um so den Schwerpunkt der Boote zu senken und die Angriffsfläche für den Wind zu vermindern.

Angesichts der Notwendigkeit einer schnellen Niederlegung des Mastes war die Handhabung seines Systems von Aussteifungen verhältnismäßig einfach. Weder Stag noch Wanten hatten Schnürtaljen, sondern lediglich Taljerepe oder oder Leinenzeisinge, die vorwiegend an Metallhaltern befestigt wurden. In der Gdańsker und besonders der Pucker Bucht, wo die *Pomerankas* in Häfen lagen und ein häufiges Aufrichten und Niederlegen des Mastes entfiel, wurde der Mast durch stehendes Gut (auch mit Wanten) befestigt.

### *Andere kaschubische Fischerboote*

Die *Pomerankas* wurden besonders von den Fischern übernommen, die in den Dörfern westlich von Władysławowo wohnten. Auf der Halbinsel Hela wurden sie nur sporadisch, vor allem zur Beförderung der Fische auf den Markt in Puck und Gdynia, gebraucht. In Hel und später auch in anderen kaschubischen Dörfern kamen dagegen die Kutter in Gebrauch, die eine Nachbildung der von den schwedischen und dänischen Fischern verwendeten Konstruktionen darstellten. Die ersten, die in Pommern in den Besitz von solchen Fahrzeugen kamen, waren die Fischer aus Kołobrzeg. Im Jahre 1887 verfügte man dort schon über 11 Kutter.<sup>30</sup> In den nächsten Jahren überschritt ihre Anzahl im Gdańsker Küstenland 50 Stück.<sup>31</sup>



Abb. 20 Reinigung des Unterwasserteils eines kleinen Kutters aus Kuźnica. Im Unterwasserteil erinnert der Rumpf seiner Gestalt nach an Treibnetzkipper



Abb. 21 Der erste Kutter mit Kraweelbeplankung, gebaut von F. Ledke aus Władisławowo im Jahre 1950. (Archivaufnahme, Slg. Litwin)

Die Länge dieser Kutter betrug 6,5 bis 7 m, die Breite 2,5 bis 3 m. Später, zu Anfang des 20. Jahrhunderts, überschritt die Länge der Boote dieses Typs 10 m. Die Rümpfe der Kutter hatten auch andere Querschnitte als die der bis dahin eingesetzten Boote; die Form ihres halben Mittelspans erinnert an ein auseinandergezogenes »S«. Dadurch bestand eine gewisse Ähnlichkeit mit den frühmittelalterlichen Booten. Die Kutter wurden in Klinkerbauweise hergestellt und waren völlig gedeckt. Sie besaßen gekrümmte, geneigte Steven und hatten im Heckteil einen ovalen Ausschnitt des Cockpits. Ziemlich viel Raum an Deck nahmen der niedrige Aufbau des Logis, die Ladeluke und die Luke im Bugteil ein, von der aus die Fischer die Treibnetze auswarfen und einholten.<sup>32</sup> Die Bezeichnung dieser Fahrzeuge wurde eben von diesen Netzen abgeleitet: Treibnetz-kutter (*kutry pławnicowe*).

Anfänglich hatten die Kutter eine Besegelung aus Gaffel- oder Sprietsegel, Fock, Klüver und dreieckigem Toppsegel. Um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert wurden die Treibnetz-kutter mit Verbrennungsmotoren ausgerüstet.

Wurden die *Pomerankas* je nach Bedarf auch von Kaschuben gebaut, so wurden die Kutter noch viele Jahre lang im westlichen Küstengebiet und in den skandinavischen Ländern gekauft.<sup>33</sup>

Als erster polnischer Erbauer von Kuttern gilt Franciszek Ledke, seit 1919 Inhaber der Bootsbauwerkstatt in Gdynia.<sup>34</sup> Am Anfang seiner beruflichen Tätigkeit baute er Fischerboote. Im Jahre 1922 entwarf er selbständig für einen Fischer aus Gdańsk ein 15 m langes Fischereifahrzeug, wobei er sich skandinavische Kutter zum Vorbild nahm. Der nächste Kutter mit einer Länge von 13 m war für einen Fischer aus Gdynia bestimmt.<sup>35</sup>

Hatten die von Franciszek Ledke gebauten Boote traditionelle Formen und Konstruktionen, so waren die Kutter entschieden anders. Ihre Außenhaut, in Klinkerbauweise ausgeführt, wurde durch Rahmenspanten versteift; bei der Formgebung der Planken bediente Ledke sich jedoch hölzerner Spantensablonen. Im Achtersteven gab es immer einen Ausschnitt für den Schraubenbrunnen.

Das im Jahre 1928 gegründete Institut für Hochseefischerei (Morski Instytut Rybacki), das die Entwicklung neuer Fischfangmethoden anstrebte, nahm die Zusammenarbeit mit Franciszek Ledke auf. Als Ergebnis lieferte seine modernisierte und erweiterte Werkstatt, die viele Arbeiter einstellte, binnen 5 Jahren seit 1931 16 Kutter an die Fischer.<sup>36</sup> Dadurch büßte die Tätigkeit von F. Ledke ihren »volkstümlichen« Charakter ein.

Im Jahre 1946 errichtete der Sohn des Gdyniaer Bootsbauers, Leon Ledke, seine eigene Bootsbauwerkstatt in Władysławowo und stellte einige Gehilfen ein. 1948 folgte ihm sein Vater dorthin. 1951 stellten diese Bootsbauer ihre Tätigkeit ein. Ihre Produktion bestand aus einer Reihe von Kuttern, die anfänglich in Anlehnung an dänische Vorbilder gebaut<sup>37</sup>, später aber aufgrund eigener Beobachtungen und der Wünsche von Kunden modifiziert wurden. Gerade damals, 1948, baute Franciszek Ledke zum ersten Mal einen Kutter in Kraweelbauweise.<sup>38</sup>

## Zusammenfassung

Ziel der vorliegenden Arbeit war der Versuch, die volkstümlichsten und interessantesten der von den Kaschuben in den letzten hundert Jahren gebauten Boote vorzustellen. Sowohl in dieser Darstellung als auch im vorhergehenden Artikel über den Bootsbaubau im Binnenland war ich bemüht, den Wandel sichtbar zu machen, der sich auf diesem Gebiet im untersuchten Zeitraum in der Gdańsker Küstenregion vollzogen hat. Die Wandlungen im Bootsbaubau im Binnenland wurden in den Versuchen sichtbar, ein Plankenboot zu entwerfen, das den bis dahin üblichen Einbaum ersetzen sollte.

Während der Bootsbaubau an den kaschubischen Seen Jahrhunderte hindurch praktisch stagnierte, wurde an der Küste neben dem nur noch selten eingesetzten Einbaum das Plankenboot verbreitet. Damit waren die seegängigen Boote der Kaschuben den im Binnenland angefertigten um eine ganze Epoche vorausgeeilt. Die Ursachen für diese »Verspätung« im Binnenland lagen in dem gleichbleibenden Bedarf an bestimmten Wasserfahrzeugen, die trotz der fortschreitenden allgemeinen Entwicklung der Technik in ihrem Umfeld optimal blieben. Erst um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert begann man wegen der fortschreitenden Auslichtung der Wälder und der steigenden Nachfrage nach Wasserfahrzeugen mit dem Bau von Plankenbooten. In der Folge hat der kaschubische volkstümliche Bootsbaubau im Binnenland einen neuen Charakter angenommen.

Fortschreitende Entwicklung der Bootsbautechnik sowie weitere Wandlungen im 19. und 20. Jahrhundert, die sich an der Küste vollzogen haben, waren das Ergebnis der zahlreichen Kontakte, die die Kaschuben mit anderen Volksgruppen, insbesondere mit den Deutschen, unterhielten. Dies führte zur Aneignung manch neuer kulturbildender Elemente.<sup>39</sup> Nicht ohne Bedeutung war auch die hier öfter als im Binnenland auftretende Ansiedlung von Fremden. Sie wirkte sich vor allem in der Sprache aus, der kaschubischen Mundart. Die in technischer Hinsicht unkomplizierten Bootsbauförmlichkeiten im Binnenland erforderten zur Bezeichnung ihrer Bauelemente lediglich eine begrenzte Anzahl von Fachausdrücken. Diese Termini enthalten keine Entlehnungen, zum Beispiel: *szczyty* (das vordere und hintere Paneelbrett des Bootes), *wystawność* (Biegung der Borde), *progi* (Schotte), *okładzina* (Scheerengang).

Im weiter fortgeschrittenen Küstenbootsbau bediente man sich einer reicheren, mitunter sogar in zwei benachbarten Dörfern verschiedenen Terminologie. So findet man in der umfangreichen Wörterliste zahlreiche kaschubische Termini, die zur slawischen Sprachgruppe gehören. Einen wesentlichen Teil bilden Entlehnungen aus der deutschen Sprache, die sicherlich zusammen mit den neuen Bootstypen übernommen wurden (z. B. mit der *Pomeranka*). Wesentlich älteren Ursprungs sind eine Reihe von Wörtern, die der polnischen Terminologie aus dem Gebiet der binnenländischen Wasserfahrzeuge entstammen, und sogar einzelne lateinische Wörter. Beispiele für kaschubische Bezeichnungen sind: *dzobek* (Bugspriet), *krompka* (Klampe), *łerp* (Knecht auf dem Bootsbug), *rusła* (Dolle), *emplonga* (Spant) u. a.



Abb. 22 Weichsel-Boote stimmen in einigen technischen Merkmalen ihrer Konstruktionen mit kaschubischen Küstenbooten überein

Deutsche Wörter wurden direkt übernommen, denn Deutsch war seit 1772 die Amtssprache im ganzen Gdańsker Küstenland.<sup>40</sup> Seit dem 19. Jahrhundert leisteten die Kaschuben ihren Militärdienst vornehmlich in der preußischen Kriegsmarine ab und fanden nachher oft auf pommerschen Handelsschiffen Beschäftigung. Nach der Heimkehr brachten sie neue Seglererfahrungen und auch die entsprechende Terminologie mit. Ein Teil der Wörter blieb praktisch unverändert; viele wurden modifiziert, wie z. B. *czilplanka* (Kielplanke des Bootes), *rewine* (Reffleine), *szpert* (Spriettakelung).

Die Aneignung eines Teils der polnischen Terminologie aus dem Gebiet der binnenländischen Wasserfahrzeuge durch die Kaschuben war die Folge der Handelskontakte in Gdańsk. In dieser Stadt endeten die Floßfahrten, und man verkaufte nicht nur die Waren, sondern auch die Flöße und manche kleineren Schiffe wie Galler und Flußlastschiffe (*komięgi*). Sie wurden hauptsächlich wegen des Holzes gekauft, und ihre Ausrüstung, wie z. B. große Riemen, an der Weichsel *paczyny* genannt, und kleinere Riemen (*wiosła*) von den die Flöße begleitenden Booten und Kähnen, gelangte an neue Betreiber, darunter auch an die Kaschuben, die sich in Gdańsk mit verschiedenen Waren versahen. Es läßt sich auch behaupten, daß der Weichsel-Bootsbau seit jeher die Entwicklung der Bootsbautechniken im Gdańsker Küstenland beeinflusste. Davon zeugen manche gemeinsame Konstruktionen, die sowohl für die Weichsel- als auch für die kaschubischen Boote typisch und noch heute zu beobachten sind. Dazu gehören vor allen Dingen: Gestaltung des flachen, kiellosten und in seiner Länge leicht gebogenen Bodens, Befestigungsweise des Vor- und Achterstevens, Befestigung der Bordplanken durch Einlassung in Seitennuten im Vorsteven und Aufbringung auf die Seiten des Achterstevens (bei älteren kaschubischen Booten) oder des Spiegels (bei den binnenländischen Booten), Anordnung der Plankengänge in Klinkerbauweise. Weiterhin: seitliche Berührung der Enden von Bodenwrangen mit den Spanten oder Anordnung der Spanten in gewisser Entfernung von den



Bodenwrangen, schließlich Einbau des charakteristischen Schotts unter der Bank im Heckteil sowohl der Weichsel als auch der Küstenboote.

Manche der angegebenen Baumerkmale sind für den slawischen Bootsbau allgemein typisch.<sup>41</sup>

Außer den Bezeichnungen für die Riemen ist die Benennung *czółno* (Kahn) beachtenswert, die in ganz Polen für den Einbaum, manchmal auch für ein kleines Boot verwendet wird. Heute bezeichnen die Kaschuben von der Küste als *czółno* (Kahn) ein Hilfsboot, das auch eine andere Bezeichnung hat (*kón*). Ein weiterer gemeinsamer Fachausdruck ist die Bezeichnung für die Planken (*wańczos*), die für den Bootsbau verwendet wurden und die zur Zeit der Flößerei einen Teil des aus Polen exportierten Holzes ausmachten. Die Bootsvariante *bot cezowy* stammt ebenfalls von einer slawischen Bezeichnung ab, der des Netztyps (*ceza*). Daraus wurde auch die Benennung eines anderen pommerschen Fischereifahrzeuges, des »Zeessenkahnes«, entlehnt.<sup>42</sup>

Der älteste Terminus, der von den Kaschuben an der Küste verwendet wird, ist zweifellos die Bezeichnung des einhändigen Riemens (*rema* zu lat. *remus*), die noch aus der Zeit stammt, als nach der Einführung des Christentums Latein die Amtssprache war.

Zum Schluß der Darstellung des kaschubischen Bootsbaus kann man einen Versuch der Voraussage seines weiteren Schicksals wagen. Man kann ganz allgemein feststellen, daß der Beruf des Fischers unverändert populär ist. Dadurch ist auch die Anzahl der Fischerboote weitgehend konstant.<sup>43</sup> Der Bedarf an neuen Booten wird durch die Produktion von zwei Bootsbauwerkstätten gedeckt, die die Anwendung der traditionellen Techniken schon aufgegeben haben. Die Werkstatt von Czesław Rutkowski aus Sianowo bei Koszalin fertigt Boote aus Kunststoffen und Holz an, in der Werkstatt von Juliusz Struk in Jastarnia dagegen werden in der letzten Zeit Holzboote mit Kraweelbeplankung gebaut. Zuweilen fertigt dieser Bootsbauer auf Sonderbestellung auch Boote mit den traditionellen Merkmalen an. Bei Bedarf werden Holzboote mit geklinkerter Beplankung im Betrieb »Szkuner« in Władysławowo gebaut.

Viele kaschubische Fischer ziehen jedoch traditionelle Boote vor, die sie, wenn es nötig ist, selbständig bauen.

Die Schwierigkeiten mit den Treibstoffen, die in letzter Zeit aufgetreten sind, sowie Umweltschutzaktionen haben das Interesse an einer Wiederherstellung des Segelantriebs geweckt. Aus diesem Grunde wurden in den vergangenen Jahren Segelregatten traditioneller Fischerboote veranstaltet, von denen es noch etwa 20 gibt. Viele Fischer bewahren die Segel, obwohl sie sie nicht jeden Tag einsetzen, in gutem Zustand in ihren Wirtschaftsgebäuden auf. Man darf also annehmen, daß Fischerboote aus Holz bis zum Ende unseres Jahrhunderts nicht vom Meeresstrand verschwinden und auch weiterhin zu seiner Verschönerung und als Anziehungspunkt für Besucher aus dem Binnenland erhalten bleiben.

#### Anmerkungen:

\* Teil I: Volkstümlicher Bootsbau im Binnenland erschien in: DSA 7, 1984, S. 223–242.

1 Sie werden herangezogen u. a. von W. Łęga: *Obraz gospodarczy Pomorza Gdańskiego w XII i XIII wieku*. Poznań 1949, und P. Smolarek: *Studia nad szkutnictwem Pomorza Gdańskiego X–XIII wieku*. Gdańsk 1969.

2 Aus den neueren Publikationen u. a.: J. Kmicieński: *Sprzęt i organizacja rybołówstwa w Gdańsku w XII–XIII wieku w świetle prac wykopaliskowych w latach 1948–1951*. In: *Studia Współczesne* 3, 1955; A. Ropelewski: *1000 lat naszego rybołówstwa*. Gdynia 1963; A. Zbierski: *Rybołówstwo słowiańskie*. In: *Słownik Starożytności Słowiańskich* 4, T. 2, 1972; ders.: *Rybołówstwo morskie i śródlądowe oraz rybactwo – organizacja, sprzęt, odławianie ryb*. In: *Historia Gdańska*. T. 1. Gdańsk 1978, S. 173–179.

3 Ausführlich bei: P. Smolarek: *Studia... und: Szkutnictwo Pomorza Gdańskiego we wczesnym średniowieczu*. In: *Historia Budownictwa Okrętowego na Wybrzeżu Gdańskim*. (Sammelwerk unter der Redaktion von E. Cieślak). Gdańsk 1972, S. 11–68.

4 P. Smolarek: *Studia...*



- 5 In den Sammlungen des Zentralen Meeresmuseums in Gdańsk befindet sich ein Bruchstück des im Hafen von Jastarnia gefundenen Einbaums. Ein anderer Einbaum wurde während der archäologischen Ausgrabungen in der Pucker Bucht dokumentiert (eigene Information). Zwei weitere Einbäume haben polnische Fischer in den 50er Jahren aus der offenen See gefischt.
- 6 Ein ins 8. bis 9. Jahrhundert datiertes Bootswrack wurde 1961 in Szczecin entdeckt (P. Smolarek: *Studia ...*, S. 78-79); unter den drei frühmittelalterlichen slawischen Booten, die auf Rügen entdeckt wurden, dürfte eines (Wrack Nr. 3) ein Fischerboot sein.
- 7 Dies ergibt sich aus: W. Mitzka: *Deutsche Bauern- und Fischerboote. Grundfragen aus einem Sachkreise der Volkskunde.* (= Wörter und Sachen, Beiheft 6). Heidelberg 1933; A. Seligo: *Die Seefischerei von Danzig.* (= Handbuch der Seefischerei Nordeuropas, Bd. 8). Stuttgart 1931, H. 7; G. Timmermann: *Die nordeuropäischen Seefischereifahrzeuge, ihre Entwicklung und ihre Typen.* (= Handbuch der Seefischerei Nordeuropas, Bd. 11). Stuttgart 1926, H. 4.
- 8 Eine Beschreibung der Küstenzone hat A. Celarek in dem Artikel »Pomeranka« in: *Morze* 1981, Nr. 3, S. 18-19 veröffentlicht: *Die Küste entlang ziehen sich dem Ufer gleichlaufend 2-3 Streifen der Sandbänke, die voneinander durch Tiefen getrennt sind. Diese seichten Stellen wurden durch die Brandungswelle gebildet. Die Welle, die sich auf hoher See sporadisch bricht, türmt sich auf den Sandbänken auf und bildet einige Streifen der sehr gefährlichen Meeresbrandung.*
- 9 M. Girdwoyń: *Łodzie rybackie dla naszych jezior i stawów.* In: *Inżynierja i Budownictwo* Nr. 58, Warszawa 1881.
- 10 Ebd.
- 11 Aus dem den Bootsbau an der südwestlichen Ostseeküste betreffenden Material geht hervor, daß die dortigen Küstenboote auf Balkenkiel gebaut wurden, z. B. das typische Küstenboot vom Anfang des 20. Jahrhunderts. Davon zeugen auch die Ergebnisse der Forschungsarbeiten von W. Rudolph, der einige in der DDR eingesetzte Boote veröffentlichte. Diese Boote besitzen Balkenkiele, die in verschiedenem Grade über die Bodenfläche hinauslaufen. (W. Rudolph: *Handbuch der volkstümlichen Boote im östlichen Niederdeutschland.* Berlin 1966, S. 115-136). Die zur Zeit zwischen Kołobrzeg und Świnoujście eingesetzten Boote, die von mir 1974 dokumentiert wurden, waren ebenfalls auf Kiel gebaut.
- 12 H. Gołębiowski: *Obrazki rybackie.* Gdańsk 1975.
- 13 Großen Einfluß auf die Entwicklung der Ostseefischerei hatte die Gründung des Deutschen Fischerbundes im Jahre 1870, auf dessen Veranlassung eine Reihe von Maßnahmen angeregt und durchgeführt wurden, wie z. B. Ausbau der Häfen und der Anlegeplätze für Fischerboote, Typisierung der Boote und Kutter, Schulung der Fischer.
- 14 Das Material für diese Arbeit wurde von mir während der im Rahmen der Arbeiten des Zentralen Meeresmuseums in Gdańsk 1973-1978 durchgeführten Feldforschungen gesammelt. Außerdem habe ich folgende Publikationen verwertet: J. Kucharska und Z. Batorowicz: *Rybołówstwo przybrzeżne w Kuźnicy.* Wrocław 1958; A. Celarek: *Pomeranka.* In: *Morze* 1981, Nr. 3; ders.: *Kaszubskie łodzie żaglowo wiosłowe.* In: *Morze* 1982, Nr. 10.
- 15 Diese Elemente, Balken der Querversteifung bzw. Querbalken genannt, zeigen ikonographische Quellen aus dem 13. bis 15. Jahrhundert; sie wurden auch in zahlreichen Schiffswracks aus jener Epoche identifiziert.
- 16 Gewöhnlich hatte das pommersche Schiff 4 bis 6 solcher Balken, die meist etwas unterhalb des Hauptdecks eingebaut waren.
- 17 Solche Boote sind auf den Stichen von M. Deisch zu sehen, die Teilansichten des Gdańsker Hafens zeigen.
- 18 Das Schott besitzen fast alle Fischer- und Verkehrsboote, die an der Weichsel von der Umgebung von Zawichost bis Tczew (eine Strecke von 625 km) gebaut wurden.
- 19 Hier haben wir es mit der mundartlichen Bezeichnung des Riemens *paczena* zu tun, die den Fachbegriffen *paczyna* oder *drygawka* entspricht, die an der Weichsel für die Steuerung von Flößen und anderen Wasserfahrzeugen verwendet werden. (B. Ślaski: *Słownik rybacko żeglarski i szkutniczy.* Poznań 1930, S. 62).
- 20 Dieser Terminus kann als eine sprachliche Besonderheit angesehen werden, da er keine analoge Bezeichnung in anderen Volksgruppen hat und ein Relikt aus dem 13. Jahrhundert ist, als man u. a. die »Riemensteuer« einzog, die in den lateinisch abgefaßten Urkunden geregelt wurde. Eingehende Ausführungen zum Thema des Riemens im Gdańsker Küstengebiet hat P. Smolarek veröffentlicht (*Studia ...*, S. 334-342).
- 21 Die Stakstange, die noch heute auf polnischen Flüssen Verwendung findet, wird aus Eschenholz angefertigt (sie muß fest und unsinkbar sein) und mit einer charakteristischen Binde (*pejka*) mit zwei

- Klingen beschlagen.
- 22 Dies erleichterte ein schnelles Wegfieren des Segels vom Mast. Die Frage der Takelung und Besegelung der kaschubischen Boote hat A. Celarek in den oben angeführten Publikationen eingehend erörtert.
  - 23 Ab und zu lassen sich noch heute Boote beobachten, die noch andere Konstruktionen der Mastlager haben, wie z. B. unmittelbar in der Bodenwrange oder in dem seitlich an der Bodenwrange angebrachten Balken.
  - 24 Die erste *Pomeranka* hat nach A. Netzel ein Fischer aus Chłapowo im Jahre 1864 in Dziwnowo gekauft. (Kutry o czerwonych żaglach. Warszawa 1955); nach J. Netzel dagegen legte am Ufer in der Umgebung von Karwia eine durch Sturm beschädigte *Pomeranka* aus dem westlichen Küstengebiet an. (Pomeranki. In: Morze 1971, Nr. 9, S. 26–27).
  - 25 Zu ihnen gehörte sicherlich das bis 1939 im Kaschubischen Museum in Dębki ausgestellte Boot; der Fischer Augustyn Kur hat es in Białogóra gekauft und, als es ausgedient hatte, an das regionale Museum übergeben. (A. Wrzosek: Przedwojenne Museum Kaszubskie w Dębku. In: Lud 44, 1957, S. 453–477). Das Register der im Gdańsker Küstenland eingesetzten Fischerboote von 1946 gibt nur eine *Pomeranka* (MECH 4) an, die 1890 in Kołobrzeg gebaut wurde.
  - 26 M. Girdwoyń: Łodzie..., Tafeln I–III.
  - 27 Davon zeugt auch die 1920 veröffentlichte Dokumentation des Küstenbootes, vgl. auch Anm. 11.
  - 28 Diese Information stammt von A. Czapp aus Wierzchucino, dem Besitzer der letzten *Pomeranka* DEB 5, die 1973 für die Sammlung des Zentralen Meeresmuseums in Gdańsk erworben wurde.
  - 29 A. Celarek: *Pomeranka*.
  - 30 A. Ropelewski: 1000 lat..., S. 71.
  - 31 Ebd., S. 72–73.
  - 32 G. Timmermann: Die nordeuropäischen Seefischereifahrzeuge...
  - 33 Nach A. Ropelewski wurde der erste dänische Kutter 1894 von den Fischern aus Hela gekauft (1000 lat..., S. 74).
  - 34 J. Litwin: Budowniczy pierwszych kutrów. In: Rocznik Gdyński 1982, S. 57–62.
  - 35 Ebd., S. 59.
  - 36 Ebd.
  - 35 Ebd., S. 59.
  - 36 Ebd.
  - 37 Dem Bericht von A. Ledke zufolge bediente man sich der Zeichnungen von Kutterrümpfen, die in der in Dänemark vor 1930 herausgegebenen Arbeit »Veiledning vedrørende Bygning af Fiskerfartøjer« veröffentlicht wurden.
  - 38 J. Litwin: Budowniczy..., S. 62.
  - 39 Dieser Sachverhalt wurde von W. Rudolph umfassend erörtert: Morskie i miejskie elementy w kulturze nadbrzeżnych wsi kaszubskich około 1900 roku. In: Rocznik Gdański 41, 1981, H. 2, S. 45–72.
  - 40 Auf Grund des Vertrags zwischen den drei Staaten Preußen, Österreich und Rußland erfolgte im Jahre 1772 die erste Teilung Polens, dabei erhielt Preußen u. a. das Gdańsker Küstenland.
  - 41 T. Delimat: Z badań nad skutnictwem ludowym Pomorza. Szczecin 1959, S. 104–105.
  - 42 P. Smolarek: Studia..., S. 92.
  - 43 Im Jahre 1925 verfügten die kaschubischen Fischer über 81 Motor- und 699 Ruder Segelboote. Bis 1928 wuchsen diese Zahlen auf 108 bzw. 782. Der oben erwähnte Fischereikalender von 1946 gibt 269 Ruder Segelboote und 27 Motorboote an; im Jahre 1981 wurden an der ganzen polnischen Küste 779 Motorboote verzeichnet.

Deutsche Fassung von Romuald Lebedek, Gdańsk, und Rolf Ganßloser, Bremerhaven.