SSOAR

Open Access Repository
www.ssoar.info

Traditionelle Boote in Deutschland. T. 4, Der Fischerschelch am Mittelmain

Keweloh, Hans-Walter; Hanke, Fred

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:
Keweloh, H.-W., & Hanke, F. (1995). Traditionelle Boote in Deutschland. T. 4, Der Fischerschelch am Mittelmain. *Deutsches Schiffahrtsarchiv*, *18*, 295-308. https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-52619-5

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.

gesis Leibniz-Institut für Sozialwissenschaften

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

Deutsches Schiffahrtsarchiv 18, 1995, S. 295–308

TRADITIONELLE BOOTE IN DEUTSCHLAND 4: DER FISCHERSCHELCH AM MITTELMAIN

VON HANS-WALTER KEWELOH

Das typische Boot der Fischer im gesamten Maingebiet ist der Schelch, der unterhalb von Wertheim um 1980 von Gewährsleuten, die im Rahmen des Forschungsprojekts »Vorindustrielle Wasserfahrzeuge im Flußgebiet des Rheins«[1] befragt wurden, in der Regel als Fischernachen bezeichnet wurde. Allerdings war die oberhalb Wertheim gebräuchliche Bezeichnung Fischerschelch bei fast allen Gewährsleuten ebenfalls bekannt.[2] Da die Bezeichnung Nachen am Rhein für einen anderen Bootstyp gebräuchlich ist[3], möchte ich die oberhalb Wertheim übliche Bezeichnung insgesamt auf den im Folgenden beschriebenen Bootstyp angewendet wissen.

In der Innenausstattung der Fischerschelche sind zwischen den unterhalb und oberhalb von Würzburg gebauten und benutzten Fahrzeugen wesentliche Unterschiede festzustellen, die z.B. bei den Gewährsleuten in Würzburg zur Differenzierung in Unterländer Schelch und Oberländer Schelch geführt haben. Diese Unterscheidung werde ich in der Folge übernehmen.

Abb. 1 *Alte Stadtansicht von Lohr auf einer Postkarte mit einem typischen Fischerschelch im Vordergrund.*

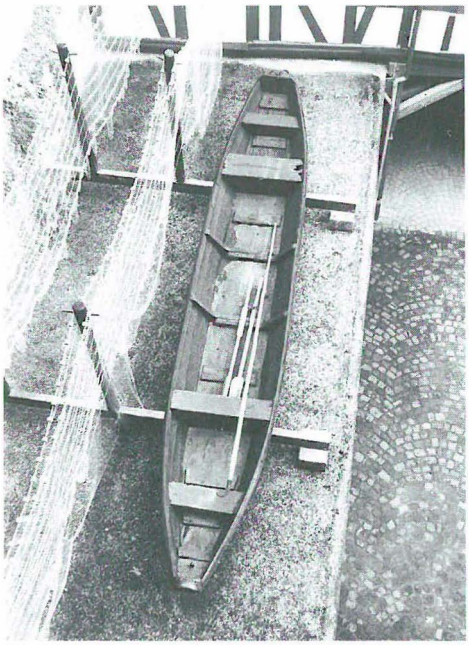


Abb. 2 *Fischerschelch aus Freudenberg im Heimatmuseum Miltenberg.*

Nachdem Fred Hanke in seinem Aufsatz »Der Holzbootsbau am Mittelmain. Ein ausgestorbenes Handwerk«[4] den Bau dieser Fischerboote auf den Bootswerften Firmbach in Stadtprozelten und Schuster in Gemünden eingehend beschrieben hat, möchte ich den Fischerschelch des Mittelmains, den sog. Unterländer Schelch, in seinen Abmessungen und Ausformungen, wie er sich nach den Aufmaßen mehrerer dieser Boote in den 80er Jahren darstellt, im Detail beschreiben.[5]

Grundlage der Darstellung sind neben den beiden Booten, die auch Fred Hanke vermessen und in seinem Beitrag zum Bootsbau am Mittelmain zeichnerisch vorgestellt hat[6], insgesamt 13 weitere hölzerne Fischerboote aus Kesselstadt bei Hanau, Seligenstadt, Miltenberg, Rothenfels, Lohr, Karlstadt, Erlabrunn, Veitshöchheim und Würzburg, die damals noch dokumentiert werden konnten.

Von diesen genannten Fischerschelchen wurde wahrscheinlich nur das Boot in Rothenfels auf einer der von Hanke beschriebenen Bootswerften gebaut, nämlich bei Firmbach in Stadtprozelten. Zwar konnte der Besitzer, der das Boot von einem Fischer erworben hatte und es 1981 nur zu seiner Freizeitgestaltung nutzte, keine Angaben zum Erbauer, wohl aber zum Bauort machen.

Die Hälfte der Boote sind in Laudenbach bei Karlstadt auf der Bootswerft von Valentin Raudenkolb gefertigt worden. Andere wie z.B. das in der Zeichnung dargestellte Fahrzeug von Heinrich Beyke in Seligenstadt (siehe dazu die Zeichnungsbeilage) wurden in den 60er Jahren von dem Bootsbauer Betz in Knetzgau, dem letzten in den 80er Jahren am gesamten Main noch tätigen Holzbootsbauer, geliefert. Betz sprang überhaupt in vielen Gebieten als Lieferant von Holzschelchen ein, als Berufs- und Freizeitfischer die beliebten Holzboote in der näheren Umgebung nicht mehr bekommen konnten, da die anderen Werkstätten ihren Betrieb eingestellt hatten.

Die Abmessungen der Fischerschelche

Länge

Der von Betz Mitte der 60er Jahre nach Seligenstadt gelieferte, flachbodige Fischerschelch ist 8,36 m lang. Mit dieser Länge liegt er 9 cm über dem mittleren Längenwert aller vermessenen Fischerschelche des Unterländer-Typs, der mit 8,27 m errechnet werden konnte. Eine Bootslänge zwischen 8,3 und 8,4 m scheint aber dem gängigen Längenmaß zu entsprechen, da immerhin 7 der 13 vermessenen Schelche Werte in diesem Bereich aufweisen. Zwei Fahrzeuge, die knapp unter bzw. knapp über 8 m lang waren, haben den Mittelwert letztlich unter 8,3 m gedrückt.

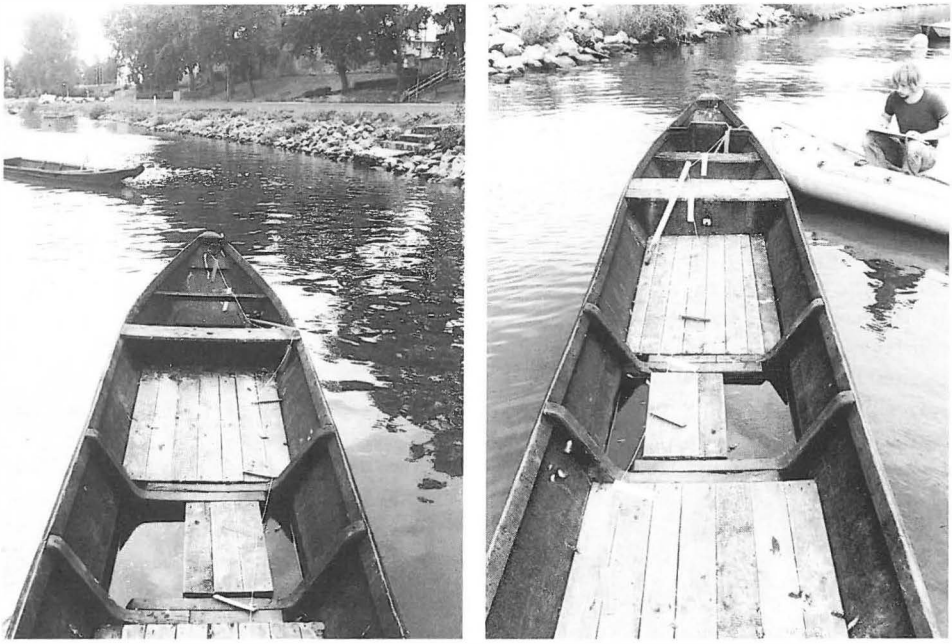


Abb. 3+4 *Ansicht des von dem Bootsbauer Betz in Knetzgau gebauten Fischerschelchs von Hermann Beyke in Seligenstadt; links: Ansicht zum Kopfende; rechts zum Arschende.*

Leichte Abweichungen in den Längenmaßen waren überhaupt immer die Regel. Zwar nannten nach den Angaben von Betz die Kunden ihre Wünsche hinsichtlich der Abmessungen und er hielt diese Wünsche in seinem Auftragsbuch fest, doch machte er wie jeder Bootsbauer die Länge des Schelchs letzlich von dem auf der Werft vorhandenen Holz abhängig.

Diese Aussage von Betz wird durch ein von ihm geführtes Auftragsbuch, in dem er in Stichworten die Kundenwünsche festhielt, bestätigt. Unter den Nummern 135 und 153 sind Angaben zu zwei Fischerschelchen festgehalten, die an »Hermann Becke, Seligenstadt« - diese Person ist mit höchster Wahrscheinlichkeit identisch mit Hermann Beyke, dem 1980 interviewten Besitzer zweier noch in Betrieb befindlicher Schelche in Seligenstadt - geliefert wurden. Gemäß Kundenauftrag sollten die beiden Boote jeweils 8,5 m lang sein; vermessen wurden die beiden Boote aber mit 8,36 m und 8,32 m.

Wenn nach Aussagen des Bootsbauers Georg Schuster die auf der Werft in Gemünden gefertigten Schelche üblicherweise 9 bis 11 m lang waren[6], so sind diese Längen bei den in den 60er Jahren gebauten Fahrzeugen auf jeden Fall nicht mehr zu finden. Dies ist möglicherweise darauf zurückzuführen, daß das für solche Bootslängen notwendige Holz nicht mehr zur Verfügung stand bzw. nicht mehr zu Preisen zu bekommen war, die die Kunden zahlen konnten oder wollten. Einen möglichen Hinweis darauf, daß die Fischerschelche im Lauf der Zeit kürzer wurden, liefert die Tatsache, daß in Dorfprozelten hergestellte Aluminiumschelche in der Art der hölzernen Boote immerhin 8,9 m lang waren.

Breite

Schriftliche Angaben zur Breite des an Beyke nach Seligenstadt gelieferten Schelchs finden sich im Betz'schen Auftragsbuch nur als Bodenmaße für die Stelle des vorderen und des

hinteren Hebansatzes. Diese Bodenbreite ist mit 70 cm für vorne und mit 65 cm für hinten festgehalten.

Die Aufmessung des letztlich gelieferten Bootes ergab dann 72 cm bzw. 68 cm. Auf jeden Fall ist der Fischerschelch also am vorderen Hebansatz um wenige Zentimeter breiter als am hinteren Hebansatz. Diese Aussage gilt einheitlich für alle vermessenen Boote dieses Typs. Einzig bei dem Fischerschelch im Museum in Miltenberg, der früher von dem Fischer Kern in Freudenberg benutzt wurde, waren die Bodenbreiten in vorderer und hinterer Heb identisch.

Mit den unterschiedlichen Bodenbreiten an den Hebansätzen korrespondiert die unterschiedliche Breite über alles der Boote an dieser Stelle. So ist der Schelch in Seligenstadt an der vorderen Heb 1,16 m über alles, während er an der hinteren Heb eine Breite über alles von 1,1 m ausweist. Die 1,16 m Breite an der vorderen Heb entsprechen gleichzeitig der größten Breite des Bootes.

Der Breitenunterschied zwischen vorderer und hinterer Heb variiert bei den dokumentierten Schelchen von 3 cm bis zu 13 cm.

Zu Bug und Heck hin läuft der Schelch stark zu, und zwar in Seligenstadt auf jeweils 22 cm Kopf- und Arschbreite. An diesen Stellen ist die Fahrzeugbreite also gleich.

Dies gilt allerdings nicht für alle Boote. Bei denjenigen, die wirklich noch exakte Aussagen zum ursprünglichen Aussehen zuließen – einige der Fischerschelche waren durch Reparaturen gerade an den empfindlichen Bootsenden deutlich erkennbar durch die Besitzer verändert worden – waren z.B. die von Valentin Raudenkolb in Laudenbach gebauten Schelche am Kopf einige Zentimeter breiter als am Arsch (Differenzen von 4 cm bis 6 cm).

Seitenbord und Schelchhöhe

Die im Winkel von 110° gegen den Boden gesetzten Seitenborde sind im Bereich zwischen den Heben 43 cm breit und 25 mm stark. Dieses Maß findet sich auch in den Aufzeichnungen von Betz, in denen für die Seiten 43 cm notiert sind. Von innen ist an die Oberkante der Seitenborde eine 6 cm breite und 2 cm starke Leiste angesetzt, die von Maulklotz zu Maulklotz läuft.[11] In der Senkrechten gemessen ergibt diese Seitenbordbreite mit der leicht überstehenden Leistenkante eine Gesamthöhe von 39 cm. An Kopf und Arsch laufen die Seitenborde auf eine Höhe von 7 cm zu.

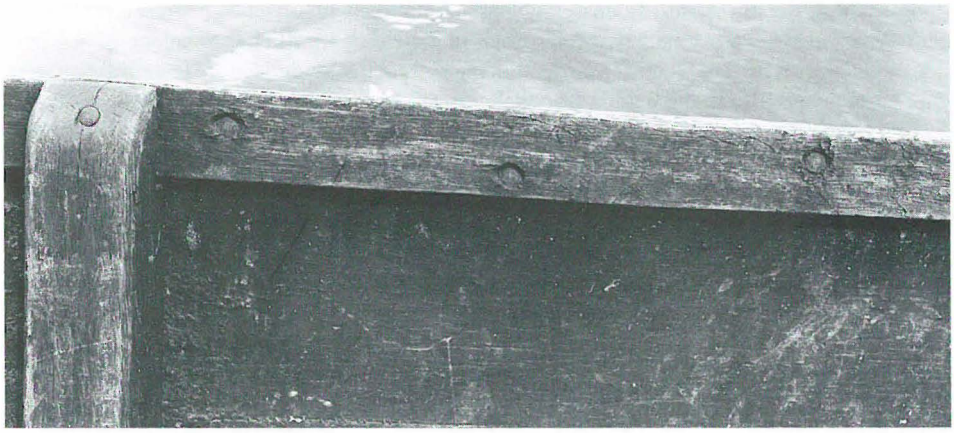


Abb. 5 *Verstärkende Leiste an der inneren Bordkante. Deutlich ist die von innen nach außen erfolgte Nagelung zu sehen.*

Für die von Raudenkolb gelieferten Boote gilt, daß die Bordkante in der Regel an der hinteren Heb 1 cm bis 2 cm niedriger lag als an der vorderen Heb. Gleiches trifft auf die Bootsenden zu.

Eine Besonderheit unter den von Raudenkolb gelieferten Fischerschelchen ist das Fahrzeug des Fischers Georg Göß in Würzburg. Da der Bootsbauer auf seiner Werft kein angemessenes Holz in der ausreichenden Breite vorrätig hatte, setzte er bei diesem Bau das Seitenbord aus zwei schmaleren Brettern zusammen. Von innen wurde ein Art Windbord gegen ein schmaleres Seitenbord gegengesetzt, um eine angemessene Bordhöhe zu erreichen. Hier ist eher ein nachenähnliches Boot entstanden (siehe den Schnitt, lose Beilage auf der dritten Umschlagseite) als ein Schelch. Abmessungen und Ausstattung des Bootes entsprechen aber ansonsten dem landschaftsüblichen Fischerschelch.

Vordere und hintere Heb

In dem schon erwähnten Auftragsbuch des Knetzgauer Bootsbauers Betz werden für die an Hermann Beyke nach Seligenstadt gelieferten Schelche Heblängen von jeweils 2,0 m für vordere und hintere Heb als Kundenwünsche registriert. Eine solche identische Heblänge vorne und hinten entspricht aber nicht den Aufmaßen der dokumentierten Boote.[7] Setzt bei dem Seligenstädter Schelch die vordere Heb unmittelbar im Anschluß an das Mastbankschott bei 2,0 m an, so liegt der Ansatzpunkt der hinteren Heb hinter dem vorderen Kistenschott und ergibt so eine hintere Heblänge von 2,2 m.

Dieser Unterschied von 20 cm zwischen vorderer und hinterer Heblänge entspricht sowohl den im Rahmen des Feldforschungsprojektes gemachten Erfahrungen als auch den Aufmaßen, die Hanke im Freilichtmuseum Hessenpark erzielte.

Die Aufbiegung (Hebhöhe) des Beyke-Schelchs aus Seligenstadt beträgt vorne 53 cm und hinten 55 cm. Auch die anderen dokumentierten Schelche des Unterländer-Typs

Abb. 6 *Kopf des Beyke-Schelchs in Seligenstadt.*

Abb. 7 *Kopf eines Fischerschelchs in Veitshöchheim.*

weisen vergleichbare Hebhöhen auf. So hat das zweite von Betz an Beyke gelieferte Boot eine vordere Hebhöhe von 49 cm und eine hintere von 51 cm. Die im Vergleich mit der vorderen jeweils leicht höhere hintere Heb ist, folgt man den vermessenen Originalen, bei den Fischerschelchen am Mittelmain üblich. Dies deckt sich auch mit den Angaben zu den Booten, die von der Firmbach-Werft in Stadtprozelten gebaut wurden.[8] Auf der Schuster-Werft in Gemünden gefertigte Fischerschelche sollen, folgt man den Gewährsleuten, vorne und hinten zumindest gleiche Hebhöhen gehabt haben, wenn nicht sogar die hintere Heb 2 bis 3 cm tiefer gelegt wurde.[9] Nachweisbar waren in dieser Art gebaute Boote in den 80er Jahren jedenfalls nicht mehr.

Setzt man die Heblängen in ein Verhältnis zur Gesamtlänge der Fischerschelche, so ergibt sich eine ungefähre Aufteilung der Boote in jeweils ein Viertel für vordere und hintere Heb sowie die Hälfte für den Raum zwischen Mastbank und Kiste. Die größenmäßige Proportion von »Ein Viertel Kopf, zwei Viertel Mittschiff, ein Viertel Heck« geben auch die Autoren des Führers zu den Zunftsammlungen der Würzburger Fischerzunft für ein »Modell eines Mainschelchs älterer Bauart« an, das Ende des 19. Jahrhunderts von dem Obermeister der Würzburger Fischerzunft Andreas Göß (1858-1928) gefertigt wurde.[10]

Den Abschluß der vorderen Heb am Kopf des Fischerschelchs bildet ein Maulklotz, der auf den Boden aufgesetzt und von außen angenagelt wurde. An diesem Maulklotz sind die Seitenplanken befestigt. Dieser Maulklotz hat bei dem Fischerschelch Heinrich Beykes in Seligenstadt an der Vorderkante eine Höhe von 8 cm und bei einer Länge von 12 cm an der Hinterkante von 11 cm. Weitere Stabilität verleiht dem Kopf ein unmittelbar an den Maulklotz anschließendes Maulbrett, das 29 cm lang und 3 cm hoch ist.

Während die Maulklötze bei den anderen Fischerschelchen in ihren Abmessungen von diesem Beispiel nur unwesentlich abweichen – die Variantenbreite liegt bei 10,5 bis 13 cm Länge und 8 bis 10 cm Höhe –, waren die Maulbretter zwischen 26,5 und 50 cm lang sowie 1,5 bis 3 cm hoch.

In seinem Auftragsbuch hat der Bootsbauer Betz für die bestellten Boote von Beyke in Seligenstadt jeweils stichwortartig *2 Köpfe* festgehalten. Dies bedeutet, daß die Gestaltung des Kopfes mit Maulklotz und Maulbrett identisch sein sollte mit der Gestaltung des

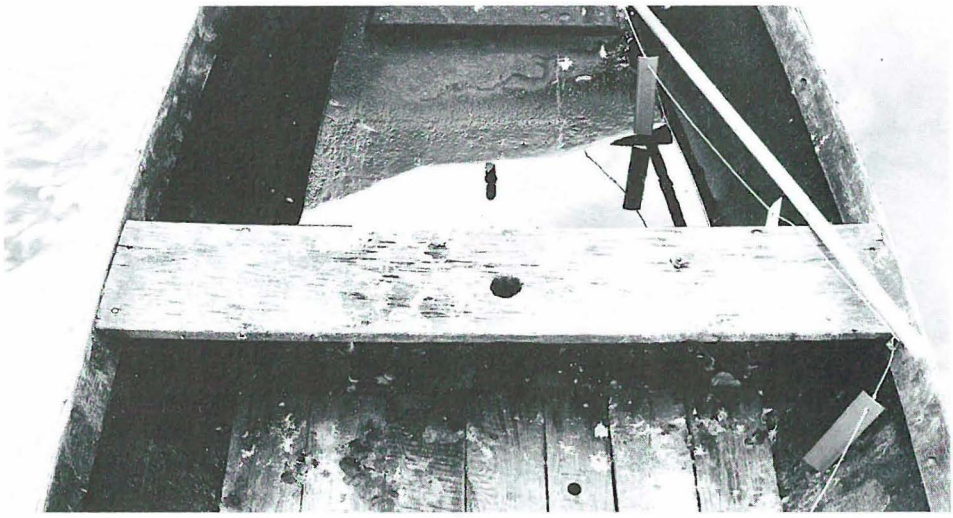


Abb. 8 *Vorderer Hebansatz mit Mastbank und darunter liegendem Schott. Im Wasser ist das mit einem Pflock verschlossene Spundloch zur Flutung der Schoor erkennbar.*

Abb. 9 *Mastbank und anschließender Schoordeckel bei einem Fischerschelch in Freudenberg. Erkennbar ist die quadratische Auslassung für den Mast in der Mastbank.*

Bootsarschs, und daß diese Gestaltung der Bootsenden für ihn die übliche und gebräuchliche war.

Hanke hat deutlich gemacht, daß der Maulklotz *zeitlicher Nachfolger des Maulbretts* als Abschluß des Bootsendes ist.[12] Die von Raudenkolb in Laudenbach in den 60er Jahren für Georg Göß in Würzburg hergestellten Boote zeigten 1980 noch diese ältere Gestaltung. Zumindest der Schelchkopf wurde mit einem auf den Boden aufgesetzten und zwischen die Seitenplanken eingeschobenen Maulbrett geschlossen, das 23 bzw. 25 cm lang und 4 cm hoch war.

An ihrem Ansatzpunkt wird die vordere Heb durch ein 2,5 cm starkes Schott abgeschlossen. An dieses Schott schließt unmittelbar eine Wrange an.

Das Schott ist nicht nur Abschluß des vorderen Hebraums, sondern gleichzeitig auch Auflager für die 17 cm breite Mastbank. Sie hat in ihrer Mitte ein kreisrundes Loch, in das der Treidelmast eingesetzt werden konnte. Anderenorts konnte diese Auslassung in der Mastbank auch quadratisch sein, wie ein 1980 in Freudenberg dokumentierter Schelch des Fischers Pius Eitel zeigt.

Die erwähnte Wrange liegt unter der Mastbank und hat in Seligenstadt eine rechteckige Auskerbung, die das Widerlager für den Treidelmast abgibt. Diese Auskerbung konnte bei anderen Schelchen ebenfalls quadratisch sein.

Ungefähr in der Mitte der vorderen Heb ist bei dem Beyke-Schelch bei 0,98 m auf den Boden eine 20 cm breite Wrange genagelt, über der 8 cm unterhalb der Bordkante ein 6,5 cm breites und 4 cm hohes Kantholz zwischen die Seitenborde gesetzt und von außen angenagelt ist. Auf diesem Holz liegt das von Hanke eingehend beschriebene, begehbare Schoordeck auf.[13]

Auch wenn die Schoor als durch das verschließbare Spundloch zu flutender Fischraum noch bei etlichen Booten ausgebildet war und auch über die notwendigen Einrichtungen verfügte, wurde sie in den 80er Jahren kaum noch in der ursprünglichen Funktion zur

Abb. 10 *Spundloch der Schoor.*

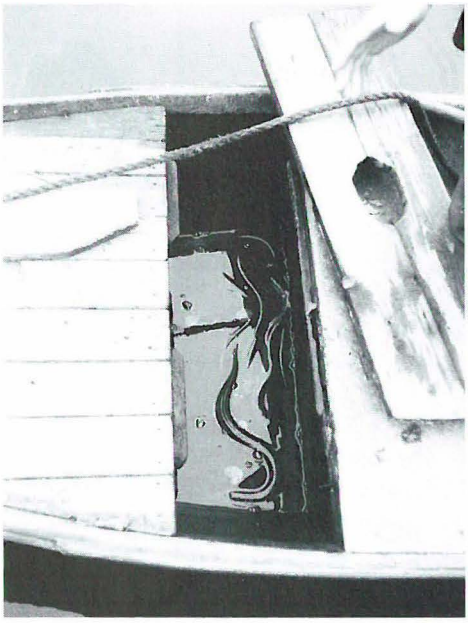


Abb. 12 *Der Fischraum mit lebend gehälterten Aalen eines Fischers in Kesselstadt.*

kurzzeitigen Lebendhälterung der Fische genutzt. Eine Ausnahme bildete der Fischerschelch an der Schleuse in Kesselstadt, in dem der dortige Fischer zur Zeit der Aufnahme frisch gefangene Aale hälterte.

Bei einigen Fischerschelchen waren die Einrichtungen für das Schoordeck überhaupt nicht mehr vorhanden. Da auch die Funktion des Mastschotts als wasserdichter Abschluß des Fischraums in der vorderen Heb entfiel, wurde dieses Schott bei einigen Booten ersetzt durch eine Bodenwrange mit aufgesetzten Auflangern, die auf beiden Seiten zur Bordkante liefen. Auf diese Auflanger war nun die Mastbank aufgesetzt. Diese Konstruktion fand sich beispielsweise bei dem zweiten Beyke-Schelch in Seligenstadt oder auch bei dem Boot in Karlstadt.

Abb. 11 *Schoor mit Schoordeck und Schoordeckel.*

Abb. 13 *Abschluß der hinteren Heb bei dem Beyke-Schelch in Seligenstadt.*

In der Regel wurden die hinteren Heben bei den Fischerschelchen in gleicher Weise geschlossen wie ihre vorderen Entsprechungen, d.h., Maulklotz und Maulbrett waren die Regel. Zwar konnten bei einem Schelch die vorderen und hinteren Maulklötze und Maulbretter in den Abmessungen geringfügig abweichen; z.B. ist der Maulklotz des Beyke-Schelchs im Heck 1 cm länger als im Bug und das Maulbrett ist 2 cm kürzer und 1 cm höher als das Gegenstück im Bug. Die Unterschiede dieser Bauteile innerhalb desselben Bootes sind vergleichbar mit den Unterschieden zwischen den verschiedenen Fahrzeugen. Letztlich war auch dies eine Frage, welches Holz in welchen Abmessungen der Bootsbauer zur Verfügung hatte.

Sieht man von ähnlicher Formgebung und vergleichbarem Abschluß von vorderer und hinterer Heb der Fischerschelche ab, sind aber zwischen diesen beiden doch erhebliche Unterschiede erkennbar.

Dies beginnt am Hebansatz. Bei nahezu allen dokumentierten Fischerschelchen des Unterländer Typs findet sich die von Hanke schon beschriebene Kist, die aus Kistschott, Hinterschott und darauf aufliegendem Kistdeckel gebildet wird. Dieser Kistdeckel ist mit Scharnieren am Hinterschott befestigt und kann mit einer Verriegelung am Kistschott geschlossen werden. Die Kist gibt dem Fischer die Möglichkeit, Gegenstände zu schützen und wegzuschließen. Häufig wurden Netze darin aufbewahrt. Darum führt sie häufig auch die Bezeichnung Netzkist. Außer Stauraum war die Kist selbstverständlich auch Sitzgelegenheit.

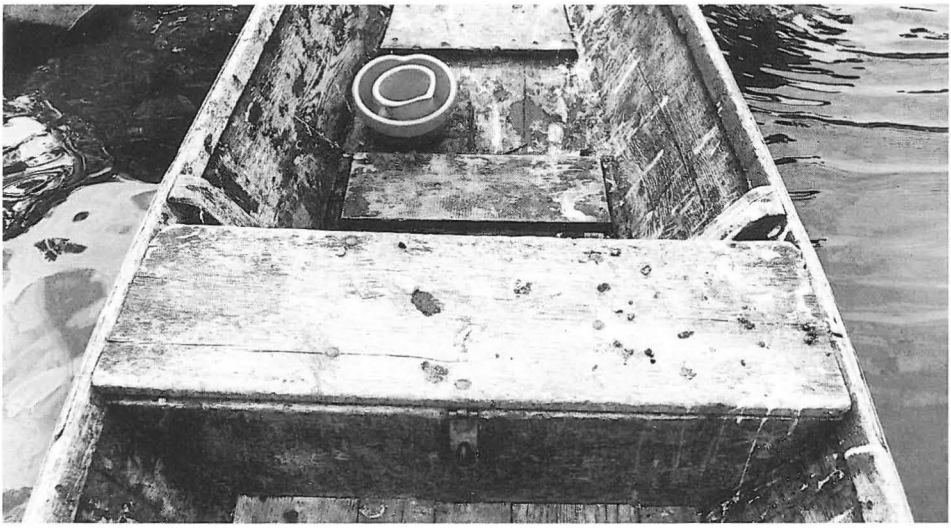


Abb. 14 *Verschließbare Kiste am hinteren Hebansatz.*

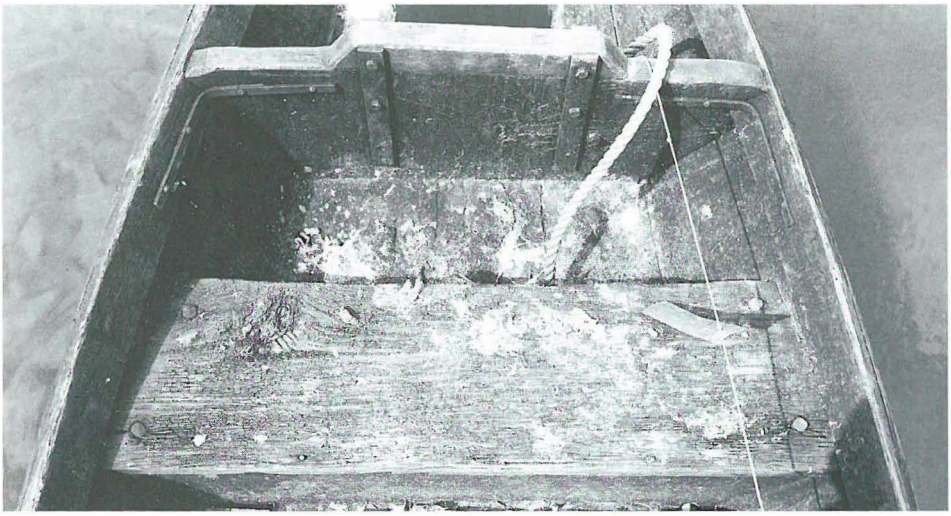


Abb. 15 *Ruderbank mit gedoppeltem Boden in der hinteren Heb (Ausschnitt aus Abb. 16).*

Eine weitere Sitzbank findet sich ungefähr in der mittleren der hinteren Heben. Sie ist die Ruderbank, auf der ursprünglich ein Besatzungsmitglied saß und das Boot mit dem frei geführten Ruder vorwärts bewegte und steuerte. Die Ruderbank sitzt einige Zentimeter unterhalb der Bordkante und ist, die Lehnung der Seitenborde aufgreifend, gegen diese Seitenborde gedrückt und mit ihnen wechselseitig von innen und außen jeweils in das volle Holz vernagelt.

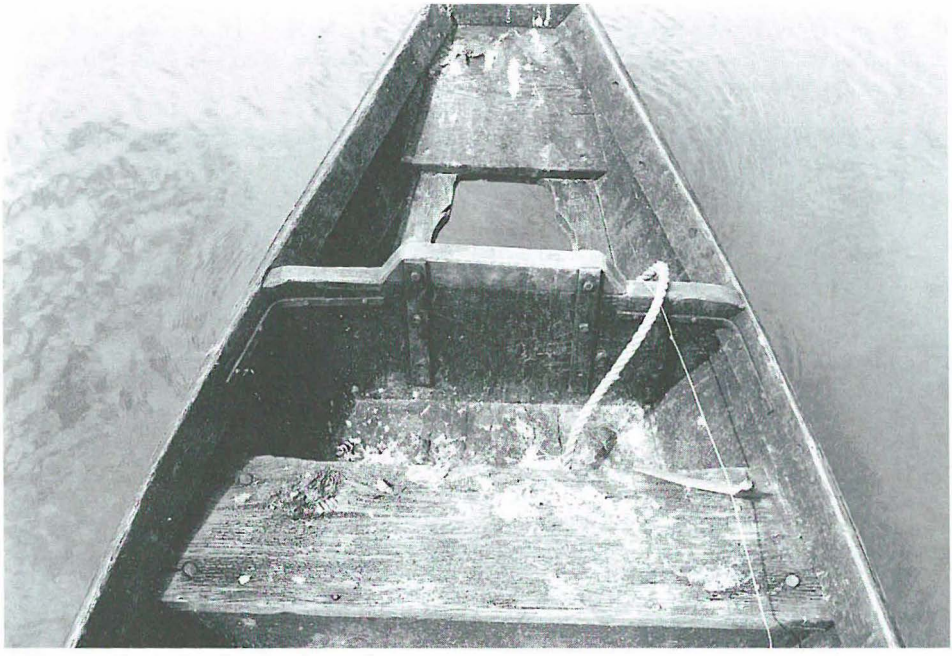


Abb. 16 *Ruderbank mit Motorschott.*

In neuerer Zeit erfolgt, von Hanke angesprochen[14], der Vortrieb der Schelche bei einem Teil der Nutzer nicht mehr mit dem Handruder, sondern nur noch mit der bequemeren Antriebsform des Außenborders. Hierfür ist dann in der hinteren Heb ein weiteres, 4 bis 5 cm starkes Schott eingesetzt, das Motorschott. An diesem wird der Außenborder befestigt, während Welle und Schraube durch einen unmittelbar folgenden Bodeneinschnitt ins Wasser geführt werden.

Bei einigen Fischerschelchen, z. B. bei dem Beyke-Schelch, wurde der Boden in der hinteren Heb zwischen Hinterschott und Ruderbank mit Brettern gedoppelt. Diese Doppelung ersetzte eine in anderen Booten vorhandene Bodenwrange in der hinteren Heb. Die Bodendoppelung war sicherlich gerade an dieser Stelle von besonderem Nutzen, da sich bei der Benutzung des Handruders der Rudernde besonders stark am Bootsboden abstemmte und das Boot dadurch hier besonders beansprucht wurde.

Der Mittelteil

Besonderes Charakteristikum des Fischerschelchs am Mittelmain ist jedoch der in der Fahrzeugmitte durch zwei Spantpaare gebildete sogenannte Dorsch. Die Spantpaare bestehen aus jeweils zwei unmittelbar aneinanderliegenden, aus einem Brett ausgesägten Spanten – gewachsene Krummhölzer als Spanten waren zumindest bei den dokumentierten Fahrzeugen nicht mehr anzutreffen –, deren Auflangerenden wechselweise zu den Bordkanten nach oben gingen.

Bei dem Beyke-Schelch beginnt das erste Spantpaar bei 3,4 m und hat bei einer Spantstärke von 8 cm seine Hinterkante bei 3,56 m. Der Dorsch ist dann 68 cm lang und wird durch das zweite Spantpaar mit gleichen Abmessungen wie das erste abgeschlossen.

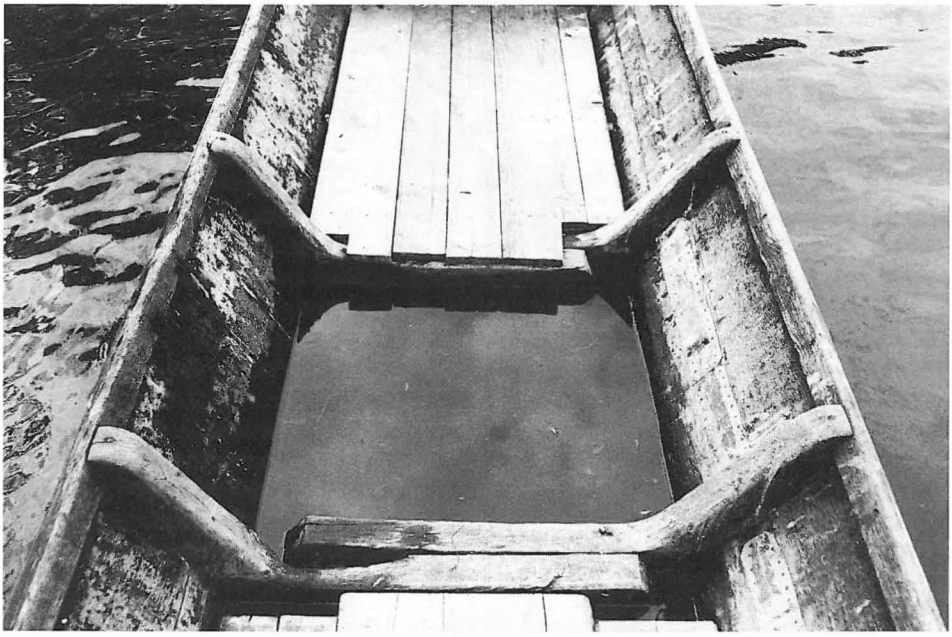


Abb. 17 *Der zwischen zwei Spantpaaren liegende Dorsch, typisches Charakteristikum des Fischerschelchs am Mittelmain. An dieser Stelle wurde das Wasser aus dem Boot geschöpft, ohne daß die Pritsche entfernt werden mußte.*

Zwischen den Spantpaaren und der Mastbank am vorderen Hebansatz sowie der Kiste am hinteren Hebansatz ist jeweils eine 19 cm breite und 3 cm hohe Wrange auf den Boden gesetzt und mit diesem von außen vernagelt. Die Zahl der im Mittelteil der Fischerschelche aufgebrachten Wrangen war von Boot zu Boot unterschiedlich. Dies war anscheinend davon abhängig, wieviele Wrangen ein Bootsbauer für die Stabilität des Bootsbodens für notwendig erachtete. So hat z.B. der zweite Beyke-Schelch in Seligenstadt zwischen Mastbank und erstem Spantpaar statt einer nunmehr zwei Wrangen. Besonders stabil war in dieser Hinsicht der Schelch in Rothenfels gebaut, der im Mittelteil insgesamt 6 Wrangen aufwies, die sich gleichmäßig auf den Teil zwischen Mastbank und erstem Spantpaar sowie zweitem Spantpaar und Kiste aufteilten. Die Zahl der Wrangen war übrigens nicht nur bei den verschiedenen Bootsbauern unterschiedlich, sondern sie konnte auch bei demselben Bootsbauer variieren.

Ob in früherer Zeit, als der Bootsboden noch nicht aus zwei Borden zusammengesetzt wurde, sondern aus einem einzigen breiten Bord bestand, Wrangen gänzlich wegfielen, konnte nicht mehr festgestellt werden. Von der Konstruktion her wären sie zumindest nicht notwendig gewesen.

Kalfaterung

Die Dichtung der Nähte zwischen den Bodenplanken sowie zwischen Bodenplanken und Seitenborden hat Hanke für die Bootsbaubetriebe in Stadtprozelten und in Gemünden eindrücklich beschrieben.[15] Bootsbauer wie Raudenkolb in Laudenbach und Betz in Knetzgau arbeiteten die Nähte in gleicher Weise aus und schlossen sie ebenso mit Werg und Sendeleisen. Dabei war der Werg nach Aussage von Betz an die Stelle des früher üblicherweise verwendeten Mooses getreten. Bei seinem Lehrmeister, dem Bootsbauer Schnös in Knetzgau, hatte er noch das Dichten mit der aus Moos gedrehten Schnur erlernt.

Die Nähte zwischen Boden- und Seitenborden wurden als Laufkanten des Bootes vor Beschädigung durch aufgenagelte Sohlbretter geschützt.

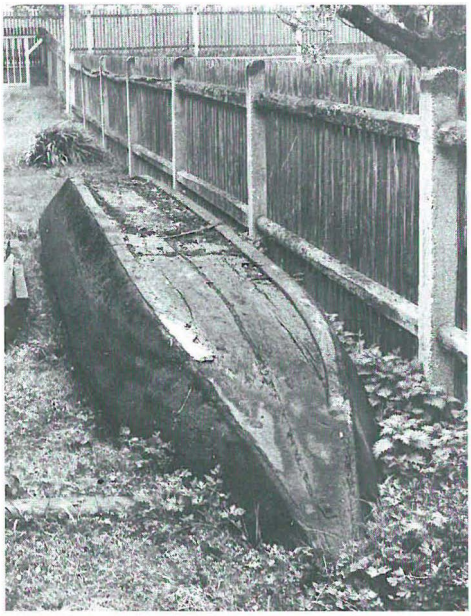


Abb. 18 *Bootsboden eines Fischerschelchs in Lohr mit kalfaterter Naht zwischen den Bodenplanken sowie den gesohlten Nähten an der Verbindungsstelle von Boden und Seitenborden.*

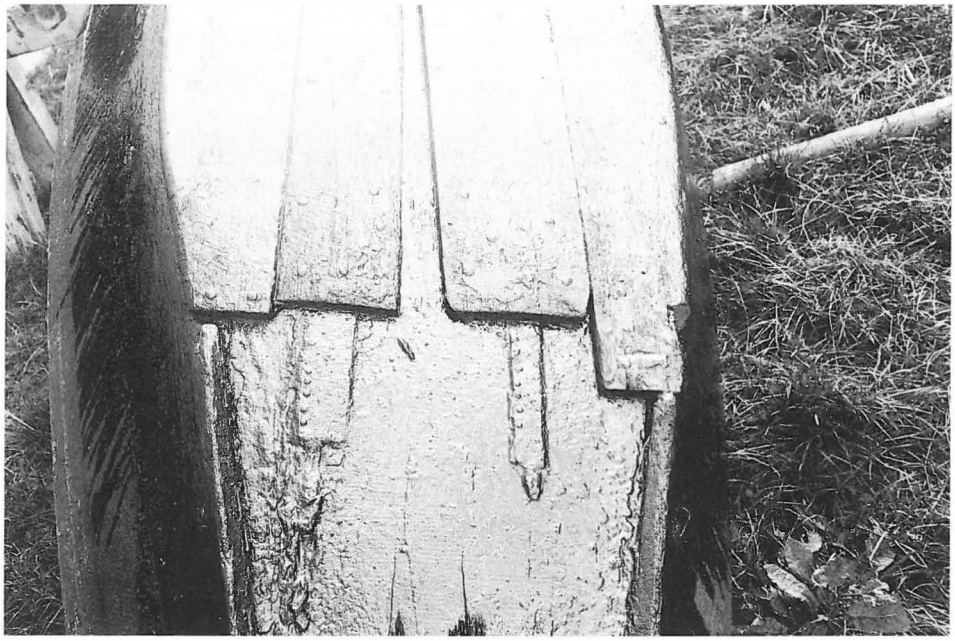


Abb. 19 *Gesohlter Schelchboden in Veitshöchheim.*

Schluß

Abschließend ist festzustellen, daß mit dem Fischerschelch des Mittelmains ein Bootstyp entwickelt wurde, der sich für seine Aufgabe und das Einsatzgebiet über einen langen Zeitraum als außerordentlich geeignet bewies. Darauf deutet auch die Tatsache hin, daß Eisen- und Aluminiumschelche in vergleichbarer Weise gebaut wurden, als der Holzbootsbau im Untersuchungsraum zum Erliegen gekommen war.

Trotz der typenmäßigen Bindung blieb den einzelnen Bootsbauern dennoch genügend Gestaltungsspielraum, der es dem kundigen Betrachter erlaubt, die einzelnen Fahrzeuge aufgrund bestimmter Baumerkmale der »Handschrift« eines bestimmten Bootsbauers zuzuordnen.

Anmerkungen:

1 Zum DFG-Projekt »Vorindustrielle Wasserfahrzeuge im Flußgebiet des Rheins« siehe Keweloh, Hans-Walter: Traditionelle Boote in Deutschland. In: DSA 16, 1993, S.209f. sowie ders.: Vorindustrielle Wasserfahrzeuge im Flußgebiet des Rheins. In: DSA 4, 1981, S.205-212.

2 z.B. bei Heinrich Beyke in Seligenstadt, der Besitzer des als Zeichnung beigefügten Fischerschelchs war.

3 Vgl. Ellmers, Detlev: Kogge, Kahn und Kunststoffboot. 10 000 Jahre Boote in Deutschland. (= Führer des Deutschen Schiffahrtsmuseums Nr.7). Bremerhaven 1976, S.40.

4 S. diesen Aufsatz in diesem Band, S. 261–294.

5 Der Oberländer-Schelch wird im kommenden Band des Deutschen Schiffahrtsarchivs zusammen mit der Bootsbauwerkstatt des letzten, in den 80er Jahren am Main noch tätigen Holzbootsbauers Werner Betz in Knetzgau vorgestellt werden.

6 Wie Anm. 4, S. 261f.

7 Der Besitzer, der das Boot 1981 zum Zeitpunkt der Dokumentation nur noch zu Freizeitzwecken nutzte, konnte keine genauen Angaben machen. So war nur zu erfahren, daß das Boot in Stadtprozelten gebaut worden sei.
8 Wie Anm.4, S. 266.
9 Ebda, S. 277.
10 Brod, Walter M., Lehrmann, Helmut, und Röll, Johannes: Der Saal und die Sammlungen der Fischerzunft zu Würzburg. Festgabe zum 25-jährigen Bestehen des neuen Zunftsaales. (= Mainfränkische Hefte 82). 1984, S.121f.
11 Siehe dazu die Beschreibung der vorderen Heb, S. 299.
12 Wortverzeichnis bei Hanke, S. 287. Die Zeichnung des Weber-Schelchs aus Laudenbach (S. 261) zeigt auch noch einmal die ältere Gestaltung der Bootsenden.
13 Vgl.dazu auch Hanke (wie Anm. 4), S. 269f.
14 Ebda, S. 282.

The fisherman's barge of the Middle Main

Summary

The typical boat of fishermen on the Middle Main between Frankfurt and Würzburg was the wooden *Fischerschelch* (fisherman's barge). Around 1980, within the framework of the research project "Pre-industrial watercraft in the Rhine river basin," it was possible to document several examples of this boat type.

The fisherman's barge is a flat-bottomed vessel which in 1980 averaged 8.3 to 8.4 m in length. In the past, according to the sources, the boats were ca. 1 m longer. At a distance of about 2 m from each end, the flat bottom is bent upward to a height averaging ca. 0.5 m. In its middle the boat is approximately 1.15 m wide; to the bow and to the stern it tapers off to a width of ca. 0.2 m. On each side of the barge a single, outward leaning plank is affixed, forming sides averaging 0.4 m in height.

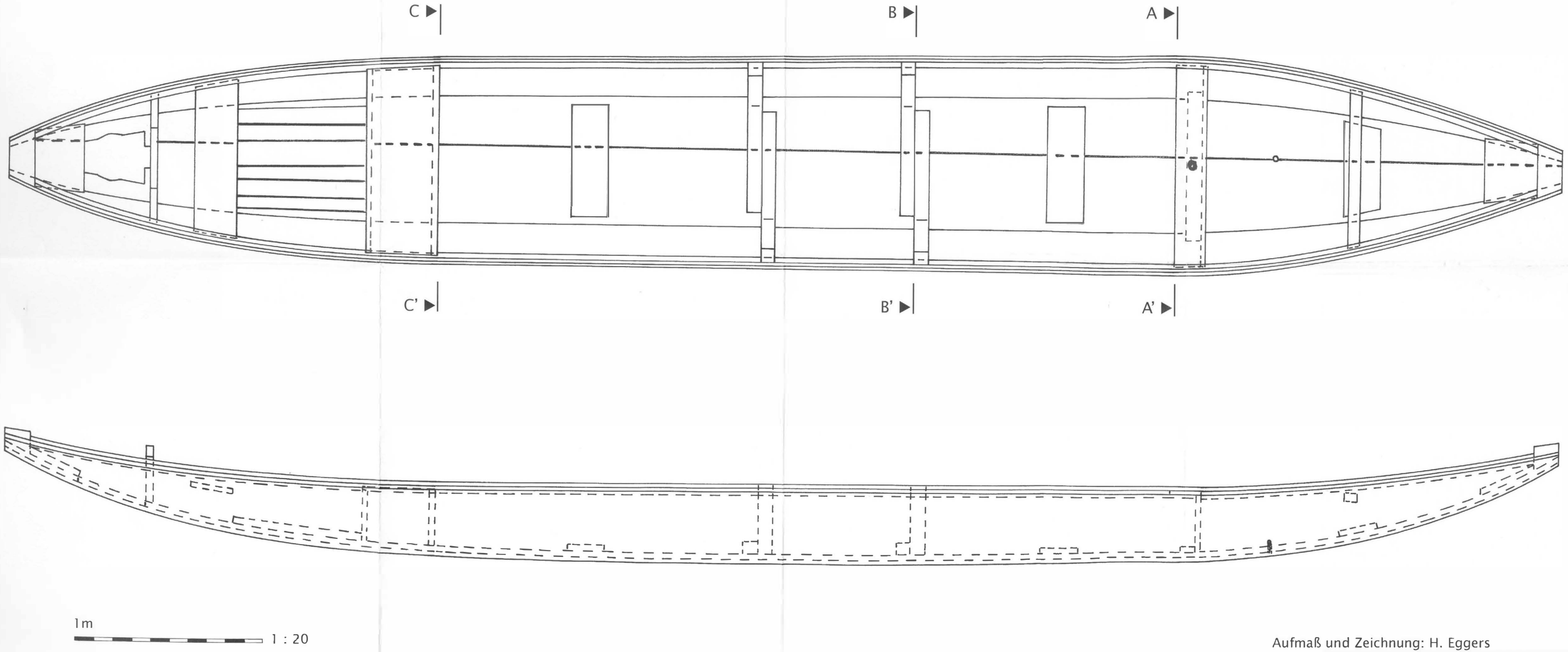
In former times the fisherman, sitting on a thwart in the elevation at the stern, moved the vessel forward with the aid of a paddle. To go upstream the boat could be towed. In more recent times fishermen usually used outboard motors to propel their barges.

A special feature of the fisherman's barge of the Middle Main is the *Schoor,* a well which could be flooded through a hole in the boat's bottom. In this water-filled space the fishermen were able to keep their catch alive. By 1980, however, the fish box was hardly still in use.

Another unusual attribute is a section in the mid-bottom sealed off by the boat's two pairs of ribs, the so-called *Dorsch,* from which the fisherman could bail out water that had accumulated.

Schelch vom Mittelmain

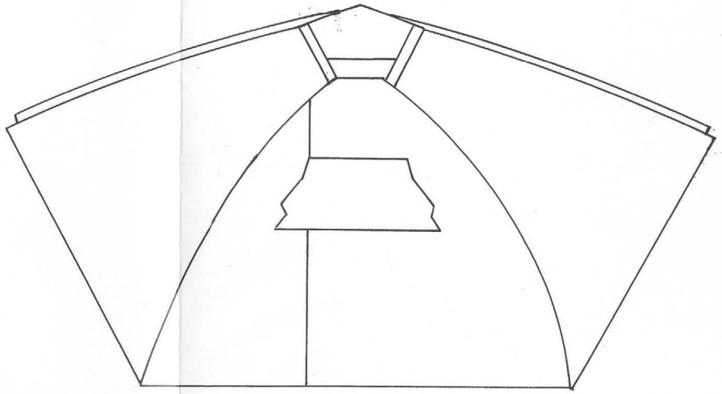
Maßstab 1 : 20



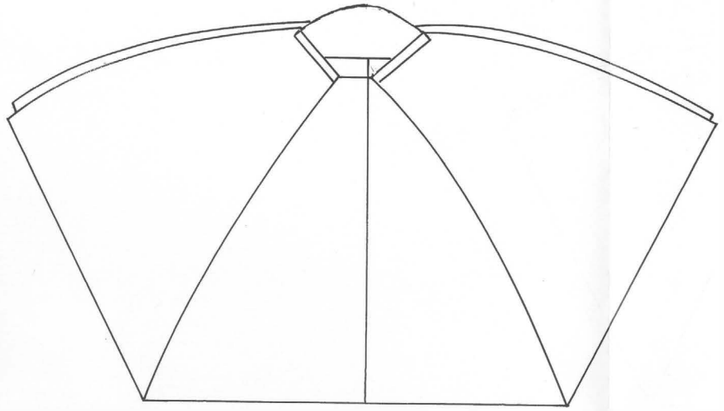
Aufmaß und Zeichnung: H. Eggers

Schelch vom Mittelmain

Maßstab 1 : 10

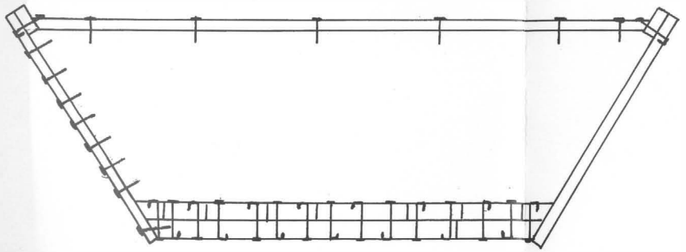


Heck

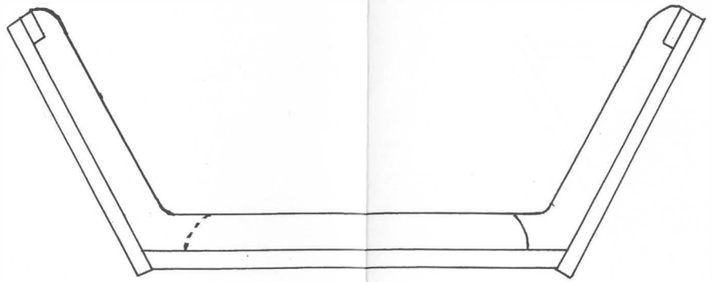


Bug

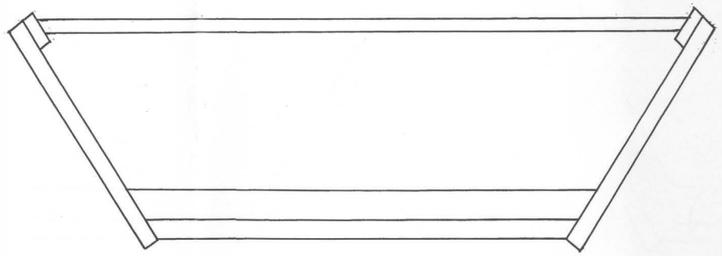
Schnitt C–C'



Schnitt B–B'



Schnitt A–A'



1 m

1 : 10

Aufmaß: H. Eggers
Zeichnung: H.-W. Keweloh