

### Quer vor dem Wind: mit dem Bragozzo auf Drift im Mittelmeer

Winkler, Hermann

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

#### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Winkler, H. (2003). Quer vor dem Wind: mit dem Bragozzo auf Drift im Mittelmeer. *Deutsches Schiffsarchiv*, 26, 55-66. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-54118-9>

#### 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.

# FISCHEREI UND WALFANG

► HERMANN WINKLER

## Quer vor dem Wind: Mit dem Bragozzo auf Drift im Mittelmeer

Eine Schleppnetzfisherei unter Segeln nach Art der Ostsee-Zeesener fand früher auch in der Adria statt. Eine lange unbeachtete historische Quelle gewährt einen interessanten Blick in die Geschichte der Treibzeesenfischerei in Europa.

Als ehemaliges Verbreitungsgebiet der Treibzeesenfischerei galten früher die inneren Seegewässer der deutschen Küste zwischen der Wismarer Bucht und dem Stettiner Haff. Nach der Auswanderung pommerscher Zeesenfischer im 19. Jahrhundert fand diese Fangmethode auch Einzug in die südlichen Fischereireviere der dänischen See. Auch auf der holländischen Zuidersee wurde früher mit den flachgehenden Bottern quer vor dem Wind Fischfang betrieben. Bekannt war diese Fangmethode auch in Ostasien. Auf die Existenz der Schleppnetze »Tartana« und »Grippe«, mit denen ebenfalls nach Art der Zeesener gefischt wurde, verwiesen meist nur Marginalien, die sich vereinzelt in älteren Quellen zur europäischen Fischereigeschichte fanden. Damit wurde auf zwei wichtige Grundsleppnetze verwiesen, die vom 17. bis etwa zur Mitte des 20. Jahrhunderts im Mittelmeer und vor allem in der Adria weit verbreitet waren.

Im Jahre 1899 brachten die »Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens« einen umfangreichen Beitrag des Österreicher Anton Krisch zur Fischerei in der nördlichen Adria. In diesem k.u.k. Marinemagazin aus Pola sucht man grundlegende Veröffentlichungen zur Fischerei in der Regel vergebens. So hat auch diese bisher bei uns kaum beachtete Arbeit in den einschlägigen Bibliographien zur Fischereigeschichte keinen Eingang gefunden. Neben einer ausführlichen Beschreibung der Fischfangmethoden in der nördlichen Adria liefert der Fischereiwissenschaftler Krisch auch eine authentische Beschreibung der südeuropäischen Variante zu unserer Treibzeesenfischerei. Die beigelegten Abbildungen belegen im Detail, daß dort zur Zeit der Segelfischerei mit dem Bragozzo – wie beim deutschen Zeesboot, der dänischen Drivkvasse und dem niederländischen Botter – ebenfalls quer vor dem Wind gefischt, also auch »gedriftet« wurde.

Zur Netzkonstruktion selbst macht der Autor nur sehr spärliche Angaben. Die finden wir dann später in dem Buch von Mario Marzari (1982) ausführlich beschrieben. Schon bei Krisch (1899) sind aus den beigelegten Skizzen zur Fangtechnik auch deutliche Gemeinsamkeiten von Tartana und Grippe mit den Flügelzeesen unserer Treibzeesenfischer erkennbar. Das Tartana verkörpert dabei eine kleinere Form des in der Adria früher weit verbreiteten »Cocchia«, ebenfalls ein Grundsleppnetz, das aber stets von zwei Fahrzeugen geschleppt wurde und somit als Parallele zur historischen Tuckerfisherei der südlichen Ostsee gelten kann. Krisch schreibt zu beiden Fangmethoden, daß die größeren Bragozzi für den Gebrauch der Cocchia, die kleineren hingegen für die Tartana eingerichtet sind: *Beim Fischen werden sie paarweise zum Schleppen des Netzes verwendet, wobei mit parallelem Course und mit vollen Segeln je ein Schlepptau genommen*

wird, oder einzeln, indem je ein Schlepptau des Netzes an den vorne und achter ausgelegten Spieren befestigt und das Fahrzeug mit beigedrehten Segeln und aufgezogenem Steuer dwars treiben gelassen wird, was durch die flache Bauart des Bootes leicht zu bewerkstelligen ist.

Diese anschauliche Beschreibung der Drift mit dem Bragozzo erlaubt uns einen direkten und objektiven Vergleich mit der in gleicher Weise ablaufenden Treibzeesenfischerei der Ostsee. Damit ist eindeutig bewiesen, daß beide Fischereimethoden nach dem gleichen Fangprinzip funktionierten. Die Ausführungen von Krisch überraschen durch eine oft bis in die Wortwahl hinein analoge Darstellung zur Ostseefischerei mit der Treibzeese. Auch die folgenden Textauszüge sind ein weiteres Indiz für diese Behauptung: *Der Fang mit der Tartana: Soll mit einem Bragozzo allein besonders in geringen Tiefen und engen Fahrwassern gefischt werden, so wird das Steuerruder ausgehoben und ein kleineres Netz als die Cocchia, Tartana genannt in Verwendung genommen. In diesem Falle wird von dem betreffenden Fahrzeuge, sowohl vorne als auch achter je eine Holzspiere (Antenna) horizontal ausgelegt, an diesen die Schlepptau (Alzane) beider Netzflügel der Tartana befestigt und das Fahrzeug mit Seitenwind unter Segel gehalten. Zum Einholen des Netzes auf Deck des fischenden Bragozzo dienen zwei von Bord desselben ausgehende, mit Schlepptauen (Alzane) verbundene Trossen (Reste). Diese Fangmethode (Pesca a spuntiere, a Tartana oder a Bragotto genannt), wird meistens zu dem Zweck angewendet, um die im Schlamme sich gern aufhaltenden Fische heraufzuholen, da die große Cocchia den Meeresgrund viel zu rasch abstreift. Mit der Tartana werden gewöhnlich gefangen: schwarze Meergrundeln, einflussige Schollen und Zungenschollen; aus der Classe der Schalthiere: der gemeine Gogger, der grosse Spinnenkrebs, der gemeine Granatkrebs und die gemeine Garnele; aus der Classe der Weichthiere: der gemeine Tintenfisch, der gemeine Kalmar und die Bisamsprute. Bemerkenswert ist, daß beim Segelmanöver zur Herstellung der Drift bei den Bragozzi anstatt des fehlenden Schwertes das große Steuerruder mittels einer Talje ausgehoben bzw. mit seiner Lateralfläche auf Tiefe eingestellt wird.*

Nachdem er eine weitere Verwendung des Grippo als Zugwade von einem verankerten Kleinboot aus, wie ebenfalls früher in Pommern an der kaschubischen Küste üblich, beschreibt, kommt Krisch noch einmal zur Anwendung bei der Drift: *Der Fang mit dem Grippo findet im nördlichen Theile des Adriatischen Meeres, u.a. in den Seebezirken von Triest, Rivigno und Pola, hauptsächlich aber seitens der Fischer von Isola statt. – Die zweite Art des Fischfanges mit dem gleichen Netz besteht darin, dass das fischende Boot nach Ausbringung des Grippo mit Seitenwind in Fahrt gebracht, das an je zwei Zugleinen (Alzane) und Trossen (Reste) befestigte Netz auf Tiefen von*

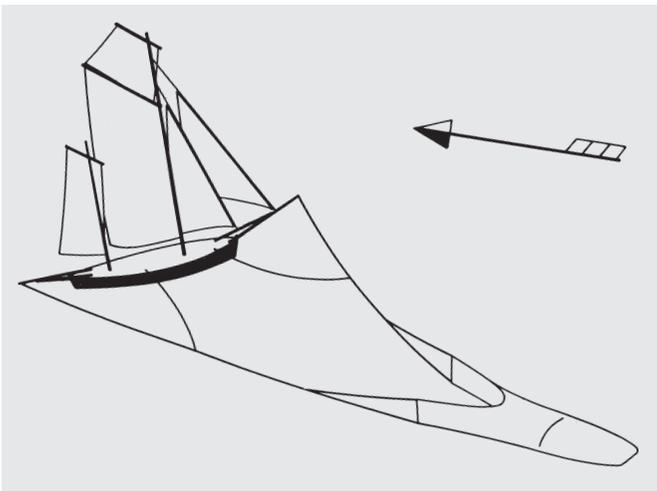


Abb. 1 Fangprinzip der Ostsee-Treibzeesenfischerei: Die Treibzeesenfischerei ist die Bewegung eines scherkörperlosen, sackartigen Fanggerätes über Grund, wobei das Fanggerät mittels eines quer zur Bewegungsrichtung liegenden Segelfahrzeuges gezogen wird, welches zur Erzielung einer größeren Öffnungsbreite des Gerätes durch über Bug und Heck herausragende Driftbäume verlängert wird. (Egon Schliecker, 1980)

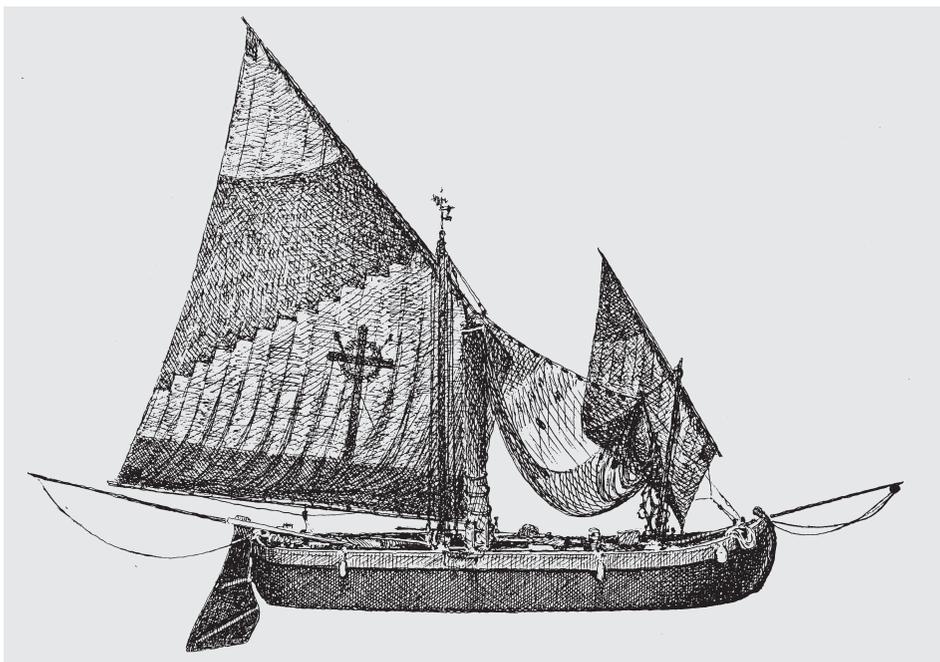


Abb. 2 Seitenansicht eines Bragozzo aus der italienischen Provinz Romagna mit Driftbäumen und Fangnetz. Erscheinungsbild etwa Anfang des 20. Jahrhunderts. (Aus: Marzari 1982)

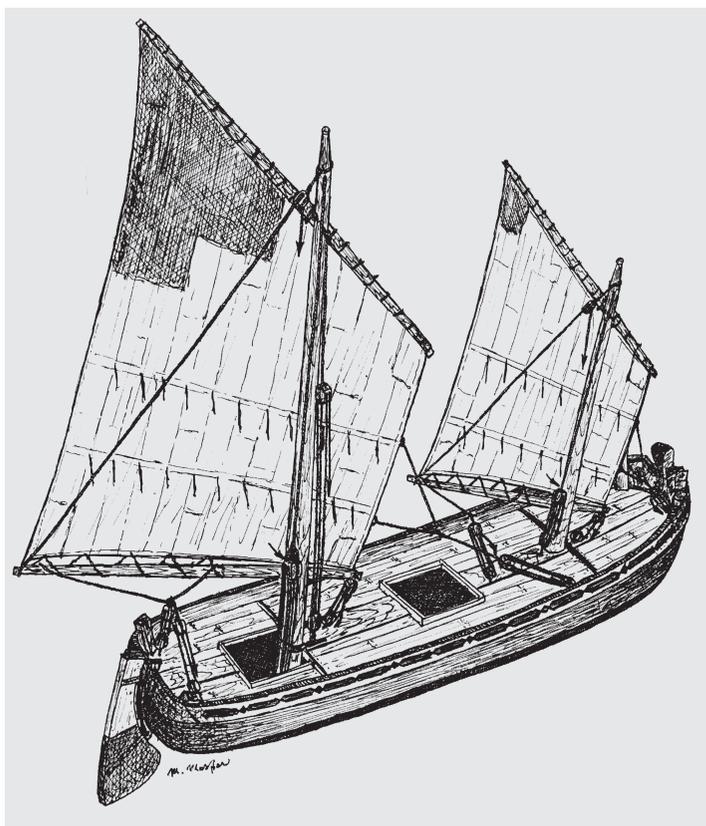


Abb. 3 Diese Decksansicht eines Bragozzo veranschaulicht das laufende Gut der Takelage. (Aus: Marzari 1982)

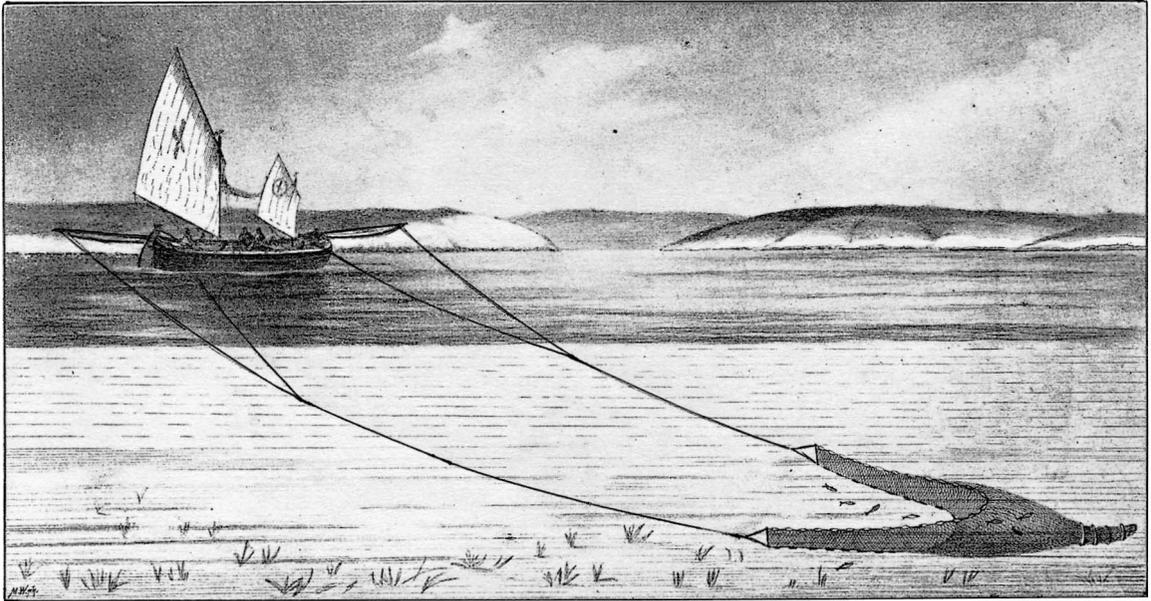


Abb. 4 Beim Fischfang mit dem Tartana-Netz trieben die Bragozzi wie die Ostsee-Zeesener mit ihren Booten unter Segeln quer vor dem Wind. (Aus: Krisch 1899)

2-15 m nachgeschleppt und nach 2-3 Stunden Fahrt mittels der Zugleinen an die Luvseite des Bootes geholt wird, worauf man dasselbe wo oben beschrieben, über Bord hebt und seines Inhalts entledigt. Die mit dem Grippo zu erzielende Ausbeute beschränkt sich zumeist auf den Fang der in der Nähe der Küste lebenden Standfische und ist dessen Gebrauch mit Hinblick auf den Umstand, dass der Meeresboden damit stark aufgewühlt, die den Fischen dienenden Nahrungsstoffe (Pflanzen und nieder Thierarten) zerstört, Jungfische ohne jeglichen Nutzwert aufgeholt und ausgewachsene Fische in ihrem Brutgeschäft zu sehr gestört werden, für die Meereswirtschaft unbedingt schädlich.

Hier ist zu bemerken, daß es zur gleichen Zeit auch in Deutschland Diskussionen über die Schädlichkeit der Zeesenfischerei gab, die der Anlaß waren, daß 1898 im Stralsunder Revier unter der Leitung des Fischereiwissenschaftlers Paulus Schiemenz umfangreiche Untersuchungen vorgenommen wurden, die aber zu jenem Zeitpunkt nicht zum Verbot der Treibzeesenfischerei in Deutschland ausreichten.

Das Fahrzeug beider südeuropäischen Fanggeräte war das in den italienischen Gewässern, vor allem in der nördlichen Adria, verbreitete Bragozzo. Dieser aus der Region Venetien stammende Schiffstyp war das zu jener Zeit in der Adria am häufigsten vorkommende Fischereifahrzeug, das bei verschiedenen Fischfangmethoden sowohl in den geschützten Revieren als auch auf der offenen See zum Einsatz kam. Mit diesen äußerst seetüchtigen Seglern wurde nicht nur vor Italien, sondern auch in den Gewässern von Istrien und Dalmatien gefischt. Sie gelten als die Nachfolger der ehemals ungedeckten einmastigen Tartane.

Krisch gibt eine Beschreibung der Schiffe: *Der Bragozzo, der seit Jahrhunderten nach empirischen Regeln auf Grund praktischer Erfahrungen zumeist in Chioggia gebaut wird, kommt in zwei Größen vor. Die größere Gattung hat 13 m Länge, 3,30 m Breite, 1 m Raumentiefe und Tragfähigkeit von 8-10 Register-Tonnen, während die kleinere 8,50 bis 10,85 m Länge, 2,35 bis 2,79 m Breite, 0,85-0,90 m Raumentiefe und 4-6 Register-Tonnen Tragfähigkeit hat. Die Tauchung*

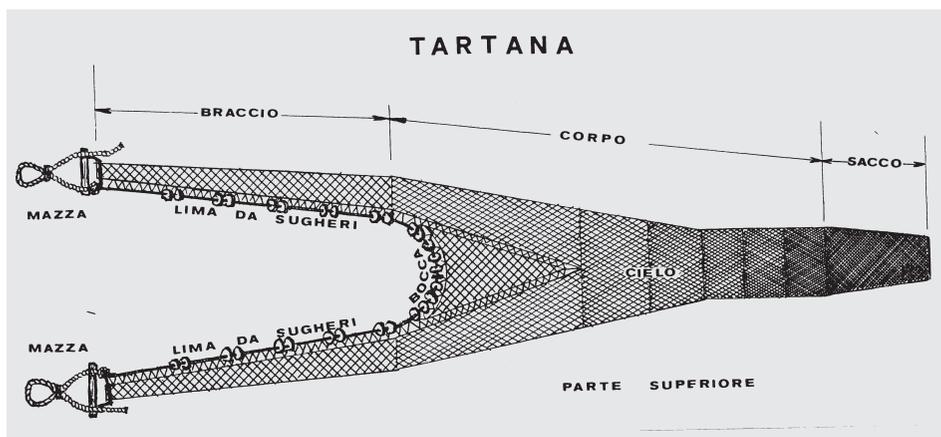


Abb. 5 Das Tartana der Adria weist analoge Konstruktionsmerkmale zur Zeese der Ostsee auf.

beträgt achtern nicht über 50 cm. Der Bootskörper ist flach, mit knieförmigen Spanten aus Eichenholz gebaut und mit Fichtenholz bekleidet. Bug und Heck sind stark ausgebaucht und vollständig gedeckt; der charakteristische, unten runde und oben einfallende Vorsteven ragt etwa 50 cm über das tote Werk empor, ist mit einer Stahlschiene beschlagen und endet in einem verstärkten Kopf. Das große, 3½ m hohe und ebenso breite, blattförmige Steuer schmiegt sich an die runde Heckform und kann mittels eines vom Großmaste ausgehenden Takels nach Belieben mehr oder minder eingetaucht werden. Das Deck hat 3 Luken, eine kleine vorn, eine größere mittschiffs und eine dritte weiter achtern, letztere in der ganzen Breite des Bootes circa 1 m lang. Der Bragozzo besitzt zwei Masten, wovon der vordere 2,20 bis 2,90 vom Buge entfernt, 5–5,60 m hoch, der rückwärtige 3,75 bis 3,86 m vom Heck, 7,60–8,50 hoch ist und zwei trapezförmige Segel, deren das vordere 6–8 m<sup>2</sup>, das achtere 13–14 m<sup>2</sup> Fläche hat. Beide Segel sind auf Spieren oben und unten angeschlagen; das Focksegel ist meist ohne Reefe, das Großsegel für zwei solche eingerichtet. Zwei vierarmige Anker mit je 200 m Ankertau, vier bis sechs Riemen mit den dazugehörigen Rudergabeln und zwei Spieren zum Auslegen der Netze vervollständigen die Ausrüstung.

In der Adria war vom 18. Jahrhundert bis zum Ende der Segelschifffahrt im 20. Jahrhundert als Segel das sogenannte »Vela al Terzo« verbreitet, das sich aus dem Lateinsegel heraus entwickelt hatte und daran zu erkennen war, daß es ein auf beide Rahen gestütztes Trapez bildete.

Dem Bragozzo in seiner Bauart gleicht das in großer Zahl auf der Lagune von Venedig segelnde, etwas kleinere, nur 7–8 m lange Battello oder Battana. Die Fischerei mit diesen Booten wurde meist von Fischern aus Chioggia, einem Ort südlich von Venedig, betrieben. Beim Schleppen des ebenfalls sackförmigen Cocchia mit zwei Fahrzeugen bestand die Besatzung aus vier bis fünf Männern. Bei der Drift mit nur einem Boot vor dem Tartana waren drei bis vier Mann an Bord, die oft der gleichen Familie entstammten.

Ein Bragozzo und Bragozzo d'Altura des 19. bzw. 20. Jahrhunderts sind in einer Publikation des italienischen Marinemuseums Cesenatico als Modell abgebildet. Die Schiffskörper waren schwarz gestrichen und zeigten eine charakteristische bunte Bugbemalung. Auch die Segel waren farbig. Im Großsegel fand sich das stolze Symbol des »Paron«, des Schiffseigners, wieder.

Der in der italienischen Sprache für »kleines Schiff« gebrauchte Ausdruck »tartana« soll aus dem arabischen Sprachraum kommen. Es darf hier nur mit aller Vorsicht spekuliert werden, ob das gleichnamige Fanggerät aufgrund dieser Bezeichnung seinen Ursprung ebenfalls im arabischen Raum haben könnte. Im Schrifttum finden sich unter dem Terminus »Tartane« äußerst seetüchtige Schiffstypen des 17. bis 19. Jahrhunderts, die in der Schifffahrt und Fischerei des



Abb. 6 Als letzter Zeesenfischer im Stralsunder Revier ging der damalige Altfischer Max Heise noch bis 1980 auf die Drift. (Foto: Hermann Winkler)



Abb. 7 Ein italienisches Bragozzo aus der nördlichen Adria gehört zum Bestand des Marinemuseums von Cesenatico und kann als Traditionsschiff wieder unter Segel gehen. (Foto: Herbert H. Böhm)



Abb. 8 Die typologisch historisch wichtigen Gebrauchsfahrzeuge der oberen und mittleren Adria liegen als Museumsschiffe im alten Hafenskanal von Cesenatico. Die Farbgestaltung der Segel und die Symbolik der Rumpfbemalung entsprechen den historischen Vorbildern. (Foto: Gianni Grazia, Marinemuseum Cesenatico)



Abb. 9 Die Zeesbootregatta im Ostseebad Dierhagen ist eine der vielen maritimen Veranstaltungen, bei denen die ehemaligen Arbeitsboote der Ostseefischer wieder unter Segeln zu erleben sind. (Foto: Hermann Winkler)

Mittelmeeres sowie des arabischen Seeraumes manövrierten. Es wird angenommen, daß jene den Bragozzi ihre Fangtechnologie und den Namen des Fangnetzes »vererbten«, als sie als Fischereifahrzeuge außer Dienst gingen. Daraus ließe sich dann auch ein Benennungsmotiv für das Netz, das Tartana, ableiten. Zwei Schiffsvarianten des Tartane kann man bei Chapman (1768) und Pâris (1882) betrachten.

Der Begriff Tartana bzw. Tartane kann also sowohl für ein Fischereigerät als auch für ein Seefahrzeug des Mittelmeeres stehen. Es ist deshalb nicht verwunderlich, daß es im maritimen Schrifttum des deutschen Sprachraumes deswegen zu mißverständlichen Interpretationen und Fehldeutungen kommen konnte, weil – wie bereits erwähnt – der hinweisende Beitrag von Krisch in einer Marinezeitung seitens der Fischereihistoriker keine Beachtung fand. Auch die in italienischer Sprache in unserer Zeit erschienene Monographie von Mario Marzari hat bei der Betrachtung unserer Fischereigeschichte bisher nicht die ihr gebührende Beachtung gefunden.

Da Bragozzi noch bis zur Mitte des vorigen Jahrhunderts gebaut wurden, kann angenommen werden, daß bis zu dieser Zeit mit ihnen auch noch in der beschriebenen Art und Weise gefischt wurde. Mit dem Aufkommen der Scherbrettfischerei unter Maschinen wurde das Ende der Segelfischerei auch im Mittelmeer eingeläutet. Die ersten, allerdings wenig erfolgreichen Fangversuche in der Adria mit Fischdampfern aus Geestemünde fanden schon im Jahre 1898 vor Triest statt. Auf italienischer Seite wurden die ersten Versuche mit einem 1886 in Leith, England, gebauten Dampfer erst 1913 begonnen. Bei dieser dann erfolgreichen Versuchsfischerei wurde als Fangnetz das Tartana verwendet, welches nach dem Vorbild des damals modernen englischen »Otter-Trawls« jetzt mit gekürzten Flügeln und Scherbrettern zum Einsatz kam. Wie die Zeesboote der Ostsee fanden auch die Bragozzi in der nördlichen Adria noch einige Jahrzehnte ihre Fangreviere, ehe auch sie zur Legende wurden.

Mit Sicherheit ist nun belegt, daß es in Europa neben der Treibzeesen- und Drivkvasenfischerei in der südlichen Ostsee sowie der Dwarskuilfischerei auf dem Zuidersee auch im Mittelmeer eine Schleppnetzfisherei unter Segeln gab, bei der das Fangfahrzeug quer vor dem Wind trieb, und daß als entscheidendes Merkmal ebenfalls Driftstangen zur Öffnung des Netzes Verwendung fanden. Das besondere dabei war, daß die zu jener Zeit moderne Fangtechnologie, die eine größere Netzöffnung bei der Drift ermöglichte, in der Adria auf vorhandenen traditionellen Fahrzeugen zur Anwendung kam, während dafür in der Ostsee ein neuer Bootstyp, das Zeesboot, entstand.

Bilder aus Korea zeigen eine Dschunke, die mit ausgefahrenen Spreizbäumen unter Segeln quer vor einem Schleppnetz treibt. In Japan, in der Tokio-Bay und auf der Seto-Binnensee zog man zwischen einem großen Flügelnetz, das ebenfalls durch Driftstangen offengehalten wurde, zusätzlich noch zwei kleinere Netze mit über den Grund. Die Zugleinen dieser »Dredgen« waren dann direkt an der Bordwand festgemacht. Es gibt Hinweise, daß mit der »Muleta« in Gewässern an der portugiesischen Atlantikküste ebenfalls »gedriftet« worden ist. Man darf gespannt sein, ob sich hierzu noch weitere Quellen erschließen lassen.

Für die maritime Kulturwissenschaft hat sich wieder ein Zeitfenster geöffnet, welches einen weiteren Blick in die Fischereigeschichte freigibt und zeigt, daß die Treibzeesenfischerei an der südlichen Ostseeküste so einzigartig, wie bisher angenommen, nicht gewesen ist. Als eine Variante der Segelfischerei hat sie in früheren Zeiten auch in anderen Meeresregionen ihr Pendant gehabt. Die Erkenntnis, daß zur gleichen Zeit – oder schon früher – auch anderswo als in der Ostsee eine erheblich größere Flotte von Fangbooten, die nach dem gleichen Grundmuster wie unsere Zeesboote fischten, im Einsatz war, mag die Traditionalisten unter uns erst einmal irritieren. Im Ergebnis sollte man sich aber darüber freuen, solche Gemeinsamkeiten wieder neu entdeckt zu haben.

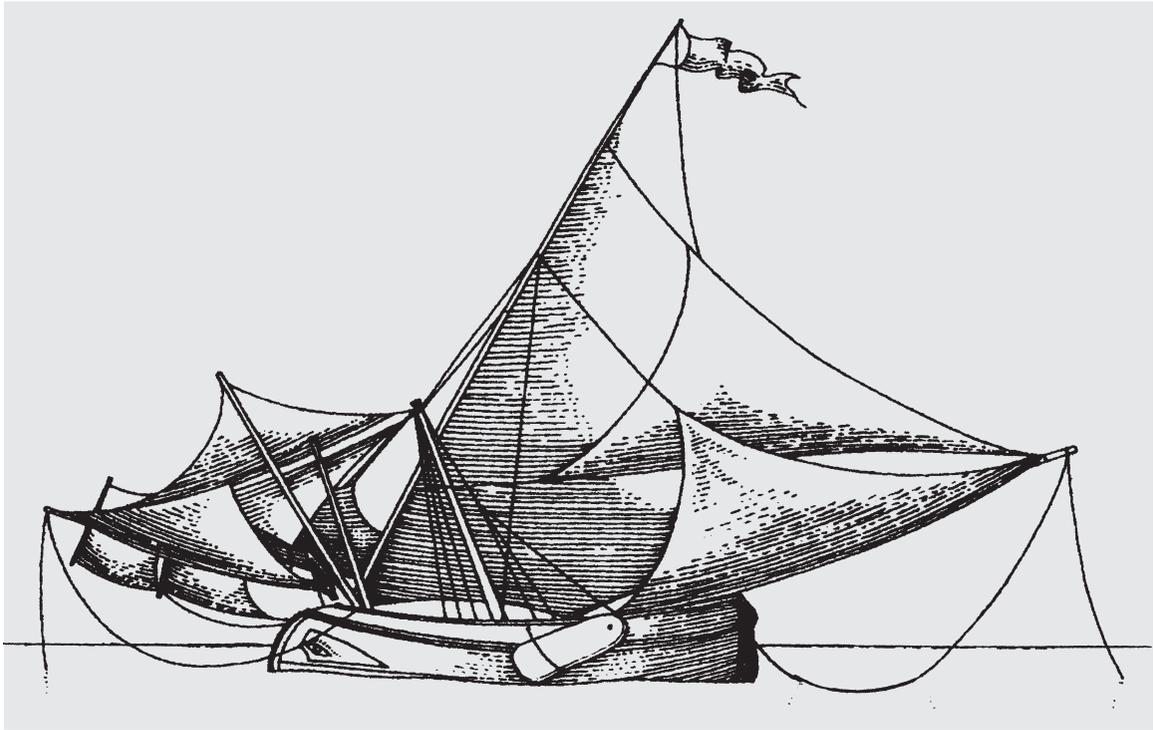


Abb. 10 Die Darstellung einer portugiesischen Muleta aus dem Tejo-Delta unter vollen Segeln läßt jeweils an zwei an Bug und Heck ausgebrachten Segelbäumen Driftleinen erkennen. Das könnte ebenfalls als Beleg für die Segelfischerei quer vor dem Wind in dieser Fischereiregion gedeutet werden. (Aus: Dudzus et al. 1983)

Die Spurensuche nach weiteren verwertbaren Quellen zur Verbreitung dieser Fangmethode in anderen Fischereiregionen der Welt erweist sich als schwierig und bedarf auch etwas Glück. Auch begibt man sich auf noch ungesichertes Terrain, wollte man nun gar über fremde und gegenseitige Einflüsse etwa im Rahmen eines frühen maritimen Kulturaustausches zwischen der Mittelmeer- und der Ostseeregion spekulieren. Wenn man der historischen Wahrheit näherkommen will, verlangt diese komplexe Problematik nach einer differenzierten Betrachtungsweise und läßt daher die Fragen über Alter und Ursprung dieser Fischereimethode vorerst noch offen.

**Abschließende Bemerkung:**

Das Museo della Marineria in Cesenatico an der Adriaküste zwischen Venedig und Rimini ist das erste schwimmende Open-Air-Museum Italiens, welches typologisch wichtige Schiffe der Adria zwischen Triest und Pescara auf dem Wasser zeigt. Im Museumshafen am Porto Canale liegen die verschiedenen Typen der Bragozzi, die auch regelmäßig unter Segeln an maritimen Traditionsveranstaltungen in den Hafenstädten der Romagna teilnehmen. So findet unter anderem jährlich am ersten Wochenende im August zum Garibaldi-Fest eine Sail-Veranstaltung statt. Eine große Zahl alter Fischereifahrzeuge wurde zudem in den letzten Jahren zu Ausflugschiffen umgerüstet, mit denen zu Fahrten ins alte Fangrevier der Segelfischer eingeladen wird.

**Danksagung:**

Der Autor dankt den Herren Bruno Ballerini und Dr. Davide Gnola vom Museo della Marineria sowie Frau Birgit Bartelt für die freundliche Unterstützung.

**Literatur:**

- Brandt, Andres v. (Hrsg.): Fish Catching Methods of the World. London 1984.
- Chapman, Fredrik H. af: Architectura navalis mercatoria. Nachdruck 1768 (div. Neuauf.).
- Dorleijn, Peter: De Bouwgeschiedenis van de Botter. Franeker 1998.
- Dudszus, Alfred, Henriot, Ernest, Krumrey, Friedrich, Köpcke, Alfred: Das große Buch der Schiffstypen. Berlin (u.a.) 1983.
- Krisch, Anton: Die Fischerei im Adriatischen Meere mit besonderer Berücksichtigung der österreichisch-ungarischen Küsten. In: Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens, Vol. XXVII, Pola 1899.
- Marzari, Mario: Il Bragozzo – Storia e Tradizioni della Tipica Barca de Pesca dell' Adriatico. Milano 1982.
- Marzari, Mario: Vecchie Barche Adriatiche. Rivista Marittima 1984.
- Paolucci, Karl: Der erste Versuch der Regierung in Italien zur Verwendung von Dampfern für Fischereizwecke in der Adria. In: Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens, Pola 1913.
- Pâris, Edmond: Souvenirs de marine. Collection de plan ou dessins de navires et de bateaux anciens ou modernes existants ou disparus avec les éléments numériques nécessaires à leur construction. 3 Bände. Nachdruck 1882-1886 (div. Neuauf.).
- Rasmussen, Alan-Hjorth: Drivvod i Danmark. Esbjerg 1988.
- Rudolph, Wolfgang: Segelboote der deutschen Ostseeküste. Berlin 1969.
- Shiemenz, Paulus: Über die Zeesenfischerei im Stralsunder Revier. In: Abhandlungen des Deutschen Seefischerei-Vereins, Bd. 3, Berlin 1898.
- Winkler, Hermann: Zeesboote – Fischersegler zwischen Strom und Haff. Rostock 1990.

**Katalog:**

The Harbour-Museum at Cesenatico. Cesenatico/Italien o.J.

## Broadside to the Wind: Adrift in the Mediterranean on a Bragozzo

### Summary

In 1899 a contribution which has been largely ignored to date by historians and authors specialising in the field of fishery appeared in the *Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens* (reports on maritime affairs): "Fischerei im Adriatischen Meere mit besonderer Berücksichtigung der österreichisch-ungarischen Küsten" (Fishery in the Adriatic Sea with Special Regard to the Austro-Hungarian Coasts). In a publication amply furnished with illustrations, the Austrian fishery biologist Anton Krisch provides a highly detailed account of the various methods of drag-net fishing with the bragozzo.

Remarkably, the progressive catching technique used in trawl-net fishing in the Baltic Sea was also employed on traditional vessels in the Adriatic. In both cases, a sack-like catching device was pulled across the bottom of the sea by a sailing vessel drifting broadside to the wind. In order to achieve the largest possible span from one end of this net to the other, both the bragozzi and the zeesenboats were extended in length by means of beams protruding from the bow and the stern. This catching method was practised on the Adriatic as well as the Baltic Sea until the mid twentieth century. The trawl nets were referred to by the German fishermen as "Zeese" and by their Italian counterparts as "tartana" and "grippo." Because of the fact that the name "tartana" is generally used by maritime historians to refer to a historical Mediterranean ship type, the authors of literature on zeesenboats failed to take notice of the term.

A monograph entitled *Il Bragozzo*, written by the Italian maritime historian Mario Marzari, appeared in 1982. This work contains an authentic description of the fishing method under consideration. The article on hand provides an interesting new perspective on the history of fishery in Europe.

## En travers du vent: à la dérive en Méditerranée sur le bragozzo

### Résumé

En 1899 parut dans les «Communications dans le domaine du monde marin» un article resté jusqu'à présent pratiquement ignoré et à peine évalué par les historiens de la pêche et les auteurs spécialisés, sur «La pêche en mer Adriatique, en tenant particulièrement compte des côtes austro-hongroises». La publication du biologiste marin Anton Krisch, richement illustrée, décrit et présente en détail les différentes méthodes de pêche au chalut sur le bragozzo.

La particularité de cet article fut de relever que sur les embarcations traditionnelles en mer adriatique, une technologie de pêche, moderne à l'époque, était semblable à celle utilisée en mer baltique (Treibzeesenfischerei). Dans les deux cas, un filet qui ressemblait à un sac était tiré sur le fond par une embarcation à voile, placée en travers du vent le temps que durait la pêche. Afin d'obtenir une ouverture maximale du filet, les bragozzi ou les Zeesboote étaient artificiellement prolongés par des bômes de dérive dépassant à la proue et à la poupe. Cette méthode de pêche fut encore pratiquée dans l'Adriatique et la Baltique jusqu'au milieu du XX<sup>e</sup> siècle. Les filets de pêche des pêcheurs allemands étaient désignés sous le nom de «Zeese», ceux des pêcheurs de l'Adriatique sous le nom de tartane ou «grippo». Comme les historiens navals associent généralement au nom «tartane» un type de bateau historique de la Méditerranée, les auteurs de littérature concernant les «Zeeseboote» ne prêtèrent aucune attention à ce terme.

En 1982, Mario Mazari, un historien italien de la marine, publia une monographie sous le titre «Il Bragozzo», dans laquelle cette méthode de pêche était décrite de façon authentique. L'article ici présenté ouvre à nouveau une intéressante fenêtre dans le temps sur l'histoire de la pêche européenne.