

Der Zeesenkahn vom Stettiner Haff: Bericht über die Rekonstruktion

Fircks, Jochen von

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Fircks, J. v. (2011). Der Zeesenkahn vom Stettiner Haff: Bericht über die Rekonstruktion. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 34, 87-104. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-65982-0>

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.

SCHIFF- UND BOOTSBAU

► JOCHEN VON FIRCKS

Der Zeesenkahn vom Stettiner Haff

Bericht über die Rekonstruktion

Einleitung

Im Jahr 1908 wurde im Stettiner Haff die Fischerei mit Zeesenkähnen verboten. Die noch brauchbaren Kähne baute man zu Fischliegern oder Frachtseglern um, deren Lebensdauer begrenzt war. Einige Jahrzehnte später waren auch sie nicht mehr vorhanden, und keines der Modelle, die es in Wollin und Stettin einst gab, überstand die Wirren der Zeit um 1945. Geblieben sind Beschreibungen und einige Skizzen. Zwar lassen die von den Zeesenkähnen des Stettiner Haffs veröffentlichten Zeichnungen Abmessungen und Einzelheiten insbesondere des Rumpfes nicht erkennen¹, aber dennoch wurde 1998 ein Modell nach technisch makellosen Zeichnungen gebaut. Die Geschichte der Zeesenfischerei auf dem Stettiner Haff, der Werdegang der technischen Rekonstruktion und des danach gebauten Modells sind Anliegen dieser Abhandlung.

Zur Geschichte der Zeesenfischerei auf dem Stettiner Haff

Das Stettiner Haff (poln. Zalew Szczeciński) wurde einst Oderhaff, Pommersches Haff oder, um 1700, auch Frisches Haff genannt. Mitunter teilte man es auch in Großes und Kleines Haff. Es gehörte im Mittelalter zum Fürstentum Pommern mit Wolgast als Zentrum. Bereits in dieser Zeit wurde dort mit der Zeese gefischt, einem Schleppnetz, das von einem quer vor dem Wind treibenden Kahn gezogen wurde.

Im Jahr 1270 erhielt das Kloster Dargun eine Befreiung für zwölf Haffkähne im Dorf Kaseburg, ebenfalls 1270 bekam das Kloster Usedom das gleiche Recht für acht Haffkähne im Dorf Watecow und im Jahr 1275 für 18 *hafkane*, welche die Fischer der Halbinsel Usedom benutzten.² Im Jahr 1524 bestätigte Herzog Bogislav X. der Stadt Ückermünde Privilegien, in denen es hieß, dass *de Zeszekahne scholen sze ok bruken*.³

1531 erfolgte eine Teilung Pommerns in die Herzogtümer Pommern-Stettin unter Herzog Barnim I. und Pommern-Wolgast unter Herzog Philipp I. 1569 vereinbarten die Herzöge Johann Friedrich und Ernst Ludwig in der »Jasenitzschen Erb-Vereinigung«, dass

man dazwischen, sollen sie selbst auf andere
 gestrafft werden, dazwischen die hiesige Auffung
 geben sollen.
 Dief laß sie die fische mit Capten, noch unter
 Wasser ablaufen, damit auch den Winter zu
 gen die Ganne nicht gerissen werden.
Lampjesen.
 Die fische aus vorblitz Ursachen, vor dieser Zeit
 gänzlich abgestatt und Verbotz worden, sol-
 che also firs mit Mronswort haben sollen.
Zeesener
 so sollen firsener dero fische fische zu fische.
 in dem firschen fass gebraucht werden, al-
 bin durs dierung, so firsche firsche, der firsche
 noch firsche, und sonst andere Kaufman,
 firsche Bannet und Landfirsche mit firsche,
 dieselben sollen unter sich auf gestirte alter
 Leutze jedes ortz stehen, und von der Ambl.

Abb. 1 Die Zeesenfischerei im Stettiner Haff betreffender Abschnitt aus einem Urkundenbuch von 1603. (Haffordnung von 1603, 28. November 1665, Blatt 11', Landesarchiv Greifswald)

auch die Zeesekähne ... gleich getheilet und die halbe Anzahl derselben Zeesekähne gegen Wolin und der andere halbe Theil gegen Ückermünde dienen sollten.⁴ Auf diese Weise gelangten gleich hohe Abgaben nach Wolgast und Stettin.

Die Teilung Pommerns war auch Grund für die unentschlossene Haltung im Jahr 1595: Die Beschwerde wegen der vielen Zeesen- und Tücker-Kähne auf dem Frischen Haff können Wir für unsere Person alleine, weil beregtes Haff gemein, ... nicht abschaffen, wollen aber ... by unserem freundlichen lieben Herrn Bruder, Herzog Johann Friedrich bitten.⁵

Neben dem Zeesekahn, der quer vor dem Wind treibend mit je einer an Bug und Heck befestigten Leine die Zeese zieht, wurden im »Land-Tags-Abschied« zu Wolgast 1595 erstmals die Tückerkähne als Fahrzeugtyp genannt, von denen jeweils zwei am Wind segelnd gemeinsam ein Netz durch das Wasser bewegen. Dennoch enthielt die »Haffordnung« von 1603, wie die vorhergehenden Ordnungen auch, nur Regeln für die Schleppnetzfisherei

der Zeesener (Abb. 1). Letztlich nahm die Zahl der Zeesenkähne im Stettiner Haff in der Zeit zwischen 1541 und 1626 von geschätzten 80 auf 56 Stück ab.⁶

Nach dem Dreißigjährigen Krieg fiel Vorpommern mit Stettin und Kamin 1648 an Schweden, während Hinterpommern mit Kolberg und Stolpe zu Brandenburg kam. 1665 rügte eine schwedisch-königliche Verordnung, die *Fischerey* betreffend, die *angelaufenen Missbräuche ... insbesondere von den Zeesenern ... mit Verlänger- und Erweiterung ihrer Kahnen, als auch, dass dieselben insonderheit die Netze ... in den Maschen um ein merkliches enger, als ihnen vermöge beregter alten Haff-Ordnung gebühret ...*⁷ 1698 hieß es *item, dass die Zeesener wegen Salvierung [Rettung] der Aale die kleinen Fische ... bey Vermeidung der Abnahme und Confiscierung der Kähne und demnächst gänzlicher Abschaffung nicht über Bord werfen noch vernichten ...*⁸

Von etwa 1680 bis 1870 pendelte die Zahl der Zeesenkähne zwischen 25 und 20 Stück. Gleichzeitig wuchs der Umfang der Zugnetzfisherei, welche die Tucker und später auch die Tagler betrieben, die kleinere Fahrzeuge benutzten.⁹

1711 wurde im Namen von *Ihro königliche Majestät zu Schweden* eine »Renovierte Haff- und Wasser-Ordnung« erlassen, die auch die alten Ordnungen von 1541, 1569 und 1603 *genugsam untersucht[e]*. Für die Zeesenfischer galt nunmehr: *Es sollen hinfüro keine Zese-Kahne zur Fischerey in dem Haffe gebraucht werden, als nur von denjenigen, die Fischer seyn, von der Fischerey sich ernähren und sonst andere Kaufmanschaft, Brauwerk und Handtierung nicht treiben ... Und sollen keine Kahne länger als 30 oder 32 Stettinsche Ellen¹⁰ lang zur Fischerei gebraucht [werden]*. Außerdem wurden die einzuhaltenden Maße für das Netz¹¹ und die zu zahlenden Abgaben benannt und die Aufsicht durch die Ämter und Amtsleute in Wollin und Ückermünde festgelegt. Weiterhin sollten die Zeesener *nur des Nachts jedes Mal vom Niedergang bis zum Aufgang der Sonne ... fischen*.¹² Ein längerer Abschnitt dieser Haffordnung gab auch die Regeln für die Tuckerfisherei vor. Sie durften nur Fische, nicht aber Aale fangen.

1720 zahlte Brandenburg-Preußen 2 Millionen Taler im Gegenzug für die schwedische Abtretung von Teilen Vorpommerns mit den Städten Anklam und Stettin sowie den Inseln Usedom und Wollin. Für die Fischerei blieb es jedoch vorerst bei der Haffordnung von 1711.

Die Zeesenkähne kamen im Siebenjährigen Krieg, den der preußische König Friedrich der Große von 1756 bis 1763 um die Herrschaft über Schlesien führte, fern der großen Kriegsschauplätze zum Einsatz.¹³ Das Königreich Schweden wollte die 1720 verlorenen Teile Vorpommerns zurückgewinnen und verlegte 1757 von Stralsund aus eine kleine Flotte an die Mündung der Peene, damals Grenzfluss zu Preußen. In Stettin stellte Preußen 1758 ebenfalls eine Flotte zusammen, zu der auch vier umgebaute Zeesenkähne gehörten, die mit acht oder zehn Kanonen bestückt waren und jeweils 38 Mann Besatzung hatten.¹⁴ Letztlich verblieb das Stettiner Haff bei Preußen, das 1815 auch noch Schwedisch-Vorpommern mit Stralsund, Barth und der Insel Rügen erhielt.

1874 wurde ein »Fischereigesetz« erlassen, das man Jahre später für die Provinz Pommern präziserte.¹⁵ Die Vorschriften nannten Schonzeiten für junge Fische und schrieben Maschenweiten für Netze vor.

Windstille und Baggerungen im Haff minderten die Fangerträge und zwangen die Zeesener zu Bittschriften. Im Jahr 1879 unterschrieben 31 Zeesener aus Wollin, Sager und

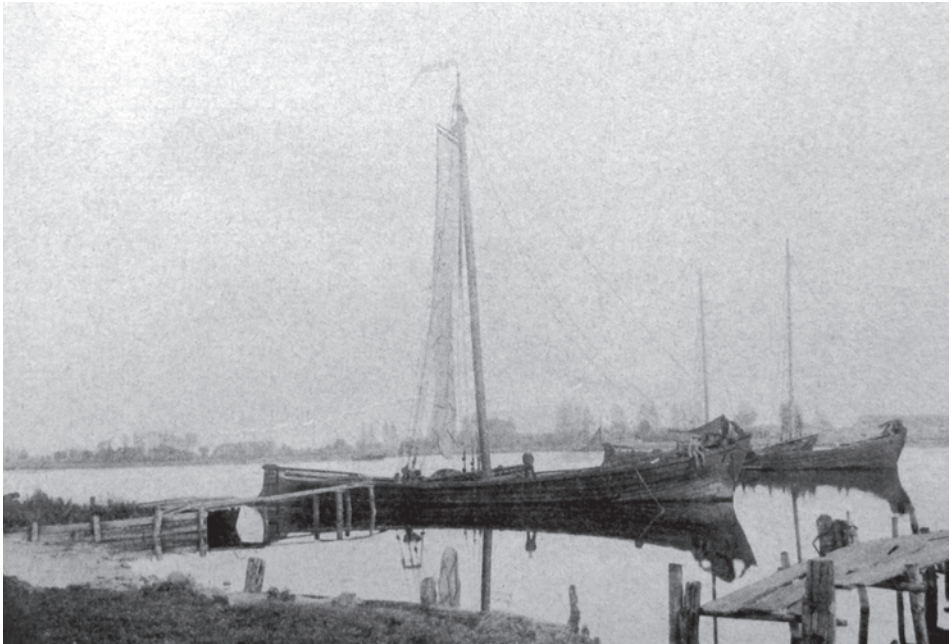


Abb. 2 Das 1902 aufgenommene Foto zeigt Fischerkähne auf der Dievenow bei Wollin. Vorn sieht man einen Tuckerkahn, an dessen Mast Netze hängen, dahinter den zweimastigen Zeesenkahn, auf dessen Deck die gefierten Segel lose aufliegen. (Aus: Walter Bochers: Pommersche Fischerboote des Odermündungsgebietes. In: Unser Pommernland 20, 1935, S. 225–240, hier Abb. 6)

Ziegenort eine Petition¹⁶ an den preußischen Minister für Landwirtschaft. Sie bezogen sich ausdrücklich auf die alte Haffordnung von 1711 und baten die Fischerei-Ordnung von 1877 in den Punkten abzuändern, die sie betrafen. Die Fischer störte insbesondere, wie die Maschenweite ihrer Netze kontrolliert wurde, und sie klagten auch über einen zu geringen Verdienst. Sie mussten nämlich *starken Wind haben, weil sonst der Kahn nicht die nötige Zugkraft für das Netz hat und außerdem muss das Wasser durch den Wind aufgerührt und getrübt sein, weil der über die Fische treibende Kahn bei klarem Wetter dieselben verscheucht*. So kämen eine Menge Tage zusammen, an denen sie nichts verdienten, während die Tuckerpartien mit ihrem Netz zwischen beiden Kähnen auch bei schwächerem Wind *ihrem Verdienst ungestört nachgehen* könnten. Und die Tuckerfischer, deren Netze im Vergleich zu den Zeesenern die doppelte Maschenweite haben mussten¹⁷, warfen den Zeesenfischern im fortwährenden Streit vor, dass sie mit ihrer Art der Fischerei die *untermaßigen Fische* in großem Umfang vernichteten.

Im Jahr 1903, aus dieser Zeit stammt auch das wiedergegebene Foto (Abb. 2), wurden den Zeesenfischern im Stettiner Haff von der Regierung für jeden Kahn 6000 Mark mit der Auflage gegeben, innerhalb von fünf Jahren das Zeesen ganz aufzugeben. Folgerichtig wurde 1908 das Zeesen im Stettiner Haff verboten mit der Begründung, dass die Jungfische zu schonen seien. Hatten 17 Zeesener bereits 1904 ihre Fischerei aufgegeben, mussten die restlichen 14 Zeesenkähne 1908 aus der Fischerei genommen werden.¹⁸ Die anderen Arten der Zugnetzfisherei waren von diesem Verbot nicht betroffen, und im Jahr 1908 fischten

zwölf Tucker- und 44 Tagler-Partien. Letztere nutzten anders getakelte, kleinere Fahrzeuge, die man Taglerpolt nannte.¹⁹

Schiemenz, der bekannt ist durch seine befürwortenden Aussagen zur Zeesenfischerei im Stralsunder Revier, schrieb 1920, nachdem er die biologischen Verhältnisse des Stettiner Haffs untersucht und mit denen anderer Gewässer verglichen hatte, von der dort *verwüsten* Schleppnetzfischerei und forderte, diese müsse *als vorsintflutartiger Betrieb gänzlich beseitigt werden*.²⁰

Ab 1928 wurde die Schleppnetzfischerei nur noch im Winterhalbjahr gestattet²¹, weil durch sie im Sommer zu viele Jungfische vernichtet wurden. 1941 schließlich wurde sämtliche Fischerei mit Schleppnetzen im Stettiner Haff verboten.²²

Überlieferte technische Daten

Wie die Haffkähne in der Zeit um 1270 aussahen, ist unbekannt.²³ Interessant ist aber die Bezeichnung Haffkahn. Erst 250 Jahre später hießen sie *Zeszekahne*, sodass davon auszugehen ist, dass sich die Fahrzeuge zum Zeesenfischen inzwischen deutlich von den anderen Segelfahrzeugen auf dem Haff unterschieden.

Das Fischen mit der Zeese ist die älteste Zugnetzfischerei im Stettiner Haff. Es gibt keine Überlieferung, wann mit dieser Art der Fischerei begonnen wurde. Sicherlich verlief die Entwicklung schrittweise, ausgehend vom Vorhandenen. Die kleineren Segelfahrzeuge wurden vor 1000 Jahren auf dem Stettiner Haff von slawischen Bootsbauern in den Dörfern rund um das Haff gebaut und waren generell mit einem Rahsegel ausgerüstet.

Von den wenigen Funden altslawischer Boote ist das aus Ralswiek auf Rügen am besten erhalten. Das etwa 9 Meter lange Ralswieker Boot hat klinkergesetzte Planken, die mit dem sogenannten Doppelbartbeil aus eichenen Spaltbohlen gearbeitet wurden.²⁴ Holznägel verbinden die Planken im Bereich der Klinkerung. Die Holznagelung und die Plankenherstellung mit dem Beil wurden bei späteren Fahrzeugen durch Eisennägel und gesägte Planken ersetzt. Das Ralswieker Boot hat fast über die gesamte Länge Ruderplätze und verfügt über ein Rahsegel. Segeln bei achterlichem bis seitlichem Wind und Rudern bei Gegenwind oder in engem Fahrwasser waren einst die übliche Art, das Boot vorwärts zu bewegen.

Bei der Zeesenfischerei wurden keine Ruderer an Bord benötigt, und grundsätzlich bestanden zwei sehr unterschiedliche Anforderungen an das Fahrzeug: Einerseits musste der Rumpf beim Fischen relativ gut quer vor dem Wind treiben können, andererseits war auch beim Kreuzen eine geringe seitliche Abdrift wichtig, um nach dem Ende einer Drift gegen den Wind ansegeln und so genügend Raum für eine erneute Drift gewinnen zu können.

Beim Kreuzen wurde am Ende jedes Schlages gewendet: Mit dem Rahsegel musste das Fahrzeug kurzzeitig rückwärts treiben, um den Bug durch den Wind zu drehen. Erst danach konnte das Segel gedreht werden (Abb. 3). Ein solchermaßen nachteiliges Manöver ist bei einem Schratsegel nicht nötig. Das Rahsegel modifizierten die Zeesenfischer irgendwann zum Schratsegel, bei dem die Rah nicht mehr mittig, sondern bei etwa einem Viertel ihrer Länge am Mast stand. Ein Schothorn wurde am Mast befestigt. Das etwa rechteckige, nun schmaler geschnittene Segeltuch stand dadurch schräg und wurde Luggensegel²⁵ genannt. Bei solch einem Segel zieht das Segelgewicht über die ungleich angeschlagene Rah die

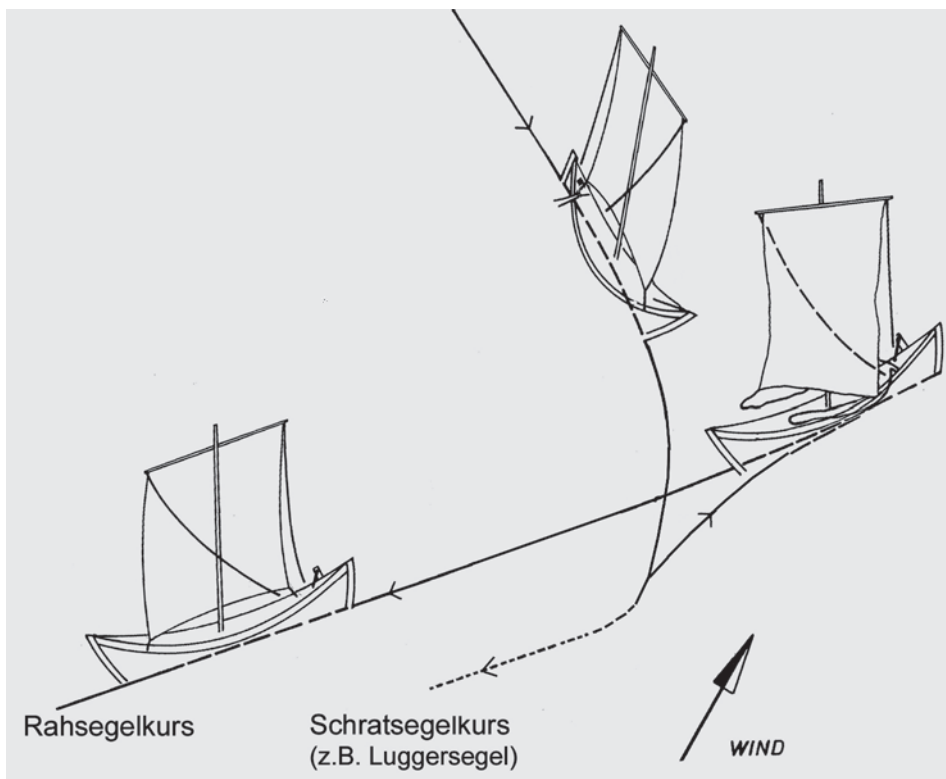


Abb. 3 Das Wenden mit nur einem Rahsegel ist kompliziert, denn die lose Vorliek lässt das Rahsegel bei Wind von vorn beliebig auswölben, wodurch verhindert wird, dass der Bug durch den Wind geht. Um eine solche Wende zu erreichen, stellt man das Rahsegel quer zum Wind und dreht beim Rückwärtstreiben den Rumpf mit dem Ruder, bis der Bug durch den Wind geht. Danach werden mit den Brassen die Rah und das Segel gedreht. Dann erst segelt man auf neuem Kurs. Dieses aufwendige, bei Starkwind nicht durchführbare Manöver entfällt bei Schratsegeln, weil deren Vorliek fixiert ist. (Skizze: Jochen von Fircks)

Vorliek des Segels steif und es entsteht eine Art Schratsegel, das beim Wenden ohne Zutun der Besatzung mit dem Wind auf die andere Bordseite gehen kann.

Beim Segeln mit einem Luggersegl, dessen Rah wie beim Zeesenkahn steuerbords am Mast steht, liegt bei Wind von Steuerbord das Segeltuch am Mast an. Dadurch verringern sich die Vortriebskräfte des Segels im Vergleich zur Backbordseite. Bei der Drift mit den steuerbords befestigten Luggerseglern wurde der Kahn so zum Wind gestellt, dass dieser von Backbord einfiel. Der Zeesenkahn war nur auf dieser Seite zum Fischen eingerichtet.

Die Zeesenfischer im Stettiner Haff lösten das Problem mit ihrem Fahrzeug, das sowohl gut quer treiben als auch mit wenig Abdrift segeln sollte, mit Hilfe massiver, an der Außenhaut drehbar befestigter Seitenschwerter, auf der Leeseite herabgelassen beim Segeln, aufgeholt beim Fischen. Für die drehbar befestigten Seitenschwerter gab es an der Ostsee keine Vorbilder, jedoch in den Niederlanden und bei den Ewern der Niederelbe.

Wie die Zeesen- und Tuckerkähne, letztere nur mit einem Luggersegl getakelt, in der Zeit bis zum 18. Jahrhundert ausgesehen haben, lässt sich nicht mehr bestimmen.²⁶

Fast 20 Jahre nach dem Verbot dieser Fischerei beschrieb Weicker²⁷ die Zeesenkähne im Stettiner Haff und nannte ihre Hauptmaße in Fuß und Metern mit einem Umrechnungsverhältnis von 1 Fuß zu 0,312 m. Das unterscheidet sich deutlich von den 1782 genannten Umrechnungswerten.²⁸ Nachfolgend werden die Maße nur in Fuß wiedergegeben: Kiel-länge 66' bis 68', größte Breite 20' bis 22', Tiefgang 2'10". Die Masten waren vorn 57' bzw. achtern 55' oder gleich lang. Getakelt wurden zwei Luggersegel und eine Fock.

Hinter dem zweiten Mast gab es unter dem Deck einen trockenen Raum, Dönk genannt, in dem gefangener Stint gelagert wurde. Auf seiner Abdeckung erfolgte das Auslesen des Fangs. Es schloss sich ein kleiner, von Wasser durchflossener Deken an, den man erst ab ca. 1850 in die Kähne einbaute. Vorn gab es einen Wohnraum mit Kojen für die Besatzung von drei Mann.²⁹ Zum Kochen und Wärmen war ein Ofen mit Rauchabzug eingebaut.

Rekonstruktion

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges sammelte die sowjetische Militärverwaltung in Berlin zahlreiche Dokumentationen zur Fischerei in Deutschland. Der Ingenieur Karl Manthe stellte dafür Unterlagen über Zeesenkähne des Stettiner Haffs zusammen. Sein Vater war einst Besitzer der Firma Schiff- und Bootsbau C. Manthe-Wollin gewesen und hatte als junger Mann beim Bau derartiger Kähne mitgearbeitet. Der von Karl Manthe gezeichnete Entwurf trägt das Datum *Berlin 22.12.1950*. Auf einem DIN A2-Blatt wurden von ihm verschiedene Ansichten mit Nummerierungen für eine Stückliste abgebildet. Eine Verkleinerung zur Wiedergabe im Rahmen dieses Artikels ist dadurch nicht möglich. Die dazugehörenden Notizen und Skizzen konnte Gerhard Salemke kopieren. Diese Unterlagen, die Manthe-Zeichnung und auch eine von Rainer Braunschweig³⁰ angefertigte Skizze (Abb. 4), bilden die Basis für Konstruktionszeichnungen.³¹ Abbildung 5 zeigt diese Zeichnungen mit geringfügigen Änderungen.³²

Die Maße des rekonstruierten Rumpfes betragen in Metern: Länge über Deck 22,30 m, Länge auf Kiel 20,80 m, Breite über die Planken 6,60 m und Tiefgang 1,10 m. Der Kiel bestand aus einem Stück. Der Rumpf hatte jeweils elf oder zwölf klinkergesetzte Gänge, die aus 12 m bis 16 m langen Stücken bestanden, die mittels einer Schräglasche mit 60 mm Überlappung verbunden waren. Die Planken waren bis weit über die Kimm 2" dick. Der Schergang maß 2½ Zoll. Für nur zwei obere Gänge wurden 1½" angegeben. Für den Kiel und eventuell für die beiden unteren Gänge wurde mitunter Buche verwendet. Bis auf Mast und Deck aus Kiefer und die gesonderte Holzwahl für den Kiel und die unteren Planken wurde der Kahn aus Eiche gefertigt.

Der Kiel war mittschiffs 30 cm breit und verjüngte sich zu den Steven hin. Er war etwa 18 cm hoch. Weitere Längsverbände waren der vom Vorsteven bis zum vorderen Schott des Stintraums reichende Innenkiel, die Balkweger, die Auflager für die Decksbalken waren, und die Dollbäume. Nicht gezeichnet ist das sogenannte Randgarn, das ähnliche Abmessungen wie ein Dollbaum hatte und außen am Bordgang einen zusätzlichen Schutz für die Außenhaut bildete.

Die zum Bau eines Zeesenkahns notwendigen finanziellen Aufwendungen sind nicht überliefert. Für den ähnlich gebauten, segelklaren Tuckerkahn waren im Jahr 1909 etwa 6000 bis 7000 Mark zu zahlen. Die Bauzeit betrug damals drei Monate, wenn 16 Männer

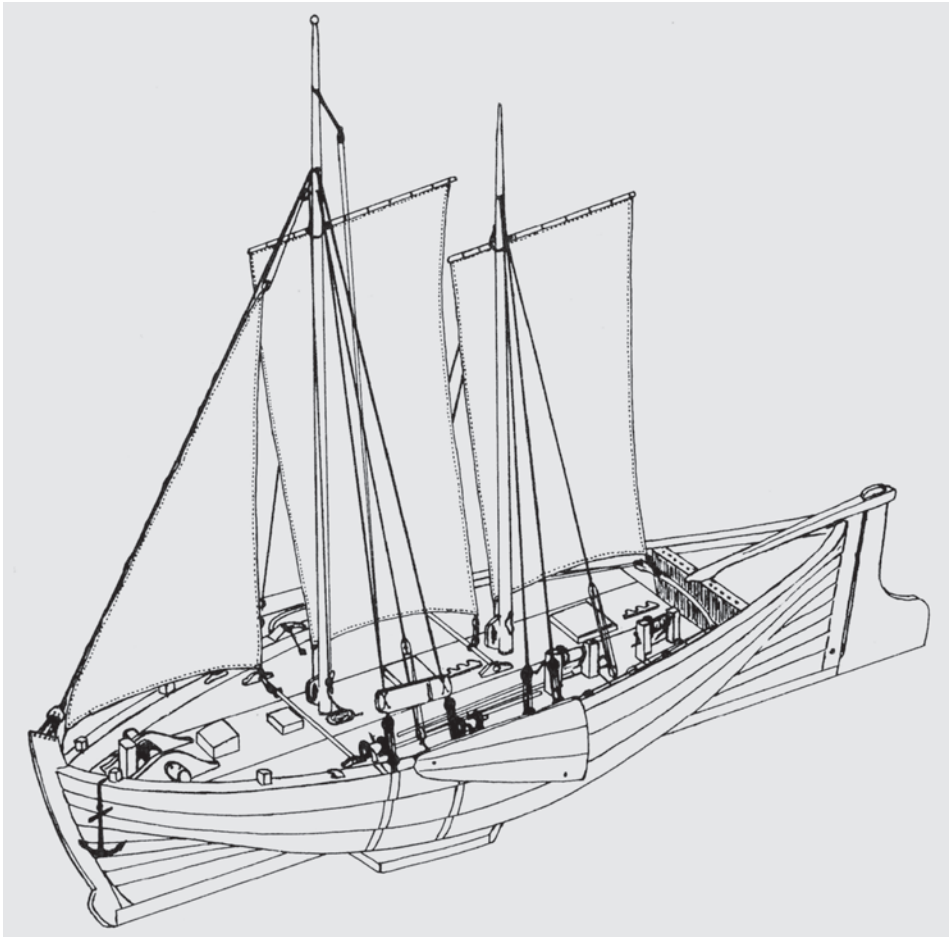


Abb. 4 Skizze eines Zeesenkahns. (Zeichnung: Rainer Braunschweig)

an dem Kahn arbeiteten. 26 m³ bis 30 m³ Eiche, ca. 3 m³ Buche und etwa 5 m³ Kiefer wurden benötigt.

Die Zeesenkähne führten keine Namensschilder, hatten keine Namen, keine Erkennungszeichen und wurden auch nicht im Schiffsregister geführt.

Am leicht gebogenen Vorderstevan befand sich im Unterwasserbereich ein Holzstück in der Art eines Vorschneiders, Klitz genannt, durch das – wie die Fischer meinten – der Kahn beim Fischen besser segelte. Vorstevan und Kiel blieben ohne Eisenbeschlag. Der gerade Achterstevan des spitzgatten Hecks trug an drei Beschlägen mit je einer Öse das Ruder, das Beschläge mit einem Dorn aufwies. Das Ruder selbst bestand aus drei Bohlen, hatte an der Unterkante keinen Eisenbeschlag und war gegen das Herauskommen aus den Ösen bei Grundberührung durch einen Einlegeklotz gesichert. Auf beiden Seiten war es zur Vorsorge gegen Verlust mit losen Tampen gesichert. Die Pinne wurde durch oder – wie in der Zeichnung – über den Ruderschaft gesteckt.

Das Seitenschwert (Abb. 6), jeweils back- und steuerbords drehbar befestigt, bestand aus drei Bohlen, war 3,3 m lang, 1,5 m breit und wog etwa 250 kg. Die 110 mm dicken Bohlen

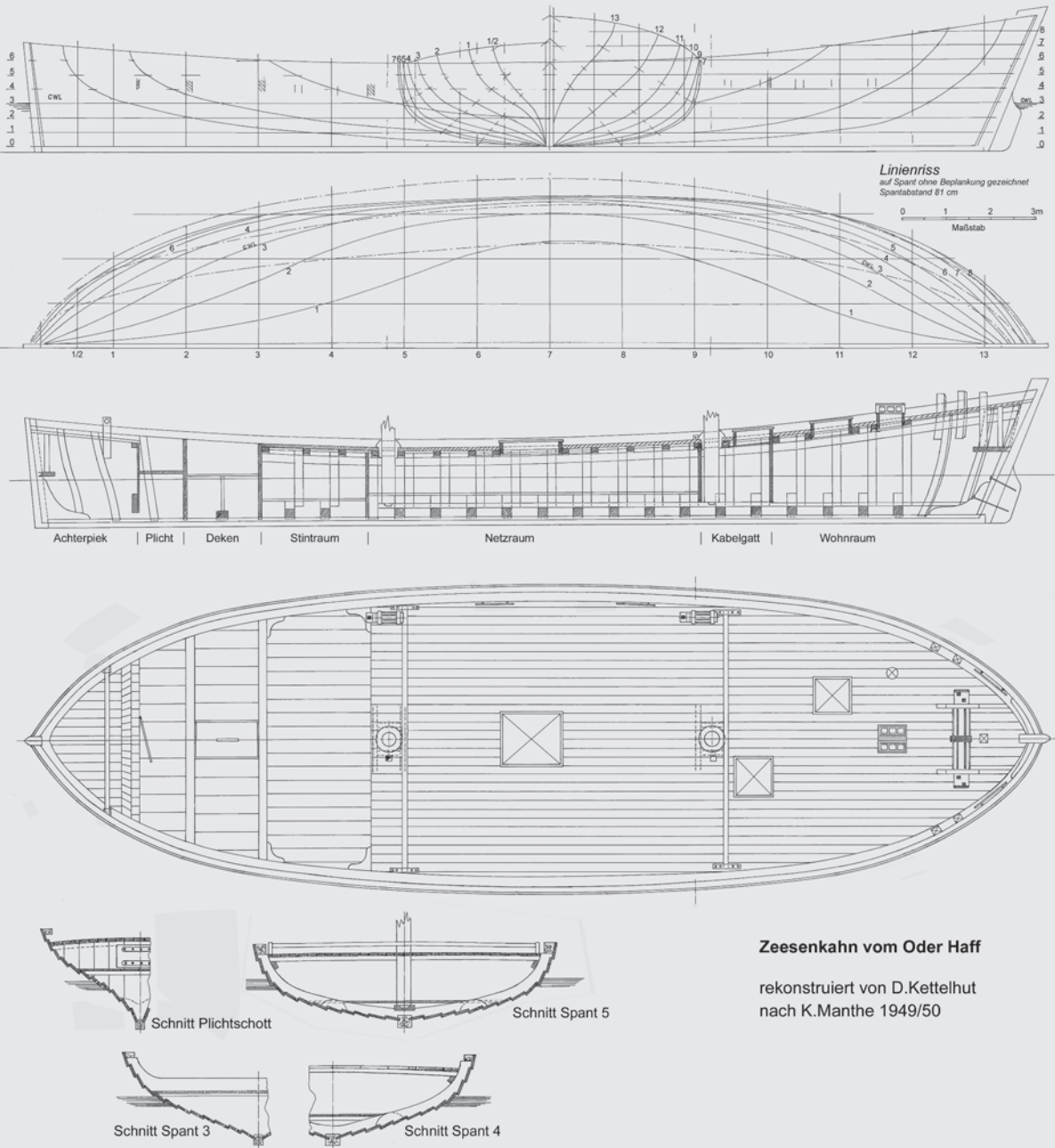


Abb. 5 Zeesenkahn vom Stettiner Haff: Linierriss, Längsschnitt, Decksplan und Konstruktions-
spanten des Achterschiffs. (Bearbeitete Zeichnung von Dieter Kettelhut)

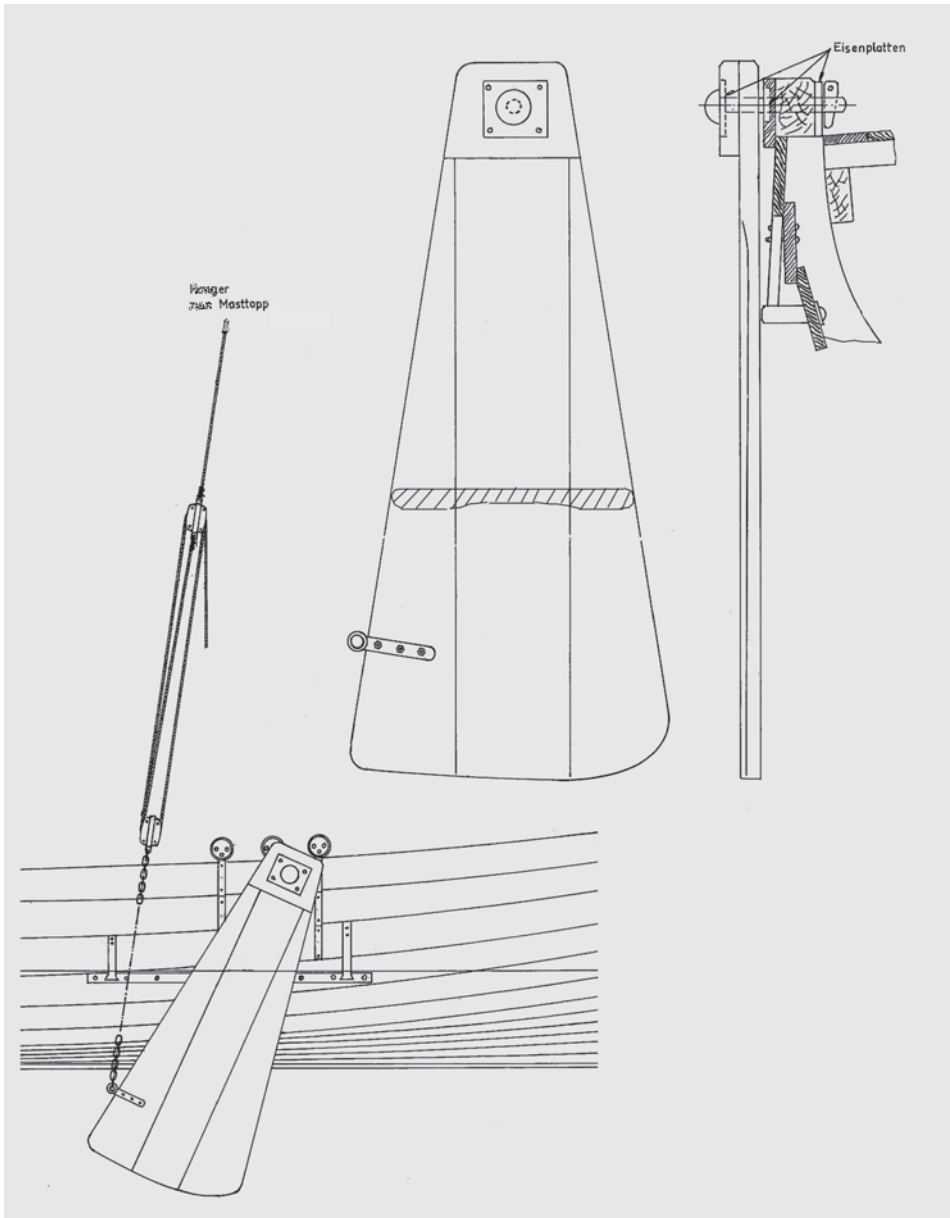


Abb. 6 Seitenschwert des Zeesekahns. (Nach Dieter Kettelhut)

waren ab einem halben Meter vom Schwertkopf mit einem Profil versehen. Zur Kahnseite hin blieben sie glatt. Sie wurden an der Außenseite so bearbeitet, dass ein breiter, gerundeter Wulst an den Außenkanten stehen blieb und der Mittelbereich eine etwas geringere Stärke erhielt. Mit einer Kette, der sich eine Talje anschloss, die ein am Mast befestigter Hanger hielt, wurde das Schwert gehievt oder gefiert.

Teer wurde als Konservierungsmittel für Rumpf, Mast, Rah und auch für Segel und

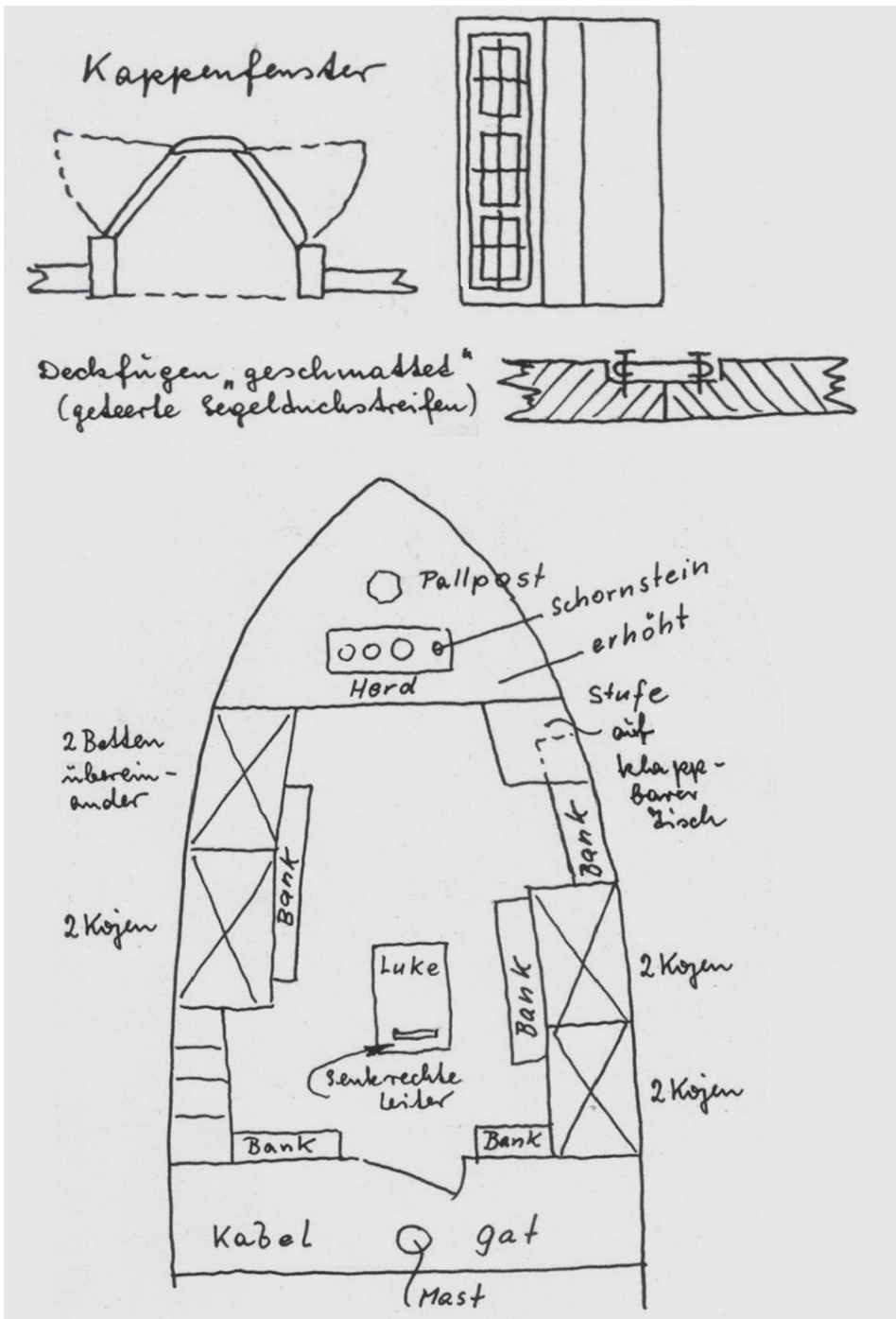


Abb. 7 Die Skizzen zeigen, oben beginnend, das Klappfenster im Deck des Wohnraums, dann die Abdichtung der Deckfugen mit geteernten Segeltuchstreifen und unten die Einrichtung des Wohnraums im Bugbereich. (Nach Gerhard Salemke)

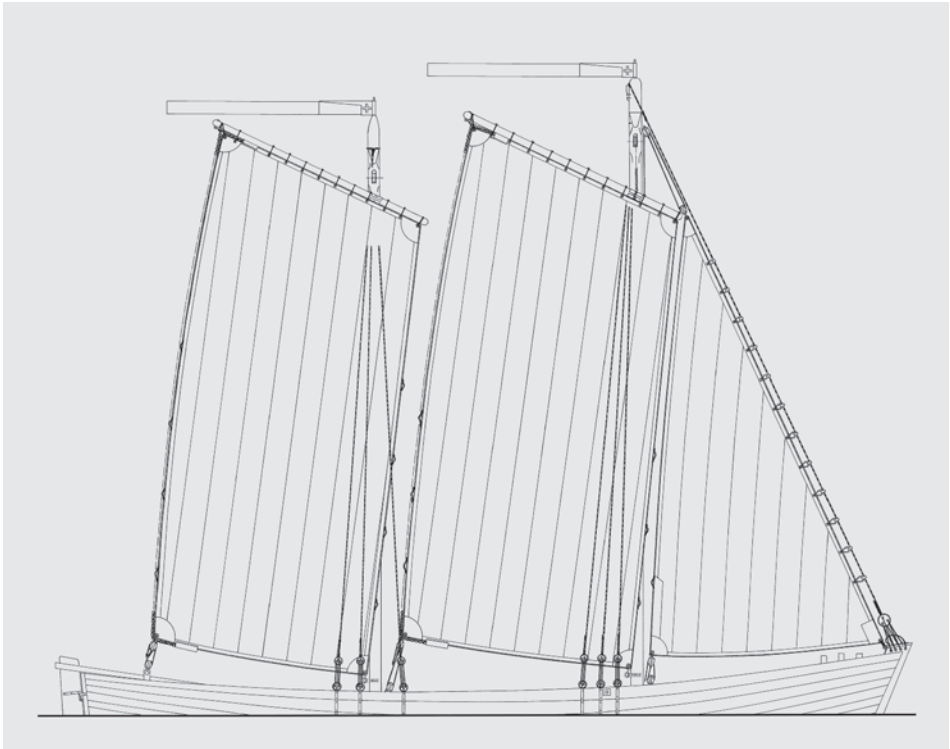


Abb. 8 Takelage des Zeesenkahns. (Zeichnung: Dieter Kettelhut)

Tauwerk verwendet: schwarzer Kohlenteer für das Unterwasserschiff und gelber, rußfreier Kienteer aus Schweden für alle sonstigen Teile (bis auf die Ruderpinne). Dem Kienteer wurden für den Anstrich der Hölzer Talg und Wachs beigemischt. Dafür, dass auf diese Weise ein ausreichender Schutz erreicht wurde, spricht, dass C. Manthe-Wollin 1912 ein Fahrzeug reparierte, das nach vorhandenen Urkunden 150 Jahre alt war.

Vom Bug beginnend war der Zeesenkahn durch Schotten unterteilt in den Wohnraum mit Oberlicht, Kochherd und Kojen, das Kabelgatt bis knapp hinter dem Großmast und den bis hinter den Besan reichenden Netzraum. Bis hierher reichte das Deck. Dem Netzraum folgte ein abgeschotteter Raum für Stint, der als Viehfutter verkauft wurde. Ihm schloss sich der vom Wasser durchflossene Deeken an, den die Fischer Büngel nennen. Zwischen Deeken und Achterplicht, die gedeckt war, befand sich die Plicht für den Rudergänger. Die Decksplanken waren bis zum Stintraum wasserdicht mit geteerten Segeltuchstreifen geschmattet, wie diese Art des Abdichtens der Fugen zwischen den Planken genannt wird.

Eine Skizze gibt die Einrichtung des Wohnraums (Abb. 7) wieder, der etwa 1,4 m bis 1,9 m hoch war. Eine Luke und die senkrechte Leiter bildeten den Einstieg. Tageslicht drang durch ein Klappfenster ins Innere.

Auf Deck stand vorn mittig beim Steven ein Ankerspill und backbords war jeweils in Mastnähe ein Kröpelspill zum Segelsetzen angeordnet. Das an der Rah festgemachte Fall war eine Kette, die über ein Scheibengatt im Mast geführt wurde und an einer Talje mit drei-

scheibigen Blöcken endete. Mit dem Kröpelspill wurde das lose Ende der Talje vollständig durchgesetzt. Vorher hatten zwei Männer das Segel von Hand auf 4/5 vorgehisst. Das Taljentaue blieb auf dem Kröpelspill aufgerollt und wurde dort belegt. Die Spills bedienten die Fischer mit Spaken, die in Halterungen beim Dollbaum griffbereit steckten.

Zum stehenden Gut der Takelung (Abb. 8) zählten die beiden Masten, die 18 m bzw. 17,2 m lang waren und durchgehend den gleichen Durchmesser von 340 mm bzw. 300 mm hatten. Sie standen auf dem Kielschwein und waren mit kreisförmig um den Mast angeordneten Keilen an Deck, Unterzug und Decksbalken festgemacht. Eine Manschette aus Leder oder geteierter Leinwand war um den Mast bzw. auf dem Deck festgenagelt. Sie sollte verhindern, dass Wasser, das am Mast herabließ oder auf dem Deck stand, ins Kabininnere lief. Eigenwillig konstruierte Pumpen neben beiden Masten dienten zum Lenzen. Wanten und ein Vorstag am Großmast hielten die Masten, an die sogenannte Kälber als Wantaufgabe gearbeitet waren. Jungfern (Juffern) verbanden sie mit dem Rumpf.

Die braunen Segel aus Leinen »tanten« die Fischer mit einem Gemisch aus Talg, gelbem Teer und fein zerriebenen, roten Ziegelsteinen. Zum Tanen wurden die Segel auf den Rasen gelegt und mit einem Besen (Tweidel) eingestrichen, eine Behandlung, die dazu dienen sollte, die Lebensdauer der Segel bei jedem Wetter zu erhöhen. Um die Segel, die durch Nässe und besonders bei Frost steif wurden, leichter einholen zu können, wurde eine Kette an das Achterliek genäht (Abb. 9), die mit ihren Enden in einer Lederhülle steckte. Das

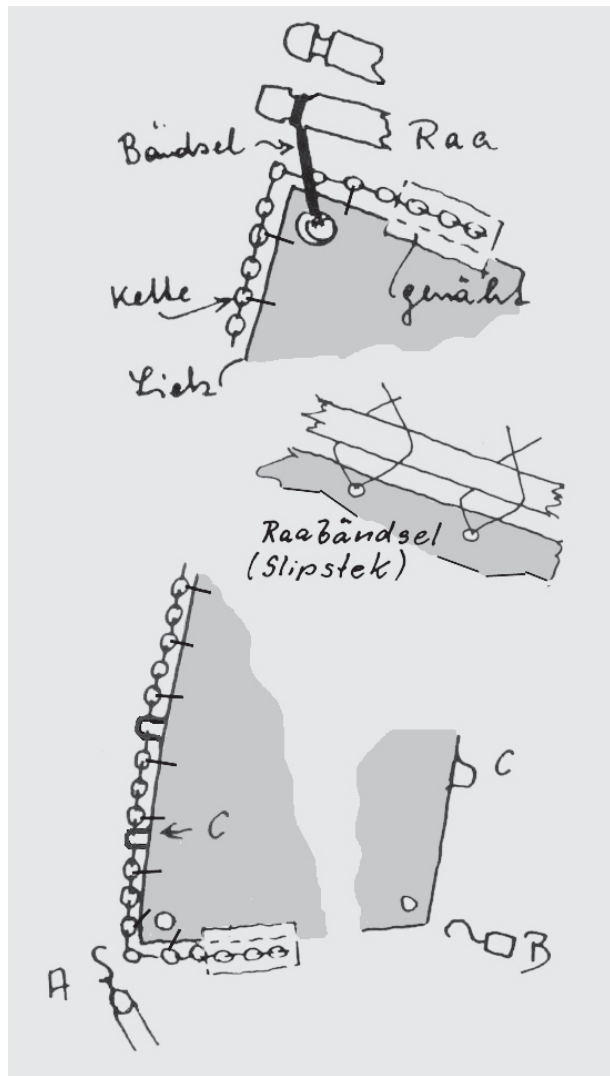


Abb. 9 Angenähte Kette am Achterliek der Luggersegel (oben), das mit Bändseln an die Rah gebundene Oberliek (Mitte) und das Reffen ohne Reffbändsel (unten): Hierzu wird das Luggersegel gefiert, die Schot A und die Befestigung am Mast B werden ausgehakt und bei C wieder eingehakt. Danach wird das Segel steif gesetzt. (Nach Gerhard Salemke)



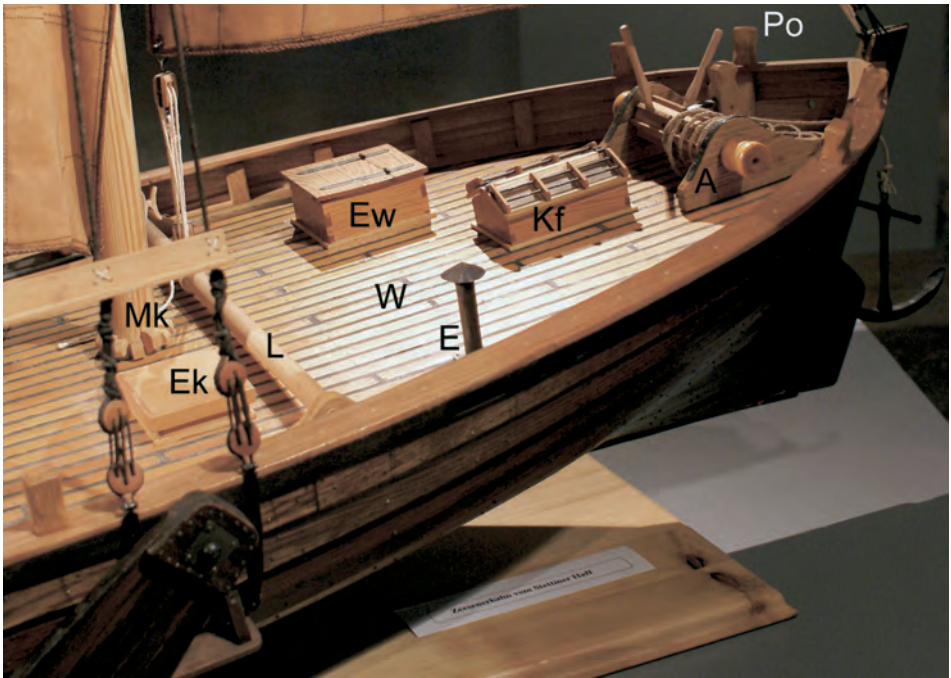
Abb. 10 Seitenansicht des Zeesenkahnmodells, aufgenommen in einer Ausstellung im Mönchgutmuseum Göhren auf Rügen. (Foto: Jochen von Fircks)

Gewicht der Kette wirkte zusätzlich zu der weiter oben asymmetrisch festgemachten Rah auf das Vorliek des Segels. Diese Vorrichtung war sorgfältig auszuführen, damit sie den starken Zugkräften standhalten konnte, die Eigenwicht und Windkräfte hervorriefen.

Die Rahen aus Eiche waren 7 m bzw. 6,75 m lang, ihr Durchmesser betrug 240 mm bzw. 200 mm. Rah und Segel mit Kettenliek wogen stattliche 400 kg bis 500 kg. Das Oberliek des Segels war mit Bändseln und nicht mit einer Reihleine an der Rah befestigt. Das Reffen der Luggersegel erfolgte unter Zuhilfenahme dreier Legel an Vor- und Achterliek. Die Haken an Schot und Mast erleichterten diese Arbeit. Nach dem Reffen oder Fieren lagen die unteren

Abb. 11 (rechte Seite oben) Vorschiff des Modells, aufgenommen während einer Ausstellung im Schiffbau- und Schifffahrtsmuseum Rostock: W = Deck über dem Wohnraum; Ew = Einstiegs-
 luke in den Wohnbereich; Kf = Klappenfenster; E = abnehmbarer Schornstein; A = Ankerspill;
 Po = Poller; Ek = Einstiegluke in das Kabelgatt; Mk = Mastkeile, die dem Mast im Decksver-
 band festen Halt geben; L = Schotbaum für die Fockschot. (Foto: Jochen von Fircks)

Abb. 12 (rechte Seite unten) Blick auf das Achterschiff des Modells: P = Pumpe neben dem
 Mast; N = Deck über dem Netzraum; S = Stintraum; F = nasser Fischraum mit Bohrungen in
 der Außenhaut; L = Schotbaum für Großsegel bzw. Besan; K = Kröpelspill zum Hieven und
 Fieren des Luggersegels achtern. (Foto: Jochen von Fircks)



Teile der Segel bzw. die ganzen Segel lose auf Deck, wie es Abbildung 2 zeigt. Der untere Block jeder Schot lief auf einem Schotbaum aus Holz. Diese Schotbäume reichten von Bord zu Bord. Die Segelfallen für die Lugersegel endeten segelseitig mit einer Kette, die um die Rah gebunden wurde. Dort war die Rah mit einer Ledermanschette versehen. Die Kette bewirkte, dass das Fall auch ohne Rah und Segel nicht aus dem oberen Gatt ausrauschte und mit dem nutzbaren Ende auf das Deck herabfiel. Ein Kugelrack verband Rah und Mast.

Das Vorliek der Fock war mit Stagreitern, die aus Röhrenknochen gesägt waren oder aus Hartholz bestanden, am Vorstag festgemacht. Auch das Vorsegel ließ sich bei Starkwind reffen.

Die Fischer auf dem Zeesenkahn kamen ohne Beiboot aus. Auch fehlte ein Kompass in ihrer Ausrüstung. Der Kahn war mit einem Großanker (ca. 200 kg schwer) am Vorsteven, einem Heckanker (etwa 60 kg, verstaut im Raum hinter dem Rudergang), einem Warpanker (20 kg, backbords beim Stintraum aufgehängt) und einem 20 kg schweren Draggen ausgerüstet.

Auf dem Topp beider Masten war jeweils ein Flügel festgemacht, der sich nach dem Wind drehte. Der Flügelstoff in den pommerschen Farben blau-weiß war an ein Holzstück mit Schnitzerei gebunden. Auch am Flügel fehlten Hinweise auf Namen und Ortschaften.

Nach den Zeichnungen von Dieter Kettelhut baute Helmut Olszak ein Modell des Zeesenkahns (Abb. 10–12), bei dem sich Rumpf und Einzelheiten auf dem Deck von dem in Abbildung 4 wiedergegebenen Kahn unterscheiden.

Die hier vorgestellten Zeichnungen und das auf ihrer Grundlage entstandene Modell vermitteln einen Eindruck von diesen althergebrachten, noch ohne Motor auskommenden Fischereifahrzeugen, mit denen seit mehr als 100 Jahren nicht mehr gefischt wird. Zugleich bilden die Zeichnungen im Verbund mit dem Modell eine Vorlage für den Bau eines Zeesenkahns mit originalen Maßen – wenn man sich denn zu einem solchem Vorhaben entschließen wollte.

Anmerkungen:

- 1 Rudolph, Wolfgang: Segelboote der deutschen Ostseeküste. Berlin 1969, S. 24f., 27, 127; Firks, Jochen von: Ewer, Zeesenboot und andere ältere Fischereifahrzeuge. Rostock 1982, S. 32; Fleischfresser, Kurt, und Hoffmann, Rudolf: Segler von Haff und Bodden. Hamburg, Norderstedt 1975, S. 12f.
- 2 Borchers, Walter: Pommersche Fischerboote des Odermündungsgebietes. In: Unser Pommerland 20, 1935, S. 225–240, hier S. 227f.
- 3 Ebd.
- 4 Dähnert, Johann Carl (Hrsg.): Sammlung Pommerscher und Rügenschers Landesurkunden. Stralsund 1769, Bd. I, S. 288.
- 5 Ebd., S. 591.
- 6 Borchers (wie Anm. 2).
- 7 Dähnert (wie Anm. 4), Bd. III, S. 638.
- 8 Ebd., S. 546.
- 9 Zimdars, Ulrich: Fischerei des Stettiner Haffs und seiner Nebengewässer. In: Jahrbuch der Pommerschen Geographischen Gesellschaft Sitz Greifswald 59/60, 1941/42, S.15–136.
- 10 Nach Kruse, Jürgen Elert: Business & Economics. Hamburg 1782 sollen 88 Berliner Ellen 83 Stettiner Ellen entsprechen. Für eine Berliner Elle werden heute 66,792 mm angegeben. Demnach waren die Kähne 22,2 m oder 22,6 m lang.
- 11 Die »Renovierte Haffordnung« von 1711 gibt an: *das Netzwerk der Zesen [soll] nicht über 9 Faden lang und in der Breite oder Tiefe nicht über 13 oder 13½ Stettinsche Ellen breit oder tief ... gebraucht werden* (siehe Dähnert, wie Anm. 4, Bd. III, S. 599). Allgemein gilt: 1 Faden = 6 Fuß. Nach Kruse (wie Anm. 10) entsprechen 13 englische gemeine Fuß (1 engl. Fuß = 30,48 cm) 14 Stettiner Fuß. Das ergibt 28,30 cm für einen Stettiner

- Fuß. Das Netzwerk, gemeint ist der Zeesensack, war demnach fast 35 m oder 32 m lang. Seine Öffnung maß 9,2 m oder 9,6 m.
- 12 Dähnert (wie Anm. 4), Bd. III, S. 599.
- 13 Szymanski, Hans: Brandenburg-Preußen zur See 1605–1815. Leipzig 1939.
- 14 Die kleine Flotte der Preußen mit 577 Männern und 100 Kanonen bestand nach Szymanski (wie Anm. 13) aus zwölf Segelfahrzeugen: vier Galioten (ehemals Frachtsegler, sogenannte Kopenhagenfahrer, klinkerbau und mit anderthalb Masten getakelt), vier Galeeren (umgebauten Zeesenkähnen aus Neuwarp) und vier Espings (offenen, mit zwei Sprietsegeln ausgerüsteten Barkassen).
- Am 10. September 1759 kam es im Stettiner Haff zu einer Schlacht. Die Schweden hatten in ihrer Flotte mit 14 Fahrzeugen, die ebenfalls mit 100, aber kleinen Kanonen ausgerüstet waren, vier Galeeren mit je 20 Paar Riemen und vier Halbgleeren mit jeweils 14 Riemenpaaren bestückt. Das war für den Ausgang der Schlacht entscheidend. Die schwedische Flotte eröffnete bei einem für sie günstigen Wind den Angriff und eroberte nach einem Enterkampf zwei preußische Galeeren, deren Kanonen sofort auf die preußische Galiot KÖNIG VON PREUSSEN gerichtet wurden. Durch den für die Preußen ungünstig wehenden Wind misslang ihr Rückzug. Bis auf drei Espings, die entkamen, wurden alle Fahrzeuge von den Schweden erobert. Der Sieg im einzigen Waffengang der Flotten in dem von 1757–1762 dauernden sog. Pommernkrieg – einem der zahlreichen Kleinkriege, die während des Siebenjährigen Krieges stattfanden – war, so die Zeitgenossen, ein glücklicher Zufall und das Ergebnis unvollkommener Manöver der Preußen.
- Bei der Wiederherstellung der preußischen Flotte im Jahr 1760 befanden sich unter den 14 Seglern mit nun 140 Kanonen zwei Zeesenkähne, die zu Galeeren umgebaut wurden. Sie hießen JUNO und PALLAS.
- 15 Das Fischereigesetz vom 30. Mai 1874, mit der Ausführungsverordnung Provinz Pommern von 1877. Berlin 1877.
- 16 Petition der Zeesener in Wollin, Sager und Ziegenort. In: Deutsche Fischerei-Zeitung, 2. April 1879, S. 113.
- 17 Dähnert (wie Anm. 4), Bd. III, S. 638.
- 18 Verzeichnis der in der deutschen See- und Küstenfischerei verwendeten, nicht registrierten Fahrzeuge, Boote, Kähne ... In: Deutscher Seefischer-Almanach 1898–1908.
- 19 Borchers (wie Anm. 2), S. 230f.
- 20 Schiemenz, Paulus: Die Schleppnetzfischerei im Oderhaff. In: Deutsche Fischerei-Zeitung 43, 1920, Nr. 42, S. 605–607.
- 21 Neuhaus, Ernst: Hafffischerei im Kreis Ückermünde. In: Unser Pommerland 19, 1934, S. 322–326.
- 22 Winkler, Hermann: Zeesboote – Segler durch die Zeiten. Rostock 2007.
- 23 Borchers (wie Anm. 2).
- 24 Fircks, Jochen von: Der Nachbau eines altslawischen Bootes. Lübstorf 1999.
- 25 Ein Lugersegel, das allerdings zusätzlich zur Rah mit einem Großbaum versehen ist, führen die vorpommerschen Zeesenboote am Besanmast (vgl. Fircks, wie Anm. 1). Dieses Segel und der Besanmast werden auch Bulle bzw. Bullmast genannt. Das Lugersegel erinnert an die Zeit der Zeesenkähne.
- 26 Borchers (wie Anm. 2), S. 229.
- 27 Weicker, Hans: Die Schleppnetzfischerei im Stettiner Haff und seinen Nebengewässern. In: Zeitschrift für Fischerei 25, 1927, S. 368–437.
- 28 Siehe Anm. 10.
- 29 Auf dem Zeesenkahn hieß der Eigner *Schipper* oder, wenn er den Kahn im Auftrag führte, *Stüermann*. Zusammen mit dem *Grotmadros* und dem *Jung* lebten die drei Männer und, wenn sie verheiratet waren, ihre Familien vom Ertrag, der mit dem Zeesenkahn erzielt wurde. In den vorpommerschen Bodden, also westlich des Stettiner Haffs, dominierte in der Zugnetzfischerei nach 1850 das deutlich kleinere Zeesenboot, das mit weniger Aufwand zu bauen war. Es hatte beim Fischen nur zwei Mann Besatzung. Oft fischte aber lediglich ein Mann mit einem Jungen, der gerade der Schule entwachsen war und nur wenig Lohn bekam.
- 30 Fleischfresser/Hoffmann (wie Anm. 1), Abb. S. 12.
- 31 Kettelhut, Dieter: Zeichnungen Zeesenkahn. CD mit 5 Dateien.
- 32 Drei Details hat der Autor geändert: Die beiden Netzwinden im Bereich des Achterschiffs wurden nicht gezeichnet. Maßgebend war der von Karl Manthe gezeichnete Generalplan ohne zusätzliche Netzwinden. Andererseits zeigt die Skizze (Abb. 4) einen Zeesenkahn mit zwei Winden im Bereich Besan und Deeken; der dazugehörige Text benennt sie als *Winschen zur Netzregulierung*. Ob es diese Netzwinden gab, ist offen. Die zweite Änderung betrifft das Kröpelspill achtern. Dessen Trommel wurde kürzer gehalten und das ganze Spill kam hinter dem Schotbaum, um für die Schot des Großsegels und deren Fußblock ebenso Platz zu bekommen wie für den Schotbaum, der nun – dies die dritte Änderung – von Bord zu Bord geht.

Danksagung:

Der Autor dankt den Herren Dieter Kettelhut und Helmut Olszak für die freundliche Zusammenarbeit und Unterstützung.

Zeesenkahn Trawlers from the Stettin Lagoon: A Report on the Reconstruction

Summary

Measuring more than twenty-two metres in length, outfitted with leeboards, and rigged with two lug sails and a foresail, the *Zeesenkahn* trawlers sailed as fishing vessels until the prohibition of trawl-net fishing in the Stettin Lagoon in 1908.

The destruction taking place in the period around 1945 did not leave photographs and models untouched. Virtually nothing in the way of technically utilizable documents has come down to us. Along with sketches and eight pages of notes documenting a conversation, a number of drawings based on knowledge of boat construction and executed at the behest of the occupying power served as the basis for the technical reconstruction of the sailing vessel presented here, whose tradition extends as far as the Mediterranean.

Chalands à chalut de la lagune de Szczecin. Compte-rendu sur la reconstruction

Résumé

Les chalands pour la pêche au chalut de plus de 22 mètres de longueur, grésés à deux voiles au tiers et une de misaine, équipés de dérives latérales, naviguèrent jusqu'à l'interdiction du chalutage en 1908 dans la lagune de Szczecin.

Les ravages de la période autour de 1945 ne reculèrent pas plus devant les photos que les maquettes. Des documents techniques exploitables nous étaient en général inconnus. Des dessins, se basant sur des connaissances de la construction de chalands, réalisés à la demande de l'occupant, et des esquisses munies de notices d'entretiens sur huit feuilles DIN A4 permirent la reconstruction technique de ce voilier présentée ici, dont la tradition remonte jusqu'au Moyen Âge.