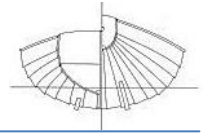


Kleine offene Boote im Schiffsarchiv ?

Eine Lanze für die Kleinsten die „Lütten“



Auf maritimen Veranstaltungen rangieren in der Rangfolge der Beachtung durch die Öffentlichkeit die Grossegler, die „Windjammer“ dann folgen in der Wahrnehmung die „Mittleren“, Frachtensegler, die kleineren Küstenfahrer, Fischereifahrzeuge, Dienstfahrzeuge, aber immerhin noch so groß, dass ihre Mastenwälder bei den Oldtimertreffen wie Hamburger Hafengeburtstag, Kieler Woche, Hanse-Sail, das Interesse der „Sehleute“ erregen, ob mit der Lust, da doch einmal mitfahren und mitanfassen zu dürfen oder auch einfach nur mal zum Ankucken. ... Entsprechend ist die Beachtung in den Medien, der Literatur bis zur Beachtung durch unsere Konservatoren in den Museen und Archiven... und Schiffsdatensammlungen...

Auch die "Kleinen" sind ein Teil unserer Küsten- und Arbeitskultur und sollten auch die ihnen gebührende Beachtung finden.

Die „Kleinen“ offene Boote die Arbeitsboote unserer Küstenkultur, Ewerboote, Jollen als Ruder oder Segelboote waren so selbstverständlich dass sie – als Alltagsgegenstände wenig beachtet –kaum für Wert befunden wurden, der Nachwelt überliefert zu werden. Sie gehörten mit zur Ausrüstung der Küstenfahrer -um vor Ankerliegend an Land



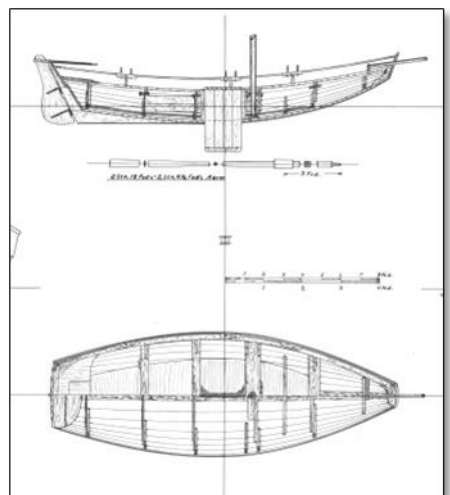
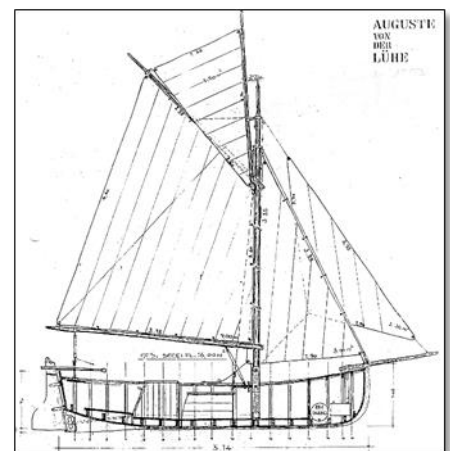
zu kommen – vor der eigenen Haustür, als allgemeine Verkehrsboote, Mädchen für Alles“ in den Schären und Fjorden. Für den Kartoffelbauer auf Samsø war es leichter mit der Jolle zum Festland zu segeln, als über die Heide vom Nordteil zum Südteil zu gelangen. Gebaut wurden sie meist von einem Wanderbootsbauer direkt am Strand oder zusammen mit dem Fischer auf dem Hof hinterm Haus. Gebaut wurde nicht nach Plänen, sondern nach Augen-

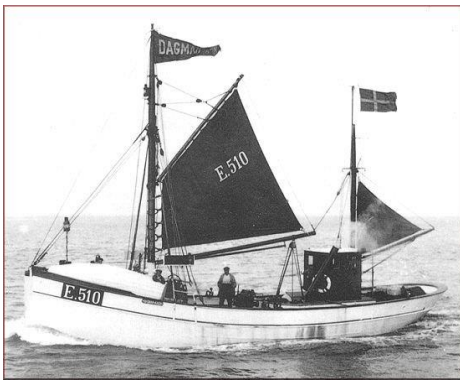
maß nur mit dem Wissen und Können des Bootsbauers. Wenn der Fischer gut aufpasste konnte er es auch selbst. Das Wissen ging vom Vater auf den Sohn. In den wenigsten wurden Fällen aufgezeichnet und vermessen.

wir verdanken unser heutiges Wissen den Arbeiten der Konservatoren am Altonaer Museum Gerhard Timmermann, Hans Szymanski, den Volkskundlern wie Wolfgang Rudolph und der außerordentlichen Arbeit von Christian Nielsen, Konservator des dänischen Nationalmuseums, der auch die Kleinfahrzeuge penibel vermessen und aufgezeichnet hat. Sein Werk liegt vor in dem Buch „De danske bådtyper“

Um das zu studieren muss man kein Dänisch können, die Zeichnungen sprechen für sich

Diese Zeichnungen dienten und dienen häufig als Vorlagen für Nachbauten historischer Kleinfahrzeuge *Smakken, Sjekten, Snekken, Snipas Norsken Prammen*. Nebenbei erwähnt ist das „Nutshell-Präm“ als Bausatz der Wooden Boat Assosiation. inspiriert und modifiziert nach dem *Norsken Pram*, der als Bei- und Rettungsboot zur Standardausrüstung der Haikutter gehörte.





Haikutter mit Pram auf dem Vorschiff

Wir widmen unseren „Kleinsten“ die ihnen gebührende Beachtung auf dem Frühjahrstreffen der Freunde des Gaffelriggs der RUM-Regatta in

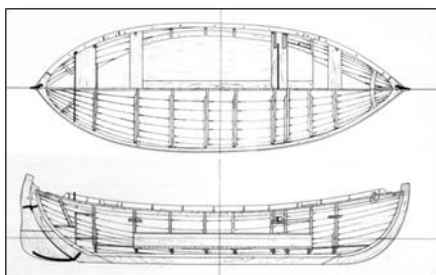


Flensburg mit dem „Tag der Lütten“. Der Museumshafen Oevelgönne veranstaltet mit dem Ewerboot-Rennen –einen Wrigg-Wettbewerb in einer Kunst, die früher alltäglich und selbstverständlich, heute kaum noch ein Seemann beherrscht.

Aus diesem Grunde werden die noch verbliebenen Arbeitsboote, als Glücksfall noch im Original bewahrt gehegt und gepflegt und als Freizeitboote genutzt, oder von Enthusiasten mit hohem Kostenaufwand als Nachbauten historischer Kleinfahrzeuge nach historischen Zeichnungen materialgerecht und handwerksgerecht in überlieferter Bootsbau-tradition gebaut wurden – ins Schiffsregister aufgenommen.

www.schiffshistorisches-archiv.de

siehe auch J. Kaiser Klein aber fein



Der nordische Kahn, das Standardbeiboot der Finkenwerder Ewerkutter im 19. Jahrhundert, wurde ausführlich beschrieben in Pkf. 21/1980

Jollen waren kleine klinkergebaute und spitzgattige offene Kielboote, die lokal an den Belten oder in Eckernförde gebaut wurden, dort, wo die Bootsbauer stark im Jollenbau waren. In ihrem Verbreitungsgebiet von Middelfart im Kleinen Belt bis hinunter nach Ærø und Fehmarn wurde damit in kleinem Rahmen Herings- und Makrelen- und Aalfischerei betrieben, häufig wurden sie auch als Fähr- und Lotsenboote eingesetzt.

„Die Bezeichnung *Smakkejolle* ist eigentlich eine Bezeichnung der Boote nach dem Riggtyp. In den südlichen dänischen Gewässern nannte man das vierkantige Sprietsegel eine Smakke oder Smakkeseegel. Die Jollen die ausschließlich 2 oder 3 Sprietsegel führten wurde danach Smakkejollen benannt“.

Aus Chr. Nielsen, Danske Bådtyper

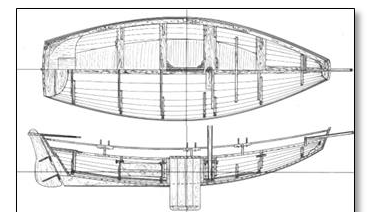
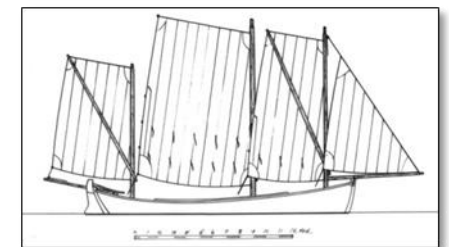
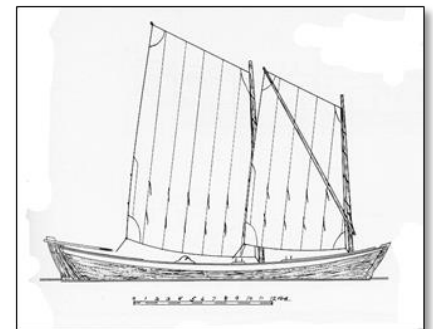
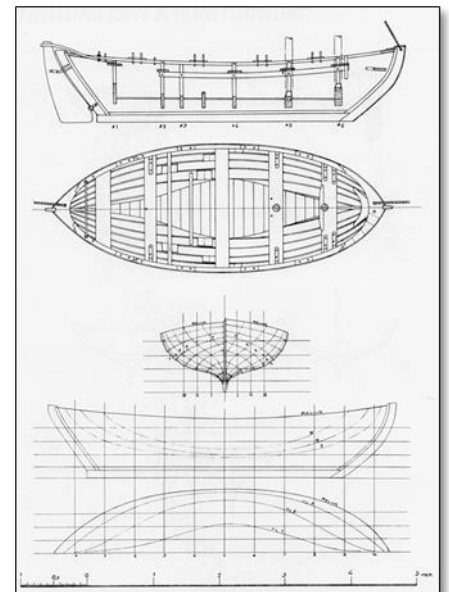
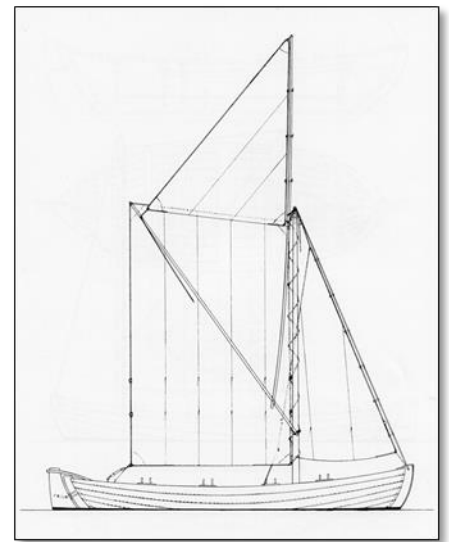
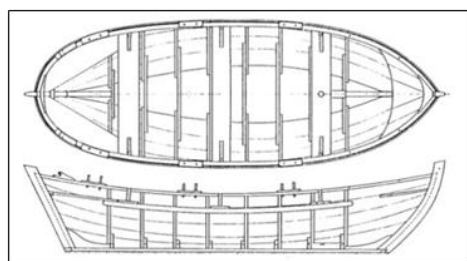
Spitzgatt – Rundgatt – Plattgatt

Boote haben kein Heck. Sie enden mit dem Steven oder Spiegel. Unsere dänischen Nachbarn legen fest: ist der Winkel unter 120 Grad, ist es ein "Spitzgatt". Ist der Winkel über 120 Grad ist es ein "Rundgatt". Ein "Gatt" ist niederdeutsch ein "Mors". Auch eine Jagt, Jagtgaleass oder Jachtschoner (dän. Jagtskonnert) haben kein Heck, ebenfalls Kuff, Mutte und Ewer nicht. Da hängt das Ruder außen am Steven.

Spitzgatt

Rundgatt

Plattgatt



Literatur

Chr. Nielsen, Om opmåling af Skibe, København 1958

Chr. Nielsen De danske bådtyper, København 1973 81 Zeichnungen davon 61 von kleinen offenen Booten,

Alle Zeichnungen sind als Pläne im Handels- og Søfartsmuseet Helsingborg erhältlich

Seit 2011 auch eine CD mit allen, auch den unveröffentlichten Zeichnungen

Buch und CD in Dk erhältlich
<http://www.maritime-museum.dk/shopping/default.asp>

Danske bådtyper

Christian Niensens berühmte værk med opmålinger og konstruktionstegninger af gamle danske bådtyper, 150 sider. 298 Dkr. ca. 42 Euro +versand

Danske bådtyper, cd-rom

Cd-rommen indeholder alle Christian Niensens opmålinger, original tekst og konstruktionstegninger, som regel generalarrangement, sejltegning, linjetegning og middelpant. 298 Dkr. ca. 42 Euro +versand

Skanse, Peter, Båtar i Bohuslän I, Göteborg 1987 (Zeichnungen, Linie- und Segelrisse)

Aleksander Celarek, Kaschubische

Christensen, Arne Emil, Norske Båter, et oversigt over de förindustrielle båttyper, Oslo

Dahl, Ib Ivar, Smakkejollen og Friluftslivet, Fiskeri-og Søfartsmuseet Esbjerg 2005

GøtheGøtesen, Norske Båter Bd. I Skagerakkysten Grøndahl Oslo 1980

Heinsius, Paul, Sammlung und Forschung zur Geschichte des Schiffbaus in Ost- und Westpreussen 1966

Henking, Die Ostseefischerei in Handbuch der Seefischerei Nordeuropas, Bd. V, Heft 3 Stuttgart 1929

Henking, Hermann, Die Deutsche Seefischerei. Katalog VII Separatdruck zur Deutschen Fischereiausstellung Berlin 1896

Karting, Herbert, Der Nordische Kahn-de noursche Kohn, in PIEKFALL 21-1980

Mitzka, Walter, Norddeutsche Bootarten in Zeitschrift für die niederdeutsche Volkskunde 9 1931

Fischerboote. Danzig 1987

Rudolph, Wolfgang, Die Boote der Gewässer um Rügen In: Die Fischerkommunen von Rügen und Hiddensee ISBN 87-14-27267-9

Ders. Segelboote der deutschen Ostseeküste, Berlin 1969

Ders. Handbuch der volkstümlichen Boote im östlichen Niederdeutschland, Berlin 1966

Szymanski. Hans, die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt, Lübeck 1929

Timmermann, Gerhard. die nordeuropäischen Seefischereifahrzeuge, ihre Entwicklung und Typen, Stuttgart 1962

Timmermann, Gerhard Das Eindringen der Naturwissenschaft in das Schiffbauhandwerk, Oldenburg (1962)

Bildunterschriften:

kann ich nich daruntersetzen dann verruscht alles

In der Reihenfolge von oben nach unten

Foto 1 Beiboote RUM-Regatta Flensburg

Foto Herbert Böhm

Zeichnung 1 Emanuel von Borsfleth,

Zeichnung Joachim Kaiser

Zeichn 2 Auguste von der Lühe, Zeichn. Fritz Eckehardt Schleif

Seite 2

Zeichnung 3 Norske Pram Zeichnung Chr. Nielsen

Foto 2 Dagmar Aaen, Foto Slg. Niels Bach

Foto 3 Lüttfischer Dreikampf Fot GB Slg

Schiffshistorisches Archiv

Zeichnung 1+2

Kag fra Kungsviken, aus Båtar i Bohuslän

Zeichnung 3 Tosmakke Chr. Nielsen

Zeichnung 4 Tresmakke Chr. Nielsen

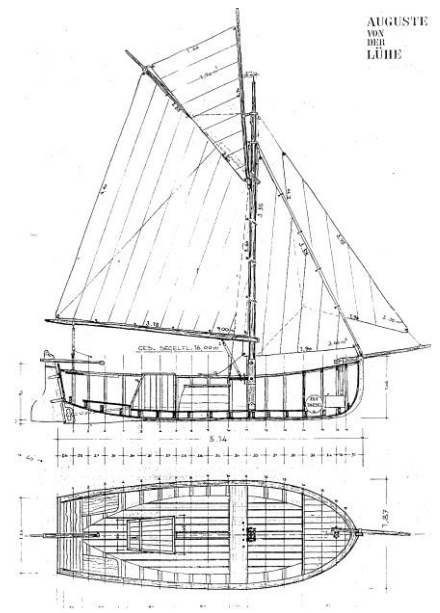
Reserve:



Fischerjolle Kehdinger Küstenschiffahrtsmuseum

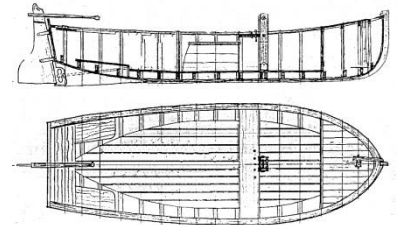


Ewerboot Anna von Brunsbüttel



Zeichnung Auguste von der Lühe Fritz E. Schleif

Diese Zeichnung war alternativ für Plattgatt gedacht



Aus den bisherigen Beiträgen im "Piekfal" ließe sich ableiten, daß die Interessengemeinschaft folgerichtig ihr Augenmerk auf Fahrzeuge gelenkt hat, die in der Regel die LüA von 10 m überschreiten. Das wachgerufene Interesse insbesondere am Ever als dem "alten Gebrauchssegler" der Niederelbe darf wohl auch als ein Engagement für die volkskundliche Tradition in einer Landschaft gewertet werden - eine Tradition, die in der Musealen Repräsentation weitgehend unterbewertet scheint.

Als Interessengemeinschaft, die es sich zur Aufgabe macht, traditionelle Risse und Riggs in ihrem funktionalen Wert neu zu erkennen, sollten die "Freunde des Gaffelriggs" auch Bootstypen (z.B. für Neubaupläne) propagieren, die z.T. erheblich unter der erwähnten LüA liegen. Gaffelgetakelt (oder doch sprietgetakelt) sind auch die kleinsten "volkstümlichen" Fahrzeuge: Buttjollen, Gemüseever, die verschiedenen Kahnarten (dem jeweiligen Gebrauchszweck angepasst), kleine Schniggen und Mutten zeigen als Kleinfahrzeuge norddeutscher Reviere einen hohen Grad an bootsbaulicher Differenzierung.

Wir sind z.Z. mit der Sichtung des Rissmaterials in einigen norddeutschen Museen und in den Nachlässen jener Werften, die die Boote einst gezimmert haben, beschäftigt. Gleichzeitig beabsichtigen wir, einige Bootswerften über Nachbaumöglichkeiten und ungefähre Preisdimensionen zu befragen. Sollte aus unserem Kreis ermutigende Zustimmung vorgetragen werden, ließe sich u.E. die einmal gestellte Aufgabe der Interessengemeinschaft sinnfälliger bestimmen: die bodenständige Überlieferung alter Schiffs- und Bootsformen wieder aufzugreifen, unabhängig von Größe und Repräsentationswert.

Daraus wurde eine Sammlung von Linienrissen, Fotos, Schiffsdaten und Schiffslebensläufen, die in einer Ausgabe von 13 Schiffsdatenblättern als Beilage zum PIEKFALL in der Ausgaben von 9 bis 22 als Anlagen beigelegt wurden. Seitdem ist dieses Projekt leider nicht weiterverfolgt worden und erst 2007 mit dem Internetportal www.schiffshistorisches-archiv.de wieder aufgegriffen und der interessierten Öffentlichkeit zugänglich gemacht worden. (siehe „In Eigener Sache: Das Schiffshistorische-Archiv geht online“ PIEKFALL 100 / 2009)

Es sind heisse Diskussionen darüber entbrannt, was kann, darf, soll, muss in eine Schiffsliste aufgenommen werden. Wo ist Anfang, wo ist Ende?

Kurz gesagt: Alle *Kommerziellen* „Fischerei-, Kauffahrteischiffe und Dienstfahrzeuge“ sind in amtlichen Schiffsregistern und den Registern der Versicherungsgesellschaften registriert und können dort recherchiert werden. Alle Binnenschiffe sind im Binnenschiffsregister registriert. Alle ehemaligen Berufsfahrzeuge jedoch, die aus der Fahrt genommen und „Oldtimer“ als Privatfahrzeuge der Nachwelt erhalten werden sind juristisch „Privatyachten“ und nicht mehr registrierungspflichtig. Das Schicksal und der Verbleib dieser Schiffe kann nur noch hier im „Gedächtnis der Gaffelszene“ aufbewahrt werden, sofern die Eigner darüber Angaben hinterlassen und das ist rein „Freiwillig“.

Die ganz Kleinen werden als nicht einmal *wahrnehmungsfähig* behandelt.