

KASCHUBISCHER BOOTSBAU

Teil I: Volkstümlicher Bootsbau im Binnenland

VON JERZY LITWIN

Genese des kaschubischen Bootsbaus

Das Zentralgebiet des Gdańsker Küstenlandes rings um die Städte Puck, Wejherowo, Kartuzy, Kościerzyna und bis nach Łębork, Bytów, Chojnice, Gdańsk (Abb. 1) bewohnt seit Jahrhunderten der kaschubische Volksstamm. Ursprünglich besiedelte er den größten Teil des östlichen Küstengebiets; als Beweis dafür kann die bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts währende Anwesenheit der Slowinzen – einer ethnischen Gruppe der Kaschuben – an den Seen Łebsko und Gardno¹ gelten. Unter den im Gdańsker Küstenland ansässigen Volksgruppen zeichnen sich die Kaschuben durch eine reiche, traditionsgebundene Kultur und den an slawischen Stammwörtern reichen Dialekt aus.²

Zu den wirtschaftlichen Betätigungen der Kaschuben zählt bis heute die Fischerei. Je nach der Gegend wird sie entweder als Beruf oder bloß als gelegentliche Tätigkeit betrieben. Für die Einwohner der an der Küste gelegenen Dörfer, insbesondere am Ansatz der Halbinsel Hela und auf der Halbinsel selbst, bleibt die Fischerei nach wie vor die Hauptbeschäftigung.

Im Binnenland, in der einige hundert Seen umfassenden Kaschubischen Seenplatte, sind die Berufsfischer nur an den größten dieser Seen ansässig. Der größte Teil der kleineren Wasserflächen wird dagegen von der Bevölkerung, die vor allen Dingen Ackerbau betreibt, nebenberuflich befischt.

Fahrtbedingungen und Fischereitechnik an der Küste unterscheiden sich weitgehend von denen auf den Binnengewässern. Dieser Umstand beeinflusste die Entwicklungswege im Bootsbaue. Auf dem gegenwärtigen technischen Entwicklungsstand haben die kaschubischen Küstenboote praktisch keine gemeinsamen Merkmale mit den Booten, die an den Seen eingesetzt werden. Der volkstümliche Bootsbaue in der Kaschubischen Seenplatte weist aber bis heute sehr viele altertümliche Züge auf, aus denen sich in gewissem Umfang Rückschlüsse auf den Stand des Bootsbaus in den Küstengebieten vor mehr als tausend Jahren ziehen lassen. Gerade dort haben sich schon früh aus den einfachsten Booten – den Einbäumen – die Plankenkonstruktionen entwickelt, die in manchen technischen Merkmalen Analogien zu den Lösungen aufweisen, die bei den heutigen Küstenbooten immer noch angewendet werden. Dagegen blieb an den Seen der Einbaum Jahrhunderte hindurch als Grundtyp des Wasserfahrzeugs unverändert, weil

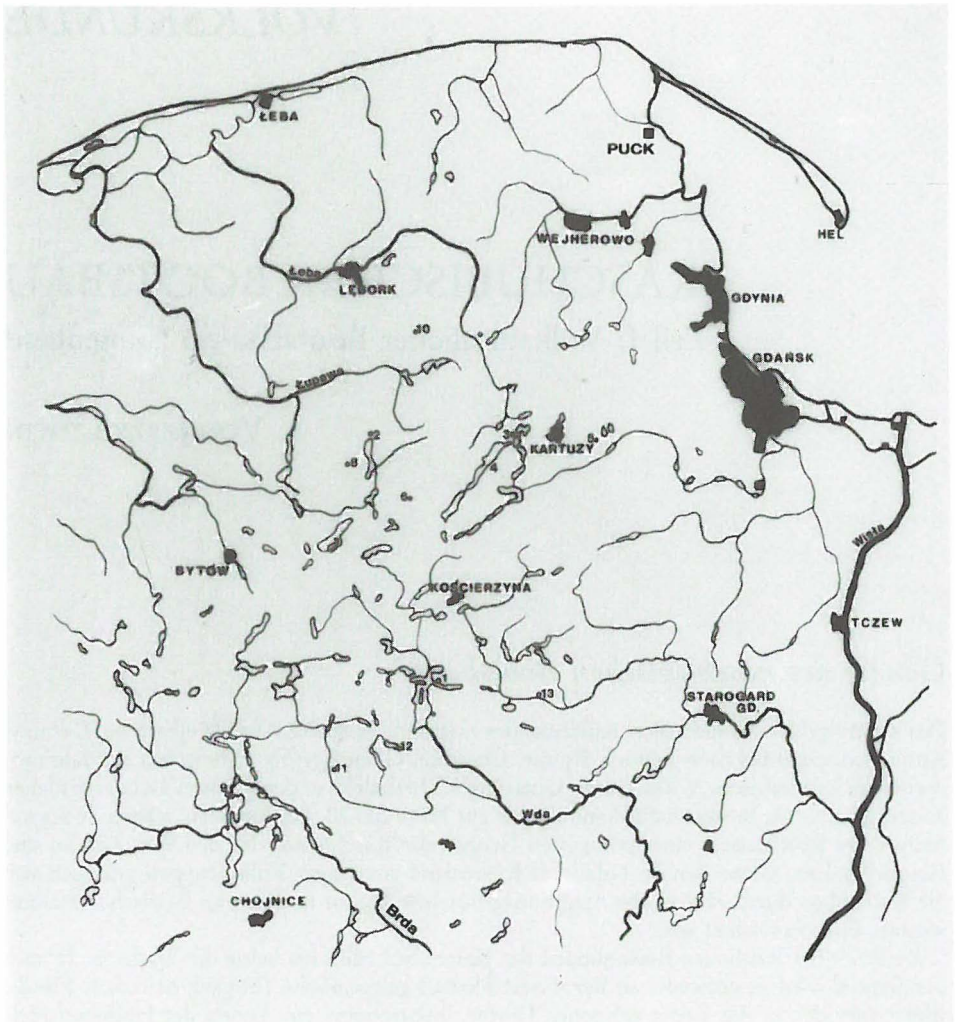
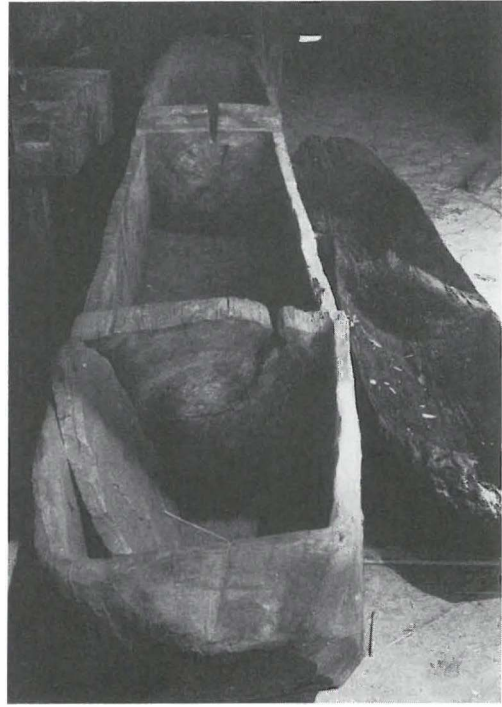


Abb. 1 Kaschubische Seenplatte. Kleinere Ortschaften und Seen, die im Text erwähnt werden, sind mit Ziffern bezeichnet: 1 – Wdzydze Kiszewskie, 2 – Gowidlino, 3 – Chmielno, 4 – Raduńskie-See, 5 – Dzierżążno; Mezowskie-See, 6 – Borucino, 7 – Sianowo-Leśne-See (Łąkie-See), 8 – Kamionka Gowidlińska, 9 – Swornigacie; Charzykowskie-See, 10 – Zakrzewo, 11 – Brusy, 12 – Wiele, 13 – Stara Kiszewa.

keine größeren Boote gebraucht wurden. Erst der Mangel an Holz für die Kähne machte Abweichungen vom traditionellen Modell des Einbaums notwendig. Als Resultat ergaben sich interessante Typen von Wasserfahrzeugen, die bis zum heutigen Tag für Fischerei und gelegentlich zur Beförderung landwirtschaftlicher Produkte sowie zum Angeln und zur Erholung eingesetzt werden.

Werke bedeutender Ethnographen widmen dem kaschubischen Bootsbau einige Abschnitte.³ Sie enthalten vor allem Berichte über die Herstellung der Einbäume. Die Beschreibung dieser Tätigkeit wurde später von anderen Autoren zitiert.⁴ Dem Bau der Plankenboote brachten die

Abb. 2 *Kaschubische Einbäume im Lagerhaus des Kaschubischen Ethnographischen Parks in Wdzydze.*



Ethnographen kein Interesse entgegen. Vereinzelt Informationen dazu werden beinahe vom »chronikalischen« Standpunkt erfaßt. Bis jetzt ist diesem Thema wenig Aufmerksamkeit gewidmet worden.

Alte kaschubische Boote

In den polnischen Museen befinden sich eine Reihe von Einbäumen, die entweder aus den kaschubischen Seen herausgeholt oder unmittelbar von den Benutzern erworben wurden. Bei den meisten Exemplaren handelt es sich um Erzeugnisse aus Kiefern- oder Eichenstämmen, seltener aus Eschen- und Pappelstämmen. Ihrer Form nach sind sie alle den Stämmen ähnlich, aus denen sie hergestellt wurden. Heutzutage lassen sich solche Boote an den Seen schon nicht mehr beobachten, obwohl noch Personen zu treffen sind, die solche Kähne noch vor einiger Zeit an kleinen Waldseen gesehen haben.⁵ Vermutlich sind noch viele interessante Boote in den Seen, Sümpfen und Wiesen verborgen.⁶

Die Herstellung eines Einbaumes ist von F. Lorentz beschrieben worden: *Der Bau eines solchen Kahnes wurde mit dem Zuwasserbringen eines ausgewählten, entsprechend langen Stammes mit abgehauenen Ästen eingeleitet, wobei man merkte, in welcher Position er im Wasser schwamm. Danach hohlte man ihn mit Hilfe des Feuers aus, wobei man aufpassen mußte, daß das Feuer nicht zu weit ging.*⁷

Zu der Zeit, als F. Lorentz seine Arbeit veröffentlichte, wurden die sogenannten »Klotzkähne« am Wdzydze See schon nicht mehr beobachtet, so behaupteten wenigstens I. Gulowski⁸, F. Lorentz⁹ und A. Fischer¹⁰. Zur Ergänzung muß man allerdings feststellen, daß die Kähne am Wdzydze See zu Anfang des 20. Jahrhunderts noch nicht verschwunden waren. Die letzten wurden noch Mitte der siebziger Jahre beobachtet, allerdings wurden sie schon im Gehöft eines Fischers in Wdzydze Tucholskie aufbewahrt.¹¹



Abb. 3 Einbäume mit Reparaturspuren – das einzigartige Foto von I. Gulowski.



Abb. 4 Der »be flügelte« Kahn (mit den Stabilisierungs planken) an einem unbekanntem kaschubischen See.

Abb. 5 *Der aus dem Radauner See herausgeholtte Kahn mit den erhaltenen Fragmenten der angeschlagenen Bordplanken. – Bugteil. (Im Kaschubischen Museum, Kartuzy).*



Beim Studium der erhalten gebliebenen kaschubischen Einbäume läßt sich feststellen, daß sie sich mittschiffs sowie im Bug- und Heckteil durch leicht gewölbte, völlige Formen auszeichnen (Abb. 2). Die Böden dieser Boote sind ziemlich dick, die Seiten dagegen wesentlich dünner. In den meisten erhalten gebliebenen Kähnen sind die aus dem vollen Holz stehengebliebenen Schotte sichtbar, die das Innere in zwei oder drei Räume einteilen. Der größte Raum war für den Fischer und seine Ausrüstung bestimmt, der kleinste an einem der beiden Enden diente als »trockener Fischbehälter«. Es sind aber auch Einbäume ohne Schotteinteilung erhalten.

Obwohl zu Anfang des 20. Jahrhunderts an den kaschubischen Seen die Einbäume noch ziemlich oft gebraucht wurden, sind verhältnismäßig wenige Fotos von ihnen erhalten geblieben. Mir sind nur drei Aufnahmen bekannt, von denen zwei eine wesentliche Bedeutung für das Studium des Bootbaus haben. Das erste Foto (Abb. 3) stellt in einer Bucht des Sees in Wdzydze Kiszewskie einige aus mächtigen Stämmen ausgehauene Einbäume dar, deren Bugteile deutliche Spuren von Reparaturen erkennen lassen, denn sie sind mit kurzen angenagelten Brettern versehen.¹² Die auf solche Weise mehrfach reparierten Boote berechtigen uns zu der Schlußfolgerung, daß die Einbäume in ihrer ursprünglichen Form nicht beständig waren. Ihre Lebensdauer verlängerte man durch die Reparatur, und man gab sie erst dann auf, wenn sie sich bestimmt nicht mehr zum Einsatz eigneten.

Die angewandten Reparaturmethoden, besonders die Einfügung einer zusätzlichen Planke entlang der ganzen Bootsseite, konnten zur weiteren Vervollkommnung dieses einfachen Wasserfahrzeuges anregen.

Eine interessante Bootsversion zeigt das von F. Lorentz veröffentlichte Foto.¹³ Darauf ist ein Kaschube in einem Einbaum zu sehen, an dessen Seite die sogenannten Flügel, waagerechte Stabilisierungsplanken, angesetzt sind (Abb. 4).¹⁴ Diese Planken, die etwas über der Wasserlinie des leeren Rumpfes angebracht wurden, verhinderten das Kentern des Bootes, vergrößerten aber durch ihren Umfang seine Wasserverdrängung. Einbäume mit Stabilisierungsplanken wurden an den kaschubischen Seen allerdings nicht so oft verwendet wie an den Wilnaer Seen.¹⁵

Außer dem Foto, das von F. Lorentz veröffentlicht wurde, bin ich nämlich nirgends mehr auf die Spur einer solchen kaschubischen Konstruktion gestoßen. Nur einmal habe ich eine Information über derartige Boote erhalten, die einst an den kleinen, westlich von Gowidlino gelegenen Seen verwendet wurden.¹⁶ Es ist interessant zu erwähnen, daß mein Informant ein relativ junger Mann war, während sich viel ältere Bootsbauer z.B. vom Wdzydze oder Białe (Chmielno)-See überhaupt keiner derartigen Konstruktionen entsinnen konnten. Man darf also annehmen, daß Einbäume mit Stabilisierungsplanken nur örtlich begrenzt vorkamen, vielleicht gerade in der Umgebung von Gowidlino. Von der örtlich begrenzten Verbreitung derartiger Wasserfahrzeuge dürften auch die auf der erwähnten Aufnahme sichtbaren Heckteile der beiden Plankenboote zeugen, die den westlich von Kartuzy verwendeten Booten ähneln. Es ist bedauerlich, daß F. Lorentz die Ortschaft nicht näher beschrieben hat, wo die Aufnahme gemacht wurde.

Bei der Vorstellung der kaschubischen Boote und ihrer Modifikationen ist ein ungewöhnlicher Bootsfund zu erwähnen, welcher aus dem Radauner See herausgeholt wurde und gegenwärtig in den Sammlungen des Kaschubischen Museums in Kartuzy aufbewahrt wird (Abb. 5). Boden, Kimmteil der Seiten, Bug und ein Teil des Hecks wurden bei diesem Boot aus einem Eschenstamm hergestellt; erhalten blieben auch Fragmente der kiefernen Seitenplanken, die mit geschmiedeten Nägeln am Boot befestigt sind.

Dieser Einbaum mit Setzborden ist zweifellos ein Beispiel für die Weiterentwicklung des Bootsbaus, die eine Vergrößerung des Wasserfahrzeugs bezweckte. Auch aus anderen Gebieten kennen wir die Vergrößerung von Einbäumen durch Setzborde, die mit Seilen, Dübeln oder Nägeln befestigt sind.

Bei der Untersuchung dieses interessanten Denkmals des kaschubischen Bootsbaus könnte auch angenommen werden, daß es sich um eine Reparatur am Einbaum handelt, bei der die beschädigten Seiten durch neu eingesetzte Planken ausgebessert wurden. Diese Vermutung scheint jedoch wenig glaubhaft, weil die erhalten gebliebenen Boote davon zeugen, daß Kimm-, Bug- und Heckteile am häufigsten beschädigt waren. Bei dem erwähnten Bootsfund sind diese Teile aber in gutem Zustand; alles weist also darauf hin, daß man absichtlich einen Einbaum als unteren Teil eines Bootes anfertigte, dessen Seiten höher sein sollten. Diese Bauweise findet Analogien in den früheren Bootsfunden aus dem Gdańsker Küstenland, aus denen man eine ähnliche Entwicklung vom Einbaum über das Setzbordboot zum Plankenboot erschließen kann.¹⁷

Prototypen der Plankenboote

Aus den während der Feldforschungen gesammelten Materialien geht hervor, daß breit angelegte Bauversuche von Plankenbooten auf der Kaschubischen Seenplatte um die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert stattfanden. Früher fanden Plankenboote nur lokale Verwendung und waren zahlenmäßig begrenzt. Diese Sachlage spiegelt sich in einem kaschubischen Gedicht wider, das 1870 veröffentlicht wurde.¹⁸ Der Dichter beschreibt in seinem Werk das Ufer des Białe Sees in Chmielno, wo »das Boot und der Einbaum liegen ...« Vielleicht bediente sich des erwähnten Bootes und des Einbaums der Großvater des 1902 in Chmielno geborenen Franciszek Cieszyński. F. Cieszyński war, wie auch sein Vater, Fischer; er erinnerte sich gut an die frühere Technik des Fischfangs und an die verwendeten Bootstypen. Während der zwei Unterredungen, die ich mit ihm führte, hat er ein ausgezeichnetes Gedächtnis an den Tag gelegt. Alle Informationen, die 1975 gesammelt wurden, bestätigten sich ganz genau in der zweiten, 1976 durchgeführten Unterredung. Das Thema dieser Unterredungen waren frühere Versuche, Einbäume durch Plankenboote zu ersetzen. In der Umgebung von Chmielno vollzog sich dieser Prozeß in den zwanziger Jahren des 20. Jahrhunderts. Damals traten Schwierigkeiten auf, in den schon gelichteten Wäldern ausreichend große Baumstämme zu beschaffen, die sich zur Herstellung von Einbäumen eigneten.

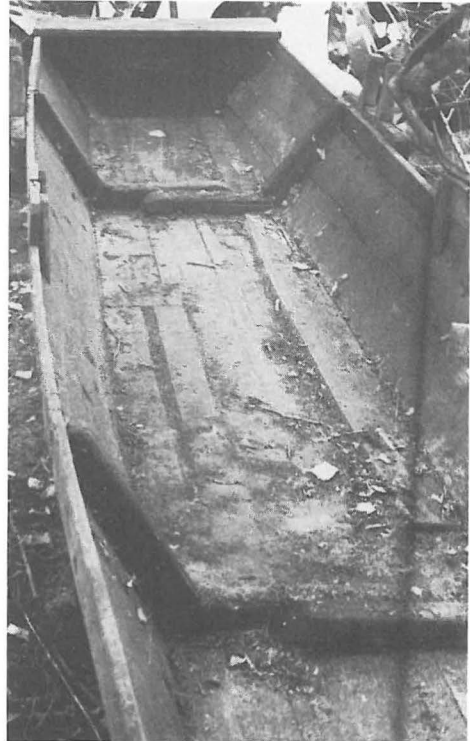
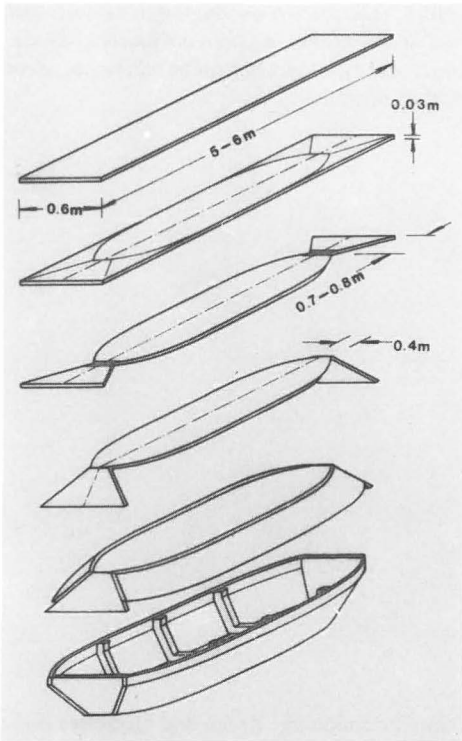


Abb. 6 (links) Versuch einer Rekonstruktion der Bauetappen des von F. Cieszyński in den zwanziger Jahren des 20. Jahrhunderts aufgebauten Plankenbootes.

Abb. 7 (rechts) Der mittlere Teil des alten Typs des kaschubischen Plankenbootes mit zahlreichen Spuren von Reparaturen und Modifizierungen (z.B. Abschneiden des Stevens und sein Ersatz durch den Heckspiegel). Das Objekt wurde auf dem Hof eines Bauern und Fischers aus Mezowo dokumentiert.

Ein Prototyp der neuen Bootsform, die vor einigen Jahrzehnten in beträchtlicher Zahl verwendet wurde, ist sehr deutlich im Gedächtnis von F. Cieszyński eingepreßt geblieben. In seinen Formen ähnelt das Boot dem Einbaum, war aber völlig aus Planken gebaut. Die Grundlage für den Bau eines derartigen Bootes war die Gewinnung eines 5 bis 6 m langen, nicht weniger als 0,6 m breiten und 0,03 m starken Kiefern Brettes (Abb. 6). Aus einem Stamm mit entsprechendem Durchmesser konnte man dadurch, anders als beim Einbaum, mehr als ein Plankenboot bauen. Die breite Kiefernplanke bildete den Boden sowie den Vor- und Achterstevens des Bootes. Die größte Schwierigkeit bereitete den zu jener Zeit mit dem Bootsbau beschäftigten Fischern die Formgebung der Endteile, d.h. des Bugs und des Hecks. Zu diesem Zweck zeichnete man an der Planke, 0,7–0,8 m von ihren Enden entfernt, zwei Linien an, die senkrecht zu den Längskanten verliefen. Auf diesen Linien zeichnete man jeweils im Abstand von ca. 0,1 m von den Längskanten Punkte ein. Diese Punkte verband man mit den Plankenecken und gewann so die Form der Bug- und Heckteile. Nach dem Ausschneiden der überflüssigen Flächen sägte man an den beiden schmalsten Stellen der Planke einige waagerechte Quereinschnitte ein, um das Biegen der Plankenenden zu erleichtern. Dafür wurde die Bodenplanke mit den Einschnitten nach unten auf ein spezielles Gestell gelegt, so daß man über Dampf die Plankenenden nach unten biegen konnte.



Abb. 8 *Der Boden im Bugteil des Bootes mit deutlich erkennbaren Quereinschnitten, die das Biegen der Planken erleichtern sollten (aus dem Dorf Borucino).*

Von der Tiefe der Seiteneinschnitte (ca. 0,1 m) hing die endgültige Breite und Höhe des Bootes ab. Denn die nach oben breiter werdenden eingebogenen Teile der Planke, die die sogenannten Spitzen bildeten, bestimmten den Winkel, in welchem ihnen die einzelnen Seitenplanken zugeführt wurden. Diese waren gewöhnlich 0,5 m breit. Nachdem sie an Boden, Bug- und Heckteil befestigt waren, setzte man ins Bootsinnere als Versteifungen Spantpaare ein. Jedes Spantpaar bestand aus zwei natürlich gewachsenen Kniehölzern (Eiche oder Apfelbaum), deren waagerechte Schenkel nebeneinander auf dem Bootsboden befestigt wurden, während die anderen jeweils eine Seitenwand stützten (vgl. Abb. 7). Man beschränkte sich dabei auf wenige Spantpaare, gewöhnlich zwei oder drei.

Eine weiterentwickelte Form dieses Bootes hatte zusätzlich einen zweiten schmalen Plankengang, der sich über die ganze Bootslänge erstreckte und gewissermaßen als Reling diente. Er wurde durch Stumpfstoß an der am oberen Rand abgeschrägten Seitenplanke so befestigt, daß er genau senkrecht stand. Solche Boote waren nicht sehr dauerhaft; besonders oft wurden sie an den Biegestellen der Spitzen beschädigt.

Die vorgestellte Version hat eine bedeutende Rolle bei der Gestaltung der Plankenboote gespielt, die sich zur Zeit an den kaschubischen Seen beobachten lassen. Es ist mir leider nicht gelungen, eine solche Konstruktion zu finden. F. Cieszyński behauptete zwar, solch ein Boot in den siebziger Jahren in Sianów bei Kartuzy gesehen zu haben, doch mein eigenes Suchen danach im Jahre 1975 war erfolglos. Am Mezowskie See bei Dzierżążno habe ich dagegen in einem Fischerhof die Reste eines derartigen Bootes gefunden. Sein Boden war mehrfach ausgebessert, und die ursprünglichen Endteile von Bug und Heck waren ersetzt (Abb. 7).

Auf das Boot, das hinsichtlich mancher technischer Eigenschaften den von F. Cieszyński beschriebenen Merkmalen ähnelte, die die Folge des üblichen Bodenbiegens zwecks Erreichung von »Spitzen« waren, stieß ich an einem kleinen See bei Borucino (südlich von Kartuzy). Der Boden dieses Bootes hatte, obwohl er in seinem Vorderteil nicht besonders stark aufgebogen war, trotzdem deutliche Quereinschnitte, und sein Bug war aus einem anderen Bauteil hergestellt worden (Abb. 8).

An einigen anderen Seen der Kaschubischen Seenplatte, besonders an den kleineren, die schon seit Jahren von denselben Familien gepachtet werden, kann man interessante Boote finden, die anschauliche Beispiele für die Suche nach Formen darstellen, die den Einbaum zu ersetzen hatten. Konstruktionen, die ihre Erbauer voll und ganz zufriedenstellten, blieben im Laufe von vielen Jahren unverändert. Zu den interessantesten Prototypen, die noch unter den ursprünglichen Voraussetzungen anzutreffen sind, muß man die Boote von Władysław Mielewczyk zählen, der am Sianowo-Leśne See (westlich von Kartuzy) Fischfang betreibt. Diese Boote wurden noch von seinem Vater »ausgedacht« und werden gegenwärtig unter Aufsicht des Fischers vom ortsansässigen Tischler gebaut.

In ihrer Konstruktion erinnern die Boote von W. Mielewczyk an Einbäume, weisen aber einen relativ hohen technischen Entwicklungsstand auf (Abb. 9 und 10). Die Böden dieser Boote (mit zwei oder drei Plankengängen) sind leicht gebogen, an Bug und Heck sind flache, senkrecht angeordnete Bretter eingesetzt. Die Seiten bestehen aus zwei in Klinkertechnik mit einander verbundenen Plankengängen. Zur Aussteifung des Bootes dienen zwei Schotte, die am Boden an den Bodenwrangen befestigt sind. Ähnliche Verstärkungen befinden sich an Bug und Heck. Die gesamte Aussteifung wird durch ein verhältnismäßig dickes, in der Bootsmitte angeordnetes Bauteil ergänzt, das wegen seiner Form und seines Ausmaßes an das aus dem vollen Holz stehengebliebene Schott mancher Einbäume erinnert (vgl. Abb. 2). Bei der Bewertung der Festigkeit der Bootskonstruktion von W. Mielewczyk muß man feststellen, daß sie übermäßig ausgesteift ist.¹⁹

Auf ein anderes interessantes Boot, das in seiner Form ebenfalls an den Einbaum anknüpft, bin ich an einem See bei Kamionka Gowidlińska (südwestlich von Kartuzy) gestoßen. Die aus einem Plankengang bestehenden Seiten dieses Bootes haben kleine Ausnehmungen in ihren Oberkanten, in welche die Bänke eingesetzt sind (Abb. 11). Eine ähnliche Lösung wurde in einem der »jüngeren« Einbäume verwendet, der im Kaschubischen Ethnographischen Park in Wdzydze aufbewahrt wird.²⁰

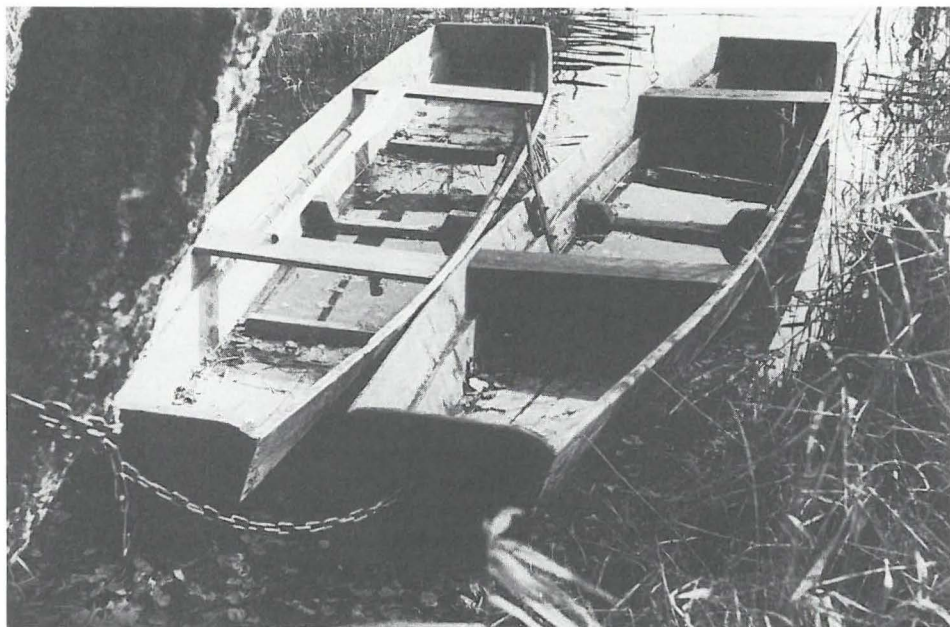


Abb. 9 Fischerboote mit der Querversteifung, die an die Schottwand eines Einbaums erinnert (Sianowo-Leśne-See).

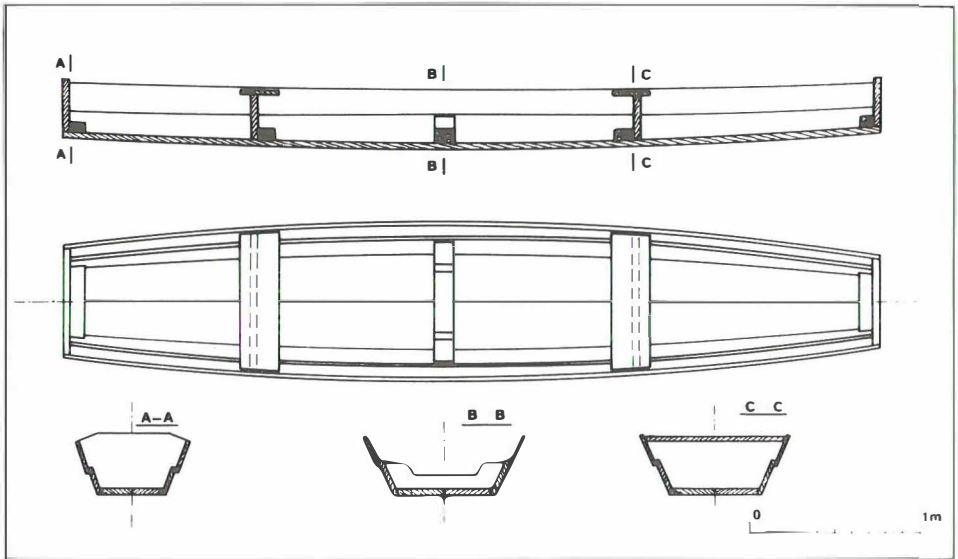


Abb. 10 Dokumentarzeichnung des am Sianowo-Leśne-See verwendeten Fischerbootes.

Außerhalb des Zentralgebiets des kaschubischen Küstenlandes zwischen den Städten Wejherowo, Kościerzyna und Chojnice lassen sich ebenfalls manche interessante, örtlich gebundene Typen der kaschubischen Boote beobachten. Am schönsten sehen die Boote aus, die heute noch in Swornigacie am Charzykowskie See und an anderen Seen verwendet werden, die der Fluß Brda durchströmt. Diese Boote haben schlanke Formen und zeichnen sich durch ihre spantenlose Konstruktion aus, die von ihrem Prototyp – dem Einbaum – abzuleiten ist. Sie haben sich jedoch relativ früh herausgebildet; ihre vereinfachten Zeichnungen hat 1914 A. Se-

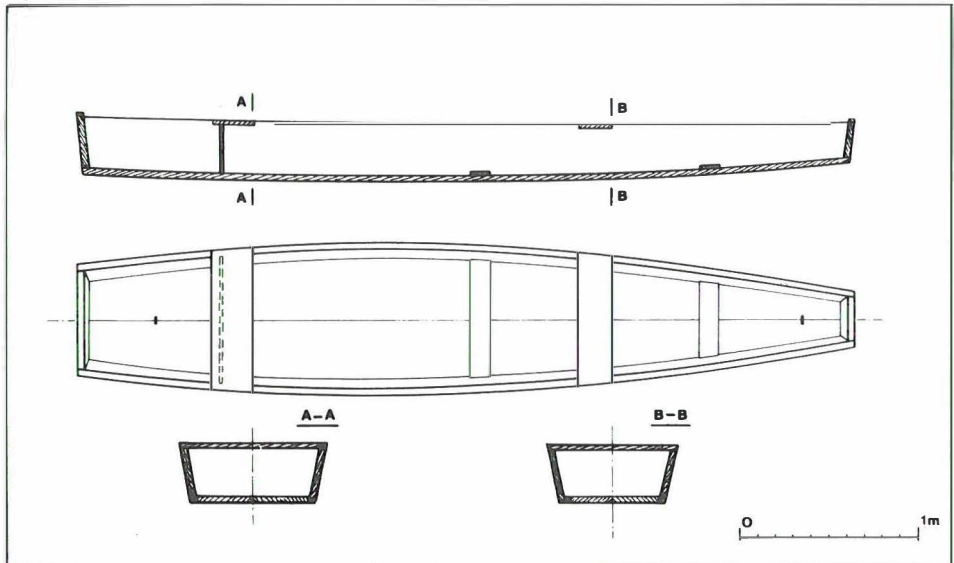


Abb. 11 Dokumentarzeichnung des am kleinen See in Kamionka Gowidlińska verwendeten Fischerbootes.

Abb. 12 *Fischerboot vom
Charyzkowskie-See, aus dem
Dorf Swornigacie.*

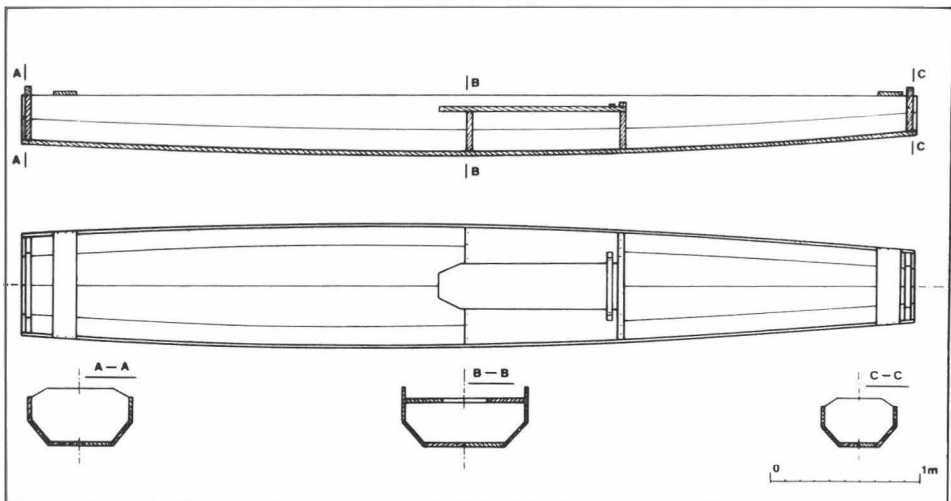
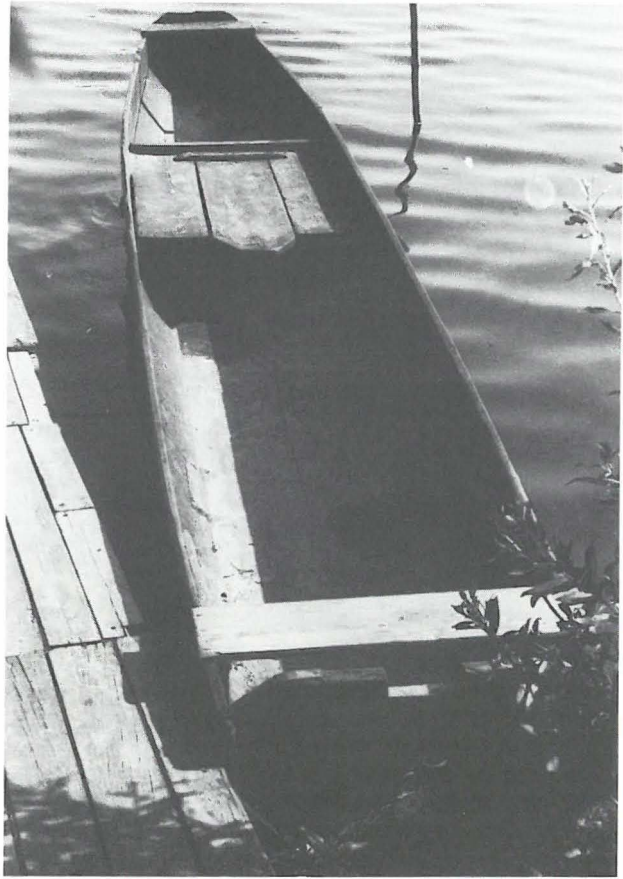


Abb. 13 *Dokumentarzeichnung eines typischen Bootes, das am Charzykowskie-See in Swornigacie anzutreffen ist.*



Abb. 14 *Fischerboot aus der Umgebung von Zakrzewo.*

ligo veröffentlicht.²¹ Gegenwärtig werden diese Boote zu Transportzwecken verwendet, zum Beispiel zur Heubeförderung von den Wiesen an den gegenüberliegenden Seeufnern. Dieses Boot wird auch als Begleitfahrzeug beim Holztransport durch Flößen eingesetzt, wie es noch an der Brda erfolgt.

Einer der Erbauer solcher Boote ist der in Swornigacie ansässige Tischler Stanisław Guziński. Seiner Mitteilung zufolge werden derartige Verkehrsmittel am Charzykowskie See und an den anderen nahe gelegenen Seen von jeher verwendet; er konnte sich auch an keine anderen Typen älterer Boote erinnern.

Die unter anderen von S. Guziński gebauten Boote haben einen verhältnismäßig schmalen, aus zwei Planken zusammengesetzten Boden sowie zwei schräg gegeneinander angeordnete Seitenplanken, von denen die obere senkrecht steht. Die Querversteifung bilden zwei Schotte, die den Fischkasten oder einen Abstellraum für verschiedene während der Floßfahrt unentbehrliche Gegenstände abgrenzen. Heck- und Bugspiegel, die sogenannten Schwellen, sind so zwischen Boden- und Seitenplanken eingesetzt, daß deren Enden ein wenig über sie hinausragen. Dadurch sollen diese Bauteile gegen Beschädigungen geschützt werden, wenn das Boot auf ein Unterwasserhindernis stößt (Abb. 12 und 13).

An den südwestlich von Wejherowo gelegenen Seen, in der Umgebung von Zakrzewo und Linia, werden Boote verwendet, die sich schon wesentlich von denen unterscheiden, die als typisch kaschubische Boote gelten. Lediglich in ihren Formen und den zweitrangigen technischen Lösungen ähneln sie den klassischen Booten aus der Umgebung von Kościerzyna und Kartuzy. Die Böden dieser Boote werden meistens aus drei Planken mit Hilfe von Klammern zusammengefügt, die sowohl von der Außen- als auch von der Innenseite hineingeschlagen werden. Als zusätzliche Verbindung werden ab und zu Bodenwrangen verwendet. Der Boden des Bootes ist an beiden Enden leicht aufgebogen, und um Bug und Heck zu befestigen, hat man die Spiegel durch das Anschlagen von Leisten verbreitert (Abb. 14). Manchmal werden auch spezielle Nuten in den Spiegelbrettern ausgeschnitten; solche Boote kommen aber selten vor. Querversteifungen bilden in diesen Booten die Leisten der Bodenwrangen und die »Spreizen«-Schotte, auf denen die Bänke ruhen. Die Boote aus dieser Gegend wirken schwer und nicht stabil; die Seitenneigung scheint zu klein zu sein.

Abb. 15 *Kleines Fischerboot am Waldsee bei Kościerzyna.*

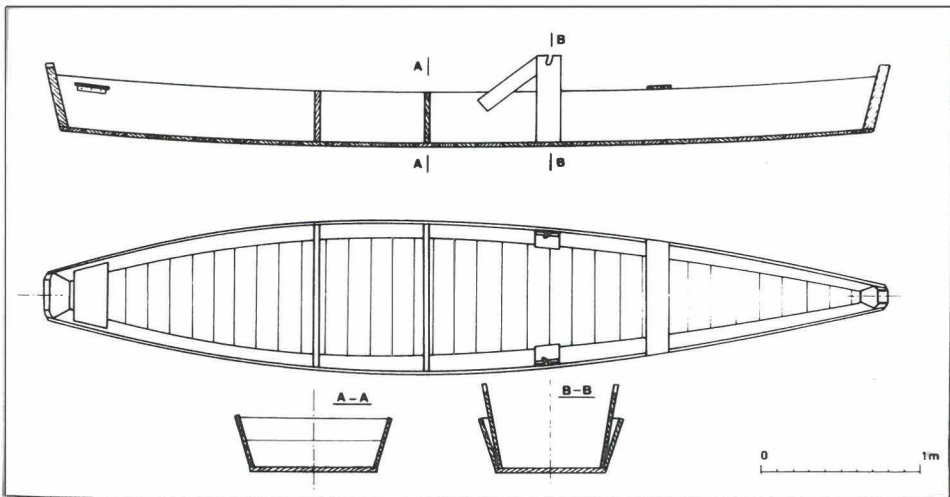


Abb. 16 *Dokumentarzeichnung eines Fischerbootes aus der Umgebung von Kościerzyna.*



Abb. 17 Das nach Anweisungen von F. Cieszyński aus Chmielno gebaute Boot kann die »Kartuzer Variante« des populären modernen kaschubischen Bootes darstellen (aus dem Dorf Mezowo).

Populäre kaschubische Boote

Die Versuche, die in den dreißiger Jahren unseres Jahrhunderts unternommen wurden, um die Einbäume durch die aus einigen Planken gebauten Boote zu ersetzen, führten im Zentralgebiet der Kaschubischen Seenplatte zum Bau eines originellen Wasserfahrzeuges. Es zeichnet sich durch den im Volksbootsbau sehr selten anzutreffenden querverbretterten Boden aus.²²

Aus den von mir unter den Bootsbauern und Fischern durchgeführten Ermittlungen geht hervor, daß dieser Bootstyp in den Jahren vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges breite Anwendung gefunden hat. Nur in manchen lokalen Varianten modernisiert, ist er in seiner ursprünglichen Form bis heute erhalten geblieben (Abb. 15). Auch die Ergebnisse der Feldforschung liefern Beweise dafür, daß sich dieser Bootstyp gerade in den Jahren 1930–1939 entwickelt hat. Die Bestandsaufnahme der an den Seen eingesetzten Boote zeugt von der fast ausschließlichen Verwendung der Bootsformen mit dem querverbretterten Boden in der Kartuzy-Kościerzyna-Territorialzone Polens in der Vorkriegszeit. Derartige Boote werden auch heute nicht außerhalb der ehemaligen Grenze verwendet, obwohl auch dort die kaschubische Bevölkerung ansässig ist. Zusammenfassend muß gesagt werden, daß Boote mit den querverbretterten Böden im Gebiet von Wejherowo bis Gowidlino, weiter bis Brusy, Wiele, Wdzydze und vom Osten her bis an die längs des Weges Stara Kiszewa Gdańsk gelegenen Dörfer anzutreffen sind (Abb. 16).

Die Analyse der Baueigenschaften der populären kaschubischen Boote läßt ihre drei Grundvarianten erkennen.²³ Zwei von diesen Varianten treten in der Umgebung der kaschubischen Zentren Kartuzy und Kościerzyna auf und werden daher im folgenden als Kartuzer und Kościerzynaer Varianten bezeichnet. Die dritte Variante umfaßt die miteinander nicht regional verbundenen, sporadisch anzutreffenden Bootsstrukturen mit dem gleichen charakteristischen Boden. Diese Boote vereinen in sich manche Eigenschaften der ersten beiden Varianten. Solche Formen werden besonders an den kleinen, in Wäldern gelegenen Seen verwendet.

Als Beispiel der klassischen Kartuzer Variante können die Boote gelten, die vor kurzem von dem schon erwähnten Bootsbauer F. Cieszyński aus Chmielno gebaut wurden (Abb. 17 und 18). Dieser Bootsbauer begann seine Arbeit mit der Vorbereitung von zwei Seitenplanken (gewöhnlich aus Kiefernholz) mit folgenden Abmessungen: Länge 5,50 m, Breite 0,30 m und Stärke 0,03 m. Die nächste Tätigkeit bestand in der Anfertigung des Schottes, das von ihm »Spant« genannt wurde und dessen Breite am Bootsboden 0,80 m betrug, an der Stoßstelle der Oberkanten der Seitenplanken hingegen 1,0 m. Die Bordwandneigung, ein sehr wesentlicher Faktor für die Stabilität des Bootes, von F. Cieszyński »Vorsprung« genannt, muß für Seitenplanken von solchen Ausmaßen 0,10 m betragen. Noch vor seiner Befestigung an den Planken wurden in die unteren Ecken dieses Schotts Durchflußöffnungen eingeschnitten. Gleichzeitig mit dem Schott fertigte man aus den etwas stärkeren (0,05 m), kurzen Brettern die »Spitzen« für Bug und Heck. Die vordere Spitze in den von F. Cieszyński erbauten Booten war 0,2 m breit, und die Höhe betrug in der ersten Etappe der Anfertigung etwa 0,5 m. Die achtere Spitze war um 0,1 m breiter. In den Spitzen wurden von den Unterkanten 0,30 m abgemessen, und man führte an diese Stellen Einschnitte entsprechend der Stärke der unteren Seitenplanken aus. Danach wurden schräg, in der Richtung zu den unteren Ecken hin, die überflüssigen (dreieckigen) Teile des Bretts abgeschnitten.

In die so ausgeführten Nuten wurden die Enden der Seitenplanken eingesetzt. Der obere Seitengang wurde am unteren in Klinkertechnik befestigt. Er wurde aus dünneren und schmalere Kiefernplanken hergestellt (Breite 0,25 m, Stärke 0,02–0,025 m). Zu diesem Zweck wurden in den Spitzen weitere, entsprechend kleinere Nuten eingearbeitet.

Beim Zusammenbau der Teile begann man mit der Befestigung des Schotts an zwei Seitenplanken in einer Entfernung von 2,5 Metern von denjenigen Enden, die als Heckteil des Bootes

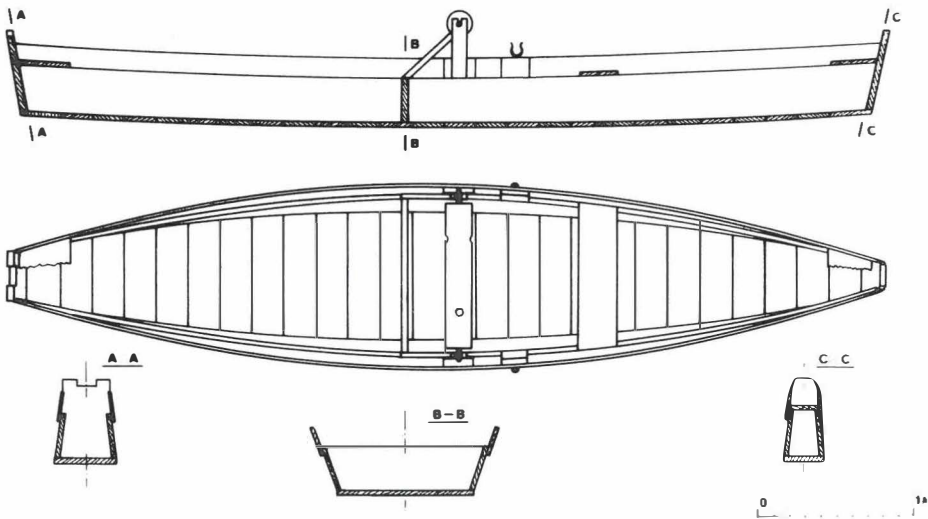


Abb. 18 Dokumentarzeichnung eines typischen kaschubischen Bootes, entworfen aufgrund der von F. Cieszyński aus Chmielno eingeholten Informationen.

vorgesehen waren. Bei diesem Arbeitsgang lagen die Bauteile in umgedrehter Stellung, d.h. mit der Unterkante nach oben. Nach seiner Befestigung wurden 0,30 m vor und hinter dem Schott an den Unterkanten der Seitenplanken spezielle Spannbretter angebracht. Sie hatten für ein gleichmäßige Breite des Bootsbodens im Bereich des Schotts und eine sanfte Biegung der bis zu den Spitzen gezogenen Seitenplanken zu sorgen. Nach der Verbindung der unteren Seitenplanken mit den Spitzen wurden die unteren Kanten behobelt, um horizontale Flächen zu erzielen und damit das genaue Aufliegen der Bodenplanken zu gewährleisten. Daraufhin wurden von der Mitte aus in beide Richtungen die Bodenplanken angebracht, wobei die Spannbretter im entsprechenden Moment abgenommen und die über die Seite hinausragenden Planken unter Beibehaltung eines kleinen Überstandes abgeschnitten wurden. Gewöhnlich läßt man auch etwa 0,02 m als Überstand an den Kanten der Boden- und Seitenplanken an den beiden Spitzen. Dadurch will man die Abdeckung der Kantenteile für den Fall gewährleisten, daß das Boot auf ein Unterwasserhindernis auffährt.

Nach der Befestigung des Bodens wurde das Boot in seine natürliche Stellung gedreht, und die oberen Seitenplanken wurden angebracht. Den Bauprozess schloß die Anbringung der Bootsdollen ab. Danach wurde das ganze Boot mit Holzteer, Xylamit oder Karbolineum getränkt. In der Fischerausführung eines derartigen Bootes wurde auch die Halterung der Garnwind angeschlagen und in der achteren Spitze ein flacher Einschnitt für die Leine des Zuggarns (= Netz) eingearbeitet. Das Ganze wurde durch das Anbringen der Bänke und das Anfertigen der Riemen ergänzt.

Im Gegensatz zur Kartuzer Variante sind die Boote der Kościerzynaer Variante etwas länger (über 6 Meter) und wirken dadurch schlanker (Abb. 19 und 20). Diese Konstruktion ist im Innern gewöhnlich durch zwei Schotte geteilt und hat vorn den aus einer schmalen Planke angefertigten Balkensteven und achtern den Spiegel, der aus einem Brett mit etwas stumpfen Seiten angefertigt ist.

Einer der Bootsbauer aus der Umgebung von Kościerzyna ist der im Jahre 1904 geborene Boleslaw Gołuński, wohnhaft in Czarlina am Jelenie See, einem Arm des Wdzydze-Sees. Die-



Abb. 19 Verkehrsboot vom Wdzydze See; es stellt die »Kościerzynaer Variante« des populären kaschubischen Bootes dar (aus dem Dorf Wdzydze Kiszewskie).

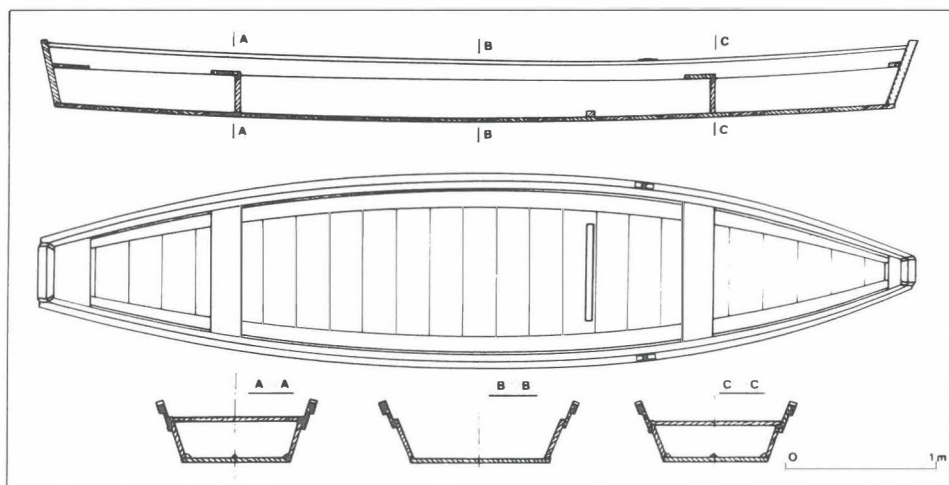


Abb. 20 Dokumentarzeichnung eines typischen Verkehrsbootes, eingesetzt am Wdzydze-See.

ser Nestor der kaschubischen Bootsbauer gehört zur großen Sippe der dortigen Binnenschiffer und Wassersportler, deren Familienname aus dem Namen eines anderen Armes des Wdzydze Sees, des Gołuń Sees, abgeleitet wird. In letzter Zeit spezialisierte sich B. Gołuński auf den Bau von Booten mit einem Seitengang (Abb. 21). In den früheren Jahren hatte er viele Boote mit zwei Plankengängen gebaut. Die Boote mit einem Seitengang sind kleiner und werden für Erholungszwecke verwendet, die Boote mit zwei Plankengängen wurden früher in der Fischerei und werden gegenwärtig vor allem für Verkehrszwecke eingesetzt.

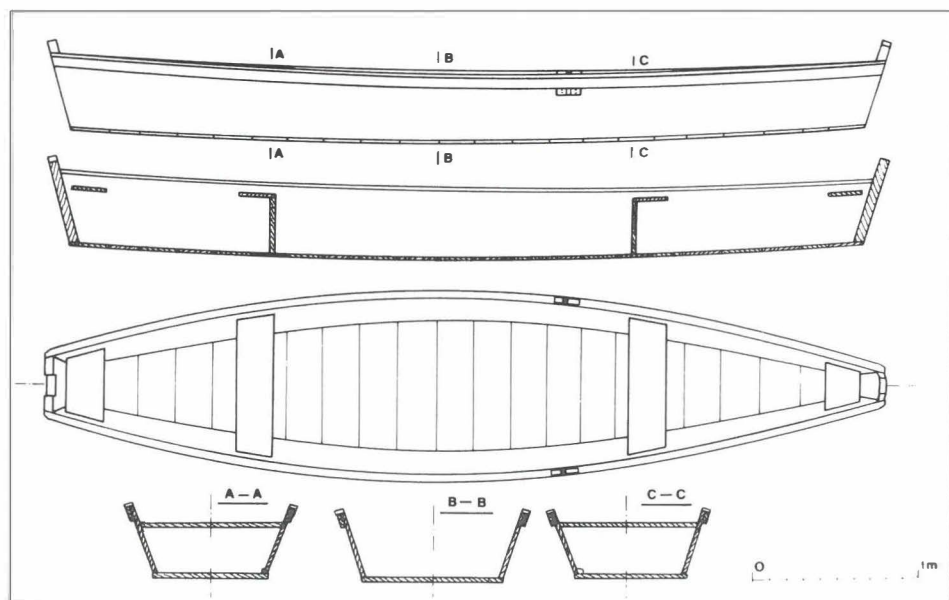


Abb. 21 Dokumentarzeichnung eines Freizeitbootes aus Kościerzyna, gebaut von B. Gołuński aus Czarlina.

Die Technik des Bootsbaus in der Werkstatt von B. Gołuński unterscheidet sich praktisch nicht von der, die von den Bootsbauern aus der Umgebung von Kartuzy angewandt wird. Ähnlich ist auch die Terminologie. So werden die Abschlüsse des Bootes als Spitzen (*szczyty*), die Schotte als Schwellen (*progi*) und die Bordwandneigung mittschiffs als Vorsprung (*wystawność*) bezeichnet. Die Dolle hat dagegen eine andere Benennung (*roglica*), die Leiste zur Seitenversteifung wird Verkleidung (*okładzina*) genannt, ebenso werden manchmal auch die ganzen Seiten bezeichnet.

Die Boote aus Kościerzyna werden ebenfalls aus Kiefernholz, seltener aus anderen Holzarten, zum Beispiel Fichtenholz, gebaut. Die Boote werden mit Karbolineum konserviert; früher verwendete man auch Holzteer. B. Gołuński hat sich ungünstig über den Holzteer geäußert. Seiner Meinung nach bedecke er nur das Äußere der Planken, während sich der Fäulnisprozeß von der Mitte aus vollziehe.

Zusammenfassung

Die zur Zeit an verschiedenen kaschubischen Seen anzutreffenden volkstümlichen Boote lassen nur noch selten ihre Entwicklung aus dem Einbaum erkennen. Trotzdem sind die populären Varianten der Bootsformen aus der Umgebung von Kartuzy und Kościerzyna gute Beispiele für das von Erfolg gekrönte Streben nach dem optimalen Boot.

An einer Reihe von Seen verlief die Weiterentwicklung des Einbaums auf einem anderen Weg, und es läßt sich annehmen, daß sie noch nicht ihre endgültige Form erreicht hat. Es ist auch schwer vorauszusehen, auf welchem Weg sich weitere Modernisierungen entwickeln werden. Diese Änderungen könnten sich leider auch in Richtung auf Vereinfachungen und auf die Aneignung jener Lösungen entwickeln, die bei den zum Einsatz in den staatlichen Fischereibecken bestimmten Fangbooten oder bei den aus anderen Ortschaften hergebrachten Booten üblich sind (in der Umgebung von Kartuzy habe ich zum Beispiel die aus dem Weichselgebiet stammenden Boote gesehen). Dadurch könnten die originalen kaschubischen Bauformen ihren authentischen Charakter verlieren.

In den kaschubischen Booten lassen sich bodenständige Merkmale des slawischen Bootsbaus wahrnehmen: spantenloser Bau des Bootes, der querverbreiterte Boden, eine reiche Terminologie und die Betriebstechnik – Vorwärtsbewegen des Bootes durch Rudern und Staken.²⁴

Der querverbreiterte Boden ist eine verhältnismäßig »moderne« Bautechnik, die keinen Zusammenhang mit dem frühmittelalterlichen Material aus dem Gebiet des slawischen Bootsbaus im Küstenland hat.²⁵ Daß der querverbreiterte Boden eine relativ späte Erscheinung ist, geht auch daraus hervor, daß diese Bauweise sich nicht über die Grenzen der Kaschubischen Seenplatte hinausentwickelt hat, die 1918–1939 zu Polen gehörte. Wäre diese Technik schon vor dem Jahre 1918 bekannt gewesen, so fände man das Material in einem weiteren Gebiet.

Es ist möglich, daß künftige archäologische Forschungen auf dem Grunde der kaschubischen Seen etwas mehr Vergleichsmaterial und vielleicht auch weitere Varianten der modifizierten Einbäume und Plankenboote liefern werden.

Anmerkungen:

- 1 F. Lorentz: *Zarys etnografii kaszubskiej*. Toruń 1934, S. 1–2; A. Fischer: *Kaszubi na tle etnografii Polski*. Toruń 1934, S. 1–4; L. Malicki: *Regiony etnograficzne Pomorza Gdańskiego*. In: *Jantarowe Szlaki*, rok XIV, nr 8–9, Sierpień-wrzesień 1971, S. 2; B. Sychta: *Kaszubskie grupy regionalne i lokalne ich nazwy i wzajemny stosunek do siebie*. In: *Rocznik Gdański*, tom XVII/XVIII, Gdańsk 1960, S. 7–8.
- 2 L. Malicki: *Regiony ...*, S. 2.
- 3 E.S. Gulowski: *Von einem unbekanntem Volk in Deutschland*. Berlin 1911, S. 90–91; F. Lorentz, a.a.O., S. 22–23.
- 4 A. Fischer, a.a.O., S. 32; S. Poniatowski: *Etnografia Polski t. 5, III*. Warszawa 1932, S. 258.

- 5 Entsprechende Informationen wurden während der Feldforschungen im Rahmen der Arbeiten des Zentralen Meeremuseums in Gdańsk in den Jahren 1974–1981 gesammelt. Ein Einbaum wurde z.B. von den Einwohnern des Dorfes Dziemiany in der Nähe der Siedlung Czarne an einem kleinen Waldsee gesehen. Die Einbäume in den Gehöften der Fischer wurden auch von den Mitarbeitern des Kaschubischen Ethnographischen Parkes in Wdzydze beobachtet. 1971 haben sie in Kalisz Kaszubski bei Dziemiany zwei solche Boote gekauft.
- 6 Die Einbäume wurden von Frostmännern entdeckt. Zwei Einbäume wurden 1981 von den Mitarbeitern des Zentralen Meeremuseums in Gdańsk aus dem Głębokie See bei Kartuzy herausgeholt. Die Sammlungen dieses Museums enthalten auch den 1969 aus dem Raduńskie See herausgeholt Einbaum.
- 7 F. Lorentz, a.a.O., S. 22–23.
- 8 I. Gulowski: *Kaszubi*. Kraków 1924, S. 68.
- 9 F. Lorentz, a.a.O., S. 22.
- 10 A. Fischer, a.a.O., S. 32.
- 11 Entsprechende Informationen wurden von T. Sadkowski, M.A., aus dem Kaschubischen Ethnographischen Park in Wdzydze eingeholt.
- 12 Das Bild wurde veröffentlicht in: H. Kraemer (Hrsg.): *Der Mensch und die Erde*. Berlin/Leipzig/Wien/Stuttgart 1913, S. 235.
- 13 F. Lorentz, a.a.O., S. 22, Abb. 2.
- 14 Der Begriff des sogenannten »beflügelten« Einbaums wurde in die polnische ethnographische Literatur von Prof. Maria Znamierowska Prüfferowa eingeführt, die solche Boote (Einbäume) in der Arbeit »Rybołówstwo Jezior Trockich« (Wilno 1930) beschrieb.
- 15 Ebd.
- 16 Diese Information erhielt ich von Ignacy Wolski aus Kistówko bei Kamionka Gowidlińska; sein aktuell eingesetztes Boot ist in Abb. 11 dargestellt.
- 17 Das bekannteste Denkmal dieser Art ist der Einbaum, der 1896 bei der Bastion »Królik« in Gdańsk entdeckt wurde. Von den späteren Veröffentlichungen, die sich mit diesem Boot befassen, empfehle ich: P. Smolarek: *Studia nad sztuknictwem Pomorza Gdańskiego X–XIII wieku*. Gdańsk 1969; D. Ellmers: *Frühmittelalterliche Handelsschifffahrt in Mittel- und Nordeuropa*. Neumünster 1972, S. 303–304. Ein anderes derartiges Denkmal ist der 1968 während der Meliorationsarbeiten in der Nähe von Kazimierz Pomorski bei Koszalin entdeckte Einbaum. Vgl. R. Lachowiczowa: *Łódź dłu banki z Kazimierza Pomorskiego pow. Koszalin* – Sprawozdania z badań archeologicznych prowadzonych na terenie woj. koszalińskiego w latach 1967–1968. Koszalin 1969, S. 239–240.
- 18 O. Kolberg: *Dzieła wszystkie*, t. 39 »Pomorze«, S. 18.
- 19 In vielen Gebieten Polens werden häufig die Boote verwendet, die Borde mit zwei Plangengängen und sporadischen Versteifungen wie Schott, Bank und Spant haben. An der Narew z.B. herrscht die spanntlose Form vor, die als einzige Versteifung zwei Schotte hat. Eine solche Lösung läßt sich auch in den Booten vom Charzykowskie See beobachten (Abb. 12, 13).
- 20 Der Einbaum aus Kalisz Kaszubski bei Dziemiany, gekauft vom Kaschubischen Ethnographischen Park im Jahre 1971. (Inventarnummer KPE/348/E.)
- 21 A. Seligo: *Die Fanggeräte der deutschen Binnenfischerei*. Berlin 1914, S. 132–133.
- 22 Bei der Präsentation der kaschubischen Boote mit dem querverbretterten Boden muß man noch eine interessante Analogie erwähnen, die sich gegenwärtig in der Lausitz (DDR) beobachten läßt. Die dort sesshafte nationale Minderheit der Sorben bedient sich der langgezogenen, breiten Flachboote mit Seiten aus einem Plankengang und mit querverbrettertem Boden. Die Hauptversteifung, die bei der Mehrzahl dieser Boote verwendet wird, ist ein Schott, das gewöhnlich im Heckteil des Bootes angebracht ist. Bei manchen Exemplaren der sorbischen Boote wird in dem dem Schott gegenüberliegenden Ende des Bootes eine Querleiste – die Spreize – eingefügt. Boote aus der Lausitz unterscheiden sich durch viele technische Merkmale von den kaschubischen Booten. Besonders zeigt sich hier eine andere Befestigung der Seiten an den Steven (waagrecht angeordnete Riemchen). Der Ursprung der sorbischen Boote wird ebenfalls vom Einbaum abgeleitet. Ein interessantes Exemplar ist im Freilandmuseum in Lehde ausgestellt. Es zeichnet sich aus durch erhebliche Breite, leicht geneigte Seiten, die im Mittelteil parallel verlaufen, durch breite Abschlüsse des Bug- und Heckteils sowie durch ein Schott an einem der Bootsenden. Es ist schwer zu beurteilen, welchen Entwicklungsweg der sorbische Einbaum gegangen ist. Vielleicht gehen die neueren Boote, die u.a. A. Fischer und W. Mitzka schon dokumentiert haben, auf Prototypen zurück, die wohl durch Bodenreparaturen aus Einbäumen entstanden sind, bei denen man in Querrichtung kurze Planken angebracht hatte. Das Problem des Lausitzer Bootsbaus bedarf noch spezieller Forschungen.

- 23 Die Einführung des Begriffs der Variante des kaschubischen Bootes ist gewissermaßen vereinbart. Die Einteilung wurde auf Grund der Forschungsergebnisse im Terrain in der Zeitspanne 1974-1977 vorgenommen.
- 24 T. Delimat: Z badań nad szkutnictwem ludowym Pomorza (Zur Erforschung des Volksbootsbaus des Küstengebiets). Szczecin 1959, S. 104-105.
- 25 Vergleiche: P. Smolarek: Studia nad szkutnictwem Pomorza Gdańskiego. Gdańsk 1969.

Copyrighted material