

TRADITIONELLE BOOTE IN DEUTSCHLAND 5: DER FISCHERSCHELCH AM OBERMAIN

VON HANS-WALTER KEWELOH

Nachdem der Germanist Walther Mitzka in den Jahren 1928–1933 das gesamte deutsche Sprachgebiet vom Kurischen Haff bis zur holländischen Grenze und von dort bis in den Süden zu den Seen in der Schweiz und in Österreich bereist hatte, um die von Bauern und Fischern genutzten Boote für eine sachkundlich-geographische Studie zu erfassen, stellte er 1933 in der Veröffentlichung der Ergebnisse für den Main fest, daß *das kleine Mainschiff des ganzen Laufs ... als »Schelch« recht volkstümlich sei*.¹ Diese Aussage hat sich bei den Feldforschungen des Projektes »Vorindustrielle Wasserfahrzeuge im Flußgebiet des Rheins«² am Main in den Jahren 1980 und 1981 im wesentlichen bestätigt. Allerdings gab es im Detail dann doch einige Varianten bei den Fischerbooten des Mittel- und Obermains, die dazu führten, daß Gewährleute in Würzburg zwischen Unterländer und Oberländer Schelch unterschieden. Nachdem in der Folge 4 der Reihe »Traditionelle Boote in Deutschland« im Deutschen Schifffahrtsarchiv der Fischerschelch des Mittelmains, der Unterländer Schelch, vorgestellt wurde³, folgt zum Vergleich in diesem Band der Fischerschelch des Obermains, der Oberländer Schelch.

Am Main stießen wir im Rahmen des Forschungsprojekts auch auf die einzige noch tätige Bootsbauwerkstatt im Flußgebiet des Rheins nördlich von Karlsruhe, auf der in herkömmlicher Weise regional übliche Boote gefertigt wurden. Diese Bootsbauwerkstatt des Bootsbauers Franz Betz in Knetzgau bei Bamberg, der in den 80er Jahren sein Handwerk als Nebenberuf ausführte, war für die überwiegende Zahl der dokumentierten oberländischen Schelche als Herkunftsort festzustellen. Nur zwei ältere Exemplare in Erlach bei Lohr und in Bamberg sowie je ein Arbeitsboot des Wasserschiffahrtsamtes in Haßfurt und des Wasserwirtschaftsamtes in Lichtenfels stammten aus der Werkstatt des Knetzgauer Bootsbauers Stefan Schnös, bei dem Betz selbst in den 50er Jahren das Bootsbauhandwerk erlernt hatte.

Als Beschreibungsgrundlage für den oberländischen Schelch wurde ein Boot gewählt, das ca. 1975 in Knetzgau von Werner Betz für die Fischerzunft in Würzburg gebaut wurde (siehe die lose Zeichnungsbeilage im Einband hinten). Über die Vermessung hinaus gab der in Würzburg Anfang der 80er Jahre für die Wartung der Zunftboote zuständige Valentin Hügel, Sproß einer alteingessenen Würzburger Fischerfamilie, zum Bootstyp und seiner Nutzung detailliert Auskünfte.

Insgesamt wurden 38 weitere Schelche dieses Typs vermessen und fotografisch dokumentiert. Sie werden bei der Typbeschreibung zum Vergleich mit herangezogen. Von diesen 38 Booten wurden 35 von Fischern genutzt. Die restlichen drei Boote wurden als Arbeitsboote gefertigt, und zwar jeweils eins für das Wasserschiffahrtsamt in Haßfurt und das Wasserwirtschaftsamt in Lichtenfels sowie ein weiteres für die Mainfähre in Nord-

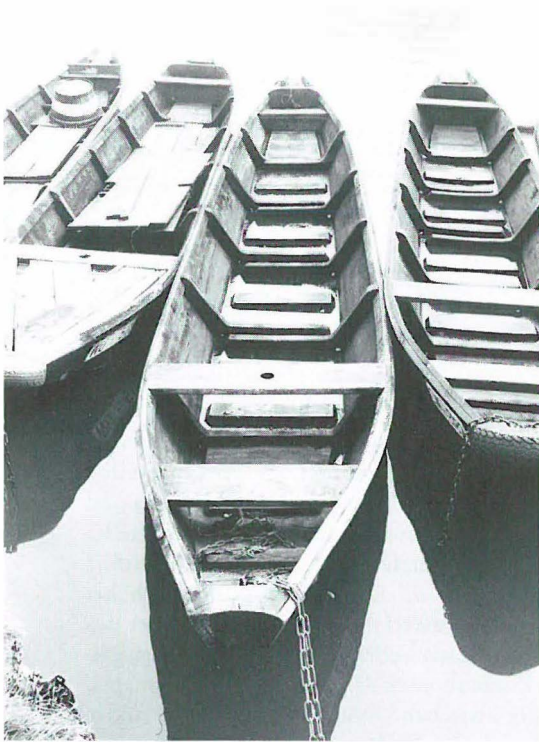


Abb. 1 Schelche der Würzburger Fischerzunft an ihrem Liegeplatz. In der Bildmitte das als Beispiel eines Fischerschelchs vom Obermain aufgemessene Boot (vgl. die Zeichnung in der losen Beilage).

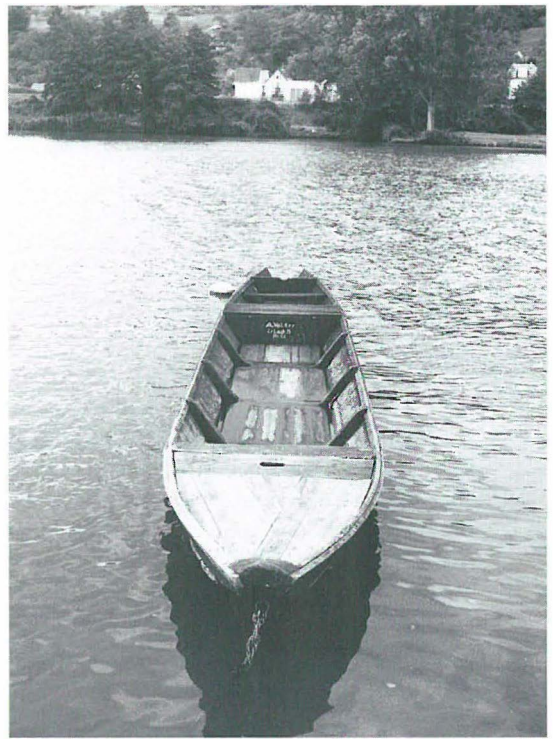


Abb. 2 Fischerschelch in Erlach bei Lohr. Das 1950 von Stefan Schnös in Knetzgau gebaute Boot ist mit einem Längen-Breiten-Verhältnis von 6:1 deutlich völliger als der Schelch der Würzburger Fischerzunft (vgl. Abb. 1).

heim. Als weitere Quelle diente das Auftragsbuch von Betz, das dieser in den Jahren seiner selbständigen Tätigkeit geführt hat. Hier konnten Aufmessungen der vorgefundenen Boote zumindest teilweise mit den Eintragungen in diesem Auftragsbuch verglichen werden. Grundsätzlich ist der Vergleich der Aufmaße vorgefundener Boote mit diesen Eintragungen auch wichtig, um den Quellen- und Aussagewert dieses Auftragsbuchs einschätzen zu können. Dieser erwies sich als sehr groß.

Der oberländische Schelch

Vom Grundsatz her ist der oberländische Schelch ebenso wie der unterländische ein flachbodiges Boot, dessen aufgebogene Enden zum Bug und zum Heck hin schlank zulaufen. Nachdem früher der Bootsboden aus einem einzigen Brett gebaut wurde, ist er heute grundsätzlich aus zwei Brettern zusammengesetzt. Diese beiden Bretter sollen möglichst von einem einzigen Baumstamm genommen werden, damit nicht unterschiedliches Wachstum dazu führt, daß die Bretter gegeneinander arbeiten.

In seinen sämtlichen Bauteilen ist der Fischerschelch des Obermains aus Eichenholz gefertigt.

Länge

Der Schelch der Würzburger Fischerzunft (Abb. 1 und anliegende Zeichnung) ist mit einer Länge von 8,17 m vermessen. Damit entspricht er etwa dem mittleren Längenwert aller erfaßten oberländischen Fischerschelche, der bei 8,12 m liegt (die Arbeitsboote werden hier nicht zum Vergleich herangezogen, da sie für eine andere Nutzung gebaut wurden und sich längenmäßig von den Fischereifahrzeugen unterscheiden). Auf die Bootslänge muß jedoch näher eingegangen werden. In seiner Darstellung des Holzbootsbaus am Mittelmain mit der Beschreibung der Firmbach-Werft in Stadtprozelten und der Schuster-Werft in Gemünden am Main hat Fred Hanke darauf hingewiesen, daß nach Aussagen des Bootsbauers Georg Schuster die in Gemünden gefertigten Schelche üblicherweise früher 9 bis 11 m lang gewesen seien.⁴ Wenn ich bei der Beschreibung des Unterländer Schelchs festgestellt habe, daß diese Länge zumindest seit den 60er Jahren nicht mehr feststellbar ist und daß dies möglicherweise darauf zurückgeführt werden kann, *daß das für solche Bootslängen notwendige Holz nicht mehr zur Verfügung stand bzw. nicht mehr zu Preisen zu bekommen war, die die Kunden zahlen konnten oder wollten*⁵, so läßt sich diese Aussage auch bei den dokumentierten oberländischen Schelchen belegen.

Drei von Betz 1961 und 1962 an Fischer in Daschendorf und Hallstadt gelieferte Schelche waren mit 8,9 m, mit 8,85 m und mit 8,72 m deutlich länger als die festgestellte durchschnittliche Länge des oberländischen Schelchs. Die genannten drei Boote kamen den von Schuster angegebenen Maßen sehr nahe. Boote dieser Länge lassen sich auch bei einem Blick auf das Arbeitsbuch des Bootsbauers Betz feststellen. Er verzeichnet 1961 für den Fischer Baptist Kropf in Bamberg einen ausgelieferten Schelch mit 9 m Länge. Auch das Daschendorfer wie das Hallstädter Boot sind mit jeweils 9 m Länge aufgeführt. Der Unterschied zwischen den im Auftragsbuch aufgeführten Maßen und den Aufmaßen der vorgefundenen Boote erklärt sich dadurch, daß die Längenmaße im Buch in etwa der Länge der Bodenbretter der gelieferten Boote entsprechen. Die Gesamtlänge der Schelche wurde als Folge des Aufbiegens der Bodenbretter natürlich geringer.

Auch der Fischerschelch, den Stefan Schnös 1940 nach Bamberg geliefert hat und den wir 1981 dokumentierten, war trotz verkürzter hinterer Heb immerhin noch 8,55 m lang.

Wenn der oberländische Schelch in Würzburg dennoch heute mit den vermessenen 8,17 m Länge dem durchschnittlichen Maß der Fischerschelche des Obermains entspricht, so ist das darauf zurückzuführen, daß die insgesamt in den Jahren auf der Bootswerft Betz gebauten Fischerboote in der Länge extrem differieren.

Zahlreiche seiner in unterschiedliche Orte am oberen Main ausgelieferten Schelche sind während des gesamten Zeitraums von den 50er Jahren bis Anfang der 80er Jahre zwischen 8,3 m und 8,5 m lang und entsprechen damit dem für den Unterländer Schelch in derselben Zeit festgestellten gängigen Längenmaß.⁶ Einige Kunden geben im gleichen Zeitraum in Knetzgau jedoch ausdrücklich kleinere Boote in Auftrag. So ist ein Fischerschelch, der nach Kitzingen geliefert wurde, auf Bestellung mit einer deutlich kürzeren hinteren Heb und mit einem für den Bootstyp ungewöhnlichen Spiegel (s. dazu die Beschreibung von vorderer und hinterer Heb) als Heckabschluß versehen.

Breite

Unabhängig von der Länge differieren die oberländischen Schelche in ihrer Breite nur sehr wenig. Der Zunftschelch der Würzburger Fischerzunft ist bei 2,1 m am Ansatz der vorderen Heb 1,08 m und am Ansatz der hinteren Hebe 1,04 m breit. Seine größte Breite hat er mit 1,12 m am ersten Drittel des Bootes erreicht und hält diese bis ungefähr zur Bootsmitte bei.

Dieser Breite über alles entsprechen Bodenmaße von 0,66 m ab dem vorderen Hebansatz bis hin zur Mitte. Am hinteren Hebansatz ist der Bootsboden ein wenig schmaler geworden.

Im wesentlichen lassen sich diese Baumaße auf alle oberländischen Schelche übertragen. Vergleicht man die Breiten an den Hebansätzen und die größten Bootsbreiten, weichen die einzelnen Fahrzeuge nur um Zentimeter voneinander ab. Diese Aussage gilt übrigens auch im Vergleich mit den Fischerschelchen des Mittelmain, die ähnliche Breiten aufweisen.

Eine auffällige Ausnahme bilden nur die beiden von Stefan Schnös für den Fischer Völker in Erlach bei Lohr (Abb. 2) und für das Wasserwirtschaftsamt in Lichtenfels gebauten Schelche von 1950 und 1940. Sie fallen mit einer größten Breite von 1,32 m und 1,46 m sowie einer korrespondierenden Bodenbreite von 0,76 m bzw. 0,83 m aus dem ansonsten engen Breitenspielraum deutlich heraus. Ihr Längen-Breiten-Verhältnis beträgt 6:1, während es bei den anderen Booten jüngerer Datums 7:1 beträgt. Das letztere Längen-Breiten-Verhältnis weist auch das Modell eines Mainschelchs auf, das sich im Besitz der Würzburger Fischerzunft befindet. Zu diesem Modell stellt Helmut Lehmann in der Beschreibung der Fischereigerätesammlung der Würzburger Zunft fest, *daß die neueren Mainschelche schlanker sind*⁷ als ihre älteren Vorgänger. Diese Aussage wird somit durch die Aufmaße der noch vorhandenen Boote bestätigt.

Grundsätzlich gilt für sämtliche Schelche, daß sie ihre größte Breite entweder schon am vorderen Hebansatz, spätestens jedoch bis zur Bootsmitte erreicht haben. Zum hinteren Hebansatz hin werden sie auf jeden Fall wieder schmaler. Liegt die größte Bootsbreite erst in der Bootsmitte, ist meistens der vordere Hebansatz auch breiter als der hintere. Eine Ausnahme von dieser Regel machen nur einige Fischerschelche in der Umgebung von Bamberg. Diese sind am hinteren Hebansatz um bis zu 0,05 m breiter als am vorderen. Ausnahmslos haben sie ihre größte Breite in der Bootsmitte.

Seitenbord und Schelchhöhe

Die Seitenwände des Schelchs bestehen ausnahmslos aus einem einzigen Brett. Diese Planke ist im stumpfen Winkel von 110° seitlich gegen die Bodenplanke gesetzt, 0,43 m breit und 0,025 m stark. Von innen ist zur Verstärkung der Bordkante eine 0,05 m breite und 0,03 m starke Bordleiste an dieses Seitenbord angenagelt. Bei dem Würzburger Schelch besteht die Leiste nicht aus einem Stück, sondern sie ist vielmehr geteilt. Das erste Stück läuft von der Maulklotzhinterkante in der vorderen Heb bis zur Vorderkante der Mastbank. An deren Hinterkante setzt dann der zweite Teil an, der bis zum Arsch des Schelchs durchläuft.

In der Senkrechten ergibt die Breite des Seitenbords mit der leicht überstehenden Bordleistenkante eine Gesamthöhe des Bootes von 0,39 m von der Bodenunterkante gemessen. An Kopf und Arsch laufen die Seitenborde auf jeweils 0,08 m Höhe zu.

Vordere und hintere Heb

Zu Bug und zum Heck, mundartlich als Kopf und Arsch bezeichnet, ist der Oberländer Schelch mit 0,5 m und 0,52 m kräftig aufgebogen. Die vordere Heb des vermessenen Schelchs ist mit 2,1 m ungefähr 0,2 m kürzer als die hintere Heb, die ca. 2,3 m mißt. Mit diesen Heblängen steht das Boot der Würzburger Fischerzunft im Vergleich zu den anderen Booten dieses Typs deutlich an der Obergrenze. Ob die für einen Oberländer Schelch anderenorts nicht nachgewiesene außergewöhnliche Heblänge noch von dem Beispiel des Unterländer Schelchs beeinflusst ist, kann nur vermutet werden. Ansonsten ist bei den

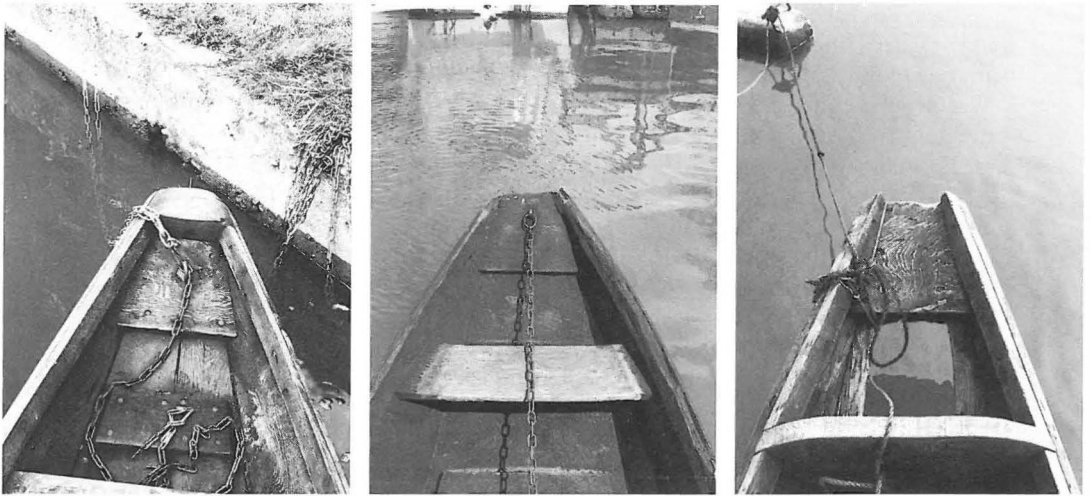


Abb. 3 (links) Kopf des Fischerschelchs in Würzburg mit Maulklotz und anschließendem Maulbrett. – Abb. 4 (Mitte) Früher waren Fischerschelche allgemein mit Maulbrettern an beiden Enden abgeschlossen. Der Schelch eines Fischers in Marktbreit zeigt diese ursprüngliche Form. – Abb. 5 (rechts) Mit Maulbrett abgeschlossenes hinteres Ende des Fischerschelchs in Würzburg. Davor ist das Schott zur Befestigung des Außenbordmotors angebracht, der durch den Einschnitt im Bootsboden ins Wasser geführt wird.

Fischerschelchen des Obermains für die vordere Heb eine durchschnittliche Länge von 1,85 m bis 1,9 m und für die hintere Heb von 1,9 m bis 1,95 m üblich.⁸ Die ungefähre Aufteilung des Bootes in jeweils $\frac{1}{4}$ für vordere und hintere Heb sowie $\frac{2}{4}$ für den Mittelteil, wie sie für den Schelch am Mittelmain konstatiert wurde, bleibt jedoch auch bei den oberländischen Schelchen im großen und ganzen grundsätzlich gewahrt.

Zum Kopf und zum Arsch läuft der Oberländer Schelch der Würzburger Fischerzunft auf 0,22 m bzw. auf 0,24 m zu. Diese Breiten sind bei allen Beispielen dieses Bootstyps zwischen Würzburg und Schweinfurt zu finden. Im Bamberger Raum ist der Kopf jedoch in der Regel etwas breiter. Er erreicht Breiten zwischen 0,3 m und 0,34 m. Gänzlich von der Norm weicht der für die Fähre in Nordheim gebaute Schelch mit einer Kopfbreite von 0,45 m ab. Dies dürfte in Zusammenhang mit seiner Nutzung als Transportfahrzeug stehen.

Abgeschlossen wird der Oberländer Schelch in Würzburg durch einen zwischen die Seitenplanken eingesetzten und auf den Bootsboden genagelten Maulklotz von 0,12 m Länge und einer Höhe von 0,085 m an seinem vorderen und 0,11 m an seinem hinteren Ende. Daran schließt ein 0,25 m langes und 0,03 m hohes Maulbrett an (Abb. 3). Dieser Abschluß des Kopfes mit Maulklotz und anschließendem Maulbrett war bei den meisten Fischerschelchen zwischen Würzburg und Schweinfurt zu finden. Die Abmessungen der Maulklötze und Maulbretter konnten dabei in Länge und Höhe leicht variieren.

Auch die von Betz für Kunden an der Fränkischen Saale gebauten Schelche oberländischer Bauart waren identisch gestaltet. Nur in Bamberg und in den Orten im Umkreis dieser Stadt waren die Boote am Bug durch ein einfaches, eingesetztes Maulbrett geschlossen, das bei den dokumentierten Fahrzeugen zwischen 0,32 m und 0,64 m lang sowie 0,025 m bis 0,03 m hoch war. Teilweise waren auch zwei Maulbretter hintereinander gesetzt. Diesen Abschluß der vorderen Heb hat Fred Hanke als die ursprüngliche übliche, frühe Gestal-

tungsform des Schelchkopfes bezeichnet.⁹ Sie fand sich auch am Obermain bei Booten in Randersacker (Abb. 4), Marktbreit, Segnitz, Kitzingen und bei dem zur Fähre in Nordheim gelieferten Schelch.

War der Abschluß des vorderen Bootsendes mit einem Maulbrett nur im Bamberger Raum und an einzelnen Orten zwischen Würzburg und Schweinfurt anzutreffen, so war diese Form für den Bootsarsch des oberländischen Schelches allgemein üblich (Abb. 5).

Bei einigen Booten hatte der Bootsbauer Betz in Knetzgau aber auch schon auf Wunsch von Kunden den hinteren Hebabschluß grundsätzlich verändert. Um 0,3 m bis 0,4 m in der Länge gekürzt und damit in der Arschbreite auch nicht mehr der Kopfbreite des Bootes entsprechend, sondern um etwa 0,5 m breiter, waren einige Schelche durch ein 0,035 m bis 0,05 m starkes Spiegelbrett geschlossen. Dies ermöglichte die Anbringung eines Außenbordmotors direkt am Bootsende. Zwei Bootsbesitzer hatten nach eigenen Angaben nachträglich die hintere Heb gekürzt und selbst einen Spiegel als Abschluß angebracht (Abb. 6).

Die Kürzung einer Heb wurde aber nicht nur aus solchen Nutzungsgründen, sondern auch wegen Faulschäden, die gerade in diesen Bereichen besonders häufig vorkamen, vorgenommen. So besaß Valentin Hügel in Würzburg noch einen ca. 60 Jahre alten Schelch, der nur in der vorderen Heb rottig geworden war. Daher hatte er das Boot um etwa 0,4 m bis 0,5 m gekürzt und die vordere Heb durch ein vorgesetztes Spiegelbrett selbst abgeschlossen.

In der Anordnung und Verteilung von Duchten unterscheidet sich der Schelch am Obermain zum einen vom Fischerschelch des Mittelmain, zum anderen ist er aber auch in



Abb. 6 In der hinteren Heb verkürzter und mit einem kleinen Spiegel abgeschlossener Fischerschelch in Bamberg. In typischer Weise setzt sein Besitzer zur Fortbewegung des Bootes den Fahrbaum ein.

Abb. 7 *Typische Mastbank und Mastspant bei einem Fischerschelch Oberländer Bauart in Marktbreit.*

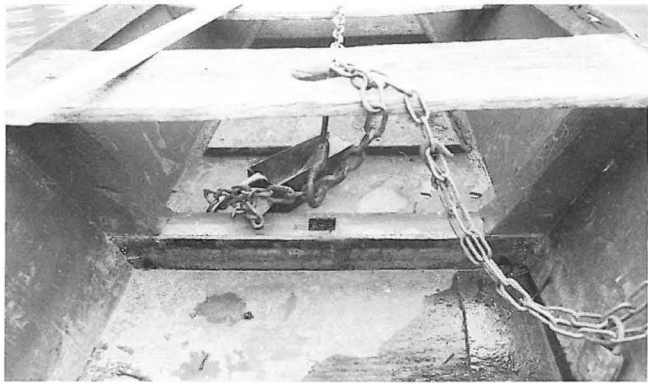


Abb. 8 *Ruderbank im Bereich der hinteren Heb eines Fischerschelchs.*



sich nicht immer einheitlich. Der Schelch der Würzburger Fischerzunft (s. dazu die Zeichnung in der Anlage sowie Abb. 1) hat insgesamt drei Duchten, und zwar jeweils eine in der vorderen und in der hinteren Heb sowie eine weitere Ducht kurz vor dem Ansatz zur vorderen Heb. Die erste Ducht setzt ungefähr in der Mitte der vorderen Heb bei 0,82 m an, ist 0,2 m breit und endet ungefähr 0,1 m unterhalb der Bordkante. Ursprünglich war diese Ducht Auflager des sog. Wurfarnstuhls, einer Teilabdeckung in der vorderen Heb. Der Fischer benutzte sie früher bei der Wurfnetzfischerei als Standplatz zum Auswerfen des Netzes. Da heute nicht mehr mit dem Wurfnetz gefischt wird, dient diese Ducht heute als Sitzbank für eine im Boot mitfahrende Person. Die zweite Ducht war nicht nur eine zusätzliche Sitzbank, sondern ursprünglich auch Mastbank. Das noch vorhandene, heute nicht mehr genutzte kreisrunde Loch in der Mastbankmitte (Abb. 7) sowie eine Eintiefung im Mastspant erinnern daran, daß an dieser Stelle ein Treidelmast eingesetzt werden konnte. An diesem wurde die Treidelleine befestigt, mit der ein Mann vom Ufer aus das Boot flußaufwärts ziehen konnte. In der Gegenwart ist das Treideln eines Schelchs am Main nirgendwo mehr üblich. Auch werden die früher gebräuchlichen Fischernetze aus Baumwolle nicht mehr an diesem Treidelmast zum Trocknen ausgebreitet und aufgehängt.

Die dritte Ducht ist in der Mitte der hinteren Heb angebracht und dient unverändert wie früher als Ruderbank. Wie ihr Pendant in der vorderen Heb liegt sie einige Zentimeter unterhalb der Bordkante (Abb. 8).

Alle drei Duchten sind 0,03 m stark und zur Befestigung schräg von innen nach außen an die Seitenborde angenagelt (Abb. 8). Zusätzlich liegt die zweite Ducht auf den beiden Auflagern des Mastspants auf (Abb. 7). Bündig mit der Vorderkante der hinteren Ducht



Abb. 9 Fischerschelch oberländischer Bauart in Hallstadt bei Bamberg mit der einzigen Ducht als Ruderbank in der hinteren Heb.

abschließend, dient ein 0,03 m starkes Schott dieser Ruderbank als zusätzlich stabilisierendes Auflager.

Diese beschriebene Verteilung von drei Duchten ist beim Schelch am Obermain weit verbreitet. Eine regionale Variante bilden ausnahmslos die Fischerschelche in Bamberg und Umgebung, d.h. in Bamberg, Bischberg, Gaustadt und Hallstadt. Hier ist nur eine einzige Ducht im Boot üblich, und zwar die Ruderbank in der hinteren Heb (Abb. 9).

Weitere Ausnahmen von dem Würzburger Vorbild fanden sich bei einem Fischerschelch in Erlach bei Lohr. Dieses Boot hatte wie die Schelche unterländischer Bauart am Mittelmain in unmittelbarer Nachbarschaft nicht drei sondern vier Duchten (Abb. 2). Genau wie bei den letzteren war die vierte Ducht des Erlacher Bootes kurz hinter dem hinteren Hebensatz in den Bootskörper eingebracht, und zwar als geschlossene Kiste aus Kistschott, Hinterschott und aufliegendem Kistdeckel (Abb. 10), wie sie bei nahezu allen Fischerschelchen des Unterländer Typs Anfang der 80er Jahre nachzuweisen war. Ebenso vier Duchten hatten die beiden von Betz für einen Fischer in Westheim an der Fränkischen Saale gebauten Boote, die dem Oberländer Typ entsprechen.

Darüber hinaus hatten zwei Arbeitsboote sowie das nach Nordheim zur Fähre gelieferte Boot nur jeweils eine Ducht im Bereich der beiden Hebensätze. Allen Booten grundsätzlich gemeinsam ist, daß der Mittelteil als Arbeitsboot von besonderen Einbauten wie Duchten und Schotten immer freigehalten bleibt.

Wie beim Schelch vom Mittelmain hat auch der oberländische Schelch in Würzburg kurz hinter der Ruderbank in der hinteren Heb ein Schott. Der Einschnitt im Bootsboden im unmittelbaren Anschluß an dieses Schott läßt erkennen, daß es als Befestigung für einen Außenbordmotor dient (Abb. 5). Solche Außenbordmotoren wurden seit einiger Zeit von etlichen Fischern zur Fortbewegung des Bootes genutzt. Betz verzeichnet in seinem



Abb. 10 Kist des Fischerschelchs in Erlach bei Lohr an der hinteren Bootsheb.



Abb. 11 Bodendoppelung im Bereich der hinteren Heb zwischen letztem Spantpaar und Ruderbank.

Arbeitsbuch das ein oder andere Mal deshalb auch ausdrücklich als Auftrag seiner Kunden »Motorschott« oder »Brett für Motorbefestigung«.

Die beiden Schotten in der hinteren Heb, das unter der Ruderbank und das Schott für die Anbringung des Außenbordmotors, bilden einen kleinen Raum, in dem mitgenommene Dinge gelagert werden können. Da zudem die Ruderbank ein Stück dieses Bereichs abdeckt, so ist dieser geschützte, einigermaßen trockene Raum mit der Kiste beim Schelch des Mittelmains vergleichbar.

Ein weiteres, den beiden Schelchtypen gemeinsames Merkmal ist die Doppelung des Bootsbodens im Bereich der hinteren Heb. Beim Würzburger Zunftschelch findet sich diese Doppelung zwischen dem letzten Spantpaar und der Ruderbank auf einer Länge von 0,77 m (Abb. 11). Hier sind auf dem Boden fünf Bretter quer aufgenagelt. Diese Bodendoppelung hat der Würzburger Schelch zusätzlich auch im Bereich der vorderen Heb zwischen erster Ducht und Mastspant. Die Doppelung ist ein Hinweis, daß der Schelch an diesen Stellen besonders stark beansprucht wird.

Sie war zwar nicht mehr bei allen Booten zu finden, aber zum Dokumentationszeitpunkt durchaus noch weit verbreitet. Dies entsprach dem Wunsch der Kunden, die bei der Auftragserteilung mit dem Bootsbauer bei entsprechend höherem Kaufpreis eine solche Ausführung vereinbarten.

Der Mittelteil

Herausstechender Unterschied zwischen Oberländer und Unterländer Schelch ist die Gestaltung des Mittelteils. Während beim Unterländer Schelch zwei Spantpaare in der Fahrzeugmitte die sog. Dorsch bildeten und ansonsten die beiden Bretter des Bootsbodens allein durch Wrangen miteinander verbunden wurden, wechseln sich beim Oberländer Schelch im Mittelteil Spantpaare und Wrangen in ungefähr gleichmäßigem Abstand miteinander ab (Abb. 12). Die Anordnung bei dem Würzburger Schelch ist durchaus beispielhaft.



Abb. 12 *Typische Spant- und Wrangenanordnung eines oberländischen Schelchs in Haßfurt.*

Insgesamt hat das Fahrzeug neun Spanten. Der erste Spant ist der unter der Mastbank eingebrachte Mastspant, der aus einem Bodenstück und zwei aufgesetzten, zu den beiden Seiten bis zur Unterkante der Ducht nach oben gehenden Auflängern besteht (s. in der Zeichnung Schnitt A-A). Im Abstand von ungefähr 1,00 m folgen acht weitere Spanten, die zu Spantpaaren zusammengefaßt sind. In den Paaren gehen die jeweiligen Spanten wechselseitig zu den Seiten bis an die Bordkante nach oben (Abb. 13). Dabei stehen die Spanten



Abb. 13 *Zwei zu einem Paar zusammengefaßte Spanten, die mit Abstand zweinander stehen und im Wechsel zu den Seiten nach oben gehen. Die verstärkenden Bordleisten werden von den Spantköpfen umfaßt.*



Abb. 14 Spanten aus gewachsenem Krummholz bei einem Schelch in Haßfurt.



Abb. 15 Wrange des Würzburger Fischerschelchs mit durch das Wasser deutlich erkennbarer Nagelung.

der ersten drei Spantpaare mit einem Abstand von 0,08 m bis 0,16 m zueinander, während die Spanten des letzten Paares unmittelbar aneinanderstoßen.

Aus vollem Holz ausgesägt, sind der Mastspant und die ersten sechs Spanten quadratisch 0,07 m breit und hoch. Die Spanten des letzten Paares messen in Breite und Höhe nur 0,06 m.

Allein zwei ältere Boote in Haßfurt und in Lichtenfels hatten keine gesägten, sondern noch die in früherer Zeit üblichen Spanten aus gewachsenem Krummholz (Abb. 14).

Zwischen den Spantpaaren sind im Mittelteil des Bootes insgesamt fünf 0,17 m breite und 0,03 m hohe Wrangen auf die beiden Bodenbretter von innen aufgenagelt (Abb. 15). In den beiden Heben kommt zu der Bodendopplung noch jeweils eine weitere Wrange hinzu.

Im wesentlichen wird bei allen oberländischen Schelchen diese Spant- und Wrangenanordnung beibehalten. Bei einigen Booten können allerdings die Spantpaare grundsätzlich ohne Abstand zusammengefaßt sein. Ebenso kann die Anzahl der Wrangen im ein oder anderen Fall um eine vermindert oder auch z.B. bei fehlender Bodendoppelung in den Heben, die am Obermain übrigens auch als Spankorben bezeichnet werden, vermehrt werden.

Kalfaterung

Die Fugen zwischen den beiden Bodenbrettern sowie zwischen diesen und den Seitenborden sind bei nahezu allen Booten mit Werg kalfatert. Nur die beiden älteren, von Stefan Schnös in Knetzgau gebauten Boote in Erlach und Lichtenfels haben noch die früher gebräuchliche Kalfaterung mit Moos. Abgedeckt wurde die Kalfaterung von unten mit Sendeleisen. Zusätzlich schützt jeweils ein Sohlbrett die Nahtstelle zwischen Boden- und Seitenborden.¹⁰

Ausrüstung des Fischerschelchs

Zur Ausrüstung eines Fischerschelchs am Obermain gehören ebenso wie am Mittelmain Handruder, Fahrbaum und Handöser.¹¹ Anders als der Unterländer Schelch hat das oberländische Pendant keine Schoor, den flutbaren Fischraum in der vorderen Bootsheb, der zur kurzzeitigen Lebendaufbewahrung der gefangenen Fische genutzt wird. Stattdessen führten viele Fischer am Obermain außenbords einen Fischkasten mit, der im Bootsinnen an einer Ducht oder an einer sonstigen geeigneten Stelle angebunden wurde. Dieser beim Fischfang mitgeschleppte Fischkasten hat die Form eines kleinen Schiffs. Er läuft an beiden Enden spitz zu und wird durch kleine Steven abgeschlossen. Diese in Segnitz z.B. als »Fischtröchle« bezeichneten schwimmenden Fischkästen, die rundherum mit Löchern versehen waren, ersetzten die mittelmainsche Schoor (Abb. 16). Zum Liegeplatz zurückgekehrt, nahmen die Fischer ihren Fang aus den kleinen Fischtrögen und füllten ihn in große rechteckige, stationäre Fischkästen (Abb. 17). Hier wurden die Fische bis zum endgültigen Verkauf gehalten. Um Diebstahl vorzubeugen, waren diese großen Fischkästen zumeist abschließbar.



Abb. 17 Liegeplatz der Fischerboote in Klein Venedig, dem Bamberger Fischerviertel. Im Vordergrund ist der stationäre Fischkasten zu sehen, in dem Fische bis zum Verkauf lebend aufbewahrt werden.

Abb. 16 Der durchflutete Fischkasten zur Lebendhaltung von Fischen läuft am Main an beiden Enden spitz zu. Als »Fischtröchle« bezeichnet, wird er am Boot angebunden und während des Fischfangs mitgeführt.

Der Bootsbauer Franz Betz in Knetzgau

Als 1980 die Gemeinde Knetzgau am Obermain in der Nähe von Haßfurt ihr 1200jähriges Ortsjubiläum beging und aus diesem Anlaß eine Dorfchronik mit der Geschichte des Ortes herausgab, schrieb der Schleusenmeister Otto Mergenthaler über das Schifferdorf am Main: *Der einst blühende Knetzgauer Schelchbau gehört nunmehr der Vergangenheit an. Schon an der Schwelle zum 20. Jahrhundert finden die Schelche nur noch als Fischerboote und für die Flößer Verwendung. Auch ein Neubeginn nach dem Zweiten Weltkrieg bleibt erfolglos. Knetzgaus vorletzter Schelchbaumeister, Stefan Schnös, stirbt 1963. Seither wahrt nur noch Franz Betz die Tradition dieses uralten Handwerks.*¹²

Franz Betz war zu diesem Zeitpunkt jedoch nicht nur der letzte Schelchbaumeister in Knetzgau, sondern überhaupt der letzte Bootsbauer im gesamten Flußgebiet des Rheins, der noch traditionell Boote aus Eichenholz fertigte. Allerdings arbeitete auch er schon seit 1965 nicht mehr haupt-, sondern nur noch nebenberuflich.

1931 in Zell am Ebersberg geboren, absolvierte der junge Franz Betz direkt nach dem Zweiten Weltkrieg von 1946 bis 1949 eine Lehre bei dem erwähnten Schelchbauer Stefan Schnös in Knetzgau, mit dem er auch nach der Lehre noch einige Zeit zusammenarbeitete (Abb. 18). 1965 legte er noch seine Meisterprüfung als Bootsbauer ab. Gleichzeitig aber mußte er erkennen, daß angesichts ständig zurückgehender Nachfrage dieser Beruf ihn auf die Dauer nicht mehr ernähren konnte, und so wechselte er zum Wasserschiffahrtsamt in den Staatsdienst. Mit diesem Wechsel gab er aber den Beruf des Bootsbauers nicht endgültig auf, sondern fertigte nun auf dem eigenen Bootsbauplatz hinter seinem Haus nebenberuflich Mainschelche kontinuierlich bis zum Zeitpunkt des Dokumentationsprojekts in den 80er Jahren.

Da nach und nach die an anderen Orten am Main noch tätigen Bootsbauer wie z.B. Rau-



Abb. 18 Franz Betz mit seinem Lehrmeister, dem Bootsbauer Stefan Schnös, in den 50er Jahren beim Bau eines Schelchs.

denkolb in Laudenbach als Konkurrenten wegfielen, war Franz Betz zuletzt die einzige Adresse für Bootsbaukunden, die kein Metall- oder Plastikboot erwerben wollten, sondern ein Holzboot bevorzugten. Auf seinem Bootsbauplatz in Knetzgau lief in jedem Jahr zumindest ein Boot von Stapel, wie sein Auftragsbuch belegt.

Ganz selbstverständlich hat sich mit dem Wegfall der Konkurrenz auch das Absatzgebiet erweitert. Lieferten die kleinen Werften früher ihre Produkte nur in die nähere Umgebung – dies war auch eine Frage fehlender Transportmöglichkeiten –, so wurden diese Kreise spätestens nach dem Zweiten Weltkrieg immer größer. Bei der Bootsinventarisierung erhielten wir daher schon in Seligenstadt, ungefähr 300 Stromkilometer von Knetzgau entfernt, den Hinweis, daß der dort vermessene Fischerschelch von dem Bootsbauer Betz in Knetzgau geliefert worden sei.¹³

Der Bootsbauplatz in Knetzgau

Als wir Ende 1980 dann den Bootsbauer Betz in Knetzgau zum ersten Mal besuchten, sahen wir dort keine Bootsbauwerft im herkömmlichen Sinn, sondern einen äußerst einfachen Bootsbauplatz. Anders als in Stadtprozelten die Firmbach-Werft oder in Gemünden die Schuster-Werft, die zuletzt in einem Holzschuppen bzw. in einer Halle mit anschließender Helling arbeiteten¹⁴, befand sich der kleine Bauplatz von Franz Betz hinter seinem Wohnhaus im Freien. In den Boden waren zwei Lagerböcke eingelassen, die das Gelege bildeten. Wie in Stadtprozelten bestanden die einzelnen Lagerböcke aus jeweils zwei rechts und links schräg in den Boden eingelassenen Balken, zwischen denen ein waagerechter Querbalken befestigt war (Abb. 19). Beide Lager waren ungefähr 5 m voneinander entfernt und in der Horizontalen zueinander in die Waage gebracht. Der Abstand



Abb. 19 Lagerbock des Bootsbauplatzes in Knetzgau. In den Boden eingelassene Balken halten den waagerechten Querbalken, auf dem der Bootsboden befestigt ist.



Abb. 20 *Der einfache Bootsbauplatz des Schelchbauers Franz Betz hinter seinem Wohnhaus in Knetzgau. Neben den beiden festen Lagerböcken sind zwei weitere, lose Lager zu sehen. Sie werden aus aufeinandergeschichteten Holzklötzen und ein quer darüber gelegtes Vierkantholz gebildet.*

der Querbalken zum Boden betrug wie in den von Hanke beschriebenen Bootsbauerwrften ebenfalls etwa 0,5 m. Auf diesen festen Lagerböcken wurde der Boden eines zu bauenden Bootes mit Schrauben befestigt, die von unten durch das Lager, den Bootsboden und eine Art provisorische Wrange hindurchgeführt und mit einer Mutter angezogen wurden. So blieb der Bootsboden während des Bauvorgangs ständig fest fixiert. In Knetzgau kamen zu den festen Lagerböcken in der Regel zwei weitere lose Lager hinzu, die durch aufeinandergeschichtete Holzklötze und ein quer darüber gelegtes Vierkantholz gebildet wurden (Abb. 20).

Der Arbeitsablauf beim Bau eines Schelchs entsprach in Knetzgau grundsätzlich dem von Hanke geschilderten Bauvorgang am Mittelmain.¹⁵ Auch die von Betz verwendeten Werkzeuge waren mit denjenigen seiner Kollegen am Mittelmain identisch.¹⁶

Zu seinem Bootsbauplatz gehörte auch ein kleines Holzlager auf einer Wiese hinter dem Haus (Abb. 21). Hier lagerte Betz ungefähr drei Jahre das Eichenholz, das er persönlich im Wald aussuchte und ankaufte, um es dann noch frisch in einem Sägewerk nach seinen Vorstellungen und Angaben aufschneiden zu lassen.

Für den Auftragsrückgang bei den hölzernen Booten machte Betz vor allem die Preisentwicklung beim Eichenholz verantwortlich. Er beklagte, daß erstklassiges, möglichst astfreies Eichenholz, wie es für den Bootsbau unerlässlich sei, nur noch zu horrenden Preisen zu bekommen wäre. Als Ursache für den Preisanstieg nannte er die Konkurrenz der Möbelindustrie, die für eichenes Furnierholz jeden Preis zu zahlen bereit wäre. Betz verwies darauf, daß in seiner Anfangszeit als Bootsbauer ein Schelch noch 35 bis 40 DM kostete, wohingegen der Preis 1980 auf 3000 bis 5000 DM angestiegen war. Weitere zehn

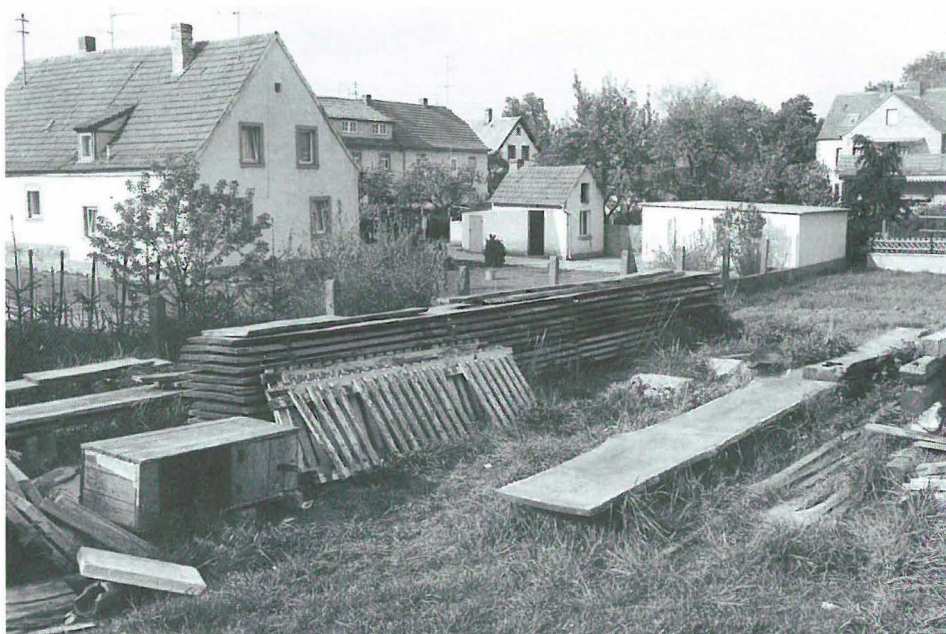


Abb. 21 Das Holzlagex auf einer Wiese hinter dem Wohnhaus des Bootsbauers. Nachdem das Holz in einem Sägewerk aufgeschnitten wurde, muß es hier bis zur Verwendung mindestens zwei bis drei Jahre gelagert werden.

Jahre später mußte ein Kunde dann sogar schon für einen Schelch ungefähr das Doppelte zahlen. Sicher tragen Inflationsrate und gestiegene Lohnkosten ebenfalls zu dieser Preissteigerung bei. Der größte Teil jedoch geht zu Lasten des gestiegenen Eichenholzpreises.

Zur Bootsbauwerkstatt gehörte letztlich noch ein Kellerraum im Wohnhaus, in dem der Bootsbauer seine Werkzeuge und anderes Material aufbewahrte.

Das Auftragsbuch

Während seiner gesamten Zeit als selbstständiger Bootsbauer hat Franz Betz über seine Aufträge Buch geführt. Auch wenn er dieses Buch, eine DIN A5-Kladde, nicht aus der Hand gab, so war es doch möglich, diese Aufzeichnungen einzusehen und Exzerpte anzufertigen.

Mit den stichwortartigen Beschreibungen wie z.B. *Fischernachen (Stockstadt) 8,30 l, 64 Boden, 45 Seiten, Heeb; vorne 195 l, 51 h, hinten 195 l, 53 hoch, vorne wasserdichtes Brett, von Mitte ausgehend 0,7 m nach beiden Seiten ein Paar Kurfen. Hinten Netzkasten* gewinnt man mit der genauen Kenntnis vergleichbarer Boote ein Bild des für einen Kunden in Stockstadt am Main gelieferten Fischerschelchs. Dieser Schelch war insgesamt 8,3 m lang. Die vordere Heb war bei 1,95 m Länge um 0,51 m aufgebogen; die hintere Heb hatte bei gleicher Länge wie die vordere eine Aufbiegung von 0,53 m. Der Bootsboden war 0,64 m und die Seitenborde 0,45 m breit. Im vorderen Bereich des Bootes wurde ein Schott eingebaut. In der Bootsmitte wurde durch zwei Spantpaare, die 0,7 m von der Bootsmitte nach vorne und nach hinten eingebracht wurden, der für den Schelch am Mittelmain charakteristische Dorsch gebildet.¹⁶ Auch erhielt das Boot die am Mittelmain übliche Kiste am Ansatz der hinteren Heb. Sie diente unter anderem zur Aufbewahrung von Fischernetzen.



Neben dem Aussehen eines Bootes erhält man beim Studium des Buches auch Kenntnisse über die regionalen Bezeichnungen von Bauteilen eines Bootes.

Interessant ist zudem die vergleichende Betrachtung, die z.B. Aufschlüsse über den sich ständig erweiternden Kundenkreis oder über Auftragsrückgang geben. So baute Betz vom 1. Juli 1957 bis zum 28. August 1964, in sieben Jahren also, 47 Boote. In den folgenden sieben Jahren, vom 28. August 1964 bis zum 20. April 1971, waren es dann nur noch 27 Boote und in den nächsten sieben Jahren, bis 1978, nur noch 20 Boote.

Auch wenn Franz Betz bis zur Gegenwart hin und wieder noch ein Boot gebaut hat (Abb. 22), so ist abzusehen, daß mit ihm der traditionelle Bau von Eichenholzbooten im Flußgebiet des Rheins sein Ende finden wird.

Abb. 22 *Franz Betz im Jahr 1981 bei der Arbeit an einem Fischerschelch.*

Anmerkungen:

- 1 Walther Mitzka: Deutsche Bauern- und Fischerboote. Grundfragen aus einem Sachkreise der Volkskunde. (= Wörter und Sachen, Beiheft 6). Heidelberg 1933, S. 81.
- 2 Zu Zielsetzung und Durchführung des mit Unterstützung der Deutschen Forschungsgemeinschaft durchgeführten Projekts »Vorindustrielle Wasserfahrzeuge im Flußgebiet des Rheins« siehe Hans-Walter Keweloh: Traditionelle Boote in Deutschland. In: DSA 16, 1993, S. 209f.; ders.: Vorindustrielle Wasserfahrzeuge im Flußgebiet des Rheins. Ein Forschungsprojekt des Deutschen Schifffahrtsmuseums. In: DSA 4, 1981, S. 205–212.
- 3 Hans-Walter Keweloh: Traditionelle Boote in Deutschland 4: Der Fischerschelch am Mittelmain. In: DSA 18, 1995, S. 295–308.
- 4 Fred Hanke: Traditionelle Boote in Deutschland 3: Holzbootsbau am Mittelmain. In: DSA 18, 1995, S. 276.
- 5 Wie Anm. 3, S. 297.
- 6 Ebd., S. 296.
- 7 Walter M. Brod, Helmut Lehrmann, Johannes Röhl: Der Saal und die Sammlungen der Fischerzunft zu Würzburg. Festgabe zum 25-jährigen Bestehen des neuen Zunftsaaes. (= Mainfränkische Hefte 82). Würzburg 1984, S. 122.
- 8 Dies gilt für die in den Heben traditionell ausgeformten und nicht auf besonderen Wunsch mit einem Heckspiegel abgeschlossenen Boote.
- 9 Wie Anm. 4, S. 287.
- 10 Das Dichten der Fugen eines Mainschelchs ist ausführlich beschrieben bei Fred Hanke (wie Anm. 4), S. 279f.
- 11 Ebd., S. 272.
- 12 Otto Mergenthaler: Knetzgau, Schifferdorf am Main. In: Rainer Wailersbacher (Hrsg.): 1200 Jahre Knezcegewe – Knetzgau. Knetzgau 1980, S. 218.
- 13 Siehe dazu auch Hans-Walter Keweloh (wie Anm. 3), S. 296.
- 14 Fred Hanke (wie Anm. 4), S. 264 und 276.
- 15 Ebd., S. 265–272 und S. 277–281.
- 16 Zu den Werkzeugen und deren Anwendung vergleiche ebd., Abb. auf S. 280 u. 281.
- 17 Vgl. Hans-Walter Keweloh (wie Anm. 3), S. 305.

The Fisherman's Barge of the Upper Main

Summary

Even today, the fisherman's barge is the type of vessel most commonly used for fishing on the River Main and its tributaries upstream beyond the city of Würzburg. Like the similar fishing barge of the Middle Main (see *Deutsches Schifffahrtsarchiv* 18/1995) the oaken boat is a flat-bottomed vessel whose ends taper to a narrow width at bow and stern. The sides consists of one plank each.

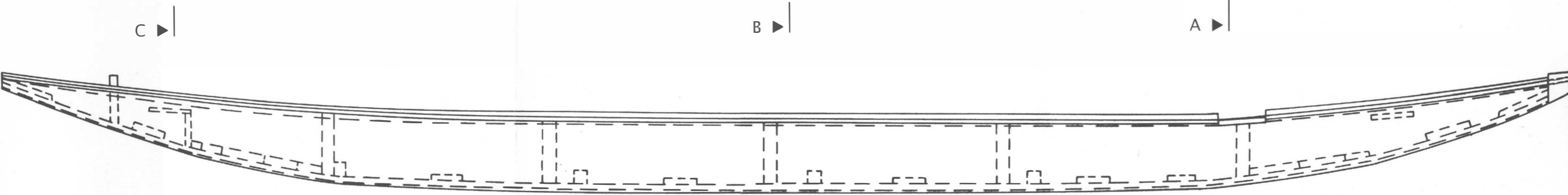
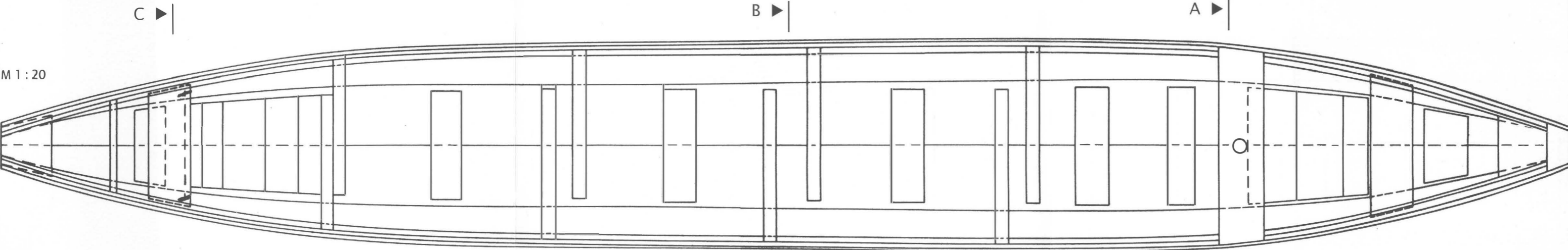
The wooden fisherman's barges of the Upper Main were documented in 1980–81 within the framework of a research project. Present-day vessels were found to have an average length of ca. 8.1 m, while there is clear evidence that they were at least 1 m longer in earlier times. Their width is greatest between the forward third and the middle, where it measures 1.5 m on average. With a length-width ratio of 7:1, the present vessels are narrower than their older counterparts, which exhibited a length-width ratio of 6:1. The two boat ends curve upward by about 0.5 m over a length of ca. 1.9 m.

The boat is paddled and poled; in former times it was towed upstream. As a rule the fishermen of the present use outboard motors for propulsion.

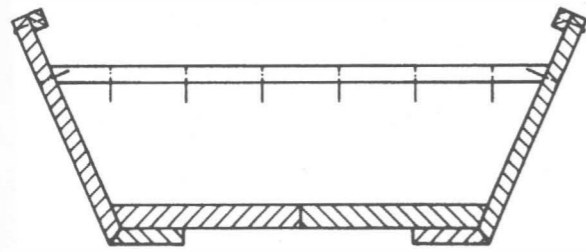
With regard to the arrangement of the ribs in the middle section between the upwardly curving ends, the fisherman's barge of the Upper Main differs from that of the Middle Main. At regular intervals of 0.9–1.0 m several rib pairs have been installed. The vessel has no built-in fish box but tows a floating box in which to store the fish live during the haul.

During the 1980s wooden fisherman's barges were still being built on the Upper Main by a boatbuilder in Knetzgau near Bamberg. At that time he was the last boatbuilder in the entire Rhine basin still producing oaken boats. Since the 1960s he had been practising this trade as a sideline in an open-air boatyard behind his home. A record of orders received provided evidence of the boats supplied by this boatyard as well as their distribution area, which expanded spatially in the course of the years.

Oberländer Schelch, Würzburg

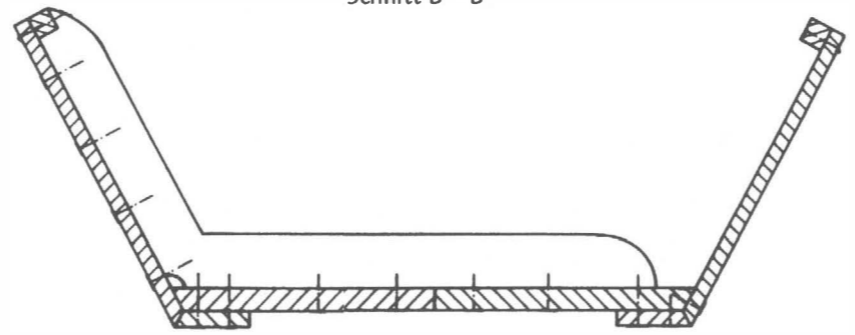


Schnitt C - C

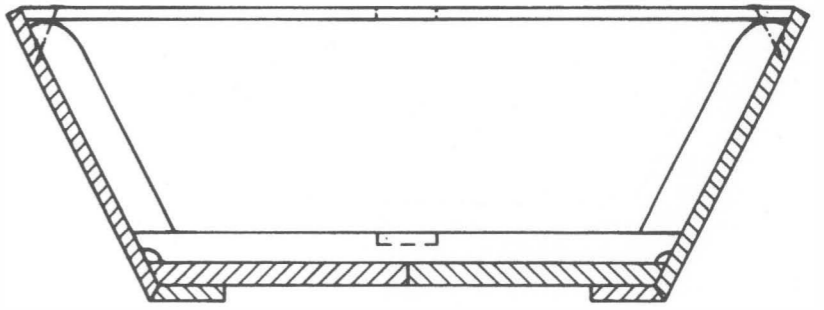


M 1 : 10

Schnitt B - B



Schnitt A - A



1 m 1 : 20

1 m 1 : 10

Vermessen am 2. 9. 80
Gezeichnet am 18. 2. 81, H. Eggers / C. Nord

Zum Aufsatz »Der Fischerschelch vom Obermain«
von Hans-Walter Keweloh, S. 349ff.