

EIN JAHRHUNDERT MARITIME VOLKSKUNDE IM OSTSEE- UND NORDSEERAUM

Von der Bootskunde zur Erforschung der maritimen Kultur

VON WOLFGANG RUDOLPH

Wenn nach der Frühgeschichte der maritimen Volkskundeforschung gefragt wird, müssen die Fachleute wohl aller Küstenländer im Norden Europas, wenn sie ehrlich sind, eine Bankrotterklärung abgeben, vielleicht mit einziger Ausnahme der Norweger. Wir wissen über die Anfänge der Arbeiten in unserem Wissenschaftszweig verzweifelt wenig. Wir können eigentlich nur sagen, daß es um die Mitte des vorigen Jahrhunderts einzelne Enthusiasten gegeben hat, die auf ihren Wanderungen entlang der Küsten Boote beschrieben und Schiffe und Schiffsvolk gezeichnet haben. Ich nenne in diesem Zusammenhang den Namen des Stralsunder Feldmessers Otto Amtsberg, den norwegischen Pastor Eilert Sundt, den norwegischen Leuchtfeuerdirektor Diriks, den französischen Flottenkapitän Edmond Pâris. Aber sehr viel mehr ist uns über diese Phase der frühen maritim-kulturellen Wirksamkeiten nicht bekannt – von Otto Amtsberg beispielsweise kennen wir knapp die Lebensdaten.

Die zünftige, an den Universitäten beheimatete wissenschaftliche Geschichtsschreibung hatte sich damals der Erforschung der maritimen Kultur noch nicht angenommen. Das sollte niemand verwundern: Die Fach-Historiker waren seinerzeit allzu stark in der Historiographie der Ereignisgeschichte engagiert. Einzig die noch junge wissenschaftliche Statistik trug gelegentlich ein Scherflein zur maritimen Kulturkunde bei. Ich erinnere dabei gern an die Arbeit von Karl Brämer in Berlin¹.

Ganz allgemein gesehen war damals die kulturelle Situation für retrospektive Untersuchungen im Bereich Schifffahrt und Fischerei wohl nicht eben günstig. Die Jahrzehnte zwischen 1860 und 1880 stellten für die Seewirtschaft eine Zeit des technischen Fortschritts dar. Anfang der siebziger Jahre gelangte die Dreifach-Compoundmaschine in der Großschifffahrt zur Anwendung, 1873 wurde im Transatlantik-Linienverkehr erstmals die 15 Knoten-Marke überschritten. In Europa und Nordamerika schwärmte man damals für Elektrizität und für Maschinen – in Deutschland für Siemens und Borsig, für Schichau und den »Vulcan«. Heute hat man mitunter den Eindruck, daß sich die Zeitgenossen jener Jahre der bunten Segel der Fischerflotte und der kleinen hölzernen Küstenschuten geschämt haben und daß die geruderten und gestakten Kähne und Flöße aus dem kulturellen Bewußtsein der Nation verdrängt waren. Im Zeichen der Illusionen über die zivilisatorische Mission der Technik und über die damit als untrennbar verbunden angesehene wirtschaftliche Prosperität schickte man sich stattdessen

an, mit Neuerungen selbst in periphere, traditionell archaische Bereiche vorzustößen: beispielsweise in die Verhältnisse der Fischerei, deren Betrieb man durch Gründung von Fachvereinen, durch Herausgabe von Fachliteratur und Zeitschriften sowie durch Leistungsvergleiche auf nationalen und internationalen Ausstellungen zu verbessern suchte. Und hier, an diesem Punkt der Entwicklung, im Zusammenhang mit den Fischereiausstellungen, wird nun erstmals das Wirken der frühen Laienforscher auf dem Gebiet der Maritimkultur greifbar.

Wir möchten noch einmal erinnern: Die Erkundung der Frühgeschichte der maritimen Forschung stellt ein außerordentlich wichtiges Desiderat dar, das rasch angegangen werden sollte. Mit Sicherheit bergen die Archive, und vornehmlich die Archive der Lokalzeitungen und der Fachzeitschriften, noch manche Überraschung für den Maritimhistoriker, der einen Teil seiner Arbeit der Erhellung der Geschichte seines Fachgebietes widmen möchte, und es wäre eine dankenswerte Aufgabe für jedes Seefahrtsmuseum, den zu erwartenden Untersuchungsergebnissen die nötige Breitenwirkung auf das interessierte Publikum zu sichern: in Form von Sonderausstellungen über die Anfänge der maritimen Kulturgeschichtsforschung im eigenen Lande wie in ganz Europa.

In Deutschland war der Beginn der Erforschung von maritim-kulturellen Objektivationen und Prozessen aufs Engste verbunden mit der Institution der Fischereiausstellungen, und war mithin von Skandinavien her beeinflusst. Die erste »reine« Fischereiausstellung war ja 1864 in Bergen in Norwegen veranstaltet worden. An ihr hatten auch einige gewerbliche Aussteller aus Norddeutschland teilgenommen, aber auch fünf deutsche Fischerei-Fachleute als Beobachter². 1870 wurde in Berlin der Deutsche Fischereiverein gegründet, der dann drei Jahre später seine erste Fachausstellung organisierte. Nach skandinavischem Muster enthielt diese auch eine Schau von 24 Fischerbootmodellen, welche der bereits erwähnte Ökonomierat Otto Amtsberg nach eigenen Vermessungen im Gelände von Stralsunder Schiffszimmerleuten hatte anfertigen lassen. 1880 veranstaltete der Deutsche Fischereiverein eine noch größere Internationale Fischereiausstellung in Berlin, und diesmal gab es dabei nicht nur wieder die Amtsbergschen Bootmodelle zu sehen, sondern sogar ein voll aufgetakeltes pommersches Zeesboot auf der Spree³.

Gleichzeitig mit der Ausstellung publizierte die Deutsche Fischerei-Zeitung den ersten Aufsatz über Fischerboote in Deutschland, und zwar über die Boote des Kurischen Haffs, verfaßt von Ernst Ancker in Ruß⁴. 1884 erschien der erste Aufsatz über volkstümliche Schiffsfornen der deutschen Nordseeküste, und zwar über das Helgoländer Boot. 1885 folgten zwei weitere Beiträge, von Kniest und von Rogge verfaßt, über die Kleinfrachter der Weser und der Ems⁵. Damit war die Erforschung der volkstümlichen kleinen Wasserfahrzeuge des deutschen Küstenreviers in Gang gekommen. Sie erreichte bereits vor der Jahrhundertwende einen ersten Höhepunkt mit der Publikation von Paulus Schiemenz' prächtiger Monographie über die Zeesfischerei und das Zeesboot in den Gewässern um Rügen und Stralsund⁶.

Etwa zur selben Zeit, als Schiemenz seine Untersuchungen in Vorpommern durchführte, erhielt die Bootsforschung in Deutschland von anderer Seite einen zweiten Anstoß zur rascheren Weiterentwicklung, und zwar durch die Wrackfunde in Ostpreußen und Ostpommern. 1894 und 1895 hatte man in Baumgarth (heute Bagart) und in Frauenburg (heute Frombork) nahe der Küste des Frischen Haffs Reste von Schiffswracks ausgegraben, die einwandfrei ur- oder frühgeschichtlicher Herkunft waren. 1897 folgte ein dritter Wrackfund: der von Charbrow am Ufer des ostpommerschen Lebasesee⁷. Diese drei Wrackfunde wirkten damals auf die schiffahrtsgeschichtlich interessierten Kreise in unserem Land wie eine Sensation – während noch zwei Jahrzehnte zuvor der ebenso alte Wrackfund der Schiffe im Nydammoor wohl zum Ausgangspunkt für die schiffarchäologische Forschung in Skandinavien geworden war (Tune 1867, Gokstad 1880, Oseberg 1904), in Deutschland hingegen – vielleicht infolge der damals herrschenden schleswig-holsteinischen Kriegswirren – nicht die ihm gebührende Beachtung gefunden hatte.

Alle vier Schiffswrackfunde insgesamt gesehen regten nun einen Ethnologen zum öffentlichen Nachdenken an. Albert Voß, der damals Kustos am Berliner Museum für Völkerkunde

war, publizierte 1899 einen kurzen, doch sehr beachtenswerten Aufsatz: »Zu den Schiffsfunden«⁸. Darin sagte er: »Es ist meiner Meinung nach von höchster Wichtigkeit, Fundmaterial von alten Schiffsfahrzeugen aus unseren Küstenstrichen zu besitzen, und durch wissenschaftliche Sachverständige daran festzustellen, ob Ähnlichkeit mit den Wikingerfahrzeugen vorhanden ist, oder ob davon verschiedene, eigenständige Typen vorliegen, und welchen Grad von Vollkommenheit sie in ihrer Konstruktion zeigen. Da Schiffsfunde aber so außerordentlich selten sind, und die Schiffskörper so große Schwierigkeiten für die Bergung und Aufbewahrung bieten, so halte ich es für dringlichst wünschenswert, die jetzt noch vorhandenen, in den verschiedenen Gegenden gebräuchlichen Fischer- und Schiffsfahrzeuge zur Lösung dieser Frage mit heranzuziehen, da sich bis in die neueste Zeit hinein noch offenbar sehr alte Typen erhalten haben ... Es dürfte zu erwarten sein, wenn die jetzt noch gebräuchlichen alten Schiffstypen an der ganzen Ost- und Nordseeküste von technisch und wissenschaftlich gebildeten Sachverständigen durch Zeichnungen und Modelle festgelegt würden, daß sich die Ähnlichkeiten und Unterschiede der in den verschiedenen Gegenden gebräuchlichen Formen noch klar erweisen und für ethnologische Bestimmungen benutzbar erzeigen werden. Diese Untersuchungen sind jedenfalls von gleicher Wichtigkeit und ebenso dringlich wie jene der alten Häusertypen, welche jetzt endlich in Fluß gekommen und von größtem Interesse geworden ist. Der Geschichte des Schiffsbauwes wird dadurch jedenfalls ein reiches Material zugeführt und unsere Kenntniss der älteren Zeiten erheblich vermehrt werden ...«

Albert Voß' Anregung wurde ungewöhnlich rasch, nämlich binnen Jahresfrist, von der Deutschen Gesellschaft für Anthropologie, Ethnologie und Urgeschichte aufgegriffen, die ab 1900 eine Fragebogenaktion startete, und zwar in einem für damalige Begriffe großen Stil, mit erheblichem Rücklauf-Erfolg. Glücklicherweise blieb das Material dieses Unternehmens bis heute erhalten: Es lagert im Archiv des Museums für Völkerkunde in Berlin-Dahlem und wurde bislang nur in kleinen Teilen ausgewertet.

Dasselbe Jahr 1900 brachte dann noch ein weiteres Ereignis, das für die Entwicklung der Maritimen Kulturgeschichtsforschung in Deutschland bedeutsam wurde: nämlich die Gründung des Museums für Meereskunde und des Instituts für Meereskunde an der Berliner Universität. Fünf Jahre später wurden die Sammlungen des Meereskundemuseums in der Georgenstraße, der heutigen Clara-Zetkin-Straße, der Öffentlichkeit erstmals zugänglich gemacht. Sie erwiesen sich in ihrer thematischen Vielfalt als ungemein publikumswirksam und haben über Jahrzehnte hinweg einen hohen Beitrag zur allgemeinen nautologischen Bildung geleistet. Die maritime Volkskundeforschung jedoch wurde von dieser an sich sehr regsamen und wirksamen Institution nur in geringem Umfang und mehr indirekt als unmittelbar stimuliert und gefördert – mit einer einzigen großen Ausnahme: dem Forschungswerk von Walther Vogel zur deutschen Seefahrtsgeschichte. Vogel war seit 1907 am Museum für Meereskunde angestellt. 1915 erschien seine »Geschichte der deutschen Seeschifffahrt bis zum Ende des 15. Jahrhunderts«, eine qualitätvolle, ausgezeichnete, leider unvollendet gebliebene Arbeit⁹. Kurz zuvor hatte der mit Vogel befreundete Historiker Bernhard Hagedorn in Hamburg einen nicht minder wertvollen Band publiziert: »Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jahrhundert«, so daß, wenn wir auch noch Friedrich Kluges 1911 erschienenes Wörterbuch der deutschen Seemannssprache dazu einbeziehen, für den Sachbereich der älteren Großsegler ein gut Teil Erkundungsarbeit erfolgreich getan war¹⁰. Zu der zweifelsohne beabsichtigten Publikation des am Berliner Völkerkundemuseum gesammelten Fragebogenmaterials über die kleinen Wasserfahrzeuge des Gegenwartsbestandes kam es vorerst nicht. Lediglich eine sehr knappe, mehr programmatisch angelegte Übersicht wurde 1917 von Karl Brunner dazu vorgelegt. Sie trägt den Titel »Die volkstümlichen deutschen Schiffsfahrzeuge« und ist als Beitrag in der Festschrift für den Ethnologen Eduard Hahn erschienen¹¹.

Ein halbes Jahrhundert später, und in Anbetracht der Tatsache, daß die bootkundlichen Inventarisierungen in beiden deutschen Staaten ihren befriedigenden Abschluß noch immer nicht gefunden haben, muß man die etwas schmerzliche Feststellung treffen, daß das auf manchen anderen Gebieten so vorbildlich wirkende Berliner Museum für Meereskunde auf dem

Gebiet der maritimen Volkskunde weniger effizient gewirkt hat als beispielsweise das dänische Handels- und Schiffahrtsmuseum Schloß Kronborg oder das Seefahrtsmuseum in Bergen und das Stockholmer Nordische Museum. Vielleicht ist daran unter anderem aber auch die Tatsache Schuld, daß es in Deutschland nicht zur Gründung einer speziellen Gesellschaft für maritimhistorische Forschung gekommen ist, die der 1910 gebildeten »Society for Nautical Research« in London entsprochen hätte. Demzufolge gebrach es den deutschen Forschern auch an einer Zeitschrift wie dem »Mariner's Mirror«. So blieb die maritime Volkskundeforschung in Deutschland in der Phase der Jahrzehnte zwischen 1900 und 1945 eine Privatangelegenheit einzelner Enthusiasten, die sämtlich nicht im Kreise der finanziell Gutsituierten angesiedelt waren und auch immer nur unter Schwierigkeiten einen Buchverleger, eine Zeitschriftenredaktion oder eine Herausgeber-Institution für die Veröffentlichung ihrer Arbeitsergebnisse finden konnten.

Unter diesen Enthusiasten ragt ein Mann heraus, dessen Name alle anderen überstrahlt: Es ist von Hans Szymanski zu sprechen. Er war kein Wissenschaftler und besaß keinerlei akademische Ausbildung. Sein großes Fachwissen auf allen Feldern der Kulturgeschichte hat er sich mühsam im Alleingang erarbeiten müssen. Er entwarf sich, noch als Soldat und in der trübseligen Warterei nächtlicher Wachstunden, eine glückliche Konzeption und begann damit, unmittelbar nach Ende des Ersten Weltkrieges, sein Werk der bis ins Minutiöse gehenden Erforschung aller Boots- und Kleinschiffsformen und der gesamten Schiffbautradition an den deutschen Küsten. Die ausgedehnten Reisen, die flankierenden Museumsarbeiten und Archivstudien kosteten sein knappes, sauer verdientes Geld und füllten seine nicht allzu üppige Freizeit voll aus. Die Gelehrten und die Kulturbeamten, die eigentlich zuständig gewesen wären, lächelten über den kleinen Knopfreisenden mit dem polnischen Namen. Nur bei einem von ihnen fand er fachlich-wissenschaftlichen Rat und mitunter kleine finanzielle Hilfen: bei Walther Vogel.

»Walther Vogel zu geeignet« lautet daher auch die Widmung des Buches, mit dem Hans Szymanski 1932 vor die Fachwelt trat. »Der Ever der Niederelbe«, ein fast 500 Seiten starker Band, war ein Novum für die maritime Kulturwissenschaft: Eine Monographie allein über einen volkstümlichen kleinen Frachtschiffstyp hatte es zuvor weder in Deutschland noch in unseren Nachbarstaaten gegeben¹².

Zwei Jahre später konnte Szymanski dann als vorläufigen Abschluß seiner Studien zur Bootskunde und Bootsbauforschung die meisterhafte Arbeit über die »Geschichte der hölzernen Frachtsegler an den deutschen Ost- und Nordseeküsten« publizieren, die zeitlich vom Ende des 18. Jahrhunderts bis auf die Gegenwart reichte. Wieder hatte Walther Vogel die Herausgabe durch Aufnahme in die Reihe der Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde an der Berliner Universität möglich gemacht¹³. Es muß schließlich noch darauf hingewiesen werden, daß Hans Szymanski schon bald nach Beginn seiner Forschungen an Hand einiger kleiner Arbeiten unter Beweis gestellt hatte, daß er mehr konnte und wollte, als bloß exakte Bootsbeschreibungen zu geben. Die Aufsätze »Das Schiff zur Fahrt ins Jenseits«, erschienen 1925, und »Zur Geschichte der farbigen Segel« von 1926 weisen es aus¹⁴. Es lag auch nicht an ihm, daß sein gesammeltes Material über die sogenannten Votivschiffsmodelle in den Kirchen Norddeutschland erst lange nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges – und auch dann nur teilweise – veröffentlicht werden konnte¹⁵. Sein leider unvollendetes Manuskript über das ganz selten angefaßte volkskünstlerische Thema der »Schiffe aus Glas« blieb bis heute verschollen.

Der zweite große Name dieser Periode der deutschen Bootskunde ist der von Walther Mitzka. Auch er kam als Außenseiter zum Fachgebiet der maritimen Kulturgeschichte. Mitzka war Sprachwissenschaftler, war Germanist. Das Thema »Boot« ging er daher ganz folgerichtig aus der Tradition der sogenannten »Wörter und Sachen«-Forschung an, die sich gern auf Jacob Grimm als Initiator beruft, der 1848 geschrieben hatte: »Sprachforschung, der ich anhängen und von der ich ausgehe, hat mich doch nur befriedigen können, wenn ich von den Wörtern zu den Sachen gelangte«¹⁶. Sein Schüler Rudolf Meringer definierte später das Wörter-Sachen-Verhältnis folgendermaßen: »Sache ist so ziemlich alles, was sich auf den Menschen bezieht,



Hans Szymanski 1961. (Foto: W. Rudolph)

und Sachwissenschaft ist die Wissenschaft von allen Kundgebungen und Werken seines Geistes, soweit diese nicht individuell geblieben sind, sondern sich sozial verarbeitet haben«¹⁷. Im Geiste Jacob Grimms und Rudolf Meringers machte sich der Königsberger, später Danziger Dozent Walther Mitzka ab 1928 daran, während der Hochschulferien die Arbeitswelt der Fischer zu erforschen, und zwar in landschaftlich noch großräumigeren Dimensionen als Hans Szymanski. Mitzka fotografierte und erfragte an allen Fluß- und Binnenseeküsten, an allen Haff-, Bodden-, Fjord- und Meeresküsten zwischen Norwegen und Dalmatien, von der Bretagne bis Kurland – wie sich versteht: auf Privatkosten. 1933 konnte er als erstes Ergebnis den Band »Deutsche Bauern- und Fischerboote« publizieren, 1940 dann die »Deutsche Fischervolkskunde«. Beide Werke sollten wir, gemeinsam mit Szymanskis Monographien, als Klassiker der deutschen maritimen Kulturgeschichtsforschung bezeichnen¹⁸.

Der mecklenburgische Gymnasialprofessor Richard Wossidlo hatte schon vor dem ersten Weltkrieg Material zur Seemannsvolkskunde der Küste zwischen Wismar und Ribnitz gesammelt. Im Laufe der Jahre konnte er mit den Ergebnissen seiner Befragungen von Hunderten alter Fahrensleute ein immenses privates Zettelarchiv füllen, das Äußerungen zu fast allen Lebensbereichen an Bord wie an Land enthielt. Nach Wossidlos Tod im Jahre 1939 ging sein Freund und Mitarbeiter Paul Beckmann daran, das hinterlassene seemannsvolkskundliche Manuskript für eine Publikation zu bearbeiten. 1940 erschien im Rostocker Hinstorff Verlag der erste Band dieser mecklenburgischen Seemannsvolkskunde unter dem Titel »Reise, Quartier, in Gottesnaam«. Ganz überraschend für Herausgeber und Verleger wurde diese nüchterne Materialedition, die von der Verlagslektorin als »drööch und tääch« bezeichnet worden war, zu einem Volksbuch im besten Sinne des Wortes, das bis heute nicht weniger als acht Auflagen erreicht hat¹⁹.

Ein anderer Volkskundler hatte sich in jenen Jahren eines Themas angenommen, das früher als geradezu unanständig angesehen wurde und seltsamerweise noch heute als reichlich suspekt gilt: Adolf Spamer studierte den Tätowierbetrieb an den Quellen, nämlich in Dutzenden von Hafenkneipen und auch in den Ateliers der eigentlichen Tätowierer im Küstengebiet zwischen Emden und Königsberg. Seine gut illustrierte Studie darüber erschien 1933 in der Bremer »Niederdeutschen Zeitschrift für Volkskunde« und muß noch jetzt als das Beste bezeichnet werden, was je über dieses maritime Brauchtum und über diesen seltsamen Zweig der maritimen volkstümlichen Bilderei geschrieben wurde²⁰.

Einem Seefahrtspraktiker, dem Kapitän Fred Schmidt, verdanken wir dann die erste sachkundige Zusammenstellung der zu seiner Zeit unter den deutschen Fahrensleuten noch lebendigen Seemannsbräuche. Sein schmales, aber inhaltsreiches Bändchen darüber erschien 1941 in Hamburg. Schließlich sei hier noch auf zwei schöne, wenn auch mehr zur Kunstgeschichte hingetendierende Werke von August Köster und Friedrich Moll hingewiesen. Ich meine die Titel

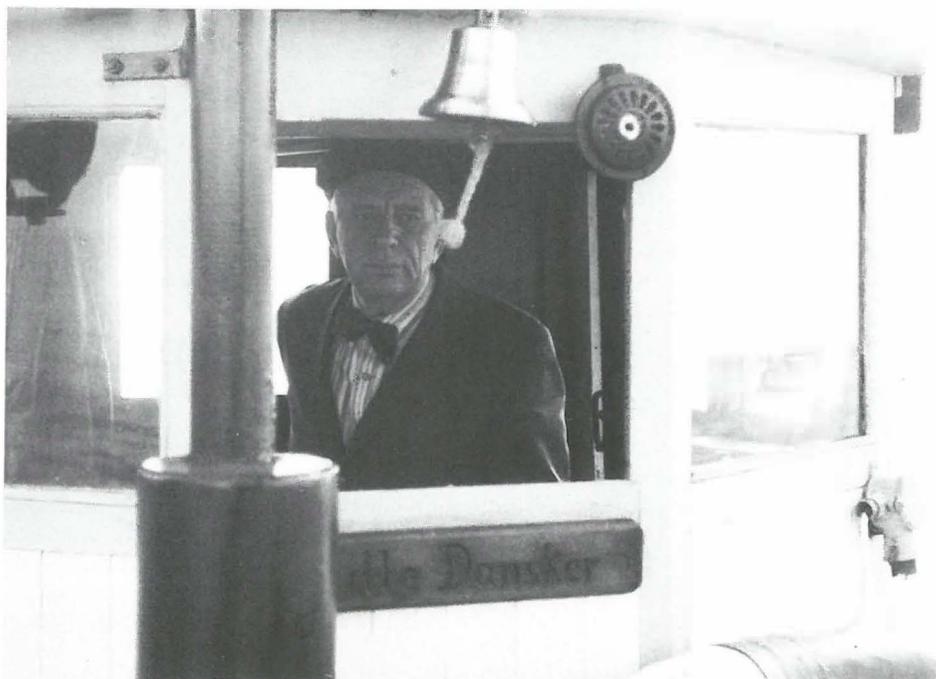
»Modelle alter Segelschiffe«, erschienen 1926, und »Das Schiff in der bildenden Kunst«, 1929 publiziert²¹.

Last not least muß noch ein weiterer Name der unverdienten Vergessenheit entrissen werden. Es handelt sich dabei um den Verleger Robert Loef in Burg bei Magdeburg. Er war in jenen Jahren so etwas wie der geistige Katalysator und in bescheidenem Ausmaß auch ein bißchen Mäzen. Loef war mit dieser Handvoll Enthusiasten der maritimen Kulturgeschichtsforschung in Deutschland befreundet oder mindestens gut bekannt. Immer mal wieder kehrte der eine oder andere von ihnen im Haus des Burger Verlegers ein; von ihm erhielten sie Anregungen und Hinweise, er stellte Querverbindungen auch zu ausländischen Forschern her und beschaffte, wenn nötig, die ausländische Fachliteratur, was schon bald nach 1933 nicht mehr ganz ohne Schwierigkeiten möglich war. Als Robert Loef knapp vor Beginn des zweiten Weltkrieges Edmond Paris' »Souvenirs de Marins« und Heinrich Winters »Katalanische Nao« herausbrachte, schien sich sein kleines Verlagsunternehmen zum Zentrum des nautologischen Publikationswesens in Deutschland zu mausern. Aber das war schon zu spät: Die Katastrophe hatte bereits ihren Anfang genommen²².

Die Erinnerung an Robert Loef bietet sich als Anknüpfung für den ergänzenden Abschluß unserer Analyse der ersten Periode maritimkultureller Forschungen im Ostsee- und Nordsee-raum an. Bootskunde florierte damals nicht allein in Deutschland, sondern im gleichen Ausmaß auch in Skandinavien, in den Niederlanden und in Belgien. In Norwegen war Bernhard Færøyvik auf diesem Spezialgebiet tätig, in den Niederlanden Ernst Crone – beides Laienforscher: der Norweger ein Lehrer, der Holländer ein Kaufmann. Von akademisch ausgebildeten Wissenschaftlern wurde in erste Linie in Finnland, in Estland und in Schweden gearbeitet. In Helsingfors hatten sich die Sireliusschüler Toivo Itkonen und Ilmari Manninen der Bootskunde zugewandt, in Schweden waren es die von Sigurd Erixon unterwiesenen Ethnologen Ernst Klein, Philibert Humbla und Olof Hasslöf. In Großbritannien, aber vorerst noch ausschließlich in den außereuropäischen Gewässern des Empires, arbeiteten Bronislaw Malinowski, James Hornell und George Worcester mit großem Elan an derselben Thematik. So wird es verständlich, daß die erste maritimkulturelle Monographie überhaupt einem Thema in Übersee gewidmet war. Es handelte sich um Malinowskis Untersuchung zum »Kula«: über die gesellschaftlich organisierten, von feierlich rituellen Zeremonien umrahmten alljährlichen Handelsreisen der Massim-Melanesier, die der Autor voller Hochachtung »Argonauten des Pazifik« nannte. Dieses klassische Werk erschien 1922²³. Die erste zusammenfassende wissenschaftliche Publikation über die volkstümlichen Boote eines großen Raumes entstand ebenfalls in Übersee und wurde 1936 bis 1938 in Honolulu verlegt. Es handelt sich dabei um Haddon und Hornells dreibändiges Werk »Canoes of Oceania«. Ebenbürtig an die Seite dieser Arbeit trat dann 1947 Worcesters Buch »Junks of the Yangtze«: das Ergebnis seiner langjährigen Studien über diesen Fahrzeugtyp, der zu den interessantesten der maritimen Welt zählt²⁴.

Vor dem Zweiten Weltkrieg lagen die Erfolge in der Erforschung der maritimen Kultur ziemlich breit gestreut über die Nationen der Ostsee- und Nordseeanlieger, allerdings bei auffälliger Enthaltsamkeit der Briten und Franzosen, deren beste Forscher auf diesem Fachgebiet damals in Übersee tätig waren. Mit Untersuchungen über englische und irische Boote trat James Hornell beispielsweise erst ab 1937 vor die Öffentlichkeit. Die allgemeine Situation unseres Wissenschaftszweiges wurde nach 1945 dann durch den eindeutigen Übergang der Führungsrolle an die Skandinavier gekennzeichnet. Dieses An-die-Spitze-Manövrieren war hauptsächlich mit den Namen zweier Forscherpersönlichkeiten verbunden: mit Olof Hasslöf und mit Henning Henningsen.

Der Bohuslänsche Fischersohn Olof Hasslöf legte im Jahre 1949 nach zwölfjähriger intensiver ethnologischer Forschung an allen Küsten Schwedens eine vielbeachtete Habilitationsarbeit über die Lebens- und Arbeitsverhältnisse der schwedischen Westküstenfischer vor²⁵. Das Neue daran war, daß der Autor erstmals alle für die Kulturgeschichtsforschung relevanten Quellenkategorien weitestgehend ausgeschöpft und kombiniert verwertet hatte: also Feldforschungsmaterial, Museumsgegenstände, Archivalien, Regional- und Spezialliteratur sowie Sta-



Olof Hasslöf 1968 an Bord des Arbeitsbootes DE LÜTT DÄN, Saßnitz. (Foto: W. Rudolph)

tistiken. Neu war auch, daß Hasslöf einen umfassenden Überblick über die Arbeitswelt und die Lebensweise der maritimen Bevölkerung in einer größeren Region lieferte: Er behandelte das gesamte Arbeitsinstrumentarium der Fischer einschließlich der Herstellungsverhältnisse, ferner Fischhandel und Fischverarbeitung, schließlich last not least Probleme der brauchtmülichen Arbeitsforschung, also der Gesellung zu Arbeitsgruppen an Bord wie an Land.

Hasslöfs fast 600 Seiten starkes Werk wirkte in der Fachwelt beinahe sensationell und gewann binnen kurzem programmatischen Charakter für alle, die sich damals mit maritimen Forschungen beschäftigten. »Sozialkultur« – ein Begriff, der im Untertitel von Hasslöfs Westküstenarbeit enthalten war – wurde zu einer Art Zauberformel für eine ganze Schar junger Maritimethnologen in Skandinavien.

Einige von Hasslöfs Stockholmer Schülern zeichneten sich recht bald durch solide Feldforschungsergebnisse aus. Hervorzuheben wären hier die Namen: Knut Weibust, Arne Emil Christensen, Carl Olof Cederlund, David Papp. Auch mehrere Kopenhagener Ethnologen der gleichen Altersschicht wurden von Olof Hasslöfs Ideen zu gehaltvollen maritimen Studien inspiriert: in erster Linie Alan Hjorth Rasmussen, Holger Rasmussen und Bjarne Stoklund.

In Dänemark, genauer gesagt: am dänischen Handels- und Seefahrtsmuseum Schloß Kronborg, wirkte daneben ein anderer Forscher, der eigentlich Philologe war, sich dann aber, ähnlich Walther Mitzka, mehr und mehr kulturhistorischen Problemen zuwandte, und zwar ausschließlich auf maritimem Gebiet. Ich spreche von Henning Henningsen, dessen Habilitationsschrift von 1961 über das Brauchtum der Äquatortaufe in unseren Fachkreisen die gleiche Beachtung fand wie Olof Hasslöfs Westküstenarbeit²⁶. Auch Henningsen hatte seiner Forschung neue Methoden zugrunde gelegt: Er baute auf Literatur- und Archivalanalysen aus ganz Europa auf, verwertete daneben aber auch eine Fülle von speziell zur jeweiligen Thematik eingesammeltem volkskundlichen Fragebogenmaterial und bettete alle Ergebnisse schließ-

lich in große kulturgeschichtliche Zusammenhänge und Hintergründe ein: die Äquatortaufe zum Beispiel in den Rahmen der Initiationsriten. Mit diesem Werk zeigte Henningsen, welche Wege künftig bei der Erforschung von Erscheinungen und Vorgängen im Bereich der geistigen Maritimkultur einzuschlagen sind. Nicht länger mehr dürfe die Beschreibung isolierter Fakten genügen, sondern die Einordnung der Objekte und Prozesse in umfassendere brauchwürdige Zusammenhänge und historische Abläufe sei zu fordern.

Auf diesem klar abgesteckten Kurs steuerte Henningsen konsequent weiter. Er wollte zu einer umfassenden Erforschung des Seemannslebens in dessen Totalität gelangen. Ganz folgerichtig nahm er seither Jahr für Jahr neue Teilthemen in Bearbeitung: Essen, Trinken, Rauchen an Bord, Lesestoff an Bord, Strafjustiz an Bord, Freizeitbeschäftigung der Seeleute, Seefahrer-souvenirs, und so weiter.

Dem damaligen Direktor des Handels- und Seefahrtsmuseums Schloß Kronborg, Knud Klem, ist es zu verdanken, daß es in der skandinavischen maritimen Kulturgeschichtsforschung zu keinem wissenschaftlichen Konkurrenzkampf zwischen Hasslöfs »Stockholmer Schule« der Sozialkulturforschung und dem »folkloristischen« Kronborg-Kreis um Henningsen gekommen ist, sondern daß im Gegenteil die starken Potenzen der beiden führenden Forscher in einem Gemeinschaftsunternehmen für die akademische Ausbildung nutzbar gemacht werden konnte. Olof Hasslöf erhielt eine Professur für maritime Ethnologie an der Universität Kopenhagen, die erste in Europa übrigens, und aus den Mitarbeitern beider Institutionen (Brede und Kronborg) konnte 1966 das Team der »Nordischen maritim-historischen Arbeitsgruppe« gebildet werden, die etwa fünf, sechs Jahre bestand und in dieser Zeit die gesamte maritime Forschung im Raum zwischen Finnland und Island durch vielfältige Aktivitäten außerordentlich stimulierte. Als gewichtigste Ergebnisse der skandinavischen Initiativen in dieser Periode nenne ich die Stockholmer Habilitationsschrift von Knut Weibust – »Deep Sea Sailors«, von 1969, – daneben das von Hasslöf, Henningsen und Christensen gemeinschaftlich erarbeitete Universitätslehrbuch »Introduktion til maritim etnologi« (von 1970), – ferner die hervorragende Studie von Joan Joensen über die färöischen Schlupffischer, erschienen 1975, sowie die wissenschaftlichen Aktivitäten von Alan Hjorth Rasmussen, dem Direktor des zweiten dänischen Fischerei- und Seefahrtsmuseum zu Esbjerg, dessen noch andauernde Forschungen im Bereich der Häfen und an Bord von Trawlern und Küstenfrachtern, verbunden mit dem publizistischen und museologischen Niederschlag dieser Unternehmungen wohl den bisherigen Höhepunkt jener »Life on board«-Phase der maritimen Kulturgeschichtsforschung darstellen, in welcher zwar die skandinavischen Leistungen dominieren, zu der aber – in europäischem Rahmen – auch Basil Greenhill, der Direktor des britischen Seefahrtsmuseums zu Greenwich, sowie Jules van Beylen, der Chef des belgischen Seefahrtsmuseums in Antwerpen, Ausgezeichnetes beigetragen haben²⁷.

Wenn wir heute, aus genügend großem Zeitabstand, das wissenschaftliche Gesamtergebnis der ersten Periode der maritimen Kulturgeschichtsforschung im Ostsee- und Nordseeraum abwägen und einordnen, so entsteht der Eindruck, daß man damals mit leichter Schlagseite gefahren ist, und zwar nicht allein in Deutschland. Das Übergewicht der typologisch-ergologischen Betrachtungsweise ist unverkennbar. Es wurde sehr viel, und oft mit außerordentlicher Gründlichkeit über die Sachgegenstände, über die Wasserfahrzeuge geschrieben. Von den Menschen aber war in jener Periode der »Bootskunde« entschieden zu wenig die Rede, bei aller Würdigung der ausgezeichneten Ansätze im Werk von Szymanski und Mitzka sowie der »Ausnahmefälle«: der genannten Arbeiten von Spamer und Wossidlo. Ganz allgemein mangelte es auch an der Herstellung von Bezügen zur gesamtgesellschaftlichen Entwicklung; insbesondere vermißt man die notwendigen Querverbindungen zur jeweiligen ökonomischen und sozialen Situation.

In der folgenden »Life on board«-Periode wurde diese Schlagseite korrigiert. Der Ethnologe Olof Hasslöf rückte die Arbeitswelt und damit das Mensch/Gerät-Verhältnis in das Zentrum seiner Forschungen. Seine Schüler folgten ihm; sie machten auch in zunehmendem Maße die Gegenwartsverhältnisse zum Thema ihrer wissenschaftlichen Arbeiten. Infolgedessen über-



Wolfgang Rudolph (links) an Bord des Arbeitsbootes DE LUTT DÄN, 1961. (Foto: Helga Rudolph) – Reinhard Peesch, 1958. (Foto: W. Rudolph)

wiegen jetzt, insgesamt gesehen, die Untersuchungen aus dem Bereich der Fischerei, und es wird ein Trend erkennbar, in engere Tuchfühlung mit der bürgerlichen Soziologie zu gelangen, wodurch manche Arbeiten allerdings die nötige historische Tiefe verlieren.

Im Folgenden möchte ich Sie mit der Entwicklung der maritimen Kulturgeschichtsforschung in der Deutschen Demokratischen Republik bekanntmachen. Der Anstoß zur Aufnahme dieser Arbeiten ging 1955 von Wolfgang Steinitz aus, der damals Vizepräsident der Deutschen Akademie der Wissenschaften zu Berlin war und gleichzeitig Direktor des Instituts für deutsche Volkskunde, das auf seine Bemühungen hin kurz zuvor gegründet worden war. Steinitz strebte eine thematische Ausweitung der Volkskundeforschung auf solche Berufsgruppen an, die bislang nicht durch ethnologische Untersuchungen erfaßt oder in der deutschen Volkskunde »unterrepräsentiert« waren. Daß sein Blick dabei auf die Fischer- und Seefahrerbevölkerung fiel, wird nicht länger verwundern, wenn man bedenkt, daß Steinitz Sprachforscher und Völkerkundler war, und zwar spezialisiert auf die Finno-Ugristik und auf die wissenschaftliche Beschäftigung mit den kleinen finnougriischen Völkergruppen im arktischen Küstengebiet zwischen Weißem Meer und den Mündungsrevieren von Ob und Jennissei, mit Menschen also, deren Kultur und Lebensweise aufs Innigste mit Fischerei, Wasserjagd, Strandnutzung und Transport per Boot verknüpft war. Alte Studienfreundschaften verbanden Wolfgang Steinitz mit Ilmari Manninen und Toivo Itkonen, den Pionieren der finnischen Bootsforschung der zwanziger Jahre, sowie mit Ernst Klein vom Stockholmer Nordischen Museum, von dessen Einsatz in der maritimen Kulturgeschichtsforschung schon die Rede war.

Nach Steinitz' Heimkehr aus der Emigration in Stockholm, im Jahre 1945, und beim anschließenden Aufbau des Berliner Akademieinstituts für Volkskunde gewann er außerdem Einblick in das von Adolf Spamer und von Richard Wossidlo hinterlassene umfangreiche Archivmaterial zur deutschen Seemannsvolkskunde. So erscheint es durchaus folgerichtig, daß Steinitz 1955 versuchte, den Berliner Volkskundler Reinhard Peesch, der eben eine interessante Studie über die Sprache der Fischer von Berlin-Köpenick publiziert hatte, zur Arbeitsaufnahme im maritimkulturellen Bereich zu bewegen. Mit Erfolg! 1956 begann Peesch die Vorbereitung einer Untersuchung über die brauchtümlichen Arbeitsgesellungen, über die sogenannten »Kommünen« der Fischer auf Rügen und Hiddensee. Dabei kam es zum Kontakt mit mir, der ich seinerzeit im Heimatmuseum der Insel Rügen tätig war und gerade Material zu einer Volkskunde der rügischen Schifffahrt sammelte. Ab 1957 wurde ich Mitarbeiter des Berliner Akademieinstituts. Ferner gab es fruchtbare Begegnungen mit Hans Szymanski in Hannover sowie mit Olof Hasslöf und mit Henning Henningsen. Allmählich gewann unsere erste Konzeption Gestalt, die wir der maritimen Forschung zu Grunde legen wollten.

Wir wurden uns darüber klar, daß die Mitzka'sche Fischervolkskunde nicht einfach weitergeführt werden sollte, und auch nicht Wossidlos mecklenburgische Seemannsvolkskunde nur auf weitere Themenbereiche und angrenzende Küstenstriche auszudehnen wäre, sondern daß unser Ziel eine »maritime Volkskunde« sein müsse, unter Berücksichtigung aller mit dem Leben auf See und am Strand bzw. im Hafen verbundenen Berufsgruppen, hauptsächlich in denjenigen Küstendörfern, die nichtagrarische Strukturen aufwiesen. Alle Gruppen und Schichten der maritimen Bevölkerung mußten von uns erfaßt werden: vom Schiffskapitän, der gleichzeitig Partenreeder war, bis hin zum Matrosen, zum Heizer oder Kleinfischer, unter Einfluß auch der Seefahrerfrauen. Unser Anliegen war es, den Anteil der arbeitenden »Kleinen Leute« an der Kulturentwicklung nachzuweisen; die Untersuchungen zur maritimen Alltagskultur könnten, so meinten wir, der Vervollkommnung und Bereicherung des allgemeinen Geschichtsbildes dienen.

Erforscht werden sollten nach Möglichkeit alle Bereiche der Volkskultur – mit Vorrang aber die materiellen Objektivationen samt den damit verknüpften Bräuchen und traditionellen Institutionen. Als unsern kulturgeographischen Arbeitsraum betrachteten wir die südliche Ostseeküste zwischen Kleinem Belt und Kurischem Haff. In der historischen Periodisierung legten wir uns auf den Zeitraum von etwa um 1600 bis zum Beginn unseres Jahrhunderts fest.

Nach diesem Programm starteten wir 1960, nach Auslaufen der Außenarbeit an der Pilotstudie über die Fischerkommunen auf Rügen und Hiddensee, mit einer systematischen volkskundlichen Inventarisierung der Fischereigeräte, der Wasserfahrzeuge sowie der Verhältnisse auf den Boots- und Schiffswerften entlang der Küste der DDR: Dorf für Dorf, Werft um Werft, Boot für Boot. Die gewissenhafte Dokumentation (durch Wort, Foto und Zeichnung) einer möglichst großen Anzahl von Objekten der Arbeitswelt erachteten wir als die am besten geeignete Möglichkeit zur Beschaffung des Forschungsmaterials im ersten, dem »seeseitigen« Abschnitt unseres Arbeitsfeldes. Die aus dieser Inventarisierung hervorgegangenen Publikationen von Reinhard Peesch und Wolfgang Rudolph – zwei Monographien und mehrere wissenschaftliche Aufsätze – enthielten unter anderem zwei wichtige Ergebnisse der ersten Forschungsperiode: die Festlegung einer verbindlichen Nomenklatur und die Erarbeitung einer Klassifikation (Typologie) der Schiffsfahrzeuge, als Voraussetzung für methodisch klare Interpretation und Auswertung des Materials aus diesem Teilbereich der Maritimkultur²⁸.

Im Jahre 1969 haben wir unsere Forschungen zeitweilig unterbrochen, als es im Zusammenhang mit der damals durchgeführten Akademiereform der DDR zu organisatorischen Veränderungen kam und das Institut für deutsche Volkskunde in das größere Zentralinstitut für Geschichte eingegliedert wurde, in dem die Volkskunde nunmehr mit der Kulturgeschichte einen Wissenschaftsbereich bildet. Wir nutzten die Zeit zur Vertiefung unseres Geschichtsbildes, nicht zuletzt aber auch zur Standortbestimmung und zum Leistungsvergleich, vornehmlich mit den Ergebnissen der Kollegen in der Estnischen Sowjetrepublik, in Polen und in Skandinavien²⁹. Wir diskutierten aber auch über Veränderungen unserer Zielvorstellungen und unserer Methodik. Als Ergebnis dieser Diskussion legten wir dann eine in zweifacher Hinsicht modifizierte Konzeption für die künftigen Untersuchungen im nächsten, dem »landseitigen« Abschnitt unseres Arbeitsfeldes vor.

Erstens hielten wir es für erforderlich, in unsere neuen Forschungen, die sich hauptsächlich auf die Wohnweise und auf andere, stärker an das häusliche Leben und Treiben gebundene Bereiche der Maritimkultur konzentrieren würden, auch die Erkundung der kulturellen Situation in den Hafenstädten der südlichen Ostseeküste einzubeziehen, sowie die Erkundung einiger spezieller Beziehungen zwischen Hafenstadt und Seefahrdorf, die uns für die regionale maritime Kulturentwicklung belangvoll zu sein schienen.

Zweitens erzielten wir eine Selbstverständigung darüber, unsere künftigen Untersuchungen nicht mehr weiter unter dem Blickwinkel auf einzelne Objektivationen oder Erscheinungen durchzuführen, wären diese auch – jede für sich – von größtem sachlichen Interesse, wie zum Beispiel – auf der »Seeseite« – die Rostocker, Stettiner und Danziger Bodenschalenboote und die kurische Schiffbautechnologie der volkstümlichen Karweel-Schalenfertigung, oder – auf

der »Landseite« – eine kaschubische Fischerwallfahrt, die interethnischen Kontakte und sprachsoziologischen Probleme der Fischmärkte von Memel und Heydekrug oder die deutsch-slawisch-baltischen nautologischen Lehnwortverhältnisse. Vielmehr hielten wir es für dringend erforderlich, alle derartigen Einzelthemen und Sonderprobleme künftig unter dem Aspekt des Systemcharakters der maritimen Kultur zu betrachten sowie unter dem Gesichtspunkt, daß die maritime Kultur wiederum einen konkret-historischen Regionaltypus im Gesamtsystem der Kultur darstellt. Wir wollten in den nächsten Jahren vorrangig die Zusammenhänge beispielsweise zwischen Bordleben und Landleben der Fahrensleute erhellen oder diejenigen zwischen der Gruppe der Seefahrer und anderen Einwohnergruppen innerhalb der Gemeinden.

In der praktischen Arbeitsweise orientierten wir uns auf ein empirisches, sachbezogenes Verfahren, das stärker als bislang üblich dem gesellschaftlichen Zusammenhang von ökonomischer Struktur, sozialer Situation und speziellem Kulturstil besondere Bedeutung beimißt. Wir wollten den Versuch wagen, auf der Grundlage einer Kombination von ethnologischer Feldforschung und erschöpfendem Literaturstudium zu den jeweils notwendigen Kulturanalysen zu gelangen. Das heißt: zu Analysen, die auf quantitativ und qualitativ repräsentablen Materialdokumentationen der Musealbestände und der Privatsammlungen im Küstengebiet basieren sowie auf einer möglichst kompletten Auswertung aller älteren Landes- und Volkskunden, Stadtgeschichten, Dorfchroniken, Reisebeschreibungen, Biographien aus maritimem Milieu, auf der Auswertung von Museumskatalogen, einschlägigen sprachwissenschaftlichen und seewirtschaftlichen Publikationen des deutschen, dänischen, polnischen und litauischen Literaturangebots. Auf das ungemein zeitraubende Studium von Archivalien glaubten wir verzichten zu können. Die von uns angestrebten Kulturanalysen sollten sich auf den Zeitraum von 1600 bis zum Ersten Weltkrieg und in der Hauptsache auf die traditionellen Bereiche der Volkskundeforschung erstrecken: also auf die Wohnweise, auf Bekleidung, Ernährung und künstlerische Aktivitäten. Aber auch die Bereiche Familie, Bildungswesen und Gemeinschaftsleben wären nach Maßgabe des Möglichen und Machbaren wenigstens teilweise abzudecken.

Mit diesem kompensierten Kompaßkurs starteten wir 1973 zur zweiten Teilstrecke unserer maritimkulturellen Forschungen, und zwar an der Küste der DDR zwischen Oderhaff und Wismarbuch, sowie darüber hinaus, nach entsprechenden Vereinbarungen mit der Polnischen Akademie der Wissenschaften und mit den zuständigen Museen und Forschungseinrichtungen in Dänemark, auch an der kaschubischen Küste zwischen der Stolpe und der Weichselmündung sowie im Raum Nordschleswig-Südjütland zwischen Sonderburg und Kolding.

Bis Ende 1979 konnten erste Teilergebnisse dieser Untersuchungen in Form einiger wissenschaftlicher Aufsätze publiziert werden, beispielsweise über Probleme der Periodisierung des maritimkulturellen Entwicklungsprozesses im südlichen Ostseeküstengebiet, über die kulturelle Bedeutung der englischen Keramik und der Ostasiatica im Seefahrerhaus, über maritime und urbane Elemente in der Kultur der kaschubischen Küstenbevölkerung sowie über Erscheinungen des maritimen Kulturaustausches zwischen Deutschland und Dänemark im 18./19. Jahrhundert. Im Druck befindet sich eine Studie zum Brauchtum der Kaufmannspräsente an Schiffskapitäne³⁰.

Gearbeitet wird schließlich an einer umfangreichen Monographie als Publikation der Ergebnisse dieser zweiten Forschungsperiode. Sie soll keine Summierung von Beschreibungen einzelner Objektgruppen oder Kulturercheinungen werden: also kein »Handbuch« des Seefahrerhauses, der Seemannskleidung, der maritimen Volkskunst, des winterlichen Festbrauchtums im Küstendorf. Vielmehr beabsichtigen wir, Beiträge zu Grundproblemen der maritimen Kulturentwicklung im südlichen Ostseeküstengebiet zu geben, und zwar zu den Problemkreisen: Kulturaustausch, Kulturwandel und Kulturlandschaft. Beispielsweise werden die Institutionen und Wirkungsmechanismen der regionalen Kulturbeziehungen zwischen Hafenstadt und Seefahrerdorf und der überregionalen, internationalen Kulturaustauschvorgänge zwischen »Heimat« und »weiter Welt« untersucht, die eine Voraussetzung für den maritimen Kulturwandel bilden. Besondere Berücksichtigung erfahren in diesem Zusammenhang die ver-

schiedenartigen »Kulturkontaktbereiche« im Hafenviertel, das heißt: die Umschlagplätze für kulturelle Novationen, die einer auffälligen sozialen Differenzierung unterlagen. Bestimmte Plätze wurden allein von den Angehörigen der nautischen Führungsränge frequentiert, andere waren ausschließlich Treffpunkte der Matrosen, und nur einige wenige waren für beide Gruppen frei zugänglich. Die Funktions- und Wirkungsanalyse dieser Kulturkontaktbereiche erlaubt die Entwicklung einer historisch orientierten Kulturtopographie des Hafenviertels.

Im Problemkreis Kulturwandel werden wir die Bedeutung und Bewertung bestimmter Kulturelemente, bestimmter »Leitmerkmale« untersuchen, die für die drei Perioden des Entwicklungsprozesses der maritimen Kultur in unserem südlichen Ostseeküstengebiet den Charakter zeittypischer und gruppenspezifischer Identitätsmerkmale besaßen und somit zu Abzeichen des Kulturstils der maritimen Bevölkerung wurden. Man kann diese Leitmerkmale als Indikatoren des Kulturwandels in den jeweiligen Perioden betrachten. In diesem Kapitel wird uns das »Schiffsbild« also nicht als Kunstwerk interessieren, sondern als zeichenhafter Wanderschmuck des Seefahrerhauses in einer bestimmten Periode, und zwar im Kontext mit den anderen zeichenhaften Schiffsdarstellungen sowohl in den öffentlichen Einrichtungen von Hafenstadt und Seefahrerdorf als auch in der Privatsphäre der verschiedenen sozialen Schichten der seefahrenden Bevölkerung. Auch bei der Vorstellung der Seefahrersouvenirs wollen wir über die gewissermaßen »zeitlose« und wertfreie Deskription der »Weelvaart«-Pokale, »Success«-Teller, der englischen Hunde, der »Rigalöffel«, »Kapitänstassen« und der Ostasiatica hinauskommen. Stattdessen gilt es zu erhellen, welche Wechselbeziehungen zwischen den ober-schichtlich-bürgerlichen Kulturvorbildern und der Modellrezeption der Werkstätigen des Schifffahrtswesens bestanden haben, oder anders ausgedrückt: Es soll der Einfluß aufgezeigt werden, den bestimmte Formen des maritimen Brauchtums, nämlich der Brauch der Kaufmannspräsente an die Schiffskapitäne, auf die volkstümliche Ästhetikanschauungen, auf Materialpräferenzen und Wertvorstellungen der Seefahrer ausgeübt haben. Im dritten Problemkreis wird dann von den Kennzeichen und Grenzen der maritimen Kulturlandschaft gehandelt werden, dargestellt an Hand von Beispielen aus unterschiedlichen kulturellen Teilbereichen, die deutlich machen, welche Beziehungen im Spannungsfeld zwischen Heimat und Welt, zwischen Regionalität und Internationalität für die Entwicklung des Typus »Maritime Kultur« maßgebend waren, und zwar über die sozusagen traditionellen ethnischen und konfessionellen Kulturgrenzen hinweg, aber mit markanter Konturierung gegenüber dem Binnenraum.

Diese Informationen sollten nicht ohne den Hinweis auf einige sozusagen »flankierende« Arbeiten zur maritimen Kulturgeschichte abgeschlossen werden, die von anderen Wissenschaftlern der DDR, teils von uns unbeeinflusst, teils aber auch auf unsere Anregungen hin, unternommen wurden bzw. noch werden. Hier seien nur die Ergebnisse genannt. Es handelt sich dabei um die Publikationen von Margarethe Rassow zur pommerschen Fischersprache, von Hermann Strobach zum Shantygesang, von Werner Timm zu den Schiffsbildern und maritimen Ereignisbildern, von Herbert Ewe zu den Schiffsdarstellungen auf mittelalterlichen Siegeln und in alten Karten, sowie um die im Druck befindliche dokumentarische Darstellung Wolfgang Steusloffs über die Schiffsmodelle in den Kirchen zwischen Wismarbuch und Oderhaff. Auch das Kapitel »Maritime Volkskunst« in Reinhard Peeschs Volkskunstbuch wäre in diesem Zusammenhang zu erwähnen, sowie schließlich die beiden ersten Bände einer von mir verfaßten populären Sachbuchtrilogie: über »Boote – Flöße – Schiffe« und über die Hafenstadt als kulturelles Phänomen³¹.

Alles in allem stellt das eine Bilanz ohne rote Zahlen dar. Dennoch bleiben sowohl persönliche Wünsche als auch gesellschaftliche Anliegen offen, und in Richtung auf solche Desiderate wird sich die maritimkulturelle Forschung in der Deutschen Demokratischen Republik in den kommenden Jahren bewegen. Ganz allgemein sollten wir uns dabei stärker auf die Untersuchung von Gegenwartsproblemen orientieren, auf die Untersuchung von kulturellen Veränderungen unter den speziellen Bedingungen der politischen und sozialökonomischen Neuordnungen in unserem Land und während des nunmehr dreißigjährigen Aufbaues unserer volkseigenen Hochseefischerei- und Handelsflotte.

Anmerkungen:

- 1 Karl Brämer: Die preußische Rhederei. In: Zeitschrift des Kgl. Preußischen Statistischen Bureau 10, 1870, S. 311–366.
- 2 Die Fischerei-Ausstellung in Bergen. = Annalen der Landwirtschaft in den kgl. preußischen Staaten 23, 1865, (Sddr.).
- 3 Amtliche Berichte über die Internationale Fischerei-Ausstellung zu Berlin 1880. Berlin 1881, S. 46.
- 4 Ernst Ancker: Die Fischerei-Fahrzeuge des Kurischen Haffs. In: Deutsche Fischerei-Zeitung 3, (Stettin) 1880, S. 250–251.
- 5 – Br –: Helgoländer Fischerboot. In: Wassersport 2, 1884, S. 527–528. – P. Kniest: Die Schiffe der Weser und Ems. In: Ahoi 1, 1885, S. 89–93. – H. Rogge: Das Dielenschiff (der Unterweser). In: Wassersport 3, 1885, S. 141–142.
- 6 Paulus Schiemenz: Über die Zeesenfischerei im Stralsunder Revier. Berlin 1898.
- 7 Hugo Conventz: Sonderbericht über die in Baumgarth bei Christburg ausgegrabenen Überreste eines vorgeschichtlichen Segelbootes. In: Amtliche Berichte des Westpreußischen Provinzialmuseums 16, 1895, S. 49–63. – Hugo Lemcke: Über die Auffindung eines Bootes der Wikingerzeit bei Charbrow. In: Monatsbl. d. Gesellschaft für pommersche Geschichte 13, 1899, S. 14–15. – Johann Heydeck: Das Wikingerschiff von Frauenburg Kr. Braunsberg. In: Sitzungsberichte d. Altertumsgesellschaft Prussia 21, 1900, S. 67–72.
- 8 Albert Voß: Zu den Schiffsfunden. In: Nachrichten über deutsche Altertumsfunde 10, 1899 (13), S. 45–47.
- 9 Walther Vogel: Geschichte der deutschen Seeschifffahrt. Bd. I: Von der Urzeit bis zum Ende des 15. Jahrhunderts. Berlin 1915.
- 10 Bernhard Hagedorn: Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen bis ins 19. Jahrhundert. Berlin 1914. – Friedrich Kluge: Seemannssprache. Halle 1911.
- 11 Karl Brunner: Die volkstümlichen deutschen Schiffsfahrzeuge. In: Festschrift Eduard Hahn zum 60. Geburtstage. Stuttgart 1917, S. 292–307.
- 12 Hans Szymanski: Der Ever der Niederelbe. Ein Beitrag zur Geschichte der deutschen Schifffahrt und zur Volkskunde Niedersachsens. Lübeck 1932.
- 13 Ders.: Deutsche Segelschiffe. Die Geschichte der hölzernen Frachtsegler an den deutschen Ost- und Nordseeküsten, vom Ende des 18. Jahrhunderts bis auf die Gegenwart. Berlin 1934.
- 14 Ders.: Das Schiff zur Fahrt ins Jenseits. In: Wind und Wasser 2, (Berlin) 1925, S. 209–213. – Ders.: The History of decorated and coloured Sails. In: The Mariner's Mirror 13, 1927, S. 160–166.
- 15 Ders.: Schiffsmodelle in niedersächsischen Kirchen. Göttingen 1966.
- 16 Zitiert nach: Wolfgang Jacobeit: Anregungen zu einer allseitigen Betrachtung der Volkskultur bei Jacob Grimm. Letopis 6/7, 1963/64, S. 255.
- 17 Ebd.
- 18 Walther Mitzka: Deutsche Bauern- und Fischerboote. Grundfragen aus einem Sachkreis der Volkskunde. Heidelberg 1933. – Ders.: Deutsche Fischervolkskunde. Neumünster 1940.
- 19 Richard Wossidlo: Reise, Quartier, in Gottesnaam. Das Seemannsleben auf den alten Segelschiffen im Munde alter Fahrensleute. Rostock 1940, 1943. Achte Auflage: Rostock 1969, neu bearbeitet von Ulrich Bentzien.
- 20 Adolf Spamer: Die Tätowierung in den deutschen Hafenstädten. In: Niederdeutsche Zeitschrift für Volkskunde 11, 1933, S. 1–55 und 129–182.
- 21 Fred Schmidt: Von den Bräuchen der Seeleute. Hamburg 1941. – August Köster: Modelle alter Segelschiffe. Berlin 1926. – Friedrich Moll: Das Schiff in der bildenden Kunst. Bonn 1929.
- 22 Edmond Paris: Souvenirs de marine conservés. Erste Auswahl, hg. von Heinrich Winter. Burg (1938). – Heinrich Winter: Die Rotterdamer Karavelle. Burg 1944.
- 23 Bronislaw Malinowski: Argonauts of the Western Pacific. Kula. London 1922.
- 24 Alfred Cort Haddon & James Hornell: Canoes of Oceania, Honolulu 1936–38. – George Raleigh Gray Worcester: The Junks and Sampans of the Yangtze. A Study in Chinese Nautical Research. Shanghai 1947, 1948.
- 25 Olof Hasslöf: Svenska västkustfiskarna. Studier i en yrkesgrupps näringsliv och sociala kultur. Göteborg 1949.
- 26 Henning Henningsen: Crossing the Equator. Sailor's baptism and other initiation rites. København 1961.
- 27 Knut Weibust: Deep Sea Sailors. A study in maritime ethnology. Stockholm 1969. – Hasslöf/Henningsen/Christensen: Sømand, fisker, skib og værft. Introduction til maritim etnologi. København 1970. – Joan Pauli Joensen: Færøske slupfiskere. Etnologisk undersøgelse af en erhvervsgruppes liv.

- Lund 1975. – Alan Hjorth Rasmussen: Skudefart og Limfjordshandel. Esbjerg 1974. – James Hornell: Water Transport. Origins and early Evolution. Cambridge 1946, 1947. – Basil Greenhill: The Merchant Schooners. Newton Abbot 1968. – Jules van Beylen: Op de reede. Het leven aan de waterkant in Europese havens. Antwerpen 1973.
- 28 Reinhard Peesch: Die Fischerkommünen auf Rügen und Hiddensee. Berlin 1961. – Wolfgang Rudolph: Handbuch der volkstümlichen Boote im östlichen Niederdeutschland. Berlin 1966. – Ders.: Segelboote der deutschen Ostseeküste. Berlin 1969.
- 29 In der Estnischen SSR: Vilve Kalits: Kihnlaste meresoitudest (Seefahrt in Kihnu). In: Etnograafia Muuseumi Aastaraamat 18, (Tartu) 1962, S. 80–98. – Arved Luts: Die Beziehungen der nordestnischen Küstenbewohner zu Finnland. In: Kolloquium Balticum Ethnographicum. Berlin 1968. S. 75–84.
In Polen: Zdzisław Batorowicz: Maszoperie Kaszubskie. Gdańsk 1971. – Jadwiga Kucharska: Tradycyjna organizacja rybolówstwa na wybrzeżu kaszubskim. Wrocław/Warszawa 1968. – Jerzy Miciński: Żaglowce handlowe z Rewy. Gdańsk 1974. – Andrzej Ropelewski: Wieś rybacka Rewa. Gdynia 1960.
- 30 Wolfgang Rudolph: Englische Keramik. Dokumentation und kulturhistorische Einordnung. In: JbVkkG 18, 1975, S. 185–196. – Ders.: Seefahrerdörfer der südlichen Ostseeküste. Tendenzen und Perioden der Entwicklung einer regionalen Sonderkultur. In: JbVkkG 20, 1977, S. 105–130. – Ders.: Mellemfølkelig kulturudveksling i den sydlige del af Østersøen i det 18.–20. århundret. In: Folk og Kultur 7, 1978, S. 95–108. – Ders.: Maritime und urbane Elemente in der Kultur der kaschubischen Küstendörfer um 1900. In: Letopis (C) 21, 1978, S. 85–102. – Ders.: »Japanische Stube« und »Chinesische Ecke«. Zur Kulturgeschichte der Wohnweise in den Seefahrerdörfern an Haff und Bodden. In: Greifswald-Stralsunder Jahrbuch 12, 1979, S. 209–225.
- 31 Karl-Friedrich Olechnowitz: Handel und Seeschifffahrt der späten Hanse. Weimar 1965. – Heinrich Winter: Das Hanseschiff im ausgehenden 15. Jahrhundert. Rostock 1961. – Margarethe Rassow: Fischersprache und Brauchtum im Lande zwischen dem Darß und der unteren Oder. Berlin 1958. – Hermann Strobach: Shanties. Rostock 1967. – Werner Timm: Kapitänsbilder. Schiffsporträts seit 1782. Rostock 1971. – Ders.: Schiffe und ihre Schicksale. Maritime Ereignisbilder. Rostock 1976. – Herbert Ewe: Schiffe auf Siegel. Rostock 1972. – Ders.: Abbild oder Phantasie? Schiffe auf historischen Karten. Rostock 1978. – Reinhard Peesch: Volkskunst. Berlin 1979. – Wolfgang Rudolph: Boote – Flöße – Schiffe. Leipzig 1974. – Ders.: Die Hafenstadt. Eine Maritime Kulturgeschichte. Leipzig 1979.