

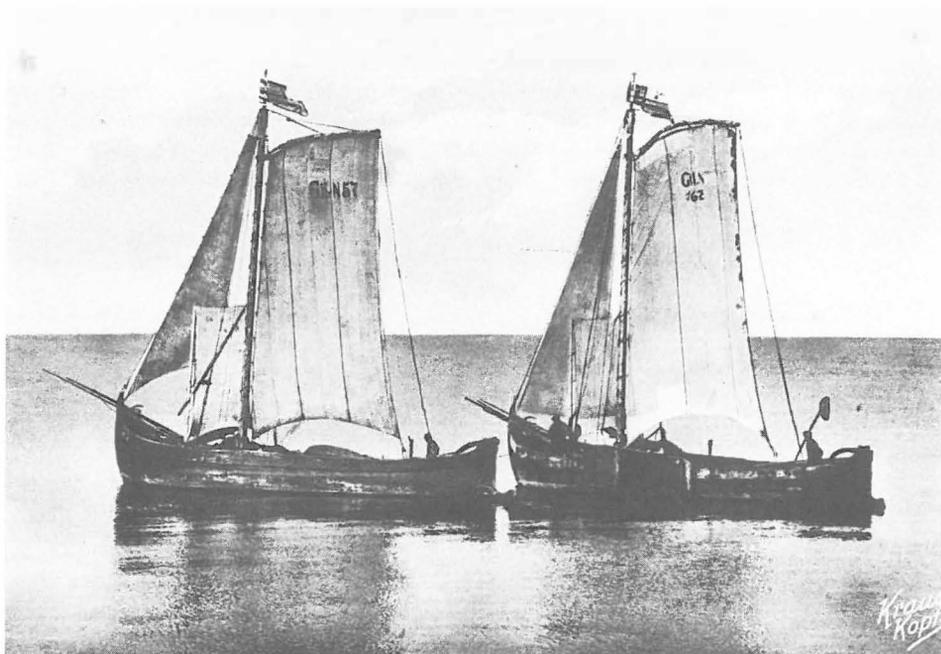
## EIN KURRENKAHN-MODELL AUS DEM JAHRE 1875

VON KARL-HEINZ HAUPT

Im September 1986 erhielt das Deutsche Schifffahrtsmuseum vom National Museum of American History, Washington, als Leihgabe das zeitgenössische Modell eines Kurrenkahns aus Ostpreußen, welches dort seit geraumer Zeit zum Magazinbestand gehörte.

Bemühungen, das Modell nach Deutschland zu bekommen, gingen von Herrn Dr. Wiegand, Karlsruhe, u.a. Mitglied des Arbeitskreises historischer Schiffbau e.V., und von Mr. Harris, Präsident der Rodney Hunt Company, aus.

Der 1987 verstorbene Schiffbauingenieur Werner Jaeger, Duisburg, hatte Herrn Dr. Wiegand gebeten, ihm von seiner Reise in die Vereinigten Staaten Fotos und Aufmaße des Kurrenkahn-Modells mitzubringen; denn er wollte eine Dokumentation über den Fischerkahn des Kurischen Haffs zusammentragen. Bei Wiegands Besichtigung des Kurrenkahn-Modells im Jahre 1981 wurde von seiten des National Museums bereits angedeutet, daß man nichts dagegen habe, das Modell einem deutschen Museum zur Verfügung zu stellen. Seit her entstanden zwischen dem National Museum und dem DSM Kontakte, die schließlich dazu führten, daß nun das Kurrenkahn-Modell als Leihgabe im DSM steht.



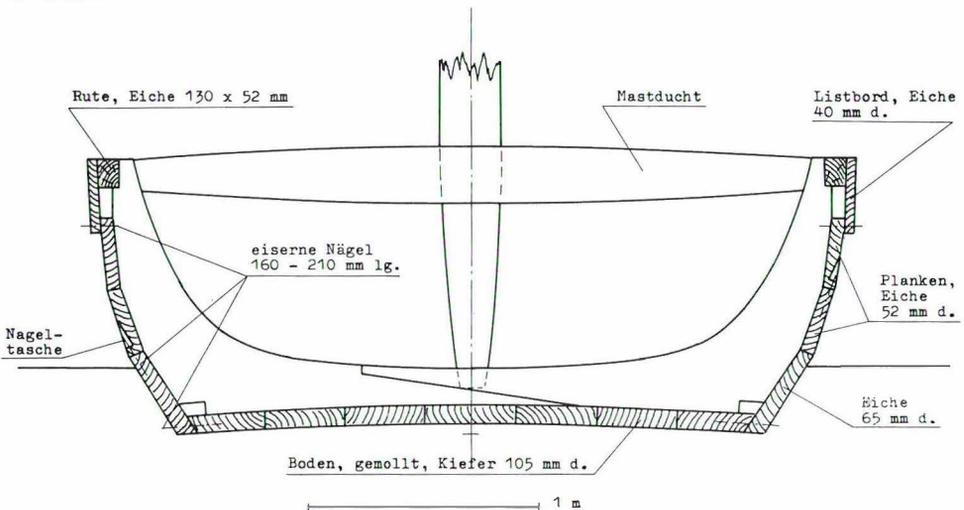
*Keitel- oder Kurrenkähne aus Gilge mit Gaffelsegel. Das Bild von Krauskopf hat den Titel »Keitelkähne auf dem Kurischen Haff«. Damit, daß die Kähne paarweise ausfahren, wird angedeutet, daß man mit dem Kurrennetz zu fischen beabsichtigt; denn das Keitelnetz wird nur von einem Kahn gezogen. (Archivfoto DSM)*

## Allgemeine Beschreibung des Kurrenkahns

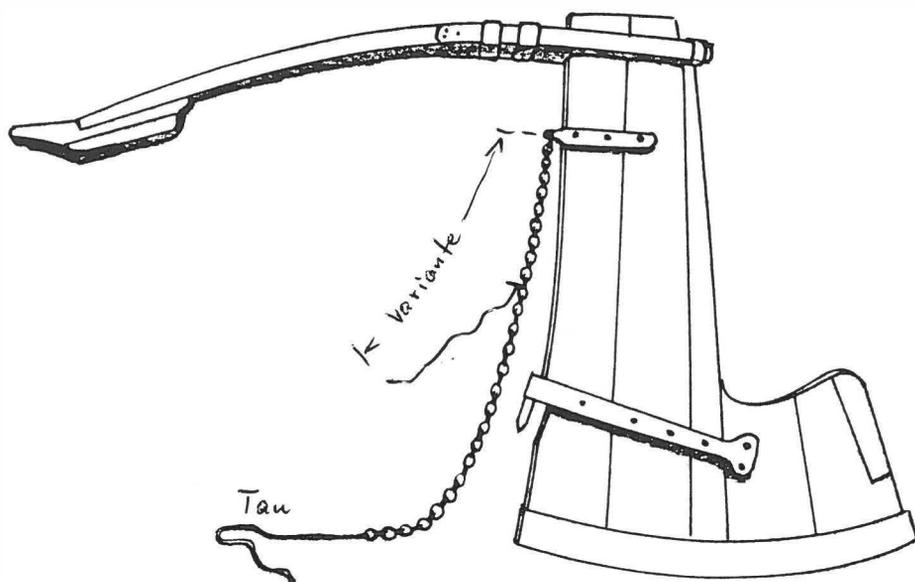
Der Fischerkahn des Kurischen Haffs war von seiner Form und Bauweise her an der deutschen Ostseeküste einmalig und mit seinem flachen Boden vollkommen den lokalen Verhältnissen des Haffs und den dortigen Methoden des Fischfangs angepaßt. Er wurde als Keitel-, Kurren- und Braddenkahn bezeichnet, wobei die Typbezeichnungen vom Fanggeschirr abgeleitet worden sind. Als Beispiel kann der Keitelkahn des Frischen Haffs herangezogen werden, der ein Keiternetz zog, aber von anderer Bauart war als der Kurrenkahn, d. h. der Keitelkahn vom Kurischen Haff. Da die Abmessungen der Kähne unterschiedlich waren, besteht heute die Tendenz, die größte Bauart als Keitelkahn und die kleinste Bauart als Braddenkahn zu bezeichnen. Die Größenunterschiede können aber auch regional bedingt gewesen sein. Fritz Stassel wird nämlich in seinem weiter unten genannten Aufsatz konkreter und betont, daß die größten Kähne in den Memelniederungen zu finden waren. Die Abmessungen waren: Länge über Steven 9–13 m, größte Breite 2,5–3,3 m, Seitenhöhe 0,8–1,1 m.

Der Rumpf wurde in Kraweelbauweise erstellt. Eine Ausnahme bildete der oberste Gang, der in Klinkertechnik angebracht war und »Listbord« genannt wurde. Während die Bodenplanken aus Kiefernholz waren, wurden die Bordwände aus Eichenholz angefertigt. Auf der Innenseite wurde der »Listbord« durch die sogenannte »Rute« verstärkt. Der flache und kiellose Boden konnte nach den Enden zu etwas aufgeholt oder nach innen »gemollt« sein, wodurch die Segeleigenschaften bei Kursen am Wind verbessert wurden. Die weitverbreitete Ansicht, daß sich durch den nach oben gewölbten Boden das Bilgewasser an den Seiten besser ausschöpfen ließ, ist falsch; denn beim Segeln liegt ein Boot meist nach einer Seite über.

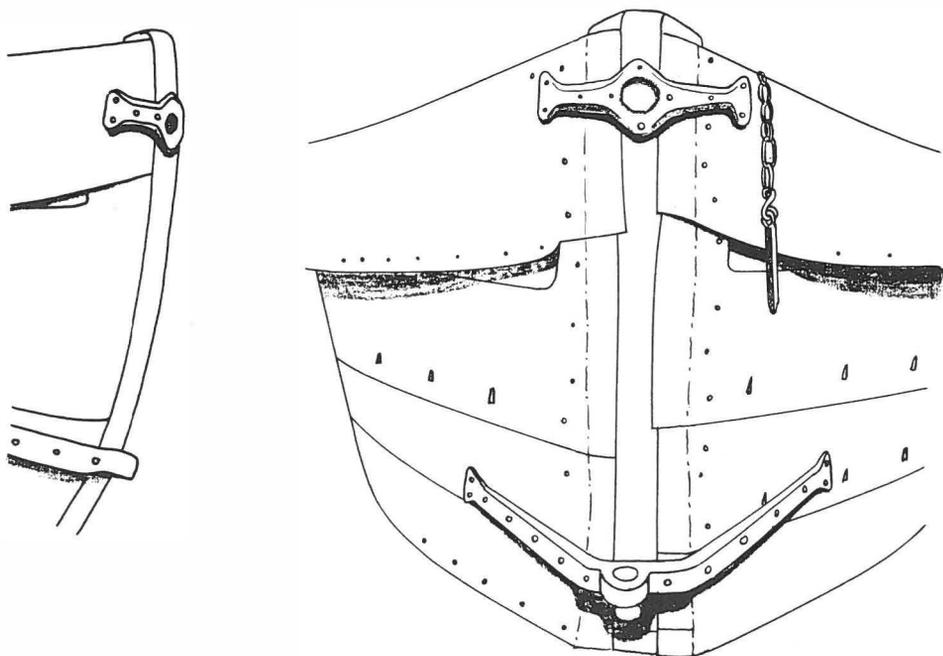
Die Steven traten aus dem Bootskörper nicht hervor, und die Hirnholzkanten der Planken waren nicht geschützt. Der hohe Vordersteven verlieh dem Kahn einen gefälligen Sprung, so daß ihm trotz seiner kräftigen Bauweise eine gewisse Ästhetik nicht abzusprechen war, wenn man sich am Modell von 1875 orientiert. In jüngerer Zeit erhöhte man jedoch die Bordwände und der Sprung wurde erheblich flacher, weil die Steven ihre Höhe behielten.



Hauptspantquerschnitt eines Kurrenkahns nach Ernst Ancker, Ruß, mit Ergänzungen.



Ruder eines Kurrenkahns mit Kette am oberen Beschlag. (Skizze: Werner Jaeger †, Duisburg)



Der Achtersteven mit Beschlägen für das Ruder. Oben: Bohrung durch den Achtersteven mit Verstärkung für die Kettendurchführung. Unten: Öse für den Fingerling. (Skizze: Werner Jaeger)

Die wenigen, aber kräftigen Knie, die in großen Abständen zwischen den Eindeckungen vorn und achtern angeordnet waren, machten eine Vernagelung der Planken untereinander erforderlich. Dies geschah durch schräg vorgebohrte Löcher. Um aber genügend Platz für die Nagelköpfe zu haben, mußte man in den Seiten der Planken Vertiefungen vorsehen, die sich oberhalb einer Plankennaht deutlich abzeichneten. Diese Methode der Plankenverbindung unterscheidet sich deutlich von den üblichen europäischen Bautraditionen.

Zum Abdichten der Nähte wurde geteeter Hutmacherfilz bevorzugt, der ein nachträgliches Kalfaten der Nähte überflüssig machte. Das L-förmige Ruderblatt wurde nicht wie üblich von zwei Fingerlingen, sondern im oberen Bereich durch eine Kette gehalten, die durch eine Bohrung im Achtersteven führte und binnenbords durch einen Keil gesichert werden konnte. Bei Bedarf konnte die Kette gefiert werden, das Ruderblatt bekam Lose und konnte aus der unteren Öse herausgenommen werden. Dies wurde besonders dann notwendig, wenn man die Kähne mit dem Achtersteven zum Strand hin legte. Die geschwungene Ruderpinne war lose über den Kopf des Ruderblattes gestreift und konnte durch ihre Beweglichkeit in eine Kammleiste eingerastet werden.

Die normale Besegelung bestand aus drei Segeln, die als Fock-, Klein- und Großsegel bezeichnet wurden. Außergewöhnlich war die Anordnung des Kleinsegels, dessen Mast an der Achterkante der vorderen Eindeckung stand. Beim Fischen konnte die Segelfläche durch ein Rahsegel am Großmast und durch den sogenannten »Brummer«, der an der Achterkante des Großsegels gefahren wurde, vergrößert werden.

Die Takelung der Kähne war nicht einheitlich. Während auf der nördlichen Seite des Haffs das Großsegel an einem Sprietbaum gefahren wurde, fuhr man auf der südlichen Seite des Haffs das Großsegel an einer gekrümmten Gaffel. Die Takelage war nach praktischen Erfahrungen ausgelegt, und in bestimmten Fällen übernahm das Fall des Großsegels die Funktion eines Wants.

Besonders auffallend war der große bunte Wimpel auf dem Großmast, der »Gadderie« genannt wurde und in seiner Mitte das Kennzeichen des Heimatortes trug. Dieses Kennzeichen war seit 1845 behördlich vorgeschrieben.

Erwähnenswert ist die Benutzung eines einzelnen Seitenschwertes, welches bei Bedarf auf die andere Seite gebracht werden mußte. Man begnügte sich mit einem Seitenschwert, weil beim Einholen des Netzes das auf dieser Seite befindliche Schwert sehr gestört hätte.

Bei dieser kurzgefaßten Beschreibung könnte leicht der Eindruck entstehen, daß, abgesehen von den unterschiedlichen Abmessungen, die Bauweise der Kähne recht einheitlich war. Dies ist jedoch nicht der Fall. Oberfischmeister Heidrich aus Memel machte dies in einem Schreiben von 1901 deutlich: *Ich bemerke dabei, daß sich die neueren und neuesten Kähne nur in kleinen Einzelheiten von diesem Fahrzeug [von 1829] unterscheiden, so z. B. haben einzelne Kähne einen völlig glatten Boden, bei anderen ist der Großmast nach vorn geneigt, wieder andere haben den Boden vorn etwas gehoben; ferner wird an Stelle des viereckigen »Brummers« vielfach ein dreieckiges Segel, wie die Fock ist, geführt oder überhaupt eine alte Fock dazu benutzt u. dgl. m.*

Seine Aufzählung ließe sich noch ergänzen, das würde hier aber zu weit führen. Allgemein kann man sagen, daß chronologische und regionale Entwicklungen nur unter Berücksichtigung der Fangmethoden erklärt werden können.

## *Herkunft des Modells*

Das Modell kann an Hand von Signaturen nach Zeit und Herkunft sofort eingeordnet werden. Auffallend ist die Inschrift im Segel: *A. Gulbis, Nidden No. 33*. Ein Aufkleber auf

den Fußbodenbrettern des Modells hat folgenden Wortlaut: *Kurrenkahn von der Kurischen Nehrung, Natürliche Größe ca. 30 Fuß, Ernst Ancker, Ruß.*

Darüber hinaus ist im Bugband die Jahreszahl 1875 und im Schott der achteren Eindeckung der Name *Laszis* mit der Ortsangabe *Ruß* eingestochen.

Während Herstellungsjahr und Erbauer des Modells feststehen – sein Name ist ja in das achtere Schott eingestochen –, weist der Aufkleber auf den ehemaligen Besitzer hin. Dieser Aufkleber wurde vermutlich erst angebracht, als das Modell auf der Fischereiausstellung 1880 in Berlin gezeigt werden sollte, um die Besitzverhältnisse zu klären und eine spätere Verwechslung auszuschließen. Sollte nämlich das Fischen mit einem Kurrennetz demonstriert werden, so war ein zweites Modell erforderlich, wie dies auch aus dem Katalog der Fischereiausstellung von 1880 hervorgeht.

Leider ist der Papieraufkleber durch Verwerfungen der Fußbodenbretter beschädigt, und der Familienname Ancker mußte aus einer anderen Quelle ermittelt werden.

Bei dieser seltenen Quelle, die als Kopie in der Bibliothek des DSM vorliegt, handelt es sich um eine Fragebogenaktion, die 1900 von Dr. J. Ranke, dem Generalsekretär der Deutschen Gesellschaft für Anthropologie, Ethnologie und Urgeschichte, München, und von Dr. Voss, dem Direktor am kgl. Museum für Völkerkunde, Berlin, durchgeführt wurde und den Titel »Acta betreffend die Untersuchung alter Schiffstypen« trägt.

Es sei hervorgehoben, daß mit dem Begriff Schiffstypen jene Fahrzeuge gemeint sind, die in der heutigen Literatur als Bauern- und Fischerboote bezeichnet werden. Von diesen Booten wurden keine Zeichnungen angefertigt, sondern sie wurden nach überlieferten handwerklichen Gepflogenheiten gebaut.

In der Fragebogenaktion sollte Vergleichsmaterial gesammelt werden, um die zahlreicher werdenden Bodenfunde von Booten besser einstufen zu können. Heute kann man mit den Ergebnissen dieser Fragebögen jüngere Aussagen überprüfen oder auf bestimmte Detailinformationen zurückgreifen, wie es in diesem Falle auch geschehen ist.

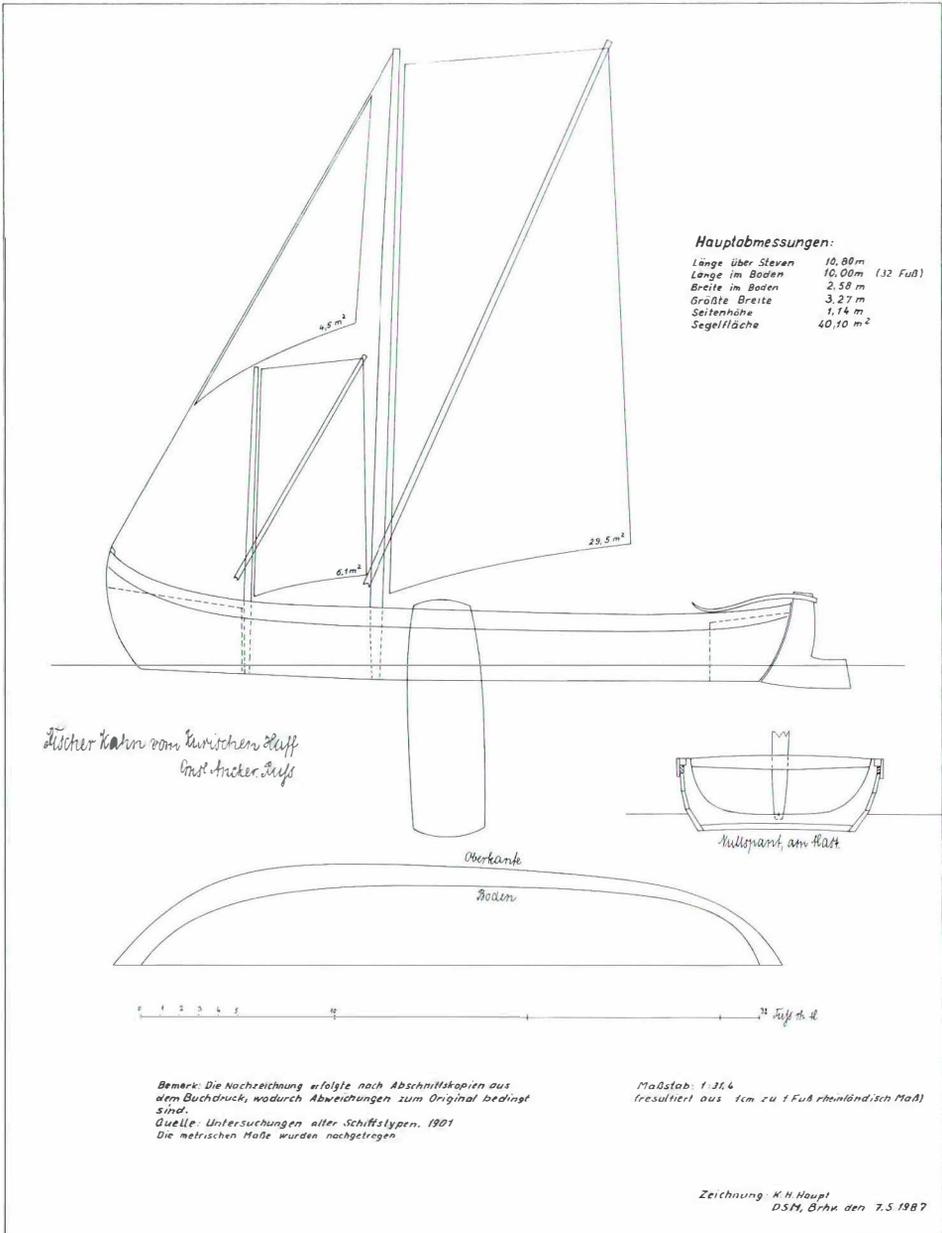
Während der Aktion wurde auch Ernst Ancker angesprochen; er verfaßte einen kurzen Artikel, dem er die signierte Zeichnung eines Fischerkahns vom Kurischen Haff beifügte. Durch diesen glücklichen Umstand konnte der Name des ehemaligen Besitzers einwandfrei identifiziert werden.

Ungewöhnlich an der Kennzeichnung des Modellsegels ist der Name *A. Gulbis*. Eine Kennzeichnung durch den Namen des Fischers im Segel läßt sich auf alten Fotografien sonst nicht nachweisen. Üblicherweise wurden die Segel nur mit einer Abkürzung des Ortsnamens und mit einer Registriernummer versehen. Diese Bootsnummer wurde jeweils auf den Grundbesitz des Fischers eingetragen, wenn sie nicht, wie bei manchem volkstümlichen Modell, willkürlich angebracht wurde.

Ein Versuch, den Namen *A. Gulbis* in Verbindung mit der Nr. 33 durch Anfragen an amtliche Stellen zu klären, blieb ohne Erfolg. Auch mein Kollege Helmut Gulbis, geb. in Rossitten, konnte für die Zeit um 1875 kein Familienmitglied *A. Gulbis* nennen. Da aber der Hersteller des Modells eine gewisse Sorgfalt walten lassen, ist der Name vermutlich nicht zufällig auf das Segel des Modells geraten. Denkbar wäre Folgendes: *A. Gulbis* bestellte das Modell bei *Laszis* in *Ruß*, und *E. Ancker* erhielt das Modell von *A. Gulbis* als Geschenk. Dies wäre eine Erklärung dafür, wie der Name in das Segel gelangt sein könnte. Das ist natürlich Spekulation.

Der Name *Gulbis* kommt aus dem Litauischen und bedeutet Schwan. Für die letzten Jahre vor 1945 lassen sich in Nidden folgende Träger dieses Namens nachweisen (nach R. Pietsch): *Gulbis, Martin I*; *Gulbis, Martin II*; *Gulbis, Geschwister*; *Gulbis, Willi*.

Über den Hersteller des Modells, *Laszis* aus *Ruß*, ließen sich ebenfalls keine Lebensdaten ermitteln.



Dagegen war der Besitzer des Modells, E. Ancker, eine herausragende Persönlichkeit in Ruß. Von Beruf Kaufmann und Spediteur, war er außerdem Kreistagsabgeordneter und gehörte der Altertumsgesellschaft »Prussia« als Mitglied an. Ernst Ancker war vermutlich Mitinitiator von Fischereiausstellungen und Sachverständiger für volkskundliche Belange.



*Keitel- oder Kurrenkahn mit der Bezeichnung NID 36 ZL. Der Name des Fischers steht nicht im Segel. Die Versalien ZL und FF weisen die Kähne als Fischereifahrzeuge aus. Beispiel für den Kurrenkahn mit Sprietsegel. (Archivfoto DSM)*

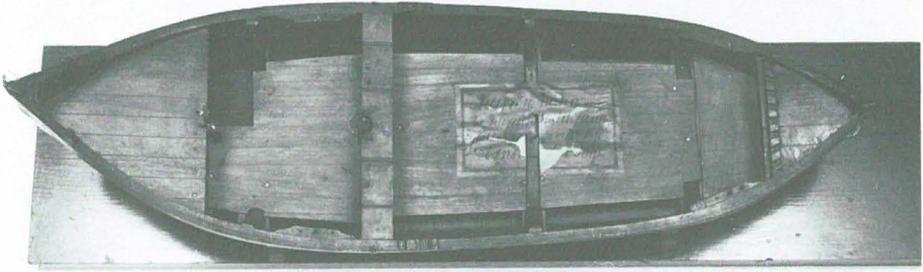
Im Katalog des National Museum, Ausgabe 1923, wird das Modell beschrieben und abgebildet. Über die Vorbesitzer und die Akquisition findet sich hier hingegen nichts. Herr Dr. Wiegand machte jedoch auf einen Urtext aufmerksam, in dem auf die Fischereiausstellung von 1880 in Berlin hingewiesen wird. Daraus läßt sich ableiten, daß das Modell nach Ablauf dieser Ausstellung seinen Besitzer gewechselt hat. Erst auf Anfrage Dr. Wiegands an das National Museum wurde bekannt, daß zu damaliger Zeit ein Kapitän Collins beauftragt gewesen war, Modelle zu sammeln und Ausstellungen zu beschicken.

Eventuelle Verluste von Einzelteilen und die festgestellte Veränderung an der Ruderaufhängung des Modells stammen vermutlich aus dieser Zeit. Collins stand kein Fachmann mehr zur Verfügung, um das Modell wieder in seinen ursprünglichen Zustand zu versetzen.

### *Bestandsaufnahme und Beschreibung des Modells*

Die Bestandsaufnahme des Modells ergab, daß Kleinteile verlorengegangen, andere beschädigt oder verändert worden waren. Ein Vergleich mit dem ursprünglichen Zustand ist daher leider nicht mehr möglich.

Der Rumpf des Modells ist geplankt, wobei der fast flache Boden aus einem Stück besteht. Querschiffs konnte im Boden eine Aufbucht von 1 mm festgestellt werden, wobei das mögliche Maximum von 3,3 mm entsprechend 50 mm in der Natur nicht erreicht wurde. Es ist daher anzunehmen, daß die geringe Aufbucht rein zufällig entstanden ist, da der Boden achtern um 6 mm und vorn um 9 mm aufgeholt worden ist. In den schriftlichen Quellen werden zwar beide Methoden beschrieben, jedoch immer als Alternative behandelt. Es ist auch leicht einzusehen, daß eine Bucht im Boden dem Aufholen der Bodenenden



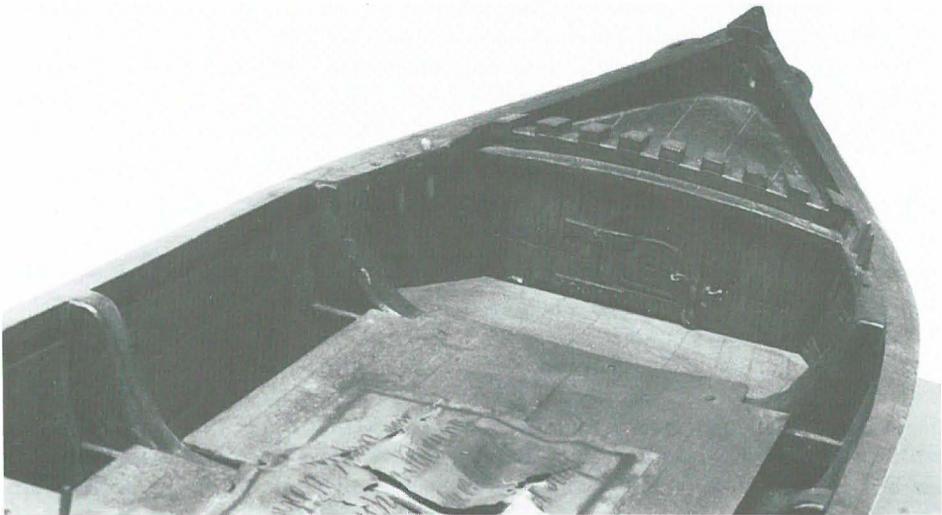
*Zustand des Modells bei Übernahme Ende 1986 mit lädiertem Aufkleber. (Foto: Egbert Laska, DSM)*

einen größeren Widerstand entgegengesetzt als ein völlig ebener Boden. In der Zeichnung wurde daher die geringe Aufbucht am Modell vernachlässigt.

Drei der vier Seitenplanken wurden in Kraweeltechnik angebracht. Sie sind 5 mm dick und verjüngen sich nach den Steven zu. Der oberste Gang, der – wie gesagt – als Listbord bezeichnet wird, ist geklinkert und besitzt eine Stärke von 4 mm. Seine Unterkante ist durch einen Stab verziert.

Der dritte Gang besitzt an seiner Oberkante, nahe dem Steven, Vertiefungen, die darauf hindeuten, daß hier die Klinkernaht aufhört und in eine Kraweelnaht übergeht. Diese Methode hat den Vorteil, daß am Steven das volle Holz zur Verfügung steht und nicht so leicht aussplittern kann, wie dies bei einer Zuschärfung der Klinkernaht der Fall gewesen wäre. Der Modellbauer hat nun zwar die Vertiefungen angedeutet, deren Sinn aber nicht erkannt und die Klinkernaht bis zur Stevenvorkante durchgehen lassen.

Die markanten Vertiefungen in der Außenhaut, hervorgerufen durch die vertikal eingetriebenen Nägel, sind am Modell weggelassen worden. Zwischen dem Boden und der unter-

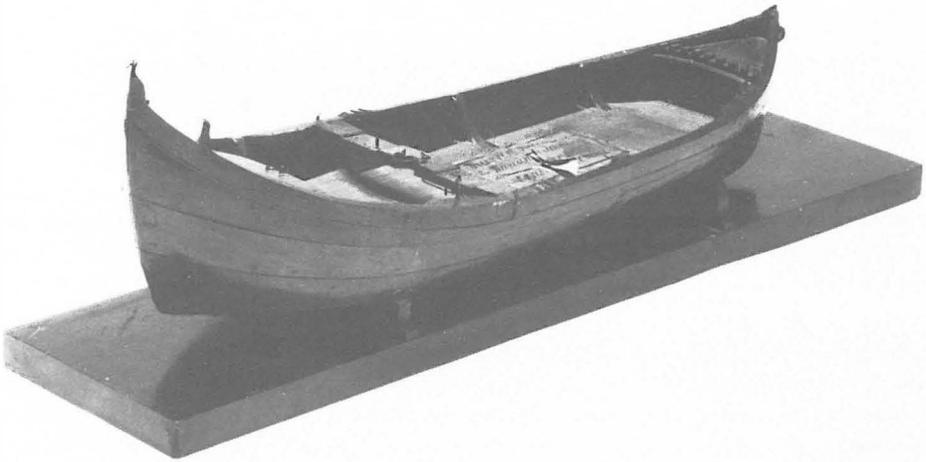


*Achteres Schott mit dem Namen des Erbauers, Laszis, aus Ruß. (Foto: Egbert Laska, DSM)*

sten Seitenplanke wurde eine Zwischenlage aus einem Dichtungsmaterial festgestellt. Von innen und außen zeigt der Boden rohes Holz, während die Seitenplanken mit Schellack behandelt wurden. Boden und Seitenplanken sind aus dem gleichen Holz, vermutlich Linde, angefertigt.

Die Steven treten aus dem Bootskörper nicht hervor und sind stumpf und ohne Knie auf den Boden aufgesetzt. Am Achtersteven wurde eine Höhe von 103 mm und am Vordersteven eine Höhe von 193 mm über Basis gemessen. Der Vorsteven fällt 3 mm aus dem Lot nach der Backbordseite über.

Die vorhandenen Eindeckungen betragen der Länge nach: 125 mm vorn und 72 mm achtern. Auf der achteren Eindeckung ist eine Kammliste befestigt, in der die Ruderpinne eingerastet werden konnte. Vier kräftige Spanten und eine Mastducht steifen das Modell zwischen den Eindeckungen aus. Hinter dem Großmast wurde unter dem Fußboden innerhalb zweier Spantfelder eine Fächerung festgestellt, die darauf hinweist, daß dort der Fang untergebracht wurde.

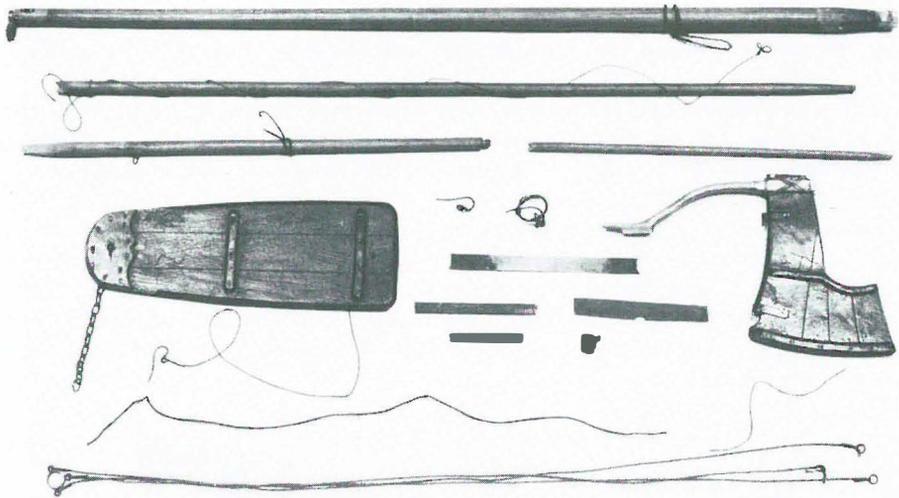


*Das Laszis-Modell vor der Restaurierung. (Foto: Egbert Laska, DSM)*

Die Fußbodenbretter sind durch viel zu große Nägel an den Auflagerleisten befestigt worden, wobei die Bretter gespalten wurden und die Auflagerleisten zerbrochen. Die Bodenbretter sind außerdem durch Feuchtigkeit verworfen. Zwischen der Außenhaut und den Fußbodenbrettern befindet sich ein 20 mm breiter Zwischenraum; hier müssen Zweifel an der korrekten baulichen Ausführung des Modells angemeldet werden, da ein solcher Zwischenraum im Originalboot zu einer Fußangel geworden wäre.

Vor dem Achtersteven ist außenbords beiderseits ein Knaggen mit einer Durchführung angebracht, in der jetzt die Aufholleine des einzigen Seitenschwerts eingehakt ist. Ob diese Anordnung für die Zeit um 1875 üblich war, konnte noch nicht überprüft werden. Beim Modell im Altonaer Museum befinden sich diese Knaggen auf der Innenseite des Listbords und dienen dazu, die Kette des Ruders zu zurren. Jüngere Modelle besitzen keinen Schlipp-haken an der Aufholleine des Seitenschwerts. Die Leine führt von dort zu einem Belegnagel der achteren Nagelbank.

Vier Nagelbänke sind an der Innenseite der sogenannten Rute, allgemein als Dollbordleiste bekannt, befestigt und nehmen jeweils drei Belegnägel auf, von denen mehrere abgebrochen waren. Hinter der Mastducht ist auf der Bordwand beiderseits ein Knaggen ange-



*Die Einzelteile des Modells im Zustand der Übernahme. Von oben nach unten: Großmast 60 cm lang, Großmast-Sprietstenge, Kleinmast, rechts davon: Kleinsegel-Sprietstenge. Von links nach rechts: Seitenschwert mit Schlipphaken an der Aufhülleine, Schlipphaken vom Want, Mastring mit Haken für das Großsegel, kleine Holzteile bzw. Füllstücke, Ruderblatt mit falschem Fingerling und provisorischem Kreuzbändsel. Unten: Mastbeschlag mit Wanten und Vorstag. (Foto: Egbert Laska, DSM)*

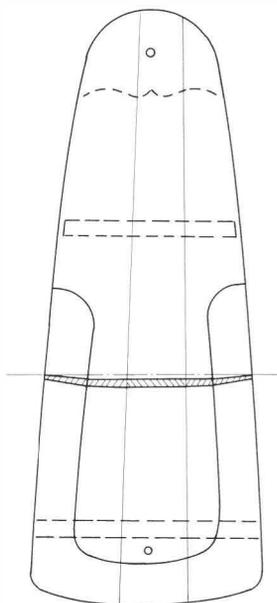
bracht, dessen Oberseite sägezahnförmig ausgearbeitet ist und der Kette des Seitenschwerts drei Einrastmöglichkeiten bietet. Das Seitenschwert ist symmetrisch ausgeführt und besitzt in seinem Querschnitt kein Profil, während das Schwert des Altonaer Modells ein Profil aufweist.

Seitlich vom Vorsteven ist in geringem Abstand beiderseits ein Poller angebracht, der sich nach oben hin verjüngt. Er besitzt gegen das Abgleiten des Tauwerks einen kleinen Kopf, was dem Poller ein figürliches Aussehen verleiht. Eine Ankerwinde hat das Modell nicht.

Das L-förmige Ruderblatt besitzt, wie die Fotos erkennen lassen, eine besondere Form. Die für den Kurrenkahn so charakteristische Ruderaufhängung – am oberen Beschlag war eine Kette angeschlagen – war verändert worden. Hier war durch Einlöten eines Nagels ein Fingerling vorgetäuscht worden, der dort nicht hingehört. Auch die sonst lose gefahrene Ruderpinne war durch ein Kreuzbändsel fälschlich gesichert. Dabei ist die für eine Kettenzuführung notwendige Bohrung im Achtersteven vorhanden, und die Nagellöcher eines vormals anderen Beschlags sind ebenfalls erkennbar.

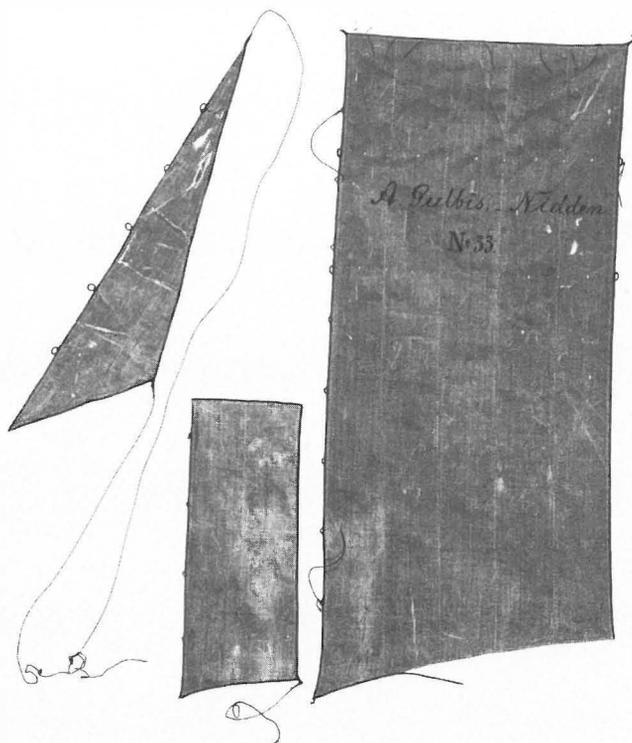
Der Großmast steht an der Vorderkante der mit Verstärkungen ausgeführten Ducht, während der Kleinmast ohne Wanten an der Hinterseite der vorderen Eindeckung von einer Schelle gehalten wird. Der Großmast besitzt einen Topbeschlag mit drei Augen, die für die beiden Wanten und das Vorstag vorgesehen sind. Ein Scheibgatt unterhalb des erwähnten Beschlags dient dem Fall des Großsegels, während ein seitlich angebrachter Block das Fall der Fock aufnimmt. Die beiden Wanten besitzen an ihrem unteren Ende ein Stück Kette und sind mit Hilfe eines Schlipphakens steifgesetzt.

In der oberen Stirnfläche des Großmastes befindet sich ein abgebrochener Pflock, der auf einen ehemals vorhandenen Kurenwimpel hindeutet.

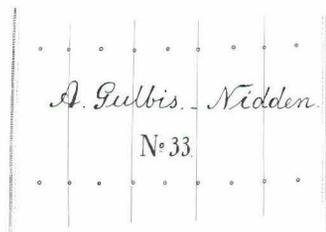


Ein mit einem Profil versehenes Seitenschwert am Kurrenkahnmodell des Altonaer Museums, Hamburg, nach G. Salemke. Mit einem Profil im Seitenschwert konnte man dessen Wirkungsgrad erhöhen und die Abdrift des Kahns weiter vermindern.

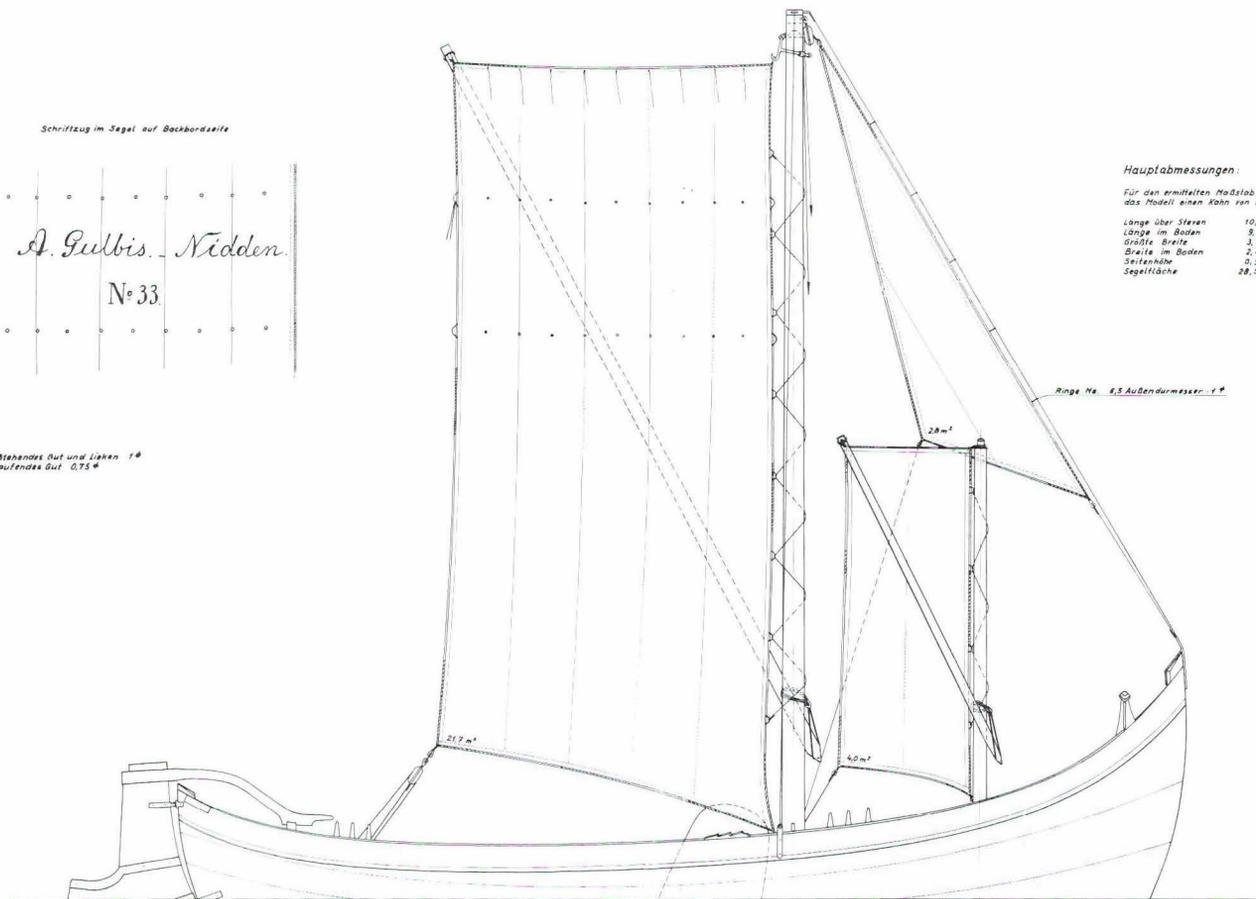
Die alten Segel des Laszsis-Modells, Backbordseite.  
Länge des Oberlieks vom Großsegel: 208 mm.  
(Foto: Egbert Laska, DSM)



Schritzzug im Segel auf Backbordseite



Stehendes Güt und Lücken 16  
laufendes Güt 0,75 \*



Hauptabmessungen:

Für den ermittelten Maßstab von 1:15 ergibt  
das Modell einen Kahn von folgenden Abmessungen:

Länge über Steven	10,05 m	
Länge im Boden	8,30 m	129 1/2 Fuß
Größte Breite	1,15 m	rad. Maß
Breite im Boden	2,40 m	
Seitenhöhe	0,96 m	
Segelfläche	28,50 m²	

Bemerk.

Man beachte die Ausführung der Segel bei denen die Säume nicht  
einseitig ausgeführt wurden sind. Der Saum der Staglock wurde  
nach der Backbordseite umgelegt. Die Änderung der Sperrkäume  
und die Führung der Großschot wurden nach einem Zeichn. aus  
dem National Museum Washington, gezeichnet.



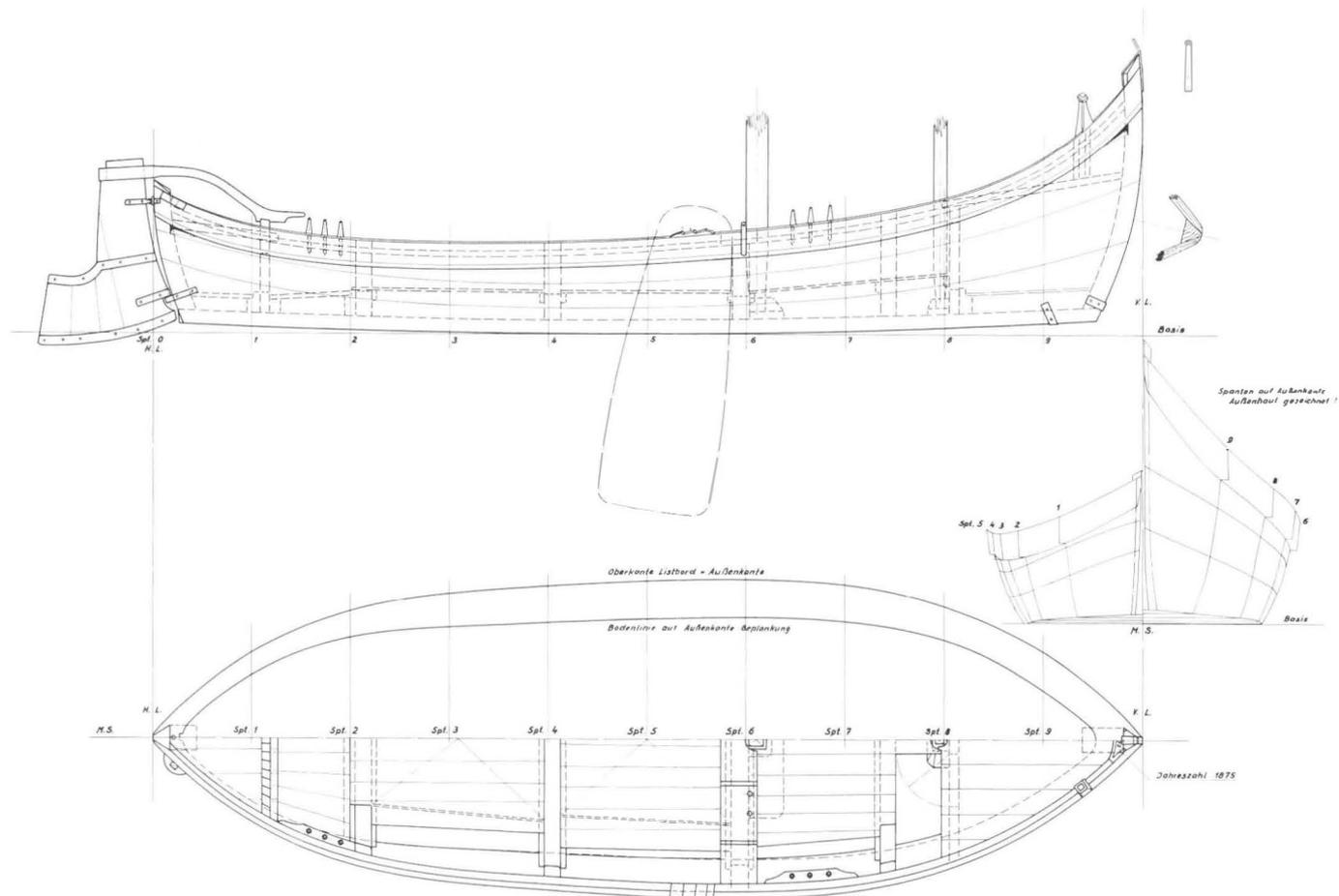
Maßstab zum Modell 1:15  
Maßstab zur Natur 1:15

Hierzu gehören Blatt 2, 3 und 4

**Segelriß**

gezeichnet nach einem Modell von 1875  
vom Typ eines Kurrenkahns  
Leihgabe aus dem National Museum of American  
History, Smithsonian Institution, Washington  
Deutsches Schifffahrtsmuseum Bremerhaven  
März 1988

X. S. Busch



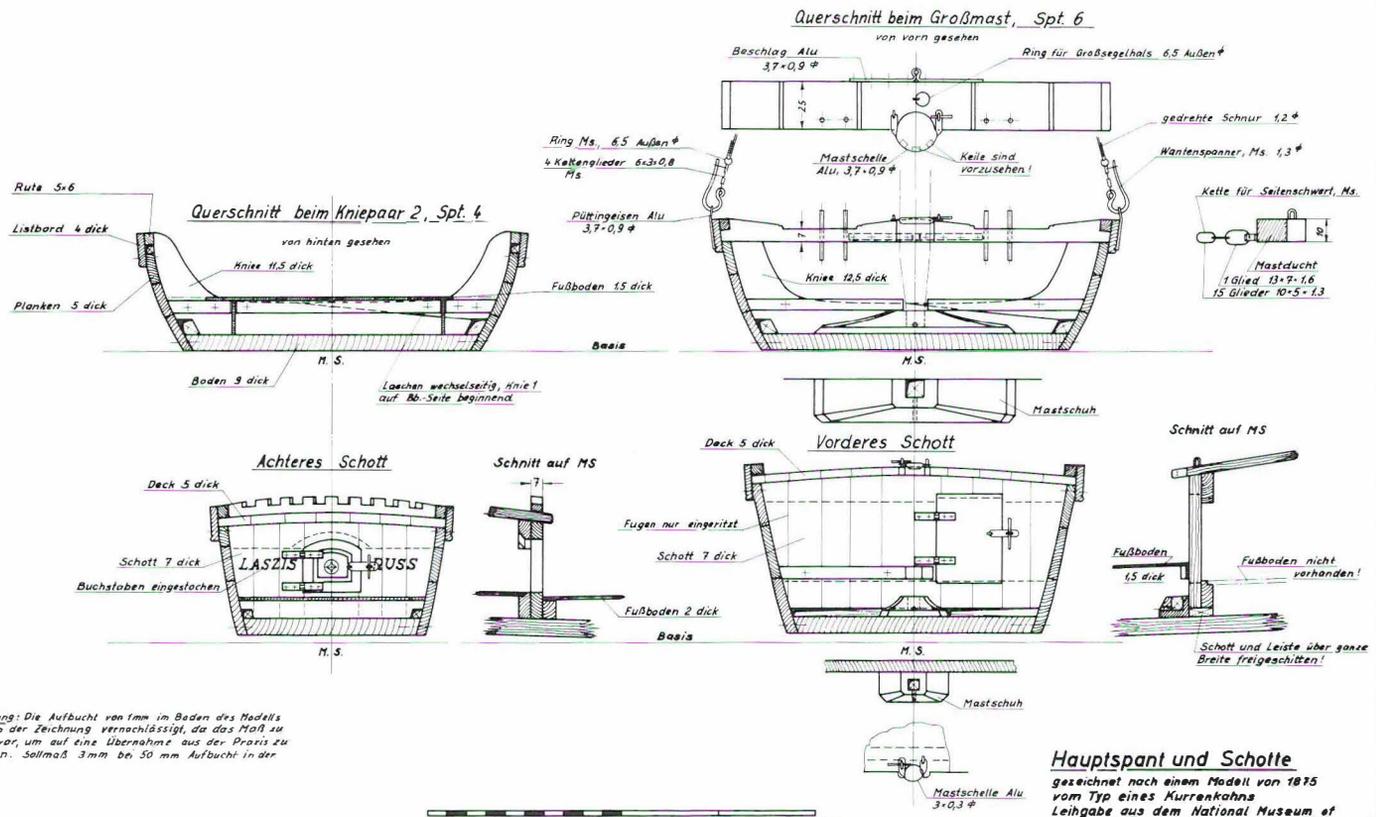
Bemerk:  
 Die Zeichnung wurde inselern idealisiert, indem nur die Steuerbordhälfte gezeichnet wurde, da zwischen den Hälften Differenzen bestehen. Ignoriert wurde auch die Aufbucht im Boden von 1mm und der Fall des Vorderstevens, der 3mm nach der Backbordseite beträgt.



Maßstab zum Modell 1:1  
 Maßstab zur Natur 1:15

### Bauzeichnung und Spantenriß

gezeichnet nach einem Modell von 1875  
 vom Typ eines Kurrtakeltes  
 Leihgabe aus dem National Museum of American  
 History, Smithsonian Institution, Washington  
 Deutsches Schifffahrtsmuseum Bremerhaven  
 März 1986 E.-A. Stumpf

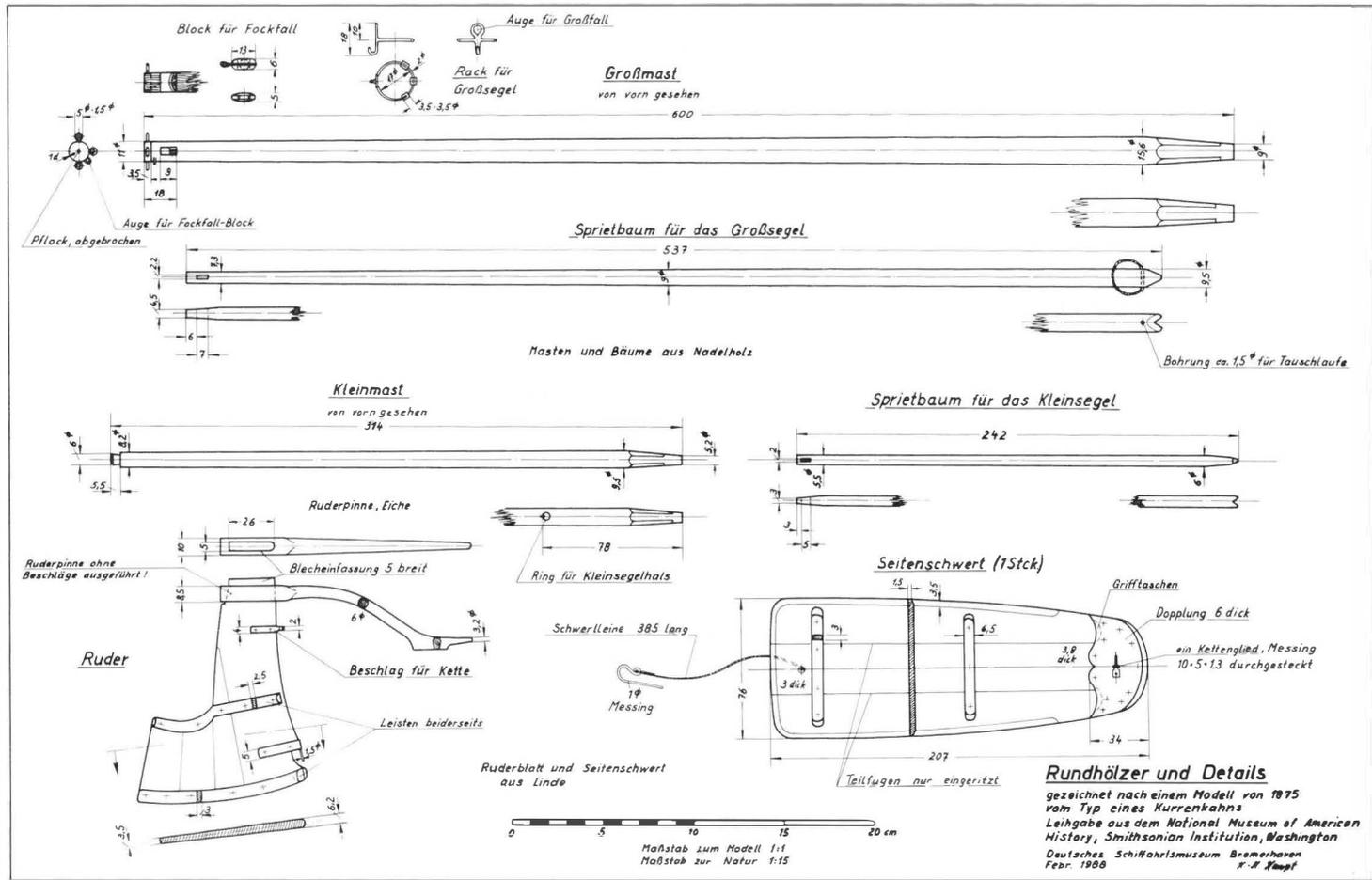


Anmerkung: Die Aufbucht von 1mm im Boden des Modells wurde in der Zeichnung vernachlässigt, da dies Maß zu gering war, um auf eine Übernahme aus der Praxis zu schließen. Sollmaß 3mm bei 50 mm Aufbucht in der Natur.



Maßstab zum Modell 1:1  
 Maßstab zur Natur 1:15

**Hauptspant und Schotte**  
 gezeichnet nach einem Modell von 1875  
 vom Typ eines Kurrenkahns  
 Leihgabe aus dem National Museum of  
 American History, Smithsonian Institution, Wash.  
 Deutsches Schifffahrtsmuseum Bremerhaven  
 Febr. 1988 K.-J. Jöngel



Die drei Segel, Groß-, Klein-, und Focksegel, sind so zerschissen und mürbe, daß sich eine Ausbesserung nicht lohnte, ja sogar die Gefahr bestand, die Segel durch den Versuch einer Ausbesserung gänzlich zu zerstören. Groß- und Kleinsegel sind als Sprietsegel ausgeführt. Das Großsegel besitzt zwei Reihen Reffgattchen, die in der oberen Hälfte des Segels angeordnet sind. Die dazu gehörigen Reffbändsel sind am oberen Liek angeschlagen. Der recht feine Stoff, aus dem die Segel genäht sind, vermutlich Batist, war mit Schellack behandelt worden. Dadurch hatten die Segel zwar einen sehr ansprechenden Farbton erhalten, die Elastizität des Stoffes aber war dahin. Möglicherweise waren die Fäden auch wegen der Steifheit des Stoffes gebrochen.

Individuelle Konstruktionsvariationen des Modellbauers können nur bedingt nachgewiesen werden, weil es aus der Zeit um 1875 keine Baubeschreibungen gibt. Jüngere Modelle zeigen Abweichungen, die nicht auf das Laszis-Modell übertragen werden können, weil sie ebensogut als Weiterentwicklung interpretiert werden können.

Auffallenderweise fehlt im Anlauf des Vorstevens der Absatz, der am Altonaer Modell ganz ausgeprägt und am Achterstevens des Laszis-Modells noch angedeutet ist. Ferner vermißt man am Laszis-Modell die Beschläge, die über die Knie und den »Listbord« greifen. Die fehlenden Beschläge an der Ruderpinne könnten darauf hindeuten, daß sie ersetzt worden ist, zumal die Pinne auch aus einem hellen und unkaschierten Hartholz angefertigt worden ist. Zweifelhaft erscheinen wieder die abgerundeten Kanten der Plankenenden. Ob sie zeitgemäß waren, ist unsicher, weil Fotos und andere Modelle auf einen kantigen Abschluß hinweisen. Die Verstärkungsleisten am Ruder sind beim Laszis-Modell paarig angebracht, während sie beim Altonaer Modell nur wechselseitig vorhanden sind.

## *Überprüfung der Maßstabsangaben*

Zwei sich widersprechende Überlieferungen des Maßstabes machten eine Überprüfung notwendig. Während auf dem bereits erwähnten Aufkleber eine Länge von ca. 30 Fuß angegeben war, ging aus dem Katalog des National Museum der Maßstab 1:12 hervor. Im Maßstab 1:12 stellt das Modell aber nur einen Kahn von 8 m Länge über Steven dar, während Kurrenkähne im Durchschnitt eine Länge von 10 m besaßen und 30 Fuß, den Fuß mit 314 mm gerechnet, bereits eine Länge von 9,4 m ergäben. Es ist daher zu vermuten, daß der Maßstab 1:12 aus dem Katalog der Fischereiausstellung von 1880 übernommen wurde, in dem eine Gruppe von Bootsmodellen mit diesem Maßstab belegt worden war. Diese Angabe könnte jedoch nur dann als glaubwürdig angesehen werden, wenn diese Modelle speziell für die Fischereiausstellung angefertigt worden wären. Das Modell des Kurrenkahns ist jedoch bereits 1875 angefertigt worden. Für die Maßstabsangabe im Katalog des National Museum kann das nur bedeuten, daß der Maßstab 1:12 kritiklos übernommen wurde, zumal offensichtlich auch andere Maße vom Modell her hochgerechnet wurden.

Da die Längenangabe von ca. 30 Fuß auf dem Aufkleber nicht näher erklärt war, wurde eine Zeichnung von Ernst Ancker zu Rate gezogen, die der 1901 durchgeführten Fragebogenaktion beigefügt war. Aus dieser Zeichnung geht hervor, daß die Längenangabe im Boden maßgebend ist. Aus dem Verhältnis der Bodenlänge des Modells von 62 cm und der 30-Fuß-Angabe ergäbe sich ein Maßstab von 1:15.

Der Maßstab 1:15 setzt jedoch das metrische System voraus, welches 1868 im Norddeutschen Bund und 1871 im Deutschen Reich eingeführt wurde. Um den Fußmaßstab von 1:16 auszuschließen, wurden auch die Segel des Modells in die Überprüfung mit einbezogen und die Materialstärken des Rumpfes überprüft.

Umrechnung der Fußmaße, die im Katalog des United States National Museum, Washington, angegeben waren, aus engl. Fuß

Benennung	Fußmaße (F)	F x 305 m	Maße im Modell (M) mm	M x 12 m
Länge über Steven	26' 6"	8,07	670	8,04
Breite	8' 3"	2,52	210	2,52
Breite im Boden	6' 6"	1,98	160	1,92
Tiefe	2'	0,61	55	0,66
Großmast über Ducht	21' 3"	6,48	546	6,55
Großmast ganze Länge	25' 6"	7,77	600	7,20
Kleinmast	12' 6"	3,81	314	3,77
Sprietbaum	9'	2,74	242	2,90
Großsegel	17 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> ' x 8'	5,33 x 2,44	470 x 210	5,64 x 2,52
Kleinsegel	8' x 3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> '	2,44 x 1,06	215 x 80	2,58 x 0,96
Dicke des Bodens	3–3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> " <sup>ss</sup>	76–89 mm	9	108 mm
Dicke untere Planke	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> " <sup>ss</sup>	63,5 mm	6	72 mm
Dicke obere Planke	1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> " <sup>ss</sup>	31,8 mm	4	48 mm

\* keine Übereinstimmung, andere Quelle möglich

Die Segelbahnenbreite am Modell von 42 mm ergab im Maßstab 1:15 eine Bahnenbreite von 630 mm in der Natur und stimmte mit zwei Fuß preußisch, das sind 628 mm, recht gut überein. Normalerweise wird, wie aus Tabellen hervorgeht, die Segelbahnenbreite nach dem englischen Fuß mit 610 mm veranschlagt. Die Materialstärken am Modell ergaben volle Millimetermaße, wobei im Boden 9 mm und in den Seitenplanken 5 mm gemessen wurden. Der Maßstab 1:15 könnte somit stimmen.

Wer nun nachrechnet, wird feststellen müssen, daß die Materialstärken eher für den Maßstab 1:12 geeignet sind als für ein Modell von 1:15. Gegen den Maßstab 1:12 sprechen wiederum die Segelbahnenbreiten. Die Hauptabmessungen ergäben hochgerechnet nur einen Braddenkahn, und man müßte dem ehemaligen Besitzer, der das Modell als Kurrenkahn ausgewiesen hat, einen Irrtum unterstellen.

Die Abmessungen des Modells:

Länge über Steven	67 cm
Länge über Boden	62 cm
Größte Breite	21 cm
Breite im Boden	16 cm
Seitenhöhe	6,4 cm
Länge des Großmastes	60 cm

Daraus ergeben sich, vom Maßstab 1:15 ausgehend, Dimensionen, die sich annähernd mit überlieferten Daten aus dem Jahre 1829 vergleichen lassen:

Maße vom Modell 1875		Maße von 1829
Länge über Steven	10,05 m	10,83 m
Länge im Boden	9,30 m	10,30 m
Größte Breite	3,15 m	3,20 m
Seitenhöhe	0,96 m	0,98 m

Die Umrechnung der Bodenlänge von 9,3 m ergibt ein Maß von 29,5 Fuß [Rheinländisch = Preußisch Fuß], was mit der ca. 30-Fuß-Angabe auf dem ehemals angebrachten Aufkleber in Einklang steht.

Eine Tendenz zum metrischen System scheint im volkstümlichen Bootsbau kaum bestanden zu haben; denn im Sprachgebrauch hat sich die Fußangabe erhalten, und die alten Fischer sprechen heute noch von ihrem 30- oder 32-Fuß-Kahn. Selbst Ernst Ancker benutzte in seiner Zeichnung noch den Fußmaßstab, während der Oberfischmeister Heidrich aus Memel in der Fragebogenaktion sich der metrischen Maße bediente. Übrigens sind die von Heidrich gegebenen Maße nicht identisch mit dem in der Zeichnung von Ernst Ancker dargestellten Kahn. Die Maße im Boden differieren um einen Fuß.

Die Modelle, die 1880 auf der Fischereiausstellung in Berlin gezeigt wurden, sollen den Maßstab 1:12 besessen haben und spiegelten somit ebenfalls noch den Fußmaßstab wieder.

### *Restaurierung des Modells*

Bevor mit einer Grundreinigung des Modells begonnen werden konnte, wurden die Fußbodenbretter entfernt, um den darauf haftenden Aufkleber mit Dampf abzulösen. Die erhaltenen Papierfragmente wurden auf Zeichenkarton übertragen, so daß für nachträgliche Studien ein Stück Beweismaterial gesichert worden ist, wie auch die Segel und die nicht wieder verwendbaren Teile im Magazin des Museums aufbewahrt werden. Nach der Reinigung mit einem halbfeuchten Lederlappen wurde der Rumpf leicht mit Schellack aufgefrischt, wobei der alte Anstrich erhalten blieb, obwohl festgestellt werden mußte, daß er an einigen Stellen Pinselhaare enthielt.

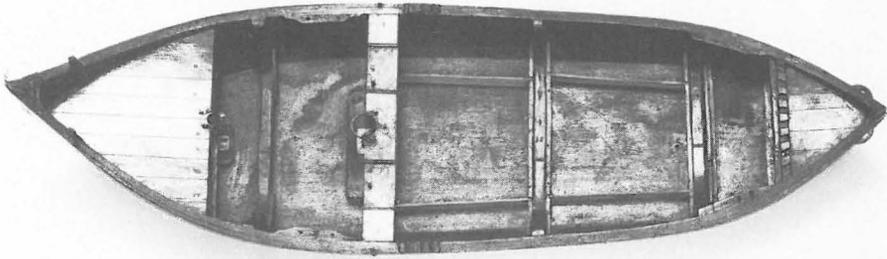
Es kommt bei einer Restaurierung nicht darauf an, das möglich Machbare auszuführen, sondern den alten Zustand, d.h. die »Handschrift« des Erbauers, weitestgehend zu erhalten. Alte Modelle werden durch falsche Behandlungsmethoden verdorben.

Die verworfenen Fußbodenbretter wurden gewässert und während des Trockenprozesses zwischen zwei Bretter gespannt, damit sie in ihre alte und plane Lage zurückkehren sollten. Um ein völliges Zerbrechen der Fußbodenbretter zu verhindern – die vorhandenen Risse ließen sich nicht mehr zusammenfügen –, wurden die dünnen Bretchen von unten durch Leisten verstärkt. Die zerbrochenen Auflagerleisten des Fußbodens wurden ebenfalls gelöst und nach Verleimung der Bruchstellen wieder gebracht.

Die fehlenden Kleinteile, wie Belegnägel, ein Schotblock und ein Wantenspanner in Form eines Schlipphakens, konnten nach vorhandenen Teilen nachgebildet werden.

Die falsch vorgefundene Ruderaufhängung wurde entfernt, da es sich hier um ein Baumerkmal handelte, welches nur dem Kurrenkahn eigen war. Der Zustand des Modells vor der Restaurierung wurde jedoch fotografisch festgehalten und mit einer Notiz der Karteikarte beigelegt. Die mitunter vertretene Ansicht, daß anachrone Teile, wenn sie viele Jahre an einer Stelle angebracht waren, dort zu belassen sind, kann man aus musealer Sicht nicht immer teilen, weil es gänzlich unmöglich erscheint, eine zeitliche Bemessungsgrenze festzulegen. Man tut daher gut daran, jedes zu restaurierende Modell einer gesonderten Betrachtung zu unterziehen, um von Fall zu Fall die entsprechenden Maßnahmen nach den Gegebenheiten abzustimmen. Im Falle einer Rückänderung einer früheren Reparatur sollte die Garantie gegeben sein, den ursprünglichen Zustand zu erreichen. Dies konnte bei der Ruderaufhängung durch Vergleichsmaterial abgesichert werden.

Bei der Rückänderung wurde der eingelötete Nagel (Fingerling) am oberen Ruderbeschlag entfernt und die freigewordene Öse mit einer Kette bestückt, die durch das vorhandene Loch im Achterstevan geführt wurde. Als Verstärkung dieser Kettendurchführung



*Das Modell während der ersten Restaurierungsphase. Der Fußboden ist entfernt und gibt die Fächerung zwischen den Knieen frei. Am Achterschiff sind die beiden Knaggen zu erkennen, deren Funktion noch unbekannt ist. (Foto: Egbert Laska, DSM)*

konnte nach dem Vorbild anderer Nagellöcher ein neuer Beschlag aus Messingblech rekonstruiert werden.

Das Kreuzbündel, welches den Kopf des Ruderblattes und die Pinne umfaßte, wurde entfernt, da durch Lack oder Klebstoff die einst lose Ruderpinne fest mit dem Ruderblatt verbunden war und ein Verlust der Pinne nicht mehr zu befürchten war.

Die ausgerissene Schelle für den Kleinmast konnte nicht wieder verwendet werden und wurde durch eine neue ersetzt.

Die Anfertigung der neuen Segel nahm die meiste Zeit in Anspruch, weil sie mit der Hand genäht wurden und es galt, die äußerst feinen Nadelstiche nachzuahmen. Dabei konnten die alten Segel als Muster verwendet werden. Es fiel jedoch auf, daß der Saum des Focksegels, im Gegensatz zu den beiden anderen Segeln, nach der Backbordseite hin umgelegt war. Diese Anordnung der Säume wurde übernommen, obwohl zunächst Zweifel an der Richtigkeit bestanden, weil die Säume der Stagsegel bei den Großseglern konsequent nach der Steuerbordseite hin umgelegt wurden. Bei der Betrachtung anderer Kurren Kahnmodelle wurde festgestellt, daß die Segel ebenfalls nicht einheitlich gesäumt worden waren.

Recherchen über die Großausführung ergaben, daß die Segel von den Fischerfrauen genäht wurden und daß es den Fischern überhaupt nicht darauf ankam, auf welcher Seite die Säume lagen. Von anderer Seite wurde zugegeben, daß die Säume der Segel wohl auf einer Seite liegen sollten, hatte man sich aber geirrt, so wurde das Segel so belassen. Dies wird umso verständlicher, wenn man bedenkt, daß man ja Dritten gegenüber keine Rechenschaft abzulegen brauchte. Der systematische Bau eines Großseglers läßt sich nicht mit dem eines Fischerbootes vergleichen.

Für die neuen Segel am Modell wurde ein handelsübliches, bereits beige eingefärbtes Bettlaken aus Baumwolle verwendet. Eine Abweichung in der Tuchstärke mußte dabei in Kauf genommen werden.

Leider war an den alten Segeln nicht mehr zu erkennen, wie die Liektaue zusammengeführt wurden. Diese Verbindung mußte rekonstruiert werden.

Der Schriftzug auf dem Großsegel wurde mit Hilfe von Transparentpapier auf das geplättete Segel übertragen, die Buchstaben wurden mit Ausziehtusche nachgezogen. Eine feine Feder verhinderte ein Verlaufen der Tusche auf dem nicht imprägnierten Stoff.



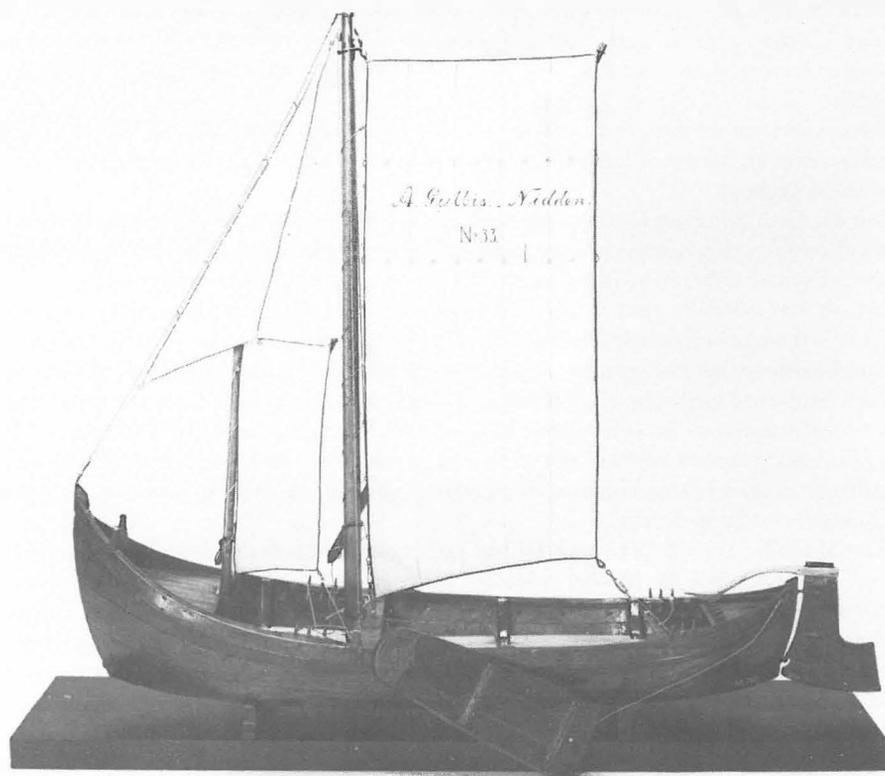
*Das restaurierte Modell von der Steuerbordseite, 1987. (Foto: Egbert Laska, DSM)*

Die Kennzeichnung des Segels mit dem Namen des Fischers ist zwar außergewöhnlich, wurde aber beibehalten, da es sich um eine Eigenheit des Modellbauers handelte.

### *Bewertung des Laszis-Modells*

Von Fischerbootsmodellen aus der Zeit vor 1875 sind nur wenige von Bootsbauern angefertigt worden. Für den Modellbau gab es keine zwingenden Gründe, und der praktische Bootsbau kam auch ohne Vollmodelle aus. Von der Junge-Werft, Wewelsfleth, z.B. ist uns kein Vollmodell eines Fischereifahrzeugs bekannt, jedoch besitzt das DSM ein Schnittmodell ohne Takelage, welches 1896 nach einer Ausschreibung angefertigt wurde und auf zwei Gewerbeausstellungen zu besichtigen war.

Eine ganz andere Funktion besaßen die Halbmodelle, die im Auftrag des Bestellers vom Bootsbaumeister angefertigt wurden und speziell der Formanschauung dienen. Auf den Laien wirken sie wenig attraktiv, weil sie einen unfertigen Eindruck erwecken und der ehemalige Gebrauchswert selten transparent wird.



*Das restaurierte Modell von der Backbordseite, 1987. (Foto: Egbert Laska, DSM)*

Angeregt wurde der Modellbau für Voll- und Schnittmodelle durch Gewerbeausstellungen und die damit verbundenen Ausschreibungen, bei denen neben zeichnerischen Entwürfen auch Modelle gefordert wurden. Für die Herstellung eines Bootes besitzen diese Modelle nur einen geringen Gebrauchswert. In der Regel wurden sie außerhalb der Werft zur Werbung eingesetzt. Welchen Einfluß die großen Gewerbeausstellungen hatten, wird im Katalog der Fischereiausstellung von 1880 in Berlin deutlich, wo für den Bereich des Kurischen Haffs 16 Modelle aufgelistet werden. Besonders der Deutsche Seefischereiverein, der für eine konstruktive Verbesserung der Fischereifahrzeuge eintrat, initiierte zahlreiche Ausschreibungen.

Als um 1900 die großen Museen gegründet wurden, die auch Schifffahrt und Fischerei ausstellten, konnte man z.T. auf die inzwischen erstellten Modellbauten zurückgreifen und die Sammlungen aufstocken. Manches Museum ließ auch Modelle nachbauen, so daß der heutige Bestand an Modellen aus der Fischerei zunächst über die mageren Überlieferungen aus der Zeit vor 1875 hinwegtäuscht.

Angeregt durch den gewerblichen Modellbau sind auch auf privater Basis Modelle entstanden, die entweder von Fischern gebaut wurden oder aus dem Umfeld der Fischer hervorgegangen sind und nicht immer maßstabgerecht ausgeführt wurden. Sie müssen als

volkstümliche Arbeiten bzw. als Dekorationsmodelle angesehen werden. Ein Modell dieser Art aus der Zeit um 1900 besitzt das Altonaer Museum in Hamburg. Bei einer Gesamtlänge von ca. 1,3 m zeigt es besonders gut ausgearbeitete Details, während z.B. bei dem nur halb so langen Laszis-Modell die Beschläge, die über »Listbord« und Knie greifen, weggelassen wurden.

Ganz anders ist die Situation hinsichtlich der Kurrenkahnmodelle heute. Von ehemaligen Fischern gebaut, bilden sie ein Stück Erinnerung an den ehemaligen Beruf, den Besitzstand und an die Heimat.

Mit der Gründung der Landsmannschaft Ostpreußen e.V. und der Einrichtung von Heimatstuben gelangten neben anderen Erinnerungsstücken auch Modelle von Kurrenkähnen in die Stuben, die aber in allen bekannten Fällen erst nach 1945 entstanden sind.

Gleich vier Modelle sind in der Labiau-Stube im Torhaus zu Otterndorf ausgestellt. Auch die Landsmannschaft Ostpreußen e.V. in Berlin besitzt ein Modell, welches im Deutschlandhaus zu besichtigen ist. Ein Modell derselben Hand findet man in der Fischhausen-Stube in Pinneberg. Ein Nachbau im Maßstab 1:5 entstand 1972 unter den Händen des Bootsbaumeisters Kurt Sakuth, Heiligenhafen, für das Ostpreußen-Museum in Lüneburg. Es besitzt eine absolute Länge von 2,4 m. Auch für das Deutschordensschloß Ellingen wurde vor einigen Jahren von dem ehemaligen Fischer Fritz Kiehr in Hoisdorf ein Modell im Maßstab 1:15 angefertigt.

Das Modell, das nach 1912 nach Monaco gelangte und heute im Musée océanographique ausgestellt ist, hat wie das Modell in Altona eine gedrungene Form, die vermutlich schon die Erhöhung der Bordwände andeutet. Die Fock reicht bereits bis zum Steven hinunter. Neben einem Keiternetz besitzt das Modell zwei Seitenschwerter. Das Großsegel trägt die Inschrift: *Keitelkahn vom Kurischen Haff*. Diese Inschrift im Segel ist nicht naturgetreu, weil sie bereits eine Information beinhaltet, die man sonst auf einer zusätzlichen Beschriftung bei Ausstellungen hinzufügt. Auch die Bezeichnung *Kurisches Haff* an der Bugpartie ist zu beanstanden. Das achtere Schott trägt die Jahreszahl 1912 und die Initialen J.G. Der Wimpel hat die Farben des Ortes Drawöhlen, weiß, rot, weiß, in senkrechten Balken.

Obwohl das Modell von Laszis eine recht präzise Arbeit ist, lassen einige Abweichungen darauf schließen, daß Laszis nicht das Fachwissen eines Kahnbauers besessen hat. Trotzdem hat das Modell einen hohen Wert, nicht nur wegen seiner maßstabgerechten Ausführung, sondern auch, weil es nach seiner Signatur und Datierung nach heutigem Stand des Wissens das älteste Modell seiner Art ist.

Abschließend sei bemerkt, daß das Laszis-Modell vergleichsweise zierlich wirkt, während die Modelle, die aus den Händen der Fischer stammen und nach Augenmaß angefertigt worden sind, die kräftige Bauweise des Kahns und die Schwere der Arbeit weitaus besser erahnen lassen. Der Reiz volkstümlicher Modelle liegt in der Überbetonung, wie sie in der bildenden Kunst bewußt durchgeführt wird. Hier aber kann sie als naive Arbeit betrachtet werden. Beide Modellarten, die maßstabgetreue wie die volkstümliche haben einen je eigenen historischen Wert, denn der Techniker legt bei der Betrachtung eines Schiffsmodells oft andere Maßstäbe an als der Kunsthistoriker und der Volkskundler.

Im Raum Bremerhaven ist eine stattliche Anzahl von Kurrenkahnmodellen entstanden. Diese Häufung hängt damit zusammen, daß viele Fischer vom Kurischen Haff hier nach 1945 eine neue Heimat fanden, weil sie hier ihren Beruf ausüben konnten.

Inzwischen hat so manches Modell, das Fischer im Ruhestand gebaut haben, den Weg in eine Heimatstube oder in ein Schiffahrtsmuseum gefunden. Wer erst einmal am Modellbau Gefallen gefunden hatte, beließ es oft nicht bei einem Modell, sondern versorgte seinen Bekanntenkreis oder andere Interessenten, was nicht immer ohne Entgelt geschah.

Nur ein einziger Fall ist mir bekannt, in dem berufliches Interesse zur Herstellung eines

Modells führte. Da es keine Zeichnungen von Kurrenkähnen gab, wurden Erfahrungen und Kenntnisse zum Modellbau mündlich ausgetauscht, wobei auch Zeitungsartikel im Ostpreußenblatt eine Rolle gespielt haben können. Wer besonders viel über Modellbau wußte, gab sein Wissen bereitwillig weiter. Ein Fischer gestand: *Sie kamen alle zu mir und haben abgeguckt.*

Trotzdem weichen die Modelle voneinander ab. Manche Modelle besitzen einen »Skauer«, einen Fischkasten also; andere zeigen »Leu- oder Leitwagen«genannte Eisenstangen, auf denen ein Schotblock von einer Seite zur anderen gleiten konnte. Einige Modelle sind naturbelassen, während andere schwarz gefaßt sind. Zwei Modelle von Herrn Kiehr, die dem DSM leihweise für eine Sonderausstellung zur Verfügung standen, besitzen sogar zwei Seitenschwerter.

Auch scheint in einigen Familien der Modellbau recht verbreitet gewesen zu sein, denn ein Nachfahre berichtet: *Mein Vater und mein Onkel, sie haben alle gebaut.*

Obwohl Kurt Sakuth und Gustav Kuhr bei dem Bootsbaumeister Adolf Groß, Labiau, gelernt haben, zeigen ihre Modelle, hauptsächlich von der Form her gesehen, unterschiedliche Auffassungen.

Vage Hinweise auf weitere Modelle liegen noch vor. Sie konnten aber nicht mehr ausgewertet werden, wie auch nicht jedes Modell in Privatbesitz bisher aufgespürt werden konnte. Die ergänzenden Fotos und eine Auflistung von Modellen stellen einen Versuch dar, die vielfältigen Kurrenkahnmodelle in Beispielen zu erfassen.



Eine Beschreibung des Kurrenkahns in dieser kurzen Form soll als Einführung verstanden werden. Es sei daher ausdrücklich auf die angeführte Literatur verwiesen.

Der Nachlaß des Schiffbauingenieurs Werner Jaeger lag mir bei der Niederschrift dieses Artikels noch nicht vor. Die beigelegte Skizze vom Ruder, gezeichnet von W. Jaeger, erhielt ich über Herrn Dr. Wiegand. Beide Herren verstarben vor Vollendung dieses Aufsatzes.

Bei meinen Recherchen bin ich wiederholt darauf hingewiesen worden, daß das Wort Kurrenkahn nur mit einem r geschrieben werde. Ich habe die Schreibweise des Oberfischmeisters Heidrich aus Memel übernommen, der in der bereits erwähnten Fragebogenaktion die Frage nach den volkstümlichen Benennungen der Fischerboote mit: *Kurrenkahn, Keitelkahn und Bradderkahn* beantwortet. Alle drei Begriffe verweisen auf die Fangeschirre, wie auch andere Fischerboote der deutschen Ostseeküste nach ihren Fangeschirren benannt worden sind. Die Kurre des Haffs hat jedoch nichts mit der Kurre der Nordsee gemeinsam. Es handelt sich dabei um unterschiedliche Netzformen. Spricht man ganz allgemein von den Kähnen der Kuren, so ist die Schreibweise Kurenkähne durchaus richtig.

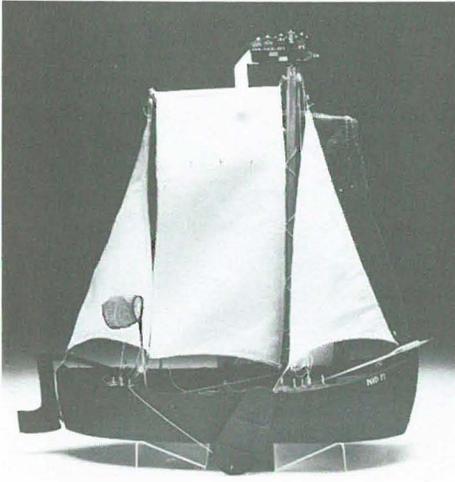
In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, daß das Wort Bradderkahn heute auch Braddenkahn geschrieben wird. Unterschiedliche Aussagen in den Berichten über den Kurrenkahn sind nicht widersprüchlich, sondern verweisen auf eine Vielfalt der Modelle, zumal das Gebiet des Kurischen Haffs sehr groß ist und verschiedene Kurrenkähne für unterschiedliche Funktionen notwendig waren. Über den Kurrenkahn hat der 1987 verstorbene Schiffbauingenieur Werner Jaeger jahrelang gearbeitet; leider hat er die Ergebnisse seiner Forschungen nicht mehr veröffentlichen können.



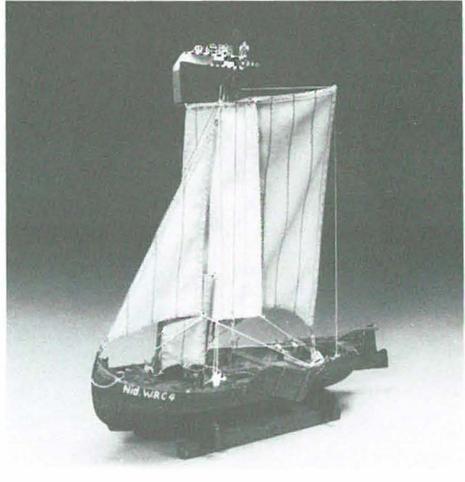
*Modell: Altonaer Museum, Hamburg. Kennzeichen: KAR. N. 1. (Foto: Altonaer Museum)*



*Modell: Altonaer Museum,  
Details. (Fotos: Altonaer  
Museum)*



Modell: R. Pietsch. Kennzeichen: NID. 71.  
(Slg. DSM, Foto: Egbert Laska)



Modell: G. Phillip, Hannover. Kennzeichen:  
NID. WRC. 4. (Slg. DSM, Foto: Egbert Laska)



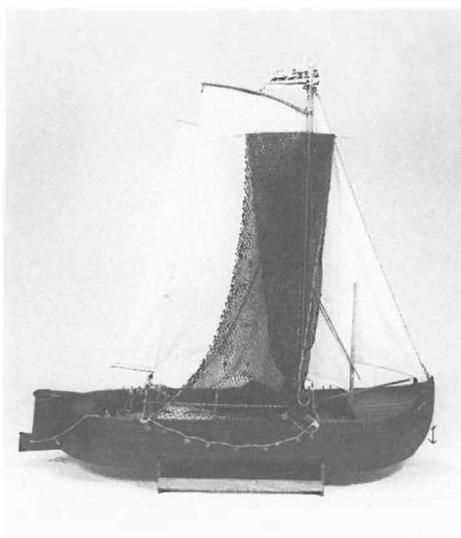
Modell: G. Phillip, Hannover. Kennzeichen:  
Gil. N. 60. (Slg. DSM, Foto: Egbert Laska)



Modell: G. Salemke, Gütersloh. Kennzeichen:  
KAR: No. 8. (Slg. Ostpreußisches Landes-  
museum, Lüneburg, Foto: Patricia Rohde)



Modell: Kurt Sakuth, Heiligenhafen. Kennzeichen: Pillk. Nr. 6. (Slg. Ostpreußisches Landesmuseum, Lüneburg, Foto: Patricia Rohde)



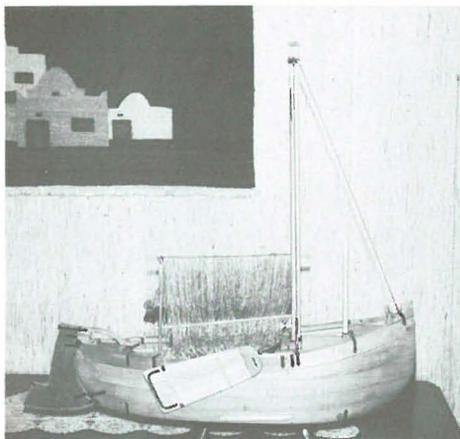
Modell: Gustav Kuhr, Bremerhaven. Kennzeichen: Steinort 4. (Privatbesitz, Foto: Egbert Laska)



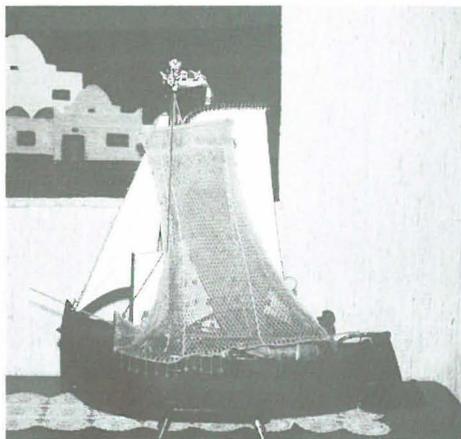
Modell: Karl Rink, Bremerhaven. Kennzeichen: LAB NO 28. (Privatbesitz Emil Just, Bremerhaven, Foto: Karl-Heinz Haupt)



Modell: Fritz Kiehr, Hoisdorf. Kennzeichen: F.F. Nid. Nr. 61. (Privatbesitz, Foto: Egbert Laska, DSM)



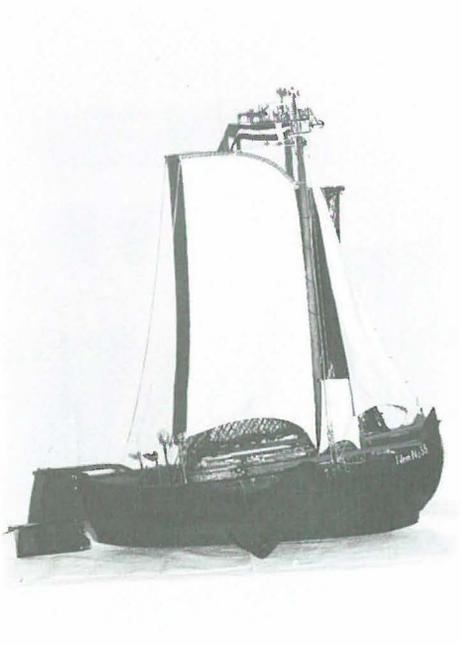
*Modell: Franz Strahl, Bremerhaven (im Bau befindlich). (Foto: Karl-Heinz Haupt)*



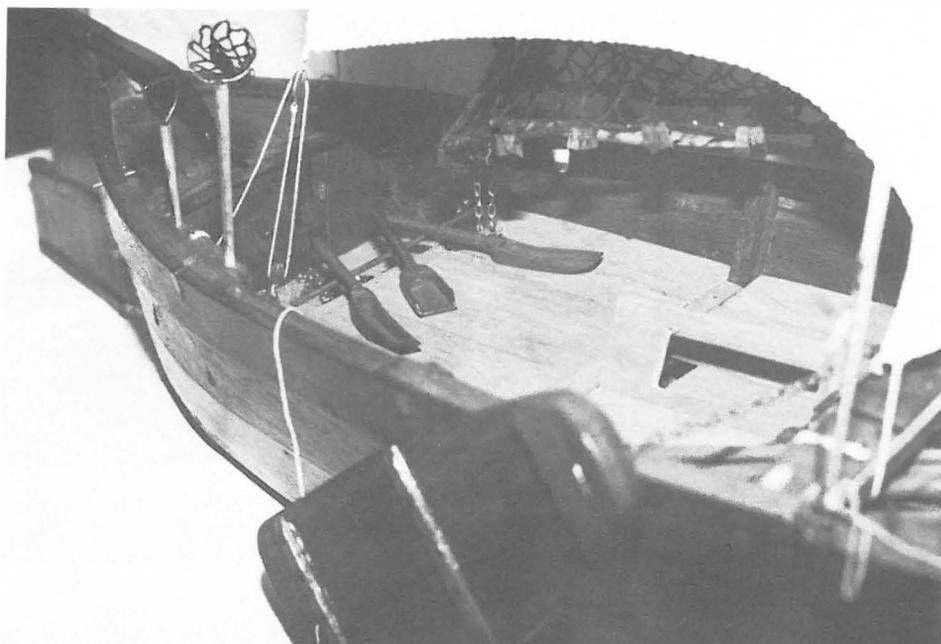
*Modell: Franz Strahl, Bremerhaven. Kennzeichen: Haff. No. 8. (Foto: Karl-Heinz Haupt)*



*Modell: A. Wallschus, Altenessen. Kennzeichen: Nem. No. 33. (Slg. Stiftung Deutschlandhaus, Berlin, Foto: Karl-Heinz Haupt)*



*Modell: A. Wallschus, Altenessen. Kennzeichen: Nem. No. 33. (Slg. Kreisgemeinschaft Fischhausen, Pinneberg)*



*Modell: A. Wallschus, Altenessen. Detail mit Lewwagen. (Foto: Kreisgemeinschaft Fischhausen)*



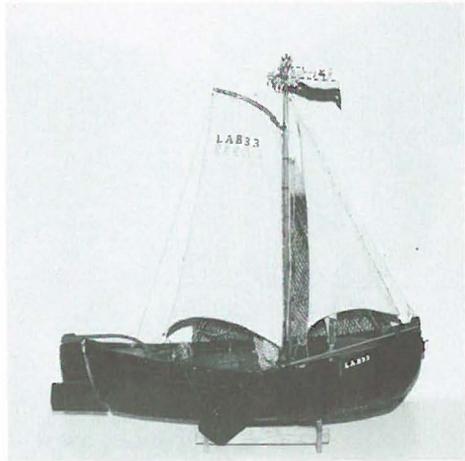
*Modell: Fritz Kiebr, Hoisdorf. Kennzeichen: Nid. Nr. 61 FF. (Slg. Landsmannschaft Ostpreußen e. V., Deutschordensschloß Ellingen)*



*Modell: Hersteller unbekannt, Kennzeichen: Wimpel von Gilge. Torhaus, Otterndorf. (Slg. Labiau/Ostpreußen, Foto: Egbert Laska, DSM)*



Modell: Willi Rink, Bremerhaven. Kennzeichen: LAB. No. 22. Torhaus Otterndorf. (Slg. Labiau/Ostproußen, Foto: Egbert Laska, DSM)



Modell: Ludwig Rink †, Bremerhaven. Kennzeichen: LAB 33. Torhaus, Otterndorf. (Slg. Labiau/Ostproußen, Foto: Karl-Heinz Haupt)



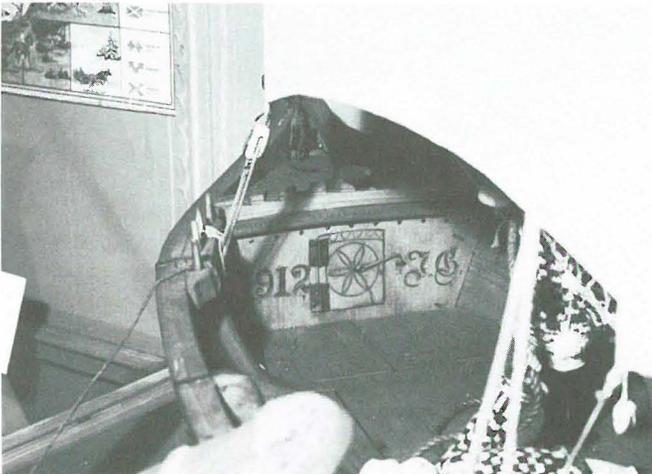
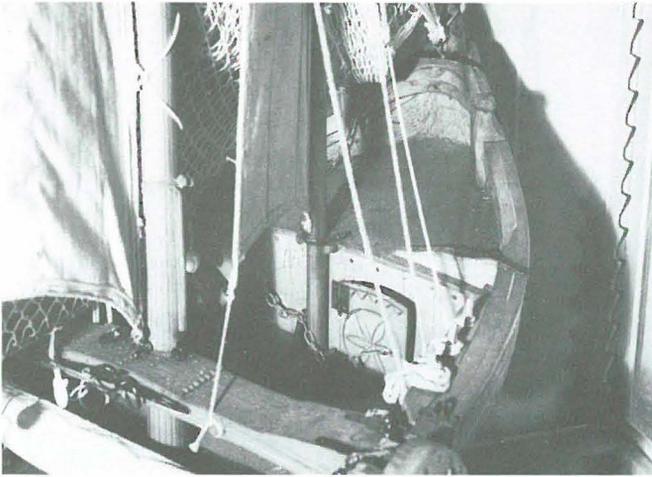
Modell: Karl Rink, Bremerhaven. Kennzeichen: LAB NO 28. (Haus der Fischspezialitäten Stockfisch, Bremerhaven, Foto: Karl-Heinz Haupt)



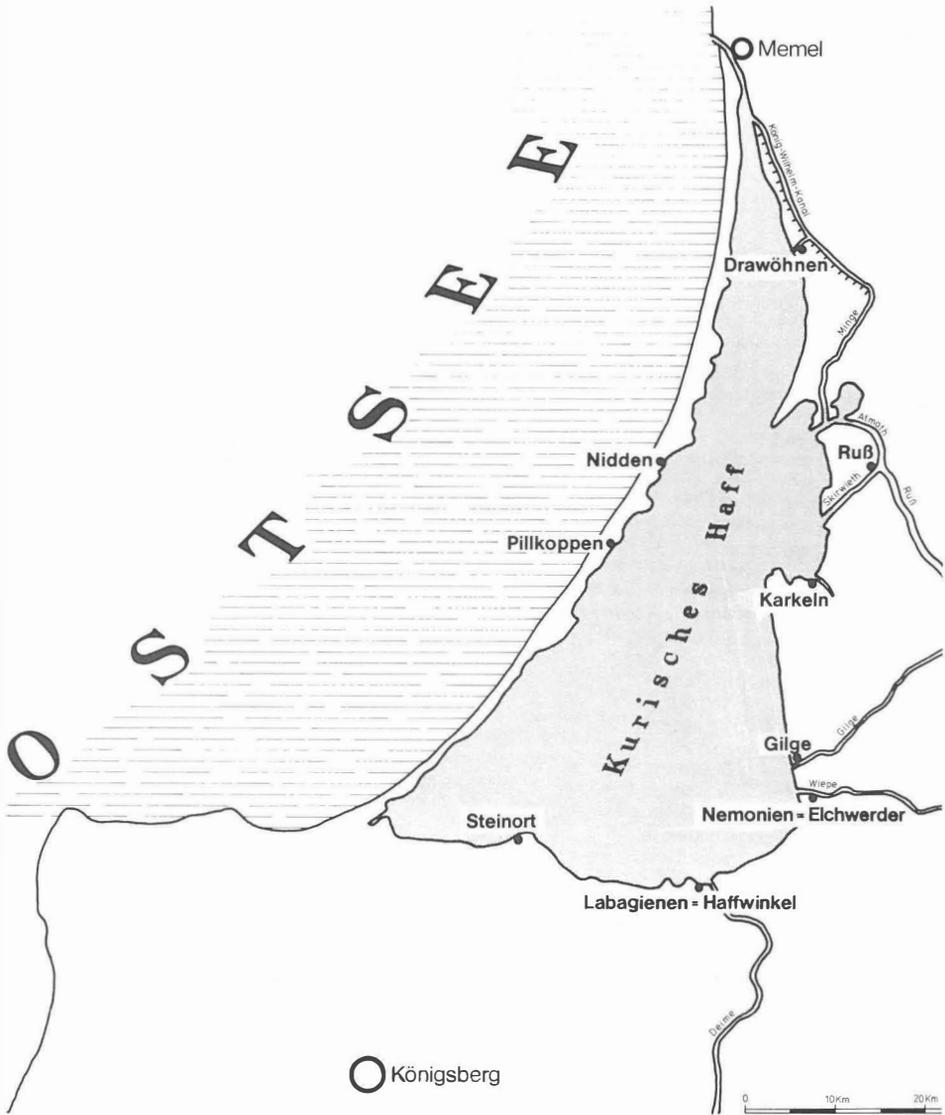
Modell: Fischer aus Gilge. (Privatbesitz W. Muschkeit, Bremerhaven, Foto: Karl-Heinz Haupt)



Modell: J.G. 1912, Drauwöhnen. (Musée océanographique de Monaco, Foto: Y. Bérard, Musée océanographique)



*Modell: J.G. 1912, Details.  
(Fotos: Y. Bérard, Musée  
océanographique)*



Die wichtigsten Fischerorte am Kurischen Haff. (Zeichnung: Reinhold Breden, DSM)

## Statistische Erfassung vorhandener Kurrenkahn-Modelle

Besitzer Standort	Kenn- zeichen	Signatur	Hersteller	Herst.- Datum	Maßstab Abmessungen (cm)
Altonaer Museum Hamburg Inv.-Nr. AB 2518	KAR. N. 1			um 1900	unmaßstäblich L.ü.Stv. ca. 125 Br. 43 H.m.Wimpel ca. 106
Deutsches Schiffahrtsmuseum Bremerhaven Inv.-Nr. I/1830/78	NID 71		Richard Pietsch	1978	M. 1:20 L.ü.Stv. 54 Br. 19 H.m.Stand. 60
Deutsches Schiffahrtsmuseum Bremerhaven Inv.-Nr. I/3721/86	Gil. N. 60		Gerhard Philipp, Hannover, nach G. Salemke, Gütersloh	nach 1961	M. 1:25 L.ü.Stv. 46 Br. 14 H.o.Stand. 49
Deutsches Schiffahrtsmuseum Bremerhaven Inv.-Nr. I/3722/86	Nid. W-RC 4		Gerhard Philipp, Hannover Arbeitskreis hist. Schiffbau e.V.	nach 1961	M. 1:25 L.ü.Stv. 46 Br. 14 H.o.Stand. 48
Deutsches Schiffahrtsmuseum Bremerhaven Leihgabe: National Museum, Wash. Inv.-Nr. IV/481/86	A. Gulbis Nidden No. 33	Laszis, Ruß, Kurrenkahn von der Kurischen Nehrung; natürl. Größe ca. 30 Fuß Ernst Ancker, Ruß	Laszis, Ruß/Ostpr.	1875	M. 1:15 L.ü.Stv. 67 Br. 21 H.o.Wimpel 62
Ostpreußisches Landesmuseum Lüneburg Inv.-Nr. 1144/74	PILK. Nr. 6	Kurt Sakuth	Kurt Sakuth, Heiligenhafen; früher Pillkopen	1970- 1972	M. 1:5 L.ges. 240 H.m.Wimpel 224 Br. 70
Ostpreußisches Landesmuseum Lüneburg Inv.-Nr. 4163/85	KAR No. 8		Gerhard Salemke, Gütersloh Arbeitskreis hist. Schiffbau e.V.	um 1970- 1974	M. 1:25 L.ü.Stv. 48 Br. 13 H.m.Wimpel 48
Privatbesitz Gustav Kuhr, Bremerhaven	Steinort 4	Baujahr 1937 Bau-Nr. 3 Gustav Kuhr	Gustav Kuhr, Bremerhaven; früher Steinort	um 1979	M. 1:10 L.ü.Stv. 104 Br. 32 H.m.Wimpel 110
Privatbesitz Emil Just, Kapt.i.R., Bremerhaven geb. in Labagienen	LAB No. 28		Karl Rink, Bremerhaven; früher Labagienen	um 1977	L.m. Ruder 79 L.ü.Stv. 70 Br. 28,5 H.m.Wimpel 72
Privatbesitz Fritz Kiehr, Hoisdorf; früher Nidden	NID F.F. Nr. 61	F.K.	Fritz Kiehr, Hoisdorf	um 1980	M. 1:15 L.ü.Stv. 61,5 Br. 21 H.m.Wimpel 72,5
Privatbesitz Fritz Kiehr, Hoisdorf; früher Nidden	F.F. NID. Nr. 61	F.K.	Fritz Kiehr, Hoisdorf	um 1980	M. 1:15 L.ü.Stv. 61,5 Br. 20 H.m.Wimpel 72

Privatbesitz Franz Strahl, Bremerhaven	Haff. No. 8	F. Strahl	Franz Strahl	1947	nach Augenmaß L.m.Ruder L.ü.Stv. Br. H.m.Wimpel	72 61 24,5 67
Landsmannschaft Ostpreußen e.V. Stiftung Deutsch- landhaus, Berlin	Nem. No. 33		August Wallschus Essen, Altenessen zugeschrieben	nach 1945	M. 1:15 geschätzt	
Landsmannschaft Ostpreußen e.V. Heimatsube Fisch- hausen, Pinneberg	Nem. No. 33		August Wallschus Essen, Altenessen zugeschrieben	nach 1945	Maßenach Salemke: L.ü.Stv. Br. H.m.Wimpel	76 31 96
Landsmannschaft Ostpreußen e.V. Deutschordens- schloß Ellingen, Ellingen	NiD. No. 61 F.F.		Fritz Kiehr, Hoisdorf; früher Nidden	um 1980	M.	1:15
Torhaus, Ottern- dorf, Sammlung Labiau/Ostpr. Landkr. Cuxhaven Inv.-Nr. I 1:1986	ohne, Wimpel von Gilge		restauriert durch durch K.-H. Haupt, DSM Bremerhaven	nach 1945	M. L.ü.Stv. Br. H.m.Wimpel	um 1:15 67 22,5 75
Torhaus, Ottern- dorf, Sammlung Labiau/Ostpr. Landkr. Cuxhaven Inv.-Nr. I 2:1986	LAB. No. 22	W R im Seiten- schwert	Willi Rink, Bremerhaven	nach 1945	M. L.ü.Stv. Br. H.m.Wimpel	um 1:15 71 28,5 80
Torhaus, Ottern- dorf, Sammlung Labiau/Ostpr. Landkr. Cuxhaven Inv.-Nr. I 200:1987	Lab. No. 8		Franz Strahl, Bremerhaven	nach 1945	unmaßstäblich L.m.Ruder Br. H.m.Stand. und Wimpel	74 74
Torhaus Ottern- dorf, Sammlung Labiau/Ostpr. Landkr. Cuxhaven	LAB 33		Ludwig Rink, Bhv. durchgreifend restauriert von Gerh. Rink, Bhv.	um 1955	L.m.Ruder L.ü.Stv. Br. H.m.Wimpel	70 62 21,5 70
Haus der Fisch- spezialitäten Stock- fisch, Bremerhaven	LAB No. 28		Karl Rink	zwischen 1945 + 1975	L.ü.Stv. Br. H.m.Wimpel	79 31,5 70
Privatbesitz Kapt. Werner Muschkeit, Bremerhaven	Ross 11		ein Fischer aus Gilge Modell restauriert durch R.Pietsch	um 1935	L.m.Ruder L.ü.Stv. Br. H.m.Wimpel	87 70 25,5 76
Musée océanographique de Monaco NO: MOM 972230	im Segel: Keitelkahn vom Kuri- schen Haff	J.G. 1912 Wimpel von Drawöhlen	J.G.	1912	L.m.Ruder Br. H.m.Wimpel	100 34 102
Privatbesitz Heinz Seifert, Rendsburg	NID 2		Heinz Seifert Arbeitskreis histor. Schiffbau e.V.	um 1985	M. L.ü.Stv. Br. H.m.Wimpel	1:50 32 9,5 26

## Literaturhinweise:

- Ancker, Ernst: Artikel und Zeichnung zum Thema Kurenkahn, ergänzend zum Fragebogen E 593/01. In: Acta betreffend die Untersuchung alter Schiffstypen, April 1901 – August 1902, Vol. 2 der Kopie im DSM.
- Ancker, Ernst: Die Fischerei-Fahrzeuge des Kurischen Haffs. In: Deutsche Fischerei-Zeitung, 3. Jg., 1880, Nr. 27, S. 250–251.
- Brix, A.: Bootsbau. Praktischer Schiffbau. 7., neubearb. Aufl. Berlin 1929.
- Catalogue Of The Watercraft Collection In The United States National Museum. Washington 1923.
- Deutscher Seefischerei-Almanach für 1898. Hamburg 1898.
- Heidrich, Oberfischmeister, Memel: Fragebogen E 593/01 mit Begleitschreiben vom 4. Mai 1901 zum Thema Kurenkahn. In: Acta betreffend die Untersuchung alter Schiffstypen (wie o.g.).
- Internationale Ausstellung von Produkten und Gerätschaften der See- und Binnenfischerei. Berlin 1880.
- Mitzka, Walther: Deutsche Bauern- und Fischerboote. Heidelberg 1933.
- Pietsch, Richard: Fischerleben auf der Kurischen Nehrung. Berlin 1982.
- Rudolph, Wolfgang: Ein Jahrhundert maritime Volkskunde im Ostsee- und Nordseeraum. In: DSA 4, 1981, S. 191–204.
- Stassel, Fritz: Die Bauart der Kurenkähne. In: Das Ostpreußenblatt, Jahrgang 16, 5. Juni 1965, S. 13.
- Timmermann, G.: Die nordeuropäischen Seefischereifahrzeuge, ihre Entwicklung und ihre Typen. (= Handbuch der Seefischerei Nordeuropas. Bd. XI, Heft 4, Nachtragsband) Stuttgart 1962.
- Woede, Hans: Wimpel der Kurenkähne. Würzburg 1965.

## Quellenhinweise:

- Die Auskünfte über Ernst Ancker, Ruß, erhielt ich von Herrn Dr. Reinhold Heling, Verein für Familienforschung in Ost- und Westpreußen e.V., In de Krümm 10, 2104 Hamburg 92
- Über A. Gulbis, Nidden, und Laszis, Ruß, ließen sich weder von amtlicher noch von privater Seite Lebensdaten ermitteln. Es wurden angeschrieben:
- Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz, Berlin-Dahlem;
  - Landsmannschaft Ostpreußen e.V. Berlin;
  - Landsmannschaft Ostpreußen e.V., Abt. Kultur, Hamburg;
  - Kulturzentrum Ostpreußen im Deutschordensschloß Ellingen;
  - Evangelisches Zentralarchiv in Berlin;
  - Zentralstelle für Genealogie, Leipzig;
  - Bischöfliches Zentralarchiv, Regensburg;
  - Standesamt I in Berlin-West.
- Fotoerlaubnis, Vermittlung und sachdienliche Hinweise verdanke ich: C. Carpine, Monaco; Freyberg, W., Ellingen; Gulbis, Helmut, DSM Bremerhaven; Jaeger, Werner †, Duisburg; Just, Emil, Bremerhaven; Kiehr, Fritz, Hoidorf; Kuhr, Gustav, Bremerhaven; Muschkeit, Werner, Bremerhaven; Philbrick, Richard B., National Museum, Washington; Pietsch, Richard, Heidelberg; Rink, Gerhard, Bremerhaven; Rosenbaum, Walter, Bremerhaven; Salemke, Gerhard, Gütersloh<sup>22</sup>; Schön, Matthias, Bederkesa; Strahl, Franz, Bremerhaven; Vögerl, Georg, Berlin; Wiegand, Joachim †, Karlsruhe<sup>23</sup>.
- \* Arbeitskreis historischer Schiffbau e.V.

Ihnen allen sei für bereitwillig erteilte Auskünfte herzlich gedankt.

Der Artikel ist die wesentlich erweiterte Fassung eines Vortrages, gehalten am 24. Juli 1987 am DSM, Bremerhaven, zur Eröffnung der Sonderausstellung »Ostpreußisches Fischerleben – Kurenkähne«, und am 10. Oktober 1987 in Rotterdam zur Jahreshauptversammlung des »Arbeitskreises historischer Schiffbau e.V.«