Deutsches Schiffahrtsarchiv 13, 1990, S. 265–296

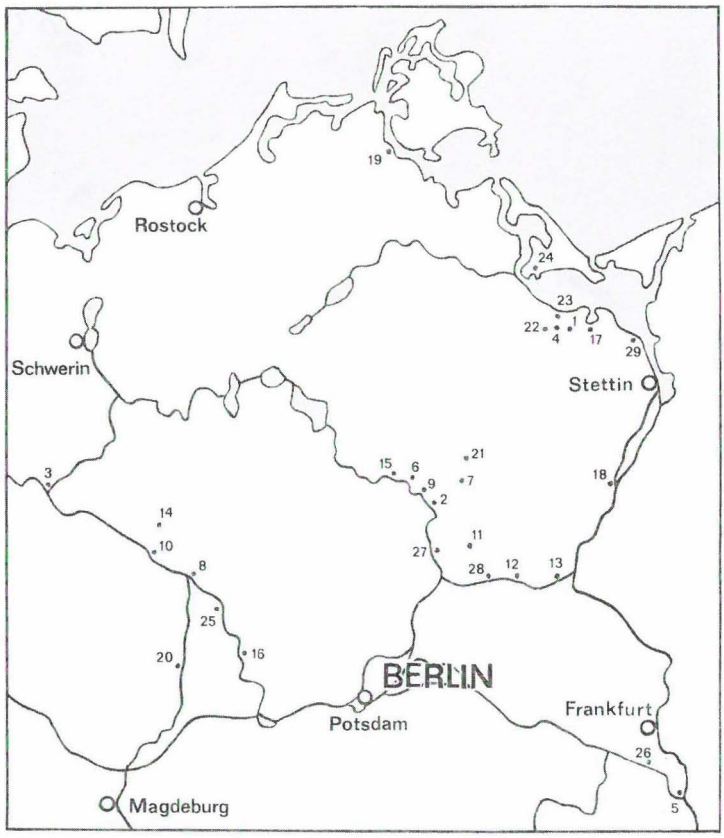
SCHIFFERVOLKSKUNST IM STROMREVIER ZWISCHEN ODER UND ELBE

VON WOLFGANG RUDOLPH

Teil 1: Wohnungs- und Kahnschmuck

Seit Heinrich Beckers Dissertation »Schiffervolkskunde – Grundlegung der Volkskunde eines nichtbäuerlichen Standes« (1937) ist zur Kultur und Lebensweise der Kahnschiffer im ostmitteldeutschen Gewässerrevier keine ähnlich geartete, tiefer schürfende Publikation mehr erschienen. Mit Ausnahme der beiden guten Arbeiten von Buchholz und Kreschel (1984) wurden lediglich in ein paar Kalenderbeiträgen unter anderem auch Phänomene der spezifischen Kulturgeschichte der Binnenschiffer mehr oder minder ausführlich erwähnt.[1] Es wird nun höchste Zeit, das lange Versäumte endlich aufzuarbeiten, soweit das überhaupt noch möglich ist. In der hier beginnenden Folge von Aufsätzen werden Gegenstände dargestellt und Situationen beschrieben, die geeignet erscheinen, Licht auf die charakteristischen kulturellen Besonderheiten dieser Berufsgruppe zu werfen, und die auf Trends im Ablauf der Entwicklung einer gruppeneigenen Schifferkultur vergangener Zeiten verweisen. Volkskunst wird dabei im Sinne von Adolf Spamer, Wilhelm Fraenger und Reinhard Peesch verstanden als Einheit aus selbstgebastelten populären Freizeitarbeiten und erworbenen, aber selbständig und kritisch ausgewählten, in schöpferischer Kreativität geordneten, eigenwillig benannten und häufig auch selbstbewußt umfunktionierten Objekten: *Ob ein Gegenstand Volkskunst ist oder nicht, entscheidet nicht ein Kanon von »Kunstkennern« und »Kunstwissenschaftlern«, sondern allein das Volk selbst. Und zwar lediglich dadurch, daß es diesen oder jenen Gegenstand für ein Kunsterzeugnis hält und seinem Haushalt oder allgemeinem Gebrauch einverleibt* [...] *Volkskunst ist ein qualitativ sehr verschiedene Abstufungen umfassender Sammelbegriff, der an sich Gutes und Schlechtes, Erfreuliches und Unerfreuliches umfasst.*[2]

Aus Untersuchungsergebnissen, die während volkskundlicher Feldforschungen in den Jahren 1985 bis 1990 im Stromgebiet zwischen Tangermünde an der Elbe und dem alten Fürstenberg (heute Eisenhüttenstadt) an der Oder – eingeschlossen die Schiffahrt des pommerschen



Das Oder/Elberevier

1 Ahlbeck (am See)
2 Bredereiche
3 Dömitz
4 Eggesin
5 Eisenhüttenstadt
6 Fürstenberg
7 Grunewald
8 Havelberg
9 Himmelpfort
10 Hinzdorf
11 Kappe
12 Marienwerder
13 Oderberg
14 Perleberg
15 Priepert
16 Rathenow
17 Rieth
18 Schwedt
19 Stralsund
20 Tangermünde
21 Templin
22 Torgelow (Holländerei)
23 Ueckermünde
24 Usedom
25 Warnau
26 Weißenspring
27 Zehdenick
28 Zerpenschleuse
29 Ziegenort

Oderhaffs und der mecklenburgischen Gewässer zwischen Peene und Elde – gewonnen wurden, sollen zunächst einige kennzeichnende Dinge aus der Privatsphäre der Kahn- und Dampferschiffer vorgestellt werden: Gegenstände, die im 19. und in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts zum Schmuck und Zierrat ihrer »Buden« an Bord sowie ihrer Stuben in den Landwohnungen dienten. In den folgenden Aufsätzen wird dann von den künstlerisch gestalteten Gegenständen der Berufsgemeinschaften dieses Gewerbes gesprochen werden, die in erster Linie dazu dienten, das winterliche Festbrauchtum der Vereinigungen zeichenhaft-repräsentativ zu umrahmen.

Abb. 1 *Scherenschnitt-Kahnbild (1847), gefertigt von Schiffer Johann Gottfried Hinneburg (1784–1858) aus Rathenow*

Bis weit ins 19. Jahrhundert hinein wohnte man an Bord der Fluß- und Haffkähne des Gewässerreviers zwischen Elbe, Oder und Pommernhaff in außerordentlich primitiven Verhältnissen – und zwar sowohl in des Kahneigentümers »Bude« am hinteren Ende des Fahrzeuges, als auch in der Bootsmanns-»Butze« vorn. Vergleichbar waren diese Verhältnisse wohl allein mit dem Wohnen in den dörflichen Rauchkaten der norddeutschen Tagelöhner und Fischerknechte. So sollte es niemand verwundern, daß erste Zeugnisse für einen gruppenspezifischen, eigenständigen Wohnungsschmuck der Schiffer erst um 1830, also verhältnismäßig spät und zunächst auch nur landseitig, im Haushalt der Schiffseigner in Erscheinung treten. Es handelt sich dabei um Wandbilder mit Darstellungen jener Produktionsmittel, die für diese Familien den höchsten Rang der Wertigkeit besaßen: um Kahnbilder also – in unterschiedlichen Techniken, die zeitlich aufeinander folgen. Für diese kulturelle Neuerung dürfte der Einfluß der Kultur der Seeschiffer maßgeblich gewesen sein – unschwer erklärbar durch das dörfliche Nebeneinanderwohnen von Angehörigen dieser beiden »Wasserberufsgruppen« sowie durch Impulse, die der überregionale Kulturkontakt in den Häfen Hamburg und Stettin vermittelt hat. Die frühesten »Schiffsprospekte«, der hervorragende gruppenspezifische Prestigeschmuck der Guten Stuben von Schiffskapitänen, sind an den deutschen Ostsee- und Nordseeküsten schon seit etwa 1750 nachzuweisen.[3] Die (mit etwa 80 Jahren) beträchtliche Zeitverzögerung bei der Adaption statussymbolhafter Fahrzeugporträts in das Kulturmilieu der

Kahnschiffer fällt jedoch ebenso auf wie die eigenständige Darstellungstechnik: nämlich Buntpapier-Scherenschnitt, statt Guasch- oder Aquarellmalerei wie bei den See- und Küstenschiffern. Da die nicht mehr allzu zahlreich erhaltenen, aber über das gesamte Oder/Elberevier verbreiteten Scherenschnitt-Kahnbilder der Jahre zwischen 1830 und 1860 allesamt nach einem Motivkanon angefertigt worden sind, der – ähnlich wie früher die Schiffsprospekte des 18. Jahrhunderts – offenbar als verbindlich für diesen Prestigeschmuck betrachtet wurde, darf man wohl ein gemeinsames Zentrum für diese Novation vermuten, dessen Lage und Art uns leider noch verborgen ist. Jenes fixe Gestaltungsschema bestimmt (reale oder fiktive?) Landmarken zur linken Seitenbegrenzung dieser Bilder. Wir kennen davon bisher vier Varianten: 1. Kirche mit Turm (Schwedt 1836, Grunewald 1853), 2. großes Haus (Fürstenberg/Havel 1844, Rathenow 1847 – Abb. 1), 3. steile Uferklippe mit Säulentempel und überhängenden Bäumen (Havelberg, Frankfurt/Oder, beide undatiert) sowie 4. mächtiger einzelner Baum (Warnau 1843, Ueckermünde 1847). Der größere Teil der Bildfläche wird von der Breitseitenansicht des zeitgenössischen Kaffenkahnes nebst Handkahn ausgefüllt, der mit einem Sprietsegel getakelt und (in der Flagge) mit einem Schiffsnamen (CAROLIENE, DIE HOFFNUNG, DOROTHEA, FORTUNA, LOUISE) versehen ist. Das Fahrzeug segelt nach rechts. In der Mehrzahl handelt es sich um Deckskähne, nur in Ueckermünde fand sich die Darstellung eines offenen Gefäßes. Die Besatzung (Schiffer und Bootsleute) hantiert an Steuerruder, Stakruder und Segelleinen. Mitunter ist auch der Bordhund zu sehen. Die auswehenden Topp- und Heckflaggen (preußische Nationale bzw. Namenswimpel oder -flaggen) sind –

Abb. 2 *Scherenschnitt-Porträt (1844) des 1793 geborenen Kahnschiffers Adolf Friedrich Vermum aus Fürstenberg/Havel*

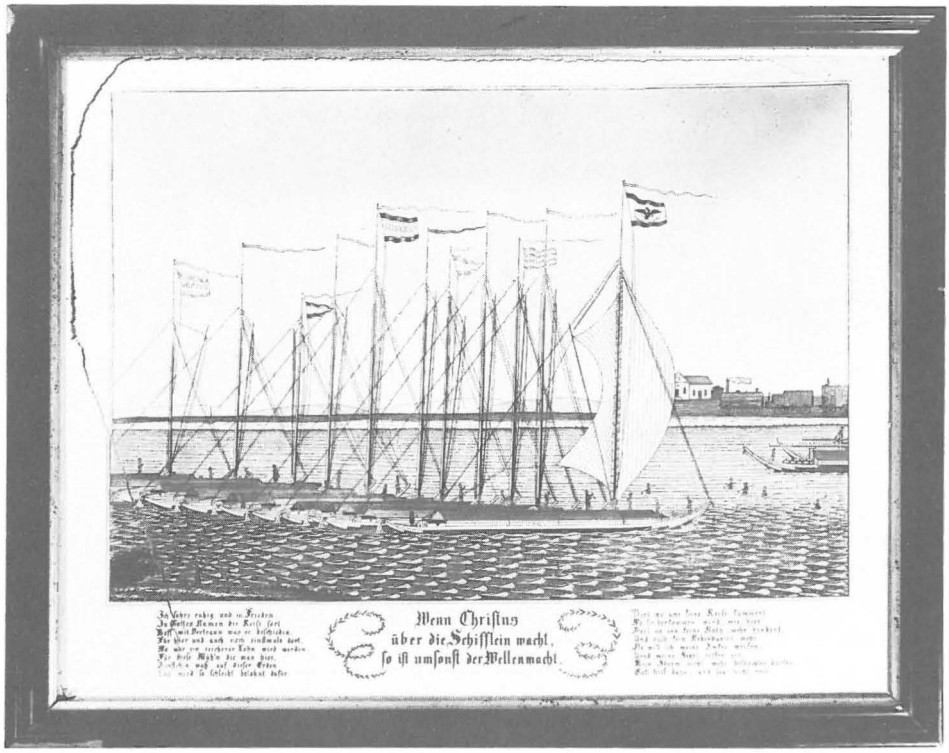


Abb. 3 *Colorierte Lithographie einer Havelkahn»flotte«. Ohne Verlagsangabe (Heimatstube Kappe)*

wie auch die Heimatwimpel – überdimensioniert. Das Gewässer wird gelegentlich durch dahinziehende Schwäne belebt. Stets findet sich eine handgeschriebene Spruchleiste unterhalb der dominierenden Schiffsdarstellung. In ihr gibt sich in vielen Fällen der Künstler mit Vor- und Nachnamen sowie mit einer Jahresangabe zu erkennen, wobei es sich nachweisbar um brandenburgisch-pommersche Kahnschiffer handelte. Von einem dieser Männer, von Adolf Friedrich Vermum (geboren 1793 zu Fürstenberg/Havel), existiert übrigens auch ein Scherenschnittporträt, datiert aus dem Jahre 1844 (Abb. 2). Die Bildersprüche der Papierschnitt-Kahndarstellungen unterscheiden sich nur in unwesentlichen Nuancen von den Versen, die man später unter den Berliner Kahnbild-Lithographien findet: der nächstfolgenden Prestigebildgattung, die entweder zeitgleich mit den Scherenschnitten oder ein wenig später anzusetzen ist.[4]

Die Berliner »Kunstverlagshandlung« von J.W. Nelte ist in den (leider nur sehr lückenhaft erhaltenen) Adreßbüchern seit 1848 nachweisbar, hat aber wahrscheinlich schon etwas früher existiert. Seit wann sie ihre speziellen Kahnbilder herausgegeben hat, ist unbekannt. Bislang sind sechs solcher Blätter gesichert; ihr Kennzeichen ist eine zweiteilige Spruchleiste quer über die untere Breite. In Mitte der Leiste findet sich – meist von floralem Rankenwerk umrahmt, in einem Falle (Nr. 5) aber durch ein Emblem aus einem Anker und zwei gekreuzten Stakrudern unterlegt – jeweils ein Leitvers:

1. *Ja was den Schiffern glücklich macht*
2. *Vivat, es lebe die Schiffahrt*
3. *Fortuna soll uns leiten, wenn sich die Segel breiten*

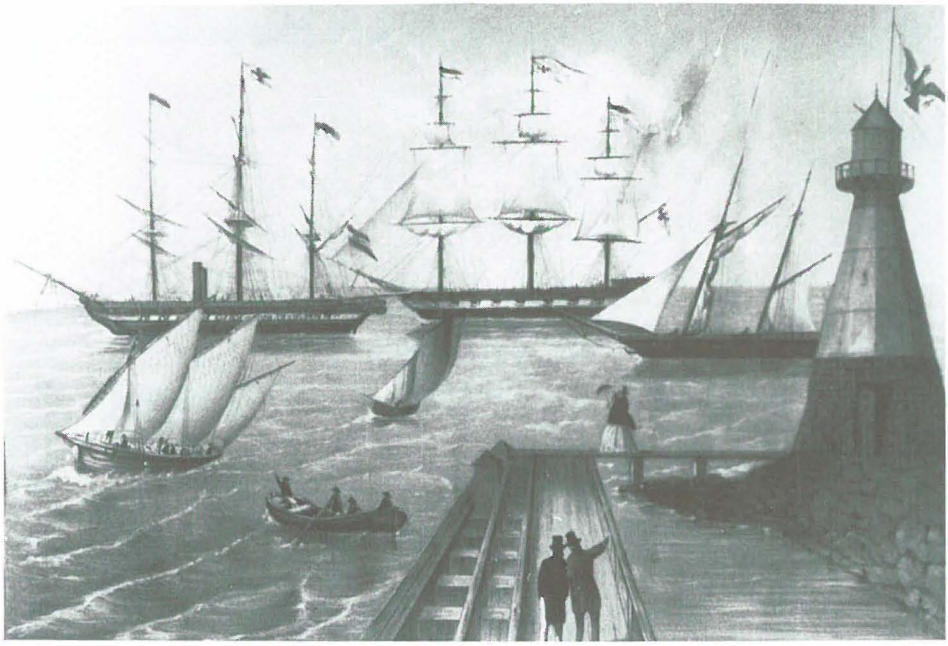


Abb. 4 *Colorierte Lithographie »Ausfahrt der preußischen Ostasien-Expedition«. Ohne Verlagsangabe, 1859*

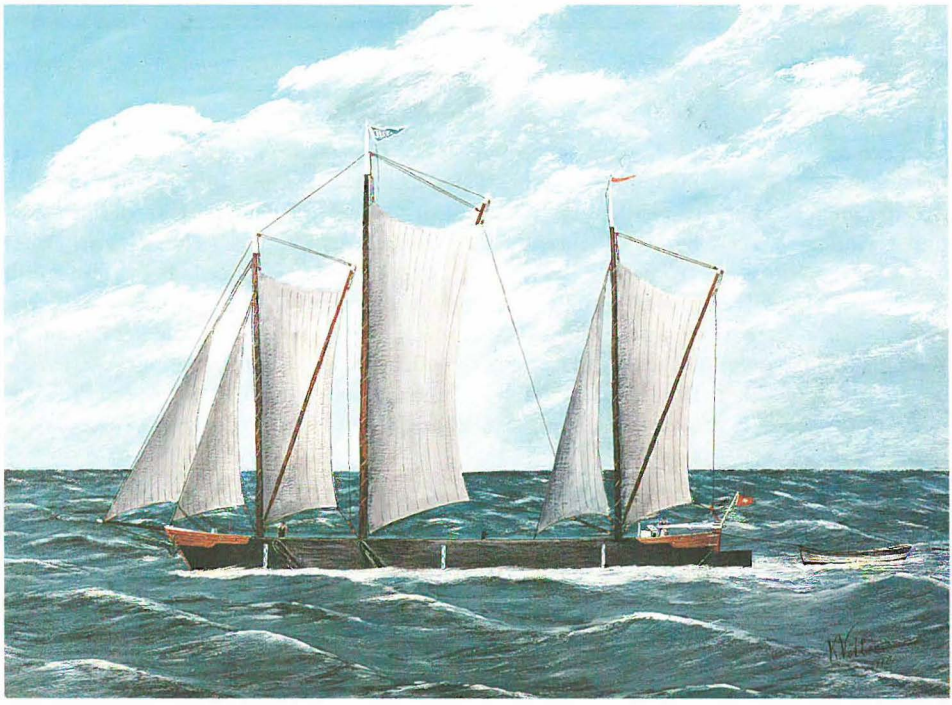


Abb. 5 *Bild eines pommerschen Haffkahnes aus Torgelow-Holländerei. Öl auf Preßplatte. Signiert: K. Völker 1940*

Abb. 6 *»Hamburger Tasse« (englisches Steingut mit Dekormuster »Delaware«) aus dem Haushalt des Rathenower Kahnschiffers August Hinneburg (1867–1938)*

4. *Wenn Christus für das Schifflein wacht*
5. *Immer heiter, Gott hilft weiter*
6. *Wenn Christus über die Schifflein wacht.*

Oberhalb der (sicher primär hergestellten) Spruchleiste wurde das Kahnbild eingedruckt. Dabei handelt es sich um handcolorierte Kreidelithographien in Bildspiegelformaten von 11,5 × 16 cm bis 33,5 × 48 cm. Gemeinsam ist ihnen die Darstellung teils eines, teils mehrerer Kaffenkähne, meist unter Segeln, stets versehen mit großen Nationalflaggen und Namenswimpeln, stets auch mit Wiedergabe der Kahnbesatzungen. Üblicherweise gehört zu den Leitversen Nr. 1 bis 4 die Darstellung jeweils eines einzelnen, nach links segelnden Kahnes, zu Nr. 5 die Abbildung von vier Kähnen, die nebeneinander liegen, und zu Nr. 6 das Bild einer »Flotte« von elf Kähnen (Abb. 3). Es kommen aber, wenn man die von uns untersuchten Museumsbestände mit den Angaben von Becker vergleicht, zumindest bei den Nummern 1 bis 3 auch Variationen vor.[5]

Zur sicheren Datierung des Auftretens von Wandschmuck mit gedruckten Bildern ist für die Kahnschifferhäuser des Gebietes zwischen Oder und Elbe eine erst kürzlich entdeckte »maritime« Lithographie von 1859 wichtig, die die Ausfahrt jenes preußischen Marinegeschwaders nach Ostasien zeigt, das aus der Segelfregatte THETIS, der Dampffregatte ARCONA und dem Schoner FRAUENLOB bestand (Abb. 4). Aus familiärer Überlieferung ist bekannt, daß der betreffende Kahnschiffer aus Torgelow-Holländerei von 1859 bis 1862 als Matrose an dieser Expedition teilgenommen hat.[6]

In den sechziger Jahren brachte dann ein anderer Berliner Verlag – A. Michels (im Adreßbuch nachweisbar seit 1859) – nochmals eine Kahn-Lithographie heraus, die sich offenbar ebenfalls erheblicher Beliebtheit unter den Schiffern erfreut hat. Auch bei diesem Bild findet

sich die Teilung in Fahrzeugdarstellung und darunter liegende Spruchleiste, die bei Michels aber aus fünf Versblöcken besteht und mit den Worten *Wir schiffen frisch durch Sturm und Wogen* beginnt. Das Ganze wurde mit *Es lebe die Schiffahrt* übertitelt. Dargestellt sind ein (von links nach rechts) segelnder Kaffenkahn unter preußischer Nationale sowie ein entgegen steuernder Passagierdampfer, beide in märkischer Flußlandschaft, mit einer großen Eichengruppe als linker Randbegrenzung. Der Bildspiegel der Michelschen Lithographie mißt 23 × 32,5 cm. Bildinhalt und betont patriotisch-konservativer Text *(Der Wind ist gut, jetzt hoch die Flagge. Hoch in die Lüfte, Preußen-Aar! Halt oben Du die Wolkenwache, schirm uns mit Deinem Flügelpaar. Und schirm auch alle treuen Seelen, uns zugethan und anverwandt, vor allem aber, Königs-Adler, Schirm unser theures Vaterland!)* könnten neben den Kahneignern wohl auch die Dampfschiffskapitäne angesprochen haben, deren Anzahl in jenen Jahren allmählich größer wurde.

Michels Lithographie »Es lebe die Schiffahrt!« scheint das letzte der speziellen Binnenschiffahrtsbilder aus Berlin gewesen zu sein. In den achtziger Jahren kann sich dann schon der Übergang zu Kahnfotografien vollzogen haben, wofür mit der technischen Novation der fotografischen Trockenplatte die wichtigste Voraussetzung bereits geschaffen war. Mit der Erforschung dieser Gruppe des Bildschmucks in den Schifferstuben wurde eben erst – im Havelrevier – begonnen. Bisher ist lediglich bekannt, daß die Schiffer großformatige Porträts von Kähnen in Uferlage regelrecht bestellt haben, und daß man diese gerahmten Fotos dann als Wandschmuck verwendete. Eine mögliche Bevorzugung bestimmter »Hafenfotografen« – analog der Situation in den Seehäfen – ließ sich bisher noch nicht wahrnehmen. Es scheint jedoch ein paar bevorzugte Aufnahmepositionen gegeben zu haben: einmal schräg von vorn mit Blick auf den rechten Kahnbug, und zum anderen leicht von achtern gesehen, mit Blick auf den Steuerstand, auf dem dann meist die Eignerfamilie vollzählig versammelt war. Diese Fotos sind somit auch die frühesten dokumentarischen Nachweise für die Mitfahrt bzw. Mitarbeit von Schifferfrauen an Bord ostmitteldeutscher Binnenfahrzeuge.

Eine letzte Bildgruppe von eigenständigem Stubenschmuck in Kahnschifferhäusern entstand schließlich in den zwanziger und dreißiger Jahren unseres Jahrhunderts – offenbar lokal ausschließlich auf die Oderhaffküste beschränkt. Es handelt sich um Ölgemälde von dreimastig-sprietgetakelten Haffkähnen. In ihrer Darstellungsweise lehnen sie sich ganz eng an die zeitgleichen Schiffsbilder von kleinen Küstenfrachtdampfern und von pommerschen Frachtmotorseglern an: Die Künstler porträtieren diese Fahrzeuge sämtlich in der Breitseite, unter vollem Kahnzeug segelnd (Abb. 5). Alle zeigen die Nationalflagge sowie Namens- und Heimatwimpel. Die Darstellung des Gewässers ist leicht schematisiert, die Uferlandschaft wird in der Kimm nur angedeutet oder fehlt völlig. Die Signaturen der zum Teil auch (zwischen 1924 und 1942) datierten Kahnbilder weisen einige einheimische Laienkünstler namentlich aus: in der Hauptsache die Schiffer Gustav Brandt (von Ziegenort) und Karl Völker (von Stralsund). Auch Walter Bastian (1890–1970) von Ueckermünde, ebenfalls Kahnschiffer, malte gelegentlich Schiffs- und wahrscheinlich auch Kahnbilder, ebenso wie der 1908 geborene Paul Blankenburg aus Zerpenschleuse, der von seinem Stralsunder Kollegen Bernhard Trölsch zu dieser speziellen Fahrzeugporträtmalerei angeregt wurde. Anfang der fünfziger Jahre fotografierten wir im Hause des 1883 in der Gegend von Ueckermünde geborenen, aber 1910 dann nach Polchow auf der Insel Rügen verzogenen Kahnschiffers Carl Becker ein bemerkenswertes Wandbild: eine Kombination aus Kahnporträt und Spruchdarstellung *(Gott mit uns und wir mit Gott, so setzen wir die Schiffahrt fort)*, die dieser weithin bekannte »Kreidesegler« in Hinterglastechnik gefertigt hatte.

Bereits bei der analytischen Betrachtung der Entwicklung der maritimen Kulturgeschichte an den deutschen Nordsee- und Ostseeküsten fiel auf, daß die Schiffskapitäne dieser Gegenden neben ihrem repräsentativen Stubenschmuck mit statussymbolhaften Schiffsporträts für

Abb. 7 *Goldlüstrierte englische Steinzeugkanne mit dem (1852 zum Musterschutz angemeldeten) Dekorrelief »Dancers«, aus dem Schifferdorf Grunewald (Heimatmuseum Templin)*

jeweils eng umrissene Perioden auch bestimmte Sorten importierter Luxuskeramik (niederländische Fayencen, Stettinergut, englisches Steingut, ostasiatische Keramiken) in den Rang von Prestigegütern erhoben hatten.[7] Entsprechungen finden sich nun erstaunlicherweise auch bei den Binnenschiffern des Oder/Elbereviers.

Von Rathenow an der Havel und von Tangermünde an der Elbe bis hinunter ins Lauenburgische war in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Bezeichnung »Hamburger Tasse« bzw. »Hamburger Teller« in Schifferkreisen wohlbekannt. Dabei handelte es sich um Stücke aus englischer Steingut-Bilderware, die die Elb- und Havelschiffer während ihres Hafenaufenthaltes von Hamburger Händlern erwarben. Außer Tassen (nebst Untertassen), die lila, grün, braun und schwarz mit romantischen Landschaftsdarstellungen der Muster »Delaware«, »Festoon«, »Genova« (bzw. »Genovese«), »Hispaniola« und »Rural« bedruckt waren (Abb. 6), kauften sie in Hamburg auch Bilderware-Teller, -Terrinen, -Teekannen und -Biermucken (der Muster »Bosphorus«, »Scotch Scenery«, »Wild Rose« und »Willow Pattern«) sowie goldlüstrierte Kannen mit szenischem Reliefdekor (der Muster »Babes in the Wood«, »Dancers«, »The Holy Family« und »[Card]Players«), die an der uckermärkischen Oberhavel »Engelschet Jeschirr« hießen, das man – außer in Hamburg – auch in Stettin erwarb, um die Stücke daheim im Glasschrank zu Schau zu stellen (Abb. 7). In den von uns untersuchten Museumsbeständen von Boizenburg und Dömitz über Perleberg und Havelberg bis Templin

Abb. 8 *Aussiger Namenstassen aus Grunewald (Heimatmuseum Templin)*

und Oderberg fehlen jedoch die seinerzeit von den Seefahrern so gern nach Hause mitgebrachten Staffordshirefiguren fast gänzlich, was man als Beweis dafür ansehen kann, daß diese britische Figurenkeramik wohl doch direkt in England erworben wurde. Hingegen stößt man in den Kahnschifferorten der unteren Elbe, der Havel und der unteren Oder auch auf das schwarzglasierte, mit Gold und mit Emaillefarbtupfern üppig dekorierte sogenannte Rokkingham-Steingut aus den neunziger Jahren – zum Beispiel auf das Muster »Victoria« von 1897 – sowie (wenn auch selten) auf Einzelstücke von englischem Silberglas, beispielsweise in Hinzdorf (Elbe), Kappe bei Zehdenick und Oderberg.[8]

Handelt es sich bei den Hamburger Tassen und Tellern sowie bei der anderen englischen Keramik um Prestigegut, das die Reviergrenze der Kahnschiffahrt »talwärts« kennzeichnete, so gab es daneben auch eine Prestigekeramik, welche die oberen Endpunkte der ostmitteldeutschen Binnenschiffahrt augenfällig machte. Sie wurde in den Schifferfamilien »Aussiger Jeschirr«, »Aussiger Pötte«, »Aussiger Teppe« oder »Bodenbacher Porz'lan« genannt: ebenfalls meist Steingut, selten Porzellan, mit farbenfreudigen (roten, rosa, blauen, grünen oder schwarzen) Glasuren nebst breitem Goldrand und zeitgenössisch-üppigem Floraldekor. Meist handelte es sich um Tassen, es gab aber auch Kaffee- und Sahnekannen sowie Deckelgefäße für Graupen, Gries, Kaffee, Mehl, Nudeln, Reis, Salz und Zucker. Die Eigenheit der typischen Aussiger Tassen bestand darin, daß sie in einer Dekorkartusche mit der Goldschrift damals gängiger Männer- und Frauenvornamen (z.B. Erich, Ernst, Franz, Gertrud, Hilde, Karl, Martha, Otto, Trudchen) verziert waren, so daß diese Stücke ohne weitere Umstände an Familienmitglieder verschenkt werden konnten (Abb. 8). Fanden sich bei selteneren Vornamen keine passenden Beschriftungen auf Lager, konnte man das Gewünschte bestellen und erhielt die Tasse noch während der Hafenliegezeit an Bord geliefert. Beachtenswert ist, daß

Abb. 9 *Reservistenkrug (1912) des Zehdenicker Schiffers Otto Wöge (1889–1958)*

diese Sorte Terminalprestigegut nicht allein in den böhmischen Elbhäfen, sondern auch in den Läden der Kahnversorger von Cosel in Oberschlesien, also am oberen Ende der Oderfahrt, gekauft werden konnte. Dort kostete 1936 ein solcher »Kos'ler Topp« – je nach Größe – 50

Abb. 10 *Deckelfigur eines Schiffer-Reservistenkruges von 1908 (Prignitzmuseum Havelberg)* –
Abb. 11 *Reservistenpfeife (1904) eines Kahnschiffers aus Kappe (Heimatstube Kappe)*

Pfennige bis eine Mark. Die böhmischen Keramiken waren bei den Schiffern im gesamten Oder/Elberevier zu finden – auch am Oderhaff und in Mecklenburg. Bei der älteren Ware, die sich anhand familiärer Überlieferungen bis in die neunziger Jahre zurückdatieren läßt, fehlen jegliche Fabrikmarken, während aus den zwanziger und dreißiger Jahren Stempelungen aus Melnik öfters vorkommen.

Aus Bildern ebenso wie aus Keramiken setzte sich die dritte Hauptgruppe des für die Schiffer charakteristischen Wohnungsschmucks zusammen. Gemeint sind die Reservistensouvenirs. Seit den sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts war es in Preußen üblich, daß man die Binnenschiffer entweder zu den Pionieren oder zur Marine einzog. Nach Gründung des Deutschen Reiches wurde dieser Usus dann gesetzlich festgeschrieben. Reservistenkrüge, Reservistenpfeifen und Reservistenbilder stellen den Grundstock der in unserem Revier erst nach der Jahrhundertwende stärker in Erscheinung tretenden Erinnerungsstücke an den Dienst in den Pionierbataillonen Nr. 11 (Hannoversch-Münden), Nr. 15 (Straßburg) und Nr. 25 (Mainz-Kastel). Bei den mit Deckel 31 cm (am Rand 19 cm) hohen Bierkrügen (mit einem Bodendurchmesser von 11 cm) handelt es sich um Halbliterhumpen aus bemaltem und bedrucktem Porzellan, mit dem durchscheinenden Bodenbild einer Abschiedsszene zwischen Reservemann und Frau. Montiert wurden sie mit reliefierten Zinngußdeckeln, die von der 8 cm hohen Figur eines Pioniersoldaten gekrönt werden, der mit seiner rechten Hand einen

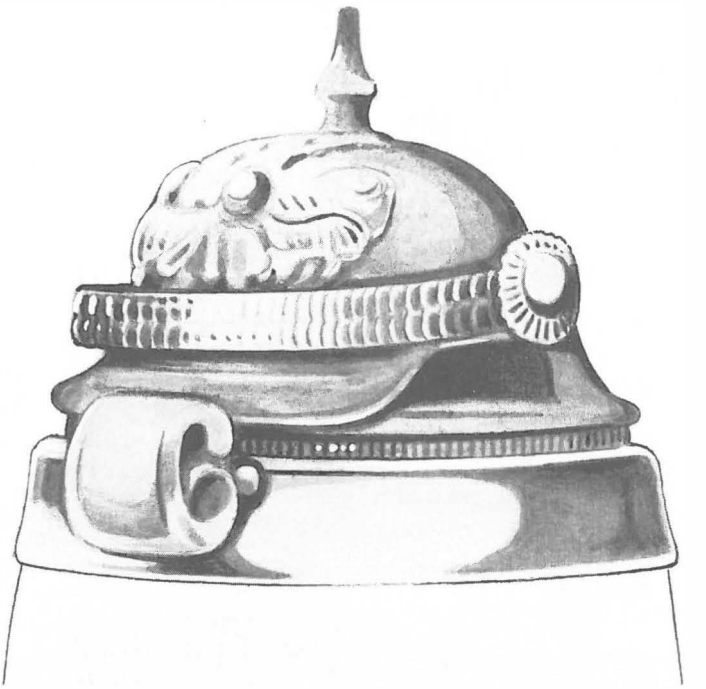


Abb. 12 *Deckel der Kapper Reservistenpfeife (Abb. 11)*

Anker, mit der Linken einen Spaten hält. Die Daumenrast am Krughenkel wurde in Gestalt eines Adlers gearbeitet. Die von uns aufgenommenen Exemplare wiesen keinerlei Fabrikationsmarken auf (Abb. 9 und 10).

Die etwa 12 bis 15 cm langen Köpfe der Reservistenpfeifen bestehen ebenfalls aus Porzellan und sind mit einem ornamentierten Blechdeckel in Form einer Pickelhaube versehen. Ihr aufgemaltes Emblem zeigt einen unklaren Anker sowie zwei gekreuzte Stakruder und Bootshaken, darin im Schild die Bataillonsnummer (Abb. 11 und 12). Nur geringfügig kleiner als diese Reservistenpfeifen war übrigens die früher weit verbreitete und mit Sicherheit ältere zivile Version der »Schifferpfeife«, die in Böhmen hergestellt worden sein soll. Deren Porzellankköpfe waren – auffällig wenig sachkundig – mit Kaffenkähnen (unter Segel) bemalt und zeigten obendrein auch Sprüche wie *Gott mit uns und wir mit Gott, so setzen wir die Schiffahrt fort; Bei Sturm und Wetter ist Gott mein Retter; Ruhige See und günstiger Wind führen den Schiffer heim geschwind* (Abb. 13).

Eine bemerkenswerte Besonderheit der Pioniersouvenirs stellen die Reservisten-»Rudel« dar: etwa 90 cm lange und 6 cm breite Holzmodelle der beim militärischen Bootsdienst gebrauchten Stakruder, beidseitig bemalt mit Emblemen (z.B. unklarer Anker nebst gekreuzten Rudeln) sowie mit Beschriftungen wie dieser: *Reservist Nöthenberg – Mainz Kastel – Parole Heimat – Reserve hat Ruh – 1909/1911.* Versehen mit schwarz-weiß-roten Kordelschnüren, die in Quasten enden, waren sie zum Aufhängen als Wandschmuck gedacht (Abb. 14). Die Reservistenbilder aus textilem Grund und ornamental geprägter Zierpappe, mit einer Tasche zum Einschieben des Soldatenfotos versehen, entsprachen – abgesehen vom Motto ihrer Inschrift: *Es lebe hoch die Waffe, die Axt und Säge führt – das Corps der Pioniere, das nie den*

Abb. 13 *Abrollung des Kaffenkahnbildes auf der Schifferpfeife von Wilhelm Brauer (1853–1929) aus Lehnin an der Havel*

Abb. 14 *Reservisten »rudel« des Kahnschiffers Hermann Nöthenberg (1888–1977) aus Zehdenick*

Abb. 15 *Reservistenbild des Schiffers Ernst Gerhardt (1883–1973) aus Zehdenick*

Mut verliert! – in ihrer Bildgestaltung den üblichen Erinnerungsstücken anderer deutscher Truppengattungen aus jener Vorweltkriegszeit (Abb. 15).

Besonderheiten finden sich jedoch in den Wohnungen derjenigen Kahnschiffer, die ihren Wehrdienst bei der preußischen bzw. kaiserlich deutschen Marine abgeleistet haben. In den Guten Stuben dieser Häuser stößt man auf die aus der maritimen Volkskultur der Seefahrer bekannten Crewfotos von Kriegsschiffsbesatzungen, häufig in prächtige Jugendstilrahmen gebracht (Abb. 16), aber auch auf gerahmte Äquatortaufscheine, mit denen *Neptun*, *Beherr-*

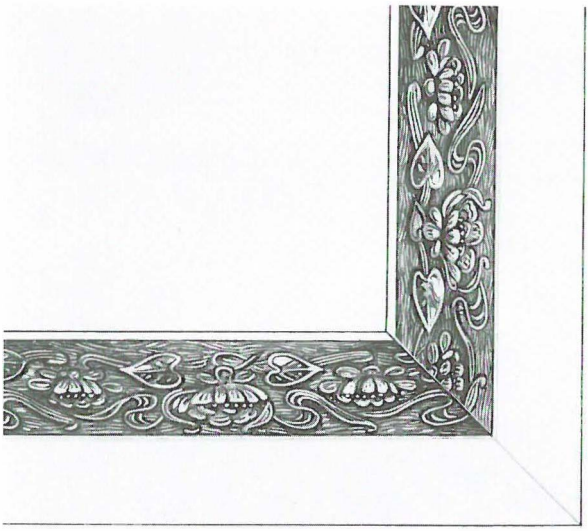


Abb. 16 *Ornamente des Jugendstilrahmens um ein Reservistenfoto des Riether Schiffers Robert Kienaß (1885–1957)*

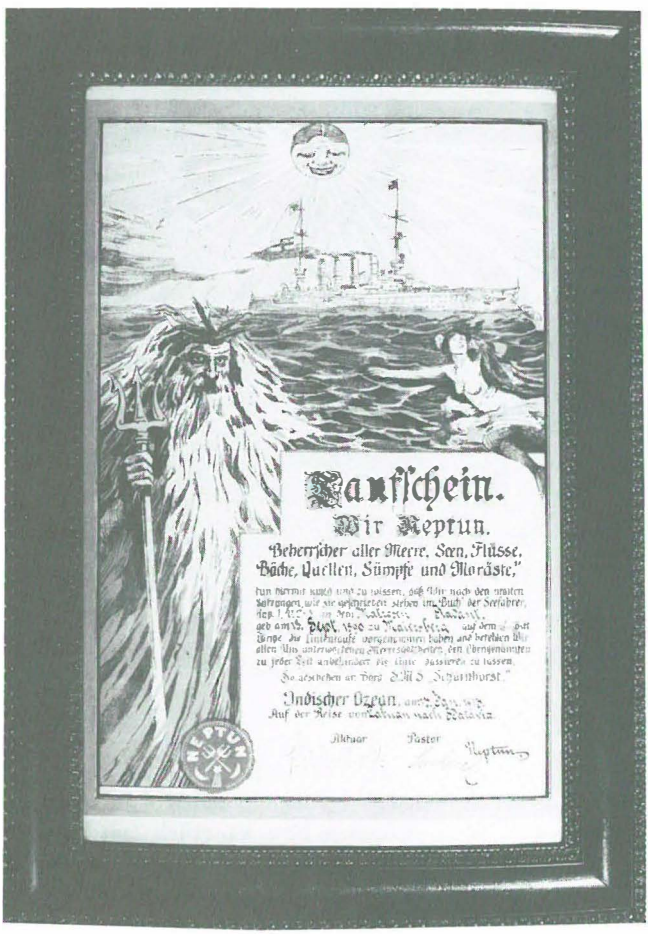


Abb. 17 *Äquatortaufschein (von Bord* SMS SCHARNHORST, *1913) für Schiffer Otto Radant (1890–1970) aus Ueckermünde (Heimatmuseum Ueckermünde)*

Abb. 18
Wappenbild des Schiffers Karl Brauns (1893–1948) aus Liepgarten bei Ueckermünde, erworben während der Dienstzeit im Ostasiengeschwader (1911–13)

scher aller Meere, Seen, Flüsse, Bäche, Quellen, Sümpfe und Moräste, einem Matrosen die Prozedur der Linientaufe – beispielsweise an Bord von SMS SCHARNHORST im Jahre 1913 – bescheinigte (Abb. 17). Auch die im Fernen Osten hergestellten und dort von den Marinern aller Nationen gern erworbenen sogenannten Wappenbilder fehlen hier nicht. Bei der deutschen Version handelt es sich um seidengestickte Darstellungen des deutschen Reichswappens und der Reichskriegsflagge, die von den Flaggenbildern anderer Staaten umrahmt werden. Außer der stereotypen Beschriftung *(Zur Erinnerung an meine Reise – China Japan Neuguinea Samoa)* weisen sie auch die Jahreszahlen des Aufenthaltes sowie das einem Schiffsfoto sorgsam nachgestickte, dabei doch ostasiatischen Charme verratende Bild des betreffenden Kriegsfahrzeuges aus (Abb. 18).

Freizeit-Bastelarbeiten verschiedenster Art bilden schließlich eine vierte, und zwar die kreativste Gruppe des volkstümlichen Stubenschmucks der Kahnschiffer. Hierbei erscheinen jetzt erstmals auch Dinge, die als Zierrat der »Buden« an Bord, beziehungsweise des Schiffsfahrzeuges selbst verwendet wurden. Dabei ist in erster Linie an die Spruchbretter zu denken, die vom Kahnvolk meist über der Kajüttreppe angebracht wurden. Es handelte sich um rechteckige, etwa 65 bis 75 cm lange und 12 bis 20 cm breite, von gekerbten Zierborten eingefaßte Holztafeln, in die in Flach- und/oder Kerbschnitt fromme Sprüche gesetzt waren; sie wurden von Floraldekor umrankt und gelegentlich auch ornamental unterlegt (Abb. 19). Einige am Oderhaff und an der Odermündung erfaßte Texte lauten:

Abb. 19 *Spruchbrett eines Ueckermünder Haffkahnes*

Mit Gott
Gott mit uns
Gott mit uns, wir mit Gott
Gott mit uns und wir mit Gott,
so setzen wir die Schiffahrt fort
Gott segne die Schiffahrt
In Sturm und Wetter ist Gott dein Retter
Eine Welle kann es tun, daß wir in dem Grabe ruhn.

In entsprechender Technik wurden für die Kähne auch Namensbretter geschnitzt, deren Enden oft mit Vierkleeblättern, mitunter auch mit Schnecken, Rosetten, Sternen, unklaren Ankern und deutschen Nationalflaggen verziert waren. Schließlich ließen sich auch gemalte Herzen, aus Blech geschnittene Sterne sowie aufgenagelte Hufeisen als Stevenzier nachweisen. Auf die jeweils nur kurze Zeit verwendeten brauchtümlichen Zeichen wie Maibusch (aus Birkenzweigen) und Weihnachtsgrün (aus Kiefer- oder Fichtenzweigen) sei hier nicht weiter eingegangen. Bereits 1933 machte Jochen Klepper in seinem Oderschifferroman »Der Kahn der fröhlichen Leute« darauf aufmerksam: *An Bug und Heck ihres Kahnes hatte Wilhelmine Butenhof Fichtenzweige festnageln lassen. Damit stand ihr Kahn zum Feste einzig da. Ein Blick auf den* [Beuthener] *Hafen zur Heiligen Nacht bewies es ...*[9]

Überblickt man die in Privatsammlungen und Museen unseres Stromreviers vorhandenen Bastelarbeiten der Schiffer, so bemerkt man rasch, daß es im ausgehenden 19. Jahrhundert – hier durch angebrachte Datierungen exakt nachweisbar seit 1888 (in Bredereiche an der oberen Havel) – eine von dieser Berufsgruppe offensichtlich bevorzugte Technik gegeben hat: nämlich die Kerbschichtarbeit, bei der mehrere, an den Rändern eingekerbte Lagen von 3 bis 4 mm starkem Holz miteinander verklebt, manchmal auch noch mit dünnen Stiften vernagelt werden. Im Ergebnis entstanden hauptsächlich kleine ornamentierte Verwahrbehältnisse. Bei den verwendeten Hölzern handelte es sich oft um Zigarrenkistenbrettchen, was sich an den geprägten und bemalten Aufschriften eindeutig erkennen läßt (z.B. Elógio DEP. N° 1172). Auf diese Weise fertigte das Kahnvolk Nähkästchen für die Schifferfrauen, und Tabakskästen für den eigenen Bedarf (Abb. 20 und 21). Die Herstellung derartiger Kerbschichtarbeiten war damals jedoch durchaus nicht auf die Gruppe der Binnenschiffer beschränkt: Völlig identische Gegenstände – außerdem auch Bilderrahmen und kleine Wandregale – entstanden unter den Händen von Seefahrern und Fischern, und zwar nicht allein an den deutschen Küsten; in gleicher Weise wurden sie auch an unterschiedlichsten anderen Fertigungsplätzen hergestellt: zum Beispiel in Heilstätten und in Strafanstalten, und man konnte dergleichen auf Märkten erwerben. In unserer Studie finden selbstredend nur solche Stücke Berücksichtigung, die nachweislich von Kahn- oder Dampferschiffern gebastelt worden sind. An ihnen fällt auf, daß

Abb. 20 *Nähkasten (um 1890) aus dem Besitz der Rathenower Schifferfrau Marie Hinneburg*

Abb. 21 *Tabakskasten aus derselben Schifferfamilie (Heimatmuseum Rathenow)*

sie nach dem Zusammenbau lackiert oder bemalt wurden – gern zum Beispiel mit einem dünnen Gold- oder Silberbronzeauftrag. Die von den Schiffern bevorzugten Ornamente waren Schichtsterne und -rosetten bzw. dreischichtige Rhomben, Dreiecke sowie versetzt angeordnete Quadrate (Abb. 22). An den Frontseiten der Kästchen oder auf deren Deckeln sind häufig Monogramme aus gesägten Buchstaben angebracht. Die Innendeckel wurden gern mit eingeklebten Engelskopfoblaten aus Buntpapier oder mit kleinformatigen Neuruppiner Bilderbogen geschmückt – im Bredereicher Nähkästchen von 1888 mit einem herzförmig geschnittenen und ebenso gerahmten Spiegel. Zwei gekerbte Lebensbaumdarstellungen zieren die Außenseite dieses Kastendeckels.

Bei den Holzbasteleien folgen die Laubsägearbeiten hinter der Kerbschichttechnik. Davon erhielten sich in den Schifferdörfern am Oderhaff kleine Wandregale in Formaten bis 30 cm Breite und 40 cm Höhe (Abb. 23), in der Mark Brandenburg aber auch Kammkästen und Ge-

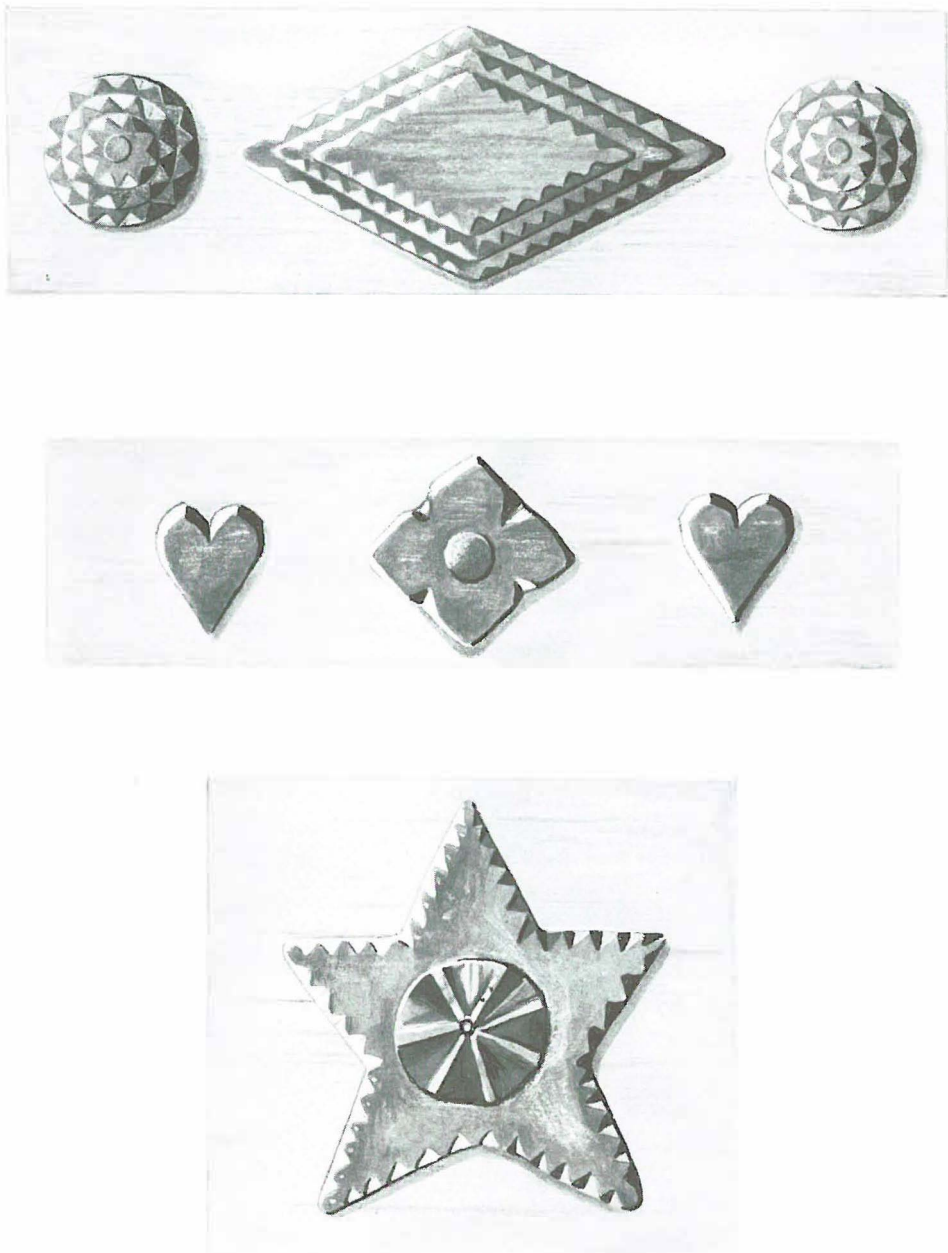


Abb. 22 *Kerbschichtornamente von Schifferarbeiten im Oder/Elberevier*

würzschränkchen (Abb. 24), selbst floral ornamentierte Schutzverkleidungen von Glasschranktüren. Das dazu notwendige Holz gewannen die Schiffer früher – wie beispielsweise Albert Wetzel (1876–1948) aus Weißenspring am Oder-Spreekanal – mit Vorliebe aus Zigarrenkistenbrettchen. In den dreißiger Jahren versorgte sich die jüngere Generation der Boots-

Abb. 23 *Laubsägearbeit (Wandregal) des Riether Schiffers Edmund Kienaß (1891–1941)*

Abb. 24 *Kammkasten: Laubsägearbeit (um 1900) des Schiffers Albert Wetzel (1876–1948) aus Weißspring*

leute und Schiffer in den hafennah gelegenen Schulbedarfsgeschäften von Berlin, Breslau, Stettin (in der Kleinen Oderstraße) und anderen bedeutenderen Städten, wo es zu billigem Preis auch mehr oder minder komplizierte Mustervorlagen zu kaufen gab. Aus Kastanien-, Linden- und Obstbaumholz, aber selbst aus Buche fertigten einige dafür begabte Kahnschiffer figürliche Schnitzereien an. Von Carl Schmidt (1885–1969) aus Ueckermünde erhielten sich ein Aschbecher und eine Kalenderrückwand mit aufgesetzten Schiffsdarstellungen, außerdem Vogelfiguren und kleine Holzschuhe als Nadelkissen (Abb. 25). Es scheint so, als wären den Kahnschiffern im zu Ende gehenden 19. Jahrhundert auch die textilen Handfertigkeiten nicht fremd gewesen. In der Familie Vogler, deren Havelschiffahrt in der dritten Generation erst 1974 zum Erliegen kam, wird eine Dokumententasche (15 × 18 cm) aufbewahrt,

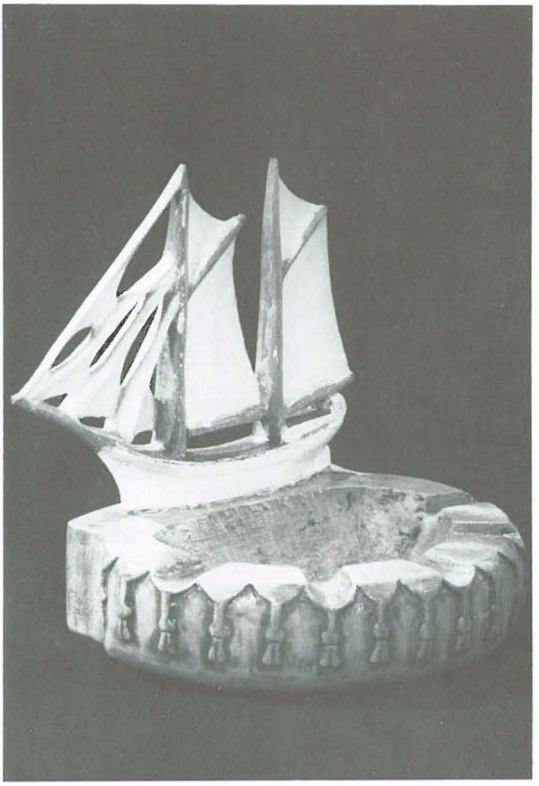


Abb. 25 *Aschenbecher mit Schiffsdarstellung: Schnitzerei des (1885 geborenen) Ueckermünder Schiffers Carl Schmidt* – Abb. 26 *Stickereiverzierte Dokumententasche (1889) aus dem Besitz des Bredereicher Havelschiffers Hermann Vogler (1869–1951)*

auf gefütterter Straminbasis vorderseitig mit einer Fülle von Ornamenten und Bilddarstellungen bunt bestickt: Über dem Bild eines segelnden Kaffenkahnes finden sich vier Lebensbäume, zwei Vogelpaare, ein Rosenbukett sowie zwei Kronen, ein Herz und ein klarer Anker. Die Rückseite zeigt in einem Blumenkranz das Monogramm *H V* nebst Jahreszahl *1889* sowie den Text: *Zum Andenken – Bredereiche* (Abb. 26). Unklar ist, ob hier Schiffer Hermann Vogler (1869–1951) oder dessen Frau am Wirken waren. Hinsichtlich der möglicherweise benutzten Vorlagen für dergleichen textile Handarbeiten gelang der Eggesiner Schiffertochter (und -frau) Betti Ruh (geb. 1914) eine nicht alltägliche Quellensicherung, über bewegte Zeitläufte hinweg. Der Ruhsche Motorkahn CONDOR mußte 1945 auf Befehl der sowjetischen Militäradministration vom Schiffer nach Königsberg verbracht und dort 1947 an die UdSSR ausgeliefert werden. Auf seine Bitte hin erlaubte der übernehmende Kommissar, daß Karl Ruh ein Stickbild, das die Kahnkajüte schmückte, mit nach Hause nehmen durfte. Es war 1934, kurz nach der Hochzeit, an Bord gefertigt worden, und zwar nach der Vorlage »Mohnblüten«, Nummer 2014 im illustrierten Katalog des Berliner Handarbeiten-Versandhauses J. Wiehler. Frau Ruh bewahrt dieses Bild und den Katalog aus dem Jahre 1933 noch immer auf, in dem sie außerdem auch alle anderen von ihr an Bord gestickten Bilder angemerkt und die dafür angewandte Arbeitszeit notiert hat (Abb. 27). Bemerkenswert erscheint schließlich, daß von Kahnschiffern in bestimmten Gegenden offenbar Handfertigkeiten geübt wurden, die dort an sich ungewöhnlich waren. »Normalerweise« pflegte man sie in anderen, entlegeneren Teilen

Abb. 27 *1935 von der Eggesiner Schifferfrau Betti Ruth angefertigtes Stickbild nach Katalogvorlage*

des ostmitteldeutschen Gewässerreviers. Zu erinnern wäre in diesem Zusammenhang an die auf Rügen und in Usedom gefundenen Bilder mit Sprüchen (wie *In Sturm und Wetter ist Gott dein Retter*) und an Kahnbilder in böhmisch-schlesischer Hinterglastechnik, freigeschabt aus Spiegelglasbelägen und mit farbigem Papier unterlegt. Ob eine gerahmte Korkarbeit wie das »Schloß mit Parkgrotte« im Oderberger Museum zu den Kahnschifferbasteleien gehört, muß einstweilen unentschieden bleiben, weil darüber keinerlei Unterlagen nähere Auskunft geben.

Auf besserem Wissensstand kann man bei der Besprechung der Schiffsmodelle bauen, die von Kahnschiffern erworben wurden oder die sie selbst gebastelt haben. Bei vielen von uns erfaßten »Schiffsbuddeln« – wie die in liegenden Flaschen eingerichteten Miniaturmodelle in den Binnenschifferkreisen unseres Stromreviers heißen – sind Hersteller oder Erwerbsumstände bekannt. Zwei dieser Arbeiten verdienen besondere Beachtung: In der Havelberger Flasche wurde außer dem üblichen landschaftlichen Hintergrund auch ein ebensolcher Vordergrund eingebaut. Das Schiff, ein Dreimastvollschiff mit dem Namen META, liegt dazwischen wie in einem Kanal oder Stromlauf. Außer den gewöhnlichen dekorativen »Landseiten«-Elementen Kirche, Leuchtturm, Häuser und Bäume wurden hier noch – am Flaschenboden sowie in der Nähe des Halses – einige Strandmuschelschalen *(Cardium edule)* beigefügt, was an Adolf Spamers Worte von der *Freude an der bunten Fülle der Darstellungswelt* und von der volkstümlichen *Lust an der Vereinigung widersprechender Materialien in der Bildgestaltung* denken läßt. Auch das andere Flaschenschiffsmodell, das der Riether Kahnschiffer Robert Kienaß (1885–1958) anfertigte, ist in mehrfacher Hinsicht interessant: Zum einen gab der Erbauer dem dargestellten Vollschiff den Namen seiner Tochter Gerda (Abb. 28). Zwischen Glaskörper und Kitt-Hintergrund schob er einen kleinen Zettel ein, auf dem zu lesen ist: *Gott segne die Schiffahrt. Erbaut im Jahre 1915.* Spamer erkannte in solcher *engen Verbindung von Bild und Wort* ein charakteristisches Merkmal der dekorativen Volkskunst.[10] Schließlich bastelte Schiffer Kienaß noch ein eigenwillig anmutendes Eichenholzgestell, das in

Abb. 28 *Buddelschiff, hergestellt 1915 vom (1885 geborenen) Riether Kahnschiffer Robert Kienaß*

seinen beiden Wangen mit der Durchbrucharbeit eines Kreuzes und im Bodenteil mit Einlagen von quadratischen Plättchen aus poliertem Bein verziert ist. Erwähnt werden soll schließlich eine Flaschenbastelei im Ueckermünder Museum, die wahrscheinlich von einem pommerschen Binnenschiffer gefertigt wurde. Sie stellt nicht, wie üblich, ein Segelfahrzeug dar, sondern einen Dampfer, der ERIKA benannt ist (Abb. 29).

Lieblingsobjekt aller bastelnd werkenden Binnenschiffer war das Schiffsfahrzeug. Die Zahl der von uns in den Museen und in Privatbesitz erfaßten Kahnmodelle ist groß, und es sind dabei alle im 19. und 20. Jahrhundert hier üblichen Typen und Varianten vertreten – vorzugsweise mit Mast(en) und Segel(n) versehen. Einige davon waren zum Spielzeug für Schifferkin-

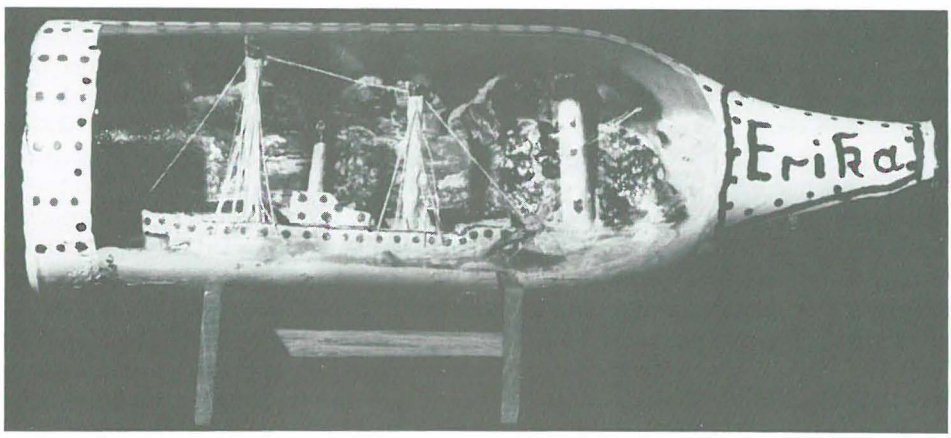


Abb. 29 *Flaschenschiffsmodell eines Dampfers* ERIKA *(Heimatmuseum Ueckermünde)*

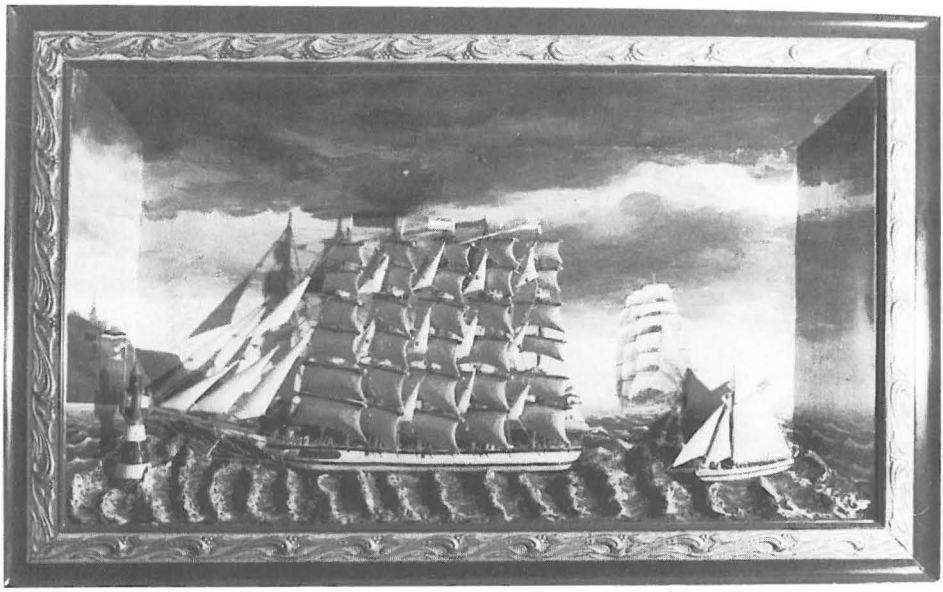


Abb. 30 *Dioramamodell der Fünfmastbark* PETOSI, *angefertigt vom Ueckermünder Kahnschiffer Carl Schmidt*

der bestimmt, die meisten dienten jedoch – auf Konsolbrettern abgestellt – zur Zier der Stuben. Über die Kahnmodelle in der Funktion von Vereinszeichen wird ausführlicher im nächsten Band berichtet. Unsere bastelnden Binnenschiffer haben sich jedoch nicht allein am Nachbau »ihrer« Kähne versucht, sondern auch Modelle zeitgenössischer Seeschiffe angefertigt – mitunter sehr eigenwillig und oft auch sehr aufwendig. Daß es den zu Schnitzarbeiten talentierten, bereits früher erwähnten Ueckermünder Schiffer Carl Schmidt gereizt haben mag, ein (75 × 121 cm messendes) Dioramamodell eines deutschen Großseglers in der Wesermündung – mit dem Rote Sand-Leuchtturm – zu gestalten, ist als Freizeitarbeit an sich schon interessant. Daß er dem dargestellten Fünfmaster den Namen PETOSI gab, beweist einmal mehr, wie souverän die Fahrensleute bei der Namensvergabe an ihre Bastelobjekte vorgegangen sind. Schmidts Vorbild war die 1895 fertiggestellte Laeisz-Bark POTOSI (Abb. 30). Von der Hand eines Havelberger Dampferkapitäns stammt die als Vollmodell gearbeitete, aber nach Art eines Dioramas in einen Kulissenkasten gesetzte Darstellung des 1904 erbauten Eildampfers WERDER. Anders als bei den üblichen Halbmodelldioramen der Seefahrer wurde hier aber Spiegelglas für Rückfront und Seitenwände des Dioramas benutzt (Abb. 31). Auch bei dem Modell einer Viermastbark AMAZONE im Museum von Perleberg könnte es sich um die Arbeit eines Schiffers handeln. Das Stück ist dadurch bemerkenswert, daß auf die hölzerne Rückwand des Schaukastens eine Palmenstrandküste mit Leuchtturm gemalt wurde. Ein seltsamerweise fast identisches, mit 1,60 m Länge aber wesentlich größeres Modell mit derselben »Südsee«-Rückwandgestaltung fertigte der 1882 in Ueckermünde geborene Kahnbootsmann August Neumann in den Jahren vor dem Ersten Weltkriege an – inspiriert durch Eindrücke, die er während seiner Marinedienstzeit im Kreuzergeschwader gewann. Schließlich gab es auch Schiffsnachbildungen als Metallarbeit. Das hier gezeigte 30 cm lange »Schiffchen« aus vernickeltem Kupferdrahtgeflecht war das Produkt eines Schleppdampfermaschinisten (Abb. 32).

Dieweil »maritime« Volkskunstarbeiten aus Metall in früherer Zeit ziemlich selten waren, sollte man alle vorhandenen Objekte dieser Art mit gebührender Aufmerksamkeit behandeln.

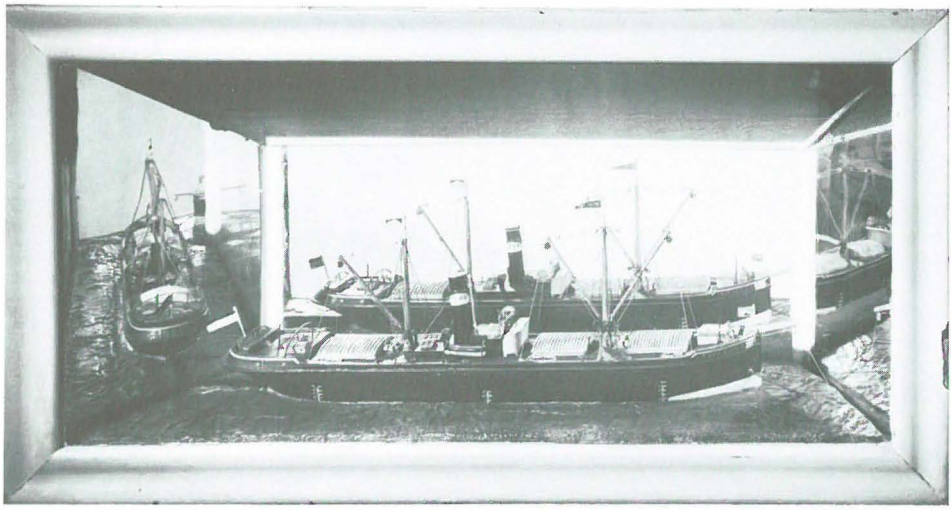


Abb. 31 *Dioramamodell des 1904 erbauten Eildampfers* WERDER: *Arbeit eines Havelberger Schiffers (Prignitzmuseum Havelberg)*

In das Museum Ueckermünde gelangte ein Öldruck des Gemäldes »Nach dem Sturm« von Th. Weber, dessen Rahmen eine seltsame Zinkblechverzierung aufweist. Rund um alle vier Seiten sind insgesamt 43 figurale Blechschnitt-Darstellungen auf das 9 cm breite Rahmenholz genagelt: Leuchtturm, zweimastige Segelschiffe, Dampfer, ein Motorkahn, kleine Segelboote, ein Ruderer im Boot, ein Fischer mit einem großen Fisch, weitere Fische (dabei ein Schwertfisch), ein Grabkreuz, ein Palmbaum, heimische Bäume, Hunde, Vögel, ein zweistöckiges Haus, eine Kirche, ein Denkmal, ein Rollwagen mit Fässern, ein Radfahrer, ein Postauto und ein Klein-Omnibus der dreißiger Jahre sowie ein Flugzeug aus etwa derselben Zeit. Der phantasievolle Bastler könnte ein Ueckermünder Schiffer oder aber ein Zimmermann von einer der dort etablierten vier Werften gewesen sein. Das Museumsinventar gibt keinen Hinweis über die Erwerbsumstände, und es ist schon aller Achtung wert, daß der Verantwortliche solchen »Kitsch« – nach landläufiger und selbst von Kunsthistorikern vertretenen Ansicht – überhaupt als museumswürdiges Kulturgut entgegengenommen hat.

Wurden hier bislang ausschließlich ältere Schifferarbeiten aus der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg vorgestellt, so verdient doch auch das neuere Freizeitschaffen von Angehörigen dieser Berufsgruppe eine zumindest kurze, summarische Erwähnung. Im Oder/Elberevier erlebten solche Arbeiten eine sozusagen herbstlich schöne Spätblüte im ersten und zweiten Nachkriegsjahrzehnt, als mit dem infolge Kriegseinwirkungen und Reparationsablieferungen stark dezimierten Fahrzeugpark eine relativ betriebsame Binnenschiffahrt wieder in Gang kam. Die persönlichen Freizeiträume – an Hafenabenden und im Winterstand – der Kahn- und Schleppdampferbesatzungen kannten bis Mitte der sechziger Jahre noch keine Beeinträchtigung durch den später auch hier üblichen Fernsehkonsum. Die Nachkriegssituation förderte eine breite Entfaltung der Kreativität nicht zuletzt dadurch, daß es in jener Notzeit sowohl an bordgerechtem Kinderspielzeug wie auch an Geschenkartikeln zu Familienfesten und Berufsjubiläen mangelte. Schifferfrauen und Schiffer erweiterten ihre traditionellen Kenntnisse und Fähigkeiten durch neue Erfahrungen und Erlebnisse der eben zu Ende gegangenen Kriegsperiode. Neue Materialien und neue Techniken erprobte man oft in gegenseitigem freundschaftlich-kollegialem Wettstreit. Es wurden Impulse verarbeitet, die aus ganz unterschiedlichen Richtungen an Bord gelangten: von heimgebrachten Vorbildern des Schul-

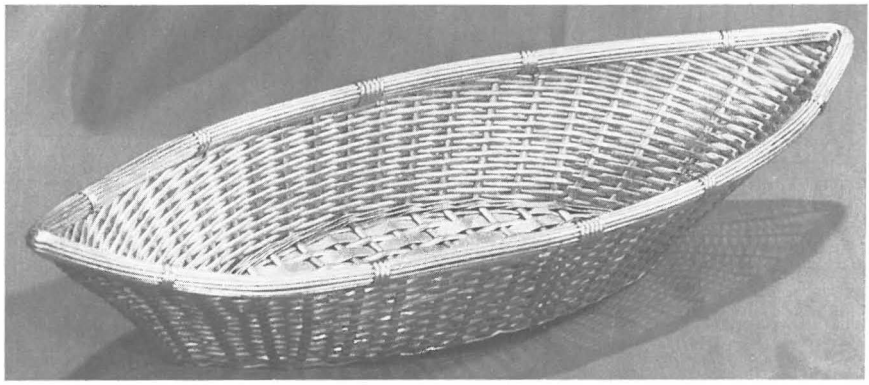


Abb. 32 *Aus vernickeltem Kupferdraht gefertigte Schale in Schiffchenform: Freizeitarbeit eines Maschinisten*

unterrichts der Kinder ebenso wie von Beschäftigungstherapien während längerer Krankenhausaufenthalte, bis hin zu Denkanstößen, die aus dem Umfeld des wiedereingeführten Wehrdienstes der älteren Schiffersöhne resultierten.

Von der Hobbymalerei des Zerpenschleuser Kahnschiffers Paul Blankenburg (1908) war schon die Rede. Zu erinnern wäre auch an naiv gemalte Schiffsporträts von Heckradschleppern der 1946 enteigneten »Dampfergenossenschaft Fürstenberg/Oder« – selbstverständlich

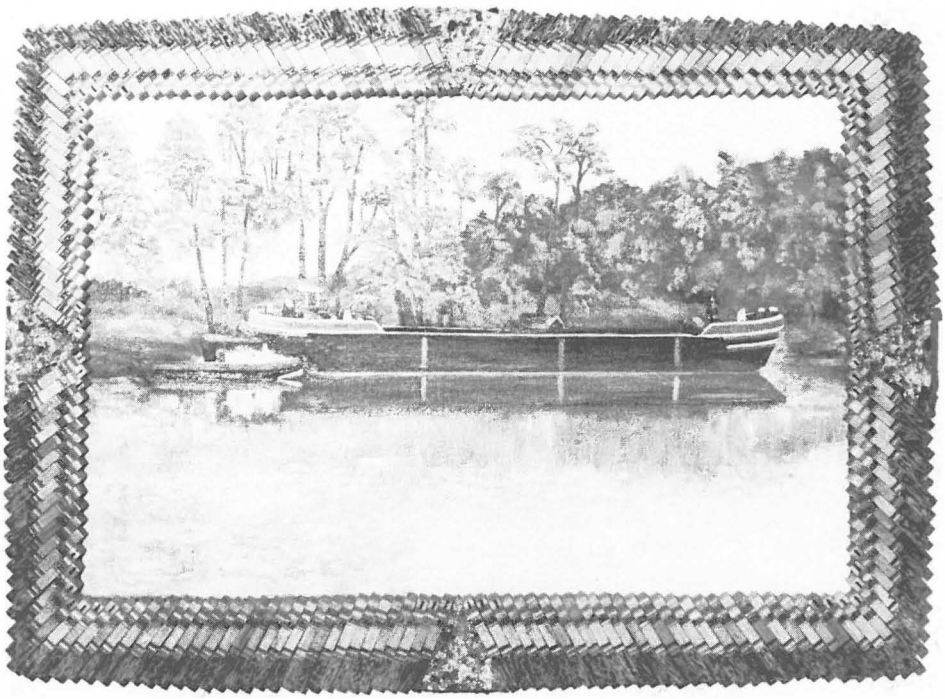


Abb. 33 *Bild des Motorkahns* FINOWTAL. *Den Rahmen fertigte die (1922 geborene) Schifferfrau Linda Mademann aus Zerpenschleuse*

Abb. 34 *Tierfigur, geschnitzt von Kahnschiffer Bernhard Trölsch (1908–1985) aus Stralsund*

Abb. 35 *Kissenplatte, gestickt von Kahnschiffer Paul Foth (geboren 1908) aus Himmelpfort*

noch mit deren früheren Schiffsnamen (z.B. OSTMARK) versehen, aber auch an das Beispiel eines Kahnbildrahmens, der von der Zerpenschleuser Schifferfrau Linda Mademann (1922) mit brandgetönten und übergelackten hölzernen Wäscheklammerhälften verziert wurde. Die bei der Reihung der Klammern am Rahmen freibleibenden Zwickel überstreute sie mit zerstoßenem buntem Flaschenglas (Abb. 33). Bei den traditionellen Holzarbeiten dominierten neben den gebastelten Modellen die Figurenschnitzereien. In Pommern waren Willi Winter (1911, in Ahlbeck am See) für seine Schiffsmodelle und Bernhard Trölsch (1908–1985, Stralsund) für Tierfiguren bekannt (Abb. 34). Erich Wöge (1920) aus Zehdenick drechselte Vasen und Leuchter. Nach Mustervorlagen der sächsischen Firma Schreiter & Eger in Gössnitz stickte der Himmelpforter Havelkahnschiffer Paul Foth (1908) bunte Aida-Sofakissenplatten (Abb. 35). Der Eggesiner Karl Ruh (1903–1977) und die Ueckermünder Schifferfrau Edith Kapell (1923) klebten Segelschiffsbilder aus gepreßten und mittels Bügeleisen angebräunten Strohhalmen. Karl Ruh übte sich auch in einer modifizierten Hinterglastechnik, deren Kenntnis ihm von Armeeangehörigen vermittelt worden war: Aus dem Berliner Stickbildkatalog seiner Frau Betti kopierte er ein Blütenstück aus Mohnblumen, Kornblumen und Ähren, kratzte dessen Konturen in eine schwarzlackierte Glasscheibe und hinterklebte die freigeschabten Partien mit grüner, roter, blauer und gelber Konfektfolie (Abb. 36a/b). Der nach dem Kriege in Usedom ansässig gewordene frühere Gollnower Ihnakahnschiffer Fritz Habeck (1900–1976) war für seine kunstvollen Papierarbeiten bekannt. Blumenpostkarten

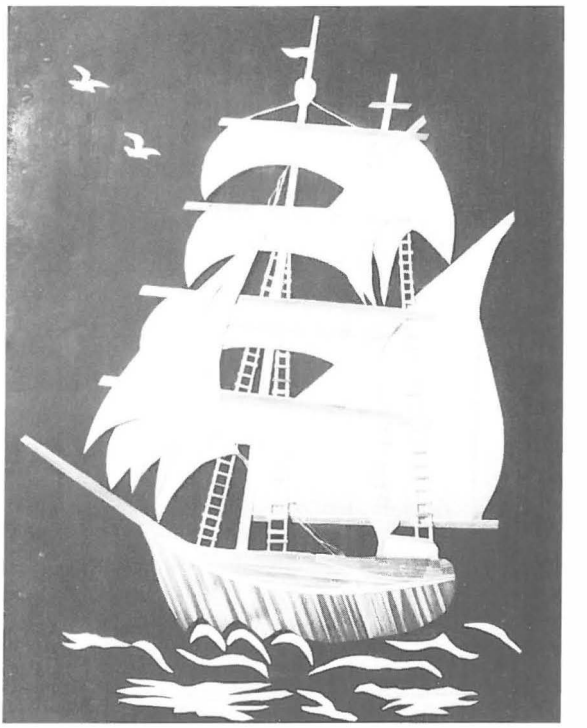


Abb. 36a/b *Wandbilder in Stroh- und Hinterglasarbeit, von Kahnschiffer Karl Ruh (1903–1977) aus Eggesin*

des Berliner Planet-Verlages vernähte er – in roten oder blauen Seidenkordel-Bootsmannsstichen – mit darüber gelegten Röntgenfilmen zu zierlichen bunten Deckelkästchen und achtekkigen Deckeldosen (Abb. 37). Diese Anregung hatte er von einem längeren Aufenthalt in einer Lungenheilstätte mitgebracht.

In jenen Jahren wurden schließlich auch erste Ansätze zu einer interessanten Weiterentwicklung von grundlegenden Strukturen erkennbar: Unsere Schiffer begannen, ihrer »Zweikomponenten«-Volkskunst (aus Erworbenem und Selbstgebasteltem) einen dritten Bestandteil hinzuzufügen, nämlich berufsspezifische »Versatzstücke« – versetzt aus dem Bordbetrieb in die häusliche Wohnwelt. Im Vorgarten und in den Hausfluren stellte man – nach eigenem Schönheitsempfinden – Gegenstände »vom Kahn« zur Schau: Steuerräder (mit Spiegelglas hinterlegt, als Teil der Flurgarderobe) in Kombination mit Nebelhorn und Signalglocke; im Freien: Positionslaternen und Kahnanker, sogar Schiffsschrauben. Mit Vorliebe verwendete man solche Stücke, denen Episoden der eigenen Lebensgeschichte innewohnten: eine Glocke, die das Hochzeitsgeschenk der Schifferfrau war, oder (wie in Priepert) eine Schiffsschraube, deren vierter Flügel abgebrochen war, als der Bootsmann bei Hochwasser eine Elbbuhne überfuhr.[11]

Diese damals florierende Kreativität der Schiffer im Oder/Elberevier, deren ganze Breite und Tiefe hier anhand weniger Beispiele lediglich angedeutet werden konnte, erfuhr dann gegen Ende der sechziger Jahre einen ziemlich abrupt einsetzenden Niedergang – hauptsächlich infolge der rigoros betriebenen Zwangsverstaatlichung der ostmitteldeutschen Binnenflotte, die von unseren Schiffern grimmig, aber treffsicher mit der Erklärung des neuen Reedereikürzels kommentiert wurde: DSU (= Deutscher Schiffahrts- und Umschlagbetrieb) ist »Der Schiffahrt Untergang«.

Es liegt nun nahe, die hier vorgestellten Fakten aus der kulturellen Sphäre der Binnenschiffer und die sichtbar gewordenen Trends mit entsprechenden Erscheinungen und Entwicklungen bei den Seefahrern im angrenzenden Küstengebiet der südliche Ostsee zu vergleichen.[12] Dabei lassen sich sowohl Unterschiede wie Übereinstimmungen feststellen. Die Übereinstimmungen waren zweifelsohne ein Resultat der Einflüsse, die von der maritimen Kultur ausgingen und auf die Kultur der Binnenschiffer unseres Stromreviers eingewirkt haben. Den dazu notwendigen Kontakt vermittelte einerseits das enge Nebeneinander der Angehörigen beider Berufsgruppen während des Hafenumschlags in Stettin und Hamburg, zum anderen aber das Haus-an-Haus-Wohnen von Kahnschiffern und Küstenschiffern bzw. von Kahnbootsleuten, Matrosen und Fischern in denselben Stranddörfern oder im gleichen Hafenviertel von Städten wie Ueckermünde, Usedom, Swinemünde, Pölitz und Stettin. Dort und in den Nachbardörfern am Haffufer waren auch Wechsel im Schiffsbesitz – vom »Kohn« zum »Fohrtüch« (Heuer, Jacht, Ever, Tjalk) und umgekehrt – durchaus üblich. Nicht zu vergessen: Nach 1871 rekrutierten die Marinebehörden große Teile der Besatzungen von Kriegsschiffen auf den Auslandsstationen aus der seefahrenden Bevölkerung ebenso wie aus den Berufsgruppen der Kahnschiffer und Küstenfischer.

Weitgehende Übereinstimmung stellen wir fest bei der Präsentation von Schiffsbildern als Prestigeschmuck der Guten Stuben, auch beim häuslichen Vorzeigen bestimmter Prestigekeramiken sowie bei der Verwendung einiger gruppenspezifischer Reservistensouvenirs wie Äquatortaufschein und ostasiatischem Wappenbild. Bei den Freizeitbasteleien zeigt sich eine weitreichende Übereinstimmung bei der gemeinsamen Vorliebe für Schiffsdarstellungen. Vornehmlich gilt das für die »Schiffsbuddeln« und für die Dioramamodelle. Ein gradueller Unterschied wird hingegen im unübersehbaren Zeitverzug bei der Adaption der Prestigegüterkategorien Schiffsporträt und englisches Steingut erkennbar: Er beläuft sich auf etwa sechs bis acht Jahrzehnte. Das Fehlen bestimmter Freizeitbasteleien – beispielsweise der Pinnarbeiten, der Tauwerksarbeiten und der Tauwerksnachbildungen in Holz – deutet darauf hin,

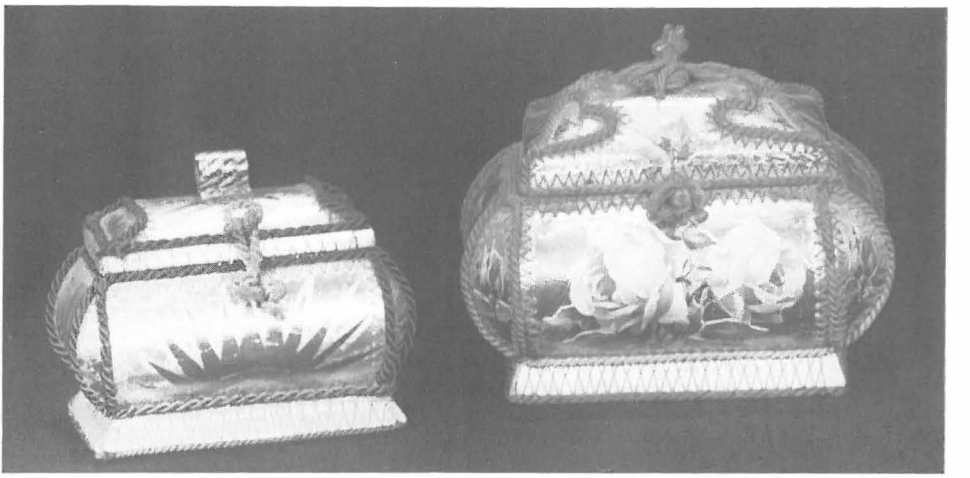


Abb. 37 *Papierarbeit des Schiffers Fritz Habeck (1900–1976) aus Usedom*

daß es sich bei diesen Genres um originäre und sehr charakteristische Seemannsvolkskunst handelt. Einflüsse aus der kulturellen Sphäre der Küstenfischerei könnten auf die Fertigung der Kahn-Spruchbretter eingewirkt haben. Geschnitzte Spruchbretter sind als Schmuck von Fischerbooten der Nordsee- und Ostseeküsten bereits aus älterer Zeit bekannt.

Als eigenständige Kulturleistung der Binnenschiffer muß die Präsentation der Aussiger Keramik (auch in deren »Coseler« Variante) angesehen werden, desgleichen der Stubenschmuck mit dem »Reservistenrudel« als Souvenir der Pionierdienstzeit. Vielleicht stammt auch die »Schifferpfeife« aus dem Binnenraum. Manche Besonderheiten bei den Bastelarbeiten dürften ebenfalls als autonome Entwicklungen der Kahnschiffer zu betrachten sein. Durchaus denkbar wäre beispielsweise, daß in der häufigeren künstlerischen Darstellung von Dampfschiffen ein eigenständiger Trend zum Ausdruck kommt. Ohne Zweifel waren einige künstlerische Techniken – zum Beispiel die Laubsäge- und Papierarbeiten, das Fertigen von Hinterglasbildern sowie die Bildstickerei – wesentlich charakteristischer für die Binnenschiffer als für das volkskünstlerische Wirken der Seefahrer. Hinzu kommt die Verwendung von Spiegelglas, von Buntpapier und Stroh sowie von Gold- und Silberbronze – letzteres beispielsweise beim Haltbarmachen von Verschlußkorken für »Schiffsbuddeln«. Das läßt sich vielleicht aus den familiären und nachbarschaftlichen Verflechtungen mit Handwerkerkreisen erklären, die bei den Binnenschiffern sicher enger waren als beim seefahrenden Schiffsvolk. In dem bereits erwähnten Klepper-Roman vom – übrigens blau gestrichenen – »Kahn der fröhlichen Leute« werden im Kapitel von der Werftliegezeit am Köbener Lantsch derartige »Netzwerke« transparent.

Weitere Fragen müssen vorerst völlig offen bleiben – zum Beispiel, ob die in Pommern auffallend größere Häufigkeit von künstlerischen Schifferaktivitäten auf eine regionale Besonderheit verweisen könnte oder ob darin lediglich die – gegenüber den märkischen Flußrevieren – intensivere Erforschung und museale Bewahrung zum Ausdruck kommt. Auch hinsichtlich des Einwirkens neuerer Vorbilder und Inspirationsquellen tappen wir noch im Dunkeln, da die Erforschung der Soldatenvolkskunst ebenso wie die Erforschung der Kreativität solcher Randgruppen wie Krankenhauspatienten zumindest in der Volkskunde der DDR bislang völlig vernachlässigt oder gar tabuisiert wurde. Ganz allgemein wird man besser fundierte Aussagen zur Schifferkultur erst machen können, wenn über das hier vorgestellte Stromrevier hinaus Material auch aus anderen Teilen Deutschlands analysiert werden kann.

Wird fortgesetzt.

Abbildungsnachweis:
Kurt Bienias, Berlin: Karte, Abb. 10, 12–14, 16, 22.
Volkmar Herre, Stralsund: Abb. 1–3, 5–9, 11, 15, 18, 20/21, 31.
Wolfgang Rudolph, Berlin: Abb. 17, 23/24, 26/27, 29/30, 33, 35–37.
Jutta Seidel, Berlin: Abb. 4, 19, 25, 28, 32, 34.

Anmerkungen:

1 Becker, Heinrich: Schiffervolkskunde – Grundlegung der Volkskunde eines nichtbäuerlichen Standes. Halle 1937; Buchholz, Ulrich: Die Schiffergilde in Pritzerbe. In: Rathenower Heimatkalender 27, 1983, S. 52–60; Kreschel, Katharina und Buchholz, Ulrich: Stromauf und stromab. Zur Geschichte der Havelschiffahrt. Brandenburg 1984; dies.: Märkische Schifferfahnen. In: Seehundslied – Linienaquavit – Schifferfayencen. Rostock 1984, S. 32–42; Oberdörfer, Eckhard: Von den alten Schifferfesten in Arneburg und Tangermünde. In: Altmärkischer Heimatkalender 1982, S. 70/71; ders.: Aus der Geschichte der altmärkischen Elbschiffervereine. In: Magdeburger Blätter 1986, S. 54–59; Opitz, Erich: Ratzdorfer Schifferfastnacht. In: Kulturspiegel Eisenhüttenstadt 1989, Heft 2, S. 8/9; Pflaumbaum, Richard: Schifferfest im alten Arneburg. In: Der Altmarkbote 8, 1959, S. 16/17.
2 Spamer, Adolf: Volkskunst und Volkskunde. In: Oberdeutsche Zs. für Volkskunde 2, 1928, S. 1–30 (das Zitat auf S. 10).
3 Vgl. dazu: Rudolph, Wolfgang: Das Schiff als Zeichen. Bürgerliche Selbstdarstellung in Hafenorten. Hamburg 1987 (Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums, Band 24).
4 Heinrich Becker über Spruchgut der Schiffer (wie Anm. 1), S. 109–148.
5 Heinrich Becker über Bildinhalte von Lithographien (wie Anm. 1), S. 118–120.
6 Im Besitz derselben Familie befindet sich auch ein sehr selten gewordenes Buch von Georg Schober: Erinnerungen an Preußens ostasiatische Expedition von 1859 bis 1862. Eine Reisebeschreibung in Reimen. Danzig 1863.
7 Vgl. dazu Rudolph, Wolfgang: Maritime Kultur der südlichen Ostseeküste. Schiffsbilder und Prestigekeramik der Fahrensleute. Rostock 1983.
8 Zum Stubenschmuck mit Rockingham-Keramik und Silberglas vgl. Rudolph, Wolfgang: Des Seemanns Bilderwelt. Volkskunst der Fahrensleute in der südlichen Ostsee. Berlin 1990.
9 Jochen Klepper: Der Kahn der fröhlichen Leute. S. 171 der Taschenbuchausgabe 1955.
10 Spamer, Adolf (wie Anm. 2), S. 22.
11 Angefangen hatte diese Entwicklung offenbar bereits um 1947/48 mit der Verwendung ebensolcher »Versatzstücke« zur Dekoration der Saalbühnen beim traditionellen Schifferball – möglicherweise ausgehend vom Oberhavelgebiet zwischen den Werftplätzen Zehdenick – Marienwerder – Malz bei Oranienburg. Eingehendere Untersuchungen sind dazu noch im Gange.
12 Vgl. Rudolph, Wolfgang (wie Anm. 8).